

RAPPORTO DELLA COMMISSIONE DELLA PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO SULLA MOZ. NO. 3468 DEL 15 SETTEMBRE 2008 DEGLI ON.LI RAOUL GHISLETTA, RAFFAELLA MARTINELLI E CRISTINA ZANINI BARZAGHI (PS), INTITOLATA: "APERTURA DELLA GALLERIA VEDEGGIO-CASSARATE RISERVATA AL TRAFFICO PUBBLICO FINTANTO CHE IL TRAFFICO A LUGANO NON SARÀ ORIENTATO IN UN SENSO SOSTENIBILE E RISPETTOSO DEGLI ABITANTI

--

All'On.do
Consiglio comunale
Lugano

Lugano, 4 novembre 2008

Onorevole Signor Presidente,
Onorevoli Signore e Signori Consiglieri Comunali,

il 15.9.2008 i colleghi Raoul Ghisletta, Raffaella Martinelli e Cristina Zanini Barzaghi hanno presentato la mozione n. 3468 con la quale chiedono al Consiglio Comunale di risolvere quanto segue:

- 1) *La mozione è accolta;*
- 2) *Il Municipio concretizza le misure di accompagnamento di sua competenza;*
- 3) *Il Municipio si impegna, attivandosi presso le competenti autorità, affinché la nuova galleria Vedeggio-Cassarate venga aperta unicamente al traffico pubblico fintantoché non saranno concretizzate le misure di accompagnamento.*

I firmatari della mozione sono stati ascoltati dalla nostra Commissione nella seduta del 7.10.08.

Durante l'audizione i mozionanti si sono detti coscienti del carattere provocatorio del punto 3) della loro proposta ed hanno dichiarato che essa è stata fatta allo scopo di suscitare una discussione sullo stato delle misure che devono accompagnare l'entrata in esercizio della galleria. Secondo i mozionanti esiste nella popolazione una diffusa preoccupazione circa l'apertura della galleria senza le necessarie misure di accompagnamento.

Preso atto di tali dichiarazioni la Commissione è entrata nel merito della mozione proponendo di accoglierla parzialmente limitatamente al punto 2) che invita il Municipio a concretizzare le misure di accompagnamento di sua competenza.

La Commissione della Pianificazione del Territorio si è infatti occupata più volte, nel recente passato, delle misure di accompagnamento che devono essere intraprese con la costruzione della galleria Vedeggio-Cassarate ed è più volte intervenuta per sollecitare il Municipio ed il Cantone a concretizzarle.

Il punto 3) della mozione, al contrario, non può essere accolto perché esula dalle competenze del Comune.

La proposta di accettare il punto 2) della mozione si fonda sulle seguenti considerazioni:

1) La Commissione Regionale dei Trasporti (CRTL)

L'inizio dei lavori per il Piano dei trasporti del Luganese può essere situato nell'aprile 1989 quando, con una convenzione tra lo Stato del Canton Ticino ed i Comuni del distretto di Lugano (più Isonne e Medeglia) è stata insediata la Commissione regionale dei trasporti del Luganese. Alla convenzione aderirono 84 Comuni.

La Commissione è sorta come istituzione che doveva facilitare la collaborazione tra i numerosi Comuni del luganese e tra questi ed il Cantone nella ricerca delle soluzioni atte a migliorare la situazione in materia di trasporti. La Commissione ha innanzitutto allestito il Piano dei trasporti, adottato nel 1994, di cui la galleria Vedeggio-Cassarate rappresenta uno degli elementi.

Per la realizzazione della prima tappa del PTL il Cantone ha stanziato, alcuni anni fa, un credito di 800 milioni di franchi (aggiornato, in seguito, a 908 milioni). La Città di Lugano contribuisce alla realizzazione dei lavori con un credito di fr. 21'975'000.-- votato dal nostro Consiglio comunale nel 1999. Il sistema di finanziamento è retto dalla Legge cantonale sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e servizi di trasporto del 12.3.1997.

La Commissione si è ben presto resa conto che il PTL doveva essere affiancato da uno studio urbanistico: da questa considerazione è nato, nel 1996, il COTAL (Concetto di organizzazione territoriale del luganese) seguito, nel 1998, dal PTA (Piano dei trasporti dell'agglomerato).

Allo scopo di approfittare dei sussidi federali nell'ambito dell'aiuto alle realizzazioni infrastrutturali negli agglomerati la Commissione ha recentemente collaborato con il Cantone per elaborare il Programma di agglomerato del Luganese (PAL). La Confederazione ha infatti creato, dopo il voto negativo sulla proposta "Avanti", il Fondo infrastrutturale dotato di 20 miliardi di franchi, in 20 anni, di cui 6 a favore del traffico negli agglomerati. Per poter usufruire dell'aiuto federale occorre presentare un Progetto di agglomerato.

2) Le condizioni poste dal Consiglio federale per la realizzazione della galleria Vedeggio-Cassarate

È attualmente in fase di costruzione la galleria Vedeggio-Cassarate che rappresenta uno degli elementi del PTL. La sua messa in esercizio è prevista per il 2011.

Il 20.12.2000 il Consiglio federale ha approvato i piani per la realizzazione della galleria Vedeggio-Cassarate ed il sussidio di circa 200 milioni di franchi subordinando tale decisione all'attuazione di alcune condizioni previste nel PTL. Quest'ultimo (contrariamente ai precedenti piani viari) è infatti un piano integrato che si occupa di traffico pubblico, privato e di attestamento. Le condizioni imposte dal Consiglio federale per ottenere i sussidi sono le seguenti:

2.1 Piano speciale del Basso Malcantone con priorità alla circonvallazione di Ponte Tresa e incremento della capacità della ferrovia Lugano-Ponte Tresa;

2.2 Piano di risanamento dell'aria del Luganese;

- 2.3 Piano Viario del Polo (PVP): doveva essere accettato dal Consiglio comunale di Lugano che ha espresso parere favorevole il 14.7.2003;
- 2.4 Concetto globale di stazionamento (normativa cantonale sui posteggi privati e Piano dei posteggi pubblici dell'area centrale dell'agglomerato). Il Piano dei posteggi pubblici è stato approvato dal nostro Legislativo il 14.7.2003 su proposta del Municipio (Messaggio n. 6308). La normativa cantonale sui posteggi privati è entrata in vigore, sul piano cantonale, il 1.1.2006 con modifica della LALPT;
- 2.5 Modello di organizzazione territoriale dell'agglomerato luganese.

In particolare due condizioni (la 2.3 sul PVP e la 2.4 sul concetto globale di stazionamento) dovevano essere accolti dal Consiglio comunale di Lugano (decisione avvenuta il 14.7.2003).

3) I precedenti interventi della Commissione della Pianificazione del Territorio

La Commissione della Pianificazione del Territorio è intervenuta più volte sul tema della mobilità a Lugano. Ricordiamo alcuni dei principali interventi:

3.1) Rapporto del 5.5.1999 concernente lo stanziamento di un credito di fr. 21'975'000.-- per la partecipazione di Lugano alle spese di finanziamento del PTL

In questo rapporto la Commissione notava che il PTL è un piano integrato dei trasporti adottato dal Consiglio di Stato il 31.5.1994 con la scheda di coordinamento del Piano direttore n.12.23. La scheda è suddivisa in 5 schede settoriali:

- Piano speciale per il Basso Malcantone;
- Infrastrutture per i trasporti individuali su gomma;
- Nodi intermodali, stazionamento e misure urbanistiche;
- trasporti pubblici;
- piano del traffico comunale.

La Commissione affermava, tra l'altro, quanto segue:

“Il PTL può essere paragonato ad un grande mosaico composto da tasselli, grandi e piccoli, di opere, di procedure pianificatorie e di contributi finanziari. Un mosaico a tre livelli o, se si vuole, tre mosaici sovrapposti, ognuno con la sua funzione. È importante riconoscere che il PTL funzionerà unicamente se tutto il mosaico viene completato. Se venisse a mancare un tassello il Piano risulterà monco e quindi potrebbero nascere degli scompensi con svantaggi eccessivi per una parte della regione toccata. La situazione di funzionamento parziale del PTL sarà inevitabile durante gli anni della realizzazione. Il consenso per accettare temporaneamente questi innegabili svantaggi è dato unicamente dalla prospettiva che le disfunzioni parziali verranno corrette con la realizzazione completa del Piano. È quindi di primordiale importanza l'impegno politico a realizzare tutte le opere previste dal PTL. L'essenza stessa del PTL è tale che ogni Comune beneficerà di vantaggi grazie ad una migliore mobilità nella regione.

Questo avverrà indipendentemente dal fatto che le opere vengano realizzate sul proprio territorio o meno: il vantaggio di tutti i Comuni della regione sarà quello di avere collegamenti migliori, sia a livello di trasporto pubblico, sia a livello di trasporto privato e quindi di risultare più attrattivo per l'insediamento di famiglie e attività.

3.2) Rapporto del 4.9.2001 sul MMN. 5659 concernente il PQ4

In questo rapporto la Commissione ha illustrato la politica dei posteggi nell'ambito dell'aggiornamento del Piano Direttore cantonale concernente il PTL.

La Commissione ricorda i parcheggi per pendolari previsti nei nodi intermodali all'attorno all'Omega. Si tratta di quello delle Fornaci (400-600 posti auto), Molinazzo (1000-1500 posti auto) Cornaredo (800-1200 posti auto) e Vezia (Pradone) con 300-400 posti auto.

La Commissione ricorda i seguenti provvedimenti che devono accompagnare la realizzazione dei Nodi intermodali:

- la riduzione dei parcheggi all'interno dell'Omega;
- la trasformazione di posteggi di lunga durata nell'area centrale dell'agglomerato;
- la regolamentazione delle tariffe dei posteggi pubblici esistenti;
- i nuovi posteggi pubblici in sostituzione di posteggi esistenti e non attrattivi per i pendolari;
- la normativa cantonale sui posteggi privati;
- i posteggi per il traffico non sistematico.

3.3) Rapporto del 1° luglio 2003 concernente il MMN. 6308 concernente l'accettazione del Piano dei posteggi del Polo (PPP)

Il Piano dei posteggi del Polo è stato approvato dal Consiglio comunale il 14.7.2003 sulla base del rapporto citato.

La Commissione, in questo rapporto, ricorda che il Piano generale della galleria Vedeggio-Cassarate, dopo l'approvazione da parte del Gran Consiglio, è stato impugnato presso il Tribunale della pianificazione del territorio allo scopo di ottenere la garanzia giuridica che le cosiddette "misure fiancheggiatrici" vengano effettivamente realizzate contestualmente all'apertura della galleria. La Commissione ricorda che gli aspetti centrali concernenti queste misure sono contenuti nei vincoli posti dalla decisione del Consiglio federale, del 20 dicembre 2000, per l'adozione delle schede di Piano direttore cantonale concernenti specificamente il PTL e cita espresamente tali vincoli (vedi punto 2 di questo rapporto).

La Commissione ricorda la volontà del Municipio di ridurre i posteggi per pendolari incoraggiando questi ad usufruire dei mezzi pubblici di trasporto o, quanto meno, di usufruire dei posteggi P+R da realizzare in periferia in corrispondenza dei nuovi nodi intermodali.

In quel rapporto, che dava l'adesione alla realizzazione del P+R provvisorio delle Fornaci, si sottolineava la necessità di realizzare al più presto i Nodi intermodali attorno all'Omega.

3.4) Rapporto del 7.11.2005 sulla mozione n. 3180 dell'On.Maddalena Ermotti Lepori chiedente al Municipio di dimezzare il prezzo dei bus e di raddoppiare quello dei posteggi

In quel rapporto la Commissione ricordava che la Città di Lugano ha promosso, in passato, diverse iniziative volte a migliorare la situazione ambientale della città e citava, quale esempio:

“gli investimenti per la realizzazione della rete del gas metano, la trasformazione dei posteggi di lunga durata in posteggi di breve durata allo scopo di scoraggiare l'accesso ai veicoli dei pendolari, la creazione di zone a velocità limitata a 30 km/h, la realizzazione del P+R delle Fornaci con navetta verso il centro, la realizzazione del P+R di Cornaredo con navetta verso il centro città, il sostegno all'abbonamento Arcobaleno, non dimenticando il sostegno al PTL che deve essere realizzato in tutte le sue componenti concernenti il traffico privato, il traffico pubblico e il traffico fermo.”

Il rapporto della Commissione continuava affermando:

“ La Commissione, constatato che la mozione non può trovare realizzazione pratica esattamente come proposto dalla collega, invita però il Municipio a considerare in modo adeguato le preoccupazioni sullo stato dell'ambiente in Città con particolare riguardo all'inquinamento atmosferico, continuando a sostenere con tutte le forze la realizzazione del PTL ed a mettere in atto tutte quelle misure che reputerà opportune per migliorare la qualità dell'ambiente nella Città.

Si invita pertanto il Municipio, nell'ambito della politica ambientale della città, ad adattare i prezzi dei posteggi alla media nazionale e ad incentivare l'uso dei mezzi pubblici di trasporto.”

Il Municipio, nelle sue osservazioni a tale mozione, del 28.8.2006, si impegnava a monitorare il comportamento di chi raggiunge la città per capire se le misure proposte sono efficaci per favorire la mobilità lenta ed i mezzi di trasporto pubblici e affermava che la politica tariffaria dei posteggi potrà essere rivista alla luce dei cambiamenti “in cantiere”. Tra questi il Municipio citava:

- la costruzione dell'autosilo del Palace;
- l'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate che modificherà l'accesso stradale alla città con una diversa circolazione sia dei mezzi privati , sia di quelli pubblici e la costruzione di due nuovi P+R a Cornaredo e Vezia;
- il potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico nell'ambito del OTPLu2;
- il miglioramento dell'informazione all'automobilista (Infoposteggi), il sostegno all'abbonamento Arcobaleno, giornate di sensibilizzazione, ecc.;
- il potenziamento dell'offerta di mobilità lenta.

3.5) Rapporto del 24.5.2006 sul MMN. 7064 concernente il Masterplan del NQC

In quel rapporto la Commissione si diceva preoccupata dalla risposta data dal Municipio circa i tempi di realizzazione del Nodo intermodale di Cornaredo. Il Dicastero del territorio affermava infatti, in risposta ad una domanda della Commissione, che, nel caso in cui non si dovesse riuscire a concretizzare il nodo intermodale come previsto dal Masterplan entro il 2011, si realizzerebbero circa 400 posteggi sul sedime ex DSU/AIL.

La Commissione, a tale proposito, affermava quanto segue:

“La Commissione ricorda che il Nodo intermodale di Cornaredo è una delle principali misure fiancheggiatrici del PTL che devono essere realizzate prima dell'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate. In caso contrario la viabilità generale e quella dei trasporti pubblici risulterebbero a rischio di paralisi nella zona con conseguenze nefaste anche sul territorio allargato. Una soluzione alternativa al nodo non può essere presa in considerazione. Si noti pure la presa di posizione della Confederazione secondo cui la realizzazione dei nodi intermodali è parte integrante di un'attuazione coerente e completa del PTL così come formulato dal Consiglio federale nella sua decisione del 20.12.2000. Per questi motivi la Commissione invita il Municipio a procedere senza indugi alla tempestiva realizzazione del nodo intermodale di Cornaredo.”

3.6) Rapporto di maggioranza del 15.2.2007 sulla mozione n. 3291 “Completare la zona pedonale a sud di corso Pestalozzi” degli On. Nenad Stojanovic, Martino Rossi e Marco Jermini per il PS

La maggioranza della Commissione proponeva di respingere quella mozione per ragioni di tempistica. La proposta é infatti già prevista dal vigente PR ma può essere concretizzata solo dopo l'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate che comporterà un nuovo assetto viario in città.

La maggioranza della Commissione affermava quanto segue:

“ La maggioranza della Commissione è preoccupata per i possibili ritardi che si prospettano nella realizzazione dei P+R previsti dal PTL lungo l'Omega. Queste infrastrutture sono indispensabili per il buon funzionamento dell'intero PTL. Preoccupano i tempi di realizzazione del P+R di Cornaredo che dovrebbe essere pronto al momento dell'apertura della galleria. Preoccupano inoltre le difficoltà sorte attorno al P+R di Vezia dove un referendum a livello comunale ha causato ritardi che il Cantone si sforza di colmare. Il PTL è un buon piano ma, per risultare efficace, deve essere realizzato nella sua totalità comprendente gli interventi a favore del traffico privato, di quello pubblico e di quello fermo.”

3.7) Rapporto di maggioranza del 12.10.2007 sulla mozione n. 3330 dell'On. Adriano Censi e confirmatari per la soppressione del vincolo di posteggio sul piazzale delle ex scuole centrali

La maggioranza della Commissione ha proposto di accogliere parzialmente la mozione citata nel senso che la soppressione del posteggio dovrà concretizzarsi al momento della realizzazione della galleria Vedeggio-Cassarate e alla realizzazione dell'autosilo del Palace. In tale occasione la maggioranza della Commissione, nel suo rapporto, citava la risposta che il Consiglio di Stato aveva dato all'On. Raoul Ghisletta il 27.3.2007.

Il Consiglio di Stato affermava che, dal 1999 al 2002, la Città di Lugano ha già regolamentato 2234 posteggi finora gratuiti di lunga durata al fine di scoraggiarne l'uso da parte dei pendolari. In base ai rilievi svolti, dal 2002 al 2006, sono diminuiti di 200 unità i posteggi privati affittati a pendolari (da 1600 a 1400) e si é registrata una diminuzione totale di posteggi privati di 337 unità (da 24.441 a 24.104). Il Consiglio di Stato affermava che i posteggi pubblici sono invece aumentati, nello stesso periodo, di 99 unità (da 8819 a 8918) nel comprensorio di Lugano, Viganello, Pregassona, Massagno e Paradiso.

Il Consiglio di Stato affermava inoltre che, nel 2010, al momento dell'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate, sarà redatto il rapporto conclusivo che dovrà documentare il rispetto delle condizioni poste dal Consiglio federale con la decisione sul finanziamento della galleria (del 20.12.2000).

3.8) Rapporto del 12.2.2008 sulla mozione n. 3394 “Miglioriamo la viabilità a Lugano, realizziamo una linea di tram moderna ed efficiente” dell'On. Fabio Guarneri e confirmatari

Il rapporto citato propone di accogliere la mozione ed invita il Municipio a presentare la richiesta di credito per lo studio di fattibilità tecnico-economico-urbanistica, in collaborazione con la CRTL ed il Cantone, dell'asta est del progetto ad H.

In sostanza la Commissione ritiene che il progetto ad H, di collegamento su ferro, permetterebbe di fare un salto di qualità alla politica dei trasporti dell'agglomerato luganese e ritiene corretto iniziare a realizzare l'asta centrale che collegherebbe il Centro città con il P+R di Molinazzo (Bioggio).

La Commissione, basandosi sul Progetto di agglomerato elaborato allo scopo di ottenere l'aiuto federale nell'ambito del Fondo infrastrutturale, constata che il principale sviluppo nel distretto avviene nelle valli del Vedeggio e del Cassarate. Nella Bassa valle del Vedeggio, si afferma, è nato il secondo centro di attività dell'agglomerato, specializzato nei servizi alle imprese, che opera in regime di complementarietà con l'economia della città. Si sono perciò intensificate le relazioni tra la città e la valle del Vedeggio e, di conseguenza, i relativi flussi di traffico. In quest'ottica assume particolare importanza il progetto di navetta ferroviaria Molinazzo (Bioggio) Centro città, collegamento che rappresenta l'opera strategicamente più importante avanzata nel programma di agglomerato. La Commissione afferma inoltre:

“Allo scopo di superare le difficoltà esistenti e per ridurre l'impatto negativo del traffico sull'ambiente e sul territorio, è importante investire in nuove strutture, in particolare su rotaia, che permettano di modificare il rapporto modale tra traffico privato e traffico pubblico.”

3.9) Rapporto del 2.9.2008 sul MMN.7597 concernente l'adozione del Piano regolatore intercomunale NQC

In quel rapporto la nostra Commissione affermava quanto segue:

“La Commissione è preoccupata circa la tempistica dei diversi interventi previsti dal NQC in tema di mobilità. La galleria Vedeggio-Cassarate è in fase di scavo e sarà agibile nel 2011. In quell'anno non sarà ancora presente il Nodo intermodale, struttura di fondamentale importanza per la gestione del traffico nel nuovo quartiere. Non sarà ancora realizzato il P+R sul terreno ex DSU perché questa struttura non si sarà ancora trasferita a Viganello, come previsto dalla variante di PR approvata lo scorso anno dal nostro Consiglio comunale. Esiste inoltre incertezza circa il trasferimento dello Stand di tiro: il referendum contro la decisione del Gran Consiglio di realizzare un nuovo e moderno impianto a Rivera, in sostituzione di quelli esistenti a Lugano e Bellinzona, è stato accolto in votazione popolare la scorsa primavera. È dunque probabile che lo Stand di tiro dei Civici Carabinieri debba rimanere ancora per diversi anni nell'attuale ubicazione.”

Il rapporto della Commissione continua in questi termini:

“In contemporanea con la messa in esercizio della galleria Vedeggio-Cassarate dovranno essere garantite le misure fiancheggiatrici (P+R e potenziamento dei trasporti pubblici). Si chiede che le istanze cantonali, in collaborazione con i Comuni interessati, adottino gli interventi necessari allo scopo. È inoltre urgente accelerare i lavori di progettazione e costruzioni dei Nodi intermodali di Vezia e Molinazzo (Bioggio) previsti dal PTL ed il potenziamento dei trasporti pubblici da e verso il centro città. La nostra Commissione suggerisce di esaminare la possibilità di istituire un servizio navetta da Cornaredo verso la stazione FFS di Lamone per garantire un collegamento con la rete TILO e di accelerare al massimo i lavori preparatori in vista della realizzazione della navetta su ferro Molinazzo (Bioggio)-Centro città, quale asta prioritaria del progetto ad H di cui la nostra Commissione ha ampiamente parlato nel suo rapporto del 12.2.2008.”

Il rapporto della Commissione, al capitolo della mobilità, si conclude invitando il Municipio a:

- accelerare la realizzazione del Nodo intermodale di Cornaredo ed a potenziare l'offerta di trasporto pubblico in corrispondenza con l'entrata in esercizio della galleria Vedeggio-Cassarate;
- intervenire presso il Cantone allo scopo di realizzare al più presto i Nodi intermodali di Vezia e Molinazzo (Bioggio) già previsti dal PT;
- riconsiderare la necessità della prevista strada parzialmente interrata tra via Ciani e via Trevano sul sedime del P+R di Cornaredo;
- considerare la possibilità, in alternativa, di interrare la via Sonvico (da via Trevano all'altezza del ponte del Gas) per permettere il transito veicolare sotto il punto di assestamento del traffico pubblico.

4) Il Piano della viabilità del Polo approvato dalla CRTL

Giovedì 9 ottobre 2008 la Commissione regionale dei trasporti del Luganese ha approvato il Piano della viabilità del Polo (PVP) definito, nel comunicato stampa pubblicato dalla Commissione, come una pietra miliare per gestire la mobilità nel centro dell'agglomerato di Lugano.

Riportiamo integralmente il Comunicato stampa del 10.10.2008 della CRTL:

“ La realizzazione delle opere previste (la principali dovranno essere pronte per il 2011) permetterà di ridurre l'impatto della messa in esercizio della galleria Vedeggio-Cassarate nella zona più direttamente toccata (Cornaredo) e, soprattutto, di massimizzare i benefici attesi per il centro cittadino e le attuali porte di accesso alla città da Paradiso (via Cattori) e Massagno (via San Gottardo e via Besso).

Obiettivo del PVP è una gestione razionale della mobilità all'interno dell'area più popolata dell'agglomerato luganese che tocca il comprensorio di 15 Comuni. Gli obiettivi di una migliore qualità di vita per gli abitanti (e per le persone che lavorano) e del rispetto dell'ambiente saranno raggiunti integrando tra loro il trasporto individuale (l'automobile), i trasporti pubblici (FFS, ferrovia regionale-FLP, bus regionali e urbani) e la mobilità lenta (a piedi o in bicicletta). Ciascuna di queste modalità di spostamento si vede riconosciuta la stessa dignità e importanza.

Il PVP si compone di una scheda per ciascuno dei cinque comprensori individuati all'interno dell'agglomerato: il centro città e le zone di accesso da Cornaredo e Cassarate, Lugano Sud, Lugano Nord e dal Malcantone e Collina d'Oro. Vi sono poi otto schede che propongono, ciascuna, soluzioni per i diversi aspetti del problema: gli aspetti urbanistici, la viabilità, l'offerta dei trasporti pubblici, la mobilità lenta, i posteggi nonché la gestione della mobilità, del traffico e dei trasporti pubblici.

L'organizzazione del traffico nel centro dell'agglomerato sarà fortemente rinnovata: non più due assi unidirezionali di attraversamento da Sud a Nord (Paradiso-Cornaredo) e da Est a Ovest (Cassarate-Massagno) che si incrociano in centro città, ma un nuovo concetto che, pur favorendo l'accesso al centro, evita ogni attraversamento per ridurre il traffico parassitario. Le strade principali collegheranno i quartieri mentre all'interno degli isolati si muoveranno solo gli abitanti (servizi a domicilio), i pedoni e le biciclette. Un rinnovo che ridurrà in modo massiccio il traffico sul lungolago e nel centro città.

Accanto a questa nuova organizzazione sono previsti diversi interventi costruttivi per favorire il trasporto pubblico e una riqualificazione dell'arredo urbano con spazi verdi che torneranno ad abbellire i viali ed a contribuire alla qualità della vita.

Uno sforzo particolare è stato dedicato al potenziamento del trasporto pubblico. I primi risultati si vedranno già a dicembre di quest'anno con tre nuove linee.

- *i servizi ARL assicureranno il collegamento Lamone-Vezia, Comano-Canobbio (Centro studi)-Cornaredo-Centro città;*
- *la linea 4 (quella che dalla stazione FFS porta a Cornaredo passando per l'Ospedale Civico) sarà prolungata verso Loreto ed il centro città e, dall'altro capolinea, fino alla rotonda di Canobbio;*
- *del tutto nuova sarà la linea Stazione FFS-Sorengo-Muzzano.*

Altri potenziamenti sono previsti entro il 2011 (ad esempio le navette verso i Parcheggi P+R) mentre per un orizzonte più lontano (dal 2015) già si pensa ad ampliare la FLP trasformandola nella rete tram del Luganese.

Il PVP approvato dalla CRTL sarà ora trasmesso al Consiglio di Stato con la richiesta di dare avvio alla fase di realizzazione. Il primo passo sarà un Messaggio al Gran Consiglio con la richiesta dei crediti necessari (valutati in circa 40 milioni). L'elaborazione del PVP ha coinvolto sin dall'inizio le autorità del Cantone e dei Comuni interessati che hanno collaborato attorno a cinque "tavoli di lavoro" e sono stati coordinati dalla CRTL. È stato così possibile costruire un ampio consenso che ha trovato conferma nella consultazione, avviata nel settembre 2007, e nell'accordo generale che ha permesso alla CRTL di approvarlo nella convinzione che ora esso potrà trovare concretizzazione.

E così, mentre nelle viscere della collina di Comano-Canobbio le ruspe continuano a scavare la galleria Vedeggio-Cassarate, si può passare alla messa in atto di tutta una serie di misure (le cosiddette misure fiancheggiatrici) che, al momento della messa in esercizio della galleria Vedeggio-Cassarate, permetteranno di rinnovare la mobilità dell'agglomerato e di fare della galleria un tassello importante di un nuovo concetto per la viabilità del centro dell'agglomerato: un elemento del costante impegno per il ricupero e la valorizzazione del territorio e dell'ambiente."

5) Le proposte della mozione

La Commissione ha esaminato le diverse proposte dei mozionanti alla luce delle considerazioni precedenti.

5.1) potenziamento del trasporto pubblico

Si tratta di uno degli obiettivi del PTL. Il PVP, approvato dalla CRTL, va in questa direzione.

La Commissione della Pianificazione del Territorio ha sempre sostenuto questa politica intesa ad aumentare la proporzione di traffico pubblico, rispetto a quello individuale, nel complesso degli spostamenti in città e nell'agglomerato.

In corrispondenza dell'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate occorre potenziare l'offerta di trasporto pubblico, sia con l'apertura di nuove linee (come previsto dal PVP) sia con una maggior frequenza sulle stesse.

In vista della realizzazione del Campus 2 USI/SUPSI a Viganello la nostra Commissione sottolinea la necessità di disporre di una linea ad alta frequenza da e per il Campus ad uso degli studenti e degli utenti del Campus.

5.2) incoraggiare i datori di lavoro ad offrire incentivi materiali ai dipendenti pendolari che abbandonano l'auto

Il Canton Ticino e le Commissioni regionali dei trasporti hanno pubblicato una serie di raccomandazioni intese ad invitare le aziende ad organizzare la propria mobilità. Si tratta della Guida pratica all'organizzazione della mobilità aziendale.

L'obiettivo è quello di permettere alle aziende di limitare gli impatti negativi degli spostamenti nei confronti dell'ambiente e della collettività. Le misure proposte permettono di trarre benefici anche per le aziende medesime. La Guida, elaborata dal Cantone e dalle Commissioni regionali dei trasporti, è uno strumento concepito per essere adattato alle particolarità delle singole aziende. La sua attuazione è un processo dinamico che si adatta in permanenza all'evoluzione del contesto dell'azienda e dell'ambiente in cui si inserisce.

Constatiamo con piacere che la Città di Lugano ha aderito a questa iniziativa denominata "Arcobaleno aziendale". A partire dal 1° gennaio 2009 i dipendenti della Città di Lugano potranno acquistare un abbonamento Arcobaleno usufruendo di uno sconto del 37,5% (di cui il 12,5% pagato dalla Città e il 25% pagato dalla Comunità tariffale Ticino-Moesano). La Città di Lugano è il primo Ente pubblico che aderisce all'iniziativa della Comunità tariffale Ticino-Moesano. L'adesione di Lugano è stata preceduta da un'indagine, svolta presso tutti i dipendenti, allo scopo di conoscere il mezzo di trasporto utilizzato dal domicilio al posto di lavoro. Dal 1° gennaio 2009 il dipendente della Città potrà acquistare l'abbonamento Arcobaleno aziendale con il ribasso del 37,5% sulla tratta domicilio-luogo di lavoro. La Commissione della pianificazione del territorio si felicita con il Municipio per questa iniziativa che, si spera, potrà essere d'esempio per altri datori di lavoro.

5.3) eliminare i posteggi su sedimi non edificati affittati a pendolari

È uno degli obiettivi del PTL che verrà raggiunto progressivamente quando su tali sedimi sorgeranno delle costruzioni. Il Consiglio di Stato, nella sua risposta all'interrogazione dell'On. Raoul Ghisletta e confirmatari, del 27.3.2007, ha già presentato un conteggio (vedi punto 3.7 del presente rapporto).

5.4) incoraggiare i datori di lavoro a trasformare i posteggi per pendolari su sedimi edificati in posteggi per altri scopi

Vedi risposta del punto 5.3).

5.5) controllo sistematico di polizia contro gli abusi dei posteggi di corta durata (posteggi blu)

La proposta è condivisa: la politica dei posteggi non può prescindere da un controllo sistematico contro gli abusi. Si constata troppo spesso la presenza di auto posteggiate sui marciapiedi, sui passaggi pedonali, sulle corsie riservate ai bus e all'interno della zona pedonale. Il problema è già stato sollevato da diverse interpellanze. La nostra Commissione invita il Municipio a procedere in questa direzione.

5.6) realizzare 800 supplementari P+R prima o dopo la galleria Vedeggio-Cassarate, anziché 400 come previsto dal PTL

La Commissione ha più volte insistito affinché il Nodo intermodale di Cornaredo venga realizzato il più presto possibile. In questa struttura potrebbero trovar posto le automobili indicate.

La proposta di esaminare la possibilità di creare un P+R all'entrata della galleria, sul lato Vedeggio, merita di essere approfondita. È già stata avanzata dalla nostra Commissione con le numerose domande poste al Municipio in occasione dell'esame del Messaggio municipale sul NQC.

Nel mese di febbraio 2008 la nostra Commissione chiedeva infatti al Municipio se fosse ipotizzabile un P+R a Cadempino con navetta verso il centro città. Il Municipio rispondeva che la questione esula dalle competenze del PR NQC ma che è già stata sottoposta dai Comuni al Cantone nel 2007. Il Cantone non la ritiene funzionale ma il "Tavolo NQC", che coordina i lavori con il Cantone, intende insistere su questo aspetto.

5.7) realizzare un posteggio di 1000 posti auto anche all'uscita di Lugano-Nord, alla Piodella e potenziare il P+R delle Fornaci

Il PTL già prevede un P+R a Vezia, uno a Molinazzo (Bioggio) ed il potenziamento di quello delle Fornaci.

5.8) eliminare tutti i posteggi pubblici gratuiti da trasformare in zona blu

La misura è già in gran parte attuata dal Municipio e verrà proseguita nel tempo.

5.9) rivedere le tariffe dei posteggi pubblici

Nel rapporto del 7.11.2005 la nostra Commissione ha invitato il Municipio ad adattare le tariffe dei posteggi pubblici alla media nazionale (vedi punto 3.4 del presente rapporto).

5.10) no a nuove strade

I mozionanti si oppongono ad una nuova strada a Lugano-Massagno sopra l'attuale trincea. Si fa presente che tale strada, nel PTL, non è prevista.

5.11) trasformare il posteggio ex Scuole centrali in piazza

Si fa presente che questa proposta, formulata come mozione dall'On. Adriano Censi e confirmatari, è stata accolta dal Consiglio comunale con 31 SI, 15 NO e 3 astenuti.

Secondo la decisione del Legislativo il posteggio dovrà essere soppresso al momento dell'entrata in esercizio della galleria Vedeggio-Cassarate, alla conseguente nuova organizzazione viaria, e alla realizzazione del posteggio del Palace (vedi punto 3.7 di questo rapporto).

5.12) potenziare piste e percorsi ciclabili

Il Municipio, nel passato quadriennio, ha già operato molto in tal senso. La nostra Commissione è favorevole al potenziamento delle piste e dei percorsi ciclabili e invita il Municipio a proseguire in tale direzione nei limiti delle possibilità concesse dalla situazione orografica della nostra città che presenta dislivelli notevoli tra i diversi quartieri.

5.13) sviluppare le zone di incontro

Il Municipio ha già introdotto diverse “Zone 30” dove le automobili devono mantenere una velocità massima di 30 km/h. Il problema sta nella difficoltà di far rispettare questa norma.

La Commissione invita il Municipio ad esaminare le possibilità, soprattutto costruttive, atte ad imporre il rispetto della velocità di 30 km/h dove questa viene imposta. La segnaletica, da sola, non è purtroppo sufficiente a garantire il rispetto di tali limiti.

5.14) progredire nella pedonalizzazione del centro città

L'ampliamento della zona pedonabile è uno degli obiettivi ancorati nel PR cittadino. Esso può essere raggiunto solo dopo l'entrata in esercizio della galleria Vedeggio-Cassarate e della relativa nuova organizzazione viaria. L'ampliamento della zona pedonale non può essere anticipato perché penalizzerebbe altri quartieri (Loreto, Besso, Molino Nuovo, Cassarate). Il problema è stato ampiamente discusso dalla nostra Commissione durante l'esame della mozione n. 3291 degli On.li Nenad Stojanovic, Martino Rossi e Marco Jermini (vedi punto 3.6 del presente rapporto).

Il Consiglio comunale ha ribadito, respingendo tale mozione, che l'ampliamento della zona pedonale avverrà con l'entrata in esercizio della galleria Vedeggio-Cassarate e con la nuova organizzazione viaria come previsto dal PR.

5.15) introdurre il “Personalbus” per i quartiere periferici

L'idea di permettere agli utenti di prenotare le corse telefonando ad un numero telefonico gratuito, come già previsto in diverse città, è interessante soprattutto per gli abitanti dei quartieri più lontani dal centro città. La nostra Commissione chiede al Municipio di valutare questa proposta e, se del caso, di effettuare un'esperienza in tale direzione.

Per le ragioni esposte la Commissione della Pianificazione del Territorio invita questo On.do Consiglio comunale a voler

risolvere:

- 1) La mozione n. 3468 è accolta parzialmente limitatamente al punto 2).
- 2) Il Municipio è invitato a concretizzare le misure di accompagnamento, alla costruzione della galleria Vedeggio-Cassarate, di sua competenza.
- 3) La proposta di invitare il Municipio ad attivarsi presso le Autorità competenti per aprire la galleria Vedeggio-Cassarate unicamente al traffico pubblico, fintantoché non saranno concretizzate le “misure di accompagnamento”, è respinta.

Con ogni ossequio.

PER LA COMMISSIONE DELLA
PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO

Giancarlo Ré, relatore.

Rolf Endriss

Giovanni Bolzani

Angelo Jelmini

Giovanna Viscardi

Michel Tricarico

Valentino Gilardi

Stefano Szerdahelyi

Giordano Macchi

Gian Maria Bianchetti