



COMUNE DI SORENGO

MUNICIPIO

Risposta all'interpellanza dell'on. Pallich e cofirmatari "sul traffico di transito e parassitario sul territorio di Sorengo" e all'interrogazione sul trasporto pubblico dell'on. Zeli e cofirmatari

Onorevole signora Zeli,
onorevole signor Pallich,
onorevoli Signore e Signori,

durante la sessione del Consiglio comunale del 30 maggio u.s. sono stati presentati i due atti sopra indicati.

In considerazione della stretta correlazione esistente tra il traffico in generale ed il trasporto pubblico, per economia procedurale il Municipio ritiene di poter evadere entrambi gli atti parlamentari con una risposta unica.

Dato l'interesse generale della tematica e del carattere articolato sia delle richieste che del presente testo, come già avvenuto in precedenti occasioni, gli atti vengono evasi nella forma dell'interrogazione scritta con diramazione della risposta a tutti i membri del Legislativo.

I temi legati alla circolazione sono ricorrenti non solo a Sorengo ma oseremmo dire in tutto il mondo occidentale.

A titolo introduttivo non possiamo che ribadire quanto ripetutamente osservato in occasione di precedenti interpellanze e interrogazioni sull'argomento.

Il traffico veicolare costituisce un tema che varca di gran lunga i confini comunali, al più nella nostra situazione di comune urbano con un territorio modesto incastonato nel più importante agglomerato del cantone Ticino.

Le tematiche relative al traffico e più in generale alla mobilità, per loro natura, richiedono una visione regionale e facoltà di coordinamento e mediazione tra i diversi enti pubblici coinvolti, requisiti che un solo piccolo Comune non è in grado di possedere.

Com'è noto questo ruolo è, nel settore specifico, stato affidato alla Commissione Regionale dei Trasporti del Luganese (in seguito CRTL) che, al fine di esaminare puntualmente le diverse tematiche settoriali, ha suddiviso il territorio in cinque comprensori entro i quali si sviluppa lo studio della viabilità.

L'attività della CRTL si inserisce nel quadro della politica federale degli agglomerati, introdotta nel 2001, con l'obiettivo di garantire un efficace coordinamento fra lo sviluppo dei trasporti, del paesaggio e degli insediamenti al fine di limitare la dispersione di questi ultimi, ridurre la pressione sugli spazi ad elevato contenuto naturalistico e paesaggistico e contenere il sovraccarico delle infrastrutture dei trasporti.

I Cantoni sono chiamati ad analizzare le situazioni dei vari agglomerati con lo sviluppo dei cosiddetti "programmi di agglomerato" (PA) la cui analisi a livello federale è finalizzata allo stanziamento di importanti partecipazioni finanziarie da parte della Confederazione.

Alla prima generazione (2007) il Ticino si è presentato con i due agglomerati del Sottoceneri Luganese e Mendrisiotto - cui hanno fatto seguito, nel 2011, i Programmi di agglomerato di seconda generazione (PA2), estesi per la prima volta anche a Bellinzonese e Locarnese. Le misure proposte nei programmi di agglomerato si inseriscono bene nella strategia cantonale per la gestione della mobilità, che punta in particolare a modernizzare le reti dei servizi pubblici regionali, a rilanciare i percorsi ciclabili e pedonali, a dare maggiore sicurezza alla circolazione stradale e a promuovere la mobilità aziendale.

La terza generazione, elaborata per i quattro agglomerati ticinesi a partire dal 2014, conferma l'obiettivo di uno sviluppo centripeto degli insediamenti coordinato con le infrastrutture dei trasporti. Essa aggiorna e completa le proposte dei programmi precedenti e affronta i punti critici sollevati dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) nella valutazione dei PA2.

Tutti gli agglomerati perseguono lo sviluppo insediativo delle aree centrali, in particolare nei comparti delle stazioni ferroviarie. I grandi assi urbani vengono riqualificati in modo di favorire insediamenti di qualità. Il trasporto pubblico diventa sempre più performante, dalle rinnovate stazioni ferroviarie, alle nuove linee e fermate, alle corsie stradali dedicate ai bus, all'incremento mirato delle prestazioni e alle facilitazioni per l'accesso ai servizi (informazione, ecc.). La mobilità lenta viene promossa ovunque, mettendo in rete l'infrastruttura regionale e quella locale e favorendo, oltre agli spostamenti del tempo libero, quelli quotidiani utilitari.

Il 7 dicembre 2016 il Consiglio di Stato ha approvato il Programma d'agglomerato del Luganese (PAL3) allestito dalla Commissione regionale dei trasporti del Luganese in collaborazione con il Dipartimento del territorio secondo le istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei PA di 3a generazione.

Il 25 settembre 2019 l'Assemblea federale ha liberato i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2019. Questo programma riguarda il periodo 2020-2025 e prevede contributi per circa 1,4 miliardi di franchi, stanziati in favore di 35 dei 37 programmi sottoposti all'Autorità federale; in media il contributo della Confederazione ammonta al 36% dell'investimento complessivo.

Per i 4 agglomerati del Cantone Ticino il Parlamento federale ha deciso di stanziare 41.54 mio di franchi. Per il PAL3 sono stati stanziati solo Fr. 3.45 mio.

Il Consiglio federale aveva proposto al Parlamento di non cofinanziare misure del PAL3 poiché, pur valutando sufficiente l'efficacia del programma, riteneva inadeguato l'avanzamento dell'attuazione delle misure delle generazioni precedenti (PAL1 e PAL2).

Il PAL 3 è stato così giudicato nel rapporto d'esame della Confederazione del 4 settembre 2018:

“Il programma d’agglomerato Luganese di 3a generazione (PA) rappresenta una continuazione delle generazioni precedenti e persegue lo sviluppo della rete del trasporto pubblico (TP) nonché una strategia di sviluppo della «rete urbana». Il filo conduttore con il programma di 2a generazione è ben riconoscibile. Le strategie settoriali, pur essendo coerenti con la visione d’insieme, risultano tuttavia troppo concise e in parte non concretizzate. Il coordinamento tra trasporti e insediamenti inoltre non è presentato in maniera molto chiara.

In materia di trasporti, un punto di forza del PA è la riorganizzazione della rete del TP così come il potenziamento dell’offerta TP in relazione alle misure di ordine superiore e le tappe di realizzazione della rete tram-treno. L’intermodalità è agevolata dalla (ri)organizzazione dei nodi TP.

Il PA persegue anche lo sviluppo della rete di traffico lento (TL), segnatamente tramite la strategia «maglia verde». Per quanto riguarda i posteggi, le disposizioni cantonali («tassa di collegamento», revisione del regolamento cantonale) prevedono una prima tappa pertinente al fine di gestire l’accessibilità del trasporto individuale motorizzato (TIM) alle zone centrali e lavorative.

In materia di sviluppo degli insediamenti, il PA mira a uno sviluppo centripeto all’interno delle zone già edificate, segnatamente nelle zone centrali e negli spazi funzionali a vocazione residenziale, e a tale scopo formula obiettivi di crescita più importanti in questi settori.

Uno dei punti deboli del PA è la mancanza di una visione effettivamente multimodale. Le strategie restano meramente settoriali. La strategia relativa al TIM risulta troppo poco concreta e le misure di gestione del traffico o di prioritizzazione del TP non figurano nel PA. Per quel che riguarda il traffico lento, non si fa riferimento a nessuna visione a medio termine. Inoltre, mancando una concretizzazione delle misure che facilitano la scelta modale, l’accessibilità e la mobilità dell’agglomerato Luganese restano fortemente focalizzate sul trasporto individuale motorizzato. Infine, gli orizzonti temporali delle misure con realizzazioni di ordine superiore peccano di chiarezza.

Il principale punto debole del PA nell’ambito degli insediamenti è rappresentato dalle lacune a livello di concretizzazione della strategia di sviluppo, aggravata dal fatto che Lugano costituisce il motore di sviluppo economico del Ticino. Il PA non propone nessuna misura concreta atta ad assicurare lo sviluppo centripeto o a limitare lo sviluppo degli insediamenti. La strategia «rete urbana» (al posto di uno sviluppo radiale verso il centro di Lugano) e la sua caratterizzazione in spazi funzionali risultano sì promettenti, tuttavia questi ultimi rimangono definiti in modo insufficiente. Inoltre, il programma non propone una strategia volta a migliorare la qualità degli spazi pubblici.

La sicurezza del traffico risulta migliorata solo minimamente e solo a livello locale. In generale, la sicurezza non rientra in nessuna strategia specifica o sistematica.

Per quel che riguarda il paesaggio e l’ambiente, il programma prevede una strategia paesaggistica «maglia verde» appropriata e attrattiva. Gli effetti negativi del PA sull’ambiente e l’uso di risorse dovrebbero tuttavia essere limitati; solo una flessione molto debole della parte modale a favore del TP e del TL risulta infatti concepibile. Infine, il PA non propone nessuna misura concreta per ridurre il consumo di superficie.

In considerazione dell’efficacia troppo limitata del programma d’agglomerato, si propone al Parlamento di non cofinanziare le misure e i pacchetti di misure nel quadro della 3a generazione.”

Frattanto la CRTL intende dare avvio al Programma d'agglomerato di quinta generazione, che dovrà essere consegnato alla Confederazione entro la primavera del 2025. A tale scopo sono già stati avviati i primi contatti con il Dipartimento del territorio per definire l'avvio dei lavori.

Appare pertanto evidente che l'attuazione di provvedimenti concreti volti a migliorare la situazione del traffico -come pure del trasporto pubblico- (temi necessariamente legati a doppio filo) non può dipendere da estemporanee decisioni adottate a livello comunale sulla base di mere sensazioni e coinvolgimenti personali ed emotivi più o meno marcati.

Per quanto riguarda segnatamente il nostro territorio la tematica è destinata ad avanzare a gradi in stretta relazione con la pianificazione locale (riesame del PR) e con gli sviluppi regionali anche e specialmente legati all'attuazione della rete "tram-treno" da cui dipende anche il futuro della "linea di Collina" FLP.

È dunque chiaro che il nostro Comune non dispone né degli strumenti, né delle risorse, né -tantomeno- dell'importanza territoriale per attuare una politica autonoma nell'ambito del traffico e del trasporto pubblico o per influenzare fortemente le scelte di livello superiore.

Viste queste considerazioni, riteniamo che la raccolta e l'analisi di tutta la serie di dati statistici che ci viene richiesta implicherebbero un importante dispendio di risorse senza portare a risultati particolarmente significativi. Tuttavia, visto l'interesse mostrato, possiamo fornire i documenti a nostra disposizione al fine di rispondere, per quanto possibile, ai quesiti avanzati nell'interpellanza dell'on. Pallich.

Per quanto riguarda i controlli di polizia, vi informiamo che la Polizia Città di Lugano pianifica e organizza autonomamente i controlli radar sul nostro territorio con una media di uno ogni due mesi come da resoconti 2018-2023 allegati. Qualora desiderato, come già successo, possiamo chiedere di effettuare ulteriori controlli senza costi aggiuntivi per il Comune. Gli introiti alla voce "multe della circolazione" variano anche, naturalmente, in base al numero di infrazioni rilevate ogni anno.

A fini di sensibilizzazione e di raccolta di dati sul traffico quando ve ne è la necessità, il Comune fa capo ai cosiddetti "radar amici". Dal 2021 disponiamo di due apparecchi poiché, dei quattro nuovi acquistati nel 2015, due hanno smesso nuovamente di funzionare. Viste le spese di manutenzione sostenute in pochi anni, il Municipio ha deciso di non investire ulteriormente nella riparazione e che due apparecchi fossero più che sufficienti per il nostro piccolo territorio. Non viene in generale attuata una pianificazione sistematica di collocazione, tuttavia, nel 2019 e nel 2020 si è proceduto con la posa a rotazione su tutte le strade del Comune al fine di trasmettere ulteriori dati alla Polizia per la pianificazione dei controlli. In allegato riportiamo i resoconti dai dati dei radar amici dei due anni in questione redatti dalla Polizia stessa sulla base delle rilevazioni che abbiamo fornito.

Da settembre 2023 stiamo nuovamente procedendo con dei rilevamenti al medesimo scopo. I dati vengono trasmessi in questo caso al Poliziotto di quartiere, il quale comunicherà alla Polizia Città di Lugano se vi sono esigenze particolari.

Non disponiamo invece di alcun dato dei controlli sul territorio di Lugano per il divieto di svolta, fatta eccezione per i confinanti autorizzati, da Via Lucino in Via dei Bonoli. Il Municipio è attento e conscio della situazione e ha già chiesto che vengano effettuati ulteriori controlli.

Per ciò che concerne il nostro territorio, osserviamo che in generale non si rilevano violazioni importanti, prova ne sia che incidenti e tamponamenti sulla nostra rete stradale sono pressoché inesistenti in rapporto ai volumi di traffico.

Parimenti sul nostro territorio non si registrano ingorghi, se non direttamente correlati alla rete stradale circostante, sulla quale non abbiamo alcuna facoltà di intervento.

Anche allo scopo di dissuadere il traffico privato interno alla nostra piccola rete viaria il Municipio ha recentemente modificato l'ordinamento relativo ai parcheggi limitando perlopiù a soste brevi (zona disco). Un ulteriore passo in tal senso potrebbe essere l'introduzione generalizzata di posteggi a pagamento soluzione che, per il momento, il Municipio ha inteso accantonare, in considerazione dei molteplici elementi congiunturali che in questo periodo mettono sotto pressione il potere d'acquisto.

In fine, ma non da ultimo per rilevanza, occorre ricordare che l'organizzazione del trasporto pubblico locale dev'essere coordinata con la rete dei servizi d'importanza locale conformemente ai disposti della Legge sui trasporti pubblici.

I Comuni hanno la facoltà di prevedere un'offerta di trasporto pubblico locale che dev'essere approvata dal Legislativo.

In concreto, come già precedentemente evidenziato, il nostro Comune per dimensioni e risorse non è certamente in grado di prevedere una rete di trasporto locale in proprio - circostanza che del resto non avrebbe alcun senso- pertanto non possiamo che collaborare con i comuni circostanti, ed in particolare con la città di Lugano e la competente Commissione regionale dei Trasporti.

L'offerta di trasporto pubblico a Sorengo (TPL, Autopostale e FLP) è considerata buona, senza dimenticare che i quartieri luganesi di Besso (via Besso) e di Loreto (via Maraini) , serviti in modo capillare ed estremamente frequente dal trasporto pubblico, distano dai nostri ristretti confini meno di 500 metri.

Il nostro Comune sostiene la rete di trasporti locali con un contributo annuo stimato a preventivo 2024 di Fr. 150'000.--, mentre il costo generale per il trasporto pubblico ammonta a Fr. 480'000, cui vanno aggiunti almeno Fr. 44'000 per le postazioni di biciclette condivise e l'adesione alla promozione di carte ferroviarie giornaliere.

Un ulteriore potenziamento del trasporto locale, ammesso che possa essere coordinato con la rete di trasporto regionale, sarebbe interamente a nostro carico, con costi sproporzionati rispetto alla nostra Popolazione ed ai concreti benefici che essa ne potrebbe trarre.

Oltre ad un buon servizio di TP osserviamo che la totalità delle strade comunali è in zona 30 km/h, tale privilegiata situazione rende lo spostamento a piedi verso le fermate particolarmente sicuro.

Per eventuali ulteriori informazioni sul tema del traffico e del trasporto pubblico vi invitiamo a consultare direttamente il sito internet della Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL).

Con ogni ossequio.

Per il Municipio:
Il Sindaco: (Antonella Meuli) Il Segretario: (Arnaldo Bernasconi)

A blue circular stamp of the Comune di Sorengo is centered. The stamp contains the text 'COMUNE DI SORENGO' around the perimeter and a central coat of arms. Two handwritten signatures in black ink are written across the stamp. The signature on the left is 'A. Meuli' and the signature on the right is 'A. Bernasconi'.

Sorengo, 19 ottobre 2023
Ris. Mun. No. 340/23

Allegati: citati