

Messaggio

numero

6325

data

9 febbraio 2010

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 23 giugno 2009 presentata da Angelo Paparelli e cofirmatari "Promuovere la realizzazione della galleria Canobbio (Pregassona)-Gandria prevista dal Piano direttore cantonale (PDC) - Piano dei trasporti del luganese (PTL), opera indispensabile per la sostenibilità del medesimo, da realizzare subito ... o quasi"

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

partendo da una presunta ambiguità del Piano Direttore in relazione alla misura in oggetto e sostenendo che l'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate prevista nel 2011 non risolverà i problemi di traffico intenso a Lugano, la mozione chiede in sintesi che la realizzazione della galleria Canobbio (Pregassona)-Gandria, inserita nella seconda fase del PTL, venga anticipata.

1. GLI INDIRIZZI DEL PTL

Codesto Consiglio può solo in parte condividere quanto espresso nella mozione ossia che *"non è certamente con l'entrata in funzione della costruenda galleria Vedeggio-Cassarate prevista per il mese di settembre del 2011 che Lugano risolverà i suoi annosi problemi di traffico intenso"*. La galleria Vedeggio-Cassarate è tuttavia certamente una fra le misure più importanti del PTL, che darà un contributo determinante per il miglioramento della mobilità, pur non potendo da sola raggiungere tutti gli obiettivi alla base del PTL stesso, ossia:

- migliorare le condizioni di mobilità e dell'assetto territoriale nella Regione del Luganese, nel rispetto degli obiettivi generali del Piano direttore e dei dettami del Piano di risanamento dell'aria;
- incrementare la quota del trasporto pubblico, rispetto a quella del trasporto privato nel riparto modale della mobilità;
- migliorare le condizioni di viabilità delle vie del centro dell'agglomerato urbano di Lugano e delle arterie ad esso affluenti;
- consentire un'efficace mobilità sull'asse stradale principale del Basso Malcantone e ai suoi accessi doganali;
- agevolare le condizioni di accessibilità verso e nelle regioni periferiche;
- porre le basi per un'ordinata ristrutturazione urbanistica;
- ridurre l'impatto ambientale del traffico privato in generale e nei Comuni dell'agglomerato urbano di Lugano in particolare;
- garantire il coordinamento con il processo pianificatorio in corso per l'AlpTransit.

Per questo motivo il PTL, approvato nel 1994 dalla Commissione regionale dei trasporti del Luganese e dal Consiglio di Stato, è un piano dei trasporti integrato che comprende tutta una serie di misure riguardanti non solo il traffico stradale motorizzato, ma anche il trasporto pubblico, i nodi intermodali, lo stazionamento, l'urbanistica e la mobilità lenta (pedonale e ciclabile).

L'elenco completo delle misure può essere consultato nella scheda di PD, rinominata M3 (Piano regionale dei trasporti del Luganese) nell'ambito della revisione del Piano direttore. Rispetto alla scheda 12.23 del PD '90, la M3 contempla quale nuovo elemento la rete tram del Luganese e ha riconfermato tutti gli elementi precedenti.

2. LA PRIMA FASE DI ATTUAZIONE DEL PTL

Con il Messaggio n. 4839 del 14.1.1999 e il Messaggio complementare n. 4839 del 10.2.1999 sono stati stabiliti i termini per la richiesta di un credito quadro di 800 mio. di fr. per l'attuazione del PTL (DL 11.3.1999).

Con Decreto legislativo dell' 8 gennaio 2003 tale credito è stato aggiornato a 905 mio. di fr. Esso comprende le opere della prima fase di attuazione, riferite all'orizzonte 2010-2015. Le opere sono suddivise nei seguenti gruppi funzionali (GF):

1. Galleria Veduggio-Cassarate
2. Circonvallazione Agno-Bioggio
3. Sistemazione stradale Vallone di Agno-Ponte Tresa
4. Stazione FFS di Lugano
5. Collegamento veloce Piazzale di Besso ed il centro città
6. Nuova stazione FLP di Besso
7. Collegamento veloce Trevano-Cornaredo
8. Nodo intermodale di Molinazzo
9. Nodo intermodale Fornaci Lugano sud
10. Nodo intermodale Pradone-Vezia
11. Cadenzamento FLP a 15' (Basso Malcantone)
12. Interventi a Ponte Tresa
13. Prolungamento della FLP al Madonnone
14. Nuova stazione FLP di Molinazzo
15. Parcheggi d'interscambio alle stazioni FLP di Agno, Magliaso e Caslano
16. Parcheggi d'interscambio al nodo stazione FFS di Lamone-Cadempino
17. Parcheggi d'interscambio alle stazioni FFS di Taverne-Torricella e Rivera

Come si può evincere dall'elenco la galleria Canobbio (Pregassona)-Gandria, oggetto della presente Mozione, non rientra nella prima fase di attuazione del PTL

Per quanto concerne l'avanzamento della realizzazione della prima fase del PTL, sono stati ad oggi conclusi i seguenti interventi:

- la nuova stazione della Ferrovia Lugano - Ponte Tresa (FLP) a Molinazzo (GF 14), entrata in servizio nel 2001;
- il cadenzamento della Ferrovia Lugano - Ponte Tresa a 15 minuti e l'adeguamento dell'offerta di trasporto pubblico su gomma del Malcantone (GF 11), entrati in vigore nel mese di dicembre del 2007;

- i parcheggi di interscambio alle stazioni FLP di Magliaso, Caslano e Bioggio (GF 15);
- il posteggio Park & Ride (P+R) provvisorio delle Fornaci a Lugano Sud (GF 9) entrato in servizio nel 2004;
- la prima tappa di realizzazione della stazione di Lugano (GF4), dal 2007.

Inoltre si è proceduto alla prima riorganizzazione dei trasporti pubblici su gomma su scala regionale e urbana (1996-2002) e sono stati realizzati numerosi interventi nell'ambito dei Piani di pronto intervento (PPI) per un totale di circa 100 mio di fr.

Per quel concerne gli interventi in corso della prima fase del PTL la situazione è la seguente:

- galleria Veduggio-Cassarate (GF1): in costruzione e apertura prevista nella seconda metà del 2011;
- nodo di Cornaredo: in progettazione (provvisorio);
- nodo di Vezia: in fase pianificatoria (PUC);
- circonvallazione Agno-Bioggio (GF2): in progettazione;
- stazione FFS di Lugano (GF4): tappe 2 e 3 in progettazione;
- sistemazione stradale Vallone di Agno-Ponte Tresa (GF3), interventi a Ponte Tresa (GF12) e prolungamento della FLP al Madonnone (GF13): in corso uno studio, coordinato dalla CRTL, per trovare nuove soluzioni a seguito delle insuperabili difficoltà manifestate sui progetti precedenti;
- collegamento veloce Piazzale di Besso-centro città (GF5) e nodo intermodale di Molinazzo (GF8): in progettazione;

Con l'apertura della galleria Veduggio-Cassarate (GF 1) si concretizzerà l'opera più impegnativa della prima fase del PTL. In concomitanza con l'apertura della galleria, è prevista una serie di misure gestionali e infrastrutturali da realizzare all'interno del Polo luganese. Esse rientrano nel cosiddetto Piano della viabilità del Polo (PVP), che è un elemento decisivo della strategia del PTL. Il Parlamento ha approvato i necessari crediti con DL del 23 giugno 2009.

3. LA GALLERIA CANOBBIO (PREGASSONA)-GANDRIA

La misura oggetto della presente Mozione non rientra dunque nella prima fase di attuazione del PTL e di conseguenza nemmeno i mezzi finanziari per la sua realizzazione sono compresi nel credito quadro di 905 mio di fr. precedentemente menzionato.

La priorità 2/3 indicata nel PD è tuttavia stata assegnata per effettuare alcune verifiche preliminari già in prima fase (priorità 2), benché la realizzazione dell'intervento sia inserita nella seconda fase del PTL (priorità 3). Il grado di consolidamento "Risultato intermedio" si riferisce ad attività non ancora completamente coordinate ma che hanno raggiunto un certo grado di approfondimento. Le Autorità sono tenute a collaborare secondo la procedura determinata nella scheda. Nel caso specifico nella scheda 12.23 *"il Cantone, in accordo con la CRTL, promuove da subito uno studio costi-benefici relativo a quest'opera, al fine di verificarne la necessità e i tempi. Inoltre l'opportunità di questa tratta dell'Omega - prevista per la seconda fase del PTL - sarà verificata alla luce dei risultati scaturiti dalla messa in esercizio dei provvedimenti della prima fase del PTL"*.

Lo studio indicato nella scheda di PD è stato avviato nel 2004, sotto la conduzione della Delegazione delle Autorità, formata da rappresentanti del Municipio di Lugano, del

Municipio di Canobbio del Dipartimento del territorio e della CRTL, con l'obiettivo di individuare le possibili varianti di tracciato, definire la possibile organizzazione viaria al portale ovest della galleria (da coordinare con la galleria Vedeggio-Cassarate), confermare la fattibilità tecnica e stabilire il costo approssimativo.

Gli approfondimenti hanno permesso di individuare due varianti di tracciato - la variante "Dogana" e la variante "Castagnola" - che si differenziano per la posizione del portale sul lato di Gandria e di conseguenza anche per l'attrattività rispetto agli spostamenti con origine/destinazione nel settore Cassarate/Castagnola. Per valutare l'efficacia del nuovo collegamento e di conseguenza l'effetto di alleggerimento del traffico nel centro-città era però importante conoscere la futura organizzazione della viabilità interna del polo, ciò che è stato definito successivamente con il summenzionato PVP. Questo ha portato ad un rallentamento dello studio, che deve ancora essere concluso.

È opportuno osservare che le attuali prognosi e simulazioni di traffico per l'orizzonte 2020 effettuate nell'ambito dello studio preliminare di cui sopra indicano un carico della ipotizzata galleria di Gandria che si situa attorno agli 8'000 veicoli al giorno; la capacità di una nuova galleria si aggira attorno ai 26'000 veicoli/giorno. Considerato che alla dogana di Gandria nel 2008 sono transitati 8'656 veicoli e che da 20 anni il traffico è rimasto pressoché costante, questo carico non cambierà sostanzialmente anche nel futuro.

Tenuto conto di quanto sopra e dei criteri assai restrittivi della Confederazione per il finanziamento di nuove strade nell'ambito dei programmi d'agglomerato - l'unica possibilità ancora esistente per ottenere dei contributi federali per strade che non rientrano nella rete di quelle di importanza nazionale - possiamo già sin d'ora vedere che questo investimento, ben più impegnativo rispetto a quello in corso per la galleria Vedeggio-Cassarate (preventivato in circa 370-500 mio di fr. secondo la variante), dovrebbe certamente essere sopportato dal Cantone e dai Comuni.

Possiamo tuttavia tranquillizzare i mozionanti per quanto riguarda i dubbi sulla viabilità locale sollevati in relazione al traffico da/per l'Italia. Non è certamente la mancanza di una prosecuzione della galleria Vedeggio-Cassarate verso Gandria a porre dei problemi attorno alla zona di Cornaredo. In base ad un'inchiesta svolta dalla Sezione mobilità nel 2007 presso le principali dogane del Cantone, risulta che il traffico in transito al confine di Gandria, è orientato nella misura di 2/3 verso il Polo di Lugano, mentre solo 1/3 ca. è invece interessato a proseguire verso il Vedeggio attraverso la nuova galleria Vedeggio-Cassarate. Questo significa quindi che, convogliando il traffico da/per la dogana di Gandria nella prospettata nuova galleria sotto il Monte Bré, il traffico nella zona di Cornaredo semmai sarebbe destinato ad aumentare.

4. CONCLUSIONI

In considerazione di quanto espresso sopra codesto Consiglio ritiene di non poter dare seguito alle richieste formulate nella Mozione, in particolare:

- 1. che il Piano Direttore cantonale venga aggiornato alla luce di tutte le oggettive difficoltà che man mano si presentano nella difficile realizzazione del PTL.*

Il Piano Direttore fissa le linee della pianificazione direttrice cantonale; non è un piano operativo che necessita di frequenti adattamenti. Nel caso specifico del PTL, il recente aggiornamento del PD ha confermato l'indirizzo della galleria in oggetto. L'aggiornamento riguarda solo l'inserimento dell'impostazione aggiornata della rete

tram del Luganese, che nell'impostazione iniziale del PTL prospettava la continuazione della FLP verso Trevano. Ora invece il collegamento è diretto verso il centro città e poi verso Cornaredo rispettivamente verso il Pian Scairolo. Non vi sono per contro state delle modifiche delle priorità per nessun progetto.

2. *che la realizzazione della galleria Canobbio (Pregassona)-Gandria prevista dapprima in priorità 3/4 a cavallo tra la prima e la seconda fase (2010-2015) e (2015-2025), poi come visto passata nella seconda fase e poi ancora messa addirittura in forse, venga largamente anticipata in modo da sgravare quasi completamente il "rebbio" del "tridente", cioè quello di Via Ceresio (quartiere popolare e popoloso di Pregassona).*

Come spiegato in precedenza la realizzazione di questa opera non è mai stata prevista in prima fase. La priorità 2/3 è stata data per poter dare avvio già in prima fase ad uno studio preliminare che assicurasse in particolare il coordinamento con la galleria Vedeggio-Cassarate. Tenuto conto delle considerazioni espresse in precedenza codesto Consiglio reputa di non avere elementi sufficienti dal profilo materiale e finanziario per anticipare la realizzazione della galleria Canobbio (Pregassona)-Gandria.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, G. Gendotti

Il Cancelliere, G. Gianella

Annessa: Mozione 23.06.2009

MOZIONE

Promuovere la realizzazione della galleria Canobbio (Pregassona)-Gandria prevista dal Piano direttore cantonale (PDC) - Piano dei trasporti del luganese (PTL), opera indispensabile per la sostenibilità del medesimo, da realizzare subito ... o quasi

del 23 giugno 2009

Inoltrandosi negli insidiosi meandri del **PDC** e del **PTL**, molte - forse troppe - sono le incognite e i nodi che vengono al pettine. Per quanto attiene alla mozione in oggetto, diremo subito che il **"nodo intermodale di Lugano-Cornaredo"** ci preoccupa alquanto.

Non è certamente con l'entrata in funzione della costruenda **galleria Vedeggio-Cassarate** prevista per il mese di **settembre del 2011** che Lugano risolverà i suoi annosi problemi di traffico intenso, e ciò malgrado si tenda a minimizzare il problema e ad assegnare al famoso **"tridente"** di penetrazione poteri taumaturgici a noi sconosciuti. Non vogliamo però entrare troppo nel merito del concetto pianificatorio quasi pronto (?), documento da anni allo studio di esimi specialisti tra i quali ricordiamo simpaticamente l'ing. Caposio, ma vorremmo porre invece l'accento sul **progetto relativo al PTL** per quanto attiene alla **scheda di coordinamento 12.23. e alla scheda settoriale 2** riguardante le infrastrutture per i trasporti individuali su gomma, in particolare per quanto riguarda la nuova importante **tangenziale al Polo di Lugano - "Omega"**.

Rivedendo attentamente i documenti in nostro possesso, dalla specifica planimetria notiamo con grande piacere che il secondo tratto di "Omega", cioè quello che forando la montagna sulla sponda sinistra del Cassarate non lontano dalla prevista "rotonda sul fiume" e passando sotto Pregassona, Viganella alta e il Monte Brè porterebbe il traffico di attraversamento per l'Italia nei pressi del valico di Gandria, è tutt'ora sulla carta.

Poi, dalla scheda 2 (finalità del coordinamento - Obiettivi particolari; Sintesi delle misure - si dice che uno degli obiettivi sarebbe quello di **«liberare dal traffico di transito verso l'Italia i Comuni del settore Ceresio-est e i quartieri est della Città di Lugano, attraverso la realizzazione del tratto Canobbio (Pregassona)-Gandria della tangenziale al Polo, creando nel contempo le premesse per una riqualifica ambientale e urbanistica di questi quartieri»**.

E più sotto: **«S'intende raggiungere questa finalità tramite la nuova tangenziale al Polo di Lugano-"Omega"»**.

Questa enunciazione di intenti soft, perchè per il momento solo di intenti si tratta, è poi blandamente supportata da altre affermazioni che francamente ci lasciano alquanto perplessi.

Ad esempio:

4. Priorità di attuazione

- a) gradi 1 e 2 per la prima fase di attuazione del PTL (entro il 2005-2015);
- b) gradi 3 e 4 per la seconda fase (2015-2025).

7. Elenco dei provvedimenti pianificatori

12.23.24 Ri Tratto **Canobbio (Pregassona)-Gandria-confine nazionale** priorità 2/3

Modalità del coordinamento: il Cantone, in accordo con la CRTL, promuove da subito uno studio costi-benefici relativo a quest'opera, al fine di verificare la necessità e i tempi.

L'opportunità di questa tratta dell'Omega - prevista per la seconda fase del PTL (2015-2025) sarà verificata alla luce dei risultati scaturiti dalla messa in esercizio dei provvedimenti della prima fase del PTL.

Come si può vedere dai dati sopra citati, prima si afferma che la galleria è prevista in fase 2/3, cioè a cavallo delle due fasi, ma poi si afferma che semmai si farà, la galleria tanto utile al PTL e in particolare ai luganesi della sponda sinistra del Cassarate è prevista nella seconda fase, cioè tra il 2015 e il 2025! **E così stando le cose, noi nutriamo seri dubbi sulla tempistica espressa. Riteniamo invece che l'"Omega" completa, semmai si dovesse fare, la vedremo (se Dio vuole) tra non meno di 25 anni. E allora noi non siamo d'accordo!**

Al punto **6. Procedure**, si dice pure:

«Il Consiglio federale ha approvato la scheda settoriale 12.23.2 in data 20 dicembre 2000. ad eccezione dell'oggetto 12.23.2.5 (Circonvallazione Agno-Bioggio) escluso dalla richiesta di approvazione».

Ora, a non averne dubbio, il Consiglio federale ha approvato i seguenti provvedimenti pianificatori:

- no. 12.23.2.1 *Tratto **Pazzallo** (Fornaci) - **Bioggio** (Molinazzo)
Tracciato prevalentemente in galleria a carreggiata unica
Priorità 4 (2015-2025) - seconda fase*
- no. 12.23.2.2 *Tratto **Bioggio** (Molinazzo) - **Vezia** (Pradone)
Tratto della tangenziale realizzato affiancando due nuove corsie all'autostrada
Priorità 3 (2015-2025) - seconda fase*
- no. 12.23.2.3 *Nuova tangenziale al polo di Lugano - "**Omega**"
Tratto **Vezia-Canobbio** in galleria e allacciamento alla viabilità principale
Priorità 1 (2005-2015) - prima fase
Galleria in fase di attuazione*
Misure fiancheggiatrici al PTL - tridente PVP: Via Ceresio/Via Ciani/Via Trevano non ancora accettate dal Consiglio comunale di Lugano.
- no. 12.23.2.4 *Tratto **Canobbio** (Pregassona)-**Gandria-confine nazionale con l'Italia**
(Strada Regina)
Priorità 2/3 (2015-2025) - seconda fase 3/4*
Ora vien messa addirittura in forse?

Si converrà che al momento attuale, a meno di due anni dalla possibile apertura della galleria Vedeggio-Cassarate che uscirà sotto Canobbio al limite nord del nuovo **NQC** (Nuovo quartiere di Cornaredo) altro progetto in balia del tempo, parrebbe assai difficile eseguire tutte le opere fiancheggiatrici che fin dagli inizi di questa sfida parevano invece attuabili nei giusti tempi in modo da garantire le necessarie sinergie per un traffico del Polo sostenibile. Appare evidente a tutti che ciò non sarà possibile.

Per tutte le considerazioni sopra esposte si chiede

1. che il Piano Direttore cantonale venga aggiornato alla luce di tutte le oggettive difficoltà che man mano si presentano nella difficile realizzazione del PTL;
2. che la realizzazione della galleria Canobbio (Pregassona)-Gandria prevista dapprima in priorità 3/4 a cavallo tra la prima e la seconda fase (2010-2015) e (2015-2025), poi come visto passata nella seconda fase e poi ancora messa addirittura in forse, venga largamente anticipata in modo da sgravare quasi completamente il "rebbio" del "tridente", cioè quello di Via Ceresio (quartiere popolare e popoloso di Pregassona).

Angelo Paparelli
Badasci - Barra - Bergonzoli - Bignasca A. - Bignasca B. -
Bignasca M. - Canal - Foletti - Gobbi N. - Pantani - Poggi -
Quadri - Ramsauer - Salvadè