



Rapporto di maggioranza della Commissione della Gestione del Comune di Capriasca, Messaggio municipale n. 14/2014, concernente la richiesta di un credito di fr. 4'514'400.00 per la partecipazione alle spese di finanziamento del PTL / PAL per il periodo 2014 – 2033.

Signor Presidente,

signore e signori Consiglieri comunali,

la Commissione della Gestione ha esaminato a più riprese il Messaggio municipale no. 14/2014 relativo al finanziamento del Piano dei trasporti del Luganese.

Il messaggio in discussione era stato già oggetto di un rapporto favorevole, datato 01.12.2014, della presente commissione. A seguito dell'uscita della pubblicazione 'Un programma sostenibile per lo sviluppo dell'agglomerato luganese, Lugano, Cittadini per il territorio del Luganese e ATA, 2014', diversi dei firmatari del suddetto rapporto hanno però cambiato opinione riguardo al progetto PTL / PAL2 e durante la seduta del Consiglio Comunale del 15.12.2014 è stato richiesto e approvato il rinvio del MM 14/2014 al Municipio, con la richiesta che anche la Commissione dell'edilizia ed opere pubbliche fosse portata ad esprimersi in materia. Lo scopo del rinvio era di permettere un maggior approfondimento della tematica. In particolare, in seguito, sono stati organizzati due incontri informativi, uno il 3.02.2015 con il signor Bruschetti, presidente della Commissione Regionale dei Trasporti del Luganese, che ha esposto i vantaggi del PTL PAL2. In seguito, in data 13.04.2015 è stato organizzato un incontro con il signor Marco Sailer, co-autore della citata pubblicazione, che ha mosso invece diverse critiche all'ingente progetto in discussione. Ringraziamo i relatori per la loro disponibilità.

Nel frattempo, la maggioranza dei Comuni si è espressa riguardo al PTL PAL2, in particolare il Comune di Lugano, quello che contribuirebbe in maniera preponderante ai finanziamenti del progetto, si è detto favorevole. In seguito a tale decisione è stato poi lanciato un referendum, con la rispettiva raccolta di sufficienti firme entro i termini prestabiliti. I cittadini del Comune di Lugano saranno quindi chiamati a votare su questo importante progetto.

La maggioranza della Commissione della Gestione ha quindi avuto modo di studiare e maturare gli elementi per esprimersi come segue.

Qui di seguito sono riportate alcune considerazioni legate al progetto del Piano dei trasporti del Luganese (PTL) / Programma d'agglomerato del Luganese di seconda generazione (PAL2), anche in base al rapporto di minoranza della Commissione della Gestione del Comune di Lugano.

Premessa

Il MM 14/2014 riguarda l'adesione a un programma di opere per la mobilità dell'agglomerato luganese che comporta spese per un totale di 629.2 milioni di franchi, che sarebbero realizzate nei prossimi 3 lustri (2016-2029) e il cui finanziamento sarebbe spalmato su 20 anni (2014-2033).

L'enorme spesa è così finanziata:

- forse 115.2 milioni di franchi (18,3%) dalla Confederazione (i sussidi della CH accertati ammontano a 43,6 milioni di franchi, il resto, 71.6 mio, sono promesse incerte);
- 298.0 milioni di franchi (47,4%) dal Cantone;
- 216.0 milioni di franchi (34,3%) dai Comuni
- 629.2 milioni di franchi in totale.

L'impegno finanziario complessivo previsto per i Comuni è di 216 milioni di franchi, da versare in venti (20) rate annuali di 10.8 milioni di franchi, dal 2014 al 2033.



In realtà, il computo delle spese e la richiesta di credito non sono complete. Per realizzare la rete del tram luganese (tratte Lugano-Bioggio-Manno) nel Messaggio Municipale vengono **richiesti 218.6 milioni di franchi, ma l'opera ne costerebbe circa 276 milioni** (secondo la scheda 1.1 del PAL2); mancherebbero quindi circa 57 milioni di franchi. Le opere di cui la realizzazione è prevista nei prossimi 15 anni non sono dunque finanziate interamente nel ventennio considerato: le spese totali ammonterebbero a circa 686 milioni di franchi, non a 630 milioni, come indicato nel MM.

Questa richiesta corrisponde alla seconda fase della realizzazione del PTL ed è stata elaborata all'interno del progetto denominato PAL 2 (programma dell'agglomerato luganese di seconda generazione). Nel 2011 i Comuni del Luganese hanno versato l'ultima rata del contributo per la realizzazione della prima fase del Piano dei trasporti del Luganese (PTL), che essi avevano approvato negli anni 1999/2000. Con una partecipazione di 75 milioni di franchi, su un investimento complessivo di 514,8 milioni di franchi, essi avevano contribuito, tra le altre cose, al potenziamento della ferrovia Lugano Ponte Tresa, alla riorganizzazione globale dei trasporti pubblici su gomma, alla realizzazione della galleria Vedeggio-Cassarate, che ne è costata 372.5 milioni di franchi e alla riorganizzazione viaria del Polo di Lugano, il PVP. In quella fase i comuni del Luganese sono stati chiamati a partecipare con meno del 15% dell'importo totale.

La seconda fase attuativa del PTL – oggetto di questo messaggio – è un complesso di opere, la cui portata è probabilmente superiore a quella del primo pacchetto. Riassuntivamente, esso comprende:

- La tappa prioritaria della rete tram-treno del Luganese e la messa in atto della riorganizzazione viaria del Basso Vedeggio;
- Idealmente a cavallo tra le due opere, i nodi intermodali di Molinazzo di Bioggio, di Cornaredo e il P+R di Lamone-Cadempino, supposti snodi tra le differenti modalità di trasporto;
- La continuazione e la conclusione di alcune realizzazioni in parte già compiute o in cantiere, come la viabilità definitiva del Quartiere di Cornaredo, la riorganizzazione del comparto della stazione FFS di Lugano e le ultime opere legate al PVP;
- Alcune opere più puntuali come la viabilità del Pian Scairolo e le opere per la messa in sicurezza del Vedeggio e del Basso Malcantone.

Per questa seconda fase il contributo chiesto ai Comuni passa dal 15% al 34,3%. Questo aumento della quota richiesta ai Comuni è principalmente dovuto alla **scarsa valutazione della qualità del progetto da parte della Confederazione e alla sua conseguente mancata adesione.**

Molti elementi del Piano non hanno infatti raccolto il suo consenso oppure sono stati criticati e quindi sono poco sussidiati dall'Autorità federale. Per esempio, la **circonvallazione di Agno e Bioggio** (133.7 milioni di franchi) **è stata giudicata insufficiente e non sussidiata per nulla**, il **progetto Tram/Treno** (218.6 milioni di franchi) **è criticato**, accettato solo in minima parte nella fase A (tratta Bioggio-Manno) e sussidiato solo per il 35%. Le **altre opere**: viabilità definitiva di Cornaredo, viabilità del Pian Scairolo, nodi intermodali di Cornaredo, di Molinazzo e di Lamone **non sono sussidiate** per nulla dalla Confederazione. L'operazione di raccolta dei sussidi federali è stata scarsa, perché i progetti presentati sono stati considerati non convincenti.

Per esprimersi nel merito del MM in oggetto, ci si è dunque anche basati sul documento "Programma d'agglomerato Luganese di 2a generazione, Rapporto d'esame della Confederazione Svizzera", del 26.02.2014, N. registrazione/dossier: M226-0006.



Adozione di programmi di agglomerato

La convenzione che regola l'adozione del programma d'agglomerato e lo stanziamento dei fondi richiede che tutti i comuni coinvolti diano il loro assenso.

Il programma d'agglomerato è uno strumento di pianificazione e gestione che permette agli agglomerati di affrontare le loro molteplici sfide in modo coordinato, efficace ed efficiente e di svilupparsi conformemente ai principi della sostenibilità. I programmi di agglomerato promossi dalla Confederazione sono finanziati attraverso il Fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato; il suo impiego è basato su una visione globale dei trasporti che (LFIT art. 4 cpv. 2):

- **Includa tutti i modi e i mezzi di trasporto, considerandone vantaggi e svantaggi;**
- **Dia la priorità ad alternative efficaci piuttosto che a nuove infrastrutture;**
- **Tenga conto della capacità di finanziamento a lungo termine e della situazione finanziaria dell'ente pubblico;**
- **Includa il coordinamento con lo sviluppo degli insediamenti e la protezione dell'ambiente;**
- **Miri a tener conto in modo adeguato di tutte le parti del Paese.**

Il programma d'agglomerato svolge una duplice funzione:

- Per la struttura di collaborazione e gli enti territoriali interessati rappresenta uno strumento di coordinamento e gestione delle politiche settoriali «traffico» ed «evoluzione degli insediamenti»;
- Sul piano formale costituisce lo strumento con il quale gli enti responsabili presentano alla Confederazione una domanda di sovvenzionamento delle loro infrastrutture di trasporto.

È quindi evidente la **stretta relazione tra il programma di investimenti infrastrutturali per il traffico privato e pubblico e una politica tesa a influenzare l'evoluzione degli insediamenti**. Gli obiettivi di questa politica sono chiaramente espressi nel documento dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, **Concezione per lo sviluppo centripeto degli insediamenti**, pag. 5, 2010, che chiarisce il concetto di «sviluppo centripeto degli insediamenti». L'importanza della relazione tra il programma di investimenti infrastrutturali e una politica per l'evoluzione degli insediamenti risulta chiara dai «criteri di efficacia (CE)» adottati per la concessione delle sovvenzioni federali:

- **CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto.** Nell'ordine: (i) miglioramento del traffico pedonale e ciclistico, (ii) del sistema di trasporto pubblico, (iii) della rete stradale ecc.
- **CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti.** Nell'ordine: (i) concentrazione dei posti di lavoro e della popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti, (ii) riduzione della dispersione insediativa, (iii) miglioramento della qualità degli spazi pubblici.
- **CE3: aumento della sicurezza del traffico.**
- **CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse.** Nell'ordine: (i) riduzione delle emissioni atmosferiche e delle emissioni di CO₂, (ii) delle emissioni foniche, (iii) del consumo di superficie e valorizzazione dei paesaggi e degli spazi naturali.

Il meccanismo di funzionamento del fondo infrastrutturale della Confederazione per gli agglomerati è interessante e, sembra, non ancora ben compreso da chi è chiamato a preparare le proposte: le sovvenzioni riguardano gli investimenti infrastrutturali per il traffico, ma i **criteri per ottenerli riguardano misure di carattere pianificatorio e obiettivi di qualità non legati alla logica delle infrastrutture**. Non si tratta cioè di valutare se una nuova strada risolve problemi puntuali di traffico, ma se sia coerente con una politica degli insediamenti, che vuole evitare la dispersione abitativa e non sia in concorrenza con gli investimenti per il trasporto pubblico ecc.



La valutazione della Confederazione per le proposte luganesi del PAL1 era risultata molto negativa: «La strategia globale di sviluppo urbano sui vari assi del sistema tram-treno e la coerenza globale degli interventi sulle reti di trasporto restano tuttora parziali. La realizzazione della strategia dello sviluppo degli insediamenti non è sufficientemente concreta. Il progetto, ad esempio, non contempla criteri di localizzazione per i grandi generatori di traffico o misure all'interno o fuori del perimetro dell'agglomerato per garantire la concentrazione dello sviluppo nelle aree strategiche ben servite dai trasporti pubblici.»

Non è quindi comprensibile come il **PAL2 si sia limitato ancora a proporre un piano viario, integrato dal progetto tram, senza però nessun elemento di politica degli insediamenti.** I modelli di sviluppo presentati nella precedente consultazione sul PAL2 parlano invece, per il periodo 2007- 2025, di una crescita del numero di abitanti e dei posti di lavoro in quasi tutte le aree funzionali dell'agglomerato.

Si nota invece uno spostamento dal «Polo» («Città bassa») verso aree «suburbane» e addirittura «periurbane». La crescita della popolazione è molto alta in tutte le aree funzionali, specialmente quelle «suburbane» (23%-37%, tranne «Brè» 10%) e quelle «periurbane» (19%-30%). Non si è notato cioè **nessuno sforzo di indirizzare in modo centripeto la crescita degli insediamenti e delle attività economiche;** anzi questa crescita è proposta, come in passato, in modo tendenzialmente diffuso, slegata dalla presenza di trasporto pubblico e quindi affidata a un'ulteriore crescita del trasporto individuale motorizzato.

L'assenza, anche nel PAL2, di elementi chiari di una politica di evoluzione centripeta degli insediamenti, di coordinamento degli insediamenti e dei grandi attrattori di traffico con i servizi di trasporto pubblico e la presenza di varie misure tese a favorire il trasporto individuale motorizzato in concorrenza con il trasporto pubblico sono elementi già messi in evidenza da chi si era espresso criticamente sulle proposte del PAL2.

Il parere negativo della Confederazione e altri aspetti critici

Il PAL 2 nella graduatoria dell'utilità è inferiore a tutti gli altri PA ticinesi. **Ha raccolto il 35% di sussidio perché questa aliquota è quella minima per la categoria di progetti "costi medi" in cui si situa il PAL 2.** I contributi federali sono ridotti, in quanto i progetti presentati non erano convincenti. Due le scelte particolarmente criticate:

Il voto attribuito dalla Confederazione al PAL2 è di 4 punti su 12, cioè appena sufficiente. Il PAL 2 si era autogiudicato meritorio di 8 punti (rapporto PAL 2, pag. 159). Nella prima tornata dell'esame della Confederazione al PAL 2 era stato concesso solo il sussidio per la mobilità lenta (vedi rapporto DATEC per la consultazione, giugno 2013).

Solo dopo che il Cantone aveva insistito vi è stato aggiunto il tratto di tram Bioggio-Manno.

In particolare, le conseguenze di tale valutazione sono le seguenti:

- la circonvallazione di Agno non sarà sussidiata;
- il tram luganese è sussidiato solo nel tratto Bioggio-Manno (1.9 Km, costo 72.2 milioni di franchi, sussidio 35% pari a fr. 25 milioni). La navetta in galleria da Bioggio a Lugano è rimandata a dopo il 2019, nell'ambito dei Programmi d'agglomerato di terza generazione (PAL III).

Nel Rapporto d'esame della Confederazione sul PAL II, le critiche abbondano e sono severe (citazioni dal Rapporto):

“La strategia di sviluppo dell'agglomerato non è convincente.”

“L'efficacia della strategia globale del sistema di trasporti nell'agglomerato è messa in discussione.”

“Il programma non propone misure restrittive specifiche all'agglomerato per contenere lo sviluppo degli insediamenti nelle zone urbane con un forte potenziale, ma ubicate nella zona periurbana e non ben servite dai trasporti pubblici. **La strategia di sviluppo centripeto dell'agglomerato non**



è dunque convincente e il rischio di dispersione degli insediamenti rimane molto alto. ” (pag. 6)

“Gli effetti del programma d’agglomerato sui parametri ambientali sono dunque limitati. Il PAL2 non avrà quindi ricadute positive sul consumo di superfici rispetto alla tendenza fin qui manifestatasi da un lato, la realizzazione di nuove infrastrutture consumerà superfici e, dall’altro, la mancanza di una strategia integrata paesaggio – insediamenti non consente di contenere e di concentrare lo sviluppo degli insediamenti. ” (pag. 6)

“Considerata l’entità dei problemi di traffico sulla rete stradale, il PAL2 non propone misure che impediscano un deterioramento dei livelli di congestione facendo leva sulla gestione dei flussi sull’intero perimetro dell’agglomerato o su altri provvedimenti in grado di influenzare la domanda e la scelta del vettore. Vi è il rischio che peggiorino l’accessibilità per il traffico motorizzato privato e le condizioni di circolazione per i bus. L’efficacia della strategia globale del sistema di trasporti nell’agglomerato è dunque messa in discussione. ” (pag. 10-11)

Le due scelte particolarmente criticate dalla Confederazione sono la circonvallazione di Agno e Bioggio e, meno, la rete tram.

La circonvallazione di Agno e Bioggio (133,7 milioni di franchi).
(Vedi il Rapporto d’esame della Confederazione sul PAL II, pp. 19-20.)

La Confederazione si dice consapevole degli effetti negativi legati ai volumi di traffico attraverso Bioggio e Agno ma considera che il rapporto costi-benefici della circonvallazione sia insufficiente. Essa “reputa che la soluzione proposta possa entrare in concorrenza e rimettere in discussione la redditività degli investimenti previsti per la realizzazione del collegamento tram-treno.” La Confederazione precisa poi che:

“L’efficacia di questa misura viene quindi considerata insufficiente per le seguenti ragioni”, che sono qui sintetizzate:

- “la misura non si inserisce nella concezione globale del programma d’agglomerato”;
- “Presenta il rischio di un trasferimento dai trasporti pubblici al traffico motorizzato privato”;
- “Le misure di accompagnamento (...) devono essere maggiormente garantite”;
- “Per queste ragioni, la Confederazione stabilisce che l’agglomerato deve dare una priorità maggiore allo sviluppo della linea tram-treno, proponendo nel contempo misure di gestione del traffico e dei posteggi”;
- “L’opportunità di realizzare una strada di circonvallazione dovrà essere riesaminata”.

Se si vorrà tornare a chiedere la partecipazione della Confederazione, allora si dovrà cambiare strategia: dovrà essere presentata una soluzione prettamente locale con un elevato grado di utilità e benefici e rispettosa delle aree paesaggistiche. Con queste premesse è possibile, e anche probabile, che la Confederazione riveda il suo atteggiamento negativo.

La rete tram (218,6 milioni di fr.)
(Vedi il Rapporto d’esame della Confederazione sul PAL II, pag. 7 e pp. 18-19.)

Come menzionato, benché nel credito quadro siano richiesti 218,6 milioni di fr., il costo delle due tratte considerate è più elevato: 276 milioni di franchi in tutto, di cui 204 milioni per la tratta Lugano-Bioggio, e 72 milioni per la Bioggio-Manno.

Nella sua valutazione, la Confederazione distingue la tratta Bioggio-Manno, che sarebbe pronta per essere realizzata e finanziata nel quadriennio 2015-2018 (Lista A della Confederazione, asse S-N della tappa prioritaria PMax nella figura), e la tratta Lugano-Bioggio (Lista B della Confederazione,



asse E-O della tappa prioritaria PMax nella figura), non finanziata nell'ambito del PAL II ma rinviata al PAL III, dal 2019.

A proposito delle misure relegate nella lista B (in questo caso, rete tram Lugano-Bioggio), la Confederazione osserva quanto segue (Rapporto d'esame, Febbraio 2014, pag. 7):

- "Non sono ancora pronte per essere realizzate e finanziate";
- "Sarà necessario ottimizzarne il rapporto costi/benefici";
- "Il cofinanziamento di queste misure da parte della Confederazione non è garantito";
- "Gli agglomerati saranno tenuti a sottoporre nuovamente queste misure all'esame della Confederazione nell'ambito dei programmi d'agglomerato di 3a generazione".

La Confederazione precisa poi (pagg. 18-19) che, per il **tram Lugano-Bioggio**, "il rapporto costi/benefici è sufficiente", ma "l'efficacia di questa misura è meno elevata di quelle simili presenti in altri programmi d'agglomerato" e, quindi, "la Confederazione intravede un potenziale di ottimizzazione della misura", in particolare sui punti seguenti:

Collegamento della nuova linea con il traffico ferroviario regionale e nazionale;

- Scadenario a tappe dei diversi assi, in particolare dell'asse Centro-Cornaredo per il quale l'agglomerato riconosce un potenziale d'utilizzazione importante;
- Coordinamento della linea con la rete bus e il traffico lento;
- Esame di soluzioni alternative per i collegamenti Bioggio – Lugano FFS e Lugano FFS – Lugano Centro;
- Esame dell'influenza (domanda) concernente la realizzazione della prima tappa Ponte Tresa-Bioggio/Bioggio-Manno sulla base delle modalità relative alle questioni di capacità della seconda tappa.

Bisogna anche notare che questo progetto comporterebbe la **soppressione della tratta Bioggio-Stazione FFS Lugano della linea FLP Lugano-Ponte Tresa**, benché essa sia essenziale per la "cintura del Vedeggio", sia utile, funzioni bene e assicuri relazioni fondamentali con i treni.

Non è saggio eliminare una ferrovia esistente per sostituirla con un servizio molto costoso e per il quale il rapporto costi-benefici non sembrerebbe ottimale.

Il progetto di nuovo tram del luganese è considerato costoso per un limitato aumento dell'utenza. A opera terminata, **sul tram si avranno 700 passeggeri in più rispetto alla linea FLP esistente** (fonte Dipartimento del Territorio). Il rapporto d'uso dei trasporti pubblici non verrebbe – come detto sotto modificato.

Altre criticità

Oltre alle due opere (circonvallazione e tram) su cui si è espressa la Confederazione, sono da menzionare le seguenti altre osservazioni critiche relative ad opere del pacchetto che si vorrebbe far avallare dal CC.

- **Politica dei posteggi:** si prevede di sostituire i posteggi urbani di lunga durata con quelli a breve durata (favorendo quindi i movimenti veicolari). La richiesta della Confederazione era che, a fronte della realizzazione di P&R periferici, fossero soppressi posteggi urbani in egual numero, non che fossero trasformati in posteggi a tempo limitato. In questa maniera la richiesta non è stata rispettata, permettendo un aumento del numero globale di posteggi urbani e contribuendo ad accentuare la congestione stradale.
- **Nodo intermodale di Molinazzo:** è un posteggio di interscambio che i comuni non vogliono, perché contribuisce a caricare ulteriormente le già saturate arterie locali. I posteggi vanno collocati in modo decentrato, là dove ha origine il traffico pendolare, non a metà strada fra i luoghi d'abitazione e la città. La Confederazione, nel suo esame del PAL II, non lo menziona



neppure, forse perché legato alla realizzazione della tratta Lugano-Bioggio del tram che essa forse considererà, se ottimizzata, nell'ambito del PAL di terza generazione.

- **Viabilità Pian Scairolo:** sono previsti investimenti di 29 milioni di franchi e si gettano le basi per altre grandi spese stradali (svincolo autostradale, strada di gronda, raddoppio dell'autostrada tra Lugano sud e Mendrisio). Questi investimenti non sono maturi. Il rapporto d'esame federale sul PAL2 (pag. 17) dice che per questa opera l'agglomerato non ha neppure presentato una domanda di cofinanziamento. Il prospettato sviluppo massiccio di questo quartiere periferico contraddice le indicazioni della Legge federale sulla pianificazione del territorio (Art. 3, cpv 3a LPT), recentemente adottata dal popolo, che prescrivono di pianificare gli insediamenti "in luoghi dotati di una rete adeguata i trasporti pubblici".

Osserviamo inoltre che:

- Le altre opere previste nel pacchetto in esame non sono sussidiate dalla Confederazione: viabilità definitiva di Cornaredo, viabilità del Pian Scairolo, nodi intermodali di Cornaredo, di Molinazzo e di Lamone;
- L'opera denominata "assi di penetrazione Massagno, Paradiso e Savosa (PVP fasi B/C)" (costo lordo 24,6 milioni di franchi) non è neppure menzionata nell'esame federale del PAL;
- Nella conclusione del rapporto d'esame sul PAL2, la Confederazione sottolinea che, in vista del PAL3: "il riesame e l'ulteriore sviluppo della strategia globale dei trasporti, nonché le diverse tappe del progetto chiave "Rete tram Lugano-Bioggio-Manno" assumono a riguardo un significato fondamentale" (Rapporto, pag. 23).

Con più di mezzo miliardo di investimenti a carico dei Comuni e del Cantone, con una incidenza comunale (34.3%) molto più forte della tornata precedente (15%), ci si aspetterebbero grandi benefici. Invece, nel rapporto PAL2 viene riportato che dopo aver speso una tale somma alcuni dei risultati sarebbero i seguenti:

- il traffico sulle strade sarà congestionato anche più di prima (PAL2 pag. 81);
- il rapporto d'uso dei trasporti pubblici resterà immutato: un viaggio con i trasporti pubblici contro nove viaggi con l'automobile (PAL2 pag. 155);
- nessun percettibile miglioramento dell'inquinamento atmosferico;
- nessun freno alla corrosione del paesaggio;
- mancanza di un freno alla dispersione degli insediamenti sul territorio.

È questo un punto decisivo per la nostra valutazione: il traffico prefigurato per il 2025-30 (dopo aver speso 600 e passa milioni di franchi) significa la paralisi della viabilità urbana durante estesi periodi della giornata. Perché i volumi pronosticati sull'autostrada, segnatamente sulla circonvallazione autostradale, a Lugano Sud e a Lugano Nord, nella galleria Vedeggio-Cassarate e a Manno, superano largamente la capacità delle arterie, per cui il traffico, lì impedito, si riverserà sulle strade urbane, ampliando e intensificando il fenomeno di intasamento, che si rileva già oggi. Un simile risultato avrebbe dovuto consigliare di rifare l'esercizio dall'inizio.

Il rapporto d'uso dei trasporti pubblici resterà immutato: come detto, un viaggio con i trasporti pubblici contro nove viaggi con l'automobile (PAL2 pag. 155).

Le opere condivise, quali le misure a favore dei pedoni e delle biciclette, sono state regolate a parte, e possono essere realizzate separatamente. Infatti, le piste ciclabili rientrano in un piano di finanziamento ad hoc a parte e non nel PTL / PAL2 (vedi punto 2.2 a pag. 13 del MM). Quindi, la realizzazione della pista ciclabile Tesserete-Canobbio non verrebbe compromessa. Il Dipartimento del Territorio l'ha già inserita fra i progetti di prossima realizzazione.



Anche altre opere (Cornaredo, stazione di Lugano), se necessario, potrebbero essere realizzate secondo la vecchia convenzione ancora in vigore. Invece, le nuove opere (tram, circonvallazione di Agno, viabilità Pian Scairolo), tutte in un modo o nell'altro controverse e senza nessuna assicurazione di contributi federali, **potrebbero attendere il prossimo PAL3**. In questo modo si avrebbe il tempo di mettere a punto i progetti, di approfondire la valutazione dei benefici e di acquisire un miglior giudizio da parte della Confederazione e di conseguenza maggiori sussidi.

Il Comune di Capriasca riceve diversi contributi da altri comuni (perequazione) e volentieri si darebbe un contributo a progetti, che portino comprovati vantaggi alla viabilità delle zone limitrofe, anche se la Capriasca non ne fosse particolarmente toccata. In questo caso, però, si ritiene che le criticità sopra esposte siano troppo importanti per approvare e sostenere un tale progetto.

In conclusione, ritenuto quanto precede, la Commissione della Gestione invita il lodevole Consiglio Comunale a non voler accogliere la richiesta di un credito di fr. 4'514'400.00 per la partecipazione alle spese di finanziamento del PTL / PAL per il periodo 2014 - 2033 come presentata nel MM 14/2014.

Tesserete, 2 settembre 2015

La Commissione della gestione

Gianantonio Baffelli (*Presidente*)

Remo Canonica

Mathieu Moggi

Marco Quadri

Manuela Varini (*Relatrice*)