

MESSAGGIO MUNICIPALE NO. 08/2015
RICHIESTA DI UN CREDITO DI CHF 30'000.— (IVA INCLUSA) PER L'ALLESTIMENTO DI UNO
STUDIO PRELIMINARE PER L'ATTUABILITÀ (TECNICA ED ECONOMICA) DI UN
COLLEGAMENTO (TRASPORTO PUBBLICO) TRA IL NUOVO NODO INTERMODALE DI
CORNAREDO (NQC) E PORZA PAESE

AL
CONSIGLIO COMUNALE
6948 PORZA

6948 Porza, 8 settembre 2015

Signor Presidente, Signore e Signori Consiglieri,

il nucleo di Porza, rispettivamente tutta la parte collinare del Comune, soffre da sempre di una grave carenza di collegamenti con mezzi pubblici con il resto dell'agglomerato del Luganese, rispettivamente con la Città.

Attualmente sono infatti disponibili:

- la linea dell'autopostale n. 443 (Lugano – Porza – Comano);
- la linea ARL n. 441 (Lugano – Canobbio – Lamone);
- la linea ARL n. 461 (Tesserete – Lugano – Villa Luganese);
- la linea TPL n. 4 (Lugano Centro – Canobbio, Via Stazione FFS, che però serve soltanto parzialmente il nostro Comune in zona Centro Studi di Trevano).

Orari e frequenze di questi collegamenti sono verificabili sui documenti annessi. A sostanziare la triste situazione dei nostri cittadini-utenti, basti fare riferimento al fatto che:

- generalmente – fatta eccezione per la già citata linea TPL n. 4 – autopostale e ARL offrono la sera soltanto un paio di corse (l'ultima attorno alle 11.00);
- il collegamento tra Porza alta e la zona del Centro studi e della Resega (quartiere inserito nel comparto intercomunale oggi meglio noto come Nuovo Quartiere Cornaredo – NQC), dove sorgerà anche il nuovo **nodo intermodale**, richiede spostamenti a piedi per raggiungere le rispettive fermate delle varie linee, oppure cambio di vetture (i cui orari non sono sempre coordinati). In ogni caso, occorre in media circa mezz'ora per raggiungere una meta all'interno del nostro stesso Comune (sia in un senso che nell'altro) che dista circa ml.500 in linea d'aria dall'altro capolinea (!);

- durante i fine-settimana, le cadenze sono talmente ridotte da rendere indispensabile – per chi vuole andare da Porza alta in Città (si pensi alle varie manifestazioni, specialmente durante il periodo estivo), oppure in giro per il Cantone o anche soltanto la sera al cinema o – soprattutto nei mesi da settembre a maggio – alle partite di hockey su ghiaccio e calcio, l'uso del mezzo privato.

Di recente è infine stato pubblicato il “progetto orario dei trasporti pubblici 2016” (www.progetto-orario.ch), che prevede (sic !) un ulteriore impoverimento dell'offerta, segnatamente l'abolizione delle corse serali della linea autopostale n. 443 Lugano-Porza-Comano: a partire dal 1° gennaio 2016, si prevede infatti che l'ultima corsa verrà proposta alle 20.02 (ad eccezione del giovedì, in occasione degli orari prolungati di apertura dei negozi, quando l'autopostale partirà dall'autosilo Balestra alle 21.02) anziché alle 23.02 come finora !

E' ben vero che nel fine settimana si può far ricorso al servizio bus “Night Express” (per il quale il nostro Comune versa CHF 2'600.- annui), ma gli orari (limitati) e le fermate di questo servizio impongono comunque spostamenti a piedi non indifferenti e cambi di vetture nella rete TPL.

In ogni caso, un vero e proprio trasporto pubblico di collegamento tra il nucleo di Porza e il Centro studi di Trevano, rispettivamente con il quartiere della Resega (dove – come detto – in zona Stadio troveranno posto il nuovo nodo intermodale dei trasporti pubblici cittadini e il Park & Ride definitivo !), non c'è: salvo fare una camminata di circa 20 minuti per raggiungere le fermate ARL di Comano (non proprio agevole – in special modo per gli anziani – a dipendenza anche delle condizioni atmosferiche e degli orari), chi opta per l'autopostale deve fare il giro da Savosa / stazione FFS, con tempi di percorrenza biblici (ca.30/40 minuti a seconda degli orari), rispettivamente verso Comano (con tempi di attesa del bus ARL di ca.5/20 min. ed ulteriori ca.5-10 minuti fino a destinazione).

Che il nostro Comune (o perlomeno la sua parte alta) risulti poco appetibile per le imprese di trasporto pubblico, appare evidente alla luce degli ultimi collegamenti sviluppati in seno alla TPL SA, segnatamente fino a Lamone, oppure la linea di Canobbio (con allungamento fino alla zona Ganna), oppure ancora il servizio al Brè e quello verso Muzzano paese, ecc.

Alla luce di questi dati, considerato che – allo stato attuale delle cose – non è ravvisabile e nemmeno prevedibile uno sviluppo futuro delle linee di trasporto pubblico esistente a favore del nostro nucleo (che conta comunque ca.600 famiglie !), il Municipio di Porza ha deciso di riattivare la tematica, ritenendo anzitutto indispensabile un approccio più pragmatico e strutturato, ovvero attribuendo – previa ottenimento del relativo credito e in ossequio ai dettami della LCPubb – un mandato di studio preliminare a 360°, affinché vengano anzitutto approfondite le necessità e le potenzialità dell'utenza, nonché pregi e difetti (ma soprattutto costi di investimento e di gestione) di tutte le varianti tecniche che possono entrare in linea di conto per implementare un collegamento, inteso come trasporto pubblico, tra la parte alta del Paese, il Centro studi e la zona del NQC.

In tale ottica – e per completezza – l'Esecutivo tiene a ricordare che, come a suo tempo riferito in sede di risposta (nel CC. del 10.06.2013) all'interpellanza proposta in data 10 maggio 2013 dal Consigliere Comunale Filippo Contarini, già alcuni anni or sono era stato fatto allestire – con una lungimirante quanto avveniristica visione – uno studio di fattibilità per la realizzazione di una funicolare (documento che trovate allegato al presente messaggio). Fatta riserva delle scelte di ubicazione delle stazioni di partenza e arrivo, rispettivamente di inserimento nel tessuto urbano – con particolare attenzione all'aspetto paesaggistico ed ambientale – il risultato dello studio era confortante, nella misura in cui era stata dimostrata la possibilità di realizzare una simile struttura di trasporto pubblico.

Ovviamente, il Municipio non soltanto non nasconde le difficoltà che un simile progetto potrebbe incontrare – non soltanto dal punto di vista pianificatorio ed economico, ma anche per quel che concerne le autorizzazioni federali e cantonali – e non esclude quindi che, tenuto conto dello sviluppo della tecnica, sia oggi possibile orientarsi verso altre soluzioni.

Ad esempio, si può pensare ad una navetta che percorra il tragitto Savosa – Centro Paese – Canobbio – Cornaredo a cadenze di 20/30 minuti, oppure a sinergie con altri mezzi pubblici, oppure ancora ad altri mezzi di trasporto (moto-taxi, ecc.).

Non si deve poi dimenticare che parecchi Comuni europei dispongono ormai di collegamenti ettometrici di varia natura (alcuni esempi: le scale mobili dell'autosilo Serletta a St.Moritz, giocoforza realizzate all'interno della struttura a causa del clima; funicolare del Poli a Zurigo; la stessa funicolare che collega la stazione FFS al centro di Lugano, ora in rifacimento; ecc.) che non solo non costituiscono brutture nel paesaggio, ma anzi ne divengono elementi qualificanti e finanche poetici. Di particolare interesse in tale ottica sono le avveniristiche soluzioni adottate dalla Città di Perugia, con scale mobili, ascensori, minimetrò, ecc., ovvero percorsi pedonali meccanizzati che collegano il centro storico con la base dell'Acropoli.

Nel nostro comprensorio, attorno al Lago di Lugano – una nuova funicolare, oppure un sistema di scale mobili, oppure ancora un ascensore obliquo, potrebbero costituire un elemento complementare alle tre celebri linee di funicolare già esistenti (Brè, San Salvatore, Stazione FFS), inserendosi – quasi a chiudere un immaginario cerchio disegnato attraverso questi promontori – perfettamente nel disegno urbanistico cittadino. Per inciso, è tutt'ora aperta a Lugano la tematica del ripristino della funicolare Salita degli Angioli, storico collegamento tra la zona che ospita oggi il LAC e la Stazione FFS: alcuni consiglieri comunali ne propugnano infatti – a cadenza regolare – il restauro.

In ogni caso, sia che si opti per un mezzo che richiede del personale (navetta di collegamento), oppure per un meccanismo automatizzato (scala mobile, funicolare, ecc.), particolare attenzione dovrà essere rivolta – come detto – non soltanto all'investimento in quanto tale, ma soprattutto ai costi di manutenzione e di gestione, come pure al potenziale di utenza e di ricavi. Decisivo sarà quindi – per l'appunto – il responso dell'inchiesta preliminare, che dovrà necessariamente fornire i dati su potenzialità, costi e inclinazione dell'utenza, sia relativamente alle varie opzioni di trasporto, che in relazione alle tratte e alle destinazioni che si intendono servire.

Il Municipio ritiene comunque che l'implementazione di una struttura autonoma di collegamento tra zona alta e bassa del Comune costituisca un'opportunità unica per lanciare alla cittadinanza di tutta la regione un segnale forte verso il potenziamento del trasporto pubblico, cercando inoltre di coniugare questo esercizio con altri prestigiosi (quanto ambiziosi) obiettivi, in particolare dal punto di vista turistico e nell'ottica di un notevole risparmio ambientale (ad esempio: il bus che quotidianamente trasporta per quattro volte avanti e indietro i nostri allievi alla SM di Canobbio non sarebbe più necessario).

L'Esecutivo è altresì dell'opinione che – al di là dell'utilità per i nostri cittadini – il collegamento (qualsiasi esso sia) dovrà costituire un importante richiamo turistico (basti pensare non soltanto alla risalita verso il paese, ma alla vista che si gode dal balcone della Casa Comunale, la possibilità di passeggio sui sentieri verso San Rocco, ecc.), ciò che potrebbe anche contribuire a salvare la vita sociale del paese (e l'unico esercizio pubblico rimasto).

Proprio per questa ragione, sulla scorta del risultato dello studio preliminare e di fattibilità della soluzione prescelta, il Municipio non mancherà – contestualmente al messaggio di richiesta del credito a codesto lodevole CC – di sottoporre un progetto all'Ente Regionale di Sviluppo del Luganese, avanzando nel contempo una richiesta di finanziamento (considerata la valenza regionale, ambientale e turistica della struttura).

In conclusione, con il credito qui richiesto l'Esecutivo intende quindi approfondire tutti gli aspetti tecnici ed economici in vista della realizzazione di un collegamento funzionale e innovativo tra la collina e il fondovalle del Comune, che possa inserirsi quale vero e proprio nuovo nodo nevralgico nel contesto della mobilità regionale e in particolare del trasporto pubblico.

Con queste indicazioni, l'Esecutivo invita pertanto il Consiglio comunale a voler

risolvere:

- ***E' concesso al Municipio un credito di CHF.30'000.-- (IVA inclusa) per l'allestimento di uno studio preliminare per l'attuabilità (tecnica ed economica) di un collegamento (trasporto pubblico) tra il nuovo nodo intermodale di Cornaredo (NQC) e Porza Paese.***
- ***I costi dello studio preliminare sono da addebitare al conto degli investimenti del Comune ed ammortizzato secondo i disposti delle norme della LOC.***
- ***Il credito ha la validità di tre (3) anni, decade in caso di mancato utilizzo dalla data di concessione da parte del Consiglio comunale, (art.13 cpv.3) LOC.***

- **Il Municipio è autorizzato a procurarsi il relativo credito o ad utilizzare la liquidità della gestione corrente.**
- **I crediti di investimento diventano esecutivi con la notifica alla SEL – Sezioni enti locali, come ai disposti dell’art.205 cpv.2 LOC.**

Con i migliori saluti.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco:
Franco Citterio

Il Segretario
Walter De Vecchi

Allegati: Orari dei diversi trasporti pubblici e Studio “funicolare”

Va per esame e rapporto:

X	Commissione della gestione
X	Commissione dell’edilizia
	Commissione delle petizioni