



MUNICIPIO

Lugano, 2 aprile 2015/trs
centro inf.: 101.0 / 200.0 / 260.0

ris. mun.: 26/03/2015

Posta A

Onorevole Signor
Martino Rossi
Consigliere Comunale
Via Cresperone 14
6932 Breganzona

Oggetto: interrogazione no. 197 - "Small o extralarge: una scala urbana e anche sociale per la nuova Lugano?"

Onorevole Signor Rossi,

in riferimento alla Sua interrogazione in oggetto, del 1° dicembre 2008, rispondiamo qui di seguito puntualmente alle domande poste.

1. a. Che fine ha fatto il progetto Consenso intrapreso nella scorsa legislatura proprio per raccogliere informazioni su come la città viene vissuta dagli abitanti?

Il Municipio, dopo le esperienze pilota sui quartieri di Molino Nuovo e Besso, aveva deciso di abbandonare il progetto realizzato dalla SUPSI.

La motivazione principale era di ordine finanziario: il preventivo globale per il progetto, fino alla sua ultimazione con la pubblicazione, ammontava a fr. 527'454.--, dei quali il 70% circa era a carico della Città e il rimanente a carico della SUPSI. I primi due quartieri erano costati circa fr. 80'000.--.

Nella risposta del 27 agosto 2009 alle interrogazioni no. 218 e 225, il Municipio sosteneva che *"i costi di circa fr. 80'000.-- a carico della Città, generati dal progetto Consenso nei quartieri pilota di Besso e Molino Nuovo, hanno indotto il Municipio a non estendere lo stesso nei rimanenti 15 quartieri, considerata anche l'attuale situazione finanziaria che impone provvedimenti a livello di contenimento della spesa corrente con un'oculata gestione delle risorse, rinunciando ad attività e studi che non rivestono carattere prioritario"*.

La Città aveva presentato una candidatura all'Ufficio federale dello sviluppo territoriale nel 2007 per ottenere un finanziamento pari al 50% nell'ambito dei Progetti Modello. Tale finanziamento non era stato ottenuto. Pertanto i risultati ottenuti dal progetto in fase pilota (come si dirà in seguito, di discutibile utilità pratica) e i costi generati non ne giustificavano più il prosieguo.

1. b. Quali risultati sono emersi dalle prime indagini sul quartiere di Molino Nuovo?

Le prime esperienze avevano prodotto una serie di spunti, memorie storiche, letture territoriali personali ecc. che, nelle intenzioni iniziali del progetto, avrebbero dovuto essere rielaborate attraverso un forum e una pubblicazione e portare ad un contatto costante con la popolazione e, più precisamente una *"continuità nell'ascolto della popolazione, una assegnazione di valore al risultato collettivo, comunità e diversi attori che apprendono insieme all'ente decisore"*.

Tali risultati, visto l'abbandono del progetto, non erano però stati rielaborati.

1. c. Come questi risultati possono confluire concretamente in disposizioni riguardanti il territorio (arredo urbano, viabilità, riutilizzo di aree dismesse, ecc.)?

Dato che il materiale e le informazioni raccolte durante queste esperienze pilota non sono mai state rielaborate e interpretate, la risposta a questa domanda sarebbe puramente teorica e, quindi, renderebbe di per sé inutile svolgere un'esperienza simile.

Vista l'impostazione del progetto, senza particolare inquadramento didattico ai partecipanti o "indirizzamento" delle discussioni e degli spunti, non era possibile prevedere quali potessero essere gli spunti che sarebbero emersi durante le discussioni.

1. d. Dopo avere avviato l'esperienza nei quartieri di Molino Nuovo e Besso, che continuità viene data a Consenso nella legislatura appena iniziata?

L'esperienza nei quartieri di Molino Nuovo e Besso ha dato risultati contrastanti: se da un lato sono emerse problematiche sentite dalla popolazione, dall'altro però l'utilizzo pratico di queste informazioni per migliorare la gestione del territorio è stata ritenuta di difficile attuazione. La classica dicotomia "più trasporti pubblici - pagare meno" porta a situazioni di stallo difficilmente risolvibili.

Il maggior contributo di tale studio è stata forse l'esperienza di partecipazione, con i suoi pregi e i suoi difetti, che ha potuto essere attuata per ulteriori casi e con una diversa e più concreta impostazione, ad esempio per la pianificazione della ZEIC di Brè.

1. e. È previsto di estendere presto questa esperienza ad altri quartieri?

Al momento è stato deciso di non continuare o rilanciare questo tipo di studio, privilegiando piuttosto altre forme di partecipazione meglio circoscritte ed organizzate. Nell'ambito della revisione del Piano Regolatore si proporrà l'elaborazione di una metodologia di informazione e partecipazione della popolazione con varie forme, che devono ancora essere stabilite e, se del caso, si valuterà se riprendere alcuni aspetti di questa esperienza, in forma di partecipazione pubblica ai processi pianificatori più strutturata e congruente agli obiettivi perseguiti.

2. a. Si condivide l'opinione dell'antropologo che i luoghi pubblici sono troppo invasi dalle automobili e che le persone sono impediti di incontrarsi per strada?

La perdita di "spazi d'incontro" è una conseguenza diretta dei cambiamenti sociali ed economici avvenuti in Svizzera a partire dagli anni '60 che hanno portato, tra le molte conseguenze, ad un radicale cambiamento della mobilità individuale.

In particolare il tasso di motorizzazione della popolazione è fortemente aumentato, portando ad un viepiù maggior consumo di suolo destinato al traffico veicolare e allo stazionamento. Le piccole corti, piazzali antistanti le abitazioni, piazzette ecc., un tempo spazi d'incontro e di socializzazione per la popolazione, sono stati trasformati in posteggi. Oltre alla perdita di spazi pubblici, il forte aumento della motorizzazione ha evidentemente comportato un incremento del traffico sulle strade e del relativo pericolo.

La perdita di "accessibilità" delle strade per i pedoni, così come la scomparsa di luoghi d'incontro liberi da vetture, sono pertanto una diretta conseguenza delle scelte individuali della nostra società, che hanno portato Lugano al primo posto in Europa per numero di vetture per abitante (oltre 600 vetture ogni 1000 abitanti, fonte: Bollettino ATA no. 2, maggio 2014).

Nel passato le autorità pubbliche erano principalmente confrontate al problema di una rete viaria inadatta al forte aumento del traffico veicolare e, pertanto, i maggiori sforzi erano concentrati nella pianificazione delle reti stradali. Al giorno d'oggi, i paradigmi della pianificazione portano a ritrovare e rilanciare gli spazi pubblici e i luoghi d'incontro.

Questa "nuova politica pianificatoria" si trova però di fronte ad un territorio spesso fortemente compromesso e le soluzioni sono generalmente complesse e molto costose. Basti pensare alla necessità di creare nuovi spazi per poter spostare le vetture e liberare così delle vecchie piazze e corti, con dunque spesso un costo doppio: espropriazioni di terreni per creare la "piazza" e costruire ad esempio un autosilo alternativo.

Purtroppo l'amministrazione pubblica non riesce sempre a contrastare efficacemente talune scelte individuali che risultano dannose per la collettività, se non a costi molto elevati. Tra le varie misure di cui il Municipio si è fatto promotore per cercare di recuperare spazi collettivi, si cita in particolare l'istituzione di uno specifico gruppo di lavoro "Arredo Urbano". Attraverso questo gruppo di lavoro si sta valutando come valorizzare al meglio i luoghi d'incontro, considerando di avere maggiore attenzione ed anche avere una migliore condivisione con la mobilità lenta.

Alle misure più incisive, quali ad esempio l'eliminazione dei posteggi in Piazza Rezzonico - come condiviso dal Municipio in risposta ad una specifica interrogazione (no. 237 / Risoluzione Municipale del 18 novembre 2009), per creare una sistemazione della piazza andando verso la destinazione prevista a Piano Regolatore - si possono elaborare piccoli interventi in forma provvisoria per dare valore a questi spazi urbani.

2. b. Non si intende ad esempio accelerare l'applicazione della decisione del CC (mozione interpartitica di riqualificare il posteggio ex-scuole togliendo il posteggio, e procedere alla pedonalizzazione delle vie a sud di corso Pestalozzi già presente nel PR)?

Tra le varie misure recentemente prese dalla Città di Lugano per contrastare la perdita di spazi pubblici, rilanciare l'accessibilità del lungolago, nonché cercare di ricucire la parte pedonale del nucleo con il lago, troviamo la riqualifica della piazza ex-scuole, attualmente parzialmente liberata dai posteggi (rimane unicamente il posteggio per bici e moto verso la pensilina) per creare un nuovo spazio per il mercato.

Sono attualmente in fase di ultimazione i lavori per la realizzazione del progetto denominato "Zoonalugano" che rappresenta una fase di test per la pedonalizzazione provvisoria di Via della Posta e Via Magatti. La sistemazione definitiva del piazzale, così come la riqualifica di Via della Posta, Via Magatti e Contrada Verla, prevede una pavimentazione pregiata e l'attuazione della zona d'incontro con priorità ai pedoni. Oltre a questo progetto, l'arrivo del tram, che si attesterà al Piazzale ex Scuole, sarà un'ulteriore occasione di riqualifica del piazzale con funzioni di snodo di interscambio del trasporto pubblico e zona pedonale di incontro privilegiata.

Quale misura provvisoria, è stato recentemente pubblicato (Foglio Ufficiale del 27 febbraio 2015) un progetto di arredo urbano provvisorio e avviato l'iter per fare di Via Pretorio, Via Magatti, Contrada degli Albrizzi e Via della Posta una zona d'incontro.

2. c. È ancora attuale la proposta di moderazione del traffico del lungolago di cui si parlava decenni fa?

Altra misura molto importante è la riqualifica del lungolago con il progetto delle nuove piazze realizzato dagli ing. Buletti e Fumagalli. Il progetto di massima, limitato alla parte centrale del lungolago coinvolgendo Piazza Rezzonico, Piazza Manzoni e Riva Vincenzo Vela, è stato sottoposto al Municipio nel mese di marzo 2013. Il progetto di massima prevede una nuova pavimentazione delle piazze e la moderazione del traffico per favorire l'incontro tra pedoni e vetture. Su Piazza Rezzonico, inoltre, è prevista la realizzazione di una pensilina per poter svolgere concerti o altre manifestazioni.

3. a. *A che punto si trova la progettazione per la sistemazione del lungolago?*

Come anticipato, il progetto di massima è stato sottoposto al Municipio e approvato il 27 marzo 2015. Il Dicastero Edilizia pubblica e Genio civile, in collaborazione con il Dicastero Pianificazione, ambiente e mobilità è stato incaricato di elaborare un progetto definitivo e per precisare le modalità di realizzazione a fasi.

Con il gruppo di lavoro Arredo urbano si valuterà come proseguire con questo importante dossier. Un intervento che potrebbe essere messo in atto a breve è lo smontaggio delle catene che separano la strada dal marciapiede.

3. b. *Quali indirizzi sono previsti per permettere un migliore rapporto fra città e lago?*

Si rimanda alle risposte dei punti no. 2. c. e 3. c.

3. c. *È prevista la realizzazione di ritrovi pubblici sulle rive (simili al Lido Riva Caccia) ad esempio in corrispondenza del Belvedere e dell'imbarcadero Giardino?*

La realizzazione di nuovi ritrovi pubblici sul modello dell'attuale Lido Riva Caccia dovrebbe innanzitutto sottostare ad una modifica del Piano regolatore. Senza base pianificatoria, le costruzioni provvisorie, esistenti già oggi, sono prive di una base giuridica solida e sarebbero pertanto facilmente contestabili.

È previsto un rinnovo del giardino del Belvedere con la proposta della creazione di un accesso al lago mediante il recupero naturale di parte della riva lago, nell'ambito del più ampio progetto Verde, presentato il 27 febbraio 2015 nel corso di una specifica conferenza stampa. Il progetto Verde si propone di essere un progetto su scala urbana e sociale per tutto il territorio comunale. Un progetto d'identità, di territorio e di aggregazione non solo politica ma partecipativa.

Nell'ottica del recupero delle rive lago e dei corsi d'acqua, la Città sta elaborando la pianificazione dello spazio riservato alle acque (art. 36a LPAc). Nel frattempo è stata inaugurata la nuova Foce.

Ci è grata l'occasione per porgerLe, Onorevole Signor Rossi, l'espressione dei nostri migliori saluti.

PER IL MUNICIPIO
Il Sindaco:  Segretario:
Avv. M. Borradori  Avv. M. Delorenzi

C.p.c.:

- . Consiglio Comunale
- . Municipio
- . Segretario Generale
- . Dicastero Pianificazione, ambiente e mobilità