

Rapporto

numero	data	Dipartimento
5490 R	27 aprile 2004	TERRITORIO

Concerne

della Commissione della gestione e delle finanze

sul messaggio 16 marzo 2004 concernente lo stanziamento di un credito quadro di fr. 10'000'000.-- per la continuazione del Piano di pronto intervento (PPI) nell'ambito del Piano dei trasporti del Luganese (sesta fase); stanziamento di un credito di fr. 3'240'000.-- a copertura della quota a carico del Cantone per la realizzazione del Park & Ride provvisorio in zona Fornaci a Pazzallo (PTL) e approvazione della relativa nuova offerta di trasporto pubblico

NOTE INTRODUTTIVE

La richiesta di credito per il Park & Ride si riferisce alla concretizzazione di parte della opere fiancheggiatrici la cui esecuzione era anche una condizione per l'approvazione della galleria Vedeggio-Cassarate.

Concretamente il Messaggio propone due distinti decreti legislativi:

- il primo propone lo stanziamento di un credito quadro di 10'000'000.-- Fr. per la VI fase del Piano di pronto intervento (PPI) nell'ambito del Piano dei trasporti del Luganese (PPI - VI fase),
- il secondo lo stanziamento di un credito di 3'240'000.-- Fr. a copertura della quota a carico del Cantone per la realizzazione del Park & Ride provvisorio in zona Fornaci a Pazzallo (PTL) e l'approvazione della relativa nuova offerta di trasporto pubblico9.

Alla fine degli anni '80 il Cantone ha proposto un nuovo indirizzo pianificatorio in ambito di politica dei trasporti, basato su tre principi di fondo:

- a) l'elaborazione di piani regionali dei trasporti, il cui obiettivo è quello di determinare, entro uno specifico comprensorio territoriale, i problemi e gli interventi volti a soddisfare i bisogni di mobilità compatibili con lo sviluppo territoriale e la protezione dell'ambiente;
- b) l'integrazione tra i diversi mezzi di trasporto, ispirata al concetto di complementarietà;
- c) le commissioni regionali dei trasporti (CRT), che si occupano della pianificazione regionale dei trasporti e della messa a punto di proposte per l'offerta dei servizi di trasporto pubblico.

Il Piano dei trasporti del Luganese, approvato nel 1994, si basa sulla complementarietà dei vari mezzi di trasporto. Le varie opere previste dal PTL e le relative misure fiancheggiatrici sono state raggruppate in 17 gruppi d'intervento funzionali (cfr. Messaggio n. 5108 del 13 aprile 2001) e più precisamente:

1. Galleria stradale Vedeggio-Cassarate, con:

- galleria Vedeggio-Cassarate;
- nodo intermodale Cornaredo;
- ristrutturazione della viabilità nel polo di Lugano. Adattamento della viabilità nel settore del Ceresio Est;
- gestione semaforica della rete viaria. Sistema informativo per gli utenti dei posteggi, dei trasporti pubblici e per guidare la circolazione;
- prima fase della ristrutturazione della viabilità e della protezione fonica degli accessi sud e nord:
- P&R provvisorio di Lugano sud;
- adattamento OTgPLu urbano e regionale
- moderazione del traffico nei quartieri. Estensione della zona pedonale del centro di Lugano, con riqualifica del Lungolago.Percorsi ciclabili e pedonali;
- gestione dei posteggi pubblici e normativa per i posteggi privati.

2. Circonvallazione di Agno e Bioggio, con:

- moderazioni del traffico;
- percorsi ciclabili e pedonali.

3. Sistemazione stradale del tratto Vallone di Agno - Ponte Tresa, con:

- attraversamento viario di Magliaso e Caslano;
- densificazione degli insediamenti attorno alle stazioni FLP;
- percorso ciclabile Agno-Magliaso.

4. Stazione di Lugano FFS, con:

- riassetto viario e pedonale;
- terminale dei trasporti pubblici;
- parcheggio d'interscambio.

5. Collegamento veloce tra Piazzale Besso e il centro città

6. Nuova stazione FLP di Lugano-Besso

7. Collegamento veloce tra le Scuole di Trevano e Cornaredo

8. Nodo intermodale di Molinazzo

9. Nodo intermodale delle Fornaci, con:

- riassetto dell'asse stradale di accesso a Lugano sud;
- integrazione urbanistica dell'asse stradale;
- risanamento fonico.

10. Nodo intermodale di Pradone-Vezia

11. Cadenzamento della FLP a 15 minuti, con:

- raddoppio dei binari nel tratto Magliaso-Caslano;
- raddoppio dei binari nel tratto Serocca-Bioggio;
- raddoppio dei binari alla Cappella d'Agnuzzo.

12. Interventi a Ponte Tresa, con:

- galleria d'accesso FLP Colombera-Ponte Tresa;
- nuova stazione FLP di Ponte Tresa;
- parcheggio d'interscambio a Ponte Tresa;
- galleria stradale di attraversamento di Ponte Tresa;
- ristrutturazione della riva a lago di Ponte Tresa;
- collegamenti pedonali sulla Tresa e ristrutturazione dei passaggi doganali;
- strada Ponte Tresa Madonnone;
- nuova dogana turistica e commerciale al Madonnone.

13. Prolungamento della FLP al Madonnone, con:

- collegamento ferroviario Ponte Tresa Madonnone;
- parcheggio di interscambio del Madonnone.

14. Nuova stazione FLP di Molinazzo, con:

ristrutturazione di linee TP regionali (OTPLu)

15. Parcheggi di interscambio alle stazioni FLP di Agno, Magliaso e Caslano

16. Parcheggi di interscambio al nodo della stazione FFS di Lamone-Cadempino

17. Parcheggi di interscambio alle stazioni FFS di Taverne-Torricella e Rivera

Tali gruppi possono essere realizzati indipendentemente l'uno dall'altro e hanno funzioni specifiche di per sé complete.

VI Fase de Piano di pronto intervento

Nel 1991 il Gran Consiglio si è pronunciato favorevolmente concedendo un credito quadro di 8.1 Mio Fr. per la I fase del Piano di pronto intervento del PTL. L'esperienza del credito quadro si è rivelata buona.

La prudenza iniziale dimostrata dal Parlamento, dovuta forse al timore di concedere una cambiale in bianco al Dipartimento per l'esecuzine delle opere, si à poi rivelata infondata.

Con la richiesta di credito viene infatti presentato un elenco di opere da realizzare che non sono però strettamente vincolate dagli importi singoli e al rapporto d'esecuzione.

Infatti a dipendenza della conclusione o meno delle procedure necessarie si poteva dare avvio a un'opera piuttosto che a un'altra; addirittura quando si intuiva che i tempi d'inizio di un'opera potevano allontanarsi di parecchio a seguito di reiterati ricorsi inoltrati con le procedure di pubblicazione in base alla Legge sulle strade o d'espropriazione, quest'opera poteva venir sostituita da un'altra di pari importo di spesa.

I crediti quadro concessi finora assommano a 50 Mio Fr. e hanno permesso realizzazioni per ca. 5 Mio Fr. di lavoro ogni anno.

Il credito richiesto per il nuovo PPI VI ammonta pure a 10 Mio Fr. ed è destinato alla realizzazione di importanti opere che interessano diversi Comuni nel Luganese e meglio come elencato a pag. 2 del Messaggio.

Il Park and Ride (P+R) provvisorio in zona Fornaci nella località di Pazzallo e la nuova offerta di trasporto pubblico

Il Gruppo d'intervento funzionale (GF) 1, "Galleria stradale Vedeggio-Cassarate", di cui al punto precedente, oltre alla realizzazione della nuova galleria Vedeggio-Cassarate, prevede diverse misure fiancheggiatrici che completano la stessa per il raggiungimento degli obiettivi di soddisfazione della mobilità, di organizzazione territoriale e di protezione dell'ambiente.

Tra queste misure fiancheggiatrici vi figura la creazione di un P+R provvisorio in zona Fornaci con la relativa istituzione di un nuovo servizio di trasporto pubblico tra questo impianto e il centro città.

Si tratta di un posteggio di lunga durata destinato ai pendolari che sono diretti al centro del Polo luganese.

I lavori per la concretizzazione degli altri elementi del GF 1 (viabilità pubblica e privata e posteggi) sono in corso: dopo l'approvazione della fase A del Piano della viabilità del Polo e del Piano dei posteggi da parte della Delegazione delle Autorità (che raggruppa i 23 Comuni del Polo), della Commissione regionale dei trasporti del Luganese, del Consiglio Comunale di Lugano e l'adozione degli stessi da parte del Consiglio di Stato in data 19 agosto 2003, il Dipartimento del territorio sta ora completando gli approfondimenti e concretizzandone gli indirizzi.

L'occasione è propizia per sottolineare come i centri commerciali del Pian Scairolo non siano sufficientemente serviti dai trasporti pubblici. Si invita il CdS a formulare delle proposte di miglioramento concreto come pure di ottimizzare l'offerta con intelligenti collaborazioni, ad esempio trasporto allievi verso la SME di Barbengo, dove i bus vanno pieni e tornano vuoti.

II P+R provvisorio in zona Fornaci

L'impianto è in fase di realizzazione sotto la committenza della Trasporti Pubblici Luganesi SA, sulla base di una convenzione stipulata dall'impresa di trasporto stessa, dal Cantone e dalla Città di Lugano, convenzione che regola la costruzione e il finanziamento del P+R (60% Cantone e 40% Città di Lugano, che anticipa tutto l'investimento). Il posteggio prevede 400 posti-auto circa, dovrebbe essere pronto per la fine di settembre 2004 con l'obiettivo di captare gli automobilisti che raggiungono il centro di Lugano da sud.

La nuova linea di trasporto pubblico Lugano Centro-P+R Fornaci a Pazzallo

Per la definizione dell'offerta di trasporto pubblico per l'area urbana di Lugano, il PTL persegue pure l'obiettivo di servire i posteggi di interscambio (P+R). Il servizio, che si vuole istituire, completa la riorganizzazione dei trasporti pubblici urbani del 1° gennaio 2002, approvata dal Parlamento il 23 aprile 2001; quest'ultima, rispetto al servizio in vigore fino alla fine del 2001, ha fatto registrare già nel primo anno di esercizio un aumento del 6,5% dei passeggeri-chilometri.

Le caratteristiche del servizio (percorso, fermate, orari e giorni di servizio) sono ampiamente descritte nel Messaggio al capitolo 2.2.2.

IL FINANZIAMENTO

Le basi legali che regolano il finanziamento degli oggetti descritti sono:

- la Legge sulle strade e
- la Legge sui trasporti pubblici.

Il finanziamento delle opere PPI, sesta fase, sarà regolato in funzione delle caratteristiche dell'intervento secondo la Legge sulle strade: la partecipazione del Cantone va da un minimo del 50% fino a un massimo dell'80%.

Il P+R provvisorio in zona Fornaci sarà finanziato nella misura del 60% dal Cantone (opera di PTL), pari a un importo di 3'240'000.- franchi, e del 40% dalla Città di Lugano, che sta anticipando tutta la realizzazione.

Il costo non coperto del servizio di trasporto pubblico sarà finanziato dal Cantone nella misura del 50% e dalla Città di Lugano per l'altro 50%. Il costo non coperto sarà calcolato sulla base della differenza tra i costi d'esercizio pianificati (995'000.- franchi/anno) e gli introiti effettivi a consuntivo.

CONCLUSIONI

- a) Questa Commissione giudica positiva l'esperienza avuta nell'ultimo decennio e quindi ritiene senz'altro valido lo strumento del Piano di pronto intervento. In effetti, sul territorio, si è osservato come la possibilità di tradurre aspettative comunali in realizzazioni eseguite in tempi brevi ha trovato ampia disponibilità e consenso da parte di tutti gli enti coinvolti. L'utilizzo di questo strumento nei contenuti proposti dal Consiglio di Stato va continuato, allo scopo di realizzare rapidamente misure volte a garantire la sicurezza e l'efficienza della mobilità pubblica, privata e lenta.
- b) La completazione della ristrutturazione dei servizi urbani del Luganese del 2002 con la realizzazione del P+R in zona Fornaci e la nuova linea di trasporto pubblico dallo stesso al centro città costituisce uno degli obiettivi prioritari del Piano regionale dei trasporti. Il servizio proposto rappresenta inoltre una misura fiancheggiatrice importante della galleria stradale Vedeggio-Cassarate. Infine, risponde pure ai principi postulati nella Legge sui trasporti pubblici, volti a rendere il trasporto pubblico più attrattivo ed efficiente.

* * * *

Con queste considerazioni, la Commissione della gestione e delle finanze invita il Gran Consiglio ad accettare il Messaggio in esame e i relativi decreti legislativi senza apportare alcuna modifica.

Per la Commissione gestione e finanze:

Bruno Lepori, relatore
Bacchetta-Cattori - Beltraminelli Bignasca - Bonoli - Croce - Ferrari M. Foletti - Lepori Colombo - Lombardi Lotti - Merlini - Robbiani