



Lodevole Municipio
Palazzo Civico
6900 Lugano

Lugano, 31 maggio 2022

Interrogazione Nuovi percorsi pedonali e ciclabili

Durante l'ultima sessione del legislativo comunale del 16 maggio 2022 è stata discussa e approvata a larga maggioranza la MOZ 4170 per la "Creazione della "Mappa della mobilità lenta" della Città di Lugano".

Nell'ottica di promuovere gli spostamenti in bicicletta e a piedi, proponendo percorsi alternativi sicuri e separati dai principali flussi di traffico, il Consiglio Comunale ha ritenuto importante non solo che si creasse una mappa illustrativa dei percorsi pedonabili e ciclabili sul territorio della città, come richiesto dalla mozione, ma che la realizzazione della mappa fosse anche strumento utile all'ampliamento della rete dei percorsi, alla migliore segnaletica e per il superamento di ostacoli architettonici o burocratici (ad esempio diritti di passo su terreni privati) che oggi limitano molto lo sviluppo della mobilità impropriamente chiamata "lenta" (sui percorsi brevi è spesso più veloce).

In questo senso riportiamo stralcio dell'intervento dei Verdi di Lugano della seduta di Consiglio Comunale del 16.5.2022: *"Il nostro territorio è pieno di scorciatoie, sentieri, passaggi tra edifici, tagli fra boschi e giardini, che permettono risparmiare chilometri di strada su rumorose strade trafficate. A volte passano da terreni privati, a volte attraversano parcheggi di uffici, banche, zone commerciali o altro. Sono spesso passaggi improvvisati, il pedone, il ciclista, il genitore con passeggino, sovente non osa percorrerli perché non sa dove porterà quella scorciatoia o non è sicuro di avere il permesso di transitare. Qualcosa si è fatto, ma la richiesta di una mappa per la mobilità lenta mostra la necessità di fare di più."*

Riteniamo fondamentale potenziare la rete dei percorsi ciclopedonali proponendo anche nuovi collegamenti, realizzabili con poca spesa e un po' di fantasia.

In attesa della mappa che – ricordiamo – dovrà essere partecipativa e permettere ai cittadini di suggerire all'Amministrazione nuovi percorsi, segnalare ostacoli architettonici, impedimenti dovuti a proprietà private, problematiche relative a danni della natura, alla poca visibilità, eccetera, ci chiediamo quali siano i passi che l'esecutivo sta compiendo oggi per lo sviluppo della "mobilità lenta".

Ci dà da pensare il fatto che il Municipio ha comunicato al CC lo scorso 23 maggio di essere già prossimo alla stampa della mappa delle piste ciclabili (cartacea e online) – per quella delle piste pedonali si dovrà attendere, speriamo non troppo – senza un accenno alla componente partecipativa appena descritta e senza fare un accenno a nuovi percorsi. Da anni, infatti, si attende una visione chiara di tragitti pensati per la vita quotidiana dei cittadini,

concepiti per connettere punti nevralgici della città, hub della mobilità (stazione, centri scolastici, fermate di bus, eccetera) e per dotare Lugano di una rete reale di possibilità per chi si sposta quotidianamente in modalità "lenta".

Quanto proposto oggi dalla Città non risponde in maniera sufficiente a questi criteri: sono troppe le linee ciclabili discontinue e non si rifanno a un chiaro disegno fra quartieri e zone di grandi affluenze; sono molti gli ostacoli architettonici che interrompono semplici vie di passaggio lontane dal traffico per pedoni, biciclette o carrozzine. La segnaletica è prettamente di carattere turistico, non vi è un concetto per l'utilizzo fuori dagli orari dello svago (come invece è ad esempio il caso sulla ciclabile fra Canobbio e Tesserete, con un sistema sostenibile per l'illuminazione) e la segnalazione stradale per evitare possibili problematiche con autovetture, camion e altri veicoli è praticamente inesistente. Mancano però soprattutto i percorsi. E questo anche se da anni alcune problematiche o possibili soluzioni sono note. Il "Piano comunale dei percorsi ciclabili del 2016" non ci pare sia mai stato messo in esecuzione, allorquando ad ogni modifica di PR per la costruzione di immobili sia stata data un seguito esecutivo piuttosto celere.

Uno fra i tanti esempi facilmente attuabili, già citato nel "Piano comunale dei percorsi ciclabili del 2016", è il collegamento ciclopedonale fra Via Ronchetto e Via dei Ronchi (o Via Longhena), oggi chiuso da rete metallica e sterpaglia (apparentemente parzialmente abbandonato). Alcuni metri di questo percorso sono già realizzati e asfaltati ma il percorso è interrotto bruscamente. Questo nuovo passaggio collegherebbe in maniera razionale tutta la zona del nuovo quartiere di Cornaredo e il centro studi di Trevano con il comparto della Stazione e con Massagno, offrendo un'alternativa pedonale "dolce" e poco trafficata alla via Torricelli.

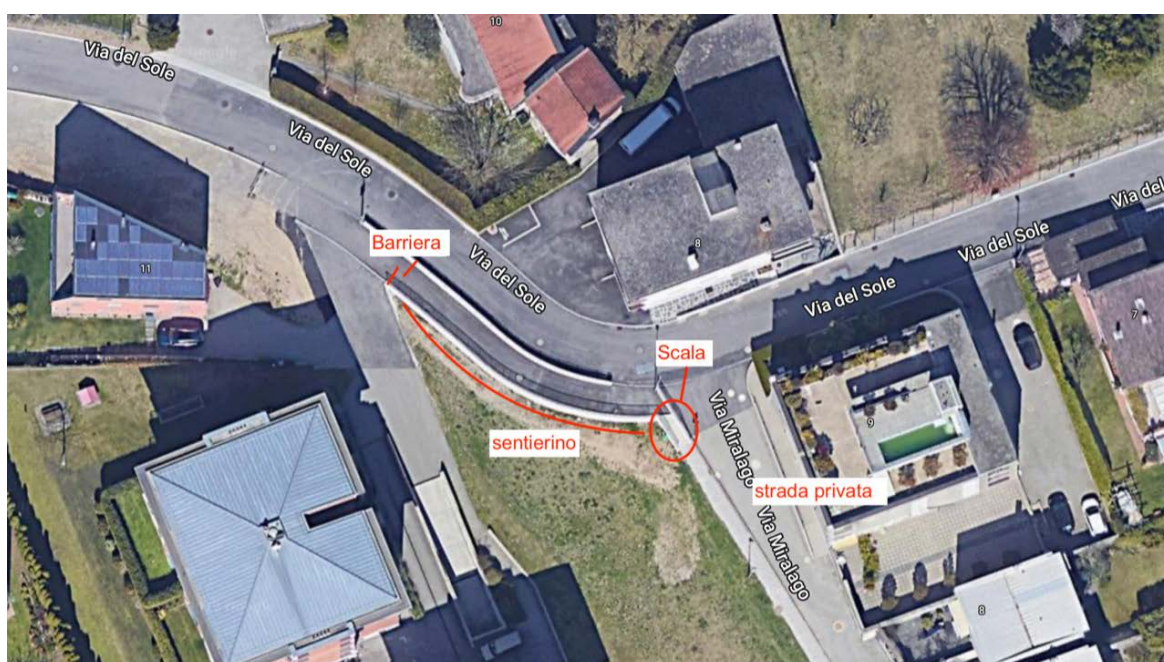


In altri luoghi ci risulta che non solo non vi sia avvenuto uno sviluppo per percorsi, bensì un impoverimento o non si è approfittato di opportunità date. Ad esempio, un sentiero tra Viganello e Via Ruvigliana, che collegherebbe via Pedemonte con via Montale, non esiste benché pare sia iscritto a PR (mappa).



Non mancano infine esempi di luoghi in cui ponti o passaggi non hanno poi continuità con rampe per l'accesso al marciapiede per le carrozzine o strisce pedonali adiacenti. Passaggi che sarebbero ottimali per le biciclette presentano sbarramenti "anti motorini" che precludono il passaggio a chi porta i figli piccoli in bici con il carrettino, altre vie in cui dove sono presenti 2-3 gradini e basterebbe realizzare delle semplicissime rampe per carrozzine e due ruote sono abbandonati da anni. O ancora, in alcuni luoghi si è progettato e costruito in modo incomprensibile.

Ci si chiede ad esempio quale sia il concetto che sta dietro alla costruzione della rampa lungo via del Sole, tra il numero civico 9 e 11, costato qualche decina di migliaia di franchi. Empiricamente si è rilevato che nessuno usa il passaggio così com'è pensato: per i ciclisti è impossibile ripartire (troppo ripido) dopo essersi fermati alla barriera. Inoltre, i ciclisti che volessero continuare il loro percorso sulla via Miralago, cioè seguendo idealmente il percorso ciclabile della vecchia via Lugano-Cadro, si trovano... una scala (!). I pedoni, spesso con passeggini e cani, per evitare la scala usano lo sterrato sotto il muro, aggiunto a posteriori in seguito alle lamentele degli utilizzatori. Insomma, un breve passaggio di cemento e asfalto pensato per pedoni e bici ma totalmente inutile.





Con la presente interrogazione chiediamo pertanto al Municipio:

1. Quali "tratte di pianificazione prioritaria" citate nel "Piano comunale dei percorsi ciclabili del 2016" sono stati messi in atto?
2. Quali invece potrebbero essere messi in atto rapidamente? Con che tempistiche?
3. Quanti e quali altri collegamenti pedonali iscritti nei PR del Comune di Lugano non sono stati realizzati? (allegare cartografie)
4. Può illustrare il Municipio la rete prevista e il concetto per lo sviluppo di tratti ciclabili e pedonali in fase di allestimento citati dall'On. Municipale Lombardi durante la seduta di CC del 16.5.2022?
5. Che tempistiche si è dato il Municipio per l'attuazione di questi nuovi percorsi?
6. La mappa che il Municipio sta progettando per le piste ciclabili e che in seguito integrerà quelle pedonali (comunicazione del 23.5.2022, risoluzione mun. del 19.5.2022) comprende una componente partecipativa?

In relazione agli esempi citati:

7. Intende il Municipio muoversi in tempi brevi per aprire il collegamento fra Via Ronchetto e via dei Ronchi?
8. Sempre in relazione a questo tratto, esiste un "diritto di passo" che permetterebbe il collegamento ciclopedonale oggi interrotto? Se no, è possibile accordarsi con i proprietari per valutare la riapertura del collegamento oggi interrotto fra Via dei Ronchi e Via Ronchetto?
9. Esiste qualche vincolo pianificatorio che rende impossibile l'apertura del suddetto collegamento?
10. Esiste un elenco dei collegamenti pedonali e ciclabili (sentieri, scalinate, passaggi esclusi al traffico, eccetera) che risultano chiusi?
11. Il Municipio monitora le attuali vie pedonali e ciclabili per svilupparle là dove si riscontrano barriere o impedimenti per la mobilità lenta (si vedano gli esempi citati)?

12. Corrisponde al vero che un sentiero, attualmente inesistente, tra Viganello (Via Pedemonte) e Via Eugenio Montale / Via Ruvigliana, è iscritto a PR (ex comune di Viganello)? Se sì, perché non è mai stato eseguito?
13. Come valuta la costruzione per biciclette e pedoni in Via Sole il Municipio? Quale il concetto alla base della sua progettazione? Quanto è stato investito e sono previste migliorie dopo la constatazione che nessuno usa suddetto passaggio? Sono in programma altri lavori simili a questo?

Ponendo distinti saluti ringraziamo per l'attenzione,

Niccolò Castelli, Melitta Jalkanen, Marisa Mengotti, Danilo Baratti, Deborah Meili (I Verdi di Lugano)