

Raoul Ghisletta  
Raffaella Martinelli  
Cristina Zanini Barzaghi  
Consiglieri comunali

Al lodevole Consiglio comunale di Lugano

Lugano, 15 settembre 2008

**Mozione - Apertura della Galleria Vedeggio-Cassarate riservata al traffico pubblico fintanto che il traffico a Lugano non sarà riorientato in un senso sostenibile e rispettoso degli abitanti.**

I lavori di costruzione della galleria stradale Vedeggio-Cassarate sono in corso dall'estate 2006. Essi dovrebbero concludersi entro il 2010-2011.

È risaputo che quest'opera è inserita in un contesto più vasto, il Piano dei Trasporti del Luganese (PTL). La sua realizzazione è stata approvata, sia dal Cantone, sia dalla Confederazione, grazie al fatto che sono state promesse e previste diverse “misure fiancheggiatrici o d’accompagnamento”. Va pure ricordato che fra gli obiettivi del PTL vi è anche il miglioramento della qualità dell'aria nell'agglomerato di Lugano (vedi Piano di risanamento dell'aria nel Luganese PRAL).

A meno di tre anni dall'apertura della galleria vi sono però molte incognite quanto all'effettiva realizzazione di tali misure. Inoltre, da più parti giungono segnali preoccupanti che, purtroppo, non lasciano presupporre che al momento dell'apertura della galleria le misure fiancheggiatrici saranno state realizzate. Le preoccupazioni sono infatti molteplici.

L'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate, il cui obiettivo primario è di togliere il traffico altrove – ossia a Lugano-Sud e a Lugano-Nord (via Besso, via San Gottardo) – rischia di diventare una vera e propria catastrofe per la città e i suoi abitanti. Occorre assolutamente evitare un collasso delle strade del quartiere di Molino Nuovo/Canobbio/Pregassona e le conseguenze nocive per gli abitanti. Per questo l'apertura al traffico privato deve essere posticipata e riservata al traffico pubblico, sintanto che il traffico a Lugano non sarà riorientato in senso sostenibile,

Questo pericolo è reale perché le “misure d’accompagnamento” della Galleria non sono ancora state realizzate:

- creazione dei posteggi filtro “Park&Ride” a Vezia, Lamone e Cornaredo
- riduzione dei posteggi pubblici e privati nel centro di Lugano
- chiusura al traffico di alcune strade del centro
- potenziamento significativo del trasporto pubblico.

Succede invece il contrario: nuovi posteggi sono spuntati o stanno per spuntare, come funghi, nell'area centrale dell'agglomerato (autosilo San Giuseppe, autosilo Piazza Castello, autosilo Palace, autosilo Ospedale Viganello, posteggi al nuovo Campus USI-SUPSI a Viganello, nuovi posteggi nella zona della stazione FFS, futuro autosilo al Campo Marzio, ecc.). Quindi in seguito all'apertura della galleria c'è da attendersi un aumento del traffico e nuovi disagi soprattutto per chi risiede a Molino Nuovo, Pregassona, Viganello, Cassarate, con scarsi benefici per aree martorate dal traffico come ad es. Lugano Sud, Loreto, Besso, comune di Massagno e Paradiso (e relative zone di Lugano adiacenti). Occorre quindi che le autorità cantonali e comunali implementino tutte le “misure d’accompagnamento” prima di aprire la Galleria alla circolazione del traffico privato.

Infine va sottolineato che le preoccupazioni che la presente mozione esprime sono generate anche dal recente studio<sup>1</sup> sugli effetti sul traffico e ambiente nel Locarnese a dieci anni dopo l'apertura della galleria Mappo-Moretina. Tale galleria per vari versi svolge funzioni analoghe a quelle della galleria Vedeggio-Cassarate (permettere al traffico di aggirare il nucleo cittadino). Ora i risultati di

<sup>1</sup> [http://www.ti.ch/dt/dstm/SM/Temi/Plm/Mappo\\_Moretina.pdf](http://www.ti.ch/dt/dstm/SM/Temi/Plm/Mappo_Moretina.pdf)

questo studio sono a dir poco allarmanti. Anche se lo studio afferma, non senza un certo eufemismo politico, che *“le aspettative sull'evoluzione dei volumi di traffico si sono realizzate parzialmente”*, non vi è dubbio che tali aspettative sono lungi dall'essere realizzate, siccome *“il volume di traffico in transito sul torrente Ramogna [via Stazione e via Sempione a Muralto] e lungo le vie Orelli e Luini a Locarno è quasi il doppio di quello preventivato [nonché] a Mappo, dove il traffico sulla strada in superficie è considerevolmente superiore a quanto prospettato a suo tempo”* (pag. 20). Le cifre, infatti, parlano da sole: a Muralto (Via Stazione, Via Sempione) il traffico medio giornaliero doveva essere ridotto a 15-18'000 unità dopo l'apertura della galleria. Nel 2006 vi transitavano invece 29'000 veicoli (pag. 19); a Locarno (Via Orelli, Via Luini) la situazione è ancora peggiore: invece dei 12-15'000 previsti, nel 2006 vi transitavano 30'000 veicoli al giorno (pag. 19). E quali sarebbero, secondo lo studio, le cause di questa situazione? Da un lato *“non tutte le misure [fiancheggiatrici] considerate negli studi pianificatori sono già state realizzate”* e dall'altro lato *“lo spostamento di parte del traffico sulla circonvallazione ha portato allo sviluppo di nuovo traffico (locale) all'interno dell'area urbana.”* (pag. 19). Va affermato chiaramente che questo “destino” non deve assolutamente ripetersi anche a Lugano.

**Pertanto, anche alla luce dei problemi legati all'apertura della galleria locarnese, con la presente mozione si richiede che il Municipio di Lugano concretizzi le misure di accompagnamento di sua competenza e si attivi presso le autorità cantonali affinché la nuova galleria Vedeggio-Cassarate venga aperta unicamente al traffico pubblico, fintantoché non saranno concretizzate le seguenti “misure di accompagnamento”:**

**→ 1. Potenziare il trasporto pubblico.**

A Lugano oggi spesso non conviene utilizzare il mezzo pubblico, non solamente perché costa, ma anche a causa delle insufficienti cadenze e della mancanza di corsie preferenziali per i bus. Il trasporto pubblico è utilizzato per lo più da chi non ha la possibilità di spostarsi in automobile (i bambini, gli studenti, gli anziani, i poveri, ecc.). Quando l'utente “perde” un bus e sa che il prossimo arriverà solo fra 10 o 15 minuti, è chiaro che la volta successiva preferirà spostarsi con un altro mezzo, magari in automobile. Ed è ancora peggio nei giorni festivi e alla sera, quando le frequenze dei bus sono di 30 minuti! È necessario quindi potenziare maggiormente il trasporto pubblico densificando le frequenze dei bus.

Nel Piano viario del polo luganese per il potenziamento del trasporto pubblico si indica un aumento della spesa del 20% per gli enti pubblici, ma non si quantifica l'obiettivo, che deve essere di aumentare il rapporto modale degli spostamenti con i mezzi pubblici: 30/70 nella città (oggi 20/80), 30/70 per gli spostamenti Lugano-resto del Luganese (oggi 10/90) e a 35/65 (oggi 30/70) per gli spostamenti ferroviari tra i poli esterni e Lugano.

Anche le corsie preferenziali per i bus in città vanno incrementate: es. Via Besso-Stazione, Via Pioda, Via Cattori, ecc.

**→ 2. Promuovere la mobilità pulita dei lavoratori a Lugano.**

Su circa 32'000 persone che lavorano a Lugano (i dati sono del 2000 ma includono tutto il territorio della nuova Lugano) poco meno della metà risiede a Lugano. Si potrebbe presumere che almeno questi lavoratori utilizzino il trasporto pubblico per recarsi al lavoro, oppure che facciano capo alla mobilità dolce (in bici, a piedi). Invece quasi il 40% di essi usa l'automobile! Questa percentuale sale poi a ca. 75% se si considerano i pendolari residenti negli altri comuni del distretto di Lugano o nel resto del cantone. Infine la quasi totalità dei frontalieri che lavora a Lugano usa l'automobile. Questa situazione è insostenibile. Essa è strettamente legata all'offerta di posteggi di lunga durata a Lugano, i famosi 1'600 “posteggi privati affittati a pendolari” che le schede del PTL riconoscono come un problema e chiedono che vengano eliminati.

Oltre che potenziando il trasporto pubblico (punto 1), questo problema deve essere affrontato con le seguenti misure:

- 2.1) Incoraggiare i datori di lavoro ad offrire incentivi materiali ai dipendenti pendolare che abbandonano l'auto (il posteggio) a favore dei mezzi pubblici. L'incentivo potrebbe essere finanziato con un supplemento alla tassa di circolazione cantonale e con una compartecipazione comunale e del datore di lavoro.
- 2.2) Eliminare i posteggi su sedimi non edificati affittati a pendolari (2'000 su 2'500), anziché limitarsi a ridurli di 600 (cui vanno aggiunti i 200 posteggi pubblici di lunga durata da eliminare: totale  $600+200 = 800$ ).
- 2.3) Incoraggiare i datori di lavoro a trasformare i posteggi per pendolari su sedimi edificati in posteggi per altri scopi.
- 2.4) Un controllo sistematico di polizia contro gli abusi dei posteggi di corta durata (posteggi blu al 90%).
- 2.5) Realizzazione di 800 posteggi supplementari P+R prima o dopo la galleria Vedeggio- Cassarate (anziché 400, come previsto dal PTL): pertanto il totale dei posteggi P+R nelle vicinanze della nuova galleria sale da 800 a 1'600.
- 2.6) Realizzazione di un posteggio P+R di 1'000 posti auto anche all'uscita Lugano Nord (previsti 400 posti a Vezia) per contenere il flusso che si riversa su Besso e Massagno, come pure alla Piodella (500 auto). Inoltre occorre attuare anche un potenziamento del posteggio alle Fornaci Lugano Sud. Si tratta di misure più immediatamente realizzabili rispetto a quelle previste attorno al nodo Molinazzo-Bioggio (1'000-1'500 posteggi), che per essere attuato implica la realizzazione di un nuovo collegamento su ferro verso il centro città.
- 2.7) Eliminare tutti i posteggi pubblici gratuiti (trasformazione in zona blu).

### → 3. Rivedere le tariffe dei posteggi pubblici.

Le tariffe dei posteggi praticata da Lugano non rispettano i principi della mobilità sostenibile. Nelle altre città svizzere le tariffe dei posteggi aumentano man mano che l'automobilista si avvicina al centro città, ciò che ha una sua logica: rendere più fluido il traffico nel centro, incentivare l'impiego del trasporto pubblico, applicare il principio "chi inquina paga", non penalizzare chi sceglie il trasporto pubblico per recarsi in città. A Lugano invece costa di più lasciare la vettura nei parcheggi più lontani dal centro (stazione FFS, URC, padiglione Conza) che in pieno centro città (ex Scuole, Balestra, Piazza Castello). Nei posteggi del centro la prima mezz'ora è addirittura gratuita. Passi avanti sembrano in atto nel Piano viario del polo luganese, ma occorrono ancora le decisioni definitive da parte del Municipio che implementino le nuove tariffe.

### → 4. No a nuove strade.

La prospettata costruzione di una nuova strada a Lugano-Massagno, sopra l'attuale "trincea di Massagno", rischia di vanificare l'intera impostazione del PTL. Costruendo una nuova arteria d'accesso alla città non si diminuisce il traffico in altre zone ma si attira nuovo traffico, nuovo inquinamento fonico e dell'aria. Si chiede una rinuncia formale da parte del Municipio a questa ipotesi.

### → 5. Trasformare il posteggio ex Scuole in una piazza.

Il posteggio ex Scuole non ha più ragione di esistere. Durante la legislatura 2004-2008 sono stati costruiti, infatti, due grandi autosili nelle immediate vicinanze: autosilo San Giuseppe e autosilo sotterraneo Piazza Castello. L'eliminazione del posteggio ex Scuole permetterà di rendere più vivibile e accogliente il centro cittadino, il che costituisce un vantaggio non solo per tutti i cittadini e i visitatori, ma anche per l'attività commerciale e alberghiera.

### → 6. Potenziare piste e percorsi ciclabili.

Malgrado i primi progressi registrati durante la legislatura 2004-2008, Lugano rimane tra le città svizzere con una rete di piste e percorsi ciclabili poco sviluppata. Per ora esistono alcuni "percorsi" ciclabili, ma non sono state ancora create delle vere e proprie "piste" ciclabili (ad esempio lungo il

fiume Cassarate). La topografia di Lugano viene spesso evocata quale ostacolo principale per la creazione di piste ciclabili, quando in realtà il problema è soprattutto l'insufficiente volontà politica di investire con convinzione in questo ambito. I quartieri più popolati di Lugano (Molino Nuovo, Pregassona bassa, Viganello bassa, Cassarate) sono tutti situati sul piano e si prestano bene all'uso della bicicletta. Oltre alla creazione di piste e percorsi ciclabili occorre anche maggiormente promuovere questo tipo di mobilità attraverso azioni di sensibilizzazione della popolazione.

#### → 7. **Sviluppare delle “zone d'incontro”.**

Si tratta di strade e piazze senza marciapiedi e strisce pedonali, dove i veicoli possono circolare a 20 km/h mentre i pedoni hanno dappertutto la precedenza. È quindi un concetto radicalmente diverso rispetto alle strade a 30 kmh. Sviluppato verso la fine degli anni 1990, il concetto è già stato applicato con successo in diverse città e cittadine svizzere: Burgdorf, Sion, Berna, ma anche Chiasso, Giubiasco. Per Lugano la zona d'incontro può essere attuata in particolare per il Lungolago, il che darebbe anche un impulso importante e qualificante per il turismo cittadino, come avvenuto in tanti altri centri lacustri.

#### → 8. **Progredire nella pedonalizzazione.**

Ampie zone del centro di Lugano possono essere pedonalizzate senza compromettere la viabilità. Si tratta in particolare della zona situata fra il lungo lago e la stazione di interscambio TPL (la “pensilina di Botta” davanti al posteggio ex Scuole). Malgrado fosse prevista nel Piano regolatore e nelle schede del PTL, finora non c'è stata la volontà politica di pedonalizzare questa zona. La sua chiusura al traffico creerebbe un'area pedonale quasi ininterrotta che parte dalla Chiesa degli Angeli e finisce alla foce del Cassarate. Si tratterebbe quindi di una chiara riqualifica positiva del territorio urbano.

#### → 9. **Introdurre il “PersonalBus” per i quartieri periferici.**

L'esperienza dimostra che le linee bus con orari fissi funzionano male nei quartieri periferici. Bisogna quindi introdurre corse non solo più veloci e più dirette, ma anche più flessibili. A Firenze, ad esempio, esiste il servizio “PersonalBus”. Questa linea non svolge un servizio sistematico, bensì programmato in base alle richieste della clientela. Gli utenti possono prenotare le corse che desiderano effettuare telefonando a un numero telefonico gratuito. Nella realtà luganese un servizio andrebbe sperimentato e, successivamente, introdotto nei quartieri come Bré, Aldesago, Ruvigliana, Gandria, Villa Luganese, Davesco-Soragno.

Per Barbengo, Pazzallo e Carabbia è invece indispensabile un potenziamento dell'offerta molto esigua oggi proposta dall'autopostale, e occorre pertanto disdire la convenzione e organizzare bus più piccoli e frequenti come quelli che già servono Pambio e Pazzallo bassa, compreso alla sera e nel finesettimana.

**Chiediamo quindi al Legislativo di risolvere:**

1. **La mozione è accolta.**
2. **Il Municipio concretizza le misure di accompagnamento sopracitate di sua competenza.**
3. **Il Municipio si impegna, attivandosi presso le competenti autorità, affinché la nuova galleria Vedeggio-Cassarate venga aperta unicamente al traffico pubblico, fintantoché non saranno concretizzate “le misure di accompagnamento”.**

Con ossequio, Raoul Ghisletta, Raffaella Martinelli, Cristina Zanini Barzaghi