

# CITTÀ DI LUGANO

**Seduta del 4 febbraio 2019**

Presidenza: On. Maruska Ortelli, Presidente

Scrutatori: On. Benedetta Bianchetti  
On. Raoul Ghisletta

Presenti: 55 Consiglieri Comunali su 60

## **Presenti gli Onorevoli:**

Albertini Giovanni	Aliprandi Luisa	Antonini Mario
Bassi Antonio	Bassi Raide	Baratti Danilo
Beretta-Piccoli Sara	Beretta-Piccoli Lorenzo	Bianchetti Benedetta
Bernasconi Lukas	Bianchetti Gian Maria	Bignasca Boris
Bortolin Marco	Bühler Alain	Buri Simona
Caldelari Martina	Cancelli Ugo	Cappelletti Edoardo
Casalini Daniele	Cattaneo Luca	Censi Andrea
Ducry Jacques	Ferrari Gamba Morena	Fumasoli Demis
Galeazzi Tiziano	Ghisletta Raoul	Gianella Tobio
Gobbi Rinaldo	Lüchinger Urs	Lupi Michaela
Macchi Giordano	Malfanti Michele	Marioli Nicholas
Medolago Ero	Minotti Lucia	Mocetti Bernasconi Deborah
Nacaroglu Rupen	Nyffeler Michael	Ortelli Maruska
Petralli Angelo	Petrini Enea	Prati Tessa
Pusterla Nina	Rossi Peter	Sanvido Andrea
Schnellmann Petra	Schoenenberger Nicola	Toscanelli Paolo
Tricarico Michel	Unternährer Ferruccio	Valenzano Rossi Karin
Viscardi Giovanna	Wicht Omar	Zanchi Federica
Zoppi Carlo		

## **Assenti gli Onorevoli:**

Beltraminelli Anna	Boneff Armando	Gilardi Stefano
Luraschi Norman	Minoretti Sara	

## **Presenti per il Municipio gli Onorevoli:**

On. Marco Borradori, Sindaco  
On. Michele Bertini, Vicesindaco  
On. Michele Foletti, municipale  
On. Lorenzo Quadri, municipale  
On. Roberto Badaracco, municipale  
On. Cristina Zanini Barzaghi, municipale  
On. Angelo Jelmini, municipale

On. Presidente:

Buonasera a tutti, prima di iniziare la seduta procedo con alcune informazioni. Sui vostri banchi trovate: il libro "Lugano Città Aperta" ed il libro "Il colore degli incontri - Piccole storie di grandi personaggi". Messaggi all'ordine del giorno: fatta eccezione per il MMN. 10044 concernente la vendita dello stabile ex casa montana di San Bernardino, tutti i messaggi previsti all'ordine del giorno con la dicitura "sotto riserva della firma da parte della Commissione ...." possono essere trattati. I relativi rapporti sono stati infatti ratificati dalla Commissione della Gestione e dell'Edilizia nella seduta dello scorso lunedì 28 gennaio. Nuova interpellanza: nel termine previsto dalla LOC è stata inoltrata al Municipio l'interpellanza no. 3983 del 28 gennaio 2019 a firma della Commissione dell'Edilizia, dal titolo "Futuro ex Macello, e il CSOA? Facciamo chiarezza!"; alla trattanda "Interpellanze e mozioni" il Municipio dovrà quindi rispondere. Richiesta di modifica ordine del giorno: Il Gruppo PPD ha fatto richiesta di poter inserire una nuova trattanda per permettere la sostituzione dell'On. Armando Boneff in seno alla Commissione delle Petizioni. Non essendoci altre comunicazioni e ulteriori richieste, procediamo con la votazione della proposta di modifica del Gruppo PPD intesa ad inserire una nuova trattanda per la sostituzione dell'On. Amando Boneff in Commissione delle Petizioni (la nuova trattanda sarà affrontata dopo la trattanda no. 1 relativa all'entrata in carica della Signora Lucia Minotti), che viene approvata con:

*42 voti favorevoli, 0 contrari, 0 astenuti*

Procediamo ora con la votazione dell'ordine del giorno dell'odierna seduta di lunedì 4 febbraio 2019 comprensivo della modifica appena votata, che viene approvato con:

*44 voti favorevoli, 0 contrari, 0 astenuti*

Votazione per l'approvazione della verbalizzazione della risoluzione:

*44 voti favorevoli, 0 contrari, 0 astenuti*

### **Trattanda no. 1**

**Sottoscrizione della dichiarazione di fedeltà alla Costituzione ed alle leggi, secondo l'art. 47 LOC e consegna delle credenziali alla Signora Lucia Minotti (LEGA), in sostituzione del Signor Marco Seitz le cui dimissioni sono state accettate dal CC il 17 dicembre 2018**

-----

On. Presidente:

Invito la Signora Lucia Minotti (LEGA), a volersi accomodare al banco dell'Ufficio Presidenziale per la sottoscrizione della dichiarazione di fedeltà alla Costituzione ed alle Leggi e la consegna delle credenziali.

*Applauso.*

### **Trattanda no. 1.1**

**Sostituzione dell'On. Armando Boneff (PPD) nella Commissione delle Petizioni**

-----

On. Michel Tricarico:

Per il Gruppo PPD propongo, in sostituzione dell'On. Armando Boneff nella Commissione delle Petizioni, l'On. Giovanni Albertini.

On. Presidente:

Il Consiglio Comunale prende atto della sostituzione dell'On. Armando Boneff con l'On. Giovanni Albertini nella Commissione delle Petizioni.

Votazione per l'approvazione della verbalizzazione della risoluzione:

*46 voti favorevoli, 0 contrari, 0 astenuti*

## **Trattanda no. 2**

### **Approvazione del verbale di Consiglio Comunale delle sedute di lunedì 12 novembre, lunedì 17 dicembre e martedì 18 dicembre 2018**

---

#### On. Presidente:

Apro la discussione sul verbale del Consiglio Comunale della seduta del 12 novembre 2018. Non essendoci interventi, metto in votazione il verbale che viene approvato con:

*43 voti favorevoli, 0 contrari, 2 astenuti*

#### On. Presidente:

Apro la discussione sul verbale del Consiglio Comunale della seduta del 17 dicembre 2018.

#### On. Raide Bassi:

Come già segnalato alla Cancelleria, chiedo una piccola modifica al mio intervento di pagina no. 39, sostituendo “l’amata gloria” con “la vanagloria”.

#### On. Presidente:

Non essendoci altri interventi, metto in votazione il verbale con la modifica indicata dall’On. Raide Bassi, che viene approvato con:

*43 voti favorevoli, 0 contrari, 4 astenuti*

#### On. Presidente:

Apro la discussione sul verbale del Consiglio Comunale della seduta del 18 dicembre 2018. Non essendoci interventi, metto in votazione il verbale che viene approvato con:

*40 voti favorevoli, 0 contrari, 4 astenuti*

Votazione per l’approvazione della verbalizzazione della risoluzione:

*47 voti favorevoli, 0 contrari, 0 astenuti*

## **Trattanda no. 3**

### **MMN. 9903 concernente lo stanziamento di un credito di fr. 544'000.--, quale aggiornamento di credito per l’elaborazione del progetto definitivo della prima fase della realizzazione delle infrastrutture della viabilità del nodo intermodale FFS di Lugano (StazLu1), nell’ambito dell’attuazione delle opere della seconda fase del Piano dei trasporti del Luganese (PTL) e del Programma di agglomerato del Luganese (PAL 1)**

---

#### On. Presidente:

Il messaggio municipale e il rapporto della Commissione dell’Edilizia (relatore On. Ugo Cancelli) coincidono. Per la Commissione della Gestione sono stati presentati due rapporti. Il rapporto di maggioranza – relatori On.li Andrea Sanvido e Ferruccio Unternährer – propone due emendamenti al punto no. 3 e no. 4 del dispositivo di risoluzione. Il rapporto di minoranza – relatrice On. Simona Buri – invita ad approvare il messaggio così come presentato dal Municipio. In presenza di più proposte necessita, dunque, procedere con votazione eventuale. Prima di procedere con la discussione sul messaggio invito il Presidente della Commissione dell’Edilizia o il relatore del rapporto a voler prendere posizione circa l’adeguamento della Commissione al dispositivo proposto dalla maggioranza della Gestione.

#### On. Marco Bortolin:

A maggioranza la Commissione dell’Edilizia ha deciso di adeguarsi al rapporto di maggioranza della Commissione della Gestione.

On. Simona Buri:

On. Sindaco, On.li Municipali, care colleghe e colleghi, la discussione in Commissione della Gestione relativa a questo messaggio si è focalizzata praticamente solo sull'aspetto relativo al numero di posteggi. Purtroppo non si è trovata una soluzione condivisa e quindi eccoci qua, questa sera, a dover scegliere tra due rapporti diversi. Prima di tutto, come avete potuto apprendere dall'e-mail inviatovi oggi dall'efficientissimo Stefano Triulzi, abbiamo chiesto di correggere il rapporto di minoranza della Commissione della Gestione. Infatti durante la discussione la maggioranza dei commissari della Gestione diceva di voler pretendere lo stesso numero dei posteggi attuali, che, secondo la tabella fornitaci dal Municipio, ammonta a 310 unità. Poi, nell'emendamento infine proposto - vedi punto 4 della risoluzione del rapporto di maggioranza - si sono allargati un po' chiedendone 400. Questo comporta che la differenza da quanto proposto con il messaggio è di 150 stalli e non 60, pari ad un costo superiore di 18 milioni di franchi e non 7.2 milioni. Detto questo, il nostro Gruppo sosterrà il rapporto di minoranza della Commissione della Gestione per i seguenti motivi: Primo, quanto proposto dal messaggio è coerente con le linee di sviluppo della Città 2018-2028, ed aggiungerei anche del Cantone e della Confederazione. Proprio in questo documento, che presumo raccolga l'adesione di tutti i Municipali e tutte le forze politiche, sotto il capitolo "Lugano Città attenta all'ambiente ed alla qualità urbana" si può leggere: *"il Municipio persegue l'obiettivo dell'aumento progressivo della quota di trasporto pubblico e della mobilità lenta: conferma e persegue l'obiettivo definito dal programma d'agglomerato del luganese di terza generazione (PAL3): 30% di ripartizione modale sul trasporto pubblico - che a mio avviso dovrebbe essere anche di più - il resto pulito, all'orizzonte 2030 ... "* Care colleghe e cari colleghi, di questo passo non ci arriveremo neanche nel 2050, ma fatemi capire: è questo quello che volete? Per fare un po' di pubblicità ai colleghi Verdi, che come tutti i partiti sono già in piena campagna elettorale, ci piacerebbe che questa sera non fossimo il solo Gruppo a cavalcare lo slogan: "questa è l'ora" e ci piacerebbe che le decisioni politiche prese d'ora in poi - e già da questa sera - tengano conto della preoccupazione annunciata da molti giovani, ma non solo, sul futuro ambientale della nostra Città e del pianeta. Decisioni, che potrebbero sembrare magari anche banali, come quella di questa sera, non portano di certo a ridurre le emissioni di CO2 (risparmiatemi la barzelletta sulle auto elettriche). Io e la collega On. Nina Pusterla, con il pieno sostegno del nostro Gruppo, abbiamo voluto distanziarci dalla maggioranza della Commissione della Gestione, che sembra preferire invece l'assestare i capricci di alcuni, perché è chiaro che cambiare stile di vita in favore dell'ambiente può comportare anche dei sacrifici. Il secondo motivo che ci fa sostenere con convinzione quanto proposto dal messaggio municipale è che abbiamo dei seri dubbi sul fatto che Lugano possa permettersi di spendere 18 milioni di franchi, non di noccioline, per assecondare i capricci di pochi. E questo ci era anche stato confermato dal Municipio quando era stata fatta la serata dove si discuteva di questo messaggio per i commissari dell'Edilizia e della Gestione. Vi ringrazio per l'attenzione.

On. Andrea Sanvido:

On. Sindaco, On.li Municipali, care colleghe e cari colleghi, in data 19 settembre 2017 il Dipartimento del territorio con il messaggio no. 7421 richiedeva lo stanziamento di un credito di fr. 1'903'000.-- e di una autorizzazione alla spesa di fr. 3'475'000.-- quale aggiornamento di credito per l'elaborazione del progetto definitivo della prima fase della realizzazione delle infrastrutture della viabilità di StazLu1. La Commissione della Gestione e Finanze del Gran Consiglio, in data 6 febbraio 2018 e ripeto 6 febbraio 2018, redigeva il proprio rapporto su questo messaggio. Il Municipio di Lugano pubblicava il MMN. 9903 solo sei mesi più tardi, in data 22 marzo 2018. Con questa piccola introduzione voglio esprimere il mio personale rammarico per il fatto che questo messaggio sia arrivato sui nostri banchi dopo che la stessa Commissione della Gestione in Cantone aveva già redatto il rapporto. Sarebbe stato più opportuno trattare questo credito su due fronti, coinvolgendo il Legislativo del Gran Consiglio e quello di Lugano. Le due Commissioni avrebbero così potuto lavorare congiuntamente, trovando delle soluzioni per quello che concerne il numero dei

posteggi; ma purtroppo così non è stato. La maggioranza della Commissione della Gestione è timorosa di trovarsi in futuro con un numero insufficiente di posteggi e di non avere più molti margini di manovra. Un po' come quello che è stato per il PVP dove non abbiamo più margini di manovra. Già oggi il Centro Città ed i suoi commerci sono sotto pressioni ed il numero di persone che decide di recarsi a Lugano per fare degli acquisti è in costante diminuzione. Noi pensiamo che la scelta di diminuire gli stalli possa sfavorire ancora di più i commercianti e quindi deve essere ripensato il numero di posteggi pubblici. Per questo vorremmo che il Municipio si impegni ad approvare l'estensione del progetto assieme al Cantone per realizzare una soluzione funzionale di compromesso che preveda un numero di posteggi pari a 400. Grazie per l'attenzione.

On. Ugo Cancelli:

On. Presidente, On.li Municipali e On.li colleghi, quale relatore della Commissione dell'Edilizia e residente a Besso ho avuto veramente dei grossi dubbi nell'esame di questo messaggio. Benché tocchi soltanto, si fa per dire, un credito di progettazione questo messaggio evidenzia che sono stati completamente stravolti i progetti iniziali, stravolti i programmi dei lavori, stravolto l'assetto - non solo viario - ma anche il futuro di un intero quartiere, quello di Besso, che da anni paga duramente per il problema della viabilità e dell'inquinamento. Ma non solo, siamo confrontati con un messaggio che non precisa nemmeno il numero esatto di posteggi esistenti, ma accenna, sulla base di una perizia già sorpassata dagli eventi, solo ai tagli. Il progetto iniziale prevedeva la realizzazione del tunnel del Tassino per sopperire alla chiusura del passaggio a livello di Via Basilea. Quindi la realizzazione della stazione dei bus, di un autosilo con 420 posti, dell'accesso alla stazione tram-treno, con la cancellazione del sottopasso pedonale e altro ancora. Puntando tutto sul trasporto pubblico si è voluto concentrare tutto sulla stazione tram-treno e sulla realizzazione della stazione dei bus. Una decisione che ha sollevato una marea di criticità e soprattutto, che non ha tenuto conto dello sviluppo e riorganizzazione del comparto a Nord della stazione, quello di Besso. Uno sconvolgimento certamente non lungimirante, voluto per aderire alle imposizioni del Cantone e della Confederazione con il classico scaricabarile. Ora, tagliare oltre 250 posteggi alla stazione - al riguardo forse si potrebbe regalare anche un pallottoliere ai funzionari che hanno presentato cifre fantasiose sui posteggi - e praticamente azzerare i posteggi verso Besso, dimenticare allegramente lo sviluppo di tutto il comparto a Nord della stazione, con il nuovo Campus SUPSI, con il nuovo piano regolatore, con il previsto insediamento di numerose attività imprenditoriali e commerciali, e questo penalizzando pesantemente il trasporto privato. Tutto questo mi sembra veramente deleterio. Vi ricordo che un automobilista proveniente da Loreto, dopo la chiusura del passaggio a livello, per anni e anni dovrà salire fino alla rotonda di Savosa per raggiungere Besso o via Sorengo. Mi domando come si farà a raggiungere la stazione la mattina presto e rientrare la sera tardi con i trasporti pubblici. Ma non solo: saranno cancellati i giardinetti di Besso - e qui mi sento consenziente con il Gruppo dei Verdi, l'ultimo spazio appunto verde di tutta Via Besso - per fare posto ad una rotonda. Ci saranno ben 17 linee di bus con 182 bus che entreranno ogni ora su Via Besso e sarà tolto il sottopasso pedonale di Besso, provocando pesanti disagi alla popolazione. Nel rapporto della Commissione dell'Edilizia sono stati espressi numerosi auspici che evidenziano tutte queste criticità e che sono state parzialmente contenute anche nel dispositivo del rapporto di maggioranza della Commissione della Gestione per quel che riguarda il numero dei posteggi. Stalli che ritengo vadano assolutamente mantenuti dato che non sono unicamente destinati agli utenti della stazione - e qui casca l'asino - ma anche alle attività del quartiere di Besso ed a chi vuole accedere direttamente al Centro Città attraverso la stazione tram-treno. Ho letto gli ultimi dati del rapporto di minoranza che dice che il costo preventivato per un singolo posteggio del nuovo autosilo si aggira attorno a fr. 120'000.--. Ma Signori, il messaggio municipale quando parlava di 420 posteggi definiva un costo di 35 milioni di franchi. Non sto facendo i conti della serva, ma per 420 posteggi ad un costo di 35 milioni si ottiene un costo singolo di fr. 883'333.33. Infine voglio nuovamente sottolineare che il quartiere di Besso ha subito tanti e tanti problemi a causa del traffico e dell'inquinamento; adesso togliendo anche i posteggi a Nord della stazione significa penalizzare

ulteriormente tutto il quartiere. Con queste considerazioni porto quindi l'adesione di tutto il Gruppo PLR all'emendamento proposto dalla Commissione della Gestione. Grazie.

On. Raide Bassi:

On. Presidente, On.li colleghe e colleghi, On. Sindaco e Municipali, la maggioranza della Commissione della Gestione, di cui il Gruppo UDC fa parte, si è chinata molto attentamente sull'aspetto del numero di stalli previsti con il nuovo assetto viario della stazione. Oggi sono presenti circa 430 posti auto mentre il disegno futuro ne prevede unicamente 260. Pur condividendo nel suo principio la politica cantonale volta ad incrementare il trasporto pubblico, il Gruppo UDC non ne comprende la sua implementazione. Si vuole infatti obbligare l'automobilista ad utilizzare i mezzi pubblici impedendogli di stazionare il proprio veicolo in prossimità di questi ultimi. Questa politica ha lo spiacevole inconveniente di limitare la libertà personale di ognuno di noi, nella fattispecie il diritto alla mobilità autodeterminata. È veramente credibile che l'offerta del trasporto pubblico soddisfi pienamente la necessità di tutti in qualunque fascia oraria e ad un costo non eccessivo per la collettività? Io non credo proprio. È utopistico pensare che il potenziamento del trasporto pubblico dissuada l'utenza dall'utilizzo del proprio veicolo privato. Ricordiamo che la nostra conformazione del territorio male sposa l'attuazione della copertura capillare da parte del servizio pubblico. È altrettanto utopistico pensare che la Città di Lugano – locomotiva del Cantone – non possa avere benché minima voce in capitolo su un tema così sensibile alle sue latitudini. È per questi motivi che la maggioranza della Commissione della Gestione ritiene doveroso che il Municipio si impegni ad approvare l'estensione del progetto con il Cantone, così da prevedere un numero di posteggi pubblici del futuro nodo intermodale FFS di Lugano pari a 400. Grazie per l'attenzione.

On. Marco Bortolin:

Presidente, On.li colleghe e colleghi, On.li Municipali, con questo credito di fr. 544'000.-- possiamo un nuovo ulteriore tassello nell'importante progetto del nodo intermodale FFS di Lugano. Il presente messaggio ci permette di comprendere meglio il futuro della stazione di Lugano con un importante sviluppo del quartiere di Besso con un impatto sensibile per buona parte della viabilità di Lugano. Il credito in questione interessa infatti l'intera regione di Lugano, poiché il nuovo nodo intermodale permetterà lo scambio di diversi tipi di traffico: pedonale, mobilità lenta, traffico su gomma e traffico ferroviario. Questo in funzione della nuova stazione ferroviaria terminale per il progetto Alptransit. L'intervento complessivo permette quindi di riordinare i vari servizi pubblici delimitando le aree di scambio in zone adeguate, per poter garantire soluzioni integrate per la viabilità generale. La necessità di dare un nuovo assetto viario al comparto, nasce anche dall'esigenza di chiudere il passaggio a livello per poi intervenire nella realizzazione della tratta di collegamento tra il Tassinio e l'incrocio Genzana per la tratta di Via Basilea che prevede l'inserimento di una rotonda provvisoria come piazza di giro a ridosso del Parco del Tassinio; credito che peraltro discuteremo più tardi. Il progetto in esame prevede che il Piazzale di Besso (ex Pestalozzi) diventerà il principale nodo di interscambio regionale per i trasporti pubblici, accanto ai collegamenti ferroviari FFS e FLP. Si prevede infatti di realizzare un nuovo terminal degli autobus spostandolo dalla sua attuale ubicazione dell'autosilo di Via Balestra. Nel ridefinire tale area, si procederà a connettere anche la mobilità lenta, con collegamenti pedonali che miglioreranno le possibilità di spostamento sia all'interno della stazione che all'esterno e collegando di fatto Besso al centro cittadino. L'unica nota dolente in questo messaggio, a parere del Gruppo LEGA, è legata alla questione dei parcheggi. Attualmente l'offerta di posteggi per veicoli privati in zona stazione è di circa 430 posti auto. Il primo progetto di massima del 2005, prevedeva la costruzione di un autosilo di circa 400 posti auto che si dovevano aggiungere ai 200 esistenti di posteggi esterni. Ci siamo quindi stupiti del fatto che il progetto presentato nel presente messaggio ha drasticamente diminuito il numero degli stalli portandoli a soli 250. Questa rivalutazione al ribasso dei posteggi stride con il concetto di creazione di un nodo intermodale, poiché è molto più verosimile che in futuro ci sarà

un'esigenza accresciuta nel poter posteggiare la propria auto nella vicinanza della stazione per poi prendere direttamente il treno; cosa che tra l'altro avviene praticamente in tutte le stazioni del mondo. Il Gruppo LEGA si allinea dunque alla proposta di emendamento deliberata dalle rispettive Commissioni legando il presente credito alla creazione di un nuovo autosilo di minimo 400 posti auto. Ribadiamo inoltre il nostro disappunto sulle tempistiche del licenziamento di tale messaggio, poiché ormai abbiamo compromesso la partecipazione finanziaria sulla base della chiave di riparto, per poter inserire questa nuova variante. Purtroppo, infatti, la partecipazione da parte del Cantone è già stata votata in Gran Consiglio nella forma presentata dal Municipio. Con le modifiche proposte dal rapporto di maggioranza, il Gruppo LEGA voterà a maggioranza l'adesione di questo messaggio. Grazie.

On. Nicola Schoenenberger:

Gentile Presidente, egregi Municipali, care e cari colleghi, sorprende e preoccupa la leggerezza con la quale - in barba agli obiettivi delle fasi progettuali precedenti e dei risultati degli studi sul fabbisogno di parcheggi - la maggioranza della Commissione della Gestione si erga a specialista del traffico volendo imporre 150 posteggi supplementari alla stazione FFS. E questo rispetto al fabbisogno appurato da specialisti del traffico che hanno aggiornato i dati in base alle nuove situazioni che si sono create nel territorio del luganese e del Ticino, con una offerta maggiore di P&R in zone più periferiche e con il progetto del tram-treno. Quindi queste cifre provengono da specialisti del settore e non sono, diciamo, improvvisate come lo si sta un po' facendo qui questa sera. La proposta è problematica principalmente per due ragioni. Genera, da un lato, un'offerta per la mobilità motorizzata privata che non è necessaria, mina lo sforzo che la Città vuole fare per diminuire il traffico in Centro e si scontra con le strategie operate in altre città della Svizzera, dell'Europa e del mondo e coronate da successo: ovvero potenziare i mezzi pubblici contenendo l'offerta di parcheggi nelle zone centrali. In secondo luogo questa proposta è problematica perché la Città incorrerebbe in una spesa supplementare importante per un'opera della quale non ha bisogno. Proposta che reputo poco coerente con la decisione presa recentemente, sempre sulla base di una proposta della Commissione della Gestione, di abbassare il moltiplicatore al 77%; operazione che inevitabilmente ha indebolito la capacità della Città di compiere degli investimenti. Per queste ragioni sosteniamo il rapporto di minoranza della Commissione della Gestione e vi invitiamo a voler fare altrettanto. Grazie.

On. Peter Rossi:

On.li Municipali, colleghe e colleghi, il 18 dicembre scorso il Legislativo ha votato un credito di quasi un milione di franchi per dotare questa sala di strumenti tecnologici moderni e va bene. Medesimo provvedimento andrebbe riservato anche all'amministrazione o parte di essa, perché con gli strumenti attualmente a disposizione una domanda nasce spontanea: come mai nei dintorni della stazione si sono contati 310 posteggi, mentre di fatto sono 438? Una differenza di 10/15 posti ci può anche stare, ma 128 sono davvero un tantino troppi. Senza voler polemizzare e lungi da me ritenere che "a pensar male si fa peccato ma quasi sempre ci si azzecca" come andava ricordare sovente un famoso politico italiano, do quindi per scontato che l'errore di calcolo è da attribuire agli strumenti di conteggio attualmente a disposizione dei nostri servizi. Quindi per evitare in futuro simili inconvenienti, suggerisco all'Esecutivo che sarebbe opportuno - così come per questa sala - dotare chi ha simili compiti di tecnologie adatte per contare correttamente. Ciò permetterebbe un risparmio di tempo ed energie in seno alle Commissioni e pure di evitare commenti ironici da parte della stampa; il tutto a sicuro vantaggio dell'immagine delle varie istituzioni cittadine e non solo. Grazie.

On. Carlo Zoppi:

Mi allineo a quanto detto dal collega On. Nicola Schoenenberger. Faccio fatica a capire ancora una volta come questo consesso decide e su quale sia la logica alla base della decisione. In altre sedute ci obbligano ad abbassare il moltiplicatore, le entrate e la capacità d'investimento di questa Città e dall'altra parte si sovraccaricano sulle spalle della Città altri investimenti non preventivati. Quale è la logica alla base? Da una parte si tolgono soldi e dall'altra si vuole spendere di più, e questo sempre e solamente per fare un regalino a qualcuno. Ma i parcheggi non sono un regalo che facciamo al quartiere di Besso poiché è un regalo avvelenato: più parcheggi vuole dire più traffico e più traffico vuole dire più inquinamento e sicuramente gli abitanti di Besso non sarebbero felici di questo. Grazie.

On. Lukas Bernasconi:

Credo che bisogna un po' guardare la questione valutando bene il tutto. Con il messaggio ci si chiede di fare un'opera di fede e si dice: rinunciamo ai posteggi e la gente verrà in Città con i trasporti pubblici. La realtà però è tutta un'altra ed il PVP ce lo insegna. Il PVP ha creato difficoltà di traffico all'interno della Città, è vero che ci sono meno macchine in Città ma c'è anche tanta meno gente e quindi se andiamo avanti di questo passo non andiamo bene. Non si può sempre punire il cittadino, il cittadino va incentivato e questo sistema di togliere e punire a mio modo di vedere è sbagliato. Bisogna ricordare anche questo: con i posteggi previsti nel progetto la Città di Lugano avrebbe meno posteggi della stazione di Locarno, insomma cerchiamo di tenere conto anche delle proporzioni delle cose. Hanno fatto un progetto dove i posteggi servono unicamente la stazione – quindi per chi viaggia in treno – ed a disposizione della Città nulla. Se andiamo avanti di questo passo in Città non ci viene più nessuno ed avremo una Città morta. La gente se ne starà fuori ed andrà nei grandi centri commerciali che sono tutt'attorno. Questo non è il trend che dobbiamo favorire, quello che dobbiamo favorire per Lugano è riuscire ad avere una città viva. Quindi evitiamo di continuare a punire il cittadino e cerchiamo invece di stimolare le cose per bene. Grazie.

On. Michel Tricarico:

Presidente, colleghe e colleghi, Municipali, questo sembra un messaggio banale di soli fr. 544'000.- ma invece trattasi di un aggiornamento per un credito di progettazione di infrastrutture legate alla viabilità del nodo intermodale della stazione di Lugano che si inserisce in un più ampio quadro che è quello del Piano dei trasporti del luganese e del Programma di agglomerato del luganese: quindi non è solo un puntuale progetto ma è qualche cosa che è all'interno di un più ampio quadro pianificatorio. Altro punto da ricordare riguarda il fatto che trattasi di una partecipazione finanziaria della Città ad un progetto condotto dal Cantone. Tant'è che prima è stato citato il messaggio cantonale che risale 19 settembre 2017 che è stato approvato dal Gran Consiglio il 19 febbraio 2018, quindi meno di un anno fa. Il messaggio del Municipio è del 22 marzo 2018 - quindi a seguito della votazione in Gran Consiglio - ed oggi finalmente arriva sui banchi del Consiglio Comunale a distanza di quasi un anno da quando lo abbiamo ricevuto dal Municipio. Quindi credo che un po' tutti abbiamo partecipato a dilungare i tempi. La stazione di Lugano oggi accoglie circa 16'000 passeggeri che arrivano con il treno e fra poco più di un anno Alptransit - con la galleria di base del Ceneri 2020 - cambierà e rivoluzionerà completamente la mobilità del Cantone Ticino. Avremo la metropolitana del Cantone Ticino, ci si sposterà a Bellinzona in 12 minuti, a Locarno in 23 minuti, a sud più facilmente e rispettivamente verso nord con tempi ancora più ridotti. Ci sarà quindi un cambiamento totale ed anche con quelle che sono le tratte Tilo ed il potenziamento della ferrovia Lugano-Ponte Tresa con le nuove stazioni che verranno costruite. Rispettivamente – come è stato detto anche prima – verranno portate tutte quelle che sono le autolinee presso questo importante nodo principale e intermodale di interscambio regionale. E il futuro prevedrà sicuramente un aumento dei passeggeri che utilizzeranno il treno, raddoppieremo forse attorno ai 25/30 mila come cifra di riferimento. Questo credito di progettazione riguarda il terminale dei bus, il sottopasso di Besso, il sistema viario e l'autosilo. Siamo sicuramente già in ritardo rispetto a quello che ci sta



arrivando addosso con l'AlpTransit e quindi dobbiamo forse cercare di recuperare e non perdere ulteriore tempo e la trasformazione di questo comparto deve quindi essere prioritaria. La tematica questa sera particolarmente in discussione è quella del numero dei posteggi. Dobbiamo ricordare che rispetto a prima sono intervenute alcune modifiche, a partire dall'inserimento nella mobilità della regione del tram-treno (cosa che prima non c'era) e ovviamente all'evoluzione del PAL1, PAL2 ed oggi PAL3 e poi la ristrutturazione dei trasporti urbani. Ieri leggevo +88% di trasporto pubblico nella regione soprattutto con un potenziamento notevole del trasporto pubblico, che sappiamo essere gestita, la mobilità, dal Cantone. E quindi immagino che nel coordinamento generale di quanto è previsto dal Cantone ci sia anche una coordinazione per migliorare l'accessibilità a questo nodo intermodale. Altro aspetto importante riguarda il fatto che negli anni la politica territoriale è cambiata, soprattutto anche di leggi, e ricordiamoci che c'è un regolamento cantonale dei posteggi. Ora, qui alla stazione non si prevedono zero posteggi, ma se ne prevedono 250 rispetto ai 430 esistenti. È stato dato mandato ad uno studio specialista, i risultati di questo studio sono stati approvati dal Cantone e rispettivamente dalla Commissione regionale dei trasporti e dal Municipio. Lo studio forniva una forchetta di numero di posteggi necessari tra circa 170 e 290, e sono stati scelti 250 posteggi. Da parte nostra una valutazione di affinamento nell'ambito di questa forchetta ci sta tutta e sicuramente decidere di passare a 400 posteggi quando ci sono basi tecniche a sostegno di questa forchetta, risulta un po' un volo pindarico. Noi avremo circa 25/30 mila passeggeri che passeranno attraverso la stazione di Lugano e se vogliamo fare un confronto, Berna ha 260 mila passeggeri al giorno e 500 posteggi. Adesso si chiedono 150 posti in più - sono state dette anche quelle che saranno le cifre (10/15 milioni in più) - che dovranno essere ovviamente finanziati. In più oggi, i dati li abbiamo ricevuti in sede d'esame del messaggio, il posteggio ex Pestalozzi, che ha 85 posti e con i dati registrati nell'ultimo anno, ha una media di occupazione nelle ore di punta di circa l'80% e quindi non è per forza pieno. Detto questo dovrà arrivare ancora sui nostri banchi la variante di Piano regolatore ed è quindi in quell'ambito che credo possa essere definito appropriatamente e sulle basi che sono state condivise tra Cantone e Municipio, la valutazione del numero di posteggi in base alla forchetta disponibile. Concludo con un'ultima considerazione legata al fatto che appunto trattasi di un progetto cantonale, votato il 19 febbraio 2018 dal Gran Consiglio con 64 voti favorevoli 0 contrari e 2 astenuti, per il quale immagino che i colleghi di Consiglio Comunale che sono anche Gran Consiglieri (quindi Sara Beretta-Piccoli, Boris Bignasca, Daniele Casalini, Tiziano Galeazzi, Raoul Ghisletta ed Enea Petrini) abbiano tutti votato favorevolmente al credito così con il numero di posteggi previsti. E di conseguenza anche questa sera e coerentemente a meno di un anno di distanza possano votare quello che hanno già deciso a livello cantonale. Termino con una domanda che pongo al Municipio e rispettivamente all'On. Presidente: chiedo se questo emendamento non sia un emendamento sostanziale e che quindi vada deciso coerentemente con quanto è previsto dalla LOC. Vi ringrazio per l'attenzione.

On. Raoul Ghisletta:

Anche io sono abbastanza perplesso sulla legalità di questo emendamento. Non mi risulta che sia nelle facoltà del Consiglio Comunale obbligare il Municipio a fare qualche cosa quando questa cosa rientra nelle sue competenze. Quindi nutro forti dubbi sulla legalità del punto no. 4 della risoluzione del rapporto di maggioranza. Detto questo mi permetto di aggiungere un elemento a quanto giustamente hanno già detto quelli che mi hanno preceduto ed in ultimo luogo l'On. Michel Tricarico. In questa Città nei giorni feriali non è che non girano delle automobili; ci sono più o meno 200 mila tragitti giornalieri e 160 mila di questi tragitti giornalieri sono fatti con dei veicoli a motore. Quindi l'80% dei tragitti a Lugano sono fatti con dei veicoli a motore. Vi ricordo colleghi e colleghi, che il PAL3 prevede di arrivare ad una quota del 30% degli spostamenti in tutto il luganese ed oggi siamo attorno al 7/8% di spostamenti con i trasporti pubblici. **Quindi è chiaro che** la zona urbana deve arrivare ad un riequilibrio sostanziale del numero dei tragitti fatti con i trasporti pubblici rispetto a quelli fatti con i veicoli a motore. E se la SUPSI viene costruita vicino alla stazione non è perché si vuole metterla vicino alla stazione per raggiungerla con l'automobile,

altrimenti tanto valeva lasciarla a Manno dove per forza ci devi andare con l'auto perché le alternative con i mezzi pubblici sono quelle che sono. Se fanno la SUPSI vicino alla stazione è perché studenti e professori ci vadano con i mezzi pubblici. Bisogna voltare pagina e questo significa aumentare i tragitti giornalieri con i mezzi pubblici, ergo vuole dire diminuire i posteggi. Perché finché ci saranno i posteggi (nei posteggi non ci mettiamo le carrozzine, le paperette e la piscinetta dei bambini) in questi stalli ci metteremo le automobili. Quindi l'unico strumento di regolazione è il numero dei posteggi, altrimenti non cambierà mai nulla. Non riusciremo mai ad aumentare la quota dei tragitti con i mezzi pubblici rispetto all'enorme quota dei tragitti che vengono fatti con i veicoli a motore, e questo con tutte le conseguenze sugli abitanti di Besso. Perché tutti questi 160 mila veicoli che passano e arrivano a Lugano, qualcuno nei quartieri li sente prima che arrivano in Centro e sono quelli che abitano sulle vie come quella di Besso, Molino Nuovo, Viganello, lungolago e altre. Ci sono un sacco di vie d'accesso con delle persone che ci abitano, che sentono i rumori e che respirano le polveri fini, ecc. Quindi se vogliamo una Città più vivibile e con una maggiore qualità di vita come l'abbiamo in tante altre regioni, il discorso dei posteggi sia francamente inevitabile e non vedo bene questa battaglia per mantenere 438 posteggi o quelli che sono. Sappiamo benissimo che purtroppo i conteggi dei posteggi sono fatti un po' così e così ed è chiaro che quando vengono fatti precisamente salta fuori che sono molto di più di quelli che si pensava che fossero. Se facessimo i conteggi un po' dappertutto magari ne salterebbero fuori altri. Più posteggi ci sono e più tragitti con i veicoli a motore ci sono: è matematico.

On. Ferruccio Unternährer:

Cara Presidente, On.li Sindaco, Vicesindaco e Municipali, care colleghe e colleghi, anche io intervengo sul punto che ha diviso un pochettino la Commissione della Gestione sul numero di posteggi pubblici che si prospettano di realizzare al nuovo nodo intermodale FFS di Lugano. È lecito domandarsi con quale diritto e su quali basi oggettive la maggioranza della Commissione si sia permessa di chiedere al Municipio di impegnarsi con il Cantone a progettare la prima fase di realizzazione delle infrastrutture in modo da assicurare 400 posteggi pubblici. Perché 400 posteggi e non 600 come il progetto di massima StazLu1 lo prevedeva? E perché non avvallare la nuova proposta di 225 posteggi prospettati con il presente messaggio? È bene sbarazzare il campo dalla critica che la Commissione della Gestione non vuole per nulla sostituirsi agli specialisti e tecnici del traffico. Abbiamo pieno rispetto del loro lavoro e della loro professionalità. Ciò detto è assolutamente lecito poter non condividere la loro visione sul futuro sviluppo delle infrastrutture della viabilità del nodo intermodale FFS di Lugano. La nostra visione politica, quella della maggioranza della Commissione della Gestione, è di un nodo intermodale molto più importante di quello che viene presentato con la richiesta di stanziamento di un credito supplementare per l'elaborazione del progetto definitivo StazLu1. È altresì bene sottolineare che quando parliamo di visione politica, non intendiamo solo lo sviluppo della cosa pubblica fine a sè stessa, ma anche come le infrastrutture pubbliche devono essere concepite a medio e lungo termine per supportare lo sviluppo di attività economiche sul nostro territorio; questo perché attività economiche è sinonimo di posti di lavoro e prosperità per le generazioni future. Questo è ancora più importante quando si parla di infrastrutture della mobilità, ciò che concerne appunto il progetto StazLu1 e le infrastrutture della mobilità nell'area della Stazione. Ai colleghi On.li Nicola Schoenenberger e anche un pochettino a Michel Tricarico, che insinua che l'emendamento è sostanziale pertanto non ricevibile, è bene ricordare che questo Consiglio Comunale era nella seduta del 2 luglio 2007 che approva il messaggio no. 7359 riguardante la richiesta di un credito di fr. 1'178'000.- quale partecipazione ai costi per l'elaborazione del progetto definitivo della prima fase della sistemazione dell'area della stazione FFS di Lugano, il progetto StazLu1 appunto. Questo era il messaggio originale per il quale oggi ci viene richiesto un supplemento. Non tocca certo alla Commissione della Gestione ricordare che qualsiasi credito di progettazione concesso è strettamente legato al progetto per il quale è stato a suo tempo richiesto. Il credito di progettazione definitivo di StazLu1 faceva riferimento, tra i tanti contenuti, anche alla volontà di progettare la realizzazione di complessivamente 600 posteggi.

Questo era un esplicito contenuto del progetto StazLu1 per il quale il credito di progettazione era a suo tempo stato richiesto e il Consiglio Comunale aveva approvato. In base a ciò ci si attendeva l'effettiva progettazione di 600 posteggi pubblici. Con il MMN. 9903 che ci apprestiamo ora a votare, apprendiamo che gli addetti ai lavori, sulla base di loro apparenti giustificate valutazioni, propongono di ridurre questo numero di posteggi a 250, di cui 225 ad uso pubblico e 25 ad uso privato. Senza voler esagerare, è bene stigmatizzare il fatto che proprio perché sono passati più di 11 anni si venga solo adesso a renderci attenti che il numero di posteggi progettati sarà ridotto del 60%. Sarebbe stato più opportuno e sicuramente auspicata una informazione più puntuale e tempestiva in merito. La Commissione della Gestione è sicuramente consapevole che il nuovo progetto della rete tram-treno ed i nuovi sviluppi in termini di PAL1, PAL2 e PAL3, permetteranno di fatto di adeguare il fabbisogno di posteggi pubblici al nodo intermodale FFS di Lugano. Ciò non è però certo sufficiente a giustificare la soppressione di oltre 350 posteggi. Leggendo – e non dobbiamo nasconderci dietro ad un dito – il messaggio municipale no. 9903 traspare abbastanza chiaramente che il principale “driver” di tali ripensamenti sia stata l'ottimizzazione dei costi di investimento proprio per fare fronte al fatto che il preventivo del progetto di massima allestito nel 2013 è risultato ben superiore a quanto originariamente preventivato nel 2005. La maggioranza della Commissione della Gestione comprende l'attenzione sull'importanza dell'investimento finanziario, ma rende altresì attento l'Esecutivo sul fatto che è pericoloso voler effettuare dei contenuti funzionali su opere con una valenza futura così importante. La stazione di Lugano diventerà il principale e più importante nodo intermodale in Svizzera a sud delle Alpi e supporterà lo sviluppo futuro della Città di Lugano per i prossimi 100 anni. Stiamo costruendo il futuro e in questo senso ci vuole lungimiranza e coraggio. Il futuro nodo intermodale FFS di Lugano sarà la nuova piattaforma di interscambio dei trasporti pubblici e privati; privati, appunto, e non solo trasporti pubblici. Non possiamo sottacere che anche in futuro, ci piaccia o no, la mobilità privata continuerà a coesistere con quella pubblica, fosse non altro per un discorso di rapporto tra costi e benefici sul potenziamento dell'offerta dei trasporti pubblici. Nel rapporto di maggioranza della Commissione della Gestione vengono esplicitate chiaramente alcune perplessità in base alle quali la proposta di realizzare solo 225 posteggi pubblici non convince affatto. Possono essere considerati dubbi soggettivi ma basati su considerazioni oggettive: 1. L'area della stazione FFS subirà uno sviluppo di insediamenti importante nel prossimo futuro, in primis la nuova sede della SUPSI; 2. Le infrastrutture pubbliche che sorgeranno sul sedime dell'attuale posteggio ex Pestalozzi potranno essere edificate in altezza offrendo l'insediamento di nuove realtà amministrative ed economiche nel settore terziario; 3. Il futuro nodo intermodale delle FFS diventerà un'area di sviluppo importante del quartiere di Besso, i parcheggi pubblici potranno e dovranno servire non solo agli utenti FFS, ma anche a chi vuole recarsi puntualmente presso una attività economica o amministrativa domiciliata nel quartiere di Besso o in Centro Città; 4. Checché se ne dica, proprio a causa della conformità del territorio e dei rapporti tra costi/benefici, l'offerta dei trasporti pubblici potrà difficilmente essere così efficiente, capillare e continuativa sull'arco di tutta la giornata, da poter soppiantare la mobilità privata che giocoforza continuerà a coesistere con quella pubblica, ed i dati e gli obiettivi che sono stati ricordati dal collega On. Raoul Ghisletta parlando di PAL3 lo confermano; 5. (ed ultimo punto) già oggi, ma ancora più con lo sviluppo della Città di domani, saranno decine e decine, per non dire centinaia di migliaia di persone, che si recheranno giornalmente, non solo per lavorare, in Centro Lugano. Proprio a vantaggio della mobilità di Lugano nel suo complesso, è indispensabile offrire massima libertà e varie possibili soluzioni nella scelta di come recarsi in Città o al futuro nodo intermodale delle FFS. Pensare di voler sapere come l'utente dei trasporti pubblici o l'utente di quelli privati si debba comportare è peccare di presunzione. Con queste riflessioni, la maggioranza della Commissione della Gestione vuole dare quindi un chiaro messaggio politico. Il futuro nodo intermodale delle FFS è per il futuro della Città troppo ma troppo importante per limitarsi a rispondere alle sole esigenze di interscambio di trasporti pubblici. Il numero di posteggi pubblici nell'area deve pertanto essere ripensato e riprogettato cercando il giusto compromesso con il numero di posteggi originariamente prospettato con il

progetto di massima e rispondere in modo fattivo alle preoccupazioni della maggioranza della Commissione della Gestione. Grazie in questo senso a sostenere lo specifico dispositivo inserito nel rapporto di maggioranza della Gestione ed a votare favorevolmente lo stanziamento del credito richiesto. Grazie.

On. Tessa Prati:

Intervengo giusto per dire che Locarno ha il numero di parcheggi che ha, ma in Svizzera ci sono città che praticamente non ne hanno e penso a Zurigo. Quindi se ci deliniamo tra le città più grandi della Svizzera, dobbiamo anche agire come una di queste. Grazie.

On. Raide Bassi:

Solo una breve replica agli On.li Carlo Zoppi e Raoul Ghisletta, che dicevano di non capire la logica di questa politica. Io invece non capisco la logica per la quale si vuole imporre l'utilizzo del trasporto pubblico attraverso la soppressione dei posteggi. Qui mi sembra, come diceva l'On. Ferruccio Unternährer, che si abbia la presunzione di voler educare il comportamento dell'utenza attraverso una politica repressiva. Io credo ancora nel buon senso della popolazione e sono fermamente convinta che, laddove ci sarà la possibilità, i cittadini preferiranno l'autobus o il treno per spostarsi ma, come detto prima, il nostro territorio non permette a tutti di spostarsi in questo modo. L'On. Michel Tricarico ha detto bene: ci sarà il tram-treno e ci sarà un potenziamento del trasporto pubblico - ci sarà e ci sarà - ma oggi no. Non possiamo avere la presunzione di obbligare le persone a spostarsi secondo quello che riteniamo il mezzo migliore. Bisogna invece dare l'opportunità a tutti di spostarsi nel modo più efficiente possibile. Grazie.

On. Cristina Zanini Barzaghi:

Care Consigliere e cari Consiglieri, la stazione è un progetto estremamente complesso – avete criticato il ritardo con cui è arrivato il messaggio ed a voi sembra tutto semplice quando vi arriva il messaggio – ed abbiamo delle riunioni abbastanza complicate sia con il Cantone che con le FFS poiché bisogna concordare tutta una serie di disposizioni ed anche delle decisioni che vengono prese altrove. Poi magari penso che i colleghi On. Michele Foletti (che siede nella Commissione regionale dei trasporti) e On. Angelo Jelmini (che si occupa della pianificazione della mobilità) potranno probabilmente completare. Mi scuso se il messaggio è arrivato leggermente in ritardo rispetto a quanto era preventivato, però consentitemi di dire che anche il Consiglio Comunale non è sempre molto celere e non solo con questo messaggio ma anche con altri messaggi che sarebbero ben più semplici – mi scuso ma devo segnalarlo – e che creano delle difficoltà anche nelle nostre relazioni intercomunali. Faccio riferimento ad esempio a piccoli messaggi dell'NQC e quindi chiedo cortesemente al Consiglio Comunale di fare la sua parte, per noi non è facile e sicuramente cercheremo di migliorare. Sul tema dei posteggi non sto a dilungarmi, ma penso che questa vostra proposta di emendamento – voi magari non la considerate sostanziale – avrà delle ripercussioni ed avremo delle grosse difficoltà nella discussione appunto con i due partner FFS e Cantone. Ci sono già delle decisioni pregresse, già date non solo a livello di crediti di progettazione – il credito di progettazione è l'ultimo dei problemi – ma piuttosto a livello di pianificazione. Una pianificazione di posteggi che è stata revisionata dal Cantone nel 2013/2014 facendo un aggiornamento di tutto il fabbisogno dei posteggi in modo calibrato alle diverse infrastrutture che sono in corso di progettazione. Per farvi un esempio a Cornaredo erano previsti 2'000 posteggi nel P&R, vi rendete conto cosa sono 2'000 stalli, che sono stati ridotti a poco meno di 1'000. Voi dite che non funziona passare con il trasporto pubblico contenendo un attimo il fabbisogno dei posteggi, ma altre città dimostrano che questo funziona, trattasi di una discussione piuttosto ideologica. Faccio una proposta pragmatica perché noi tra due settimane dovremmo andare a questa riunione nella Delegazione delle Autorità e si rischierà di fermare tutto. Nel messaggio si parla – a pagina 20 – che il fabbisogno di posteggi è stato stimato in una forchetta tra 170 e 290 stalli. Io mi sarei attesa, come buonsenso da parte del Consiglio Comunale, una indicazione intesa ad andare a trattare con il

Cantone di averne 290 (ora sono 250). In questo modo avremmo un minimo di discussione. Quale soluzione di compromesso propongo di dare solo un suggerimento al Municipio inteso a portare avanti il discorso dei 290 posteggi piuttosto che 400 e quindi tornare come prima (situazione che probabilmente farà sì che si bloccherà il progetto per parecchio tempo). Un'altra annotazione – poi magari il collega On. Angelo Jelmini la potrà completare – riguarda il fatto che noi abbiamo già preparato la variante di Piano regolatore di questo comparto in cui sono anche inseriti i fabbisogni di posteggi pubblici e c'è già l'esito di un esame preliminare che concorda con questa impostazione. Ed immagino che questo cambiamento creerà anche dei problemi nella successiva approvazione del Piano regolatore del comparto che dovrà poi permettere lo sviluppo economico che ci chiedete tutti. Sviluppo economico che i privati potranno fare non solo perché ci sarà una ottima offerta del servizio pubblico in stazione data dai treni, dal potenziamento dei Tilo, dalla galleria di base del Ceneri, dall'arrivo del tram-treno e dalle 17 linee di bus; sviluppo economico che sarà anche dato dal fatto che ogni singolo privato, per il suo fabbisogno, avrà la possibilità di costruire i propri posteggi. Non ci saranno solo 250 posteggi in stazione, ci saranno anche tutti i posteggi calcolati secondo il regolamento cantonale che ogni privato dovrà realizzare, così come viene già realizzato ad oggi. Mi permetto di fare questo invito perché il Consiglio di Stato non è un consesso talebano rossoverde, e questa pianificazione viene da una azione concertata a livello di Piano Direttore. Mi permetto di proporre al Consiglio Comunale, per favore, di ritirare questo emendamento (così drastico e che ci creerà parecchi problemi) e piuttosto dare un invito al Municipio di andare al tavolo della discussione e prendere il valore più alto della forchetta che proviene dalla perizia. Grazie.

On. Angelo Jelmini:

Aggiungo unicamente una piccola complementazione. Questa discussione, molto interessante e molto accesa, è semplicemente una sorta di aperitivo a quella che sarà in realtà poi la discussione che sarete chiamati a fare, perché in realtà il tema che tra qualche settimana o qualche mese arriverà su questo tavolo è il Piano regolatore della stazione. Lì dovrete decidere e lì, noi come Municipio, dovremo portare le proposte e valutare se codificare questa vostra richiesta nel Piano regolatore oppure no. È chiaramente tutto un percorso ancora aperto e su questo prenderemo – penso come Municipio – le indicazioni che darà questo Consiglio Comunale, così come sempre dobbiamo fare, e vedere se l'invito che avete dato a colloquiare con il Cantone nuovamente per modificare quello che è stato finora sempre condiviso da tutti all'unanimità. Perché questo messaggio è esattamente la fotocopia di quello già approvato dal Consiglio di Stato con voto unanime, dal Municipio con voto unanime e dal Gran Consiglio con voto unanime. Tutti i Consiglieri Comunali qui presenti e che sono anche Gran Consiglieri lo hanno votato e quindi vuole dire che c'era unanimità di consensi. Ora, si può fare una riflessione ed è quella messa in discussione, di riguardare questa valutazione del fabbisogno che ha fatto il Cantone e capire se questa può essere rimessa in discussione o meno.

On. Michele Foletti:

Presidente, Consigliere e Consiglieri Comunali, l'On. Cristina Zanini mi ha citato e come membro della Commissione regionale dei trasporti vi dico un po' che cosa succede in questa Commissione. Evidentemente, come è stato detto, di questo credito di progettazione se ne parla dal 2005 e come Municipale, membro della Commissione regionale dei trasporti, già nell'agosto 2017 avevo avvisato il Municipio che il Cantone sarebbe uscito con il credito di progettazione. Poi era stato bloccato, sono riuscito a farlo sbloccare, l'On. Claudio Zali si era arrabbiato per un paio di cosine, voleva tenerlo fermo ed alla fine siamo riusciti a farlo ripartire. Purtroppo il messaggio del Municipio è soltanto di marzo 2018, da settembre a marzo il settore grandi progetti ha gestito la preparazione di questo messaggio, e probabilmente se fossimo arrivati prima, si poteva trovare una qualche soluzione con la Commissione della Gestione del Gran Consiglio e insieme cambiare il numero dei parcheggi. Però questo è un se e quindi non so se sarebbe stato possibile. È anche vero però che siamo stati coerenti la decisione che era stata presa di comune accordo tra la Commissione

regionale dei trasporti ed il Cantone intesa a diminuire il numero di parcheggi alla stazione FFS. Siamo stati conseguenti perché è terminata la consultazione tra i Comuni per un importante aumento del trasporto pubblico e l'offerta di trasporto pubblico con l'apertura della galleria del Ceneri a partire dal 13 gennaio 2020. Ci sarà un aumento dell'80% sul trasporto regionale e ci sarà un aumento del 40% sul trasporto urbano. Quindi tutti i cittadini del Cantone Ticino potranno raggiungere un centro del Cantone Ticino partendo da casa con il trasporto pubblico entro le ore 7.00 del mattino. Questo vuole dire che tutti avranno la possibilità di essere al massimo alle 06.30 del mattino nella stazione di riferimento - quindi Lugano, Locarno, Bellinzona, Mendrisio e Chiasso - e fare rientro a casa entro le ore 24.00. Questo conseguentemente anche alle decisioni prese sul Piano di agglomerato 3 del luganese, che vuole portare la modalità di trasporto dall'8% del trasporto pubblico di oggi al 30% di trasporto pubblico in futuro, diminuendo al 70% il trasporto individuale motorizzato. E una buona parte del trasporto individuale motorizzato vorremmo fosse a basso impatto ambientale (ibrido, a emissioni zero o a emissioni ridotte). Quindi si sta lavorando anche su questo e si arriverà con un messaggio al Gran Consiglio per la nuova offerta del trasporto pubblico che sarà sicuramente aumentata ma che comporterà un aumento dei finanziamenti da parte di tutto i Comuni per il trasporto pubblico. Allora ad un certo punto, secondo me e da come la vedo io ma è una mia visione personale, bisogna capire dove vogliamo investire. Vogliamo investire in un aumento dell'offerta del trasporto pubblico che dovrebbe andare a sostituire anche la mobilità privata o vogliamo andare ad investire in parcheggi per andare ad incentivare la mobilità privata? Perché le due cose fatte insieme non è che siano molto logiche. O si investe per portare in giro la gente con i trasporti collettivi oppure si investe per permettere a qualsiasi persona di andare in giro con il proprio trasporto individuale e posteggiare come più gli è comodo. Oggi abbiamo un tasso di rapporto che è il più basso della Svizzera: l'8% di trasporto pubblico in un agglomerato è il più basso della Svizzera. Esce ogni anno quel bel librettino sull'audit delle Città svizzere e vedete che siamo il fanalino di coda e vogliamo tentare di assomigliare un po' di più al resto della Svizzera. Il vostro emendamento: sicuramente si può fare; come ha detto giustamente il collega On. Angelo Jelmini, quando ci sarà da votare la variante di Piano regolatore si possono cacciare dentro tutti i posteggi che si vogliono, dentro nella forchetta degli studi che sono stati fatti. Però ricordatevi che dobbiamo pagarceli tutti noi, gli altri Comuni non parteciperanno all'aumento dei parcheggi perché non fa parte della convenzione né sul PAL2 né sul PAL3. Anche il Cantone non parteciperà perché la Commissione della Gestione del Gran Consiglio ha già fatto il suo rapporto, tra l'altro doveva votarlo a dicembre 2017, lo abbiamo fatto rinviare a febbraio 2018 sperando che uscisse il messaggio, ma poi siamo arrivati soltanto in marzo. Ma il Parlamento ha già votato sul credito di progettazione e non rientrano i nostri parcheggi. Noi abbiamo la possibilità di metterli nei nostri progetti questi parcheggi in più, però ce li pagheremo tutti noi e questo è chiaro. Se il Consiglio Comunale decide di fare 300/400 invece di quelli previsti, i parcheggi supplementari ce li paghiamo noi; non è un dramma però vuole dire che dovremo rinunciare a qualcosa d'altro. E non rientra in quella che è una strategia – condivisa con tutti i Comuni del luganese, condivisa con il Cantone ed approvata dal Gran Consiglio – di una nuova modalità di trasporto individuale e pubblico. Si può sempre cambiare tutto, non è quello il problema.

#### On. Sindaco:

Presidente, Signore e Signori Consiglieri Comunali, come avrete capito all'interno del Municipio c'è stata un po' di discussione al momento di allestire questo messaggio e di licenziarlo, prova di questo è che siamo in quattro ad intervenire. Innanzitutto il ritardo di sei mesi nella presentazione del messaggio richiede come minimo le nostre scuse. Quanto ha detto l'On. Michele Foletti è giusto, c'è stato un ritardo di sei mesi ovviamente del quale dobbiamo farci carico noi anche se è avvenuto all'interno di un settore che è quello dei Progetti strategici. Di fatto, sicuramente se i due messaggi fossero stati presentati insieme, molto probabilmente avremmo potuto evitare dei cortocircuiti che sono comunque intervenuti. Vorrei però dire una cosa. Si è parlato di messaggio politico ed ovviamente, e ci mancherebbe altro, voi potete fare tutti gli emendamenti che credete

opportuno fare – e lo avete tra l’altro anche giustificato e spiegato in modo molto chiaro nel rapporto – e tutto si può dire ma non che non ci fosse chiarezza. Potete fare qualsiasi emendamento però credo che sia importante anche da parte nostra e laddove siamo uniti e lo crediamo, sottolineare delle discrepanze importanti. Il segnale politico che uscirebbe questa sera va assolutamente in controtendenza con una politica cantonale, e diciamo anche una politica probabilmente mondiale se pensiamo ai movimenti giovanili che in questi giorni, settimane e mesi stanno catalizzando l’opinione pubblica. Ritornando nel nostro piccolo mondo, quindi un segnale in controtendenza con la politica cantonale, la politica della Commissione regionale dei trasporti e quindi dei Comuni vicini a noi e la politica del nostro Municipio. Noi abbiamo stilato delle linee di sviluppo, le abbiamo difese, le abbiamo motivate e le abbiamo e le stiamo seguendo regolarmente, e la maggior parte dei nostri messaggi trovano – forse direi anche tutti i nostri messaggi – un ancoraggio chiarissimo ed inequivocabile nelle linee di sviluppo. Le nostre linee di sviluppo dicono come auspicio - un forte auspicio - che la Lugano che vorremmo noi come Municipio sia una Lugano un pochino più libera o liberata dalle auto, un pochino più verde, un pochino più vivibile, un pochino più respirabile e via discorrendo. E se voi questa sera aderiste all’emendamento, cosa che mi sembra molto probabile, daremmo veramente un messaggio in controtendenza rispetto alla logica cantonale. Non dimentichiamo che – ed è già stato detto – nel nuovo quartiere di Cornaredo il Piano direttore prevedeva 2'000 posteggi che, quando io ero ancora a Bellinzona, sono stati ridotti a 1'200 ed oggi sono tra i 600 e 700 e questo sta a dimostrare che non è un accanimento contro i posteggi ma che è la logica delle cose che persegue la politica cantonale (oltretutto i 600/700 posteggi a Cornaredo, oggi come oggi, non sono neppure tutti pieni). Quindi non credo che sia giusto dire, come qualcuno ha detto, che il Cantone, la Città, la Commissione regionale dei trasporti – ha poca importanza – impone la logica dei trasporti pubblici passando attraverso la riduzione dei posteggi. Io girerei questo nel senso che la riduzione dei posteggi andrà di pari passo con il potenziamento dei trasporti pubblici. Facciamo per un attimo attenzione e mente locale: alla stazione ci sarà la zona, in m<sup>2</sup> o km<sup>2</sup>, più piccola forse di tutta la Svizzera con la concentrazione più grande di trasporti pubblici. Avremo delle nuove linee – lo abbiamo sentito dal collega On. Michele Foletti – a partire dal 2020 con una frequenza molto maggiore di trasporto pubblico ed avremo il tram-treno (che sarà veramente un cambiamento di paradigma): avremo veramente un potenziamento importantissimo dei trasporti pubblici a cui - si può dedurre e si può pensare - potrà fare seguito anche una riduzione del traffico privato. Vorrei sottolineare una cosa. Qualcuno di voi ha detto che dobbiamo fare coesistere il traffico privato ed il traffico pubblico, perfetto e siamo d’accordissimo tutti, però oggi teniamo conto che su dieci porzioni, nove vanno al traffico privato ed una sola – se siamo ottimisti – al trasporto pubblico. L’obiettivo è quello di arrivare a tre contro sette. Quindi capite che la coesistenza sarà sempre una coesistenza nettamente a favore del trasporto privato. Il trasporto pubblico, seppur migliorato e lo speriamo tutti e penso che chiunque di noi lo spera, sarà un trasporto comunque decisamente minoritario rispetto al trasporto privato e questo per dire che comunque alla stazione ci sarà un potenziamento realmente enorme rispetto a quanto siamo abituati. Mi sembra compito del Municipio sottolineare la pericolosità ed il messaggio in controtendenza che verrebbe dato dal Consiglio Comunale, e non so se questo è un bene, ma non per il Cantone e non per la Commissione regionale dei trasporti, ma per noi cittadini di Lugano che siamo qui dentro in quest’aula o che non siamo qui dentro in quest’aula. Poi in caso di approvazione avremo delle difficoltà con il Cantone e con le FFS e questo è già stato sottolineato. Avere delle difficoltà non vuole dire che poi ci metteremo a litigare, andremo dal Cantone – lo faremo senz’altro perché noi seguiamo e seguiremo le indicazioni date dal Consiglio Comunale – a dire che il numero di posteggi è tornato quello che era in precedenza o quello che è attualmente. Il Cantone dirà con grandissima probabilità e lo ha già detto l’On. Michele Foletti: benissimo e ve li pagate voi e non credo che il Cantone cambierà la sua posizione. Abbiamo parlato con loro ed ho francamente l’impressione, oltretutto anche a livello del Gruppo di lavoro StazLu1, l’impostazione era piuttosto chiara. Ecco che questo è un elemento che ritroveremo nel Piano regolatore, perché noi metteremo nel Piano regolatore i 436 posteggi se così verrà deciso. Poi però a livello di esame preliminare ed

in fase d'esame finale da parte del Consiglio di Stato e del Cantone, molto probabilmente suppongo il numero verrà ancora una volta ridotto. Da ultimo vorrei sottolineare una cosa che ha già detto l'On. Cristina Zanini Barzaghi e che mi sembra importante ridire. È vero che sono 250, o giù di lì, stalli pubblici, però non dimentichiamo che la zona avrà anche tantissima fruizione privata ed i privati, conformemente al regolamento per i posteggi privati, potranno realizzare i loro posteggi. Quindi non è che dobbiamo pensare che quel comparto di Besso si limiterà a 250, o giù di lì, posteggi. Questi 250 saranno i posteggi pubblici poi ci saranno i posteggi privati. Posteggi che da una parte vanno in contro alle vostre preoccupazioni, dall'altra andranno comunque – e non possiamo negarlo – ad intasare una strada che non potrà essere allargata, perché più di quel tanto non possiamo allargare le strade e lo sapete benissimo. Questo mi sembrava importante dirlo perché aldilà dei ritardi, aldilà degli errori e aldilà delle varie cose che questo messaggio purtroppo ha denotato, c'è anche un messaggio politico che, secondo me, è anche un messaggio importante per il benessere di tutti noi.

On. Karin Valenzano Rossi:

On. Presidente, On.li Municipali, care e cari colleghi, vi devo esprimere due sentimenti che sono maturati prima dall'esame in Commissione della Gestione ed ancora di più dal dibattito di questa sera. Il primo è di grande amarezza nel constatare che in realtà il nostro esercizio come Consiglieri Comunali sia un esercizio di facciata poiché di fatto stiamo facendo una farsa. Questo perché c'è stata una decisione di questo consesso di parecchi anni fa che ha stabilito un numero di posteggi o che partiva dal presupposto che ci sarebbe stata una progettazione con un certo numero di posteggi, c'è stato un cambiamento significativo in corso d'opera di cui nessuno di noi è stato messo al corrente ed ora ci ritroviamo di fronte ad un messaggio che ha drasticamente ridotto il numero di posteggi – lo abbiamo sentito – di oltre il 60%. Ed ora ci viene detto – prima in Commissione e stasera chiaramente dai Municipali che ce l'hanno esposto – che trattasi di una operazione “prendere o lasciare” e questo perché in realtà non abbiamo margini di intervento, anche se siamo noi quelli che paghiamo di più di tutti gli altri. E questo perché? Per svariate ragioni: da quelle tecniche - sicuramente corrette -, dalle scelte politiche - fatte in sfere in cui noi forse non abbiamo margine di intervento - e forse anche dai tempi troppo lunghi per i quali non c'è più davvero una possibilità di intervento. Quindi questo esercizio così di facciata mi lascia molto perplessa e mi interrogo sull'utilità di portare un messaggio del genere dicendo “prendere o lasciare” perché altrimenti blocchiamo tutto e blocchiamo un comparto così significativo per la Città. L'altro sentimento è di grande preoccupazione. Preoccupazione innanzitutto per il Centro cittadino e per i commerci che - non saranno solo figli di un PVP che ha degli effetti negativi - in buona parte lamentano dell'inaccessibilità al Centro per svariate ragioni, tra cui quella dei posteggi. Vero, il trasporto pubblico è da prediligere e sono anche io senz'altro d'accordo che la miglior soluzione sarebbe quella di avere una rete capillare di trasporti pubblici che funziona. A me capita di tornare la sera dalla Svizzera interna dove ho usato solo mezzi pubblici e per tornare a casa a Cadro alta non ho più il mezzo di trasporto pubblico. Quindi se non ho la macchina o prendo un taxi o chiamo qualcuno che mi venga a prendere, senno' dormo in stazione. Mi piace l'idea “arriviamo tutti prima delle 06.30 in una stazione e ritorniamo tutti ad una determinata ora in stazione” ecco che però poi o dormo in stazione o per tornare a casa devo utilizzare il mezzo privato. È vero che il trasporto pubblico a Zurigo è super efficiente, è vero anche però che a Zurigo ci sono tanti posteggi, li fanno pagare cari però ci sono. Il PVP o la galleria Veduggio-Cassarate hanno senz'altro facilitato il transito e l'uscita dalla Città, però il potenziamento dei mezzi pubblici in Centro funziona ma nel resto della Città un pochino meno. Per cui la nostra grande preoccupazione che abbiamo cercato di trasmettere con l'emendamento, è quella di dire: ci piacerebbe ma dovrebbero andare di pari passo il potenziamento dei mezzi pubblici e la soppressione di posteggi. Perché non solo vengono soppressi del 60% i posteggi previsti nel progetto della stazione, ma vengono anche ridotti i numeri di stalli dei P&R fuori dalla Città e per l'accesso alla Città. Quindi, come facciamo se non abbiamo



il potenziamento del mezzo pubblico efficace e togliamo gli stalli con un Centro che langue?  
Grazie.

On. Presidente:

Non ho più richieste di intervento. Dopo questa lunga discussione e vista la proposta dell'On. Cristina Zanini Barzaghi, chiedo agli On.li Presidenti della Commissione dell'Edilizia e della Commissione della Gestione se vogliono avere alcuni minuti per discutere la proposta.

On. Cristina Zanini Barzaghi:

Scusate, vorrei dare un complemento di informazione perché sono un po' perplessa sul fatto che non si sapeva. Sul PAL2, messaggio municipale no. 9080 del 20 novembre 2014 c'era già la pianificazione di posteggi dei diversi P&R, compreso quello della stazione.

On. Lukas Bernasconi:

Dopo un rapido consulto non ci adeguiamo alla proposta dell'On. Cristina Zanini Barzaghi e teniamo la nostra posizione.

On. Marco Bortolin:

Anche la Commissione dell'Edilizia rimane – come già preannunciato – allineata al rapporto di maggioranza della Commissione della Gestione.

On. Raoul Ghisletta:

Ho fatto una domanda intesa a sapere se questo emendamento è legale, nessuno mi ha risposto.

On. Presidente:

Mi sembra che abbia già risposto l'On. Angelo Jelmini. Faccio però una precisazione per la quale mi sono consultata con il Segretario comunale che ne sa più di me, per non dare una risposta sbagliata. Procedo con la risposta che mi è stata suggerita perché non ero sicura di dare la risposta esatta e quindi mi sono consultata un attimino: "Aldilà dell'emendamento marginale o sostanziale, se passa in votazione il dispositivo della Commissione della Gestione il messaggio municipale torna comunque al Municipio perché dovrà attivarsi con il Cantone e concretizzare quanto chiesto dal punto no. 4, ed in questo ambito verrà valutato anche questo aspetto".

On. Ferruccio Unternährer:

Secondo me, le considerazioni dell'On. Angelo Jelmini hanno decifrato chiaramente l'intento di questo dispositivo, nel senso che l'intento è quello di invitare il Municipio a sedersi con Cantone e FFS per valutare veramente i fondamenti e le considerazioni sulla base delle quali è uscita questa perizia, che dice 250 posteggi, di cui – e lo ribadisco – 225 posteggi pubblici. Quindi secondo me è una riflessione che deve essere rifatta al fine di vedere qual'è l'effettivo fabbisogno in considerazione delle perplessità che abbiamo sollevato. Quindi grazie di cogliere questo invito e quindi di lavorare e di andare in questa direzione.

On. Giovanna Viscardi:

Volevo solo chiedere una cosa. C'è una vaga possibilità che se questo messaggio dovesse tornare in Municipio qualcuno cambi idea? Perché votare questo emendamento solo per dare un messaggio politico e poi c'è sempre qualcuno che presenta ricorso, alla fine rimandiamo ancora di più i tempi. Un qualsiasi cittadino può permettersi di fare ricorso contro una decisione meramente politica ma illegale e dunque vogliamo correre il rischio che tutto venga sospeso un'altra volta per 6/7/8 mesi o vogliamo fare qualcosa di legalmente sostenibile e vedere se si riesce a rimandare il messaggio in Municipio affinché venga adeguato? Solo per dare una indicazione al Municipio di intraprendere delle discussioni con il Consiglio di Stato, francamente mi sembra una perdita di tempo stare qua a

votare qualche cosa di illegale, perché poi alla fine credo che verrà sospeso tutto perché sicuramente qualcuno farà ricorso contro questa cosa. E se non è il solito, sarà qualcun altro che non è d'accordo sul numero di parcheggi e che coglierà l'occasione al balzo. Non si riesce a trovare una soluzione che sia meno farraginoso e che sia un attimino più legale e più veloce?

On. Michele Foletti:

Secondo me il fatto di dire: tornate a 436 parcheggi, ha poco senso. Avrebbe più senso dire al Municipio: cercate di massimizzare in accordo con il Cantone il numero di parcheggi che sono realizzabili, accordandovi prima in modo che quando arriverà poi la variante di Piano regolatore che bisognerà approvare, non saranno più 250 ma magari ce ne saranno un qualcuno in più. Non andare a dire oggi che ne vogliamo 436, a parte che probabilmente interverrà anche la Sezione degli Enti Locali dicendo che voi Consiglio Comunale avete una autonomia residua e quindi non potete andare a modificare una decisione presa dal Gran Consiglio. Quindi invitare il Municipio a fare tutti gli sforzi - evitando che il messaggio torni indietro perché così almeno sulla progettazione si va avanti - potrebbe essere una soluzione di compromesso neanche troppo stupida.

On. Cristina Zanini Barzaghi:

Ritorno alla proposta intesa appunto a trasformare questo emendamento in un auspicio o in qualcosa che poi possiamo portare al tavolo della discussione. Ricordo che stiamo parlando di un credito di progettazione e che quindi i progettisti dovranno affinare i dettagli della questione posteggi. Ci sarà in parallelo poi anche la procedura pianificatoria. Dovremo poi arrivare ancora da voi con il credito di realizzazione. Quindi torneremo ancora in questa sala.

On. Michel Tricarico:

Visti alcuni dubbi che ora sono sorti dopo l'intervento del Municipio e rispettivamente dall'On. Giovanna Viscardi, propongo formalmente l'emendamento che dice: il Municipio deve valutare, all'interno della forchetta prevista dallo studio, il numero di parcheggi che poi dovranno essere inseriti nella variante di Piano regolatore.

On. Angelo Jelmini:

Quando prima parlavo di aperitivo su questa discussione era per ricordarvi che adesso stiamo parlando della parte - chiamiamola così - verso Besso; una pianificazione molto importante con un'opera molto importante che è il nodo intermodale e tutta la viabilità importantissima per tutto il comprensorio. Ma poi, su questo tavolo, vi arriverà la variante di Piano regolatore che comprende tutta la zona della stazione. Per cui, se qualcuno desidera avere un numero di parcheggi maggiori, potrà, a quel momento lì, e nell'ambito della pianificazione, pretendere che ci siano i parcheggi che mancano nelle parti sottostanti e residue e questo senza intaccare quello che invece è oggi un progetto ben intradato, importante ed essenziale. Quindi penso che sia quello il valore maggiore che debba essere considerato, piuttosto che quello di dire che nella restante area della stazione voglio comunque più posteggi per tutta una serie di argomentazioni. Tema che è sempre ancora riservato, evidentemente, che dovrà fare tutto il suo iter perché sul tema posteggi poi non è che può la Città sempre e solo autonomamente decidere, ma dovrà soggiacere anche quelle che sono le verifiche pianificatorie superiori. Ma comunque resta ancora sempre riservata questa possibilità e non viene toccata. Quindi secondo me, semmai sarebbe quella la via, ritirare questo emendamento e tornare - quando arriveremo con il messaggio a fare un emendamento vero che dice voglio codificati più posteggi nelle aree residue del Piano regolatore.

On. Presidente:

On. Michel Tricarico, l'emendamento da lei proposto doveva essere presentato per iscritto e non verbale. On. Giovanna Viscardi la sua era una richiesta ufficiale di votare per ritornare il messaggio?

On. Giovanna Viscardi:

Francamente mi sembra la soluzione più logica, poi tutte queste cose degli auspici messi dentro così a caso e che fino adesso non hanno portato a nessuna realizzazione di nessun auspicio. Quando poi si tratterà di votare il credito di realizzazione, sarà troppo tardi. Io rimanderei il messaggio al Municipio, ma è chiaro che se non sostiene nessuna proposta è inutile che la proponga. Sento già che il mio Gruppo vuole invece votare ad oltranza questo rapporto di maggioranza, ritiro quindi la mia proposta e basta. Però poi tra un paio di mesi arriveremo con un progetto sospeso perché qualcuno ha fatto ricorso contro qualche cosa di illegale.

On. Presidente:

Scusate, è un'ora e mezza che discutiamo, non sospendo e vado in avanti perché dobbiamo finire questa sera ed a mezzanotte smetto. Procediamo con la votazione eventuale (solo voti favorevoli) la proposta con meno voti viene stralciata, la proposta vincitrice viene integrata nel dispositivo di risoluzione per il quale si procede con la votazione finale (favorevoli / contrari / astenuti).

On. Sindaco:

Scusa vorrei dire una cosa. Qui non stiamo parlando di bagatelle, stiamo parlando della stazione, del polo centrale delle mobilità del Cantone Ticino e lo diceva anche prima l'On. Ferruccio Unternährer, a sud delle Alpi sarà il polo più importante della mobilità. Io penso che se ci sono dei dubbi – e mi scusi l'On. Presidente – e se anche a mezzanotte non arriveremo ad evadere delle interpellanze o qualche cosa del genere, personalmente vi dico che per me è molto ma molto più importante che si esca da questa sala con le idee in chiaro e che noi si sappia cosa voi ci chiedete di fare. Io detesto fare il postino però vi assicuro che sono un postino molto fedele, se devo farlo. Quindi se voi ci direte andate a parlare al Consiglio di Stato, lo faremo. Ovviamente ve l'ho già detto e lo dico ancora una volta: non abbiamo grandi speranze. Ne avremo una su cento: va bene; credete che sia giusto fare così: facciamolo. Però guardate che perdiamo del tempo per una infrastruttura che comunque è fondamentale per il nostro Cantone e in particolare, lo sottolineo, per la nostra Città. Quindi a mio modo di vedere – non sono io che devo suggerire niente – ma se ci sono dei dubbi all'interno dei Gruppi, credo che 5 minuti avanti o indietro di sospensione non cambino molto la vita nostra.

On. Demis Fumasoli:

Chiedo semplicemente in modo formale il ritiro del Municipio del messaggio, e votiamolo quindi.

On. Karin Valenzano Rossi:

Chiedo formalmente 5 minuti di pausa per discutere la richiesta di ritiro.

On. Presidente:

Richiesta accolta, 5 minuti di pausa. ... Riprendiamo la seduta e chiedo agli On.li Capigruppo di esprimersi in merito sul rinvio del messaggio.

On. Boris Bignasca:

Il Gruppo LEGA mantiene la posizione decisa in Gruppo mercoledì scorso. Sapevano che era un messaggio con delle posizioni legittime diverse. Lo sapevano già diversi giorni fa, non sono sorte delle proposte concrete e magari per iscritto da parte del Municipio che ci possano fare tenere a cambiare la nostra posizione. Noi manteniamo la nostra posizione storica e ribadita nei nostri programmi elettorali: Sì ai trasporti pubblici ma No alla demonizzazione dei posteggi e attraverso la demonizzazione dei posteggi la demonizzazione degli automobilisti. Quindi noi diciamo No al rinvio e manteniamo la nostra firma ed il nostro appoggio al rapporto di maggioranza della Commissione della Gestione e ringrazio tantissimo i relatori On.li Ferruccio Unternährer, Andrea Sanvido per la Gestione e l'On. Ugo Cancelli per l'Edilizia. Grazie.

On. Karin Valenzano Rossi.

Non accogliamo la proposta di rinvio a meno che il Municipio non voglia spontaneamente richiamare il messaggio, fare delle considerazioni e vedere se c'è un margine di manovra. Anche noi sapevamo che l'emendamento poteva prestare il fianco a qualche perplessità – che tuttavia è formulato in una maniera non estremamente rigida – e con il quale si chiede al Municipio di andare a fare quel lavoro che ci aspettiamo che faccia, in modo più incisivo che con un semplice auspicio nel testo del rapporto.

On. Michel Tricarico:

Come già detto nell'intervento precedente, riteniamo che questo comparto debba avere priorità assoluta e che quindi debba andare avanti celermente la progettazione. Quindi il Gruppo è contrario al rinvio al Municipio del messaggio che deve andare avanti così come previsto. È peccato che non si voglia mettere sul tavolo l'emendamento che avrebbe potuto dare margine di manovra al Municipio, rimanendo nella forchetta, e mandare avanti il messaggio. Mi adeguo alla decisione dell'On. Presidente.

On. Simona Buri:

Noi non sosteniamo il rinvio e sosteniamo il rapporto di minoranza della Commissione della Gestione.

On. Nicola Schoenenberger:

Penso che il Municipio si sia espresso in maniera molto chiara questa sera su quelle che sono le possibilità di negoziare e dove siamo nella situazione. Quindi secondo me un rinvio al Municipio non è necessario.

On. Tiziano Galeazzi:

Dopo essermi consultato con i colleghi, voteremo il rapporto di maggioranza della Commissione della Gestione e non voteremo il rinvio.

On. Sindaco:

So che non ha nessuna valenza perché è scritto così. Però io credo che a verbale debba essere messo che noi, se voi votate questo emendamento, il Municipio si impegna ad approvare l'estensione del progetto con il Consiglio di Stato. C'è scritto così.

On. Ferruccio Unternährer:

Soluzione di compromesso; nel seguito del testo del dispositivo c'è scritto: estensione del progetto per la realizzazione di una soluzione funzionale di compromesso.

On. Sindaco:

Io però mi impegno a fare quello che penso sia possibile fare, ma se il Cantone non è disposto a mettersi al tavolo?

On. Ferruccio Unternährer:

Il Municipio deve fare due cose: Primo, cercare di massimizzare il numero di posteggi sulla base del progetto che oggi – Cantone, FFS e Municipio – hanno già trovato e lì c'è un margine di manovra. Secondo, andare a valutare voi – e mi piacerebbe sapere che cosa pensa il Municipio del lavoro fatto dalla perizia che dice che lì ci devono essere 290 posteggi – se siete d'accordo o se non lo siete; e nel caso in cui si dovesse riuscire a massimizzare questo numero, se ritenete opportuno che la Città di Lugano in quel comparto preveda, a spese della collettività e del Municipio, degli altri stalli supplementari. Questo è l'esercizio che vi stiamo domandando.

On. Sindaco:

Ferruccio scusa, però alla fine dell'emendamento si dice "pari a 400 posteggi" e questo non è un compromesso. Allora io ripeto quanto detto prima e la mia posizione penso di averla detta in modo chiaro prima, ma questo esula poiché siete voi che dovete decidere. Però non potete parlare di compromesso sui 400 posteggi, perché vuole dire tutto praticamente. E torna comunque il problema: noi ci impegniamo tutti e sette, se però il Consiglio di Stato e chi per esso ci dice di tornare a casa perché 400 posteggi né mo né mai? Capite, io voglio essere anche un po' fede facente nei vostri confronti. Se ci dite fate un compromesso su 300 o 290 è un conto, ma qui parliamo di 400 posteggi, lo scrivete voi.

On. Presidente:

Non essendoci altri interventi, procediamo con la votazione di rinvio al Municipio del messaggio municipale, proposta dall'On. Demis Fumasoli e che non viene accolta con:

*6 voti favorevoli, 42 contrari, 4 astenuti*

Procediamo ora con la votazione eventuale (solo voti favorevoli) la proposta con meno voti viene stralciata, la proposta vincitrice viene integrata nel dispositivo di risoluzione per il quale si procede con la votazione finale (favorevoli / contrari / astenuti):

- . Proposta dispositivo come da messaggio  
e rapporto di minoranza della Gestione *favorevoli 20*
- . Proposta dispositivo come da rapporto  
di maggioranza della Gestione e condiviso dall'Edilizia *favorevoli 32*

La proposta con meno voti – MM e minoranza Gestione – viene stralciata. La proposta con più voti – maggioranza Gestione condiviso da Edilizia – viene posta in votazione finale. Metto dunque in votazione il dispositivo di risoluzione del rapporto di maggioranza della Commissione della Gestione e condiviso dalla Commissione dell'Edilizia, che viene approvato con:

*33 voti favorevoli, 15 contrari, 6 astenuti*

**E il Consiglio Comunale risolve:**

1. È concesso un credito di fr. 544'000.-- quale partecipazione all'aggiornamento del credito Cantonale per l'elaborazione del progetto definitivo della prima fase della realizzazione delle infrastrutture viarie del nodo intermodale della Stazione di Lugano.
2. L'importo verrà adeguato alle giustificate variazioni dell'indice del costo delle costruzioni.
3. La spesa sarà caricata al conto investimenti e ammortizzata in conformità di quanto previsto dalla LOC e dal Regolamento sulla gestione finanziaria e sulla contabilità dei comuni.
4. Il Municipio si impegna ad approvare l'estensione del progetto con il Cantone per la realizzazione di una soluzione funzionale di compromesso rispetto al vecchio progetto di massima del 2005 così da prevedere un numero di posteggi pubblici nella prima fase di realizzazione delle infrastrutture della viabilità del futuro nodo intermodale FFS di Lugano (StazLu1) pari a 400 posteggi.

Votazione per l'approvazione della verbalizzazione della risoluzione:

*54 voti favorevoli, 0 contrari, 0 astenuti*

On. Giovanni Viscardi:

On.li Sindaco, Vicesindaco e Municipali, considerato l'esito di questa votazione e visto che questo progetto ha la massima priorità nella sua realizzazione, spero di vedere al più presto concretizzata la frase alla lettera del dispositivo no. 4, ossia che voi approviate l'estensione del progetto con il Cantone e spero di vedere 400 posteggi alla stazione.

#### **Trattanda no. 4**

**MMN. 9990 concernente la concessione di un credito di fr. 6'200'000.-- per la realizzazione del tratto della rete regionale di ciclopiste fra Noranco e Cadepiano e opere di sistemazione stradale (riqualifica della strada pedemontana esistente) finalizzate alla moderazione del traffico e alla conseguente messa in sicurezza dei pedoni**

-----

#### On. Presidente:

Il messaggio municipale e il rapporto della Commissione dell'Edilizia (relatori On.li Marco Bortolin e Paolo Toscanelli) coincidono. Il rapporto della Commissione della Gestione (relatore On. Lorenzo Beretta-Piccoli) propone invece due emendamenti al punto no. 1 e no. 5 del dispositivo di risoluzione. Il Municipio, con risoluzione municipale del 31 gennaio 2019, ha confermato al Consiglio Comunale di adeguarsi al dispositivo di risoluzione della Commissione della Gestione. Prima di procedere con la discussione sul messaggio invito il Presidente della Commissione dell'Edilizia o il relatore del rapporto a voler prendere posizione circa l'adeguamento della Commissione al dispositivo proposto dalla Gestione. In caso di adeguamento, si metterà in votazione il dispositivo come da rapporto della Commissione della Gestione e condiviso dell'Edilizia. In caso di mancato adeguamento, si procederà per votazione eventuale.

#### On. Marco Bortolin:

Grazie Presidente. La Commissione dell'Edilizia si allinea a maggioranza al dispositivo di risoluzione proposto dalla Commissione della Gestione.

#### On. Lorenzo Beretta-Piccoli:

On. Presidente, On.li Sindaco e Municipali, care colleghe e cari colleghi, intervengo in qualità di relatore al rapporto della Commissione della Gestione ed a nome del Gruppo PPD e GG. Lugano è abituata ad essere la prima della classe. Siamo la capitale economica e finanziaria del Cantone, la Città con più abitanti, la Città più sicura, abbiamo il LAC ma purtroppo non si può dire lo stesso per le piste ciclabili. Vi invito ad inforcare una bici, magari una di quelle della nuova rete Publi-bike e farvi un giro per la Città. La situazione è tutt'altro che soddisfacente: segnaletica cancellata, percorsi che sembrano tutt'un tratto perdersi nel nulla per poi però ricominciare, ecc. Ma anche i tracciati di recente costruzione non stanno meglio. La nuova pista ciclabile in Viale Castagnola non viene utilizzata praticamente da alcun utente in quanto in direzione Gandria i ciclisti preferiscono optare per il più sicuro ed ampio marciapiede, mentre in direzione Città, a ridosso del ponte il tracciato impone un pericoloso cambio di direzione che giustamente il ciclista cerca di evitare. Come politici, se vogliamo veramente incentivare la mobilità lenta ed in particolare delle biciclette, dobbiamo mettere a disposizione delle strutture consone. Non possiamo trincerarci dietro a degli esercizi alibi dicendo che abbiamo svolto il compito, perché così non promuoviamo l'utilizzo delle biciclette. Errare humanum est perseverare est diabolicum e non possiamo quindi permetterci di rifare gli stessi errori fatti in passato. Per questo motivo riteniamo poco convincente la strategia proposta in questo messaggio di voler fare una distinzione tra ciclisti deboli – che andrebbero a condividere con i pedoni la nuova corsia ciclopedonale – e quelle rapidi – che andrebbero invece a condividere la carreggiata stradale con le auto. In questa maniera nessuna delle tre utenze avrebbe una corsia dedicata e quindi, paradossalmente, nessuno potrebbe veramente muoversi in sicurezza e tranquillità. Di fatto, andremmo quindi a scontentare tutti. Non sono un tecnico, ma onestamente è la prima volta che sento parlare di distinzione tra ciclisti deboli e rapidi e visto che in questo ambito non siamo proprio i primi della classe, forse prima di lanciarsi nell'innovazione varrebbe la pena di accontentarci di copiare soluzioni collaudate; magari gettando lo sguardo a nord delle Alpi. Come evidenziato nel rapporto della Commissione della Gestione, per poter garantire di strutture veramente user friendly bisogna poter disporre di una corsia per ognuna delle tre utenze. Solo così, pedoni, ciclisti e automobili potranno muoversi in armonia e soprattutto in sicurezza. Siamo consci che esistono delle limitazioni legate al calibro stradale ma confidiamo che possano essere trovate

delle soluzioni attraverso la segnaletica orizzontale. In questo senso ci rallegra il fatto che il Municipio abbia deciso di allinearsi a quanto proposto dalla Commissione della Gestione. Esprimo infine il nostro disappunto nei confronti del Comune di Grancia che, almeno in questa fase, ha deciso di non partecipare all'investimento e questo nonostante le convenzioni intercomunali. Auspichiamo che le loro riserve possano al più presto essere sciolte e che Lugano e Collina d'Oro possano recuperare la quota parte anticipata per Grancia. In base a quanto sopra, porto l'adesione del Gruppo PPD e GG al messaggio ed ai relativi rapporti delle Commissioni della Gestione e dell'Edilizia.

On. Marco Bortolin:

On. colleghe e colleghi, On.li municipali, sui banchi abbiamo un nuovo messaggio che permetterà la realizzazione di una nuova strada dedicata alla mobilità lenta sulla sponda destra della roggia Scairolo. Il presente messaggio prevede infatti la realizzazione di un tratto regionale di ciclopiste tra Cadepiano e Noranco, unendo ideologicamente le sponde di Figino a quelle di Lugano che potranno essere raggiunte a piedi o in bicicletta, utilizzando un tratto stradale sicuro e dedicato. Questo messaggio è legato al Piano regolatore CIPPS, parte integrante del Piano della viabilità del polo luganese il quale prevede percorsi ciclabili per una lunghezza di ben 120 km. La nuova strada servirà un quartiere a carattere residenziale e permetterà una sua riqualifica con la creazione di una strada che prevede un traffico veicolare lento, lo stesso transiterà per la maggior parte su un'unica corsia con piazzole di interscambio, privilegiando invece il percorso pedonale e ciclabile con la posa di alberi e di arredo urbano dedicato. Il progetto prevede inoltre la messa in sicurezza dei vari affluenti della roggia Scairolo con interventi mirati come, ad esempio, la sostituzione delle camere di contenimento del riale Sevolcina e la sostituzione delle canalizzazioni per la raccolta delle acque meteoriche. Questi miglioramenti prevedono la riscossione dei contributi di miglioria pari al 30% della relativa spesa. Il finanziamento dell'opera prevede la partecipazione dei Comuni di Lugano e Collina d'Oro che anticiperemo anche la quota in capo al Comune di Grancia, il quale ha deciso di inizialmente di non sostenere l'opera poiché parte attiva dei ricorsi legati al PR CIPPS. Il rapporto della Commissione dell'Edilizia, oltre a sollevare la questione della partecipazione dei costi, mette in evidenza la problematica legata al concetto pedoni/ciclisti. In particolare non si sostiene il concetto di indifferenziare il tracciato dedicato alla mobilità lenta sollevando una questione di sicurezza per gli utenti. Già in sede di discussione con i progettisti e con il Municipio la Commissione dell'Edilizia aveva richiesto che i due percorsi andavano definiti in maniera netta, come avviene in altri tracciati condivisi tra pedoni e ciclisti. Siamo quindi favorevoli che tale richiesta venga introdotta nel dispositivo proposto dai collegi della Commissione della Gestione poiché convinti che questa semplice suddivisione possa accrescere notevolmente la sicurezza per tutti gli utenti di questo nuovo tratto stradale. La Commissione dell'Edilizia ci tiene a precisare che questo concetto di separazione tra pedoni e ciclisti debba essere sempre messo in opera, nei limiti possibili, su tutti i tracciati previsti per la mobilità lenta. Con le modifiche proposte, il Gruppo LEGA voterà a maggioranza l'adesione al presente messaggio.

On. Paolo Toscanelli:

On. Presidente, On.li Sindaco e Municipali, la richiesta di un credito di fr. 6'200'000.- andrà a favore della realizzazione del tratto della rete regionale di ciclopiste fra Noranco e Cadepiano e delle opere di sistemazione stradale e messa in sicurezza dei pedoni privilegiando la mobilità lenta. Tale tratto rientra nel progetto per la creazione di una tratta ciclabile che parte da Tesserete e arriva fino a Figino. Trattandosi di un'opera intercomunale si è deciso di definire la Città di Lugano quale unico committente assegnando comunque la responsabilità delle espropriazioni e della raccolta dei contributi di miglioria ai relativi Comuni. Lo scopo del progetto è di sistemare la carreggiata esistente adibendola a strada di servizio e affiancandola con un percorso ciclopedonale. La nuova carreggiata sarà di circa 4m, con delle piazzole adibite all'incrocio dei veicoli, e la parte ciclopedonale di circa 3.5m. Nei piani di lavoro sono presenti anche opere di rifacimento del manto

stradale e il rifacimento ed il potenziamento delle canalizzazioni per lo smaltimento delle acque meteoriche. Mi preme sottolineare l'importanza di quest'ultima voce in quanto andrà a salvaguardare ulteriormente il riale Scairolo e la sua fauna acquatica. Come ben descritto nel messaggio municipale e nel rapporto commissionale i costi verranno suddivisi tra Lugano (58%), Collina d'Oro (29.5%) e Grancia (12.5%). Vista la decisione di Grancia di non voler procedere al finanziamento della sua quota parte, Lugano e Collina d'Oro inizieranno a suddividersi la spesa al 50%. Il Cantone parteciperà ai costi dell'intera opera per un massimo del 21% pari a fr. 1'282'121.-. La quota finale per la Città di Lugano dovrebbe quindi ammontare a fr. 3'161'100.- pari a un 64.25%. Verrà chiesto un contributo di miglioria pari al 30% della spesa complessiva. Visto che l'investimento andrà a beneficio della sicurezza stradale e ambientale, favorendo la mobilità lenta e riqualificando il comparto in questione, vi invito a dar seguito positivo al credito richiesto. Con la presente porto anche l'adesione del Gruppo PLR. Grazie.

On. Andrea Censi:

Colleghe e colleghi, On.li Sindaco e Municipali, intervengo a titolo personale. Oggi siamo chiamati ad approvare un credito di 6.2 milioni di franchi per la realizzazione di una ciclo-pista fra Noranco e Cadepiano. Premetto di non essere contrario a priori alle piste ciclabili o alla mobilità lenta, ma questo è uno di quei crediti che fatico a digerire. La mia impressione è che nei lavori commissionali ci si sia soffermati sui dettagli - se inserire una striscia che separi la pista ciclabile da quella pedonale o meno - ma non ci si sia interrogati sul nocciolo centrale, ovvero la necessità di questo investimento. Principalmente il mio voto sarà contrario per due aspetti, uno di carattere più generale ed uno specifico sul messaggio municipale. Primo punto: La mancanza di una pianificazione viaria globale della Città e dell'agglomerato. È ormai comune approvare micro crediti (che poi tanto micro non sono) per rappazzare una strada di qua ed un marciapiede di là, le piste ciclabili, certamente necessarie, sono pianificate ed alcune già in costruzione. Tanti piccoli progetti che perdono ogni significato perché la pianificazione viaria di Lugano va rivista nel suo complesso (vedi PVP), queste operazioni puntuali e non contemplate in un progetto più grande ed ampio rischiano d'essere monche e d'intralcio ad una futura sistemazione della rete stradale, con il risultato unico d'aver speso i soldi del cittadino per mancanza di lungimiranza. È come sostituire gli infissi ad uno stabile pronto alla demolizione. Secondo punto: L'inutilità di questa singola ciclo-pista. Approvare questa sera il credito di 6.2 milioni, a mio avviso equivale a gettare i soldi del contribuente dalle finestre di Palazzo Civico. La strada in questione è già oggi a traffico limitato, l'inserimento della pista ciclabile ridurrebbe la larghezza della carreggiata non permettendo più a due veicoli d'incrociarsi precludendo qualunque cambiamento al suo utilizzo per la circolazione. E ricordiamoci che questa ciclo-pista sarà destinata al solo uso dei ciclisti lenti (che ben ancora non ho capito chi siano) mentre chi vorrà circolare con un bicicletta ad alta velocità (come questo si vorrà poi controllare è un mistero, proporrei un bel radar fisso) sarà obbligato a circolare ancora sulla carreggiata, nel frattempo ristretta, con le classiche dinamiche conosciute. Sottolineando questi punti in Commissione ho ricevuto essenzialmente due risposte: "è già previsto dal PR CIPPS votato nelle scorse legislature" e "è un buon segno per i quartieri che si sentono abbandonati dalla Città". Punto uno: se nelle scorse legislature il Consiglio Comunale ha approvato qualcosa, ma oggi non lo si ritiene valido, lo si bocchia; se è stato commesso un errore, quando ce ne si accorge si pone rimedio, non si continua a sbagliare e a scaricare le colpe su chi in passato l'aveva commesso. Punto due: investire nei quartieri aggregati è fondamentale, giusto e doveroso, ma bisogna investire in qualcosa che abbia un senso ed un'utilità per il cittadino. Stanziare un credito qualunque per dare un contentino agli abitanti di un quartiere non è né segno di voler valorizzare un territorio né corretto nei confronti di tutti i contribuenti della Città. Ringrazio per l'attenzione e spero di aver quantomeno stimolato alla riflessione qualcuno, personalmente mi allineo alla posizione del Comune di Grancia, che anch'esso ha bocciato il credito e non parteciperà ai costi di realizzazione di questa struttura. Grazie.



On. Nina Pusterla:

On.li Sindaco e Municipali, care colleghe e colleghi, intervengo davvero brevemente per ribadire da un lato e come abbiamo già fatto in altre sedi e penso anche alla discussione precedente, come la nostra adesione al potenziamento della rete delle cicliste sia piena e sicura. La nostra visione della Lugano di domani – che si spera sia una domani molto vicino e non lontana – è quella di uno spazio urbano e periurbano dove il trasporto lento, che forse che così lento non è, fatto di pedoni, ciclisti e mezzi pubblici sia il vero protagonista. Quindi non possiamo che accogliere favorevolmente il progetto proposto dal messaggio in oggetto e che pone una prima pietra del grande lavoro che nella zona del Pian Scairolo andrà fatto per facilitare ed incrementare la mobilità lenta. Il Gruppo PS e PC tuttavia ritiene che la divisione dei compiti in questo consesso abbia una sua motivazione logica e legata alle competenze delle varie Commissioni. Ecco perché per una ragione formale ed a questo punto oramai simbolica, porta il suo sostegno all'originario rapporto della Commissione dell'Edilizia che era responsabile dell'aspetto tecnico della questione, pur sostenendo in toto il progetto ed il messaggio. Grazie.

On. Vicesindaco:

On.li Signore e Signori Consiglieri Comunali, quando il Municipio ha accolto questa proposta di credito di realizzazione l'ha accolta con la consapevolezza di riuscire a dare corpo ad una visione strategica e ad una volontà contenuta nelle linee di sviluppo della Città. È stato detto prima, nel dibattito precedente, come il Municipio vuole essere coerente con le sue linee di sviluppo ed ha cercato di farlo qui cercando di agire sulla qualità di vita dei cittadini, sulla sicurezza, sulla possibilità di spostarsi a piedi ed in bicicletta, che sono elementi che incidono direttamente con il sentirsi parte integrante di una comunità, di un quartiere e del piacere di vivere e di fruire del territorio. Siamo perfettamente consapevoli che soprattutto sul Pian Scairolo ci attendono ben altre sfide in ordine all'urbanizzazione ed alla viabilità. Ma d'altro canto, avevamo l'occasione di essere efficaci, di essere rapidi, di anticipare qualche cosa che è previsto e quindi abbiamo convenuto che era il passo giusto a fronte di un finanziamento oggi esistente da parte del Cantone, a fronte di un finanziamento di un altro Comune importante per l'agglomerato. Sono contento di come è avvenuto il dibattito questa sera, sono contento di come è avvenuto il lavoro commissionale. In merito all'emendamento, i servizi della Divisione Spazi Urbani si erano già formalmente presi l'impegno con i relatori a mettere in opera tutte le possibilità tecniche per distinguere quello che è pista ciclabile da quello che è camminamento dei pedoni. Le Commissioni hanno ritenuto, per rafforzare questa visione oggi e in futuro quando andremo a realizzare altre piste ciclabili, di inserirlo sotto forma di emendamento; avevate la parola dei funzionari incaricati ma lo volete vincolare con un emendamento, va bene ed è per questo che il Municipio ha aderito a questo emendamento. Sullo sviluppo generale delle piste ciclabili – per riprendere l'intervento del relatore On. Lorenzo Beretta-Piccoli – è vero che rispetto ad altre realtà, soprattutto se ci paragoniamo alle realtà di oltre Gottardo, abbiamo accumulato dei decenni di ritardo. Questo per motivi probabilmente culturali, per motivi territoriali e per motivi politici. Ma questo Municipio è devo dire anche ben stimolato dal Cantone, un passo alla volta e questo è un passo importante in questa direzione, vuole – e torno all'inizio del mio intervento – dare corpo alle sue visioni strategiche. Quindi anche nell'ambito della mobilità ciclabile sta investendo parecchie risorse, parecchie energie e parecchia volontà. Questo è un passo, il prossimo sarà la continuazione del percorso ciclabile scendendo da Cadro verso Pregassona con tutte le passerelle ed i collegamenti sul vecchio tracciato delle ferrovie Lugano-Cadro-Dino, che dovrebbe poi andare idealmente a congiungersi con il futuro progetto del ponte Spada (progetto del Cantone che è appena stato presentato) e che andrà a colmare una lacuna che i luganesi mi dicono è 60/70 anni che si aspetta il famoso ponte Spada per i pedoni e per le biciclette. Mentre in sponda destra del Cassarate – da Tesserete scendendo verso Cornaredo – già negli ultimi anni il Dipartimento del territorio ha potuto realizzare, assieme alla Commissione regionale dei trasporti, una buona rete di viabilità ciclabile. Grazie.

On. Presidente:

Non essendoci altri interventi, metto in votazione il dispositivo di risoluzione del rapporto della Commissione della Gestione e condiviso dalla Commissione dell'Edilizia, che viene approvato con:  
*50 voti favorevoli, 3 contrari, 0 astenuti*

**E il Consiglio Comunale risolve:**

1. È approvato il progetto per la realizzazione del nuovo percorso ciclopedonale regionale in sponda destra della Roggia Scairolo fra Noranco e Cadepiano e relative misure di manutenzione e moderazione della strada esistente, secondo il progetto del maggio 2016 con la seguente modifica:
  - la pista ciclopedonale, nei tratti a calibro 3.5 m, viene suddivisa in due corsie per mezzo di segnaletica orizzontale al fine di separare la circolazione dei pedoni da quella dei ciclisti.
2. È concesso un credito di fr. 6'200'000.-- per la realizzazione delle opere stradali, compreso l'arredo urbano, l'illuminazione pubblica e il sistema di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche.
3. L'utilizzo del credito è subordinato alla concessione del relativo credito di quota-parte Comune Collina d'Oro (fr. 1'758'900.--) e del sussidio Cantonale (fr. 1'282'121.--).
4. Il credito (indice dei costi ottobre 2017) sarà adeguato alle giustificate variazioni dell'indice dei costi di costruzione.
5. La spesa sarà caricata a bilancio comunale, beni amministrativi, e ammortizzata in conformità di quanto previsto dalla LOC e dal Regolamento sulla gestione finanziaria e sulla contabilità dei comuni.
6. Conformemente alla Legge sui contributi di miglioria, sarà richiesta la partecipazione alle proprietà che beneficiano di un vantaggio particolare, nella misura del 30% della spesa determinante, limitatamente alle opere di arredo urbano contigue alla careggiata stradale, comprensive degli oneri espropriativi per esse necessarie, al netto del contributo cantonale.
7. I contributi e le diverse entrate saranno registrate su conti separati legati all'opera.
8. Il credito decade, se non utilizzato per un periodo di 4 anni, a decorrere dalla sua approvazione.

Votazione per l'approvazione della verbalizzazione della risoluzione:

*51 voti favorevoli, 0 contrari, 0 astenuti*

**Trattanda no. 5**

**MMN. 10035 concernente la sottoscrizione di un nuovo mandato di prestazioni illuminazione pubblica con le Aziende Industriali di Lugano (AIL SA)**

-----  
On. Presidente:

Il messaggio municipale e il rapporto della Commissione della Gestione (relatore On. Boris Bignasca) coincidono. Si mette pertanto in votazione il dispositivo di risoluzione del messaggio.

On. Presidente:

Non essendoci altri interventi, metto in votazione il dispositivo di risoluzione del messaggio municipale, che viene approvato con:

*48 voti favorevoli, 0 contrari, 0 astenuti*

**E il Consiglio Comunale risolve:**

1. È approvato il mandato di prestazioni per l'illuminazione pubblica con le Aziende Industriali di Lugano (AIL SA).
2. Il mandato diventa esecutivo dopo approvazione dell'Autorità cantonale competente.

Votazione per l'approvazione della verbalizzazione della risoluzione:

*51 voti favorevoli, 0 contrari, 0 astenuti*

## **Trattanda no. 6**

**MMN. 10037 concernente la richiesta di un credito di fr. 3'500'000.-- per il riassetto urbanistico e viario lungo Via Basilea nell'ambito dei lavori di sistemazione dell'area della stazione di Lugano - StazLu1 - anticipo opere Modulo 3**

---

### On. Presidente:

Il messaggio municipale e il rapporto della Commissione dell'Edilizia (relatori On.li Demis Fumasoli e Ugo Cancelli) coincidono. La Commissione della Gestione (relatrice On. Raide Bassi) propone un emendamento al punto no. 5 del dispositivo di risoluzione. In caso di adeguamento sia del Municipio che della Commissione dell'Edilizia, si metterà in votazione il dispositivo di risoluzione del rapporto della Commissione della Gestione. In caso di adeguamento sia del Municipio che della Commissione dell'Edilizia, si metterà in votazione il dispositivo di risoluzione del rapporto della Commissione della Gestione. Apro la discussione sul MM cedendo la parola al Municipio ed alla Commissione dell'Edilizia per una presa di posizione sull'emendamento della Gestione.

### On. Demis Fumasoli:

La Commissione dell'Edilizia si adegua all'emendamento della Commissione della Gestione.

### On. Sindaco:

Il Municipio si adegua all'emendamento della Commissione della Gestione.

### On. Demis Fumasoli:

Intervengo solo per portare l'adesione del Gruppo PS e PC ai rapporti commissionali.

### On. Ugo Cancelli:

Il riassetto provvisorio – sottolineo e spero fermamente provvisorio di Via Basilea – è un passo obbligato ed urgente dovuto alla prossima chiusura del passaggio a livello. In questo messaggio sono state rilevate soltanto delle piccolissime criticità; in particolare quella della mobilità lenta con la realizzazione di un percorso misto pedonale-ciclabile. In un tragitto imposto a 30 km/h si è ritenuto che occorra separare chiaramente il percorso ciclabile da quello pedonale per evitare conflitti ed incidenti. Se si considera che questo rappresenta l'accesso principale al Parco del Tassino, una simile separazione garantirà una maggiore sicurezza sia ai pedoni che ai ciclisti. Porto quindi l'adesione unanime del Gruppo PLR.

### On. Presidente:

Non essendoci altri interventi, metto in votazione il dispositivo di risoluzione del rapporto della Commissione della Gestione condiviso dalla Commissione dell'Edilizia, che viene approvato con:  
*49 voti favorevoli, 0 contrari, 0 astenuti*

### **E il Consiglio Comunale risolve:**

1. È accolto il progetto stradale e infrastrutturale di Via Basilea, quale anticipo della futura tratta di collegamento tra il comparto del "Tassino" e l'area della "Stazione FFS nord".
2. È concesso un credito di fr. 3'500'000.- per gli interventi stradali e di riassetto delle infrastrutture.
3. Il credito decade se non utilizzato per un periodo di 4 anni a decorrere dalla sua approvazione da parte del Consiglio Comunale.
4. Il credito, basato sull'indice dei costi ottobre 2017, sarà adeguato alle giustificate variazioni dell'indice di costo delle costruzioni.

5. La spesa sarà caricata al bilancio comunale, beni amministrativi, e ammortizzata in conformità di quanto previsto dalla LOC e dal Regolamento sulla gestione finanziaria e sulla contabilità dei comuni.
6. Sui costi complessivi presentati nel messaggio municipale sono previste le seguenti entrate:
  - da parte delle FFS – Ferrovie Federali Svizzere (partecipazione all’investimento);
  - da parte del Canton Ticino, Divisione delle Costruzioni (partecipazione all’investimento);
  - da parte del Canton Ticino, Sezione protezione aria acqua e suolo (sussidi cantonali).
7. Le diverse entrate saranno registrate su conti separati legati all’opera.

Votazione per l’approvazione della verbalizzazione della risoluzione:

*48 voti favorevoli, 0 contrari, 0 astenuti*

#### **Trattanda no. 7**

**MMN. 10090 concernente la richiesta di un credito di fr. 308'000.-- per la concessione del sussidio comunale a norma della Legge sui Beni Culturali, per i lavori di restauro urgenti della Chiesa di Santa Marta in Carona (II tappa interventi interni) e per il saldo per i lavori della I tappa (interventi esterni), di proprietà dell’Arciconfraternita del Gonfalone Maggiore di Santa Marta in Carona**

-----

#### On. Presidente:

Il messaggio municipale e il rapporto della Commissione della Gestione (relatrice On. Deborah Moccetti Bernasconi) coincidono. Si mette pertanto in votazione il dispositivo di risoluzione del messaggio.

#### On. Deborah Moccetti Bernasconi:

Molto brevemente, invito a voler votare questo credito per il restauro della Chiesa di Santa Marta a Carona, edificio sacro e di pregio, nonché bene culturale di interesse cantonale e federale. Grazie.

#### On. Tessa Prati:

Intervengo brevemente a nome del Gruppo PS e PC. La maggioranza del Gruppo è d’accordo di partecipare al finanziamento degli interventi a questo edificio religioso perché si tratta di restauri, affreschi, stucchi e altri elementi artistici necessari per tutelare il patrimonio culturale, storico e artistico sul territorio cittadino. L’Ufficio dei beni culturali, la Commissione ed il Municipio hanno dichiarato che queste opere sono di interesse culturale - e siamo d’accordo - per il loro valore artistico. Ci tengo però ad osservare che sulla chiesa e sull’Arciconfraternita che ne è proprietaria, è difficile trovare informazioni; ce ne sono poche e ci sono link che non funzionano e altro. Quindi per ragioni di trasparenza si potrebbe migliorare questo aspetto. Visto che è un bene destinato sia alla popolazione che al turismo dovrebbe essere promosso meglio, spero quindi che questo intervento di restauro sia seguito anche da interventi magari di comunicazione destinati sia ai cittadini che ai turisti, per stimolarli a godersi questo così come altri beni di valore culturale. Grazie.

#### On. Michel Tricarico:

Intervengo per portare l’adesione del Gruppo PPD. Proprio per preservare e mantenere anche per le future generazioni questi monumenti storici e di valenza culturale per il Cantone Ticino, è estremamente importante quindi sostenere convintamente questo messaggio. Grazie.

#### On. Presidente:

Non essendoci altri interventi, metto in votazione il dispositivo di risoluzione del rapporto della Commissione della Gestione, che viene approvato con:

*44 voti favorevoli, 2 contrari, 1 astenuto*

### **E il Consiglio Comunale risolve:**

1. È concesso un credito di fr. 308'000.-- per l'erogazione del sussidio comunale a norma della Legge sui Beni Culturali, per i lavori di restauro urgenti della Chiesa di Santa Marta in Carona (II tappa interventi interni) e per il saldo per i lavori della I tappa (interventi esterni), di proprietà dell'Arciconfraternita del Gonfalone Maggiore di Santa Marta in Carona.
2. Il credito è iscritto al conto degli investimenti - gruppo Contributi per investimenti ed ammortizzato secondo le usuali tabelle.
3. Il pagamento del contributo potrà avvenire attraverso acconti sulla base di richieste documentate da parte dell'Arciconfraternita.
4. Il credito decade se non utilizzato entro il 31 dicembre 2020.

Votazione per l'approvazione della verbalizzazione della risoluzione:

*46 voti favorevoli, 0 contrari, 0 astenuti*

### **Trattanda no. 8**

**MMN. 10140 concernente la Nuova sede della Divisione Spazi Urbani (DSU) in zona Piano della Stampa. Richiesta di un credito di progettazione di fr. 4'450'000.-- (IVA compresa)**

---

#### On. Presidente:

Il messaggio municipale e il rapporto della Commissione dell'Edilizia (relatori On.li Angelo Petralli e Rinaldo Gobbi) coincidono. La Commissione della Gestione (relatore On. Ferruccio Unternährer) propone un emendamento al punto no. 3 del dispositivo di risoluzione ed aggiunge un nuovo punto, il no. 5 (richiesta di ritiro MMN. 8311). In caso di adeguamento sia del Municipio che della Commissione dell'Edilizia, si metterà in votazione il dispositivo di risoluzione del rapporto della Commissione della Gestione. Apro la discussione sul MM cedendo la parola al Municipio ed alla Commissione dell'Edilizia per una presa di posizione sull'emendamento della Gestione.

#### On. Vicesindaco:

Il Municipio si adegua.

#### On. Marco Bortolin:

La Commissione dell'Edilizia si adegua, a maggioranza, al dispositivo proposto dai colleghi della Commissione della Gestione.

#### On. Rinaldo Gobbi:

On.li Sindaco, Vicesindaco, Municipali, colleghe e colleghi, intervengo in qualità di correlatore unitamente al collega Angelo Petralli e porto l'adesione del Gruppo PLR al MMN. 10140 concernente la richiesta di un credito di progettazione di fr. 4'450'000.-- della nuova sede della Divisione Spazi Urbani in zona Piano della Stampa. L'iter di questa operazione è stato assai tormentato: un primo progetto al Piano della Stampa, in seguito abbandonato su richiesta del Dipartimento delle istituzioni; quindi la scelta di Viganello, abbandonata a seguito di criticità emerse nel dibattito politico e, in fine, la scelta definitiva al Piano della Stampa. Il sedime interessato si trova al mappale no. 879 di Cadro di complessivi 66'436 mq; l'area di concorso è di ca. 37'800 mq. Ritengo che questa sia la scelta ottimale per almeno 3 motivi: 1. l'ubicazione prevista risponde perfettamente alle esigenze odierne e future, permette di realizzare una struttura snella, agile e dinamica, in grado di intervenire puntualmente e con rapidità nelle manutenzioni ordinarie, nonché di gestire quotidianamente le attività artigianali (principalmente su strade e stabili), il verde pubblico, la pulizia della Città e la raccolta dei rifiuti, nonché il parco veicoli comunale; 2. permette di liberare gli spazi di Via Sonvico destinati al nuovo tracciato stradale imposto dalla pianificazione dell'NQC. Il nuovo tracciato è altresì una componente importante per la pianificazione del nuovo polo sportivo; 3. consente di rendere disponibile il sedime urbano molto

pregiato di Viganello a destinazione abitativa ed il relativo messaggio no. 9645 è stato nel frattempo ritirato dal Municipio. Il progetto è stato considerato, all'unanimità dalla giuria, come il migliore e, da sottolineare, anche il più economico. Il progetto soddisfa al meglio i criteri di funzionalità e di economicità. Al Piano della Stampa troveranno spazio: gli uffici amministrativi e i relativi locali di supporto; gli uffici operativi e i relativi locali di supporto; laboratori, officine, depositi ed autorimesse. Complessivamente vi saranno impiegate 225 persone, oltre a una decina di apprendisti e vi troveranno spazio 200 veicoli. Il progetto non è per nulla lussuoso ma, giustamente, sarà una sede dignitosa per gli operai che oggi lavorano in condizioni precarie in una struttura ormai fatiscente (soprattutto per quel che riguarda spogliatoi, docce ed i vari locali). Il progetto è concepito per i prossimi 50 anni e gli spazi proposti con struttura modulare permettono di avere la massima flessibilità nel tempo al fine di potersi adeguare alle sicure mutate esigenze che si presenteranno nei prossimi anni. A detta del Municipio risultano da approfondire la materializzazione delle facciate e alcuni aspetti formali dell'espressione architettonica da ridurre all'essenziale. Per quanto riguarda le facciate, la vostra Commissione ha avuto garanzie sull'utilizzo di materiale resistente nel tempo, evitando per esempio l'utilizzo del legno. La Città sta compiendo grossi sforzi per sistemare gli argini e gli spazi attorno al fiume Cassarate, è di questi giorni l'idea della creazione di una terrazza in riva al fiume. La nuova sede della DSU si inserisce proprio in questo concetto: quello di riqualificare l'intero comparto del Piano della Stampa ed in questo senso il progetto della DSU costituisce un importante segnale della Città affinché altri seguano questo esempio. L'investimento è stimato in 40 milioni di franchi con un grado di approssimazione +/- 20%, compreso il credito di progettazione. Per il momento non è possibile elaborare dei preventivi precisi senza avere un progetto definitivo e dettagliato. In fase preliminare, di regola, ci si basa unicamente su una stima volumetrica globale. Sarà dopo l'allestimento del progetto definitivo, oggetto del presente messaggio, che si avrà una cifra globale precisa. Non va dimenticato che nei costi di progettazione sono compresi anche la procedura per la domanda di costruzione, i piani d'appalto e i capitolati di appalto. Nei costi secondari sono compresi, tra gli altri, i costi della pre-certificazione Minergie. Questa impostazione permetterà di guadagnare tempo nella realizzazione. Accogliendo questo credito, e invito tutti a farlo, si compie un passo molto importante verso la realizzazione della nuova sede della Divisione Spazi Urbani. Vi ringrazio.

#### On. Michel Tricarico:

Intervengo a nome del Gruppo PPD. La notizia è che sta per terminare la saga del DSU, quello che già in un intervento di alcuni messaggi fa avevo definito Dicastero Senza Ubicazione. È vero, oggi non si chiama più il Dicastero Servizio Urbani (quindi declinato al maschile) e la chiave di volta è stata quella di trasformarlo in la Divisione Servizi Urbani; situazione sicuramente diventata più attraente e che ha trovato finalmente casa e questa è la buona notizia. Siamo alla penultima puntata spero, di questo iter tortuoso, mancherà ancora il credito di costruzione. Il Municipio nel frattempo ha modificato le intenzioni di fare una sede provvisoria a Viganello, questo anche su nostra proposta; tra l'altro giace la mozione dal titolo "DSU al Piano della Stampa, un quartiere sostenibile a Viganello". Il progetto è il risultato di un concorso di progettazione e quindi ha il pregio di avere raccolto le idee migliori dei progettisti e che ha saputo conciliare l'inserimento nel territorio, la funzionalità dell'edificio e soprattutto degli spazi intorno che servono per la continua movimentazione. Ricordiamoci che la Divisione Spazi Urbani è quella che mantiene bella e pulita la Città e che quindi, giorno dopo giorno, deve svolgere al meglio il proprio servizio. Spostando i vari elementi sulla scacchiera della Città di Lugano, finalmente con la fine del 2022 – se tutto verrà mantenuto – libereremo un comparto importante e strategico per il Nuovo Quartiere Cornaredo. Quindi anche qui ci sarà un ulteriore passo; ci vogliono anni per queste pianificazioni e poi per la messa in realizzazione, ci stiamo arrivando. Nell'ambito dell'analisi del messaggio si è anche fatto riferimento a quella che è la sede secondaria di Sonvico, come da MMN. 9979 che era stato sottoposto al Consiglio Comunale e che adesso è di nuovo in mano al Municipio per una decisione su quella che sarà la sede di Sonvico. In merito abbiamo preso nota che la priorità è quella della

realizzazione della sede principale e che poi si valuterà effettivamente le necessità per un dislocamento secondario. Quindi credo che, sulla base delle indicazioni anche già avute con la Commissione della Gestione e dell'Edilizia, queste riflessioni siano corrette. Per cui, auspicando un iter perfetto fino alla fine, porto l'adesione del Gruppo PPD al credito di progettazione. Grazie.

On. Marco Bortolin:

On.li Municipali, On.li colleghe e colleghi, quasi 4.5 milioni di franchi non sono certo pochi per un credito di progettazione. È tuttavia importante comprendere bene l'importanza strategica e infrastrutturale di questa nuova sede del DSU. Non si tratta infatti di un semplice magazzino con alcuni posti auto, il progetto ha una valenza sicuramente maggiore e molto più importante. In questi ultimi anni siamo riusciti a scongiurare l'edificazione di tale sede – seppur provvisoria – nel centro del quartiere di Viganello, non tanto per l'eventuale impatto edificatorio ma soprattutto per evitare l'importante aumento del traffico viario in un quartiere a forte vocazione residenziale. La scelta del Piano della Stampa viene quindi salutata con entusiasmo poiché maggiormente integrata, con vie d'accesso e con minori problematiche di traffico. Va inoltre tenuto presente che lo spostamento dell'attuale DSU da Via Sonvico è imposto dalla nuova pianificazione del Nuovo Quartiere Cornaredo, imponendo una tempistica piuttosto ristretta. In tale ambito è stato quindi allestito un concorso di progettazione internazionale con la scelta del progetto "Ginger e Fred" dello studio Epure Architecture e Urbanisme che ha soddisfatto i principi di funzionalità ed economicità. In totale ci dovremo aspettare un costo di oltre 40 milioni di franchi per un edificio che occuperà un'area di ben 37'800 mq; un edificio pensato per concentrare tutti i servizi legati al DSU nella scelta condividibile di non rinunciare alle molteplici funzioni della Divisione con la più semplice esternalizzazione di alcune attività. Questo permetterà di mantenere posti di lavoro per i cittadini di Lugano garantendo la possibilità di riunire tutte le maestranze sotto un unico tetto e gestite da un'unica direzione. Quindi non solo un semplice magazzino, ma un edificio multidisciplinare nel quale verranno gestiti e coordinati tutti i lavori delegati al DSU, con la possibilità di gestire in maniera coordinata anche l'importante parco veicoli della Città di Lugano. In tale ambito il Gruppo LEGA ci tiene comunque a ribadire l'importanza del costo dell'operazione, esortando il Municipio ad una attenta valutazione dei costi in vista del licenziamento del prossimo messaggio sul credito finale. Il Gruppo LEGA voterà a maggioranza l'adesione al presente messaggio e personalmente scioglio la mia riserva. Grazie.

On. Antonio Bassi:

Care colleghe e cari colleghi, intervengo solo per portare l'adesione del nostro Gruppo PS e PC a questo importante messaggio, grazie.

On. Ferruccio Unternährer:

Cara Presidente, On.li Sindaco, Vicesindaco, Municipali, colleghe e colleghi, un breve intervento in qualità di relatore della Commissione della Gestione, anche perché – dando per letto il rapporto commissionale – vorrei evitare di ripetermi con delle considerazioni già sufficientemente esplicitate nel rapporto medesimo. La storia riguardante la nuova sede della DSU è sicuramente stata caratterizzata da un iter travagliato durato oltre 17 anni. Non tutti i mali vengono per nuocere e a mio modesto parere il lieto fine è oramai tracciato. È vero che sotto pressione temporale di dover liberare il sedime della sede attuale in Via Sonvico a Cornaredo, si sono considerate nel corso degli anni diverse soluzioni. Dalla sede temporanea a Viganello, alla realizzazione a fasi di una sede definitiva al Piano della Stampa, a poi riconsiderare nuovamente un trasloco temporaneo a Viganello, per infine concludere che la soluzione migliore era appunto quella di realizzare una sede definitiva al Piano della Stampa. Questa è sicuramente la soluzione migliore e in questo senso la Commissione della Gestione si complimenta con il Municipio per la scelta adottata. La strategia operativa, logistica e di dislocazione territoriale della Divisione Spazi Urbani risulta essere chiara e ben definita. Nel rapporto della Gestione abbiamo riportato alcuni dati quantitativi della DSU giusto

per sottolineare e fare comprendere l'importanza del lavoro svolto da questa Divisione nell'assicurare qualità e cura del territorio, biglietto da visita imprescindibile della nostra Città. Con la nuova sede principale della DSU assicuriamo una struttura dignitosa alle oltre 230 persone che vi saranno dislocate. Non si tratta quindi, come qualcuno sarebbe banalmente tentato di minimizzare e come alcuni miei colleghi hanno già sottolineato, solo di costruire due capannoni per del materiale e dei veicoli, che sono comunque numerosi poiché si tratta di posteggiare più di 200 veicoli targati. La nuova sede è molto di più, è una struttura che permette agli oltre 230 collaboratori di poter contare di una sede funzionale, efficiente, all'avanguardia e sufficientemente flessibile per svolgere bene il lavoro oggi, domani e nel prossimo futuro. In questo senso è bene sottolineare che oltre alla Divisione Spazi Urbani, al Piano della Stampa sarà dislocata anche la Divisione Gestione e Manutenzione del Dicastero Immobili. Il secondo aspetto molto importante, anche qui già ribadito dai colleghi che mi hanno preceduto, è relativo al fatto che la scelta di orientarsi subito verso una sede principale della DSU al Piano della Stampa, è legata alla liberazione del sedime ex Posta di Viganello. Con questa scelta, abbiamo prima di tutto ascoltato le preoccupazioni degli abitanti del quartiere di Viganello che esprimevano preoccupazione e contrarietà di una sede transitoria a Viganello e di fatto quindi li abbiamo fatti molto contenti. Secondariamente, ma non meno importante, abbiamo liberato un sedime di oltre 13'500 mq del valore di 27 milioni di franchi, quello appunto dell'ex PTT a Viganello. L'acquisto ci è costato 11 milioni di franchi e quindi indipendentemente da quello che si vorrà realizzare o fare su questo sedime, l'operazione è stata sicuramente positiva. L'investimento nel suo complesso è sicuramente importante, ma l'importo di 40 milioni – 5 milioni per la progettazione e 35 milioni per la realizzazione – oltre ad essere già inserito nel piano finanziario, è un importo di riferimento e di massima di cui se ne parla dal 2012. Già con il MMN. 8479 con il quale era stato richiesto un credito per l'edificazione del primo capannone al Piano della Stampa – poi appunto sospeso a causa degli espropri richiesti dal Cantone – era appunto un importo conosciuto. L'importo esatto dell'investimento per la costruzione della nuova sede DSU potrà essere determinato a conclusione della progettazione. In questo senso la Commissione della Gestione esplicita una formale richiesta al Municipio intesa a rispettare il credito di costruzione di 35 milioni di franchi e di – anche in fase progettuale – negoziare al meglio le condizioni degli onorari dei progettisti nell'interesse della Città. La fase di progettazione dovrebbe concludersi nell'ottobre di quest'anno, così che questo consesso potrà esprimersi sul credito di costruzione ancora entro la fine della presente legislatura. Se questo sarà il caso, lasciatemi dire che la buona e fattiva collaborazione tra Municipio e Consiglio Comunale, che non è comunque stata priva di un franco confronto, sembra prospettare la veloce realizzazione dell'opera. È bene quindi ricordare che il MMN. 10140 è stato licenziato il 20 dicembre 2018 e oggi, 4 febbraio 2019, ci troviamo ad approvarlo in Consiglio Comunale. On. Cristina Zanini Barzaghi, mi permetta una piccola battuta e ritornare al mittente le critiche che ha indirizzato questa sera alle Commissioni in merito al fatto che sono lente e tergiversano nell'analisi dei messaggi municipali. Quello che abbiamo fatto con l'analisi di questo messaggio municipale, è la dimostrazione che anche noi, e non solo il Municipio, siamo capaci di lavorare bene. Per concludere però bene, cari colleghi, non ci resta di votare favorevolmente il credito richiesto e dare avvio alla progettazione della nuova sede della Divisione Spazi Urbani al Piano della Stampa. Grazie.

On. Nicola Schoenenberger:

Giusto un piccolissimo appunto. Non ho capito bene l'accanimento della Commissione dell'Edilizia contro un ipotetico utilizzo di legno per le facciate, presentando questo materiale come un materiale che non è durevole nel tempo. Volevo giusto ricordare al collega On. Rinaldo Gobbi che il ponte di legno di Lucerna, è stato costruito nel 1365 e ci ha messo ben 633 prima di bruciare. Penso che con i moderni impianti antincendio di oggi si potrebbe anche farlo durare molto più a lungo. Con questo appunto, porto comunque l'adesione del Gruppo Verdi al messaggio. Grazie.



On. Rinaldo Gobbi:

Inviterei il collega On. Nicola Schoenenberger ad andare a vedere l'asilo di Cassarate per valutare il suo stato dopo due / tre anni.

On. Tiziano Galeazzi:

On.li colleghe, colleghi e Municipali, sono proprio queste parole del legno che mi fanno paura. Perché se mettiamo sul tavolo 40 milioni di franchi e poi mi si bruciano dopo magari un anno o due, penso che i cittadini di Lugano non saranno poi così tanto contenti. Comunque diciamo che alla Città di Lugano piace spendere i milioni. Noi come Gruppo UDC di principio siamo favorevoli ovviamente che anche la DSU trovi la sua bella strada e trovi la sua bella cattedrale, ed è anche giusto dopo il tira e molla che c'è stato; tra cui anche il progetto nell'ex sedime PTT di Viganello che - viste le ampiezze e poi anche il progetto attuale - faceva fatica probabilmente a trovare lo spazio necessario in quel comparto, non sono un progettista ma penso che sarebbe stato molto stretto. Comunque la nostra remarques di questa sera su questo tema è più che altro legata alla spesa. Cioè, pensate che comunque sono sempre 40 milioni dei contribuenti e quindi anche se trattasi di un investimento previsto dal piano finanziario - che non viene trattato e votato dal Consiglio Comunale ma solo presentato al Legislativo - sono pur sempre 40 milioni di franchi che equivalgono a poco meno degli investimenti di un anno della Città. Quindi noi voteremo favorevoli al messaggio, ma comunque invitiamo il Municipio, nelle pre-progettazioni future, a magari razionalizzare e poi, magari nei concorsi, a non scegliere forse quello più caro poiché magari quello un po' meno caro possa dare delle prestazioni ottimali. Grazie.

On. Andrea Censi:

On.li Sindaco, Municipali, colleghe e colleghi, in Commissione dell'Edilizia i Consiglieri Comunali del Gruppo LEGA unitamente al collega del Gruppo UDC hanno firmato il rapporto con riserva. Questo non perché non crediamo che non debba essere realizzato e nemmeno mettiamo in discussione l'ubicazione, che è stata frutto comunque di un lungo processo e di un lungo dibattito. I commissari della LEGA hanno firmato con riserva perché non tutto è ancora chiaro e limpido. Un messaggio finanziariamente importante come questo avrebbe meritato più analisi e tempo. Quanto da me chiesto in seno alla Commissione dell'Edilizia, purtroppo senza successo, era semplicemente di posticipare di alcune settimane la firma del rapporto per appunto poter meglio valutare alcuni aspetti. Portare con fretta e furia un messaggio che comporta un investimento comunque di 30/50 milioni di franchi, non lo ritengo sia corretto e anzi, oserei dire, ogni tanto anche fastidioso. Una osservazione di carattere generale può essere fatta sul complesso dell'operazione: tra credito di progettazione e di costruzione si parla di circa 43 milioni di franchi (+/- 20% per la costruzione e +/- 10% per la progettazione). Sono tanti soldi, forse da sembrare troppi. Ma questa sera dobbiamo comunque approvare 4.5 milioni circa di credito di progettazione e potenzialmente sono circa 45 unità che lavorano per un anno; anche questo sembra tanto, ma si sa che la progettazione va in base all'investimento e come si suole dire: oramai i buoi sono fuori dalla stalla. Quindi trovo inutile polemizzare a lungo e chiedo unicamente un complemento di informazione al lodevole Municipio. La Commissione della Gestione ha fatto un grande lavoro nella stesura del rapporto, presentando anche un dettagliato istoriato, ma sui dettagli finanziari del credito di progettazione non si sono spese molte parole. Nel concreto prima di sciogliere la mia riserva vorrei chiedere due chiarimenti, forse sono io che non li ho capiti. Nelle risposte del Municipio si parlava di un 17% dei costi totali riconducibili alla progettazione, però appunto oggi votiamo 4.5 milioni che sui 35 previsti per la costruzione non rappresentano il 17% e quindi vorrei semplicemente sapere quanto costa il totale della progettazione (il 17% di 35 milioni sono 6 milioni). E poi su quale base giuridica sono stati calcolati i costi di progettazione, se sono ancora le norme SIA come punto di riferimento per i concorsi pubblici. Per concludere comunque non posso che sposare anche quanto espresso dal collega On. Ferruccio Unternährer in merito agli auspici sul contenimento dei costi negli interessi dei cittadini, grazie.

On. Alain Bühler:

L'ora è tarda e quindi non mi dilungo molto e molto è già stato detto. Condivido quanto detto dai colleghi On.li Andrea Censi e Tiziano Galeazzi e semplicemente sciolgo la riserva e aderisco al rapporto e al messaggio, grazie.

On. Vicesindaco:

On.li Consigliere e Consiglieri Comunali, è stato sottolineato da diversi relatori – chi in positivo e chi in negativo – il tema della tempistica. Ed io ringrazio che, forse una volta tanto ma dovrebbe essere sempre così e vi assicuro che da parte del Municipio c'è la volontà di lavorare in questo modo, degli accordi presi tra Commissione Gestione, Edilizia e Municipio hanno potuto dare un seguito di efficacia politica. E mi riferisco alla riunione tenuta in questa sala nel gennaio 2018 dove il sottoscritto e la collega On. Cristina Zanini Barzaghi – in qualità di responsabile degli immobili della Città – abbiamo avuto un incontro, talvolta franco e talvolta duro, ma sicuramente costruttivo e con l'obiettivo di risolvere un problema che affligge la Città e che affligge la DSU da più di un decennio. Ricordo quando all'inizio della mia esperienza di Consigliere Comunale nel 2008 mi trovavo a votare ed a vivere ritiri di messaggi in seduta su strategie relative allo spostamento della Divisione Spazi Urbani da Via Sonvico. Quindi la tempistica – messaggio del 20 dicembre e voto 4 febbraio – la sottolineo come qualche cosa di positivo e qualche cosa che permette di mantenere un impegno preso con la cittadinanza, un impegno preso con i dipendenti del Dicastero Servizi Urbani, un impegno preso con il Cantone per quanto riguarda la viabilità definitiva. È stato sottolineato che poter preservare Viganello dall'insediamento pesante – artigianale ed industriale – del DSU è qualche cosa di sicuramente positivo. Poter togliere il DSU dall'attuale comparto molto ingarbugliato di Via Sonvico dell'NQC è qualche cosa di positivo che permette finalmente al Cantone di elaborare la viabilità definitiva scendendo dalla rotonda sul fiume verso il Cinestar e che ha delle conseguenze dirette sulla futura – ci auguriamo tutti – edificazione del nuovo stadio di Cornaredo. Un anno fa si è detto correttamente e per rispetto delle procedure e per l'ottenimento di una qualità maggiore: concorso pubblico, procedura che si è tenuta nel corso del 2018 dove l'accento maggiore è stato dato sulla funzionalità di questo progetto. Tant'è vero che in giuria vi erano due esperti che nulla avevano a che vedere con gli architetti, ma che erano esperti di tecnica di centri artigianali e industriali soprattutto per quanto riguarda la movimentazione di veicoli e di merci pesanti. Ed io, in qualità di presidente della giuria, vi assicuro che ho molto apprezzato il contributo di questi due esperti, che ci hanno permesso di scegliere il progetto funzionalmente migliore ed il progetto meno caro, On. Tiziano Galeazzi. Perché abbiamo scelto il progetto meno caro e quello che dava più garanzie funzionali, cercando la migliore qualità architettonica per inserirsi in un comparto – quello del Piano della Stampa – che oggi soffre di una mancanza di visioni architettoniche, soffre di una mancanza di vera pianificazione ma che sappiamo dovrà comunque acquisire una certa qualità e che quindi spetta anche all'ente pubblico inserire elementi di qualità. Un altro contesto importante è stato quello della flessibilità. Oggi sappiamo che prenderanno posto in questa sede 250 collaboratori circa, 200 veicoli, vari mezzi che oggi conosciamo per tipologia e per dimensioni. Ma siccome vogliamo che sia la casa del DSU o della DSU per i prossimi 50/70 anni, abbiamo dovuto trovare un progetto che permetta una flessibilità affinché i mezzi del futuro vi trovino spazio. Oggi non sappiamo come saranno fra 30 anni i camion dei rifiuti, non sappiamo come saranno le spazzatrici, non sappiamo se useremo ancora i soffiatori, i rastrelli o chissà quale marchingegno per mantenere la nostra Città, ma li dovremo accogliere in una sede e quindi l'elemento flessibilità era molto importante e questo progetto dà delle garanzie importanti in quanto a flessibilità. Oggi la situazione in Via Sonvico è assolutamente non confacente anche alla dignità dei nostri collaboratori. Non so chi di voi abbia già visitato la sede dalla Divisione Spazi Urbani. Docce, servizi igienici di 200 operai che giornalmente si cambiano, puliscono la Città di giorno, di notte, con la neve, con l'acqua, rientrano e si doccia, una situazione veramente non confacente a nessun standard. Non è la Città di Lugano che vuole la sua cattedrale e non è la Città di Lugano che vuole un lusso sfrenato. La Città di Lugano vuole una

soluzione dignitosa per i propri collaboratori che fanno anche i lavori più umili. I volumi sono grandi, è stato detto, e quindi anche i costi sono grandi. Ma vi do la garanzia che ad esempio per le finiture – che avranno un impatto diretto sui costi – si cercheranno delle finiture le più normali, spartane e le più confacenti ad un centro industriale/artigianale e vi assicuro che anche con i progettisti si sono già intavolate discussioni di questo tipo. A piano investimenti abbiamo 42.7 milioni per l'edificazione della nuova sede comprensiva di progettazione e comprensiva dell'area tecnica. Faccio notare che con l'approvazione di questo messaggio il Municipio ritira un messaggio di un credito di 2.7 milioni che serviva all'area tecnica, perché quest'ultima sarà contenuta in questo investimento. Per rispondere all'On. Andrea Censi, poi la collega On. Cristina Zanini Barzaghi in qualità di titolare del Dicastero Immobili vorrà meglio specificare la questione del 17%, posso dirvi che nel credito presentato di fr. 4'450'000.- il Municipio si attende i piani esecutivi, l'inoltro della domanda di costruzione per l'ottenimento della licenza edilizia e soprattutto – questa è un po' una primizia a livello di Città – la fase di appalto. Questo permette di guadagnare tempo, perché con la conclusione di questo credito o alla fine di questo percorso, noi avremo la licenza edilizia inoltrata (e approvata ce lo auguriamo) ma soprattutto avremo tutti i capitolati di tutti gli artigiani già pronti. Questo permette di anticipare un bel po' di tempo perché se avessimo seguito lo standard che la Città faceva o che ha fatto in passato, la fase di appalti andava con la richiesta di credito di realizzazione e quindi dovevamo attendere la decisione del Consiglio Comunale sul credito di realizzazione per poi preparare i capitolati delle varie aziende che – su base di concorso pubblico – lavoreranno a questa sede. Per cui anche con questo suggerimento, uscito dai quadri del Dicastero Immobili che ringrazio per la collaborazione, riusciamo a guadagnare qualche tempo e qualche mese e soprattutto riusciamo a raggiungere l'obiettivo di spostarsi da Via Sonvico il più rapidamente possibile. È stata sollevata anche la criticità sullo studio vincitore del concorso ed anche io ho avuto, all'apertura delle buste a livello di concorso, la reazione dicendo che trattasi di uno studio romando. Trattasi però di un concorso anonimo ed abbiamo scelto il progetto migliore sui criteri che vi ho detto. Studio romando però di un architetto ticinese – malcantonese – che ha già espresso al Municipio la sua intenzione, anche a fronte di questo importante mandato che riceverà dalla Città, di aprire uno studio in Ticino per poter essere più vicino e per meglio seguire questo importante lavoro. Concludo con un mio auspicio: riuscire, grazie alla collaborazione del Dicastero Immobili e dei progettisti, di portare entro 10 mesi il credito di realizzazione che si attesterà – come è stato detto – su di un ordine di grandezza tra i 35/40 milioni; l'obiettivo politico è quello di essere sotto i 40 milioni e vi assicuro che opereremo in questo senso. Un altro obiettivo, ho avuto occasione di discuterlo con le AIL settimana scorsa e vorremmo come Divisione Spazi Urbani, e come Municipio ne abbiamo un po' bilateralmente parlato con i colleghi, dotare la sede di un impianto a teleriscaldamento a cippato, quindi il legno non so se lo metteremo sulle facciate ma lo metteremo nella caldaia del teleriscaldamento. Impianto che potrà fornire di energia e di acqua calda – molto probabilmente – il vicino carcere della Stampa e ulteriori insediamenti sul Piano della Stampa che sono attesi fra qualche anno. E qui mi piace sottolineare un ritorno alle origini del DSU, un DSU che sta investendo molto nella gestione forestale e che sta portando avanti un piano forestale comunale (primizia a livello comunale) e che potrà dare un senso e un costrutto alla risorsa bosco e alla risorsa legna dei nostri boschi che gestione giornalmente con le maestranze del DSU. E da questa discussione è nata anche la possibilità di dotare i tetti, essendo un progetto che prevede un bel po' di tetti, di pannelli fotovoltaici con l'emissione diretta nella rete di quanto produciamo. Queste sono le intenzioni.

On. Cristina Zanini Barzaghi:

Care Consigliere e Consiglieri Comunali, vi ringrazio tantissimo per la celerità con cui avete trattato questo messaggio, anche perché i servizi vi hanno supportato in modo ottimale. Quindi spero che in questo caso il Dicastero Immobili abbia potuto dare soddisfazione. L'osservazione, mi scusi, l'ho fatta prima ma non in relazione ai normali messaggi che arrivano e che riguardano la sola Città. L'osservazione riguardava piuttosto quei dossier intercomunali - anche minori - per i quali segnalo

che ci sono delle tempistiche che sono un po' differenti rispetto ai messaggi – anche complessi – ma solo di pertinenza della Città. Questo solo per dire che siccome mi trovo a sedere spesso in gremi intercomunali, devo anche spiegare che il Consiglio Comunale di Lugano lavora con una certa modalità ed anche con un certo grado di approfondimento, ma non sempre è facile da spiegare. Su questo messaggio ringrazio, come detto, per la celerità dell'esame e sono anche contenta personalmente di essere riuscita – come Municipio – a raddrizzare un dossier che, quando sono entrata in Municipio e come Capodicastero, mi sono trovata sul tavolo già avviato e con delle problematiche aperte (che non sto a sollevare) che poi pian piano si è riusciti a riportare sul canale giusto. Ricordo che comunque la strategia di portare la sede al Piano della Stampa era già – come ricordato prima – presente in un messaggio che è stato esaminato qui nel 2012. Per rispondere puntualmente alla domanda dell'On. Andrea Censi sul 17% e su come vengono calcolati gli onorari; ricordo che i professionisti che lavorano sono appunto in gran parte responsabili anche del successo del cantiere, del rispetto dei preventivi e della qualità della costruzione. Vi sono delle tariffe che sono una base di partenza per la trattativa, che sono pubblicate dall'Associazione svizzera degli ingegneri e degli architetti e che danno un indirizzo di percentuali che dipendono dal tipo di prestazioni svolte e anche dal tipo di costruzione che viene realizzata. Per il 17% si intendono gli onorari che vanno ai progettisti. Se noi facciamo il 17% di 40 milioni sono di più di 4.5 milioni; vi è una quota parte di onorari che serve ad accompagnare il cantiere e quindi la parte dei piani esecutivi (quelli che si consegnano alle maestranze in cantiere) e la direzione lavori viene integrata di solito nel credito di realizzazione. Per questo, adesso, abbiamo questa percentuale più bassa perché arriviamo a comprendere solo sino alla fase di preparazione degli appalti. Una piccola annotazione sul fatto di avere degli accorgimenti per guadagnare tempo, perché chiaramente facendo tre crediti per realizzare delle opere pubbliche comporta tempi molto lunghi. Negli ultimi progetti abbiamo quindi adottato alcuni accorgimenti per guadagnare tempo. Uno è quello già indicato dal Vicesindaco On. Michele Bertini, ovvero inserire già nel credito di progettazione anche la fase degli appalti in modo tale da iniziare la preparazione degli appalti e poter arrivare in cantiere più velocemente al momento in cui viene approvato il credito di realizzazione. Un altro accorgimento che ha funzionato molto bene con questo concorso, è quello di organizzare dei concorsi di progettazione comprensivi di tutte le prestazioni specialistiche - quindi non solo della parte puramente architettonica - in modo tale da poter partire più velocemente con la progettazione e poter rispettare anche delle tempistiche come quelle indicate dall'On. Vicesindaco. Cosa che in passato non si riusciva a realizzare perché dopo aver scelto il progetto architettonico, bisognava ancora fare degli ulteriori concorsi per, diciamo, trovare tutti gli specialisti. Ricordo che la costruzione oggi è interdisciplinare, non vi è solo l'architetto, c'è l'ingegnere civile, l'impiantista, l'elettricità, la sicurezza antincendio (anche per le costruzioni di legno esiste la sicurezza antiincendio e ci sono delle normative) e quindi tutti questi specialisti li abbiamo già integrati nel concorso. È per questo che riusciamo anche adesso ad essere così veloci con la presentazione del messaggio di progettazione e potremmo entrare subito nella fase operativa. Sul tema del legno non mi dilungo. Il legno può essere adottato in diversi modi - per la struttura portante, per il riscaldamento e per le facciate - ma è evidente che guarderemo in dettaglio cosa è più confacente. Ricordo l'esempio Molino Nuovo dove era sorta questa criticità e per la quale, nell'elaborazione del progetto, si è poi adottata una soluzione leggermente differente. Sulla parte di edifici industriali o questo genere di costruzione vi sono comunque già molti esempi a livello svizzero completamente realizzati con il legno. Sono particolarmente contenta anche di aver trovato una soluzione architettonica di qualità e comunque economicamente valevole. Non ho partecipato alla giuria però il lavoro fatto è stato fatto veramente in modo molto accorto e con la dovuta attenzione. La futura sede sarà sicuramente un bel luogo per lavorare e per dare un ottimo servizio alla Città. Vi ringrazio ancora per l'esame molto rapido di questo messaggio.

On. Presidente:

Non essendoci altri interventi, metto in votazione il dispositivo di risoluzione del rapporto della Commissione della Gestione condiviso dalla Commissione dell'Edilizia, che viene approvato con:  
*52 voti favorevoli, 0 contrari, 1 astenuto*

**E il Consiglio Comunale risolve:**

1. È concesso un credito di fr. 4'450'000.-- (IVA compresa) per la progettazione definitiva + appalti della sede della Divisione Spazi Urbani (DSU) in zona Piano della Stampa, come ai contenuti del messaggio municipale.
2. Il credito (indice dei costi: aprile 2018) sarà adeguato alle dimostrate variazioni dell'indice delle costruzioni.
3. Le spese saranno caricate sui conti investimento del Comune, sostanza amministrativa, e ammortizzate in conformità di quanto previsto dalla LOC e dal Regolamento sulla gestione finanziaria e sulla contabilità dei comuni.
4. Il credito decade se non utilizzato entro il 31 dicembre 2021.
5. Il Municipio ritira formalmente il seguente messaggio municipale:
  - MMN. 8311 concernente l'edificazione di nuove strutture tecniche a La Stampa (silo per sale antigelo, pesa, deposito fanghi spazzatrici, tettoia serre) – credito di fr. 2'425'000.--.

Votazione per l'approvazione della verbalizzazione della risoluzione:

*52 voti favorevoli, 0 contrari, 0 astenuti*

**Trattanda no. 9**

**MMN. 10142 concernente la richiesta di un credito di fr. 1'960'000.-- per il risanamento completo della strada forestale del demanio del Cusello**

-----  
On. Presidente:

Il Messaggio Municipale e il rapporto della Commissione della Gestione (relatore On. Peter Rossi) coincidono parzialmente. La Commissione della Gestione propone un emendamento al punto no. 5 del dispositivo di risoluzione. In caso di adeguamento del Municipio si metterà in votazione il dispositivo di risoluzione del rapporto della Commissione della Gestione. Apro la discussione sul MM cedendo la parola al Municipio per una presa di posizione sull'emendamento della Gestione.

On. Michele Foletti:

Ci adeguiamo alla nuova formulazione della Commissione della Gestione che penso sarà adottata per tutti i futuri rapporti e che adotteremo anche noi nell'allestimento dei prossimi messaggi municipali.

On. Peter Rossi:

Signora e Signori Municipali, care e cari colleghi, innanzitutto per non essere meno al collega On. Ferruccio Unternährer, ho ritirato l'incarto il 7 gennaio e questa sera ne dibattiamo già. Questo è un significato che la Commissione della Gestione lavora proprio con impegno e correttezza. Con questo messaggio il Municipio chiede al Consiglio Comunale un credito di fr. 1'960'000.- per il risanamento completo della strada forestale del demanio del Cusello che serve alla sorveglianza, il controllo, la cura ordinaria delle diverse opere di captazione delle oltre 100 sorgenti, degli edifici, dei lavori forestali e dei terreni annessi. Strada che ogni anno – soprattutto dopo i forti temporali estivi – necessita di importanti interventi e che allo stato attuale si presenta molto dissestata. La superficie denota ovunque solchi, fossi, buche, fessure e screpolature da rendere difficile e pericoloso il transito. Costruita nel 1982 e già risanata negli anni, la strada si sviluppa per circa 7.2 km sui territori comunali di Alto Malcantone in località Arosio, di Torricella-Taverne e di Monteceneri in località Sigirino - Pian del Cusello. In prevalenza di proprietà dell'Azienda Acqua

Potabile e in piccola parte del Patriziato di Arosio, serve anche per accedere alle baite e agli alpeggi, ma è molto utilizzata anche da autocarri di volume ragguardevole per l'esbosco del tagliato. Contemporaneamente si risanerà anche la strada forestale che porta in località Crana, lunga circa 2.0 km di proprietà dell'AAP e utilizzata in modo particolare per raggiungere la nuova camera di controllo delle acque a Crana. Per il progetto - allestito in condivisione con la Sezione forestale del Cantone - è già stato richiesto e approvato preliminarmente un sussidio cantonale e federale del 55% quindi l'importo totale a carico dell'AAP della Città di Lugano ammonta a fr. 882'000.-- (IVA inclusa). Grazie a questo intervento verrà definitivamente sistemata e in maniera duratura la strada, evitando in tal modo interventi di riparazione e manutenzione annui che richiedono oneri finanziari rilevanti. L'apertura del cantiere e l'inizio dei lavori sono previsti per la prossima primavera e si protrarranno (potendo lavorare unicamente nelle bella stagione) sull'arco di 2 - 3 anni. La Commissione della Gestione - convinta della necessità di procedere al risanamento completo della strada forestale del demanio del Cusello e dei lavori connessi, che in seguito alla captazione e la reindirizzazione fino al grande acquedotto di Lugano delle oltre 100 sorgenti d'acqua presenti permetteranno di servire la Città e i diversi Comuni limitrofi - invita il Consiglio Comunale a voler approvare il messaggio municipale. Ciò detto, porto l'adesione del Gruppo PLR.

On. Presidente:

Non essendoci altri interventi, metto in votazione il dispositivo di risoluzione del rapporto della Commissione della Gestione, che viene approvato con:

*51 voti favorevoli, 0 contrari, 0 astenuti*

**E il Consiglio Comunale risolve:**

1. È concesso un credito di fr. 1'960'000.-- (IVA inclusa) per il risanamento completo della strada forestale del demanio del Cusello.
2. Il credito (indice dei costi dicembre 2018) sarà adeguato alle giustificate variazioni dell'indice del costo delle costruzioni.
3. I sussidi cantonali e federali, complessivamente del 55%, andranno in deduzione del credito.
4. Il credito decadrà se non utilizzato entro due anni dalla crescita in giudicato dalla presente decisione.
5. L'onere sarà caricato al conto costruzioni dell'Azienda Acqua Potabile e ammortizzato in conformità di quanto previsto dalla LOC e dal Regolamento sulla gestione finanziaria e sulla contabilità dei comuni.

Votazione per l'approvazione della verbalizzazione della risoluzione:

*49 voti favorevoli, 0 contrari, 2 astenuti*

On. Presidente:

Sono le ore 23.47 e faccio una proposta formale intesa a procedere con le risposte alle interpellanze da parte del Municipio (che mi è stato detto molto brevi), assegnare le mozioni alle Commissioni del Legislativo e rimandare la trattanda delle naturalizzazioni e le due mozioni alla prossima seduta di Consiglio Comunale. Metto in votazione la proposta che viene approvata con:

*29 voti favorevoli, 9 contrari, 3 astenuti*

On. Alain Bühler:

Soltanto una richiesta. Per queste due mozioni che sono pendenti oramai da mesi, chiedo se possono essere messe all'inizio del prossimo Consiglio Comunale. Grazie.

On. Peter Rossi:

Una desiderata anche da parte mia. Visto che all'inizio della seduta erano presenti alcuni petenti e visto che è già la seconda volta che rimandiamo, sarebbe opportuno alla prossima seduta mettere la specifica trattanda – come per il passato – in entrata dell'ordine del giorno. Altrimenti facciamo aspettare delle persone ore e ore senza avere una decisione e poi devono ripresentarsi. Grazie.

On. Presidente:

On. Peter Rossi, la ringrazio della comunicazione. Però le ricordo che l'ultimo Consiglio Comunale le naturalizzazioni non sono state rimandate ma le abbiamo evase. Queste sono delle nuove pratiche. Nell'ultima seduta di Consiglio Comunale abbiamo approvato le naturalizzazioni la seconda sera.

On. Paolo Toscanelli:

Seguendo quanto proposto dal collega On. Alain Bühler chiedo anche io che le due mozioni ora rimandate siano trattate nella prossima come da promessa dell'ultima seduta di Consiglio Comunale.

On. Presidente:

Nell'ultima seduta non avevamo promesso che le avremmo poste ad inizio seduta. Abbiamo cercato di fare un ordine del giorno di una sola serata, probabilmente l'idea iniziale era di fare due serate, perché chiaramente la discussione del primo messaggio è andata molto alla lunga. Le mozioni andranno sicuramente all'inizio del prossimo ordine del giorno, questa volta è una promessa.

## **Trattanda no. 10**

### **Interpellanze e mozioni**

---

**Interpellanza no. 3975 del 5 dicembre 2018, degli On.li Simona Buri, Tessa Prati, Demis Fumasoli, Raoul Ghisletta, Carlo Zoppi, Nina Pusterla e Antonio Bassi (PS), dal titolo "Tutto ha un limite ...stop allo spaccio di odio!".**

---

On. Simona Buri:

Mantengo l'interpellanza e mi attengo al testo.

On. Sindaco:

Sarò brevissimo. La domanda è: Il Municipio condivide quanto pubblicato/dichiarato sui social dal Municipale Lorenzo Quadri? La risposta è: No, non condivide.

On. Simona Buri:

Mi ritengo soddisfatta della risposta.

**Interpellanza no. 3981 del 17 gennaio 2019, degli On.li Karin Valenzano Rossi, Mario Antonini, Martina Caldelari, Ugo Cancelli, Luca Cattaneo, Morena Ferrari Gamba, Tobio Gianella, Rinaldo Gobbi, Urs Lühinger, Giordano Macchi, Deborah Moccetti Bernasconi, Peter Rossi, Petra Schnellmann, Rupen Nacaroglu, Paolo Toscanelli, Ferruccio Unternährer, Giovanna Viscardi e Federica Zanchi (PLR), dal titolo "Lungolago ai cittadini: tunnel da Paradiso a Gandria?".**

---

On. Karin Valenzano Rossi:

Trasformo l'interpellanza no. 3981 in interrogazione.

**Interpellanza no. 3983 del 28 gennaio 2019, degli On.li Alain Bühler (UDC), Antonio Bassi (PS), Benedetta Bianchetti (PPD), Marco Bortolin (LEGA), Ugo Cancelli (PLR), Daniele Casalini (LEGA), Andrea Censi (LEGA), Demis Fumasoli (PS), Rinaldo Gobbi (PLR), Urs Lüchinger (PLR), Angelo Petralli (PPD) e Paolo Toscanelli (PLR), dal titolo "Futuro ex Macello, e il CSOA? Facciamo chiarezza!"**

-----

On. Alain Bühler:

Il mantenimento o la trasformazione dell'atto dipende dalla risposta. Se breve, anche perché la domanda posta è chiara, mantengo l'interpellanza e mi attengo al testo.

On. Sindaco:

Le domande sono fondamentalmente due. Procedo con le risposte. Su cosa vogliamo fare con lo CSOA, nel messaggio municipale lo abbiamo indicato solo di transenna però abbiamo sempre detto - ed il giorno in cui abbiamo licenziato il messaggio abbiamo informato tramite comunicato stampa e conferenza stampa - che nel nostro disegno, non tanto per il credito iniziale che riguarda un credito di progettazione, non c'è spazio per gli ex-Molinari (chiamiamoli così) che oggi occupano una parte importante e molto rilevante dell'ex Macello. E se li dovessimo tenere, dovremmo rinunciare comunque a delle attività che noi riteniamo preziose. Il nostro disegno che abbiamo definito nel messaggio municipale è quello di riempire, con le attività indicate, tutto il sedime e rispettivamente tutto lo stabile dell'ex Macello ristrutturato nel modo in cui abbiamo indicato. E se andiamo a vedere lo studio che sta alla base del nostro messaggio, vediamo che la coesistenza non è data. La seconda domanda era intesa a sapere cosa intendiamo fare per una alternativa; in merito abbiamo deciso di sollecitare il Consiglio di Stato di riattivare il Gruppo di lavoro che deve e che dovrà adoperarsi per trovare una soluzione alternativa. Il Consiglio di Stato ci ha risposto dicendo che è d'accordo e ci ha già dato i nominativi. Gruppo di lavoro composto da 7 / 8 persone - Città di Lugano e rispettivamente Consiglio di Stato - con il compito di trovare una soluzione alternativa. Se però non si dovesse trovare una soluzione alternativa (il Gruppo farà tutto il possibile per trovarla ma sappiamo che non sarà facilissimo) vale quanto detto nella risposta alla prima domanda.

On. Alain Bühler:

Mi ritengo soddisfatto della risposta.

On. Presidente:

Procediamo ora con l'assegnazione delle mozioni, per le quali gli On.li Capigruppo si sono già accordati. In particolare:

- alla Commissione delle Petizioni viene assegnata la mozione no. 3976, del 21 dicembre 2018, degli On.li Raoul Ghisletta (PS), Nicola Schoenenberger (Verdi), Danilo Baratti (Verdi), Antonio Bassi (PS), Simona Buri (PS), Edoardo Cappelletti (PS), Jacques Ducry (Indipendente), Demis Fumasoli (PS), Tessa Prati (PS) e Carlo Zoppi (PS), dal titolo "Potenziare la risposta al disagio dovuto alle dipendenze - Un centro per le persone in difficoltà aperto anche alla sera e nel fine settimana".
- alla Commissione della Gestione viene assegnata la mozione no. 3978, del 20 dicembre 2018, dell'On. Andrea Censi (LEGA), dal titolo "Valorizziamo il villaggio di Natale".
- alla Commissione dell'Edilizia viene assegnata la mozione no. 3979, del 21 dicembre 2018, dell'On. Giovanni Albertini (PPD), dal titolo "Per delle installazioni funzionali e attrattive a Lugano".



- Per la mozione no. 3980 del 1° gennaio 2019, degli On.li Raoul Ghisletta (PS), Nicola Schoenenberger (Verdi), Danilo Baratti (Verdi), Antonio Bassi (PS), Simona Buri (PS), Edoardo Cappelletti (PS), Nina Pusterla (PS) e Carlo Zoppi (PS), dal titolo "Per la creazione dell'Ente Lugano abitazioni a prezzi accessibili (ELA)", gli On.li Capogruppo si sono accordati per la composizione di una Commissione Speciale. La parola agli On.li Capigruppo per le proposte:

Per il PLR, l'On. Karin Valenzano Rossi	propone	Ferrari Gamba Morena Lüchinger Urs Valenzano Rossi Karin Zanchi Federica
Per la LEGA, l'On. Boris Bignasca	propone	Bianchetti Gian Maria Bignasca Boris Casalini Daniele Minotti Lucia
Per il PPD, l'On. Michel Tricarico	propone	Malfanti Michele Tricarico Michel
Per il PS, l'On. Simona Buri	propone	Cappelletti Edoardo Ghisletta Raoul
Per l'UDC, l'On. Tiziano Galeazzi	propone	Bühler Alain

On. Presidente:

Sono le ore 24.00 concludo la seduta.

PER IL CONSIGLIO COMUNALE

La Presidente:	Il Segretario:
On. Maruska Ortelli	Robert Bregy

Gli scrutatori:            On. Benedetta Bianchetti  
                                  On. Raoul Ghisletta