

**Sara Beretta Piccoli**  
**Consigliera Comunale a Lugano**  
**Coordinatrice gruppo Consiglieri Comunali in bicicletta**

Lodevole  
Municipio della città di Lugano  
Palazzo Civico  
6901 Lugano

Lugano, 29.1.2014

## **Interrogazione**

### **"Mobilità lenta a Lugano... troppo lenta!"**

Onorevole signor Sindaco,  
Onorevoli signori Municipali,

Premessa:

sono 20 anni che si parla di promuovere la mobilità lenta a Lugano, ma forse 20 anni di mozioni, interpellanze, interrogazioni con relativi messaggi municipali, e conseguenti crediti approvati per l'attuazione di infrastrutture per la mobilità ciclabile, non sono sufficienti a dare alla città, e a tutta una regione, la possibilità di muoversi efficientemente, ecologicamente ed in sicurezza.

#### **La storia**

Risale ormai al 1994, la "creazione" degli strumenti pianificatori superiori (quali il Piano dei Trasporti del Luganese, il programma dell'agglomerato Luganese, nonché la scheda M10 del Piano Direttore Cantonale) che puntavano sulla creazione di "adeguate strutture dedicate al traffico lento", di cui finora solo una parte esigua è stata realizzata. La scadenza ultima, per il completamento dell'opera è peraltro stata fissata, dal programma d'Agglomerato del Luganese (PAL 2), al 2018.

Nel 1996, Maddalena Ermotti Lepori (PPD), nella sua Mozione N. 2472, sembrava essere riuscita a sensibilizzare il Consiglio comunale, chiedendo al Municipio della "vecchia" Lugano, una rete di percorsi ciclabili.

Nel 2004, dopo le prime aggregazioni, si era costituito il gruppo interpartitico Lugano in bici, per sollecitare il Municipio ad operare in favore di una mobilità che meglio si definisce come "intelligente", visto che spesso consente di arrivare prima che utilizzando l'automobile!

Nel marzo 2008, dopo l'inaugurazione del percorso ciclabile (anche l'unico) "la via del lago", si interpellava nuovamente il Municipio in merito allo sviluppo di un concetto globale atto alla promozione dell'impiego della bicicletta nel contesto urbano.

Nel 2011 veniva lanciata dall'ATA (Associazione Traffico e Ambiente) un'altra importantissima iniziativa popolare, sostenuta dal PPD, chiamata "Lugano a misura di bicicletta" ("Lugano in bici") in collaborazione con Pro Velo Ticino, WWF, Velo Club Lugano, Gruppo Bici del Consiglio Comunale di Lugano, ALRA Associazione Liberale Radicale per l'ambiente, Cittadini per il territorio, Medici per l'ambiente, Partito socialista Lugano, I Verdi Lugano, Abitat, Greenpeace Ticino, ACSI Associazione Consumatrici della Svizzera Italiana, ASTUTI Associazione Ticinese degli Utenti dei Trasporti Pubblici, GISO, Saetta Verde e Viva Gandria, che raccoglieva ben 3'625 firme valide, ciò che evidenziava un forte interesse nella cittadinanza per una Lugano a misura di bicicletta. A seguito di questa iniziativa, la commissione della pianificazione del territorio di Lugano, per mezzo del MMN. 8452, chiedeva all'onorevole Municipio, che l'iniziativa venisse accettata e che si desse seguito al messaggio.

Successivamente, nel maggio 2012, e prima dell'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate, come previsto dal Piano dei trasporti del Luganese (PTL), il Gruppo Consiglieri Comunali in bicicletta, interpellava ancora una volta il Municipio in merito alle ciclopiste.

Nella risposta, il Municipio indicava che il CC, in data 4 ottobre 2005 aveva approvato la richiesta di credito di fr. 690'000.-, riguardante la realizzazione dei primi interventi a favore della mobilità ciclistica (MMN. 6866), che dovevano venir realizzati entro il 2013. A tutt'oggi solo parte di questi progetti è stato realizzato. Inoltre la citata cartina dettagliata con gli itinerari consigliati per pedoni e ciclisti, è stata realizzata solo per i pedoni e non per i ciclisti, ed include comunque solamente i tempi di percorrenza.

Per quanto riguarda le spese, in data 24 ottobre 2012, il Consiglio di Stato (CdS) licenziava al Gran Consiglio il messaggio governativo n. 6704, per la richiesta di un credito di fr. 31'000'000.-, comprendente un importo di fr. 15'500'000.- per la realizzazione della prima tappa dei percorsi ciclabili cantonali e regionali del Luganese, (di cui fr. 2'690'000.- a carico della Confederazione), nell'ambito del Programma d'agglomerato del Luganese (PAL1). La quota a carico della città ammontava quindi, secondo la nuova chiave di riparto tra Cantone e Comuni, stabilita dal PVP, a complessivi fr. 1'900'000.-

Successivamente il 28 novembre 2012, il Municipio dava seguito al MMN. 8632, risolvendo:

- 1) la concessione di un credito di fr. 1'900'000.- quale partecipazione della città ai costi per la realizzazione di percorsi ciclabili cantonali e regionali del Luganese (prima tappa)
- 2) la concessione di un credito di fr. 5'590'000.- per l'attuazione di infrastrutture per la mobilità ciclistica (con una partecipazione di fr. 3'690'000.- da parte del Cantone)
- 3) la concessione di un credito di fr. 250'000.- per la pianificazione e progettazione di infrastrutture per la mobilità ciclistica.

Non da ultimo, diversi dei percorsi ciclistici proposti nel piano d'indirizzo allestito dalla città, vennero ripresi nella scheda S5 "Mobilità ciclabile" e pedonale del Piano della viabilità del Polo luganese (PVP), e approvati dal Consiglio di Stato (CdS) il 19 novembre 2008.

## Conclusione

La mobilità "dolce o intelligente" erroneamente detta lenta, viene da anni promessa e i crediti sono stati a più riprese stanziati. Se la sicurezza del ciclista fosse garantita grazie a percorsi sicuri, certamente molte persone sarebbero disposte a rinunciare ad auto e scooter, per recarsi a scuola o al lavoro, in bici o a piedi, guadagnando in tempo, salute e contribuendo ecologicamente ad una città più vivibile e con meno traffico. "Una bici in più equivale ad un'auto in meno": è questo il motto che guida le scelte di molte città del mondo e non solo svizzere.

Avvalendomi della facoltà concessa dalla LOC e dal Regolamento Comunale, chiedo quindi al Lodevole Municipio:

- Quanto è stato realizzato fino ad ora del piano iniziale dei percorsi ciclabili del Luganese e con quali spese?

- Quanti altri studi sono necessari affinché si vedano finalmente le linee gialle solcare le nostre strade?

- Cosa è rimasto del credito di fr. 690'000.- del MMN. 6866 dopo l'attuazione parziale dei progetti previsti?

- Perché davanti alle principali infrastrutture del comune non sono predisposti dei parcheggi bici idonei, come richiesti più volte nelle varie interpellanze ed interrogazioni? Perché sono presenti solo davanti al centro nazionale di calcolo, le apposite postazioni per la ricarica di e-bike e messa in sicurezza della bici, al coperto?

- Perché negli ultimi 20 anni la città ha continuato ad investire sui parcheggi (costruendo nuovi autosili) per auto e scooter, quando il piano viario pretende di limitare la circolazione delle auto in centro, senza invece prevedere ulteriori posti bicicletta, a promozione di una mobilità più ecosostenibile?

- È di pochi mesi l'applicazione "vivi il centro", che permette di trovare parcheggio per l'auto, in tempo reale, in centro a Lugano. Quanto è costata? È questa la direzione che vogliamo prendere in merito al traffico cittadino?

- Considerando che:

1) i crediti votati ed approvati scadranno nel novembre 2016;

2) i contributi della Confederazione sono vincolati a precise quote spesa riguardanti la mobilità dolce;

3) gli stanziamenti del Cantone e la ripartizione di spesa era già stabilita ed approvata con i piani del traffico;

che tempistiche prevede il Comune per realizzare le opere?

- In merito alla sicurezza, come si intende conciliare le zone pedonali con quelle per i ciclisti, per esempio in centro a Lugano, in modo da non mettere in contrasto le due belle modalità di

spostamento "intelligente"?

- Ha mai pensato la città, in un'ottica di risparmio, di utilizzare parti di legno o di metallo che vengono gettate negli ecocentri, per creare, magari con l'aiuto di qualche disoccupato (e un piano occupazionale), dei portabici alternativi-decorativi-economici-funzionali?

In attesa di una Vostra puntuale risposta porgiamo distinti ossequi

Per il gruppo Consiglieri Comunali in bicicletta (e non)

Sara Beretta Piccoli (prima firmataria)

Maddalena Ermotti Lepori  
Tiziano Galeazzi  
Marco Jermini  
Simona Buri  
Fausto Gerri Beretta Piccoli  
Jonas Beretta Piccoli  
Melitta Jalkanen  
Laura Tarchini  
Giovanni Bolzani  
Edoardo Cappelletti  
Simonetta Perucchi Borsa  
Antonio Bassi  
Mirto Bignasca  
Francesca Bordoni Brooks  
Michele Malfanti  
Mario Antonini  
Stefania Cavadini  
Lorenzo Jelmini  
Giovanna Viscardi  
Raoul Ghisletta  
Raide Bassi  
Stefano Szerdahely  
Martino Rossi  
Giovanna Gilardi  
Gianmaria Bianchetti  
Deborah Moccetti  
Romolo Pignone