

MUNICIPIO

Lugano, 7 ottobre 2005/PIM/BY
centro inf.: 260.0 / 101.0

ris. mun.: 21/09/2005

Posta A

Onorevoli Signori
Giancarlo Ré, Roberto Badaracco, Gianfranco
Castiglioni, Giordano Macchi, Tiziano Mauri,
Peter Rossi

Consiglieri comunali

Oggetto: interrogazione no. 91 del 5 aprile 2005

Onorevoli Signori,

rispondiamo alla Vostra interrogazione, certamente interessante che si inserisce nel solco dell'attività del Municipio e riprende in parte argomenti già sollevati in altri atti parlamentari. Per la sua ampiezza d'argomenti interdisciplinari ha necessitato il coinvolgimento di più attori, non solo interni ai Dicasteri del Territorio o dei Servizi Urbani, ma anche l'AIL, la TPL, il Cantone e la Confederazione, ciò che ha comportato un maggior tempo per elaborare le risposte rispetto a quanto in genere necessita un'usuale interrogazione.

Si tratta pertanto di un documento ponderoso che, per chiarezza di lettura, risponde ai quesiti posti seguendo la sistematica della stessa interrogazione.

1. PROTEZIONE DELL'ARIA

1.1. INFORMAZIONE ALLA POPOLAZIONE

Si condivide l'osservazione riferita alla necessità di compiutamente e continuamente informare la popolazione sullo stato dell'aria, non solo perché possa adeguare il suo comportamento a salvaguardia della propria salute, ma anche per sensibilizzarla sui problemi ambientali e spingerla ad essere più selettiva e responsabile nella scelta del mezzo di trasporto, a seconda delle puntuali esigenze.

Rispondendo ad una interpellanza del febbraio scorso il Municipio aveva già fornito al Consiglio Comunale tutte le indicazioni circa le fonti d'informazione sullo stato dell'aria, si citavano a tal proposito: i quotidiani, la radio, un numero telefonico specifico ed inoltre l'apposito sito Internet.

Nel frattempo la Città ha attivato nel suo sito, www.lugano.ch, sotto il capitolo Ambiente e Territorio, lo specifico settore "Informazioni ambientali" che tratta, in particolare, tutti gli aspetti riguardanti lo stato dell'aria e dell'acqua.

Con dei link di collegamento ci si può connettere con tutte le informazioni divulgate a livello cantonale e federale.

Ora é evidente che, come l'inquinamento dell'aria non è riconducibile entro gli stretti confini della Città, alla stessa stregua anche le eventuali raccomandazioni circa il comportamento degli individui, in presenza di un tasso d'inquinamento oltre i limiti, deve essere divulgato ad ampio raggio.

Nella primavera scorsa la Confederazione ha stabilito, nell'ambito delle misure progressive da adottare, la "soglia d'informazione" alla popolazione dei rischi che la concentrazione di ozono comporta.

Nel caso specifico, attraverso i mezzi d'informazione, in particolare la radio, si fanno delle raccomandazioni ai cittadini sul comportamento da tenersi per rapporto all'età e alle diverse attività.

La Città continuerà a tener aggiornato il suo sito implementandolo, secondo necessità con le informazioni ricevute o che potranno essere reperite e ritenute d'interesse generale per la cittadinanza.

1.2. INTERVENTI SUL TRAFFICO

1.2.1. Traffico fermo

ad 1.2.1.1

La Città sempre si é espressa a favore della realizzazione dei P&R periferici previsti dal PTL tant'é che in tutte le consultazioni promosse dal Cantone sui diversi studi elaborati nell'ambito del PTL - PTA, PVP, PPP - ne ha chiesto la loro realizzazione anticipandone, per taluni, la messa in esercizio rispetto all'apertura della Galleria Vedeggio-Cassarate.

E così non poteva che essere in quanto la Città, già nel PR di Lugano del 1983, quindi ben prima del PTL e riprendendo precedenti studi del 1974, dedicava un ampio capitolo alla problematica dei posteggi propugnando la realizzazione di parcheggi periferici.

Ci sembra significativo, a tal proposito, riprenderne un passaggio di quanto allora si diceva; *" In sintesi: deve essere riconfermata la politica di trattenere fuori città il più gran numero di autoveicoli - anzitutto quelli dei pendolari - che non hanno vere esigenze di penetrazione all'interno della città; devono perciò essere approntati dei grandi parcheggi, fuori dalla città o nella sua periferia, collegati in modo efficiente con servizi di trasporto collettivi....."*

Purtroppo ciò si scontrava con i limiti giurisdizionali del Comune per cui si é potuto realizzare il solo P&R di Cornaredo inaugurato comunque già nel 1987.

Un segnale più recente di grande interesse della Città per queste strutture é certamente la promozione ed il cofinanziamento alla realizzazione, con lo stanziamento di fr. 2'160'000.-- concesso dal Consiglio Comunale, del P&R delle Fornaci inaugurato nel settembre 2004 e l'assunzione del deficit d'esercizio del collegamento al 50% con il Cantone.

Certamente la Città continuerà a sostenere e sollecitare l'attuazione dei P&R previsti dal PTL.

ad 1.2.1.2

Lugano da anni, per sua iniziativa e scelta, persegue l'obiettivo di ridurre il traffico nelle aree residenziali.

È infatti dal 1992, come riconosciuto dallo stesso documento cantonale "PPP pag. 14", 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 nella City, ma si può dire su tutto il territorio di Lugano, ante aggregazione, non vi sono ormai più posteggi pubblici attrattivi per quest'ultimi.

Nel medesimo periodo anche nei Comuni o ex Comuni attorno alla Città, l'offerta di questo tipo di posteggi è pure stata ridotta, ma in misura decisamente minore.

L'obiettivo è quindi quello di gradatamente intervenire sui territori dei Comuni aggregati per armonizzare, in parallelo con la creazione dei nuovi P&R, la gestione dei posteggi sul modello di quanto fatto finora nella "vecchia" Lugano, favorendo in tal modo l'attrattività degli stessi P&R.

Per quanto riguarda la parificazione del costo d'abbonamento per il P&R delle Fornaci possiamo dire che, nell'ambito della consultazione riguardante la Comunità tariffale integrale recentemente promossa dal Cantone, il Municipio ha espressamente chiesto, e citiamo: *"Tutte le linee urbane che collegano i diversi Quartieri ed i P&R (compreso quello delle Fornaci) siano compresi nella Zona 10"* e quindi parificati.

ad 1.2.1.3

In materia di parcheggi privati la Città si è da tempo dotata di normative restrittive, tra le più limitative a livello di agglomerato e a più riprese aveva sollecitato il Cantone perché si facesse promotore di un regolamento cantonale teso a disciplinare, in modo univoco, la materia, almeno per l'insieme dell'agglomerato.

Le ragioni erano sostanzialmente dettate dalla preoccupazione sugli effetti nocivi indotti dalla dislocazione di insediamenti e attività e dal conseguente traffico parassitario di attraversamento, che le condizioni maggiormente vantaggiose offerte dai Comuni circostanti generavano.

Il Cantone ha quindi emanato un Regolamento cantonale sui posteggi privati (RCP) le cui disposizioni, che diverranno vincolanti per 75 Comuni (quelli degli agglomerati e degli immediati dintorni), tengono conto della qualità del trasporto pubblico; queste disposizioni comprovano quanto la Città fosse stata antesignana anche in questa materia.

Tale Regolamento, sottoposto al Gran Consiglio è stato poi trasmesso, su indicazione di quest'ultimo ad una speciale Commissione consultiva del Consiglio di Stato che, il 4 marzo 2005, ha rassegnato il suo Rapporto.

Nel corso del mese di giugno il Consiglio di Stato lo ha approvato, prevedendone l'entrata in vigore dal primo gennaio 2006.

Nel frattempo i Comuni, ricevute dal Cantone copia delle normative e i dati relativi al trasporto pubblico, potranno dotarsi dei piani tecnici d'applicazione.

ad 1.2.1.4

Nel 1995 il Municipio ha adottato una nuova strategia di gestione dei posteggi pubblici nel territorio giurisdizionale del Comune.

Nella stessa i diversi posteggi pubblici sono 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).

La gestione dei posteggi di primo livello é 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 del nucleo tradizionale (zona pedonale);
- . riequilibrare il riparto modale in favore del trasporto pubblico con conseguente diminuzione del carico ambientale.

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 da fr. 1.- a fr. 4.- l'ora, in funzione della durata della sosta.

Lo scorso mese di aprile, in concomitanza con l'apertura del nuovo autosilo di Piazza Castello, il Municipio ha approvato le nuove tariffe portadole da fr. 1.- a 1.50 per la prima ora e con un aumento progressivo per le successive.

ad 1.2.1.5

Sullo specifico tema si può osservare che oggi non esiste nessuna base legale e nemmeno nel Regolamento cantonale sui posteggi privati (RCPP), citato precedentemente, si é voluto introdurre normative o indicazioni in tal senso.

A titolo informativo possiamo unicamente dire che presso il Centro Lugano Sud a Grancia un accordo bonale, tra l'IKEA, il WWF e l'ATA, ha permesso di sottomettere al pagamento l'accesso ai posteggi realizzati nell'ambito dell'ampliamento del citato Centro Commerciale. Con l'introito del nuovo posteggio saranno finanziate misure o interventi a carattere ambientale.

In sintesi si osserva che la questione può al momento essere unicamente oggetto di trattative bonali tra i principali attori coinvolti, in applicazione dei principi generali contenuti nelle leggi ambientali la cui applicazione compete al Cantone.

Precisiamo inoltre che il tema delle zone con forte presenza di generatori di traffico (es. Pian Scairolo e San Martino a Mendrisio) é all'esame di un Gruppo di lavoro interno dal Dipartimento del Territorio che dovrebbe fare delle proposte a breve termine.

ad 1.2.1.6

Ricordiamo che il Municipio aveva proposto e il CC accolto in data 10 aprile 2000, un credito di fr. 96'200.-- per la progettazione della gestione centralizzata dei posteggi a Lugano.

Il progetto era poi stato sospeso in quanto il PVP prevedeva un tale intervento coordinato a livello di agglomerato quindi esteso ai Comuni limitrofi.

Il Piano della viabilità del Polo del luganese (PVP) del PTL propone infatti la realizzazione di sistemi informativi per la gestione telematica del traffico stradale.

Una di queste é la segnalazione dinamica dei posteggi.

Il sistema di gestione che il PVP propone ha i seguenti obiettivi:

- . informare sulle possibilità di posteggio migliorando l'utilizzo delle aree di sosta;
- . favorire l'uso dei posteggi di interscambio con il trasporto pubblico (Park+Ride);
- . condurre gli automobilisti verso i posteggi nelle diverse aree della Città che offrono disponibilità di posti;
- . diminuire il traffico inutile che circola alla ricerca di un posto libero;
- . diminuire le code d'attesa in entrata ai posteggi;
- . permettere la massima flessibilità d'informazione in funzione delle mutate esigenze future;
- . condurre l'automobilista lungo predefiniti tragitti;
- . ottimizzare i flussi di traffico sulla rete esistente.

Il sistema è composto da una serie di elementi:

- . le aree di sosta da includere nel sistema con un controllo degli accessi (barriere o sistemi simili);
- . una serie di pannelli informativi lungo le strade di accesso al polo riguardo la posizione e lo stato di occupazione dei posteggi presenti;
- . indicazioni guida che permettono all'automobilista di raggiungere l'area di sosta libera e più vicina al punto di destinazione;
- . segnali di entrata al posteggio e guida alla ricerca del posto libero;
- . un elaboratore con relativo posto di comando per la gestione del sistema, sia in automatico che con intervento manuale da parte dell'operatore preposto;
- . una rete di collegamento tra i diversi elementi del sistema.

Il progetto definitivo, per il quale il Municipio si é già espresso favorevolmente, sollecitandone pure l'attuazione, é terminato.

Il Cantone sta ora definendo la ripartizione dei costi tra i diversi interessati per cui nel corso dell'autunno sarà sottoposto al Consiglio Comunale la richiesta del credito di partecipazione a carico della Città.

Per la realizzazione del progetto, si ipotizza una durata di circa 18 mesi.

1.2.2 Moderazione del traffico

ad 1.2.2.1

Nell'ambito degli studi di approfondimento del PTL si é consolidato, a livello di Piano

Direttore: il "Concetto di Organizzazione Territoriale dell'Agglomerato Luganese" *Cotal* e successivamente, il "Piano dei trasporti dell'Agglomerato Luganese" *PTA* i cui obiettivi non si limitano ai soli aspetti di mobilità e trasporto, ma pongono le basi per una pianificazione urbanistica generale e di recupero ambientale.

Con il successivo Piano della viabilità del Polo *PVP*, approvato nei suoi indirizzi dal Consiglio Comunale di Lugano nel 2003 nell'ambito del MMN. 6307 riguardante, tra l'altro, "*la politica della viabilità del Polo di Lugano*", si è passati alla fase operativa che dovrà concretizzare tali indirizzi entro l'orizzonte temporale dell'apertura della Galleria Vedeggio/Cassarate.

Tra le misure fiancheggiatrici da mettere in esercizio parallelamente all'apertura della galleria, figurano pure quelle a favore della mobilità lenta pedonale e ciclabile.

In quest'ottica si è pertanto provveduto ad elaborare un piano d'indirizzo dei percorsi ciclabili che interessano il territorio giurisdizionale del nostro Comune, concepito principalmente per i "ciclisti utilitari" che usano la bicicletta per il percorso quotidiano casa-lavoro, casa-scuola o per fare acquisti e per i "ciclisti turistici" rappresentati per lo più da famiglie con bambini o di turisti che si spostano per lo svago.

È quindi chiaramente da intendere che l'utilizzo a livello sportivo dei percorsi è escluso.

Tale piano, fatto suo dal Cantone nell'ambito degli studi del PVP in corso, è stato presentato alla stampa e al Gruppo interpartitico del Consiglio Comunale "In bici per Lugano".

In data 15 giugno il Municipio ha licenziato al Consiglio Comunale un primo Messaggio municipale per la richiesta di un credito di fr. 690'000.-- per avviare la loro attuazione; altri, già preannunciati nel Messaggio, seguiranno non appena consolidati i progetti.

ad 1.2.2.2

Nell'ambito degli studi del PVP precedentemente citati, le cui Schede comprensoriali sono attualmente in consultazione, la scheda C2 - Cornaredo-Cassarate, prospetta lungo la sponda sinistra del fiume Cassarate la formazione di un "Parco fluviale" con prerogativa il recupero ambientale a favore di una fruizione pubblica e a favore della mobilità lenta pedonale e ciclabile.

Il Municipio intende comunque anticiparne la realizzazione ove non in contrasto con i sopraccitati studi tant'è, che nel sopraccitato MM, se ne preannuncia già un successivo per il credito di realizzazione.

ad 1.2.2.3

Come già accennato al precedente punto 1.2.1.2 Lugano ha messo in atto a partire dal 1992 una politica dei posteggi volta a ridurre quelli di lunga durata attrattivi per i pendolari.

In questo contesto è stata introdotta, nei comparti cittadini, la zona Blu; con l'attuazione di tale provvedimento, che chiaramente va a favore dei residenti, si è riscontrata, in tali zone, una diminuzione dei movimenti veicolari pari al 50%.

Parallelamente si é pure introdotta la moderazione del traffico generalizzando la zona 30 km/ora lungo le strade secondarie accompagnata, in taluni casi, da interventi costruttivi di moderazione.

Senza alcuna enfasi vogliamo comunque far presente che la prima zona 30, introdotta a livello cantonale, é stata quella attuata nel 1996 nel Quartiere di Besso in via Borromini e nelle strade laterali.

Ormai disciplinato l'intero territorio di Lugano ante aggregazione il Municipio, anche su sollecitazione di cittadini e delle Commissioni di Quartiere, si sta occupando dei Nuovi Quartieri.

In taluni casi il provvedimento é già stato introdotto, in altri si trova in una fase avanzata essendo presso la Polizia per la necessaria procedura di pubblicazione della segnaletica e in altri ancora, gli interventi sono già stati approvati dal Municipio e sono al vaglio delle rispettive Commissioni di Quartiere.

In sostanza l'obiettivo é quello di estendere l'esame a tutto il nuovo territorio per proporre, in maniera il più possibile generalizzata, questa limitazione che, unitamente all'estensione della zona Blu, contribuisce alla riqualifica ambientale dei comparti residenziali della Città.

ad 1.2.2.4

Nell'ambito della consultazione promossa dal Cantone sul Piano della viabilità del Polo Fase A il Municipio, formulando le sue osservazioni, ha dato la sua complessiva adesione allo studio; lo stesso dicasi per il Consiglio Comunale che, nell'ambito dell'approvazione del MM 6307 riguardante A) Politica della viabilità del Polo di Lugano, B) Interventi a breve termine per miglioramenti puntuali della viabilità. Richiesta di un credito di fr. 1'100'000.--, ha risolto: *"L'impostazione generale, gli obiettivi, gli indirizzi operativi e le misure proposte nel Piano viario del Polo luganese (PVP) per la gestione della mobilità all'orizzonte 2008, illustrati nel Presente Messaggio, sono condivisi"*.

Orbene gli indirizzi e gli obiettivi del PVP, che propugnano un concetto di mobilità a spicchi, vanno sostanzialmente nella direzione di quanto da Voi chiesto e cioè di un sistema che individui degli assi principali di transito sgravando in tal modo il traffico interno agli isolati.

Nell'ambito della fase B sono in fase di attuazione gli studi riguardanti le 5 Schede comprensoriali C1/2/3/4/5 in cui é stato suddiviso l'intero agglomerato; tali studi dovranno dare risposte coordinate al complesso della mobilità, sia essa individuale che pubblica o lenta, nonché agli aspetti urbanistici e ambientali connessi.

La Città é stata direttamente coinvolta e partecipa nell'elaborazione del documento che, dopo un prima fase che si concluderà con una consultazione e la successiva di affinamento in relazione alle osservazioni ricevute, dovrebbe poi essere adottato entro fine anno.

Comuni e Cantone avranno poi tempo fino all'apertura della Galleria per attuare i provvedimenti proposti.

ad 1.2.2.5

Rimandiamo alle risposte date ai precedenti punti 1.2.2.1 / 2 / 3 / 4.

ad 1.2.2.6

Già negli scorsi anni, prima ancora degli studi per le future aggregazioni, vi sono stati dei contatti con i Comuni limitrofi che avevano in corso le revisioni di PR per armonizzare lo sviluppo territoriale con particolare riguardo alle destinazioni e ai parametri edilizi e tra quest'ultimi, in particolare, gli indici e le altezze dei fabbricati.

Ciò era di grande importanza per l'area del Piano del Cassarate, sponda sinistra, dove il disciplinamento dipendeva da tre distinti e autonomi PR.

Non va nemmeno dimenticato il ruolo del Cantone nell'ambito dell'esame preliminare il cui scopo è quello di verificare la congruenza dei PR con gli obiettivi della pianificazione del territorio tra i cui assunti vi è l'uso parsimonioso del suolo e il coordinamento con il Piano Direttore e la pianificazione dei Comuni vicini.

Il risultato è che su quest'area, certamente la più sollecitata anche a livello di rete stradale e di traffico, il disciplinamento edilizio è sostanzialmente coerente.

In particolare a livello degli Indici di Sfruttamento (IS), che in sostanza determinano le quantità edificatorie insediabili, si sono adottati sostanzialmente quelli vigenti a Lugano ante aggregazione.

Resta comunque il fatto che nell'ambito degli studi del PVP citati in precedenza e riguardanti le 5 Schede comprensoriali C1/C5 in cui è stato suddiviso l'intero agglomerato e che dovranno dare risposte coordinate al complesso della Mobilità, si dovrà chiaramente tener conto, sia della capacità della rete stradale, sia degli aspetti urbanistici e ambientali connessi.

ad 1.2.2.7

Come già precisato nell'ambito di una risposta ad un'interrogazione dell'On. Stojanovic, l'ipotesi di Car-Pooling che si rivolga a pendolari frontalieri, praticato con successo in grandi agglomerati, può ritenersi interessante nella misura in cui si possano adottare delle misure che favoriscano effettivamente i veicoli con più occupanti.

Trattandosi chiaramente di una problematica a livello transfrontaliero non può che essere di competenza del Cantone e della CRTL i quali hanno dato la loro adesione preliminare, in qualità di partners, all'elaborazione di uno studio di fattibilità per un progetto transfrontaliero di mobilità collettiva, non di linea, con possibilità di ubicazione di posteggi d'interscambio alle frontiere, definito come progetto "Car-Pooling Insubrico".

Per quanto riguarda i collegamenti con pullman, fermo restando il fatto che deve chiaramente intendersi come linee pubbliche urbane e precisato come la Città abbia già da tempo promosso e finanziato le linee di trasporto da e per i due P&R di Cornaredo e delle Fornaci espressamente rivolte ai pendolari, è previsto e in parte già in funzione un potenziamento delle linee della TPL con il collegamento con i nuovi Quartieri e più precisamente:

- Gandria
- Davesco-Soragno

in esercizio dal 1° aprile 2005
in esercizio dal 1° maggio 2005

- Albonago in esercizio dal 4 luglio 2005
- Cureggia in esercizio dal 4 luglio 2005
- Pambio-Noranco / Pazzallo in esercizio dal 4 luglio 2005

ad 1.2.2.8

Il PR di Lugano, ma anche quello delle Sezioni degli ex Comuni, riserva gli spazi circostanti le sedi scolastiche, siano esse Scuole materne o elementari, quali aree riservate al gioco bambini o gioco ragazzi.

In talune circostanze contingenti alcuni spazi sono ancora utilizzati quali posteggi, questa situazione verrà automaticamente e gradualmente sanata, nell'ambito dei diversi interventi previsti, citiamo ad esempio quello riguardante le Scuole elementari e quella dell'infanzia di Cassarate.

Per quanto riguarda invece il problema d'utilizzo di tali aree per lo svago dei cani, il Municipio, in data 26 aprile 2004, ha emanato "l'Ordinanza municipale sui cani" che, tra l'altro, all'art 1 recita:

c.p.v. 1 I cani di qualsiasi razza devono essere costantemente tenuti al guinzaglio. Lo stesso non deve mai superare la lunghezza di metri 2.

c.p.v. 2 È vietato lasciarli vagare incustoditi sulle pubbliche vie, piazze e nei parchi e giardini pubblici.

Orbene, al di là degli aspetti di repressione del fenomeno, é comunque indubitabile che stà al buon senso dei proprietari evitare che il proprio cane usufruisca incontrollatamente di questi spazi.

1.2.3 Traffico pubblico

ad 1.2.3.1 e 1.2.3.2

Per quanto riguarda l'estensione delle linee ai nuovi quartieri delle Città si rimanda al precedente punto 1.2.2.7, mentre si condivide la proposta di facilitare l'utilizzo dei mezzi pubblici mediante titoli di trasporto convenienti, facili da acquistare e da usare, sia per i residenti, che per i turisti.

In tal senso si sta lavorando nell'ambito della Comunità tariffale integrale già citata al punto 1.2.1.2.

Resta l'esigenza di unire le aspettative dell'utente locale con quelle del turista, che richiede tecnologie sofisticate e che potranno essere adottate molto probabilmente solo tra qualche anno.

ad 1.2.3.3

Il rendere gratuito il mezzo pubblico - nel senso che l'Ente pubblico se ne assume i costi - in taluni giorni di particolare carico ambientale, può essere un buon mezzo di intervento e

di sensibilizzazione.

Si ricorda comunque che già da qualche anno, il Cantone promuove nei mesi di luglio e agosto l'azione contro lo smog estivo "*cambia l'aria c'è arcobaleno*".

Con tale azione l'abbonamento mensile viene messo in vendita con uno sconto del 50% al quale i Comuni possono aggiungere un ulteriore sconto del 50% a loro carico.

Lugano vi ha aderito per cui per i suoi Cittadini l'abbonamento viene di fatto a costare 1/4 del normale prezzo di vendita.

Altra iniziativa alla quale Lugano aderisce per il secondo anno consecutivo, é la giornata europea "Città senz'auto" che si è tenuta il 22 settembre scorso.

In tale occasione si é promosso, presso i datori di lavoro (oltre 5000 invii), l'utilizzo del trasporto pubblico per i loro dipendenti distribuendo una carta giornaliera di trasporto gratuita.

Verranno inoltre allestiti dei punti d'informazione sia sui trasporti pubblici, che sui veicoli efficienti, nonché sull'introduzione delle zone 30 km/ora in Città, presentando in particolare le ultime in prossimità delle sedi scolastiche.

ad 1.2.3.4 e 1.2.3.5

Per quanto riguarda il parco veicoli della TPL, recentemente rinnovato con investimenti di parecchi milioni, la maggior parte dei veicoli sono muniti di filtri CRT - filtro per particolato, combinato con un catalizzatore - per cui sono poco inquinanti e al massimo delle possibilità tecniche odierne dei motori diesel.

La Direzione TPL ritiene che un ulteriore passo tecnologico sarà possibile al momento della sostituzione degli attuali mezzi e cioè tra meno di 10 anni.

Per gli acquisti puntuali necessari nei prossimi anni si opererà per mezzi con caratteristiche di emissioni Euro 4 e cioè ancora migliori di quelli già ottimi attualmente in dotazione.

Per quanto riguarda i mezzi comunali, nell'ambito del rinnovo del parco veicoli già si opera nel senso di orientarsi, compatibilmente con la motorizzazione offerta per lo specifico mezzo, verso quelli efficienti a bassa emissione.

Di principio si acquistano mezzi con caratteristiche di emissioni Euro 4 o comunque efficienti tant'è che ultimamente, DSU, Polizia, AIL, hanno acquistato autovetture elettriche o a Gas.

1.2.4. Grandi progetti

ad 1.2.4.1 e 1.2.4.2

Municipio e Consiglio Comunale hanno sempre sostenuto e chiesto la realizzazione, nel più breve tempo possibile, sia del proseguimento a sud di Lugano di Alp Transit che del collegamento Lugano-Mendrisio-Malpensa.

In data 17 marzo 2004 il Municipio ha inviato una lettera in tal senso alla Deputazione ticinese alle Camere federali, al Consiglio di Stato, al Consiglio federale e alla Regione Lombardia, allegando la risoluzione adottata dal Consiglio Comunale il 15 dicembre 2003

del seguente tenore:

Si ribadisce la presa di posizione del 29.11.1999 e si invita il Municipio di Lugano ad intervenire presso il Consiglio di Stato, presso la Deputazione ticinese alle Camere federali, il Consiglio federale e presso la Regione Lombardia allo scopo di:

- 1) *Porre le basi affinché il proseguimento a sud di Lugano di Alp Transit, con collegamento alle rete ferroviaria italiana, venga realizzato nel più breve tempo possibile.
Il collegamento del tracciato di Alp Transit con la rete ferroviaria italiana è fondamentale per rendere veramente efficiente questa realizzazione.
La Lombardia ha interessi simili ai nostri in questo campo: si chiede dunque al Municipio di prendere contatto direttamente con la Presidenza della Regione Lombardia allo scopo di formare un fronte comune.*
- 2) *Dichiarare componente di "Ferrovia 2000 Sud" il collegamento Lugano-Mendrisio-Malpensa sulla tratta Svizzera mettendo a disposizione i crediti per la sua realizzazione.*

In data 21 aprile 2004 l'Onorevole Leuenberger ha risposto alla Città, con lettera al Sindaco, ringraziando per la dichiarazione di sostegno della progettazione e realizzazione di Alptransit anche a sud di Lugano precisando quanto segue:

"Le posso assicurare che in seno ai gruppi di lavoro italo-svizzeri istituiti in occasione della Convenzione bilaterale fra la Svizzera e l'Italia del 2 novembre 1999 concernente la garanzia delle capacità delle principali linee che collegano la nuova ferrovia transalpina svizzera (NFTA) alla rete italiana ad alta velocità (RAC) il progetto in questione è un tema regolarmente all'ordine del giorno e viene seguito con interesse prioritario.

A riguardo del collegamento ferroviario Lugano-Mendrisio-Varese-Malpensa le posso dire che esso è sempre stato ritenuto interessante da parte della Confederazione Svizzera per le finalità che persegue.

Purtroppo la critica situazione finanziaria in cui si trova la Confederazione impone delle misure di risparmio in tutti i settori e dunque, verosimilmente, anche in quello dei trasporti pubblici. Questo fatto potrebbe influire sulle modalità di partecipazione della Confederazione, nei prossimi anni, al finanziamento della costruzione del nuovo collegamento. Nonostante ciò, il finanziamento per l'elaborazione del progetto di pubblicazione è tuttora assicurato; i lavori potranno dunque essere proseguiti."

In data 11 maggio u.s. il C.d.S ha licenziato il Messaggio con il quale chiede al Gran Consiglio di accordare un credito di 2,5 milioni di franchi per elaborare il progetto definitivo della linea Mendrisio-Varese; l'Ufficio federale dei trasporti e FFS, come confermato nella sopraccitata lettera dell'Onorevole Leuenberger hanno già stanziato le rispettive quote.

Per quanto riguarda il prolungamento di Alptransit a sud di Lugano in data 17 giugno u.s. l'Ufficio federale dei trasporti, committente dell'opera, ha pubblicato sul Foglio ufficiale l'apertura del concorso per l'attribuzione, nell'ambito degli accordi bilaterali tra Svizzera e Italia, del mandato per la ricerca di un tracciato adatto per il raccordo della tratta Sud di Alptransit NFTA.

La Città seguirà attentamente i due temi, come del resto lo dimostrano le diverse iniziative

del Municipio e del C.C. finora messe in atto, affinché questi fondamentali collegamenti vengano realizzati nel più breve tempo possibile.

ad 1.2.4.3

Ricordiamo che, per quanto riguarda il collegamento navetta Aeroporto/Stazione FFS/City/Campo Marzio, Consiglio Comunale e Municipio si sono fatti promotori presso il Cantone e la CRTL di un'iniziativa per anticipare taluni studi ed in alcuni casi addirittura i finanziamenti per la loro realizzazione, di alcune opere previste dal PTL.

In particolare si faceva riferimento al P&R delle Fornaci, nel frattempo realizzato ed operativo, allo studio per la Galleria Monte Bré, e a quello della sopraccitata navetta.

Il C.C. approvando il MMN. 6292 del 17 aprile 2003 ha concesso un credito di fr. 150'000.- quale completazione del credito già stanziato dal Cantone di fr. 200'000.-; le verifiche avevano infatti stabilito in fr. 350'000.- l'importo necessario per lo studio di fattibilità che verificasse sia gli aspetti tecnici, che quelli economici.

Tale studio è stato riconosciuto tra i 12 studi pilota della Confederazione, che ha concesso un contributo di fr. 10'000.-, certamente poco rilevante dal punto di vista del sostegno finanziario, ma sicuramente significativo ed importante in quanto attesta l'interesse ed il riconoscimento della Confederazione per lo studio.

Tra fine 2003 e la primavera del 2004 si è svolto il concorso d'onorario, aperto a gruppi interdisciplinari, che ha premiato il Gruppo LU-NA.

Con la seduta della Delegazione delle Autorità del 12 maggio scorso si è conclusa la prima Fase di studio e dato avvio alla seconda Fase che dovrebbe concludersi entro dicembre 2005.

Si precisa che la Città è sempre stata presente sia nella fase di concorso, che ora nella direzione di progetto ed evidentemente nella Delegazione delle Autorità, in questo modo essa può seguire e sostenere gli studi.

Nel frattempo, a fine febbraio 2005, il Cantone ha trasmesso alla Confederazione una proposta di programma d'Agglomerato per il Luganese: "Mobilità e territorio - Rafforzare l'Agglomerato di Lugano con un asse di trasporto strutturante" intesa ad ottenere il finanziamento federale dell'opera.

ad 1.2.4.4

Lo studio di fattibilità della Galleria Cornaredo-Gandria, auspicato dal C.C. e dal Municipio di Lugano, è stato condotto dal Cantone con la collaborazione della CRTL. La Delegazione delle Autorità, che ha seguito lo studio, ha deciso nella seduta del luglio 2004 l'allestimento di un rapporto preliminare che tenga conto del PVP in fase di elaborazione e dell'esito del concorso e del Masterplan del Nuovo Quartiere di Cornaredo (NQC).

Dopo la conclusione delle proposte di PVP presso i Comuni del Polo elaborate nell'ambito delle Schede C1/2/3/4/5, già citate in precedenza e del Masterplane dell'NQC, i risultati saranno integrati con le valutazioni della Galleria di Gandria.

ad 1.2.4.5

Le risultanze del Masterplan, in elaborazione, dovranno trovare un consolidamento pianificatori nei PR dei Comuni coinvolti mentre, per effetto dell'applicazione dell'art 65 LALPT "Decisione sospensiva" l'Autorità cantonale o il Municipio, deve sospendere per due anni, al massimo, la sua decisione quando una domanda di costruzione appare in contrasto con una studio pianificatorio in atto.

ad 1.2.4.6

La Città é chiaramente preoccupata come del resto la CRTL ed il Cantone dell'aumento del traffico pesante sull'autostrada con particolare riguardo al tratto dell'OMEGA del PTL.

È altrettanto vero che la strategia è dettata, per competenza, dalla Confederazione e si concentra sul trasferimento del trasporto merci sulla ferrovia, quindi la realizzazione completa di Alp Transit diventa elemento irrinunciabile.

Si rimanda pertanto al sostegno a quest'opera espresso ai precedenti punti 1.2.4.1 e 1.2.4.2

2. PROTEZIONE DELLE ACQUE

ad 2.1

ad 2.2

ad 2.3

Il Piano Generale di Smaltimento delle acque, in fase di attuazione per quanto riguarda le sezioni di Lugano, Castagnola e Brè, è stato previsto in tre fasi, seguendo l'iter procedurale precisato nel MM per il credito di fr. 92'000.-- per la stesura del Capitolato d'Oneri.

Attualmente è in fase d'ultimazione la raccolta dati della rete per la stesura delle Basi di progettazione (credito approvato fr. 5'800'000.--).

La terza e conclusiva fase, come a Capitolato d'Oneri, che sarà oggetto del terzo MM per la richiesta di un credito di ca. fr. 1'500'000.-- e inoltrata al Consiglio Comunale nel corso del 2005, concernerà la stesura dei rapporti sulle acque chiare, lo stato dei corsi d'acqua, dei progetti preliminare e di massima con l'esame dei pericoli d'inquinamento, il programma e l'organizzazione degli interventi costruttivi, il piano degli investimenti e la proposta di gestione finanziaria secondo i concetti della direttiva VSA.

Attualmente la conclusione delle prime due fasi si può ipotizzare verso la fine del 2006, mentre la terza nel 2010.

Nel merito delle specifiche domande si può precisare come lo scopo del PGS sia quello di fornire uno strumento pianificatorio al Comune per attuare tutte le misure d'ordine tecnico, amministrativo e finanziario per la gestione delle problematiche dello smaltimento delle acque e progettare le opere per la tutela delle acque sotterranee e superficiali e conseguentemente dell'ambiente.

Tra i diversi interventi vi sono sicuramente tutte le opere che possono diminuire le acque chiare presenti nelle canalizzazioni, sottratte al ciclo naturale dell'acqua e che aumentano i quantitativi inviati al depuratore e quelli per l'eliminazione puntuale delle immissioni non conformi rilevate durante la raccolta dei dati per le Basi di progettazione.

Altro compito è di definire le zone idonee e le modalità per la dispersione e infiltrazione delle acque piovane per evitare l'eccessiva impermeabilizzazione del suolo.

Il piano d'attuazione, con relativo programma d'investimento, permetterà inoltre il mantenimento del valore delle opere sotterranee con l'intervento sulle strutture risultate non conformi, inadeguate, vetuste o critiche, dalle analisi svolte sullo stato della rete.

Ciò permetterà la pianificazione delle opere da attuare con conseguente razionalizzazione dei costi e la possibilità di una programmazione degli investimenti sull'arco di più anni.

Per quanto riguarda invece il territorio degli ex Comuni aggregati, il Dicastero del Territorio ha iniziato l'esame della documentazione inerente ai vari PGS, i quali si trovano in situazioni eterogenee dal punto di vista sia dell'avanzamento lavori, che della qualità e quantità d'informazioni disponibili.

L'obiettivo sarà quello di elaborare, per il futuro, un documento unico valido per tutto il territorio della Nuova Città.

ad 2.4

I Piani Regolatori, attraverso il Piano del paesaggio e le normative che lo disciplinano, dedicano particolare attenzione ai corsi d'acqua prevedendone la protezione o la loro rivalorizzazione.

Nell'ambito degli studi del PVP precedentemente citati, la scheda comprensoriale C2 - Cornaredo-Cassarate prospetta, lungo la sponda sinistra del fiume Cassarate, la formazione di un "Parco fluviale" con prerogative il recupero ambientale, paesaggistico e di fruizione pubblica del comprensorio toccato e quindi anche del fiume. L'obiettivo è quindi quello di valorizzare quest'importante territorio che collega il Parco Ciani al Nuovo Quartiere di Cornaredo favorendone, come si diceva, non solo la fruizione pubblica in senso lato ma intesa anche come asse di collegamento per la mobilità lenta pedonale e ciclabile.

Il Municipio vuole comunque già avviare alcune opere e da un lato ha licenziato un MM per avviare la realizzazione di parte del percorso pedonale e ciclabile lungo l'argine sinistro e dall'altro intende procedere nella valorizzazione del tratto terminale del Cassarate e dell'area della sua Foce sulla scorta del progetto vincitore del Concorso aperto ad architetti paesaggisti.

Prossimamente al C.C. verrà sottoposto il MM per il credito di progettazione e successivamente quello di realizzazione dell'opera.

3. ENERGIA

ad 3.1

È intenzione delle AIL SA di valorizzare l'energia prodotta in Val Mara come energia verde da commercializzare, in accordo con SES, con il marchio Elettronatura.

Si tratta di un progetto iniziato alcuni mesi fa e che diventerà verosimilmente operativo con il 2006.

Il concetto é quello di utilizzare i ricavi supplementari di questa vendita per finanziare progetti relativi alla produzione di energia da fonti rinnovabili contribuendo così ad una riduzione dell'uso dell'energia da prodotti fossili (effetto serra).

ad 3.2

Le AIL SA stanno reimpostando la segmentazione del proprio tariffario ed in questa ottica é senz'altro possibile introdurre ulteriori incentivi, oltre alla doppia tariffa già in uso, per chi installa delle termopompe in quei comparti della Città che non si pensa saranno allacciati alla rete del gas naturale (metano).

ad 3.3

La suggestione é di sicuro interesse poiché attraverso la realizzazione di impianti solari, si potrebbe risparmiare parecchia energia calorica.

Anche alla luce del Decreto esecutivo sui risparmi energetici nell'edilizia, emanato dal Consiglio di Stato in data 5 febbraio 2002 dove si prescrive come per nuovi edifici o ampliamenti di esistenti, l'energia non rinnovabile copra al massimo l'80% del fabbisogno di calore ammesso per il riscaldamento e l'acqua calda sanitaria, le AIL e la Città stanno valutando le possibilità di abbinamento con altre fonti energetiche.

ad 3.4

Effettivamente la Città di Zurigo effettua questo tipo di promozione perché é nell'interesse comune di consumare meno energia elettrica.

Il Municipio terrà presente questa suggestione certamente interessante e potrà valutare le possibilità d'intervento, in collaborazione con le AIL, anche alla luce delle loro ripercussioni economiche.

ad 3.5

Concordiamo sull'opportunità di promuovere l'allacciamento alla rete del gas naturale, in quei comparti serviti da questo vettore, anche in considerazione delle nuove evoluzioni che si prospettano, e di un abbinamento con altre fonti non inquinanti. Il Municipio, come del resto é già stato fatto per i suoi stabili nel comprensorio della "vecchia Lugano", interverrà, man mano che se ne presenterà la necessità o l'opportunità, riconvertendo gli impianti degli edifici siti negli ex Comuni Aggregati.

ad 3.6

Il 16 dicembre 2002 il CC ha approvato un credito di fr. 1'760'000.-- a favore del progetto

VEL 2 per la promozione dei veicoli efficienti, e più precisamente:

- . fr. 360'000.-- per la creazione di stazioni di ricarica, la modifica della segnaletica e per la stampa della documentazione per la gestione del traffico;
- . fr. 1'400'000.-- da destinare alla Fondazione VEL per l'assegnazione di contributi agli acquirenti di veicoli a basse emissioni, come pure per la relativa promozione nel periodo 2003-2005.

Stazioni di ricarica sono attualmente in esercizio nei seguenti luoghi:

- . P&R Cornaredo (2 per autoveicoli + 1 per veicoli a due ruote)
- . P&R Fornaci (2 per autoveicoli + 1 per veicoli a due ruote)
- . Stazione FFS (2 per autoveicoli + 1 per veicoli a due ruote)
- . posteggio ex Pestalozzi (2 per autoveicoli + 1 per veicoli a due ruote)
- . posteggio Campo Marzio (2 per autoveicoli + 1 per veicoli a due ruote)
- . Piazza Rezzonico (2 per autoveicoli + 1 per veicoli a due ruote)
- . via Pretorio (2 per autoveicoli + 1 per veicoli a due ruote)
- . zona autosilo Balestra (2 per autoveicoli + 1 per veicoli a due ruote)
- . via Vegezzi (2 per autoveicoli + 1 per veicoli a due ruote)
- . Piazzale ex Scuole (stazione di ricarica per veicoli a due ruote)
- . via Buffi (2 per autoveicoli + 1 per veicoli a due ruote)

Le AIL SA sostengono ora preferibilmente le auto bi-fuel atte a funzionare anche con il gas naturale.

Si tratta di vetture il cui costo non differisce in modo sostanziale, al contrario delle macchine elettriche, da una vettura normale; bisogna poi tener presente che il prezzo del gas subirà una riduzione importante a partire dal 2007 per effetto della defiscalizzazione.

Ne fa testo la recente inaugurazione di una stazione di rifornimento a Bioggio alla quale altre ne seguiranno tra le quali una a Viganello.

ad 3.7

La Città attraverso il Dicastero del Territorio e l'AIL si é già attivata nel corso del 2004 per iniziare il processo atto ad attribuire a Lugano il lebel di Città dell'energia.

Attualmente la funzione di "responsabile del risparmio energetico", funzione presente presso le grandi Città svizzere, é sostenuta dai direttori del DT e delle AIL SA.

La proposta di creare un posto al 50% o di esternalizzare questo compito, é certamente interessante e potrà essere valutata, anche perché potrebbe portare ad un contributo più incisivo in questo campo.

Vogliate gradire, Onorevoli Signori, l'espressione dei nostri migliori saluti.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco:

Il Segretario:

Arch. dipl. ETH G. Giudici

A. Zoppi lic. oec. HSG

C.p.c.:

- . On.li Signore e Signori Consiglieri Comunali
- . On.li Signore e Signori Municipali
- . Signor Segretario Comunale
- . Direzione Dicastero del Territorio
- . AIL SA