

Lugano, 15 luglio 2025

INTERROGAZIONE: regolamentazione e gestione dei parcheggi pubblici e misure per ridurre il traffico

L'Ordinanza municipale concernente le agevolazioni e le tariffe di parcheggio del 25 agosto 2022, in vigore dal 1. Gennaio 2023, disciplina il rilascio e fissa le tariffe delle agevolazioni di parcheggio per:

- a. parcheggi di primo livello (barriere automatiche);
- b. parcheggi di secondo livello (parchimetri);
- c. parcheggi di terzo livello (zone blu).

In base ai dati forniti dal Municipio nell'ambito del consuntivo 2024, a Lugano ci sono 8'317 stalli di parcheggio pubblico:

- 1'879 parcheggi pubblici di 1° livello (parcheggi controllati tramite barriera)
- 2'047 parcheggi pubblici di 2° livello (parcheggi controllati mediante parchimetro)
- 3'369 parcheggi pubblici di 3° livello (parcheggi con disco)
- 1'022 parcheggi pubblici senza alcuna tassa (libero utilizzo)

I dati sui parcheggi privati non sono stati forniti, in quanto non noti al Municipio.

I 1'022 parcheggi pubblici per i quali la Città non riscuote alcuna tassa sono posteggi bianchi gratuiti con limitazione di durata oppure privi di qualsiasi regolamentazione; la maggior parte di questi parcheggi pubblici si trova nei quartieri aggregati nel 2013.

Attualmente, la citata Ordinanza municipale è applicata in maniera disforme.

Quando a Lugano si applicherà finalmente il principio di causalità? I costi provocati dagli automobilisti in termini di gestione e manutenzione di strade e parcheggi nonché la compensazione dei disagi causati a traffico e ambiente devono essere assunti dagli stessi automobilisti?

Quando la Città metterà in atto misure efficaci per contenere il traffico pendolare delle auto nelle ore di punta?

Questi, in sintesi, sono gli interrogativi generali di questo atto.

Inoltre, nel lontano 2001, l'ATA (Associazione traffico e ambiente) / WWF ed il Cantone, contestualmente al ritiro del ricorso presentato dalle associazioni contro la costruzione della galleria Vedeggio-Cassarate, avevano concluso un accordo (vedi allegato) che prevedeva delle misure fiancheggiatrici per ridurre il traffico (misure contenute nelle citate schede PD 12.23, concernente il PTL - Piano dei trasporti del luganese, e 10.4 sul Modello di organizzazione territoriale dell'agglomerato di Lugano).

In tempi più recenti, il Programma di agglomerato del Luganese n. 5 (PAL 5) pubblicato il 28 agosto 2024, prevedeva le seguenti misure in ambito di promozione del trasporto pubblico/limitazione del veicolo privato:

Categoria	Promuovere l'utilizzo del TP	Limitare l'utilizzo del veicolo privato
Offerta di trasporto	• Aumentare la velocità commerciale e l'affidabilità (corsie preferenziali, priorità ai nodi ecc.) • Offrire più collegamenti diretti • Aumentare la frequenza delle corse • Ampliare, potenziare la rete TP • Aumentare il comfort (veicoli, posti seduti ecc.) • Diminuire il costo di titoli di trasporto	• Aumentare le tariffe dei posteggi • Diminuire l'offerta di posteggi • Limitare la priorità rispetto agli altri utenti • Ridurre le velocità di cartello
Predisposizione individuale	• Promuovere il cambiamento di abitudini in funzione dell'utilizzo del TP per i vari motivi di spostamento • Prevedere periodi di prova dell'uso TP • Curare, migliorare e promuovere l'immagine del TP • Combinare biglietti per eventi con titolo di trasporto	• Adottare provvedimenti per promuovere economie domestiche senz'auto • Informare attivamente su colonne
Sviluppo territoriale	• Densificare, prevedere importanti generatori di traffico attorno alle fermate del TP • Creare accessi pedonali diretti e attrattivi alle fermate • Aumentare la qualità delle zone d'attesa, attrezzarle con servizi • Limitare l'accesso ad alcune aree al solo TP	• Ridurre lo spazio riservato a strade e parcheggi • Adeguare le normative riguardanti l'obbligo di posteggi per abitazioni • Evitare l'insediamento di generatori di traffico non collegati in modo ottimale al TP dall'inizio • Creare zone a traffico limitato

Alla luce di quanto precede, ci chiediamo cosa sia stato fatto/si intende fare per incentivare il trasporto pubblico e la mobilità lenta, rispettivamente disincentivare/limitare la mobilità privata e chiediamo quindi al lodevole Municipio:

1. Ad oltre due anni dalla sua entrata in vigore, il Municipio ha fatto una valutazione quanto all'applicazione ed efficacia della sopracitata Ordinanza (disposizioni che potrebbero essere migliorate o abrogate, riscontri degli ausiliari di Polizia nell'applicazione della stessa, ecc.)?

Se sì, con quale esito? Se no, ha in programma di svolgerla e con quali tempistiche??

2. Le tariffe della sopracitata ordinanza coprono i costi assunti dalla Città (p.es. per la gestione delle autorizzazioni di parcheggio, per la manutenzione dei parcheggi, per i controlli svolti dagli ausiliari di Polizia per verificare il rispetto dell'ordinanza, ecc.)?

3. Qual'è stata l'evoluzione del numero e delle tariffe dei parcheggi pubblici in Città nell'ultimo decennio?
4. I numeri dei parcheggi e le tariffe dei parcheggi della Città di Lugano sono conformi all'allegato accordo stabilito tra ATA / WWF ed il Cantone nel 2001?
Le tariffe applicate adempiono all'obiettivo di trasferire gli spostamenti verso la mobilità pubblica/dolce come previsto dal PAL 5?
5. Quali misure intende adottare il Municipio in riferimento agli oltre 1'000 parcheggi pubblici per i quali non preleva alcuna tassa (e che quindi non concorrono a coprire i costi e disincentivare la mobilità privata)?
6. Quali misure intende adottare il Municipio in riferimento ai quasi 3'400 parcheggi pubblici con disco, che, essendo difficilmente controllabili senza dispositivi elettronici, si prestano ad un utilizzo prolungato senza adeguato corrispettivo pagamento del dovuto?
7. Ritene corretto il Municipio che, soprattutto in centro ed in zone frequentate e turistiche, vi siano parcheggi pubblici come p.es. quello di Piazza Rezzonico, dove non si paga la domenica? Quali sono gli altri casi?
8. Ritene corretto il Municipio, alla luce delle preoccupazioni finanziarie della Città, concedere (non ad associazioni ed enti senza scopo di lucro) un ingente numero di agevolazioni per l'utilizzo dei parcheggi pubblici, le quali nel 2024 hanno comportato CHF 1,3Mio di mancate entrate per i parcheggi pubblici di 1° livello e CHF 42'000.- per i parcheggi pubblici di 2°-3° livello?
9. Ritene corretto il Municipio che le agevolazioni dei parcheggi pubblici vengano concesse indistintamente anche a coloro che a Lugano hanno la loro residenza secondaria e non primaria?
10. Il Municipio ritiene che il principio di causalità in relazione alle tariffe dei parcheggi pubblici venga rispettato (i contribuenti luganesi sostengono una parte coerente dei costi per investimento e manutenzione dei parcheggi pubblici rispetto a quanto ne beneficiano effettivamente)?
In quanto è stimabile il costo netto a carico dei contribuenti dei parcheggi (considerando ovviamente interessi e ammortamenti, oltre alla gestione e manutenzione)?
11. Visto il forte intasamento delle strade cittadine negli orari di punta, che si registra regolarmente alla mattina ed in serata nei giorni feriali, il Municipio ha studiato misure per ridurre il traffico automobilistico, ed in particolare:
- tariffe "adattive" (a seconda della richiesta effettiva) dei parcheggi pubblici cittadini?
 - monitoraggio sistematico dei posteggi di aziende e commerci destinati a pendolari, segnatamente per contrastare il subaffitto nell'ottica dell'applicazione della Legge e del Regolamento cantonali sullo sviluppo territoriale?

- sviluppo di corsie preferenziali per i bus?
- strategia di comunicazione ed incentivi combinata con TPL/ARL per promuovere i park & ride sulle linee bus (p.es. Fornaci, stazione di Lamone-Cadempino, ecc.) nonché FFS e FLP per quanto concerne i treni?

Con ogni ossequio

Jasmine Altin (La Sinistra - PS; prima firmataria)

Elena Rezzonico (La Sinistra - PS)

Cristiano Canuti (La Sinistra – PS)

Allegato: accordo ATA- WWF-Consiglio di Stato dell'8.2.2001

Accordo tra WWF - ATA e Consiglio di Stato in ordine al ricorso c. PG Galleria V-C -

Con ricorso congiunto del 9 luglio 1999 WWF e ATA sono insorte contro il PG galleria V-C denunciando l'assenza di precise disposizioni in materia di misure fiancheggiatrici. Non contestano l'utilità in sé dell'opera, di cui non intendono bloccare la realizzazione, ma chiedono che l'attuazione di queste misure sia garantita e come tale prevista in modo vincolante già nell'ambito del PG.

Il DT, pur negando l'obbligo di determinare già in sede di PG le misure in argomento, ha dato l'avvio alla pianificazione e alla progettazione di una serie di provvedimenti volti a garantirne l'adozione per quanto possibile già in sede di adozione del progetto definitivo, rispettivamente garantita la realizzazione al più tardi con la messa in esercizio della Galleria.

I principali provvedimenti sono i seguenti:

- presentazione il 7.4.2000 all'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (USTE) di:
 - proposta di **II° aggiornamento** della scheda di **PD 12.23** concernente il PTL (e quindi la galleria V-C che ne è parte), comprendente le **misure fiancheggiatrici**;
 - proposta di **nuova scheda 10.4** sul **Modello di organizzazione territoriale dell'agglomerato di Lugano**, interessante in particolare il comparto Cassarate, all'uscita della Galleria (PICT);
- approvazione da parte del Consiglio di Stato del Piano del risanamento dell'aria del Luganese **PRAL**; progetto in fase avanzata d'elaborazione. Approvazione entro la data di presentazione all'USTRA del progetto definitivo della Galleria;
- allestimento di una **Regolamentazione sui posteggi** secondo le modalità indicate nella proposta di II° aggiornamento della scheda di coordinamento 12.23 del PD.

NB Il II° aggiornamento, non ancora pubblicato in procedura cantonale ai sensi dell'art. 18 LALPT, è stato presentato al CF affinché, fugati alla luce dei suoi contenuti, i dubbi espressi in ordine al I° aggiornamento, dia finalmente la sua approvazione a quest'ultimo. Approvazione intervenuta il 20 dicembre 2000.

Il TPT, vista la serietà degli intenti ed i concreti passi intrapresi, ha ritenuto utile soprassedere al giudizio e farsi promotore di incontri tra le parti al fine di trovare una via d'intesa che consenta di passare alla fase del progetto definitivo evadendo le censure sollevate con il ricorso.

A questo scopo oltre all'udienza del 28 marzo 2000 sono state organizzate, il 5 maggio, il 26 maggio ed il 5 giugno 2000, delle riunioni cui hanno partecipato il presidente del TPT con i suoi collaboratori, i ricorrenti ed il loro legale, il presidente ed il segretario della CRT, i funzionari della DPT e della DA.

Nel corso di tali incontri quest'ultimi hanno illustrato alle ricorrenti i contenuti del II° aggiornamento del PD relativi al PTL ed in particolare al PG, trasmettendo loro per conoscenza copia dell'incarto sottoposto all'autorità federale il 7 aprile 2000, unitamente al progetto di PRAL in elaborazione e ad un documento di lavoro sulla regolamentazione dei posteggi, pure in allestimento.

Dalle prese di posizione delle autorità federali per il tramite dei competenti uffici risulta che la scheda di PD 12.23 concernente il PTL, e segnatamente la scheda-oggetto relativa alla galleria V-C e quindi alla base legale del contestato PG, verrà approvata dal CF solo se le garanzie previste dal II° aggiornamento, in particolare quelle attinenti alle misure fiancheggiatrici, verranno considerate sufficienti.

Il CF avendo approvato senza modifiche di rilievo la scheda 12.23 (I° aggiornamento), con precise condizioni tutte riferite all'assicurazione della messa in atto delle misure fiancheggiatrici, vi sono buoni motivi per ritenere che l'opera prevista dal contestato PG verrà affiancata da misure proprie a ridurre le ricadute pregiudizievoli sul piano ambientale temute dalle ricorrenti.



Verrebbe segnatamente garantito:

- la conclusione della procedura cantonale di adozione relativa al PRAL entro il termine di presentazione alle autorità federali del Piano definitivo della galleria;
- il rispetto dei termini per la realizzazione delle misure fiancheggiatrici così come indicato nella proposta di II° aggiornamento, compresa l'adozione della regolamentazione dei posteggi;
- un finanziamento non solo dell'opera, ma pure di tutti gli interventi previsti quali misure fiancheggiatrici.

Ciò visto e premesso WWF e ATA dichiarano la loro disponibilità a ritirare i ricorsi interposti contro il PG, sempre che in sede di pubblicazione il II° aggiornamento del PD relativo al PTL rifletta i contenuti delle schede 12.23 e 10.4 risultanti dal progetto 7 aprile 2000 da loro visionato.

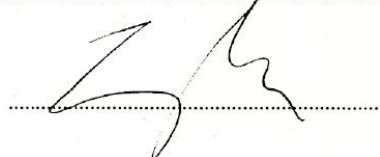
L'autorità cantonale ne prende atto con soddisfazione, riconoscendo come con il loro ricorso e le prese di posizione in corso di procedura le associazioni insorgenti abbiano, unitamente alle richieste dell'autorità federale, contribuito in modo determinante, svolgendo un ruolo di partner piuttosto che di controparte, ad accelerare il processo di implementazione del *Concetto insediativo regionale* nel Piano direttore cantonale e a definire nel medesimo, attraverso indicazioni precise e vincolanti sulle misure fiancheggiatrici, le linee portanti di un sistema integrato dei trasporti che sposi le esigenze della mobilità con quelle della protezione dell'ambiente.

Lugano, il 08.02.2001

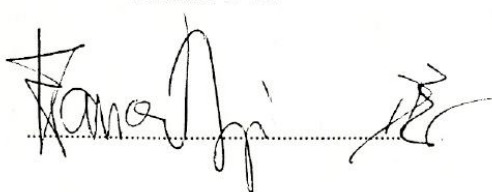
PER IL CONSIGLIO DI STATO



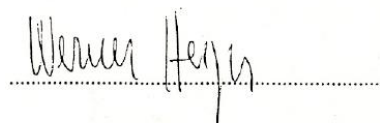
PER IL TRIBUNALE DELLA
PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO



PER IL WWF



PER L'ASSOCIAZIONE TRAFFICO
E AMBIENTE (ATA)



PER LA COMMISSIONE REGIONALE
DEI TRASPORTI DEL LUGANESE

