

Gruppo PS

Lodevole
Municipio della Città di Lugano
Palazzo Civico
Piazza della Riforma 1
6901 Lugano

Lugano, 24.03.2017

INTERROGAZIONE

TRASPORTI PUBBLICI DI SERIE A VS TRASPORTI PUBBLICI DI SERIE B

E la periferia è sempre in serie B. Ora basta!

Onorevole Signor Sindaco,

Onorevoli Signore e Signori Municipali,

In diverse occasioni abbiamo dovuto segnalare al lodevole Municipio come i quartieri periferici del nostro comune godano di minor considerazione rispetto al centro cittadino. Spesso hanno accesso a servizi pubblici di minor qualità portandoli ad essere dei cittadini meno considerati agli abitanti del centro. Un sentimento inaccettabile perché non possono esistere cittadini di serie A e cittadini di serie B.

Servizi pubblici di minor qualità sono per esempio i trasporti pubblici, che servono la periferia poco e male. La situazione non è certo rosea neppure in città (assenza di corsie preferenziali, linee non servite con la stessa quantità di corse, traffico centralizzato alla pensilina), ma complici le piccole distanze e le molte linee i problemi vengono più o meno ridimensionati. Diversamente in periferia, dove sia a Nord che a Sud la popolazione lamenta un servizio lacunoso, frammentario, che rende impossibile rinunciare realmente all'auto per recarsi dalla periferia verso il centro.

Il processo aggregativo nel Comune di Lugano, durato più di un decennio, come sappiamo ha portato ad assimilare quartieri molto distanti tra loro e dal centro cittadino. Per facilitare l'accettazione da parte della popolazione dell'aggregazione sono state fatte promesse secondo cui ogni ex comune avrebbe ricevuto più o meno qualcosa. Sono però promesse non mantenute dalla Città, e ciò ha portato diversi cittadini delle periferie a sentirsi snobbati e ha generato un sentimento di nostalgia nei confronti degli ex comuni.

Una situazione deleteria assolutamente inaccettabile che rischia di minare il rapporto di fiducia fra cittadini e istituzioni e rendere più difficile qualsiasi nuovo processo aggregativo. Mentre altre città elvetiche a suggello di un'aggregazione allungano immediatamente le linee tram e del bus per integrare i nuovi territori e abitanti, a Lugano chiudiamo i servizi e doniamo austerità.

Nella nuova legislatura molte sono state le interrogazioni relative al tema dei trasporti pubblici (da parte del PS, interrogazioni 830 *Rientrare in periferia con i mezzi pubblici anche ad ore tarde, non deve restare un'utopia*, 850 *Alcune proposte per migliorare i trasporti pubblici*; da parte del PPD, interrogazione 844 *P&R e trasporto pubblico, quo vadis?*; da parte dell'UDC, interrogazione 835 *TPL gratis durante le aperture domenicali?*); tali interrogazioni provengono da partiti diversi e hanno obiettivi diversi, ma un unico grande punto comune: i mezzi pubblici a Lugano, centro e periferia, vanno incrementati, incentivati, resi completamente appetibili.

A fronte di questo interesse trasversale per la tematica, che denota la sua importanza per la popolazione tutta, il Municipio nella sua risposta del 6.03.2017 all'interrogazione 850 (che chiedeva tra le altre cose un incremento delle corse TPL e ARL verso la periferia) scansa un po' l'oliva adducendo come scusa la problematica dei costi d'esercizio e del ruolo della Commissione Regionale dei Trasporti. Inoltre, a proposito della richiesta di aumentare le corse per i pendolari ritiene che l'attuale offerta "risulta convenientemente dimensionata per l'utenza".

Tuttavia, a titolo di esempio, basta ricordare che una petizione è stata lanciata (termine di raccolta firme il 15.03.2017) dal "Gruppo Cittadini Quartiere Barbengo", proprio riguardo alla tematica delle corse verso la periferia. È questo il segnale di un disagio reale da parte dei cittadini su un tema a cui dovremo come autorità cittadine dare seguito. Fra le principali critiche oltre ai ritardi, su cui però non si può far nulla finché non ci saranno le corsie bus: le corse sono poche e irregolari, impossibile venire davvero a lavorare con i mezzi senza contare un'ora e mezzo in più tra andata e ritorno rispetto al tragitto con l'auto.

La situazione a Barbengo e del Pian Scairolo

Il Pian Scairolo è diventato dopo anni di noncuranza da parte delle autorità dei comuni precedenti all'Aggregazione e poi dalla lentezza del PR del piano uno dei più significativi casi di scempio edilizio cantonale. Il territorio dell'ex comune di Barbengo con le sue superfici boschive e le sue zone verdi ha un potenziale di sviluppo enorme anche dal punto di vista ricreativo, ma si vede tagliato fuori dal centro cittadino e dalle principali infrastrutture regionali. A testimoniare lo sviluppo del comparto, sono da segnalare tre grandi residenze

in zona (Brughette, Prati Botta, Alla Roggia), che ospitano un totale di 288 famiglie, ragione senza dubbio sufficiente per ritenere giustificato un servizio pubblico adeguato e completo.

I nuovi orari delle corse non corrispondono affatto alle aspettative dei residenti: si contesta la mancanza di corse ad orari regolari, almeno ogni 15 minuti, tutti i giorni della settimana e soprattutto il sabato, nei giorni festivi e, nelle ore notturne, almeno fino alle ore 23.30/24.00 - gli orari attuali prevedono l'ultima partenza da Lugano alle ore 22.36, troppo presto per chi assiste ad una proiezione cinematografica o di teatro, e questo orario serale è previsto solamente il venerdì e il sabato!

Un tragitto di 30 minuti con un trasporto pubblico da Barbengo a Lugano non è soddisfacente, soprattutto quando sappiamo che il numero di abitanti e di attività commerciali nella zona sono in costante espansione e la conformità del territorio renderebbe favorevole una tratta di bus urbani.

Alla luce di quanto esposto, poniamo le seguenti questioni:

- 1) *Recentemente sono stati fatti dei passi in avanti in merito alle cadenze delle corse dei trasporti pubblici fra Barbengo e il centro città. La popolazione riscontra ancora delle lacune per quanto riguarda l'offerta di corse serali e durante il week end e nei giorni festivi.*
 - a. A quanto ammonta l'investimento effettuato dal comune per aumentare il numero di corse su questa tratta e in che modo viene contabilizzato? La città beneficia di sovvenzioni da parte di terzi per questo servizio?
 - b. Il Municipio intende adoperarsi ancora per migliorare la frequenza delle corse e fare sì che esse siano in orari regolari ben definiti? Se in quali tempi e in che modo? Se no indicare i motivi alla base di questa decisione.
- 2) *Attualmente il servizio di trasporti pubblici per il Pian Scairolo è garantito solamente dall'Autopostale. Un'entrata sulla tratta di altri attori potrebbe rendere beneficio agli utenti di trasporti pubblici.*
 - a. Il Municipio ritiene che si potrebbero integrare altri vettori sulla tratta (esempio ARL e TPL) come succede per esempio per il servizio a Capriasca in direzione di Tesserete negoziando in merito alle convenzioni vigenti con il servizio autopostale? Come intende comportarsi il Municipio in merito?
- 3) *Il grosso problema nel Pian Scairolo come in gran parte del Luganese è la mancanza di corsie preferenziali che permettano ai trasporti pubblici di essere competitivi rispetto al traffico privato.*
 - a. Il Municipio intende adoperarsi per incrementare il tratto di corsie preferenziali nel Pian Scairolo? E nel resto del territorio cittadino?
 - b. Se no indicare i motivi alla base di questa decisione, se si indicarne tempistiche, grado di avanzamento del progetto e tipo di credito dedicato alla progettazione.

- c. per ovviare alla mancanza di corsia preferenziale, una proposta di facile e immediata attuazione è un percorso-tragitto sulla strada parallela a quella principale, partendo da P. Noranco, passando dietro Ikea per poi immettersi all'altezza dei Mulini di Grancia nuovamente sulla principale; ci si potrebbe eventualmente servire di bus TPL di piccole dimensioni, visto la larghezza limitata della strada. Ciò non comporterebbe alcun esproprio come dovrà invece avvenire p.es. per la costruzione dei binari del tram ed altro, con tempi lunghi e difficile attuazione.

4) *Un Tram che colleghi il centro alla periferia, la base di qualsiasi città moderna e funzionale, deve per Lugano rimanere un'utopia?*

- a. A che punto siamo con la progettazione del tram che dovrebbe collegare Barbengo al centro città?
- b. Prego indicare: tempistiche, grado di avanzamento del progetto e credito dedicato alla progettazione.

5) *Città e Commissione Regionale dei Trasporti: quali i ruoli?*

- a. Cosa può decidere autonomamente la Città di Lugano per la pianificazione e l'attuazione del piano di trasporti pubblici della città?
- b. Cosa spetta invece alla Commissione Regionale dei Trasporti? In che modo avviene la concertazione?
- c. In base a quali criteri viene fatta questa distinzione dei ruoli?
- d. A quanto ammonta la quota parte investimenti che la Città dà alla Commissione regionale dei trasporti?
- e. A quanto ammonta la quota decisionale con cui la Città esprime il proprio voto?

6) *Investimenti e mobilità pubblica:*

- a. Quali sono stati gli investimenti effettuati nel 2013, 2014, 2015 e nel 2016 per la mobilità pubblica a Lugano?
- b. Quali sono gli investimenti progettati per il 2017, 2018, 2019 e 2020 per la mobilità pubblica a Lugano?

Cordiali saluti.

Per il gruppo PS/PC/I Verdi:

Nina Pusterla – Carlo Zoppi

Simona Buri - Marco Jermini - Nicola Schönenberger - Raoul Ghisletta - Fausto Beretta Piccoli
- Tessa Prati - Demis Fumasoli - Antonio Bassi