

Rapporto di minoranza

numero	data	Dipartimento
6207 R2	17 gennaio 2013	TERRITORIO
Concerne		

della Commissione speciale pianificazione del territorio sulla mozione 23 settembre 2008 presentata da Nenad Stojanovic e cofirmatari "Apertura della galleria stradale Vedeggio-Cassarate al solo traffico pubblico fintanto che non saranno attuate le misure fiancheggiatrici"

(v. messaggio 29 aprile 2009 n. 6207)

1. CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE

Benché la richiesta della mozione appaia poco praticabile, la stessa ha il pregio di permettere una riflessione sulla mobilità dell'agglomerato del Luganese.

Prima di addentrarsi nelle varie tematiche del PTL, si ritiene importante effettuare alcuni accenni circa lo stato dell'aria nell'agglomerato di Lugano. In città, la qualità dell'aria è scadente, non solo se confrontata alla situazione svizzera, ma anche a quella cantonale. Dopo il Mendrisiotto, infatti, risulta essere una delle aree del Cantone più problematica.

Come si può osservare da questa carta elaborata dall'Ufficio federale dell'ambiente *UFAM* che mostra la media annua delle PM10, la situazione a Lugano risulta essere molto compromessa. Si noti che solo una parte dell'inquinamento presente è indotto, proveniente cioè dalla vicina Italia, il resto è prodotto in loco.

In città è presente una centralina di rilevamento della rete nazionale NABEL che è posta nel parco presso l'Università della Svizzera italiana (USI). Questa centralina mostra chiaramente come la situazione dell'aria nell'agglomerato sia scadente. Nel 2007, si sono infatti registrati ben 28 superamenti del valore limite giornaliero, 41 sono invece stati registrati nel 2008, 11 nel 2009, 24 nel 2010, 11 nel 2011. Il valore massimo raggiunto supera inoltre di gran lunga il limite consentito di 50 µg/m³.

Il Piano dei trasporti del Luganese è costoso e non migliora la qualità dell'aria e di vita della popolazione. Con le opere previste dal Piano dell'Agglomerato del Luganese (PAL2, priorità 1-4) si arriva a un costo complessivo di quasi 1,5 miliardi di franchi senza che si intraveda una "strategia globale di gestione della rete di trasporti", se non l'inefficiente sviluppo parallelo della rete stradale e dei trasporti pubblici.

Tra le principali critiche (formulate anche dalla Confederazione) citiamo:

- l'esame del rapporto costi/benefici non dà risultati veramente positivi (tanto che la Confederazione concede solo il tasso minimo dei contributi federali (30%);
- la strategia globale di gestione della rete di trasporti è ancora troppo poco sviluppata;
- nonostante i potenziamenti importanti dell'offerta di trasporto pubblico, il principio di base dell'accessibilità per il traffico individuale motorizzato della corona suburbana (impianti P+R) è mantenuto;

- il potenziale dei trasporti pubblici per migliorare la ripartizione modale degli spostamenti all'interno dell'agglomerato non è sufficientemente considerato e sfruttato;
- le misure per il traffico lento sono troppo poco concrete, altrettanto vale per le misure di riqualifica viaria nei nuclei urbani;

Nota: a parte il tratto della "via del lago" fra Cornaredo e Campo Marzio, non c'è alcun percorso ciclabile in città. Il lungolago resta aperto al traffico di transito (a parte alcuni fine settimana d'estate). Il rumore e l'inquinamento (superiori ai limiti di legge) dovuti al traffico inteso rendono poco attraenti gli spostamenti a piedi (con la lodevole eccezione della zona pedonale).

- il programma non permette di diminuire sostanzialmente il carico veicolare;
- le misure urbanistiche sono generiche e poco soddisfacenti;
- la circonvallazione di Agno-Bioggio proposta non è efficiente e ha un rapporto costi/benefici insoddisfacente.

Per questi motivi il nostro giudizio sul PAL2 rimane globalmente negativo, sebbene vi siano anche misure che giudichiamo positivamente (ma quasi nulla in priorità 1).

2. PRINCIPALI INCONGRUENZE RISPETTO ALL'ACCORDO SIGLATO NEL 2011 (TRA DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO E ASSOCIAZIONI AMBIENTALISTE)

Rispetto alle schede del Piano dei trasporti elaborate nel 2001, appaiono in modo abbastanza evidente alcune modifiche che in parte sono già state apportate, o che si intendono realizzare, che vanno ad intaccare lo spirito e l'efficacia del PTL. Qui di seguito riportiamo alcune situazioni che riteniamo preoccupanti.

Le strade di accesso alla city: dal "bidente" al "tridente"

Il PTL prevede tutta una serie complessa di misure che porta ad una diversa sistemazione stradale all'interno del Polo. Una di queste misure principali è la galleria Vedeggio - Cassarate che dovrebbe sgravare una parte di traffico da via San Gottardo e via Besso permettendo quindi a chi deve recarsi nella parte opposta della città di non attraversarla. Di seguito vengono riportati i dati delle carte del traffico medio giornaliero attuali e previste all'orizzonte del Piano della Viabilità del Polo (in seguito PVP).

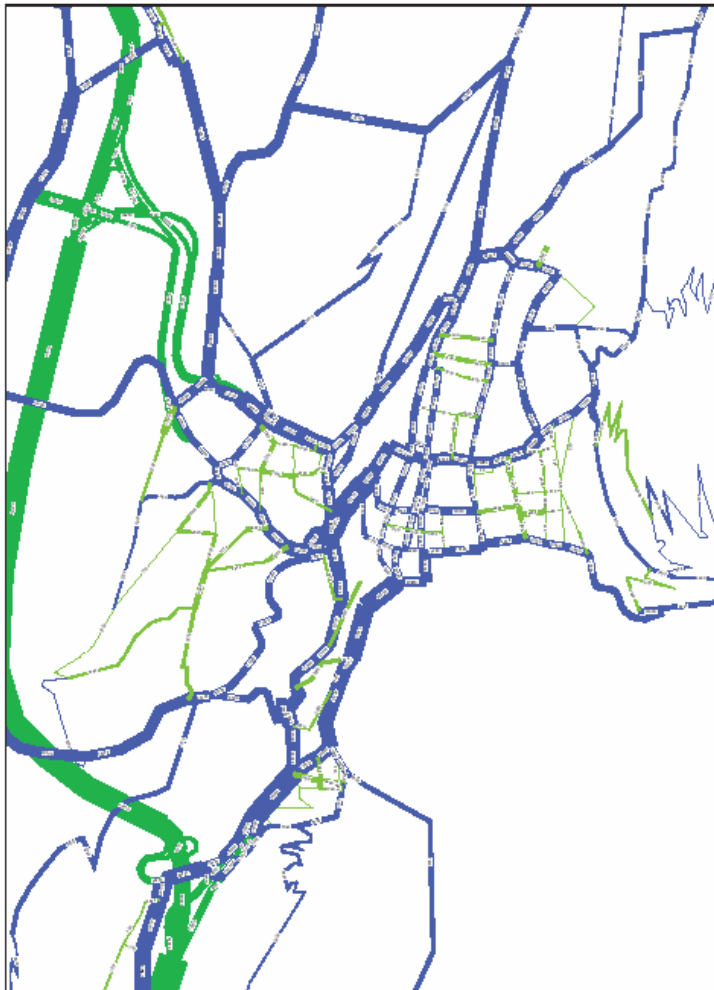


Fig. 7 - Traffico feriale medio, piano di carico stato attuale (TFM, SO)

Dai dati elaborati nell'ambito del PVP si evince che l'area del polo viene attraversata (2007) giornalmente circa 200'000 volte così ripartite:

- veicoli in entrata al polo: 77'000 vc/g³
- veicoli in uscita dal polo: 77'000 vc/g
- veicoli in transito attraverso il polo: 26'000 vc/g (che fanno quindi registrare 52'000 passaggi attraverso il cordone)

Ad essi si aggiungono 120'000 vc/g di traffico interno al polo stesso.

Osservando il traffico in alcune delle principali strade, per quanto riguarda gli accessi del lato ovest e sud della città, si può notare come questo sia elevato in via San Gottardo (20'750 vc/g -Vezia, 48'270 vc/g - Lugano), in via Besso (20'160 vc/g), in via Riva Caccia (27'640 vc/g) e in via Torricelli (21'310 vc/g). Oltre a ciò abbiamo anche la presenza di un traffico intenso in zone densamente abitate della città quali via la Santa (22'910 vc/g), via Ceresio (14'370 cv/g) e via Trevano nord 21'130 vc/g e via Trevano sud (12'880 vc/g).

Carta del traffico medio, piano di carico orizzonte PVP. Fonte: PTL: scheda settoriale S3 Viabilità stradale e modello del traffico

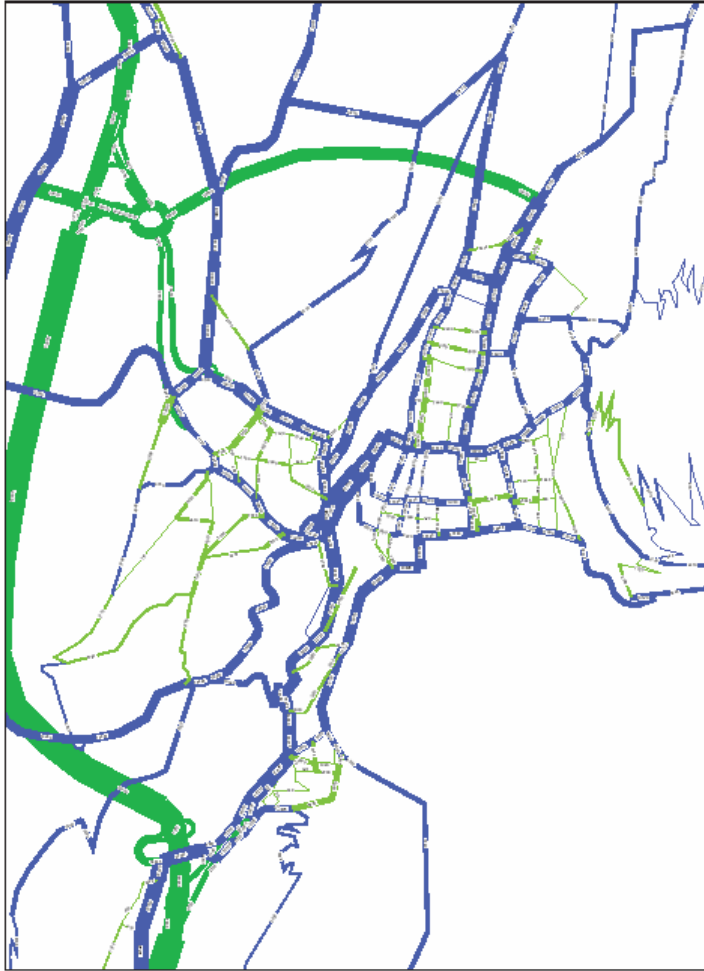


Fig.8 – Traffico feriale medio, piano di carico orizzonte PVP (TIM, 2010)

Dalla carta del traffico che mostra quali saranno i futuri scenari di traffico una volta aperta la galleria Veduggio-Cassarate si può osservare che in città la situazione non si modificherà di molto, ma si avrà sostanzialmente solo una modifica della ripartizione del traffico su altre strade che andrà a decongestionare parzialmente alcune arterie ora molto trafficate, come via Trevano, via Besso e via San Gottardo, ma anche ad aumentare il traffico in altre aree dove oggi è minore, comprese alcune importanti vie del centro cittadino. In alcuni casi queste strade sono inoltre situate in zone con un'elevata densità abitativa peggiorando, di fatto, la qualità di vita delle persone che vivono lungo tali assi. A conferma di ciò si veda ad esempio l'aumento di traffico su via al Lido (da 7'960 vc/g a 12'660 vc/g; + 59%), su via Fola (da 10'230 a 12'630 vc/g; + 23%) e su via Maggio (6'420 vc/g a 7'540 vc/g) situate in quartieri densamente abitati quali Viganello e Cassarate.

Ad esso si vanno ad aggiungere gli importanti incrementi di traffico previsti su alcune tratte di strade cittadine che dovrebbero fare da "corridoio" di transito per i veicoli quali via Ciani Nord (10'110 vc/g a 22'9130 vc/g; + 127%) e Sud (7'250 vc/g a 20'510 vc/g; +183%), via Zurigo (23'910 vc/g a 26'6120 vc/g + 11%) situata nel centrale quartiere di Molino Nuovo e viale Cattaneo (17'280 vc/g a 20'180 vc/g; + 17%).

In base alle carte sopra riportate, risultano essere interessanti i dati sul traffico relativi a via Ceresio e via delle Scuole. Secondo i dati presenti nelle tabelle del PVP la situazione attuale è rispettivamente di 14'370 vc/g e di 12'970 vc/g. Nell'orizzonte di attuazione PVP,

il numero di veicoli al giorno dovrebbe scendere rispettivamente a 14'310 e 7'010 (- 46%). Dati questi, che se confermati sarebbero molto interessanti soprattutto per via delle Scuole (Viganello) dato che entrambe le strade attraversano delle zone fortemente popolate. I dati summenzionati fanno però riferimento alla versione della scheda 12.23.5 del 2001 che prevedeva di incanalare il traffico in uscita dalla galleria Vedeggio - Cassarate lungo due strade di penetrazione nella "city" come si può verificare dalla figura riportata nella pagina seguente.

Carta della gerarchia delle strade, scheda 12.23.5 del 2001



Nella *Figura* appare infatti chiaro come sia via Ceresio che via delle Scuole (Viganello) siano classificate come “*strade di collegamento interno*”⁵. Tuttavia, già oggi, si informa che all’uscita della galleria Veduggio - Cassarate il traffico sarà convogliato lungo tre arterie (il famoso “tridente”) che comprende, come terza via d’accesso proprio il corridoio lungo via Ceresio e via delle Scuole (Viganello) che diventano quindi “*strade di collegamento principale*” andando sicuramente ad aumentare il traffico in quest’area e a peggiorare la qualità di vita in una zona densamente popolata. Restiamo quindi perplessi sui dati pubblicati nelle carte di distribuzione del traffico presenti sulla scheda del 2007. Malgrado la volontà politica di voler aggiungere un’ulteriore via di penetrazione, i dati riguardanti il traffico medio giornaliero non sono stati aggiornati. Ma soprattutto ci chiediamo come sia possibile che una strada indicata nella scheda di PD come “strada di collegamento interno” improvvisamente diventi una strada “di collegamento principale”, aumentando di fatto a tre le strade di penetrazione in città.

Carta della gerarchia delle strade, all’orizzonte PVP - Scheda settoriale S3, settembre 2007

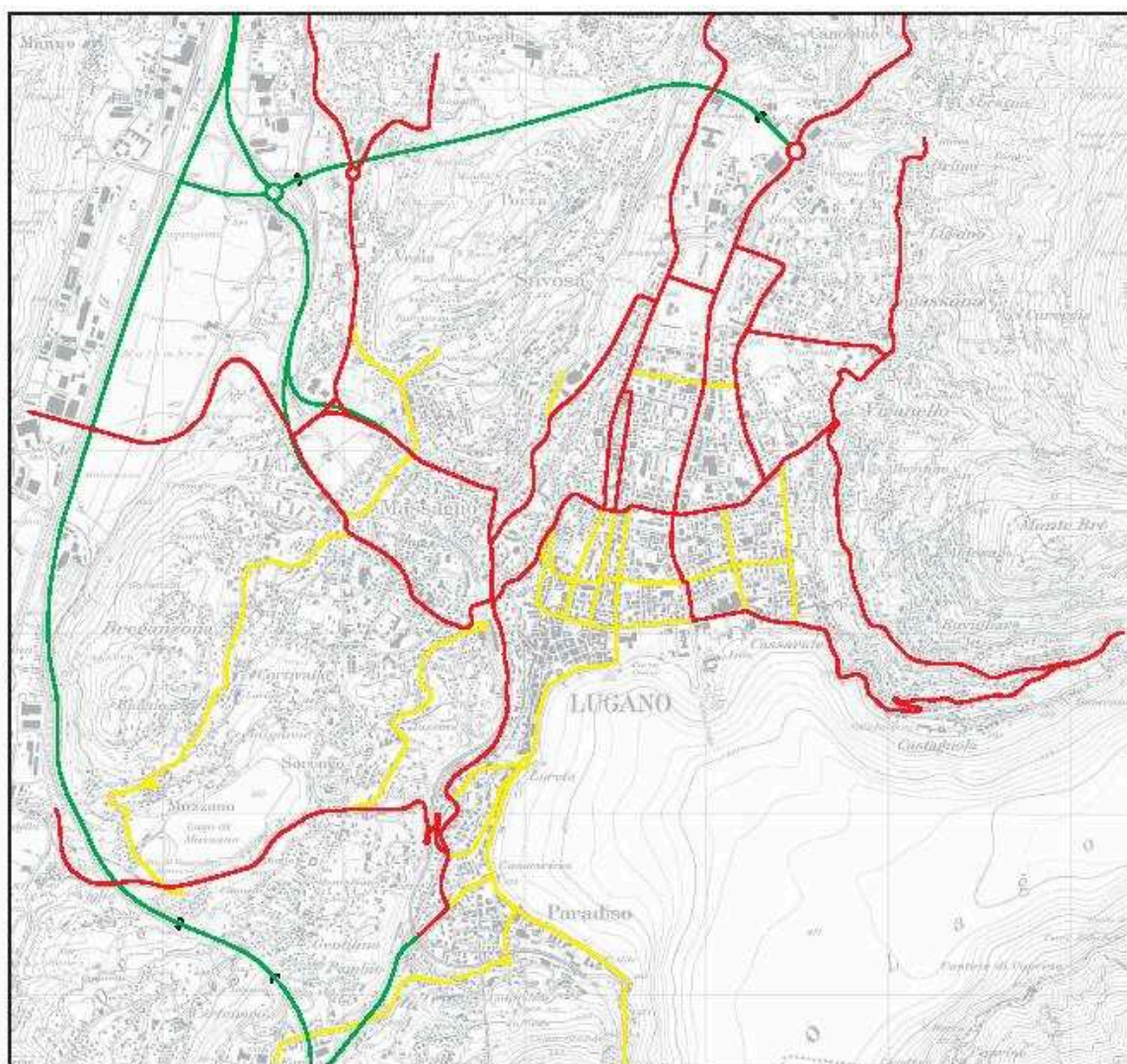


Fig.1 – Gerarchia stradale

Come si può osservare, via Ceresio e via alla Chiesa sono indicate come una delle tre vie di incanalamento del traffico diretto verso il centro.

L'Anello stradale attorno alla stazione di Lugano - Progetto StazLug

Il progetto *StazLug* è un progetto complesso che comprende vari aspetti quali il rifacimento della stazione, la creazione di un terminal per gli autobus e gli autopostali, numerosi parcheggi (600) ed un anello stradale ideato per rendere più fluido il traffico. Il progetto era stato pensato al fine di:

- creare il principale nodo d'interscambio dell'agglomerato luganese;
- accentuare la funzione di terminale urbano dei trasporti pubblici e privati;
- migliorare le condizioni di viabilità, segnatamente per il transito e per l'accessibilità.

I commissari sottoscrittenti fin dall'inizio sono stati critici rispetto a questo progetto che ritenevano legato soprattutto alla mobilità individuale. Oggi le nostre critiche si vedono confermate anche dalla Confederazione che di fatto ha declassato finanziariamente l'opera con la seguente motivazione: *“la realizzazione del sistema tram-treno (orizzonte 2020) dovrebbe diminuire il carico del traffico attorno alla stazione. La necessità di realizzare nuove infrastrutture stradali è quindi limitata ad un decennio. La Confederazione non intende finanziare misure la cui necessità e i cui effetti non sono dimostrati a lungo termine”*.

A questo punto la domanda che sorge è la seguente: “Ha ancora senso investire così tante risorse in opere stradali se il PTL ha come obiettivo modificare la mobilità nel Polo cittadino a favore dell'impiego dei mezzi di trasporto pubblici?” Non sarebbe meglio, come afferma la Confederazione, impiegare queste risorse a favore della mobilità lenta e dei mezzi pubblici?

L'evoluzione dei posteggi

La situazione dei posteggi a Lugano suscita diverse preoccupazioni, sia circa lo stato di avanzamento dei lavori dei P+R, sia circa il numero di posteggi in centro. Di seguito riportiamo le nostre osservazioni sull'argomento.

I Park and Ride

Il PTL prevede la realizzazione di tutta una serie di P+R da completarsi entro l'apertura della Galleria Vedeggio-Cassarate. Questi prevedeva i seguenti P+R:

- Fornaci con 400 posteggi;
- Cornaredo con 1'200 posteggi;
- Savosa con 400 posteggi;
- Posteggio interscambio di Viganello San Siro: 50 - 100 posti auto.

Attualmente però, la situazione è la seguente:

- Fornaci con 400 posteggi: realizzato;
- Cornaredo con 1'200 posteggi: realizzato solo in parte, attualmente sono presenti solo 800 posteggi;
- Savosa con 400 posteggi: non realizzato;
- Posteggio interscambio di Viganello San Siro: 50 - 100 posti auto: non realizzato.

La realizzazione incompleta dei posteggi d'interscambio riduce l'attrattività dei trasporti pubblici e fa aumentare il traffico privato in centro città rendendo di fatto più facile l'accesso alla “city” attraverso strade che toccano quartieri molto popolosi. Il tutto rischia di

determinare una peggiore qualità della vita delle persone e favorire quindi in modo ancora più marcato lo spostamento degli abitanti verso la periferia.

La situazione dei posteggi nell'agglomerato di Lugano

Con l'apertura della galleria Vedeggio - Cassarate si sarebbero dovuti mettere a disposizione 2'000 posteggi nei P+R esterni al Polo. Ca. 1'200 in più rispetto al 2002. Questa differenza doveva però essere compensata con un'analogia riduzione dell'offerta di posteggi di lunga durata attrattivi per i pendolari nell'area centrale del Polo. I Comuni interessati (Lugano, Massagno, Paradiso) avrebbero dovuto predisporre uno specifico *piano d'azione* per permettere il raggiungimento dell'obiettivo complessivo di riduzione di 1'200 posteggi attrattivi per i pendolari entro l'apertura della galleria Vedeggio - Cassarate e la messa in esercizio dei P+R.

L'eliminazione effettiva (tra posteggi pubblici di lunga durata e posteggi privati su sedimi non edificati) non doveva essere inferiore alle 800 unità.

Il PVP stima l'offerta totale dei posteggi nell'area centrale del Polo in 45'000 (38'500 privati e 6'500 pubblici) mentre il fabbisogno in 44'500.8 Nel Piano dei Posteggi del Polo PPP si afferma che:

“offerta e fabbisogno di posteggi nel centro di Lugano (Nucleo tradizionale e centro) corrispondono essenzialmente al fabbisogno, mentre nei comparti di Besso, Pregassona bassa, Viganello bassa, Massagno e Paradiso bassa i posteggi sono superiori al fabbisogno. I posteggi pubblici di 1° livello di Lugano presentano una riserva media di capacità del 5 - 10% che sarebbe senz'altro maggiore se si considerasse l'occupazione degli autosili pubblici di proprietà privata. Sulla base di tali dati si constata che l'offerta dei posteggi per le attività del centro è sufficiente e corrisponde al fabbisogno”.

Tuttavia, nonostante queste premesse date nel PPP, il numero di posteggi pubblici nel centro di Lugano non si è stabilizzato. Inoltre, altri parcheggi sono in progettazione, come i 242 posteggi previsti presso il futuro Polo culturale di Lugano, i 600 posteggi che dovrebbero sorgere presso la stazione di Lugano (situata in centro città), i 100 nuovi posteggi per Campus 2 USI-SUPSI. Infine, si segnala la presenza di strutture realizzate e non previste inizialmente nel PTL come l'autosilo San Giuseppe costruito da privati in pieno centro città e solo in seguito regolarizzato.

Per quanto riguarda l'autosilo del Polo Culturale, ci si chiede se siano necessari così tanti posteggi dato che il Polo culturale è situato in pieno centro città, a ridosso della zona pedonale, accanto all'Autosilo Central Park che ospita ca. 300 posteggi e sarà servito da diverse linee di autobus.

Per quanto riguarda invece i nuovi posteggi presso il Campus 2 USI-SUPSI le nostre perplessità sono di diversa natura e riguardano sia il numero (giudicato eccessivo) sia le modalità con cui si è stabilita la quantità.

Per quanto riguarda il loro numero la domanda che sorge spontanea è la seguente: sono necessari dei posteggi in piena città, in una zona che è e sarà servita da differenti linee di bus e che sarà toccata in futuro anche dalla linea di tram Cornaredo - Grancia in fase di progettazione? Inoltre, sono già previsti 100 posteggi a disposizione dell'Università presso l'autosilo dell'Ospedale italiano che vanno ad aggiungersi ai già 100 posteggi presenti presso l'Università che sono di fatto aperti al pubblico.

Sollewa infine diversi dubbi l'iter che ha portato alla decisione di stabilire un massimo di 100 posteggi da mettere a disposizione del Campus 2 USI-SUPSI. Infatti, nella "Nota per Direttore DT, avv. M. Borradori" del 14.2.2008, distribuita ai deputati del Gran Consiglio in

occasione della risposta del Consigliere di Stato Marco Borradori all'interpellanza "Campus 2 USI-SUPSI: 200 nuovi posteggi per le automobili?" del 31.1.2008, si legge:

«considerando gli obiettivi del Piano dei trasporti del Luganese [PTL] e confrontando la situazione con analoghe strutture in altri cantoni, il Consiglio di Stato ritiene che nel Campus USI/SUPSI sia opportuno realizzare unicamente i posteggi derivanti dal fabbisogno per i dipendenti (docenti e impiegati) e per visite e attività complementari, rinunciando a realizzare posteggi per gli studenti. Nel nuovo campus i posteggi da realizzare risulterebbero quindi essere circa 40-50 invece dei 200 ipotizzati nella variante di PR [che il Municipio di Lugano ha presentato al DT il 12.3.2007]».

Il Municipio di Lugano ha però continuato ad insistere sulla necessità di realizzare 200 posti auto, numero poi ridotto a 100 in Consiglio Comunale. Queste differenti visioni lasciano perplessi sulle reali esigenze di posti auto e sulla volontà effettiva di ridurre il traffico e quindi i posteggi in centro.

Le tariffe dei posteggi pubblici

Alfine ridurre l'attrattività dei posteggi di corta durata a favore delle attività economiche del centro, come pure per favorire il trasferimento delle soste oltre 3 ore nei P+R esterni, secondo il PPP, risulta necessario adeguare le tariffe dei posteggi di 1° livello di Lugano. Il Piano propone quindi di adottare le seguenti tariffe:

- una tariffa lineare di 2.-fr/ora per le prime 3 ore
- un successivo aumento che porti ad un costo di 10 a 12 fr. per 4 ore e 40.- fr. per una durata di sosta di 12 ore.

Se la città ha effettivamente incrementato il pedaggio dei posteggi adeguandosi a quanto proposto, tuttavia, in diversi posteggi in centro, i primi 30 minuti sono gratuiti, e questo contrasta con le disposizioni previste dal PVP rendendo ancora più attrattivi i posteggi del centro città. Inoltre, negli autosili Motta e Balestra si applica una tariffa ridotta tra le 12.00 e le 14.00

I posteggi privati

Nel PVP si stima che il numero di posteggi privati siano circa 39'000 e che fra questi vi siano all'incirca 2'500 posteggi privati su sedimi non edificati, generalmente affittati a pendolari. Il PPP stima inoltre che rispetto al 2002, nel 2006, si sia registrata l'eliminazione di 245 posteggi di questo tipo, di cui 200 a Lugano. Tuttavia questa pratica, nettamente in contrasto con le norme del PTL, è ancora in parte in vigore, basti vedere cosa accade ad esempio a Molino Nuovo, sul terreno dove sorge il palazzo in via di demolizione all'angolo tra via Orti e via Bagutti in cui un tempo vi era un grossista di frutta. Il piazzale antistante la casa è chiuso ed è stata realizzata una sbarra per le vetture. I parcheggi vengono affittati. La realizzazione di questo posteggio è avvenuta negli ultimi anni.

Oltre ai posteggi privati su sedimi non ancora edificati vi sono anche casi preoccupanti riguardanti i posteggi in più che vengono realizzati nei sotterranei dei palazzi privati. Il caso eclatante venuto alla luce è quello di via della Posta dove i 33 posti auto previsti, grazie ad una serie di varianti della domanda di costruzione, sono lievitati a 78 senza che il Municipio se ne accorgesse e quindi li autorizzasse. Da notare che l'architetto che ha seguito la ristrutturazione del palazzo è lo stesso sindaco di Lugano.

La mobilità ciclabile

Su questo tema purtroppo non vi è molto da dire in quanto in città non si è fatto pressoché nulla. Il PTL prevede di incentivare gli spostamenti in bicicletta sia tramite piste ciclabili, sia tramite corsie e percorsi ciclabili che dovrebbero diventare sistematici nel centro città. Ad oggi è stato inaugurato solo un percorso ciclabile denominato “la via del Lago” che, fra l’altro, giace in abbandono poiché non è più stata rifatta la segnaletica di demarcazione. Inoltre, il percorso stesso si presenta problematico con tratti pericolosi e discontinui e un tratto di ben 150m non percorribile in bicicletta.

Lugano è infatti una delle poche città che progetta percorsi ciclabili con tratti vietati alle bici.

Fig. 8: tratto del percorso ciclabile “La via del Lago” vietato alle bici.



Sottolineiamo inoltre che solo in data 12 marzo 2010, la Commissione regionale dei trasporti del Luganese e il Dipartimento del Territorio hanno annunciato di aver dato il via alla progettazione della rete per la mobilità lenta nel Luganese. Un ritardo inammissibile per una città che non dispone nel 2010 praticamente di nessuna pista ciclabile. Al momento non esiste quindi nessun vero concetto di mobilità lenta nell’agglomerato luganese.

La mobilità pubblica

Anche nell’ambito dello sviluppo dei mezzi di trasporto pubblico, vi sono forti dubbi sulla capacità di realizzare quanto previsto nel PTL.

Ferrovia Lugano - Ponte Tresa FLP: smantellamento della tratta Molinazzo - stazione FFS e prolungamento verso Trevano

Per quanto concerne la FLP, le fonti di preoccupazione sono due. La prima riguarda il possibile abbandono della tratta ferroviaria da Molinazzo alla stazione FFS di Lugano. Questa tratta sarebbe invece da valorizzare ulteriormente in quanto si snoda su un percorso lungo il quale, potenzialmente, vi potrebbero accedere numerosi passeggeri. Il tracciato infatti passa per il laghetto di Muzzanno, importante zona verde alla periferia di

Lugano, Sorengo, e diversi quartieri della Città (parte alta) che potrebbero essere serviti dalla linea se messi in condizioni di accedervi. Inoltre, la proposta di smantellamento della tratta è difficilmente spiegabile dopo gli importanti investimenti effettuati per rinnovare la fermata di Muzzano permettendo anche l'interscambio dei treni.

Un altro aspetto che suscita perplessità è l'abbandono dell'idea di prolungare la linea fino a raggiungere l'Ospedale Civico di Lugano per poi terminare presso il Centro Studi di Trevano. Un tale prolungamento sarebbe stato molto interessante ed avrebbe incrementato l'utenza in quanto avrebbe permesso di raggiungere più comodamente due importanti luoghi della città quale il suo principale ospedale e uno dei maggiori centri scolastici della regione.

L'introduzione della comunità tariffale, da lungo tempo attesa, non si sta rivelando un mezzo efficace per promuovere il trasporto pubblico. Il potenziale della comunità tariffale è infatti compromesso da un sistema tariffale complesso e molto difficile da capire. O si continua a disporre di un abbonamento mensile o annuale, oppure l'uso di biglietti singoli e multicorsa richiede un importante sforzo di comprensione (sovente nemmeno gli autisti sono in grado di fornire le giuste informazioni). A questo si aggiunge una lentezza esasperante dei nuovi distributori dei biglietti della comunità tariffale (incomprensibile se confrontata con quella dei distributori FFS) e uno schermo poco sensibile al 'touch'. Paradossalmente l'introduzione della comunità tariffale ha reso la vita degli utenti dei trasporti pubblici meno agevole, invece di facilitarla.

3. CONCLUSIONI

La minoranza della Commissione invita a respingere la proposta di chiusura della galleria al traffico, ma chiede al Consiglio di Stato misure concrete per migliorare la sostenibilità della mobilità nel Luganese.

- 1. Un concetto di sviluppo rivisto, che avvenga verso l'interno del polo piuttosto che verso l'esterno e che siano rispettati i principi dello sviluppo sostenibile.**
- 2. Un attento e restrittivo riesame delle opere stradali previste, la rinuncia a quelle che concorrono al trasporto pubblico, il ridimensionamento delle rimanenti.**
- 3. I grandi posteggi d'attestamento alla periferia dell'agglomerato non sono prioritari perché aumentano il carico stradale sulla rete stradale regionale e sull'autostrada e concorrono ai trasporti pubblici. Si chiede una verifica seria dell'efficacia del concetto di stazionamento, sia per i P&R periferici sia per i posteggi del centro, in modo che possano essere ridotti a un livello ragionevole, affinché non rendano vani gli sforzi per favorire i trasporti pubblici e non sovraccarichino la rete stradale. L'obiettivo deve essere quello di non portare il traffico individuale motorizzato fino in periferia della città, ma di fermarlo nel punto più vicino all'origine del viaggio per trasferirlo sui trasporti pubblici.**
- 4. Rete tram: alle linee tranviarie cittadine e alle connessioni (tram/TILO) sul Piano del Vedeggio va assegnata la massima priorità. Il collegamento Bioggio - Molinazzo - Centro può essere realizzato in un secondo tempo.**
- 5. Un ulteriore miglioramento della rete dei trasporti pubblici (compresi autobus). La galleria Vedeggio-Cassarate va aperta al trasporto pubblico.**
- 6. La frase "la struttura degli insediamenti deve favorire l'uso del mezzo pubblico" venga reintegrata nella scheda M3, e questo al capitolo delle misure.**

7. **Un maggior impegno per la mobilità ciclabile, con la realizzazione di una rete sia a livello regionale sia a livello urbano. Essa deve comprendere percorsi attrattivi, posteggi per biciclette presso le stazioni dei trasporti pubblici e i maggiori punti d'attrazione, la possibilità di trasportare le biciclette coi mezzi di trasporto pubblici e la promozione del bikesharing. Sono da prevedere i mezzi finanziari per l'attuazione di un efficace programma di promozione della bicicletta quale mezzo di trasporto quotidiano (e non solo in funzione sportiva, turistica, escursionistica).**
8. **L'agglomerato di Lugano deve dotarsi di un "Piano pedoni" sul modello di quello adottato, per esempio, da Ginevra: <http://www.villegeneve.ch/themes/mobilite/pieton/>. Tale piano, oltre alle misure elencate in quello di Ginevra e in considerazione dei dislivelli della città, dovrebbe anche comprendere possibilità di salita meccaniche (scale mobili, funicolari) che favoriscano la mobilità pedonale. Va finalmente riattivata anche la funicolare degli angeli. Sono da prevedere i necessari mezzi finanziari. In entrambi i casi, gli interventi devono essere realizzati in priorità 1/2.**
9. **Il Monitoraggio degli effetti della galleria Vedeggio-Cassarate e del PVP va esteso a tutti i principali assi di traffico del Luganese (e non ai soli assi interni dell'agglomerato). Inoltre il monitoraggio deve comprendere anche l'uso dei trasporti pubblici.**

Per la minoranza della Commissione speciale pianificazione del territorio:

Francesco Maggi, relatore
Canevascini - Cozzaglio