

MUNICIPIO

Lugano, 13 settembre 2010/BY/if
centro inf.: 101.0

ris. mun.: 01/09/2010

Posta A

Onorevoli Signore

- Maddalena Ermotti Lepori

- Simonetta Perucchi Borsa

- Melitta Jalkanen Keller

Rispettivi indirizzi

Oggetto: interrogazione no. 241 - "Via Ciani non deve fare la fine dell'uscita Lugano Sud dell'autostrada! Salviamo i platani secolari lungo il Cassarate!"

Onorevole Signore,

ci riferiamo alla Vostra interrogazione citata in oggetto, del 22 ottobre scorso ed intitolata "Via Ciani non deve fare la fine dell'uscita Lugano Sud dell'autostrada! Salviamo i platani secolari lungo il Cassarate!". Il Municipio di Lugano ha preso atto nel corso della sua seduta del 1° settembre 2010 delle indicazioni fornite da parte dei propri Servizi preposti e risponde di seguito puntualmente alle domande poste.

1. Quali sono le risposte date dalla confederazione al Piano dell'agglomerato del Luganese?

Non ritiene che il rapporto federale sul PAL, anticipato da qualche quotidiano, vada diffuso? Non considera, a questo punto, necessaria un'informazione al Consiglio comunale e ai cittadini e alle cittadine?

Il rapporto d'esame della Confederazione sul PAL, che data del dicembre del 2008, è da allora pubblicamente accessibile ed è scaricabile dal sito della Confederazione, rispettivamente dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (<http://www.are.admin.ch/>).

Con lettera del 16 marzo 2009, il Municipio ha informato compiutamente e personalmente i Consiglieri comunali della Città, trasmettendo loro copia di due documenti concernenti il Programma d'agglomerato del Luganese, e meglio del *Rapporto al Programma d'agglomerato del Luganese* dell'ARE e del documento *Programma d'agglomerato del Luganese - Trasporti e insediamento - PAL*, a cura della CRTL.

Il Programma d'agglomerato è un progetto sovracomunale che non coinvolge solo la Città di Lugano, bensì anche il Cantone, la Commissione regionale dei trasporti del Luganese ed i Comuni dell'agglomerato. La conduzione del progetto è affidata al Cantone.

L'informazione sul rapporto d'esame federale non è quindi affidata alle anticipazioni della stampa ma è accessibile a chiunque e ed è già stata fornita anche ai membri del Legislativo.

Il Municipio non ravvisa pertanto, per ora, la necessità di procedere ad ulteriori informazioni ed invita le interroganti ad esaminare la documentazione già trasmessa loro nel marzo del 2009.

Come si evince dal documento, la Confederazione non ha mosso solo critiche al Programma, ma ha pure sottolineato che *"il Programma d'agglomerato del Luganese presenta una visione strategica e pertinente dello sviluppo urbano a medio e lungo termine ("Nuova Città") che integra tutto l'agglomerato. [...]"* (Rapporto d'esame 12 dicembre 2008, cap. 2, pag. 5). La Confederazione ha inoltre valutato positivamente diverse misure proposte negli ambiti dello sviluppo urbanistico, infrastrutturale e viario (NQC, StazLu, riorganizzazione della viabilità in centro Città, moderazione del traffico nei quartieri e zone 30, mobilità ciclabile, sistema semaforico, sistema di informazione e gestione del traffico pubblico, nodi intermodali, ecc.). La Confederazione ha in particolare valutato positivamente il progetto di rete Tram del Luganese, chiedendo che lo stesso sia migliorato nella sua integrazione con la rete generale dei trasporti pubblici e con le misure di accompagnamento.

Nell'ambito dell'esame dei diversi Programmi d'agglomerato presentati a livello federale, la Confederazione ha suddiviso le proposte in tre liste:

Lista A: misure con un rapporto costi/benefici ottimo o buono e che sono pronte per la realizzazione nei 4 anni successivi;

Lista B: misure la cui realizzazione non è prevista nei quattro anni successivi alla presentazione del PA e il cui rapporto costi/benefici è solo sufficiente;

Lista C: misure non realizzabili prima di 8 anni e il cui rapporto costi/benefici risulta (ancora) troppo debole.

In funzione dei costi complessivi e del rapporto costi benefici, la Confederazione determina in seguito il proprio contributo (al massimo pari al 50%) valido per l'insieme del Programma d'agglomerato: tutte le misure infrastrutturali con una buona efficacia (liste A e B) sono dunque finanziate in eguale misura.

Il PAL attesta costi di investimento totali pari a 332.5 Mio CHF per la realizzazione delle misure delle liste A e B.

In base agli effetti del progetto (costi/benefici), il Consiglio federale, stando alla proposta di decreto federale sulla tappa di finanziamento 2011-2014 per il Programma traffico d'agglomerato messo in consultazione presso i Cantoni nel 2009, proporrà al Parlamento di fissare il tasso di contributi federali alle misure o ai pacchetti di misure cofinanziati al 30%.

Tenuto conto di questa quota di cofinanziamento e della verifica dell'ordine delle priorità, le misure A proposte al Parlamento federale sono le seguenti:

Lista A				
<i>N.</i>	<i>Misura</i>	<i>Costo (in mio. CHF) stato PA</i>	<i>Costo (in mio. CHF) 2005 *</i>	<i>Contributo federale*</i>
7	Offerta TP 2010-12 (OTPLu2)	4.50	4.51	1.35
14	Riassetto assi principali di penetrazione alla Città	20.00	20.06	6.02
	Terminale degli autobus	11.00	10.25	3.08
	Strutture e collegamenti pedonali della stazione	38.00	35.42	10.63
	Sistemazione piazzali della stazione	11.00	10.25	3.08
35	Sistema di informazione variabile sulla viabilità	2.00	2.01	0.60
	Concetto traffico lento, Lista A		8.98	2.69
	Totale		91.48	27.45

Tabella 2-1 (* costo al stato ottobre 2005 senza IVA)

Le misure o i pacchetti di misure elencati qui di seguito non sono ancora pronti per essere finanziati fra quattro anni oppure occorrerà ottimizzarne il rapporto costi/benefici. La Confederazione mette a preventivo i mezzi necessari al cofinanziamento di queste misura, ma non chiede ancora lo sblocco del credito al Parlamento.

Lista B				
<i>N.</i>	<i>Misura</i>	<i>Costo (in mio. CHF) stato PA</i>	<i>Costo (in mio. CHF) 2005 *</i>	<i>Contributo federale*</i>
8	Sistema tram-treno	210.00	195.17	58.55
	Sistema tram-treno, estensione 1 (nord) parte Manno	30.00	27.88	8.36
9				
28	Nodo d'interscambio stazione FFS di Lammone	10.00	10.03	3.01
	Concetto traffico lento, Lista B		8.08	2.42
	Totale		241.16	72.34

Tabella 2-2 (* costo al stato ottobre 2005 senza IVA)

Entro la fine del 2011 verrà elaborato il PAL2.

Il nuovo programma d'agglomerato si concentrerà:

- sugli elementi da migliorare riscontrati dalla Confederazione nell'ambito della valutazione del PAL, allo scopo di ottimizzarne il rapporto costi/benefici;
- sulla progettazione di massima delle rete ciclabili e pedonali di cui alla lista B.

Per maggiori dettagli si richiamano pure i contenuti del Rapporto d'esame della Confederazione sul PAL del 30 ottobre 2009, rispettivamente del Messaggio del Consiglio di Stato al Gran Consiglio n. 6233 del 10 giugno 2009, mediante il quale il Governo ha chiesto al Parlamento il credito necessario all'elaborazione del PA del Bellinzonese e del Locarnese, rispettivamente per l'approfondimento dei programmi d'agglomerato del Mendrisiotto e del Luganese (PAL2).

2. Che cosa risponde il Municipio alle critiche della Confederazione?

Il Municipio ha esaminato attentamente il rapporto federale che, come si è detto, non contiene solo critiche, e sta attivamente collaborando con il Cantone, con la Commissione regionale dei trasporti e con gli altri Comuni dell'agglomerato per migliorare e perfezionare le scelte territoriali strategiche dell'agglomerato e promuovere le misure puntuali individuate e segnalate nell'ambito del PAL.

Alcune di queste misure sono già state concretizzate (sistema di guida ai posteggi - Infoposteggi), altre sono state recentemente consolidate ed entreranno ora nella fase realizzativa (NQC), altre sono allo studio (stazione FFS, nodi intermodali, ecc.).

Il progetto della Rete Tram, che costituisce uno dei cardini dello sviluppo territoriale dell'agglomerato sta procedendo a passi spediti. La Città è coinvolta nel progetto di massima della tappa prioritaria Molinazzo-Centro e Molinazzo-Manno (in corso di svolgimento) e conduce lo studio di fattibilità della tratta Cornaredo-Pian Scairolo (per la quale è attesa a breve la delibera).

Per quanto attiene alla posizione assunta dalla Confederazione nell'esame del PAL, il Municipio condivide e si allinea sostanzialmente alla posizione della Commissione regionale dei trasporti del Luganese che, pur dichiarandosi solo parzialmente soddisfatta dei risultati dell'esame del PAL da parte della Confederazione, considera saggio approfittare dei tempi medio lunghi che si prospettano per le opere del gruppo B, per negoziare con la Confederazione un processo di miglioramento delle proposte nel senso suggerito, e segnatamente nell'ottica di una strategia di sviluppo urbanistico a livello di agglomerato per la "Nuova Città".

In questo senso, nel frattempo la Città sta attivamente collaborando con il Cantone ed i Comuni dell'agglomerato per l'approfondimento del Programma d'agglomerato del Luganese (PAL2).

Per i dettagli, si allega copia della presa di posizione 24 marzo 2009 della Commissione regionale dei trasporti all'indirizzo del Dipartimento del territorio, nonché copia della lettera 7 aprile 2009 del Consiglio di Stato al Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC).

3. Come è stato tenuto conto del rapporto della gestione al MM 7868 sul Piano Viario del Polo ? Richiamando quanto scritto dalla Commissione della Gestione nel suo rapporto sul Messaggio (pag. 3, 4 e 5), chiediamo al Municipio se è già stato mandato o se è già stato organizzato il concorso pubblico (o se i due sono in previsione) ad architetti paesaggisti e urbanisti al fine di ottenere la migliore pianificazione dell'ambiente urbano, ovvero degli spazi pubblici ed in particolare degli assi stradali (comprensivi degli spazi per la mobilità lenta e per i trasporti pubblici e di aree verdi) denominati "tridenti" che dall'uscita della galleria porteranno in centro città.

Nell'ambito della progettazione delle opere di via Ciani, il Municipio ha coinvolto il gruppo Oliva, con referente specifico l'arch. Kipar, responsabile paesaggista dei lavori per il Nuovo Quartiere di Cornaredo (NQC).

Si è ritenuto indispensabile questo coinvolgimento per una consulenza generale, atta a verificare la bontà delle proposte urbanistiche per gli interventi di via Ciani – viale Cassarate e per definire una coordinazione con gli altri interventi previsti, ossia la sistemazione del fiume Cassarate e la formazione del percorso pedonale e ciclabile lungo il fiume.

Parallelamente alla consulenza citata, agli studi d'ingegneria responsabili per il progetto stradale, è stato affiancato un architetto paesaggista, con l'intento di ottemperare alle linee direttrici fissate dallo stesso arch. Kipar.

A questo scopo il Municipio ha infine attribuito, mediante incarico diretto, tale mandato all'arch. Niccardo Righetti di Cademario.

Il progetto definitivo è così stato trasmesso ai servizi Cantionali a fine 2009, ottenendo il 19.1.2010, il preavviso favorevole della Divisione delle Costruzioni del Dipartimento del Territorio.

Si sono tenuti poi ulteriori incontri con l'Ufficio natura e Paesaggio e la Commissione del paesaggio.

Ricordiamo che nella fase dei lavori attualmente in corso, si realizzerà solo parzialmente quanto previsto dal PVP; infatti, la fascia multifunzionale prevista al centro della carreggiata in alcune tratte, sarà realizzata solo al termine delle opere di riqualifica del fiume Cassarate, che nell'attuale fase progettuale è gestita dal Cantone.

4. Qualora il Municipio dovesse avere deciso di non procedere a una progettazione urbanistica e paesaggistica, cosa succederà in via Ciani? Qual è il progetto esatto? Davvero questa strada urbana verrà trasformata in autostrada e verrà allargata? Si vuole davvero, contro tutte le ipotesi iniziali, aumentarne la portata? In quale misura verrà sacrificata l'alberatura pregiata?

Il progetto, nella sua versione finale, prevede la realizzazione di quanto contemplato dal PVP, ossia la nuova via Ciani a doppio senso da Cornaredo fino all'incrocio di viale Cattaneo (viale Cassarate nel tratto finale e via Capelli nel suo tratto iniziale fungeranno da grande rotonda a senso unico).

Via Ciani diventerà il terzo asse di penetrazione da nord verso il centro cittadino (il cosiddetto “tridente” con via Trevano e via Ceresio).

Il nuovo calibro stradale differirà poco dall'attuale: si può affermare, anzi, che sarà molto simile a quello dove attualmente sono presenti i parcheggi laterali, cioè dall'incrocio con via Madonnetta a salire verso Cornaredo.

Si ricorda che l'unica alternativa sarebbe stata una nuova strada sulla sponda sinistra del Cassarate; tale ipotesi non è però stata considerata, non ritenendo le autorità preposte una soluzione pienamente applicabile.

La nuova via Ciani consentirà quindi di equilibrare il traffico in entrata a Lugano da nord; lo stesso flusso viario diminuirà d'intensità lungo alcune arterie aumentando invece su altre; via Ciani, in virtù del nuovo assetto viario, subirà un verosimile incremento del proprio volume di traffico.

Per quanto riguarda l'alberatura, presentiamo una tabella riepilogativa, illustrante la

situazione prevista.

Il bilancio delle alberature riguardante le Tappe 1 e 2 della sistemazione di via Ciani, da attuare entro l'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate, é riassunta nella seguente tabella:

BILANCIO ALBERATURE

Via Ciani / Viale Cassarate / Via Capelli

Settore	Posizione	Piante rimosse	Piante nuove	Piante conservate
Viale Cassarate				
viale Cattaneo - via Balestra	lato fiume	0	9	35
	lato Città	0	2	12
via Balestra via Madonnetta	lato fiume	8	8	37
	lato Città	14	7	13
Via Capelli				
viale Castagnola - via Balestra	lato fiume	2	5	12
via Balestra - via La Santa	lato fiume		4	
Via Ciani				
via Madonnetta - Via Ferri	lato fiume	0	0	48
	lato Città	0	27	
via Ferri - via Monte Boglia	lato fiume	26	0	33
Via Monte Boglia - sud dello Stadio	lato fiume	15	0	17
	lato Città	0	8	
TOTALE		65	70	207

- Delle 65 piante da rimuovere, 8 sono già state recuperate
- 15 piante sono malate → l'abbattimento è necessario

5. Più in generale: la politica del Comune non dovrebbe essere quella di dissuadere i pendolari dal venir in automobile? A che punto siamo con la chiusura dei parcheggi privati di lungo periodo? Cosa si intende fare per finalmente eliminare i parcheggi di lunga durata (privati e semi-abusivi) in centro, come promesso da anni?

Lugano da anni, per sua iniziativa e scelta, persegue l'obiettivo di ridurre i posteggi a disposizione dei pendolari sul suo territorio giurisdizionale.

È infatti dal 1992, come riconosciuto dallo stesso documento cantonale PPP, che la Città ha messo in atto una politica globale dei posteggi volta a ridurre quelli pubblici attrattivi per pendolari a favore di quelli di corta durata; tant'è che su tutto il territorio di Lugano ante aggregazione, non vi sono ormai quasi più posteggi pubblici senza limitazione di tempo.

Nel medesimo periodo anche nei Comuni aggregati l'offerta di questo tipo di posteggi é pure stata ridotta.

Complessivamente sono oltre 2000 i posteggi regolamentati.

Nel 1995 il Municipio ha inoltre adottato una nuova strategia di gestione dei posteggi pubblici nel territorio giurisdizionale del Comune principalmente mirata per:

- disincentivare la sosta dei pendolari in ingresso o interni attuando opportune limitazioni temporali al parcheggio e utilizzando una corretta politica tariffaria;
- garantire un soddisfacente numero di posteggi per coloro che utilizzano il mezzo privato per motivi legati al commercio, servizi, tempo libero, turismo, ecc., caratterizzati da un tempo limitato di parcheggio;
- assicurare adeguate possibilità di parcheggio per i residenti.

Nella stessa i diversi posteggi pubblici sono stati suddivisi su tre livelli:

- posteggi di primo livello a pagamento con gestione flessibile differenziata tramite barriere automatiche;
- posteggi di secondo livello a pagamento con parchimetro;
- posteggi di terzo livello a limitazione di tempo (zona blu).

Con la messa in esercizio, nel 1996, delle barriere negli autosili Motta, Balestra e posteggio ex Scuole, sono state introdotte nuove tariffe che tengono conto delle considerazioni sopra esposte, con prezzi orari crescenti fino a fr. 4.- l'ora, in funzione della durata della sosta nel frattempo adottate anche per l'autosilo di Piazza Castello ed i posteggi del Campo Marzio a Cassarate e ex Pestalozzi a Besso.

Per quanto concerne i posteggi di secondo livello si é da tempo adottata una nuova strategia con tariffe e tempi di sosta differenziati in funzione della loro vicinanza al centro Città, progressivamente introdotti nell'ambito della sostituzione dei vecchi parchimetri.

Malgrado gli interventi messi in atto, una frazione di posteggi privati é tutt'ora destinata ai pendolari.

Si tratto principalmente di posteggi su aree private non ancora edificate.

Da inizio 2002 sono stati eliminati 544 posteggi di questa tipologia. Altri 100 sono ubicati su particelle con una domanda di costruzione approvata.

La loro riduzione é strettamente legata all'intenzione o meno dei privati di procedere all'edificazione dei fondi, in quanto non sussistono le basi legali per imporre la loro eliminazione.

6. Quali sono le misure per filtrare le automobili in uscita dalla galleria, affinché esse non si riversino tutte nei quartieri? A che punto siamo con i Park and Ride? Se essi non fossero pronti per tempo, cosa si intende fare per non giungere al collasso della rete viaria? Come si salvaguardano questi quartieri, molto popolati, di fronte al traffico che uscirà dalla galleria? Come si intendono valorizzare le qualità urbanistiche di Molino Nuovo, ma anche di Viganello e Pregassona?

Il Piano della Viabilità del Polo (PVP), prevede una serie di misure per il contenimento del traffico stradale.

La strategia del PVP prevede di sfruttare la galleria Veduggio – Cassarate per riorganizzare gli spostamenti all'interno della città; allo stesso modo è necessario evitare che questa nuova tratta stradale porti con sé un aumento del traffico complessivo all'interno del perimetro del Polo, traffico che la rete stradale non sarebbe in grado di sopportare. Le misure di PVP sono quindi orientate a trarre beneficio dalla realizzazione di questa fondamentale opera del PTL riducendo in particolare il traffico di attraversamento della città che attualmente percorre le penetrazioni dagli svincoli autostradali verso il centro. In parallelo dovrà essere favorita l'accessibilità con il trasporto pubblico per rendere maggiormente attrattiva questa modalità di trasporto, tassello fondamentale nell'ottica di una miglior ripartizione della domanda di trasporto sui diversi mezzi.

Il PVP propone dunque misure accompagnatrice alla galleria Veduggio-Cassarate nel campo:

- della viabilità stradale (gestione coordinata della rete stradale attraverso un sistema di filtri semaforici, adeguamenti infrastrutturali, sistema d'informazione all'utenza, ecc.);
- dei trasporti pubblici (adattamento linee, allacciamento P+R, sistema informativo, ecc.);
- della mobilità lenta (percorsi ciclabili e mobilità pedonale);
- dei posteggi (sistema informativo, coordinamento tariffe, ecc.).

I P&R non sono quindi le uniche misure auspiccate per il contenimento del traffico.

Per quanto concerne la realizzazione del P&R di Cornaredo, il Cantone (responsabile della sua realizzazione) è orientato a realizzarne uno provvisorio sui sedimi Globus Gateway / Mantegazza.

Nello spirito di una concreta collaborazione, la Città ha tuttavia proposto una valida e fattibile alternativa, e segnatamente la creazione del P&R provvisorio sui sedimi dell'AIL.

Il Municipio ha comunque chiesto al Cantone l'approfondimento di una soluzione alternativa, per essere pronti nel caso in cui si dovessero incontrare difficoltà o ritardi per la struttura Globus-Gateway, in modo da poter disporre in ogni caso dei necessari stalli al momento dell'apertura della galleria.

Secondo le simulazioni effettuate mediante il modello cantonale del traffico, la galleria Veduggio-Cassarate sarà attraversata giornalmente da ca. 23'100 veicoli nei due sensi di marcia.

Lungo gli assi stradali principali di Canobbio / Molino Nuovo, Pregassona e Viganello, si prevedono le seguenti variazioni del traffico feriale medio:

- Via Trevano - 24 %
- Via Ceresio (Pregassona) - 1 %
- Via delle Scuole (Viganello) - 46 %

Il dettaglio di quanto sopra é disponibile nel documento PVP consegnato a tutti i Consiglieri Comunali nell'ambito dell'esame del MMN. 7868 - Piano della viabilità del Polo Luganese (PVP), segnatamente nella Scheda S3 "Viabilità stradale e modello del traffico".

Il suddetto Messaggio Municipale contempla crediti per la progettazione di interventi di riqualifica degli assi stradali di cui sopra.

Ci è grata l'occasione per porgerVi, Onorevoli Signore, l'espressione dei nostri migliori saluti.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco:

Il Segretario:

Arch. dipl. ETH G. Giudici

lic. jur. M. Delorenzi

Allegati:

- . scritto 24 marzo 2009 della CRTL al Dipartimento del Territorio
- . scritto del 7 aprile 2009 del Consiglio di Stato al DATEC

C.p.c.:

- . Consiglio Comunale
- . Municipio
- . Segretario Generale
- . Direttore Operativo
- . Direzione Dicastero del Territorio