

# **RAPPORTO DEL GRUPPO DI LAVORO “AMBIENTE” DEL GRUPPO PLR DEL CC DI LUGANO.**

**Lugano, 23 marzo 2005.**

## **PREMESSA.**

Nel mese di dicembre 2004 il Gruppo PLR del Consiglio comunale di Lugano, su proposta del Capo Gruppo on.avv.Rocco Olgiati e del Presidente della Sezione cittadina on.Aldo Pessina, ha nominato un gruppo di lavoro con l'incarico di presentare proposte in campo ambientale che potessero essere adottate dalla città.

Lugano, dopo l'aggregazione, ha aumentato la propria superficie giurisdizionale da 12 a 39 kmq ed ha visto aumentare il numero degli abitanti da 28.000 a circa 50.000.

Sono dunque migliorate le possibilità di intervento della città anche se occorre ammettere che i problemi ambientali assumono spesso valore regionale, cantonale e , nel nostro caso, addirittura internazionale.

Il gruppo di lavoro è stato composto come segue:

Giancarlo Ré, presidente, Roberto Badaracco, Gianfranco Castiglioni, Giordano Macchi, Tiziano Mauri , Peter Rossi.

Il gruppo di lavoro ha potuto consultare diversi documenti tra i quali citiamo:

- L'ambiente in Ticino: documento del Dipartimento cantonale del territorio del 2003
- Presenza di posizione del PLRT sul rapporto cantonale “L'ambiente in Ticino” del 15.3.2004
- Documento del PRD svizzero “Politique de l'environnement”
- Piano della viabilità del Polo luganese (PVP)
- Documento del Dipartimento del territorio “Polveri fini, lo smog invernale in Ticino” del 20.1.05

## **CONSIDERAZIONI GENERALI.**

Il presente rapporto è suddiviso nei seguenti capitoli:

- 1) Protezione dell'aria
- 2) Protezione delle acque
- 3) Energia

Il Gruppo di lavoro si è soffermato in modo particolare sul primo capitolo perché constata purtroppo che, da alcuni anni ,si susseguono le segnalazioni secondo cui Lugano supera spesso i valori dell'Ordinanza federale contro l'inquinamento atmosferico per quanto riguarda i tassi di ozono, di ossidi di azoto, di ossidi di zolfo e delle polveri fini. Il documento “Piano della viabilità del polo luganese” afferma, al capitolo 2.3 che, *nell'area urbana luganese, i limiti d'emissione stabiliti dalla legislazione sull'ambiente sono spesso e diffusamente superati*. Si discute spesso a sapere se tale inquinamento abbia origine locale o sia importato dalla vicina Lombardia.

A causa della vicinanza geografica è indubbio che una parte di tale inquinamento proviene dalla Lombardia ma una parte è prodotta in loco. Il rapporto cantonale “Strategia di lotta allo smog invernale al sud delle Alpi”, pubblicato il 20.1.2005, afferma, a pagina 7, che la fonte principale delle polveri fini nel Luganese è causata dal traffico. (nella misura del 59%)

I rilevamenti eseguiti durante i mesi in cui, a causa del noto incidente, la galleria stradale del San Gottardo è stata chiusa, hanno dimostrato che i valori degli ossidi di azoto sono considerevolmente diminuiti.

E' dunque evidente che una parte dell'inquinamento è prodotta in loco e, di conseguenza, occorre intervenire sulle fonti locali di inquinamento.

Una città turistica come la nostra deve fare il possibile per migliorare la propria immagine in questo ambito pena, a breve scadenza, una perdita di attrattività che avrà effetti negativi sull'economia regionale.

Il Gruppo di lavoro constata comunque che, in campo ambientale, l'autonomia di una città è limitata. Diverse iniziative competono alla Confederazione ed al Cantone e gli interventi in campo ambientale superano i ristretti limiti giurisdizionali di una città.

Il Cantone, ad esempio, promuove il risparmio energetico nelle nuove costruzioni e riattazioni imponendo parametri precisi in fase di domanda di costruzione e per la manutenzione degli impianti di riscaldamento. L'intervento cantonale ha già prodotto miglioramenti diminuendo il tasso di anidride solforosa.

In questo caso, quando il Cantone già impone vincoli precisi, risulta inopportuno un intervento supplementare della città.

La città può promuovere, in linea generale, una maggior coscienza ambientale nei cittadini mediante l'informazione capillare alla popolazione.

La protezione dell'ambiente è infatti legata a doppio filo al comportamento dei singoli individui.

L'Ente pubblico, ad esempio, può investire milioni nel Piano dei trasporti ma, se il cittadino non si abitua a ragionare quando sia opportuno usare l'automobile e quando convenga usare il mezzo pubblico di trasporto, ogni investimento avrà scarsi effetti sull'ambiente.

Purtroppo tutti parlano di protezione ambientale ma, ad esempio, molti usano l'automobile per percorrere poche centinaia di metri.

Non è corretto demonizzare l'automobile, che rimane un mezzo indispensabile per lo sviluppo della nostra società, ma occorre educare gli individui ad usarla in modo intelligente : per alcuni spostamenti è indispensabile, per altri può essere più opportuno l'uso del mezzo pubblico, del mezzo lento o il percorso a piedi.

La città può far molto attraverso l'informazione diretta al cittadino che deve essere potenziata.

Il Gruppo di lavoro riconosce che la città di Lugano, negli anni passati, ha già fatto molto per migliorare l'ambiente in città. Nell'ambito del nostro rapporto vengono elencati diversi provvedimenti già attuati oppure in corso. Citiamo, ad esempio, gli investimenti per realizzare la rete del gas metano, la trasformazione dei posteggi di lunga durata in posteggi di breve durata allo scopo di scoraggiare l'accesso ai veicoli dei pendolari, la creazione delle zone a velocità limitata a 30 km/h, la realizzazione del Park and Ride di Cornaredo con navetta verso il centro città e l'anticipo dei crediti per la realizzazione del Park and Ride delle Fornaci con relativa navetta verso il centro, il sostegno all'abbonamento Arcobaleno, gli investimenti per la depurazione delle acque, il sostegno al Piano dei trasporti che deve essere realizzato in tutte le sue componenti concernenti il traffico pubblico, il traffico privato e il traffico fermo, gli investimenti per l'approvvigionamento di acqua potabile, ecc.

Il Gruppo di lavoro presenta di seguito diverse proposte concrete volte a migliorare l'ambiente in città pur riconoscendo che Lugano è già attiva in quest'ambito.

Volutamente non vengono indicate priorità perché esse sono di competenza dell'autorità politica.

Non vengono pure indicati i costi dei possibili interventi perché impossibili da valutare nell'ambito di un Gruppo di lavoro come il nostro.

Siamo infatti convinti che anche la politica della protezione ambientale debba tener conto del rapporto costo/benefici che risulta da un esame approfondito delle priorità, degli effetti positivi, dei costi e delle disponibilità finanziarie dell'Ente pubblico. Questo esame è compito, nel nostro caso, del Municipio di Lugano.

## **1.PROTEZIONE DELL'ARIA.**

### **1.1.Informazione alla popolazione**

Occorre migliorare l'informazione alla popolazione circa i risultati che vengono dati giornalmente dalle stazioni di rilevamento situate all'Università ed alla Casa Serena circa i maggiori agenti inquinanti (ossidi di zolfo,ossidi di azoto,ozono, polveri fini).L'informazione deve comprendere anche i consigli circa il comportamento degli individui nei periodi in cui i tassi di ozono e quelli delle polveri fini superassero i limiti consentiti dalle Ordinanze federali.

Non riteniamo opportuno, visti gli scarsi effetti che si raggiungono, impedire la circolazione motorizzata come avviene in diverse città italiane (provvedimento che non rientra tra l'altro nelle competenze del Municipio)ma riteniamo che il miglioramento dell'informazione puo' responsabilizzare l'individuo a tenere un comportamento maggiormente rispettoso dell'ambiente. La sensibilizzazione ottenuta attraverso l'informazione, che non tocca la libertà dell'individuo ma lo rende responsabile delle sue azioni, sembra la soluzione migliore perché contribuisce ad educare al rispetto ambientale.

### **1.2 Interventi sul traffico.**

#### ***1.2.1 Traffico fermo***

Sono ipotizzabili i seguenti interventi:

1.2.1.1.--Dare la priorità alla realizzazione dei posteggi periferici come previsto dal Piano dei Trasporti del luganese allo scopo di tenere ai margini della città il traffico dei pendolari. La realizzazione dei nodi intermodali e di attestamento deve procedere parallelamente alla costruzione della galleria Vedeggio- Cassarate.

1.2.1.2.--Continuare la politica intesa a ridurre il numero dei posteggi destinati ai pendolari, trasformandoli in posteggi di breve durata destinati agli spostamenti non sistematici, favorendo i residenti. (vedi PVP capitolo 5.3)La città di Lugano ha avviato tale misura già a partire dal 1992.Al momento attuale sono stati trasformati circa 2400 posteggi in città favorendo l'attrattività del Park and Ride di Cornaredo e di quello recentemente realizzato alle Fornaci. A tale proposito segnaliamo che, attualmente, l'abbonamento annuale per il bus navetta da Cornaredo al centro città costa 360 franchi mentre quello a partire dalle Fornaci costa 540 fr.

Riteniamo che questa differenza non debba sussistere anche se la distanza percorsa è diversa. Sarebbe auspicabile che il costo dell'abbonamento sia uguale sia a partire da Cornaredo, sia a partire dalle Fornaci o da altre future infrastrutture di questo tipo.

1.2.1.3.--Il Gran Consiglio ha approvato, nel 2003, il nuovo art.31a della LALPT sui posteggi destinati all'industria e artigianato, agli stabili amministrativi ed ai commerci. (con esclusione delle residenze). Il Consiglio di Stato sta elaborando il Regolamento di applicazione che prevede di

legare il numero massimo di posteggi consentiti alla frequenza del servizio pubblico presente in zona. La città di Lugano, dando seguito a precedenti interventi del Municipio, dovrebbe sollecitare il Consiglio di Stato a mettere in vigore tale regolamento il più presto possibile.

1.2.1.4.--Si constata un'importante differenza tra il costo dei parcheggi in centro città e le tariffe della TPL SA relative ai biglietti singoli. Un cittadino che si reca da Pregassona o da Breganzona in centro città paga 4 franchi per un viaggio andata e ritorno. Il costo del biglietto per una corsa completa è infatti di 2 franchi.

Se il cittadino si reca in centro in automobile paga solo 1 franco per posteggiare un'ora e 2 franchi per due ore. In queste condizioni la scelta del mezzo pubblico non viene incentivata.

Per diminuire il traffico verso il centro città esistono due possibilità : o diminuire il prezzo del biglietto del bus oppure aumentare il costo del parcheggio in centro città.

Riteniamo opportuno intervenire per attenuare questa differenza.

Siamo coscienti che la TPL SA, con la sua politica tariffaria, intende favorire gli abbonamenti piuttosto che i biglietti singoli. Questa politica è corretta ma occorre allora rendere progressive le tariffe dei posteggi e degli autosili in centro città. Per tener conto delle esigenze dei commercianti le tariffe dovrebbero aumentare progressivamente a seconda del tempo di fermata e dovrebbero essere selettive a seconda degli orari d'uso.( sull'esempio di quanto pratica la Migros nel suo parcheggio di via Pretorio o le FFS nei posteggi attorno alla stazione)

Ricordiamo a titolo di esempio che il nuovo autosilo nel centro di Como pratica tariffe superiori alle nostre ( 1,4 euro all'ora con l'aumento che scatta non appena si supera l'intervallo dell'ora: per due ore ed un quarto si pagano, ad esempio, 4,2 euro che corrispondono a 6,3 franchi)

1.2.1.5.--Intervenire presso il Cantone affinché i posteggi dei grandi centri commerciali alla periferia della città, che creano costi esterni legati al traffico e fanno concorrenza ai commerci cittadini, siano a pagamento. Le risorse così ottenute dovrebbero essere impiegate per sostenere linee navetta di servizio pubblico.

1.2.1.6.--Realizzare un sistema informatico indicativo dei parcheggi liberi da posare alle entrate della città. Questa segnalazione permetterebbe di raggiungere facilmente i parcheggi liberi ed eviterebbe tragitti inutili.

## ***1.2.2 Moderazione del traffico***

Il Gruppo di lavoro propone di:

1.2.2.1.--Realizzare progressivamente percorsi ciclabili nelle zone pianeggianti della città. La situazione orografica della nostra città non si presta dappertutto alla creazione di percorsi ciclabili. Esiste comunque uno spazio pianeggiante, aumentato dopo l'aggregazione, che può essere sfruttato allo scopo. La realizzazione di percorsi ciclabili, adatti ad ogni età e ad ogni capacità (escluse le gare sportive) può essere di vantaggio anche per il turismo.

1.2.2.2.--Realizzare una passeggiata pedonale, e possibilmente anche ciclabile, lungo il fiume Cassarate. Il fiume deve essere valorizzato quale elemento naturale-paesaggistico a partire dal Parco Ciani fino al nuovo quartiere di Cornaredo.

1.2.2.3.--Continuare la politica intesa ad allontanare dal centro città di veicoli dei pendolari ed estendere le zone a velocità limitata a 30 km/h.

1.2.2.4.--Sostenere la politica del PTL intesa ad allontanare il traffico di transito dai quartieri. Questo tipo di traffico deve essere incanalato sulle strade principali.

1.2.2.5.--Promuovere la mobilità lenta ed i percorsi pedonali ,soprattutto in vicinanza delle scuole, allo scopo di aumentare la sicurezza nel percorso casa-scuola

1.2.2.6.--Evitare l'aumento, nel corso di revisioni di Piano regolatore, degli indici di sfruttamento. Le possibilità edificatorie devono essere congruenti con la capacità della rete stradale. La rete stradale cittadina, come in tutti i centri urbani europei, è stata concepita nei secoli scorsi quando le persone si spostavano a piedi o usando la trazione animale. Già attualmente si verificano, in alcune parti della città, intasamenti veicolari. Occorre dunque evitare l'aumento delle possibilità edificatorie ,oltre quanto attualmente permesso, nei diversi PR che devono essere armonizzati dopo l'aggregazione.

1.2.2.7.--Studiare la possibilità di introdurre un sistema di "car-pooling" che puo' risultare particolarmente favorevole nel caso dei pendolari frontalieri. In alternativa esaminare la possibilità di realizzare collegamenti con pulmann.

1.2.2.8.--Riservare le aree attorno alle scuole al gioco per i ragazzi evitando di trasformarle in posteggi abusivi e/o in aree per il trastullo dei cani.

### ***1.2.3 Traffico pubblico.***

Sono ipotizzabili i seguenti interventi:

1.2.3.1.--Promuovere l'uso dei mezzi pubblici di trasporto che devono progressivamente raggiungere tutti i quartieri della città. Esaminare la possibilità di introdurre una carta giornaliera particolarmente adatta per i turisti.

1.2.3.2.--Appoggiare l'iniziativa cantonale intesa ad introdurre la comunità tariffale anche per i biglietti singoli. Con un unico biglietto si potrebbero usare diversi mezzi pubblici.

1.2.3.3.--Nei giorni in cui si susseguono giornate con tassi di ozono (d'estate) o di polveri fini (d'inverno) superiori alle soglie massime indicate dall'Ordinanza federale, esaminare la possibilità di rendere gratuito l'uso dei mezzi pubblici di trasporto della TPL SA.

1.2.3.4.--Sostituire progressivamente i veicoli a motore diesel di proprietà comunale o della TPL con nuovi modelli a gas metano o ibridi a doppio carburante. Considerata la recente realizzazione di una stazione per l'erogazione del metano a Bioggio il parco veicoli comunale dovrebbe essere progressivamente sostituito con veicoli a trazione ibrida a doppio carburante (gas-benzina)

1.2.3.5.--Applicare , a tutti i veicoli di proprietà comunale e della TPL SA, filtri particolari contro l'emissione delle polveri fini.

### ***1.2.4 Grandi progetti***

Il Gruppo ambiente del PLR ricorda i precedenti interventi effettuati dal Gruppo PLR del Consiglio comunale.

In particolare ricordiamo l'interpellanza del 3 luglio 2001 alla quale ha fatto seguito la risoluzione votata all'unanimità dal Consiglio comunale il 15 dicembre 2003.

L'interpellanza del 3.7.2001, che mantiene inalterata la sua validità, chiedeva al Municipio di anticipare i crediti per la realizzazione di alcuni progetti inseriti nel PTL. In particolare si chiedeva la realizzazione del Park and Ride delle Fornaci, nel frattempo attuata, l'anticipo degli studi di progettazione della galleria Pregassona-Gandria e della navetta aeroporto-centro città, il sostegno al prolungamento, a sud di Lugano di Alptransit e il sostegno alla realizzazione della ferrovia Lugano-Mendrisio-Stabio-Varese-Malpensa.

La risoluzione del Consiglio comunale, del 15.12.2003, ha, in particolare, toccato gli ultimi due argomenti. Sulla base dei documenti citati occorre:

1.2.4.1.--Sostenere la realizzazione di Alp Transit con la galleria del monte Ceneri, il prolungamento a sud di Lugano ed il collegamento alla rete ferroviaria italiana.

1.2.4.2.--Sostenere la realizzazione del collegamento ferroviario Lugano-Mendrisio-Stabio-Varese-Malpensa. L'Italia dimostra di credere in questa infrastruttura che sarebbe molto importante per la nostra regione e per l'intero Cantone perché collegherebbe direttamente l'aeroporto della Malpensa, da cui transitano 24 milioni di passeggeri all'anno, e diminuirebbe considerevolmente i tempi di percorrenza dal Ticino alla Romandia. La linea del San Gottardo potrebbe collegarsi a quella del Sempione a Gallarate riducendo di un'ora e mezza i tempi di percorrenza tra il Ticino e la Romandia.

1.2.4.3.--Sostenere la progettazione e la realizzazione di un collegamento tramite navetta dall'aeroporto al centro città. Questo progetto è sostenuto anche dalla Confederazione nell'ambito del sostegno al traffico negli agglomerati urbani.

1.2.4.4.--Sostenere la progettazione e la realizzazione della galleria Cornaredo-Gandria

1.2.4.5.--Fare in modo che la pianificazione del Nuovo quartiere di Cornaredo assuma valore esecutivo prima dell'entrata in esercizio della galleria Vedeggio- Cassarate. Le iniziative che dovessero sorgere nella regione devono rispettare il progetto pianificatorio emerso dal concorso internazionale.

1.2.4.6.--Partecipare alle iniziative contro l'aumento del traffico pesante di transito sull'autostrada perché la tratta autostradale Lugano sud-Lugano nord costituisce un ramo dell'OMEGA previsto dal PTL. L'aumento del volume di traffico pesante sull'autostrada deve preoccupare la città perché questa tratta, secondo il PTL, dovrà assolvere anche una funzione locale. Essa deve dunque essere attrattiva se si vuole, in futuro, diminuire il traffico sul lungolago e su via Maraini.

## **2)PROTEZIONE DELLE ACQUE**

L'acqua è un bene inestimabile che la natura ha messo a disposizione dell'uomo. La nostra regione è ricca di sorgenti, riali, fiumi e laghi.

Il lago di Lugano, oltre ad essere un'attrattiva turistica importante, è una riserva di acqua inesauribile per il fabbisogno della nostra regione.

Le misure d'urgenza effettuate negli ultimi 20/30 anni, con la realizzazione delle opere fognarie principali, hanno permesso di salvaguardare, migliorare e preservare le acque del nostro lago da un ulteriore degrado.

Terminata questa prima fase è ora necessario completare e migliorare le opere eseguite con interventi più mirati, finalizzati ad una maggior protezione ambientale.

In particolare segnaliamo la necessità di:

2.1.--Togliere le acque chiare, pulite e di drenaggio dalle canalizzazioni per acque luride. La presenza, nelle stesse canalizzazioni, di entrambe le acque, causa notevoli costi di gestione e non favorisce la protezione ambientale. La separazione delle acque eviterà di effettuare spese inutili, eviterà di sovradimensionare gli impianti e migliorerà gli scarichi nei fiumi e nel lago.

2.2.--Completare i lavori già in corso per il Piano Generale di Smaltimento allo scopo di individuare le possibili immissioni non conformi alla legge vigente ed allo scopo di pianificare in modo oculato i prossimi interventi di risanamento.

2.3.--Pianificare in anticipo gli interventi concernenti le opere fognarie allo scopo di evitare di dover ricorrere ad interventi urgenti per la salvaguardia dell'ambiente. Le opere fognarie, come tutte le opere edili, sono soggette ad usura ed invecchiamento. E' dunque necessario prevedere un regolare piano di interventi che permetta di risanare le infrastrutture senza dover ricorrere ad interventi urgenti certamente più costosi e meno efficaci.

2.4.--Particolare attenzione dovrà essere dedicata alla possibilità di rivitalizzare riali e fiumi approfittando degli interventi edilizi previsti sul territorio comunale. La rivitalizzazione dei corsi d'acqua rappresenta un contributo importante e sostanziale all'ambiente e migliorerà la vivibilità della nostra regione. Negli anni del massimo sviluppo edile si è infatti costruito dimenticando fiumi, riali e corsi d'acqua. Come segnalato al punto 1.2.2 del presente rapporto, ad esempio, il fiume Cassarate deve essere valorizzato quale elemento naturale-paesaggistico.

### **3)ENERGIA**

La città di Lugano possiede l'intero pacchetto azionario delle AIL SA. L'azienda distribuisce energia elettrica acquistata principalmente dall'AET e dalla Verzasca SA.( società di cui la città possiede i 2/3 delle azioni). Grazie all'impianto idroelettrico della Val Mara le AIL SA sono anche produttori di energia elettrica. A livello nazionale il consumo di energia è coperto soprattutto da derivati del petrolio che vengono importati da Paesi politicamente instabili e le cui riserve sono destinate ad esaurirsi a medio-lungo termine. In queste condizioni il prezzo del petrolio è destinato ad aumentare. Ne risulta la necessità di promuovere il risparmio e la ricerca di fonti alternative al petrolio non da ultimo perché la combustione del petrolio è fonte di inquinamento ambientale. Il Cantone già promuove una politica di risparmio energetico nelle nuove costruzioni e riattazioni e nella manutenzione degli impianti di riscaldamento. Anche nel campo dell'energia elettrica occorre promuovere il risparmio e la ricerca di fonti alternative. La produzione svizzera é infatti coperta per il 58% circa da energia elettrica di origine idraulica. Il 40% circa deriva da impianti nucleari solo il 2% proviene da fonti alternative. Siccome il consumo cresce , in Svizzera, di circa il 2% all'anno, ne risulta la necessità di risparmiare e di promuovere fonti alternative. Le fonti idrauliche, in Svizzera, sono infatti praticamente tutte sfruttate e l'energia nucleare incontra purtroppo resistenze politiche importanti. La città di Lugano, tramite le AIL SA, ha già fatto molto in campo energetico promuovendo l'azienda elettrica alla fine dell'ottocento, facendosi promotrice della costruzione dell'impianto idroelettrico della Verzasca , promuovendo la distribuzione del gas e realizzando, in

---

anni piu' recenti, il collegamento con le rete del metano che fornisce energia pulita. Recentemente è stata realizzata una stazione per l'erogazione del metano a Bioggio. Questa politica dovrebbe essere continuata con altri provvedimenti come, ad esempio :

3.1.--La città, attraverso le AIL SA, possiede la centrale idroelettrica della Val Mara che produce energia elettrica "verde". Si potrebbe certificare la vendita di tale energia elettrica, ricavata dall'impianto della val Mara, e venderla ad un prezzo maggiorato agli utenti che, a titolo volontario, dichiarano di essere disposti a pagare un prezzo superiore a quello di mercato a condizione di avere a disposizione energia "verde". Il ricavato puo' essere utilizzato per sostenere la promozione di termopompe , di impianti solari per il riscaldamento dell'acqua per sussidiare l'acquisto di apparecchi elettrici di categoria A+.

3.2.--Promuovere la realizzazione di termopompe, nelle zone della città dove non arriva la rete del gas metano, mediante una riduzione del costo dell'energia elettrica consumata.

3.3.--Incentivare la realizzazione di impianti solari per il riscaldamento dell'acqua mediante sussidi mirati.

3.4.--Sussidiare l'acquisto di apparecchi elettrici di categoria A+ sull'esempio di quanto fa la città di Zurigo.

3.5.--Modificare il Regolamento edilizio allo scopo di rendere obbligatorio l'allacciamento al gas metano, nelle zone servite dalla rete del gas, per il riscaldamento delle nuove costruzioni o delle ristrutturazioni importanti. L'obbligo dovrebbe essere limitato agli impianti di riscaldamento.

---

3.6.--Incentivare l'uso di auto elettriche, limitatamente all'uso in città a causa della loro attuale scarsa autonomia, mediante la posa di distributori adatti a tali veicoli.

3.7.---Aderire al progetto federale "Città dell'energia". L'iniziativa fa parte del programma federale "Svizzera energia" inteso a ridurre il consumo di energia del 5% entro il 2010. Diverse città svizzere hanno aderito a tale programma designando un responsabile del risparmio energetico. A Lugano potrebbe trattarsi di una persona da impiegare al 50%.

### **Conclusioni.**

Con il presente rapporto il Gruppo di lavoro "Ambiente" ritiene di aver assolto il compito che gli è stato assegnato dal Gruppo PLR del Consiglio comunale di Lugano.

Abbiamo individuato una serie di interventi che potrebbero essere affrontati direttamente dal Municipio e dalle Aziende a partecipazione comunale come la TPL SA e le AIL SA.

Altri interventi necessitano della collaborazione del Cantone e della Confederazione: in questi casi l'Autorità comunale puo' esercitare pressioni sull'Ente superiore.

Come risulta dal nostro rapporto Lugano , negli anni passati, ha già fatto molto per la protezione dell'ambiente. Gli interventi che proponiamo sono destinati a continuare ed a migliorare la politica della città in campo ambientale.

L'elenco non ha la presunzione di essere esaustivo ma riteniamo che, se le proposte indicate potessero diventare presto realtà, la città di Lugano avrebbe dato un contributo determinante al miglioramento dell'ambiente.



Ribadiamo che il nostro rapporto non tiene conto dei costi e delle priorità degli interventi proposti perché essi esulano dalle possibilità di valutazione del nostro Gruppo di lavoro.

La competenza di valutare i costi e stabilire le priorità spetta al Municipio che è il diretto interlocutore del Gruppo PLR del Consiglio comunale di Lugano.

Chiediamo perciò di sottoporre al Municipio il nostro rapporto, nella forma dell'interrogazione scritta, chiedendo all'Esecutivo di effettuare le scelte che gli competono.

**Per il Gruppo di lavoro del Gruppo PLR del Consiglio comunale di Lugano.**

Giancarlo Ré, presidente

Roberto Badaracco

Gianfranco Castiglioni

Giordano Macchi,

Tiziano Mauri

Peter Rossi

Lugano, 23 marzo 2005.