

RAPPORTO DELLA COMMISSIONE DELLA PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO SULLA MOZ. NO. 3394 DEGLI ON.LI FABIO GUARNERI (VERDI), MADDALENA ERMOTTI-LEPORI (PPD), FRANCESCA BORDONI BROOKS (PPD), ADRIANO CENSI (PLR), ARMANDO GIANI (LdT), GIOVANNI CATTANEO (VERDI), GIORDANO MACCHI (PLR), NENAD STOJANOVIC (PS) E GIANFRANCO MOLINARI (PS), MIGLIORIAMO LA VIABILITÀ A LUGANO: REALIZZIAMO UNA LINEA DI TRAM MODERNA ED EFFICIENTE

All'On.do
Consiglio comunale
Lugano

Lugano, 12 febbraio 2008

Onorevole Signor Presidente,
Onorevoli Signore e Signori Consiglieri Comunali,

il 9 novembre 2007 i colleghi Fabio Guarneri, Maddalena Ermotti Lepori, Francesca Bordoni Brooks, Adriano Censi, Armando Giani, Giovanni Cattaneo, Giordano Macchi, Nenad Stojanovic e Franco Molinari hanno presentato una mozione per la realizzazione di una linea tramviaria che avrebbe come punto di partenza il quartiere di Cornaredo, continuerebbe lungo il Cassarate fino al Campo Marzio per proseguire verso il centro città lungo Viale Cattaneo e, in seguito, sul lungolago fino a Paradiso ed al Pian Scairolo. I colleghi, per realizzare questo progetto, chiedono al Consiglio Comunale di votare la seguente risoluzione:

“Il Municipio presenterà entro 6 mesi un messaggio per la concessione di un credito per la modifica di PR che preveda la linea tramviaria descritta nella mozione”.

L'audizione del primo firmatario della mozione, Fabio Guarneri e dei colleghi Giordano Macchi e Franco Molinari (membri della nostra Commissione) ha avuto luogo lunedì 14 gennaio 2008.

La Commissione della Pianificazione del Territorio, entrando nel merito della proposta, constata innanzitutto che il progetto presentato è uguale a quello reso pubblico dall'ATA (Associazione traffico ed ambiente) nel mese di aprile 2005. Esso venne concretizzato in una mozione in Gran Consiglio firmata dall'On. Francesco Maggi e da altri colleghi il 30 maggio 2005.

Quella mozione è stata oggetto di un messaggio del Consiglio di Stato, è stata esaminata dalla Commissione regionale dei trasporti del luganese e dalla Commissione speciale per la pianificazione del territorio del Gran Consiglio il cui rapporto è stato accolto dal plenum.

La nostra Commissione ha voluto perciò conoscere le prese di posizione citate prima di entrare nel merito della proposta all'esame del Consiglio Comunale. I colleghi mozionanti si riferiscono infatti esplicitamente al progetto di tram dell'ATA per Lugano.

Riassumiamo di seguito i documenti citati.

A) Le osservazioni del Consiglio di Stato alla mozione dell'On. Francesco Maggi e confirmatari

Ricordiamo innanzitutto che la mozione presentata in Gran Consiglio chiedeva di:

- 1) valutare il progetto di tram a Lugano presentato dall'ATA
- 2) inserire tale progetto nel PTL
- 3) chiedere il sostegno finanziario della Confederazione, nell'ambito del Fondo infrastrutturale, quale oggetto prioritario per il centro di Lugano.

Nel messaggio del 14 febbraio 2006 il Consiglio di Stato ha preso posizione sulla mozione affermando quanto segue:

- a) Il progetto di tram a Lugano, presentato dall'ATA, è stato esaminato nell'ambito dello studio di fattibilità del nodo intermodale di Molinazzo (Bioggio) e della navetta Molinazzo-Centro città. Il progetto è interessante e affronta il tema del trasporto pubblico in modo sostanzialmente corretto. Il tracciato da Cornaredo alle Fornaci corrisponde a quanto ipotizzato nello studio quale possibile estensione del sistema ferroviario (schema ad H).
- b) In accordo con la Commissione regionale dei trasporti del luganese si intende consolidare il progetto di navetta e schema H nel Piano Direttore con l'aggiornamento della scheda di coordinamento del PTL.
- c) Nel febbraio 2005 il Dipartimento del territorio ha già sottoposto agli uffici federali competenti una prima proposta di programma "Rafforzare l'agglomerato di Lugano" con un nuovo asse di trasporto infrastrutturale. In questa proposta sono integrati il nodo di Molinazzo e la navetta Molinazzo-Centro città.

B) Il rapporto della Commissione speciale per la pianificazione del territorio del Gran Consiglio

La mozione presentata dall'On. Francesco Maggi e confirmatari è stata esaminata dalla Commissione speciale per la pianificazione del territorio del Gran Consiglio che, il 28 settembre 2006, ha firmato un rapporto che giunge alle seguenti conclusioni:

“La Commissione speciale per la pianificazione del territorio ritiene che, per l'agglomerato di Lugano, il Cantone debba sostenere prioritariamente il progetto di nodo intermodale di Molinazzo e la navetta Molinazzo-Centro città e invita pertanto il Consiglio di Stato a consolidare celermente il relativo programma di agglomerato per ottenere il cofinanziamento dal Fondo infrastrutturale.

Per questa ragione le richieste n. 2 e 3 della mozione non possono essere accolte. Al momento in cui la Confederazione si sarà espressa nel merito del programma per rafforzare l'agglomerato di Lugano con un nuovo asse di transito strutturale si potrà aggiornare la strategia da seguire, in particolare per la direttrice nord-sud Cornaredo-Fornaci (Pian Scairolo).”

Il rapporto è firmato dagli On.li Giuseppe (Bill) Arrigoni e Nicola Brivio (relatori) Bergonzoli, Bobbià, Calastri, David, Ferrari C., Gobbi N., Marra, Marzorini, Orsi, Pelossi e Suter.

Si noti che, come già segnalato in precedenza, le richieste contrassegnate con i numeri 2 e 3, che il rapporto propone di respingere, sono le seguenti:

- inserire il progetto nel PTL
- chiedere il sostegno finanziario della Confederazione nell'ambito del Fondo infrastrutturale quale progetto prioritario per il Centro urbano di Lugano.

Il Gran Consiglio ha approvato le conclusioni della sua Commissione speciale per la pianificazione del territorio nella seduta del 6 novembre 2006.

C) Le osservazioni della Commissione regionale dei trasporti del luganese alla mozione presentata in Gran Consiglio

La Commissione regionale dei trasporti del luganese (CRTL) ha preso posizione sulla mozione dell'On. Francesco Maggi e confirmatari con una lettera del 7 agosto 2006.

Nella stessa la Commissione ricorda che, nel 1998, è stato approvato il PTA (Piano dei trasporti dell'agglomerato luganese) che rappresenta il piano di applicazione del PTL ed è stato concepito come approfondimento del Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato luganese (COTAL).

Il PTA prevede un collegamento sotterraneo tra Molinazzo (Bioggio) ed il Centro città che è già stato inserito in una scheda di Piano Direttore.

Nel frattempo la Confederazione ha istituito il Fondo infrastrutturale per finanziare le vie di trasporto negli agglomerati e per portare a termine la costruzione della rete delle strade nazionali.

Il Fondo infrastrutturale ha la durata di 20 anni e dispone di 20 miliardi di franchi di cui 6 per i contributi federali ai trasporti pubblici e privati negli agglomerati.

Il Dipartimento del territorio, la CRTL e la Città di Lugano hanno trasmesso all'ARE (Ufficio federale per lo sviluppo territoriale) la proposta di navetta Molinazzo (Bioggio)-Centro città.

L'ARE l'ha approvata ed ha confermato il sostegno federale al credito di studio.

Sulla base di queste considerazioni il Dipartimento del territorio e la CRTL hanno elaborato uno studio di fattibilità tecnico/urbanistico e di sostenibilità economica concernente la navetta. Lo studio è stato finanziato dalla città di Lugano con un contributo di 150'000.-- franchi, votato dal nostro Consiglio Comunale, dal Cantone e dalla Confederazione (che ha stanziato un contributo di 10'000.-- franchi, simbolico ma importante in prospettiva futura).

Lo studio ha confermato che la navetta Molinazzo-Centro città, come pure le sue possibili estensioni verso il Piano del Vedeggio, il Pian Scairolo, Cornaredo ed il Campo Marzio, sono elementi in grado di contribuire in modo sensibile ad un miglioramento della mobilità nell'agglomerato.

Nella lettera del 7 agosto 2006 la CRTL afferma quanto segue:

- la navetta Molinazzo-Centro città costituisce la prima tappa di un concetto generale di sistema di trasporto pubblico integrato al servizio di tutto l'agglomerato luganese
- il progetto ha trovato l'adesione dei Comuni interessati

- la mozione dell'On. Francesco Maggi e confirmatari, per il rilancio del tram a Lugano, è integrata nello schema ad H definito nello studio citato. La creazione di una rete tramviaria interna alla città di Lugano potrà essere una conclusione logica ma solo in un secondo tempo perché, per essere efficace, ha bisogno di buoni collegamenti con il Piano del Vedeggio
- la CRTL ha assegnato al Prof. Angelo Rossi il mandato per uno studio di approfondimento socio-economico-territoriale del progetto in modo da poter disporre di una valutazione specifica sullo sviluppo territoriale dell'agglomerato e, in particolare, sulle relazioni che intercorrono tra Lugano, la Valle del Cassarate e quella del Vedeggio

D) La discussione in seno alla nostra Commissione della Pianificazione del Territorio

D1) L'audizione dei mozionanti

Tre mozionanti, i colleghi Fabio Guarneri, Gianfranco Molinari e Giordano Macchi, sono stati sentiti dalla nostra Commissione nella seduta del 14 gennaio 2008.

Essi hanno illustrato il progetto presentato ed hanno motivato le ragioni della mozione.

In particolare hanno affermato che il loro progetto non deve essere considerato definitivo. Esso tende a toccare i punti più sensibili della città ma lo studio di fattibilità richiesto dovrà dimostrare qual'è il tracciato che maggiormente conviene ad un agglomerato urbano come il nostro.

Considerazioni analoghe sono state espresse circa la richiesta di inserire il tracciato nel Piano Regolatore cittadino. Questa proposta deve essere considerata come il corollario dell'eventuale risultato dello studio che dovesse dimostrare la fattibilità del progetto.

I mozionanti hanno detto che la loro proposta non è in opposizione alla navetta Molinazzo (Bioggio)-Centro città che è già stata presentata alle autorità federali con l'intenzione di ottenere l'aiuto della Confederazione nell'ambito dei crediti del Fondo infrastrutturale. Essa deve essere considerata come l'estensione, verso Lugano, di quel progetto.

I mozionanti riconoscono che la nostra città già possiede una estesa rete di trasporto pubblico ma ritengono che la stessa non sia ancora concorrenziale con il mezzo privato.

Allo scopo di cambiare la ripartizione modale del traffico a favore del vettore pubblico è necessario avere una rete più concorrenziale rispetto all'attuale.

È dunque necessario accrescere la competitività del trasporto pubblico, acquisire nuove quote di utenti e aumentare l'efficienza e l'economicità dei servizi.

L'offerta deve dunque essere intensificata ed i percorsi devono essere velocizzati.

Per raggiungere questi obiettivi il tram presenta indubbi vantaggi rispetto agli autobus perché può correre su una linea interamente riservata.

Il tram, rispetto agli autobus ha inoltre il vantaggio di essere maggiormente rispettoso dell'ambiente. La trazione elettrica rende praticamente nulle le emissioni di sostanze inquinanti.

I mozionanti hanno inoltre presentato gli esempi di diverse città che hanno potenziato a realizzato recentemente linee tramviarie: Basilea, Berna, Ginevra, Losanna, Zurigo, Starsburgo, Padova, ecc..

D2) L'audizione della Commissione regionale dei trasporti del luganese (CRTL) e del rappresentante del Cantone

Lunedì 28 gennaio 2008 la Commissione ha incontrato il Signor Brunello Arnaboldi, segretario della Commissione regionale dei trasporti del luganese (CRTL) e l'Ing. Michele Raggi, capo progetto per conto del Dipartimento del territorio, della proposta di navetta Molinazzo(Bioggio)-Centro città.

I due relatori hanno illustrato alla Commissione il progetto che prevede un parcheggio, collegato all'autostrada, di 1'500 posti auto a Molinazzo (realizzabile a tappe). Da questo parcheggio si diramerebbe verso Lugano un collegamento con navetta in galleria fino al centro città (Sant'Anna-BSI) da dove potrebbe essere realizzata una nuova funicolare fino alla stazione FFS.

Il percorso potrà essere esteso fino al Campo Marzio, a Cornaredo, alla Valle del Vedeggio ed al Pian Scairolo. Toccherebbe dunque zone nevralgiche dell'intera regione luganese: l'aeroporto di Agno, la City, la stazione FFS dove arriverà Alp Transit, il Campo Marzio, il campus USI e quello USI-SUPSI, Cornaredo che assumerà nuova importanza con la pianificazione attuata di comune accordo con i Comuni di Porza e Canobbio e le importanti zone della Valle del Vedeggio e del Pian Scairolo (che si sono notevolmente sviluppate negli ultimi lustri).

L'intero progetto è definito ad H perché è composto da un'asta centrale (la navetta Molinazzo-Centro città) e due aste ovest (sul piano del Vedeggio) ed est (da Cornaredo al Pian Scairolo).

L'asta centrale costituisce la principale priorità perché permetterebbe di mettere in collegamento i due importanti comparti regionali del piano del Vedeggio e di quello del Cassarate e permetterebbe di diminuire ulteriormente la pressione sulle zone di Besso, di Massagno e del lungolago.

Le altre due aste dell'H rappresentano la logica conseguenza del percorso in galleria.

Il progetto di fattibilità della navetta (asta centrale dell'H) è stato accolto favorevolmente dai Comuni e dagli altri Enti interessati.

Addirittura i Comuni di Agno, Bioggio e Manno, hanno chiesto di anticipare lo studio di fattibilità del percorso che, da Molinazzo, sale nella Valle del Vedeggio (asta ovest dell'H). I due relatori hanno ricordato che la città di Lugano si è già impegnata, con un credito di fr. 150'000.--, nello studio di fattibilità della navetta. Questo studio è stato sostenuto dal Cantone e dalla Confederazione (che ha versato un contributo simbolico ma importante in prospettiva futura, di 10 mila franchi).

Il progetto della navetta Molinazzo-Centro città è già stato sottoposto all'ARE nell'ambito del progetto di agglomerato del luganese allo scopo di ottenere i crediti dal Fondo infrastrutturale.

L'autorità federale si pronuncerà prossimamente in merito al progetto di agglomerato del luganese.

Allo scopo di consolidare il progetto dal punto di vista pianificatorio occorre ora inserirlo in una scheda di Piano Direttore. Ciò, secondo i relatori, avverrà nei prossimi mesi.

I relatori hanno assicurato che la proposta del tram a Lugano, se riferita al progetto generale ad H descritto in precedenza, non è in contrasto con i lavori già avanzati dalla CRTL e dal Cantone.

Se la città di Lugano dovesse assumersi gli oneri (parzialmente, totalmente, in forma definitiva o come anticipazione) di uno studio di fattibilità dell'asta est del progetto ad H, la proposta sarebbe ben accolta dalla CRTL e dal Cantone.

Un simile gesto permetterebbe di assicurare, al percorso est dell'H, lo stesso grado di approfondimento dell'asta ovest (per il quale si sono impegnati i Comuni di Agno, Bioggio e Manno).

La priorità dovrà comunque essere accordata all'asta centrale dell'H che rappresenta lo schema principale del progetto sul quale, in seconda priorità, potranno inserirsi le altre aste.

Secondo i relatori è impossibile indicare già ora i tempi di realizzazione perché molto dipende dai crediti che verranno accordati dalla Confederazione. Se il progetto di navetta troverà l'adesione finale delle autorità federali si può ipotizzare la sua realizzazione tra il 2015 ed il 2020.

I relatori hanno infine assicurato che il progetto non è in contrasto con il nuovo concetto di mobilità previsto dal PVP attualmente in consultazione. Quest'ultimo, con la nuova infrastruttura, sarebbe facilmente adattabile.

E) Il progetto di agglomerato del luganese (PAL)

La Confederazione sussidierà la realizzazione di infrastrutture di trasporto negli agglomerati sulla base dei progetti di agglomerato. La competenza per il trasporto negli agglomerati è del Cantone e dei Comuni: la Confederazione interviene solo come Ente sussidiante.

Considerati gli oneri che devono essere affrontati è comunque evidente che l'aiuto della Confederazione sarà determinante, per la realizzazione di nuove infrastrutture di trasporto, non solo a Lugano ma in tutti gli agglomerati svizzeri.

La CRTL ed il Cantone hanno elaborato il Progetto di agglomerato del luganese quale strumento di pianificazione e dei trasporti.

L'agglomerato di Lugano contava, nel 2005, 126'000 abitanti mentre la città, secondo gli ultimi rilevamenti, conta 53'000 abitanti, ossia circa il 42% del totale.

L'agglomerato luganese può essere considerato il motore economico del Cantone perché ospita il 44,3% dei posti di lavoro e contribuisce, con una quota vicina al 50%, alla creazione di valore aggiunto nel Cantone.

Nel periodo 1985-2005 le aziende dell'agglomerato di Lugano hanno assicurato più del 90% dell'aumento dei posti di lavoro nel Cantone.

Le previsioni per il futuro confermano le tendenze citate. Nel 2025 la popolazione dell'agglomerato dovrebbe situarsi tra i 140'000 ed i 150'000 abitanti ed i posti di lavoro dovrebbero raggiungere tra le 78'000 e le 86'000 unità.

Dal profilo della gestione del territorio è importante rilevare che il principale sviluppo avviene nelle Valli del Cassarate e del Vedeggio. La Valle del Vedeggio, in particolare, ha registrato notevoli tassi di sviluppo. Nella bassa e media Valle del Vedeggio 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 dunque particolare importanza il progetto di navetta ferroviaria Molinazzo (Bioggio)-Centro città. Questo collegamento rappresenta l'opera strategicamente più importante che viene avanzata nel programma di agglomerato.

Essa deve essere considerata come la prima tappa di un sistema di trasporto pubblico su rotaia al servizio di tutto l'agglomerato (schema ad H).

Infatti, accanto al secondo centro di attività costituito dalla media e bassa Valle del Vedeggio, è sorto anche un terzo centro, nel Pian Scairolo, specializzato nelle attività di distribuzione del commercio al dettaglio e nelle attività del tempo libero.

Lo schema ad H, da realizzare ovviamente a tappe, permetterà di soddisfare le esigenze di mobilità tra i tre poli di sviluppo dell'agglomerato (Centro città, bassa e media Valle del Vedeggio, Pian Scairolo).

Lo sviluppo economico dell'agglomerato è già oggi condizionato dall'insufficiente capacità di mobilità.

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.

Il progetto ad H risponde dunque ad esigenze di sviluppo economico oltre che di rispetto ambientale.

F) Le decisioni della Commissione

La Commissione della Pianificazione del Territorio ritiene che la mozione concernente il tram a Lugano meriti di essere approfondita mediante uno studio di fattibilità nell'ambito del progetto ad H già all'esame della CRTL e del Cantone.

Il progetto ad H, se realizzato, farebbe fare un notevole salto di qualità alla politica dei trasporti dell'intero agglomerato.

La Commissione, così come la CRTL ed il Cantone, ritiene che la priorità debba essere accordata alla navetta ferroviaria Molinazzo(Bioggio)-Centro città.

Questo progetto è in fase avanzata ed è già stato presentato all'Autorità federale competente allo scopo di ottenere il sostegno dal Fondo infrastrutturale.

Questo Fondo, dotato di ca. 20 miliardi di franchi e della durata di 20 anni, è destinato a finanziare le vie di trasporto negli agglomerati ed a portare a termine la rete delle strade nazionali.

Per i trasporti pubblici e privati negli agglomerati sono a disposizione 6 miliardi di franchi (mentre 8,5 sono per il completamento della rete delle strade nazionali e 5,5 miliardi per eliminare le croniche insufficienze di capacità della rete delle strade nazionali).

Con 6 miliardi di franchi in 20 anni la Confederazione non potrà sostenere tutti i progetti che le verranno presentati.

È dunque ovvio che la priorità debba essere accordata al progetto di navetta Molinazzo-Centro città.

Ciò non toglie che valga la pena effettuare uno studio di fattibilità delle aste est ed ovest del progetto ad H, previsto dalla CRTL e dal Cantone, anche se la loro realizzazione potrà avvenire in una seconda fase.

Progetti di così ampio respiro non possono essere realizzati, negli agglomerati, senza l'aiuto della Confederazione. È dunque opportuno che essi vengano approfonditi nel miglior modo possibile in modo tale da poter trovarsi pronti al momento in cui si dovesse presentare la possibilità di realizzazione.

L'esempio dei Comuni di Agno, Bioggio e Manno, che sostengono l'esame di fattibilità dell'asta ovest dell'H, deve incitare Lugano a sviluppare lo stesso grado di approfondimento dell'asta est, da Cornaredo al Pian Scairolo tenuto conto in particolare che, già nel 2011, verrà aperta all'esercizio la galleria Vedeggio-Cassarate.

La nostra Commissione è convinta che il tram possa avere, come in altre città, un futuro anche a Lugano. Si tratta infatti di un mezzo di trasporto che corre su binari autonomi, non è inquinante, (aspetto particolarmente importante per la salubrità dell'aria) e concentra in poco spazio un numero ben superiore di utenti rispetto a quello permesso dal veicolo privato.

F1) Precedenti interventi in Consiglio Comunale

Non è questa la prima volta che, in Consiglio comunale, si chiede di realizzare uno studio di fattibilità circa un mezzo pubblico di trasporto su rotaia.

Il 29 settembre 1987 i Consiglieri Comunali Giancarlo Ré, Fausto Beretta Piccoli, Ferruccio Brivio, Adriano Censi, Armando Giani, Erasmo Pelli, Luigi Soldati e Enzo Vicari presentarono un'interpellanza con la quale chiedevano al Municipio di dare inizio ad uno studio di fattibilità di un mini-metrò che collegasse il centro città con i Comuni della periferia. L'interpellanza faceva seguito ad una visita che l'allora Commissione Edilizia (non esisteva ancora la Commissione della Pianificazione del Territorio), accompagnata dall'Ing. Giorgio Marcionni, direttore ACT (ora TPL), aveva fatto a Lille dove era stato realizzato, da soli 3 anni, un metrò leggero del tipo VAL (Véhicule automatique léger).

L'On. Carlo Annovazzi, a nome del Municipio, rispose a quell'interpellanza affermando che gli studi intesi a conoscere i flussi di traffico erano già iniziati e che l'esame di fattibilità avrebbe potuto iniziare solo dopo aver conosciuto i risultati del primo studio.

Da allora sono stati fatti importanti passi avanti: è stata costituita la CRTL che ha prodotto documenti come il PTL, il COTAL, il PTA ed il PVP attualmente in consultazione.

Sono stati coinvolti il Cantone ed i Comuni della regione ed è stata adottata una chiave vincolante di riparto delle spese.

Il 24 luglio 2006 il Municipio rispondeva all'interrogazione n. 112 presentata il 18 maggio 2006 da Giancarlo Ré con la quale si chiedevano informazioni circa l'esito della consultazione sul progetto preliminare di navetta Molinazzo-Centro città.

Nella sua risposta il Municipio affermava che, alla consultazione, sono stati interessati i Comuni di Agno, Bioggio, Manno, Lugano, Muzzano e gli Enti quali l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale, l'Associazione dei Comuni della regione Malcantone, il CdA delle Ferrovie Luganesi SA e diversi servizi del Cantone. Dalla consultazione, afferma il Municipio: *”è scaturito che l'impostazione complessiva dello studio e le sue principali proposte operative sono ampiamente condivise da tutti i partecipanti alla consultazione. Non vi sono prese di posizione negative o contrarie all'impostazione del progetto ed alle sue componenti.*

Da più Enti viene evidenziata l'importanza dell'intervento per il raggiungimento degli obiettivi di mobilità e di sviluppo territoriale del luganese.”

Nella sua risposta il Municipio di Lugano afferma inoltre quanto segue:

“Il progetto (di navetta Molinazzo-Centro città) è stato analizzato nell’ottica di un progressivo sviluppo della rete che considera gli assi strutturali degli insediamenti.

Il progetto è quindi parte integrante di un’ipotesi di rete di trasporto pubblico su rotaia piu’ ampio che si compone di parti già esistenti (FFS e FLP) e di parti nuove, da realizzare a tappe e in fasi successive. Il sistema è composto in particolare da due direttrici nord-sud lungo le pianure del Vedeggio e del Cassarate, collegate tra di loro da una direttrice est-ovest in posizione centrale che attraversa la collina di Breganzona in sotterraneo (navetta Molinazzo-Centro città).

La navetta Molinazzo-Centro città costituisce quindi la prima tappa di un concetto generale di sistema di trasporto pubblico integrato al servizio dell’agglomerato”.

Il progetto della navetta Molinazzo (Bioggio)-Centro città è in fase avanzata, come descritto in precedenza, e viene ora considerato come la prima tappa del progetto ad H.

La nostra Commissione ritiene dunque opportuno continuare questa politica e dare inizio allo studio di fattibilità dell'asta est del progetto ad H.

Esso non deve essere visto in contrasto con l'attuale rete della TPL che, essendo su gomma, si presta facilmente ai cambiamenti che dovessero essere imposti dalla presenza del vettore ferroviario.

Lo studio di fattibilità dovrà valutare il tracciato più conveniente, l'inserimento urbanistico, i costi, la sopportabilità economica, i tempi di realizzazione.

Ricordiamo che la città di Lugano ha già adottato, in passato la politica intesa ad anticipare crediti per la realizzazione di opere previste dal PTL. Basti pensare al P+R delle Fornaci ed al collegamento con autobus dalle Fornaci al centro città.

I mozionanti sono d'accordo con questa impostazione perché non si formalizzano né sulla loro proposta di tracciato né sulla richiesta di inserimento nel PR. Quest'ultima proposta deve essere considerata come la logica conseguenza della decisione di inserire il progetto ad H in una scheda di Piano Direttore.

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

risolvere:

- 1) La mozione n. 3394 “Miglioriamo la viabilità a Lugano: realizziamo una linea di tram moderna ed efficiente” è accolta.

- 2) Il Municipio è invitato a presentare, entro 6 mesi, un Messaggio per la richiesta di un credito per lo studio di fattibilità tecnica-economico-urbanistica, in collaborazione con la CRTL ed il Cantone, dell'asta est del progetto ad H.

Con ogni ossequio.

PER LA COMMISSIONE DELLA
PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO

Giancarlo Re, relatore
Thomas Arn
Roberto Badaracco
Gianfranco Castiglioni
Silvano Gilardoni
Fabio Guarneri
Angelo Jelmini
Patrik Lamoni
Giordano Macchi
Gianfranco Molinari
Flavio Ortelli
Michele Rossi
Angelo Tarchini