

Rapporto

numero

6179 R

data

19 maggio 2009

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio 18 febbraio 2009 concernente la richiesta di un credito quadro di fr. 18'200'000.- e di un credito di fr. 1'200'000.- per la progettazione definitiva delle misure del Piano della Viabilità del Polo luganese (PVP, comprendente le misure fiancheggiatrici alla messa in esercizio della Galleria Vedeggio-Cassarate) e per la realizzazione di quelle priorità A, e richiesta di un credito quadro di 6'500'000.- e di un credito complessivo di fr. 400'000.- per le misure di adattamento e potenziamento del trasporto pubblico del Luganese, nell'ambito del credito quadro di fr. 905'000'000.- del Piano dei trasporti del Luganese (PTL)

PVP - PIANO DELLA VIABILITÀ DEL POLO LUGANESE

Si tratta di un elemento decisivo ed essenziale della strategia del PTL (Piano dei trasporti del Luganese), perché in esso sono confluite le misure previste dalla Scheda di Piano Direttore 12.23.5 (Piani del traffico comunali e intercomunali), essenziale perché senza di esso, la Galleria del Vedeggio porterebbe alla viabilità di Lugano e dintorni, più problemi di quanti intende risolvere. La Galleria è in fase avanzata e si prevede la sua messa in funzione verso la metà dell'anno 2011. Il tempo pertanto stringe.

Questo Piano è stato approvato dalla CRTL (Commissione Regionale dei Trasporti del Luganese) nell'ottobre del 2008 e subito dopo nel novembre del medesimo anno dal Consiglio di Stato.

Il Messaggio in esame presenta la richiesta per la progettazione di tutte le misure del PVP (priorità A/B/C) nonché la realizzazione delle misure più urgenti, definite nella priorità A e necessarie, addirittura indispensabili, come già detto, al momento dell'apertura, fra due anni, della Galleria Vedeggio-Cassarate.

Il Piano della Viabilità è il frutto di un lungo lavoro coordinato dal Dipartimento del Territorio e dalla Commissione dei Trasporti del Luganese, in stretto contatto con ben 15 Comuni che si trovano all'interno della circonvallazione Omega, così è chiamato il territorio (vedi pag. 2 del Messaggio) sito tra i due svincoli dell'autostrada, Lugano-Nord e Lugano-Sud e della Galleria del Vedeggio. Si tratta dei Comuni di : Cadempino, Cadro, Canobbio, Collina d'Oro, Comano, Cureglia, Lamone, Lugano, Massagno, Muzzano, Paradiso, Porza, Savosa, Sorengo e Vezia.

Questo piano ha lo scopo di sviluppare e promuovere una nuova e più efficace mobilità all'interno del nuovo agglomerato urbano che deriva in sostanza dal PTL, introducendo misure organizzative e costruttive. Con il PVP si affrontano le problematiche viarie in modo innovativo, diverso dal passato, superando la componente puramente tecnica e funzionale, a vantaggio di una visione d'insieme del complesso, nella quale il contesto urbanistico e il rispetto ambientale assumono un ruolo fondamentale.

Le misure prestano particolare attenzione alla gestione coordinata della rete stradale attraverso un sistema di semafori, adattamenti infrastrutturali nonché una costante e precisa informazione all'utenza. Nel contempo ci sarà l'adattamento e il potenziamento dei servizi pubblici di allacciamento ai P+R, senza dimenticare il coordinamento con la mobilità lenta (percorsi ciclabili e mobilità pedonale), nonché dei posteggi con il già citato sistema informativo, le indicazioni delle tariffe, ecc.

Riassumendo i temi sono:

- moderazione e gestione del traffico
- traffico lento
- trasporti pubblici
- struttura degli insediamenti

I principi, che stanno alla base della nuova strategia del PVP, tendono a favorire un uso razionale delle risorse a disposizione, con la gestione della mobilità, usando strumenti sovra comunali multimodali, perseguendo, all'interno del territorio coinvolto, una ripartizione equilibrata dei vantaggi e degli svantaggi.

Viene pure ricercato un uso razionale dei mezzi di trasporto, ben descritti nel messaggio. Essi hanno il preciso intento di alleggerire il carico di veicoli, operando su:

- la **mobilità individuale motorizzata** segnatamente negli attuali accessi Nord e Sud, (Besso, Massagno, Paradiso) con lo scopo di eliminare gli ingorghi all'interno del Polo, allontanando il traffico di transito dal centro città e dai suoi quartieri intensamente abitati;
- i **trasporti pubblici**, favorendone l'attrattiva regionale e urbana, con una catena cadenzata e una rete coordinata e resa pubblica grazie a una costante ed efficace informazione;
- la **mobilità lenta**, con una rete facile e ben indicata per gli spostamenti a piedi o in bicicletta;
- i **posteggi**, con la loro promozione grazie a tempi e tariffe adeguate, nonché a una gestione ben coordinata.

Il tutto con l'integrazione degli aspetti urbanistici con il preciso obiettivo di qualificare, a misura di utilizzo da parte della popolazione, gli assi stradali e gli spazi pubblici.

La nuova Galleria Veduggio-Cassarate avrà una capacità di passaggio giornaliero di oltre 25'000. veicoli, nonché la potenzialità di spostare fino al 15% del traffico totale, del quale circa i tre quarti hanno origine e destinazione nel polo di Lugano. Grazie a una regolazione semaforica centralizzata, il traffico verrà dosato alle porte di accesso e negli incontri principali della rete viaria urbana. Con questo sistema si conta di ottenere una circolazione stradale più omogenea, nonché si persegue l'obiettivo di evitare, senza interruzione, il sovraccarico nei punti più critici, ventiquattro ore su ventiquattro.

IMPOSTAZIONE, ITER DECISIONALE

Detto del PVP e della strategia che persegue, l'impostazione del PVP è stata delegata ad una Direzione di progetto composta dalla Sezione della mobilità e della Sezione dello sviluppo territoriale, ambedue del Dipartimento del territorio, nonché dal segretario della Commissione Regionale dei trasporti del Luganese (CRTL).

Il PVP risulta contenuto in 13 schede di due categorie determinate e a una terza con due schede generali.

Nella prima categoria determinata:

le **schede comprensoriali**, nelle quali tutto il territorio è suddiviso in cinque comprensori con i relativi approfondimenti delle tematiche relative alla mobilità e al territorio.

Nella seconda categoria determinata:

le **schede settoriali** che sono preposte a sviluppare le molteplici discipline della mobilità per l'intero comprensorio del Polo.

Nella categoria generale si trovano:

- una **scheda introduttiva** che descrive strategia, obiettivi e approccio;
- una **scheda conclusiva** che riassume le misure operative e indica i costi e le modalità del loro finanziamento.

Ci sono poi i "**tavoli politici**" che comprendono gli enti interessati e in particolare il DT, i Comuni e la CRTL . Il dichiarato scopo è quello di trovare misure condivise.

Per le schede settoriali si fa capo a degli specialisti, mentre per quelle comprensoriali ci si basa sulla collaborazione di urbanisti e ingegneri del traffico.

L'iter decisionale ha previsto una **fase A** che si è sviluppata nel 2002-2003, mentre la **fase B** si è recentemente conclusa ed è durata dal 2003 al 2008 . In questa fase c'è stata la consultazione dei Comuni nel 2005, mentre a fine 2007 è stato messo in consultazione il dossier finale del PVP da parte della CRTL, e nel novembre del 2008 quella del Consiglio di Stato.

ASPETTI FINANZIARI

Le misure del PVP rientrano negli interventi del PTL solo per quel che riguarda le infrastrutture a favore del trasporto pubblico. Tutte le altre opere saranno finanziate con un credito quadro oggetto del decreto legislativo allegato al messaggio di 18,2 milioni per la realizzazione delle opere di priorità A e 1,2 milioni per la progettazione.

È bene ricordare che il PVP verrà realizzato in stretta collaborazione tra il Cantone ed i comuni del Polo che traggono beneficio dall'intervento, che si assumeranno una parte importante dei costi come si evince dalla tabella sottostante:

Tipologia di intervento		Base	Suddivisione Cantone/Comuni	
1	Interventi su strade cantonali (esclusi interventi per trasporto pubblico)	- Art. 13 Legge cantonale sulle strade (LStr): i Comuni possono essere chiamati a contribuire alle spese fino ad un massimo del 50% - Prassi: PPI	50%	50%
2	Interventi per il trasporto pubblico di interesse cantonale (corsie bus, fermate, telematica) ¹	- Finanziamento con crediti di PTL, analogamente al credito 10.5 Mio fr del 1997. - Legge cantonale sui trasporti pubblici (LTP)	85%	15%
3	Semafori / Telematica stradale	- Strade cantonali: art. 29 LStr, il Cantone partecipa fino al massimo al 50% - Strade comunali: art. 23 e 30 LTP, suddivisione 50%/50% qualora vi siano linee di trasporto pubblico d'interesse cantonale	50%	50%
4	Percorso ciclabile cantonale	- Art. 29 LStr. - Prassi relativa ai percorsi cantonali e regionali	70%	30%
5	Percorsi ciclabili regionali	- Art. 29 LStr. - Prassi relativa ai percorsi cantonali e regionali	15%	85%

¹Indipendentemente se su strada cantonale o comunale.

A pagina 17 del messaggio si evince che per le opere di priorità A (ca. 40 milioni) la spesa verrà suddivisa grossomodo alla pari tra Cantone e Comuni (20 milioni a testa)

A titolo d'esempio dell'onere a carico dei comuni a seguito della ripartizione illustrata, si cita l'impegno della Città di Lugano che per le sole opere di PVP parteciperà con quasi 11 milioni di franchi.

Anche la Confederazione parteciperà alla realizzazione del PVP con ca. 13 milioni di franchi sul totale (priorità A,B,C) di ca. 60 milioni.

Come evidenziato dal messaggio questi contributi NON sono stati ancora considerati in quanto formalmente non ancora decisi.

ASPETTI TECNICO REALIZZATIVI

L'allestimento del PVP ha richiesto uno sforzo notevole di concertazione tra comuni (e per essi la commissione regionale dei trasporti) ed il Cantone.

L'approvazione del piano da parte del Consiglio di Stato ha potuto avvenire solo alla fine del 2008 e subito ha fatto seguito questo messaggio.

Il tempo a disposizione per la realizzazione delle opere è quindi molto limitato, 2 anni al massimo.

Per questo motivo è necessaria la massima coordinazione tra il Dipartimento del territorio con le due divisioni Sviluppo territoriale e mobilità (sezione della mobilità), responsabile del progetto di massima, la Divisione delle costruzioni, responsabile dell'esecuzione delle opere ed i comuni, in particolare la città di Lugano in quanto gran parte delle opere sono sul territorio cittadino, a cui verranno affidati per competenza di conduzione alcune opere importanti, soprattutto sistemazioni stradali (via Ciani, via Trevano, via Ceresio via delle Scuole a Pregassona e Viganello) gli impianti semaforici, la segnaletica, come da tabella a pagina 15 e 16 del messaggio.

Per questo motivo un'apposita Task force formata da rappresentanti di Cantone e comuni interessati seguirà passo per passo i lavori di realizzazione ed un project manager sarà responsabile del controllo dell'avanzamento dei progetti e del rispetto dei costi e dei tempi.

I numerosi cantieri che verranno aperti per realizzare le opere di PVP causeranno inevitabilmente dei disagi in particolare alla circolazione stradale all'interno dell'agglomerato di Lugano.

Per questo motivo sarà molto importante predisporre per tempo un'adeguata informazione alla popolazione ed un'apposita segnaletica di cantiere, nonché favorire l'utilizzazione dei mezzi pubblici, soprattutto nei momenti più critici com'è stato il caso nell'ambito dei lavori sull'autostrada tra Melide e Bissone.

Il Consiglio di Stato ha risposto, in maniera ritenuta esaustiva da tutti i membri della Commissione, a una serie di domande presentate dal PS. Per informazione del Parlamento, esse vengono allegate al presente rapporto.

CONCLUSIONI

Il Consiglio di Stato ricorda che i crediti richiesti dal Messaggio sono coerenti con quanto previsto dal Piano Finanziario.

La Commissione della gestione richiama, per terminare, che il PVP rappresenta la premessa indispensabile per una nuova e più efficace mobilità all'interno del Luganese e risponde agli obiettivi d'ordine territoriale, urbanistico ed ambientale, definiti dal Piano Direttore e dal Piano del risanamento dell'aria del Luganese.

Il programma degli interventi è indispensabile e urgente per assicurare il successo delle opere in corso e segnatamente, come già detto all'inizio, in vista della apertura della Galleria del Vedeggio che abbisogna di uno sbocco adeguato per svolgere il compito per il quale è stata voluta e sarà presto completata.

L'esecuzione dei lavori in un lasso di tempo così breve (ca. 2 anni) ed in un momento così difficile per l'economia porterà dei benefici anticiclici importanti.

* * * * *

Detto questo si chiede al Gran Consiglio di dare luce verde ai crediti previsti e contenuti nel Decreto legislativo allegato al Messaggio n. 6179.

Per la Commissione gestione e finanze:

Tullio Righinetti e Paolo Beltraminelli, relatori

Bacchetta-Cattori - Bertoli - Bobbià -

Celio - Foletti - Ghisletta R. - Jelmini -

Lurati - Merlini - Pinoja - Regazzi - Vitta

Allegate: Risposte CdS alle domande del Gruppo PS