

RAPPORTO DI MAGGIORANZA DELLA COMMISSIONE DELLA PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO RELATIVO ALLA MOZIONE NO. 3966 DEL 13 SETTEMBRE 2018 DEGLI ON.LI RAOUL GHISLETTA (PS), NICOLA SCHOENENBERGER (VERDI), DANILO BARATTI (VERDI), SIMONA BURI (PS), MARCO JERMINI (PS) E CARLO ZOPPI (PS), DAL TITOLO "PIÙ VITA NEI QUARTIERI: VALORIZZAZIONE DELLO SPAZIO STRADALE GRAZIE ALLA GENERALIZZAZIONE DELLE STRADE 20 KM/H E 30 KM/H (STRADE ORIENTATE ALL'INSEDIAMENTO), MISURE ADEGUATE PER STRADE ORIENTATE AL TRAFFICO E UNA PIAZZA PEDONALIZZATA PER OGNI QUARTIERE"

All'Onorando
Consiglio Comunale
Lugano

Lugano, 26 aprile 2023

Onorevole Signor Presidente,
Onorevoli Signore e Signori Consiglieri Comunali,

Con la mozione no. 3966 del 13 settembre 2018 i firmatari chiedono al Municipio di attivarsi per l'attuazione delle nuove (2017) Linee guida cantonali "*Concezione dello spazio stradale all'interno delle località - Dimensionamento, moderazione, arredo e segnaletica*"; linee guida pubblicate dal Dipartimento del Territorio (On. Claudio Zali) nel gennaio 2017.

La mozione chiede nello specifico che il Municipio definisca delle zone 30 e zone 20 (zone d'incontro) in tutti i quartieri della Città e stanzi un credito per attuarle, ponendo particolare attenzione alle piazze pedonalizzate. Qui di seguito la definizione delle tue tipologie di zone:

- . zone 30
Una zona 30 comprende tratte di carreggiata sulle quali le attività della popolazione sono privilegiate rispetto alla circolazione. Misure di limitazione della velocità ricordano che essa è fissata a un massimo di 30 km orari (1).
- . zone 20 (zone d'incontro)
Le zone di incontro comprendono tratte di carreggiata situate in quartieri residenziali o commerciali dove i pedoni hanno la precedenza. La velocità è fissata a un massimo di 20 km orari. I veicoli possono accedervi senza limitazioni. Il parcheggio è regolamentato. I pedoni hanno la precedenza, ma non devono ostacolare inutilmente i veicoli a motore (2).

1) TCS, Zone 20 e zone 30
<https://www.tcs.ch/it/test-consigli/consigli/regole-della-circolazione/zone-20-e-zone-30.php>
2) Idem

In un primo momento, la Commissione della Pianificazione del Territorio aveva sospeso la mozione poiché riteneva che i lavori in corso sul nuovo Piano direttore comunale avrebbero potuto dare le risposte necessarie. Visti i tempi richiesti per l'attuazione del PDCom e visti i numerosi esempi in Ticino (3) in materia di zone 30 e 20, vista la modifica di legge federale entrata in vigore di recente, così come le recenti pubblicazioni di studi in questo ambito, la Commissione della Pianificazione del Territorio ha deciso di prendere in esame la proposta dei mozionanti per valutarne una possibile attuazione. Un'attuazione, che non sia in contrasto con le visioni portate avanti dal Piano direttore, bensì ne possa anticipare parte dei contenuti.

Dall'inoltro della mozione (2018) a oggi molte città in Svizzera e in tutta Europa hanno adottato misure per la riduzione generalizzata a 30 km/h. È recente la presa di posizione dell'Unione delle città svizzere (UCS) che chiede che il limite massimo di velocità di 30 km/h diventi la norma nei centri urbani (4).

Inoltre, un'importante sviluppo in merito alla tematica trattata è intercorso nel frattempo: nel 2022 il Consiglio Federale ha pubblicato degli adeguamenti normativi per semplificare la creazione di zone con limite a 30 km/h in contesti residenziali per facilitare la realizzazione di aree a velocità ridotta su strade residenziali nei centri abitati con lo scopo di incentivare interventi volti a migliorare la qualità di vita dei residenti. (5) Questo adeguamento normativo è entrato in vigore il primo gennaio di quest'anno (2023) (6).

La Commissione della Pianificazione del Territorio considera i numerosi elementi a disposizione oggi sufficienti per la valutazione della mozione.

1. Misure già attuate o in fase di attuazione a Lugano

Il 31 maggio 2022 la Commissione della Pianificazione del Territorio ha sottoposto alcune domande all'Esecutivo per meglio comprendere la situazione attuale su tutto il territorio della Città in merito alla presenza di zone d'incontro, piazze pedonalizzate, strade a 30 km/h, zone 30 e 20 come anche ad eventuali progetti futuri in questo senso.

Nelle sue risposte del 23 giugno 2022 il Municipio ha fornito una mappa delle zone 30 attuali (in verde) e di alcune nuove zone 30 (ev. 20) che, a detta dello stesso, intendeva proporre entro la fine del anno 2022 (in arancione). Di seguito viene riportata la mappa elaborata dal Municipio.

3) Una Locarno urbana tutta a 30 all'ora: «Un primato cantonale», Tio.ch, 22.01.2023

<https://www.tio.ch/ticino/attualita/1638475/locarno-citta-tutta-primato-ora>

4) Limite di 30 km/h diventi la norma nelle città svizzere - UCS, Swissinfo.ch, 18.12.2022

<https://www.swissinfo.ch/ita/tutte-le-notizie-in-breve/limite-di-30-km-h-diventi-la-norma-nelle-citt%C3%A0-svizzere--ucs/48143674>

5) Procedura semplificata per zone 30 e nuovo simbolo per car pooling, Comunicato stampa Consiglio Federale, 10.11.2021

<https://www.admin.ch/gov/it/pagina-iniziale/documentazione/comunicati-stampa.msg-id-85799.html>

6) *La Legge federale sulle vie ciclabili e l'introduzione facilitata delle Zone 30 migliorano la sicurezza sulle strade*, 27.12.2023

<https://www.ata.ch/politica/dettaglio/articolo/la-legge-federale-sulle-vie-ciclabili-e-lintroduzione-facilita-delle-zone-30-migliorano-la-sicurezza-sulle-strade>

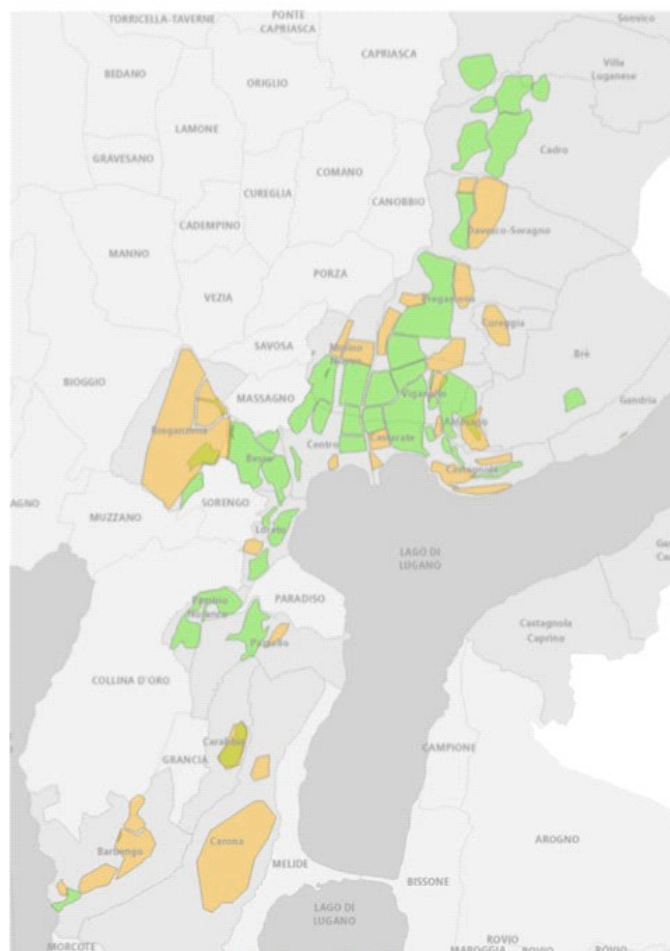


Figura 2: zone 30 attuali in verde,
zone 30 (ev. 20) proposte in arancione (elaborazione Città di Lugano)

Il Municipio nelle sue risposte afferma inoltre che *“attraverso l’analisi nell’ambito del Piano comunale dei percorsi pedonali (PCPP) e del Piano direttore comunale (PDcom) si potranno studiare i necessari ampliamenti in termini numerici, di collegamento e di qualità”*.

Rispetto ad eventuali analisi condotte sulle ripercussioni sulla qualità di vita (inquinamento dell’aria, rumore, sicurezza, socialità, mobilità lenta, eccetera), il Municipio risponde quanto segue: *“Uno studio condotto nell’estate del 2020, in occasione della riduzione del limite di velocità sul Lungolago (compiendo quindi rilievi di inquinamento fonico prima e dopo l’introduzione della nuova limitazione), ha messo in luce un miglioramento dell’impatto sonoro dovuto proprio alla minore velocità (accelerazioni e frenate in numero inferiore, rumore del motore e degli pneumatici sull’asfalto ridotti, ecc.). In particolare ci si attesta ad una riduzione media di 1 dBA durante le ore diurne e fino a 4 dBA durante le ore notturne (molto più rilevante, considerata la maggiore sensibilità durante la notte)”*.

La risposta fornisce indicazioni interessanti, benché parziali. L'analisi è relativa all'inquinamento fonico ed è positiva. Non considera però altri elementi quali l'inquinamento dell'aria, la sicurezza stradale, la fluidità del traffico, la socialità e la mobilità lenta. Da sottolineare che la zona (lungolago) considerata nelle misurazioni della Città è su di una strada con limite di velocità a 30 km/h e non una Zona 30. Studi sulle zone 30 e 20 a Lugano, da quanto ci risulta, non ne sono stati fatti.

Per quanto riguarda le zone limitate a 20 km/h, anche definite "zone di incontro", il Municipio risponde come segue: *"Attualmente sono presenti 3 zone di incontro sul territorio (via dei Ronchi, Via Canevascini e via della Posta/Magatti). Le prime due vie sono prettamente a carattere residenziale e prive di traffico parassitario, mentre l'area del centro è caratterizzata da forti movimenti pedonali e un traffico unicamente di trasporto pubblico e di confinanti autorizzati. Con il MSP Lungolago e Centro sono state identificate tre ulteriori aree sul lungolago potenzialmente atte ad essere trasformate in zone di incontro. A tal fine è però prioritaria una riduzione del numero di veicoli transitanti su tale asse per garantire i criteri di zone 20 e la rispettiva sicurezza. Altre proposte potranno scaturire dallo studio attualmente in corso circa l'estensione delle zone 30 ed ev. zona di incontro "*.

2. Zone 30 - i recenti studi e gli esempi di altre città

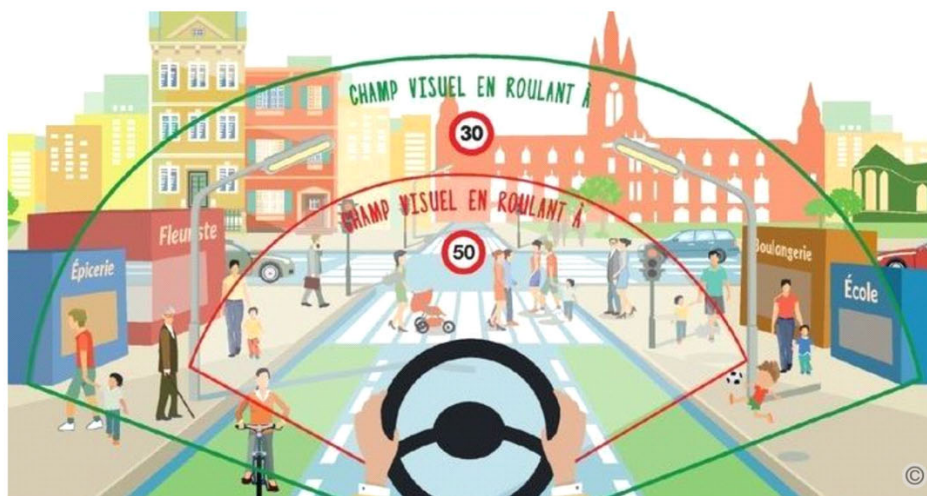
Rispetto al 2018, quando la mozione venne depositata, numerosi studi sono stati pubblicati sull'impatto che le zone 30 e le zone d'incontro hanno in ambiti quali la sicurezza, la salute, il trasporto pubblico e la fluidità del traffico privato. Per la redazione dei seguenti sotto capitoli si è fatto ricorso a numerose fonti, fra cui uno studio specifico pubblicato nel 2020 dall'Ufficio prevenzione infortuni della Confederazione (UPI).

2.1 Sicurezza

Quasi due terzi di tutti gli incidenti stradali gravi in Svizzera si verificano nell'abitato. Solo sui tratti in cui vige il limite di 50 km/h se ne contano ogni anno 1'900, di cui 80 mortali. La maggior parte delle vittime sono pedoni, motociclisti o ciclisti (7). Secondo l'Ufficio prevenzione infortuni della Confederazione almeno un terzo di questi incidenti gravi si potrebbe evitare con l'introduzione sistematica di zone 30, senza che il guadagno di sicurezza vada a scapito della fluidità del traffico.

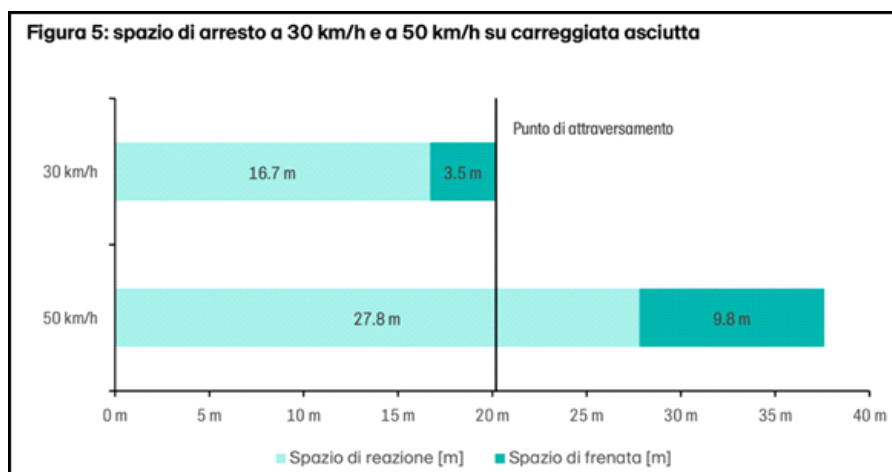
7) Limite 30 km/h per aumentare la sicurezza stradale - Fatti e argomentazioni, UPI Ufficio prevenzione infortuni, 2021
https://www.bfu.ch/media/ew3fetqt/2021-03-01_tempo_30_fakten_it_fin.pdf

Maggiore è la velocità, minore è il tempo disponibile per cogliere informazioni



Fonte: <https://ville30.org>

L'influsso della velocità sulla gravità di un incidente è esponenziale. Per un pedone, la probabilità di perdere la vita in una collisione con un veicolo che viaggia a 50 km/h è sei volte superiore rispetto a un veicolo che viaggia a 30 km/h. Anche l'inchiesta della Neue Zürcher Zeitung (NZZ) del 10 febbraio 2023 dimostra come in una Zona 30 la possibilità che un pedone investito possa morire a causa dell'impatto è del 5% mentre ad una velocità di 50 km/h la possibilità che l'incidente sia mortale è del 30%. Sia i dati riportati dell'inchiesta NZZ che un rapporto di ATA (8) dimostrano come nello spazio di frenata d'emergenza di un veicolo che circola a 30 km/h, il conducente che circola a 50 km/h ancora non è riuscito a reagire. Lo spazio di arresto per un veicolo a 30 km/h è pari a 21 metri, per un veicolo a 50 km/h è di quasi 41 metri (9).



Fonte: UPI

- 8) *12 buone ragioni per il 30 km/h - Il 30 km/h migliora la sicurezza stradale*, ATA <https://www.ata.ch/informazione/strada-per-tutti/il-30-km/h/ragioni-per-il-30-km/h>
- 9) *Limite 30 km/h per aumentare la sicurezza stradale - Fatti e argomentazioni*, cit., p. 8

Altri elementi influiscono sulla maggiore sicurezza nelle zone 30, quali ad esempio i parcheggi alterni su due lati, i marciapiedi allargati (o le pavimentazioni colorate). In definitiva, le analisi statistiche della banca dati VAMIS dell'Ufficio prevenzione infortuni della Confederazione evidenziano, in condizioni reali, come anche senza misure complementari, una Zona 30 comporti una riduzione media di almeno il 33% degli incidenti gravi.

2.2 Rumore

L'UFAM lo scorso mese di dicembre ha pubblicato uno studio secondo il quale nel 2019 in Svizzera il rumore del traffico ha causato circa 2'830 milioni di CHF di costi per danni alla salute e perdite di valore di immobili. L'80 per cento di tali costi sono riconducibili al traffico stradale (10). Il citato studio condotto a Lugano nell'estate del 2020 sul lungolago, con l'introduzione del limite a 30 km/h, ha messo in luce un netto miglioramento, da 1 dBA fino a 4 dBA durante le ore notturne.

L'UFAM riporta come ogni anno la popolazione svizzera perde circa 69'300 anni di vita (DALY), che senza l'inquinamento fonico provocato dal traffico sarebbero stati anni vissuti in buona salute (stime dell'OMS). Il rumore ha poi un impatto negativo anche sul piano economico: i beni immobili esposti a fonti di rumore subiscono un deprezzamento, le zone rumorose perdono la loro attrattiva come luogo di abitazione e di lavoro e le conseguenze sul piano della salute comportano costi elevati (11).

Possiamo affermare quindi come tutti gli studi sugli impatti per la salute e in generale per la qualità di vita, sul valore degli immobili e la vivibilità dei quartieri della riduzione a 30 km/h, sono positivi in modo unanime.

2.3 Fluidità del traffico e tempi di percorrenza

Secondo molti studi, i veicoli privati che circolano su strade con limite a 50 km/h in città procedono con un andamento discontinuo, costellato di continue accelerazioni e frenate. Il traffico a 30 km/h risulta invece fluido e a velocità costante. Le analisi affermano poi che la fluidità è ancora maggiore quando le zone 30 sono ampie, sia per il traffico privato che per il trasporto pubblico. Secondo lo studio dell'UPI poi *"nella maggior parte dei casi, una riduzione del limite di velocità non ha un effetto significativo sulla capacità delle strade principali nell'abitato. Ad essere decisivi sono altri fattori, come il numero e la gestione degli incroci, il coordinamento dei programmi semaforici o la frequenza dei passaggi pedonali e delle fermate delle linee di trasporto pubblico"* (12).

10) Ufficio federale dell'ambiente UFAM, "Rumore e vibrazioni: in breve", 20.12.2022
<https://www.bafu.admin.ch/bafu/it/home/temi/rumore/in-breve.html>

11) Ufficio federale dell'ambiente UFAM, "Rumore e vibrazioni: in breve", 20.12.2022, cit.

12) Limite 30 km/h per aumentare la sicurezza stradale - Fatti e argomentazioni, cit., p. 9

Lo stesso studio UPI in merito ai tempi di percorrenza dichiara che "*come regola generale, riducendo il limite di velocità da 50 a 30 km/h ci si può aspettare un aumento del tempo di viaggio di 2s/100m. Nelle ore di punta, questo valore può anche essere inferiore o addirittura pari a zero. In altre parole, se con il limite di 30 km/h si ottiene un flusso di traffico costante (p. es. grazie all'eliminazione di passaggi pedonali con diritto di precedenza o altro), il tempo di viaggio può addirittura diminuire*"(13).

2.4 Mezzi pubblici

Per quanto riguarda l'impatto sulla sicurezza e il rumore, per i mezzi pubblici l'analisi è paragonabile a quella del traffico veicolare privato.

Più complesso è invece il discorso relativo al tempo di percorrenza dei mezzi pubblici. Generalmente, bus (e tram) circolano a velocità minori rispetto ai limiti autorizzati; raramente raggiungono la velocità massima consentita. Di conseguenza, con l'abbassamento della velocità massima consentita l'allungamento dei tempi di percorrenza è teorica e si rispecchia raramente nella realtà, soprattutto nelle ore di punta e di maggiore traffico. Là dove tram (e bus) circolano su corsie preferenziali separate dal traffico veicolare, la letteratura esistente riporta di un allungamento di 1.5 secondi per 100 metri di percorrenza, mentre negli orari di punta la fluidificazione del traffico annulla in modo quasi completo questo ritardo. Vi sono numerose misure possibili per evitare le perdite di tempo (corridoi di trasporto pubblico con priorità adeguata e senza ostacoli costruiti, gestione del traffico per evitare gli ingorghi, progettazione delle stazioni secondo il principio bus-at-the-top), ciononostante, per le linee che percorrono le zone 30, per le ore con poco traffico per mantenere la frequenza attuale si potrebbe dover ricorrere a un leggero aumento di numero di corse.

L'ampio studio pubblicato di recente (febbraio 2023) da ATA "*Répercussions de la limitation à 30 km/h sur les transports publics*" propone numerose soluzioni per gli aspetti problematici e i costi e arriva alla conclusione che gli aspetti positivi superano di gran lunga quelli negativi.

2.5 Inquinamento atmosferico e clima

Secondo una recente pubblicazione della NZZ (14), al momento non esistono ancora studi che dimostrino se e come la riduzione della velocità del traffico abbia un influsso diretto sulla presenza di ossidi d'azoto e polveri fini nell'aria. Si è però potuto constatare come a Berlino dopo l'introduzione di zone 30 generalizzata, la quantità di polveri fini e ossidi d'azoto nell'aria sia diminuita. Questo è riscontrabile soprattutto là dove una maggiore fluidità del traffico ha comportato una diminuzione di continue frenate e accelerazioni, all'origine del maggior consumo di carburante/energia così come consumo di pneumatici (15).

13) Limite 30 km/h per aumentare la sicurezza stradale - Fatti e argomentazioni, cit., p. 9

14) Neue Zürcher Zeitung, *Tempo 30: Verkehrsberuhigung oder Schikane?*, 10.02.2023
<https://www.nzz.ch/zuerich/tempo-30-verkehrsberuhigung-oder-schikane-ld.1724951>

15) Neue Zürcher Zeitung, *Tempo 30: Verkehrsberuhigung oder Schikane?*, 10.02.2023, cit.

3. Zone di incontro (zone 20)

Al momento a Lugano esistono unicamente tre zone di incontro situate in due quartieri del territorio cittadino (Centro e Besso) anche se le Linee Guida Cantonali del 2017 sollecitano la creazione di zone di incontro in tutti i quartieri residenziali. Citiamo: "*Le strade all'interno delle località sono luoghi di vita. Servono al transito di veicoli, ciclisti e pedoni, ma sono anche spazi per l'interazione sociale, il commercio, la sosta e lo svago di interi quartieri e paesi. La loro multifunzionalità è una ricchezza da promuovere* " (16).

In sede di discussione, la maggioranza della Commissione della Pianificazione del Territorio si è soffermata a titolo di esempio nella valutazione della zona Lambertenghi, ovvero l'area compresa fra via Serafino Balestra e via Giuseppe Buffi, attorno al Parco Pelli (ex Piazzale Milano), via Curti e via Fusoni. Questa area non solo è densamente popolata, ma in pochi metri ospita una scuola materna, una scuola elementare, un parco giochi, campi per il calcetto e per la pallacanestro, palestre utilizzate per numerosi sport sia di giorno che la sera, la sede principale dell'Università, il relativo parco universitario, piccoli commerci di prossimità, ristoranti e bar di carattere cittadino che favoriscono l'incontro fra cittadini. Questa area è sì una zona limitata a 30km/h, ma la precedenza lungo via Lambertenghi, via Curti e via Fusoni è sempre per le automobili. Ne consegue che i bambini, i giovani, gli sportivi e le famiglie che vivono il quartiere o usufruiscono delle strutture citate sono molto limitati nella "libertà" che una zona di incontro come questa potrebbe proporre e devono sempre "tenere d'occhio" autoveicoli, marciapiedi, transito di veicoli. Il potenziale di questo quartiere non è pienamente sviluppato. La zona non è di transito, in questo senso non si intravedono particolari problematiche per il traffico qualora essa fosse destinata a zona di incontro. Per questo motivo, a titolo d'esempio, la Commissione della Pianificazione del Territorio ritiene vi siano i presupposti per trasformare questa zona in zona di incontro (Zona 20).

L'esempio appena citato è esemplificativo di come si possa pensare a nuove zone di incontro nei quartieri cittadini. L'elenco di piazze, i nuclei e gli spazi che si potrebbero riqualificare attraverso la creazione di zone 20 è lungo.

4. Considerazioni della maggioranza della Commissione

Dalle risposte fornite dal Municipio si evince che il territorio cittadino sarà relativamente ben provvisto di zone limitate a 30 km/h in quasi tutti i quartieri cittadini, se la Città applicherà quanto illustrato nelle risposte alla Commissione di giugno 2022. Le risposte fornite parlavano di una proposta concreta da parte dell'Esecutivo entro la fine del 2022, presupponiamo che queste arriveranno nel corso dell'anno.

16) Concezione dello spazio stradale all'interno delle località - Linee Guida cantonali, p. Premessa dell'On. Consigliere di Stato Claudio Zali, gennaio 2017
https://www4.ti.ch/fileadmin/DT/direttive/DT_DSTM_SST/Linee_guida_Concezione_spazio_stradale_localita_2017.pdf

Se a prima vista, per quanto riguarda le zone 30 km/h, si potrebbe quindi considerare che la mozione sia parzialmente superata, poiché la Città presenterà numerose zone di moderazione del traffico, gli studi e le informazioni consultati per la redazione di questo rapporto portano la maggioranza della scrivente Commissione a ritenere che, soprattutto per quanto riguarda i quartieri più edificati, vi siano ulteriori margini di ampliamento. Le direttive proposte dall'Ufficio dell'ambiente e dalla prevenzione infortuni, sottolineano come un'applicazione estesa (e generalizzata) del limite a 30 km/h sia molto più efficace rispetto ad aree discontinue sotto tutti i punti di vista.

La Legge federale sulle vie ciclabili e l'introduzione facilitata delle zone 30, entrata in vigore il primo gennaio 2023 e citata in apertura, spinge la maggioranza della Commissione fare un passo ulteriore. Alla luce degli studi pubblicati di recente, pur apprezzando gli sforzi in corso fatti dalla Città per l'aumento di zone 30 su tutto il territorio cittadino, la maggioranza della Commissione considera che a Lugano si debba dare seguito alle normative federali e seguire l'esempio recente di numerosi Comuni, introducendo in tempi brevi maggiori limiti a 30 km/h, ampie zone 30 in tutti i quartieri residenziali e nuclei, pianificando numerose zone d'incontro (zone 20). Interventi che vanno nella direzione auspicata dal Municipio in previsione del futuro PDCom e Masterplan e che non collidono in nessun modo con quest'ultimi.

Un limite di 30 km/h più generalizzato porterebbe a benefici sulla salute, la fluidità del traffico e la sicurezza mentre l'estensione delle zone 30 e di zone d'incontro permetterebbe la riqualifica di quartieri residenziali e nuclei, aumentando anche l'attrattiva, il valore degli immobili e la qualità di vita. In questo senso la maggioranza della Commissione sottolinea come le Linee Guida Cantionali del 2017 chiedano di valutare il quadro "estendendo il concetto di *"moderazione"* e integrando quello di *"riqualificazione"*. *Se gli obiettivi di garantire un'elevata sicurezza e la fluidità del traffico rimangono prioritari, altrettanta attenzione va data alla cura e alla valorizzazione dell'insieme dello spazio stradale, a beneficio della vivibilità e dell'attrattiva dei quartieri attraversati e del benessere di tutti*".

Interpretando i principi condivisi dal PDCom, oltre all'esempio descritto in Lambertenghi, la maggioranza della Commissione della Pianificazione ha discusso anche di numerose zone prettamente a carattere residenziale e prive di traffico parassitario molto simili alle due uniche zone d'incontro 20 (via dei Ronchi, Via Canevascini). Aree che si potrebbero riqualificare attraverso un cambiamento concettuale che metta i residenti a primi destinatari delle strade. Si citano, a titolo d'esempio, le seguenti vie e piazze: via delle Aie/Vignola, via Pico/Tiglio/Vicari, via Berna/Dufour/Parco Saroli, via del Sole/Miralago, nucleo di Biogno e simili. La trasformazione di alcune strade in spazi di vita darebbe un nuovo significato all'identità di alcuni quartieri residenziali aumentandone l'attrattività, senza che la fluidità del poco traffico residenziale (non parassitario) venga intaccata. Aiuterebbe a frenare lo spopolamento, a combattere l'inquinamento fonico e ambientale (riducendo i rumori notturni), a incrementare la sicurezza (soprattutto per i bambini e gli anziani), ad aumentare il valore degli immobili, a rendere la Città più attrattiva per nuovi residenti e a sostenere i commerci di prossimità presenti.

La maggioranza della Commissione della Pianificazione del Territorio considera pertanto positivamente parti della proposta della mozione, soprattutto per ciò che riguarda la pianificazione di zone 30 e le finora quasi inesistenti zone di incontro (zone 20) nei quartieri più densamente popolati o in alcuni nuclei. Allo stesso modo, la maggioranza della Commissione ritiene che un'estensione più generalizzata del limite a 30 km/h porterebbe ai numerosi benefici citati nel presente rapporto.

Basandosi sul rapporto del Piano direttore comunale, la maggioranza della Commissione considera che Lugano debba sviluppare la tematica e anticipare una vera e propria visione per quanto riguarda la destinazione di molte strade in zone densamente popolate.

5. Conclusioni

In estrema sintesi, la maggioranza della Commissione della Pianificazione del Territorio considera quanto segue.

- Dall'inoltro della mozione la Città ha creato (o intende creare) in tutti i quartieri alcune zone 30 o strade a 30 km/h. In questo senso parte della mozione è superata e non è ideale l'obbligo dell'iscrizione a prescindere a Piano regolatore di zone 30 e 20 in ogni quartiere.
- La maggioranza della Commissione saluta positivamente l'intenzione del Municipio di proporre al Consiglio Comunale l'ampliamento della rete di zone 30 entro pochi mesi.
- Ciononostante, la maggioranza della Commissione ritiene che alcune zone limitate a 30 km/h potrebbero essere convertite in vere e proprie zone 30 e alcune zone 30 in zone di incontro (zone 20). Allo stesso modo, nelle aree più urbane la Città potrebbe inserire un 30 km/h più generalizzato senza entrare in collisione con i temi proposti dal Masterplan e dal PDCom. La maggioranza della Commissione considera che alla luce degli adeguamenti normativi federali e della pubblicazione delle linee guida cantonali, il rapporto sul PDCom debba tenere conto anche di questi aspetti.
- La maggioranza della Commissione considera non del tutto attuate le Linee guida cantonali, soprattutto per ciò che riguarda le zone 20. A sette anni dalla loro pubblicazione, esse non sono state applicate con un concetto generale da parte della Città. Troppo poche, soprattutto per quanto riguarda i quartieri più densamente popolati.

Alla luce delle considerazioni esposte, la maggioranza della Commissione della Pianificazione del Territorio invita dunque il Consiglio Comunale a volere

r i s o l v e r e :

1. La mozione è parzialmente accolta.

2. Non è necessario che “ogni quartiere abbia una Zona 30”, bensì che la Città presenti un piano generale in materia.
3. Il Municipio è invitato a dare seguito a breve termine a quanto dichiarato dallo stesso a giugno 2022, ovvero proporre la nuova mappa di zone 30 e zone d’incontro (zone 20).
4. Il Municipio presenta entro un anno una proposta concreta circa l’estensione più generalizzata della velocità a 30 km/h nelle zone residenziali, per le future zone 30 e zone d’incontro (zone 20), definendone tempi e modalità.
5. Il Municipio valuta la trasformazione delle attuali e previste zone 30 in zone di incontro (zone 20) là dove è possibile trasformare le zone 30 in zone di incontro, nelle strade e nei nuclei orientati all’insediamento o alla riqualifica, conformemente alle Linee guida cantonali "Concezione dello spazio stradale all’interno delle località - Dimensionamento, moderazione, arredo e segnaletica".
6. Il Municipio integra un concetto di zone di incontro (zone 20) e zone 30 secondo le linee guida citate, all’interno del rapporto sul Piano direttore comunale e vi da seguito al più presto.
7. Il Municipio è tenuto a stanziare un credito per l’attuazione di quanto sopra elencato.
8. Il Municipio è incaricato del seguito.

Con ogni ossequio.

PER LA MAGGIORANZA
DELLA COMMISSIONE
DELLA PIANIFICAZIONE
DEL TERRITORIO
Niccolò Castelli, relatore
Céline Antonini
Angelo Bernasconi
Luca Cattaneo
Federica Colombo Mattei
Siro Mazzuchelli - con riserva
Andrea Nava
Tessa Prati
Aurelio Sargenti

Documentazione disponibile per approfondimento:

- *Limite 30 km/h per aumentare la sicurezza stradale - Fatti e argomentazioni* , UPI Ufficio prevenzione infortuni, 2021,
https://www.bfu.ch/media/ew3fetqt/2021-03-01_tempo_30_fakten_it_fin.pdf
- Ufficio federale dell'ambiente UFAM, "Rumore e vibrazioni: in breve", 20.12.2022
<https://www.bafu.admin.ch/bafu/it/home/temi/rumore/in-breve.html>
- *12 buone ragioni per il 30 km/h - Il 30 km/h migliora la sicurezza stradale* , ATA
<https://www.ata.ch/informazione/strada-per-tutti/il-30-km/h/ragioni-per-il-30-km/h>
- *Procedura semplificata per zone 30 e nuovo simbolo per car pooling* , Comunicato stampa Consiglio Federale, 10.11.2021
<https://www.admin.ch/gov/it/pagina-iniziale/documentazione/comunicati-stampa.msg-id-85799.html>
- *La Legge federale sulle vie ciclabili e l'introduzione facilitata delle zone 30 migliorano la sicurezza sulle strade* , 27.12.2023
<https://www.ata.ch/politica/dettaglio/articolo/la-legge-federale-sulle-vie-ciclabili-e-lintroduzione-facilitata-delle-zone-30-migliorano-la-sicurezza-sulle-strade>
- *Limite di 30 km/h diventi la norma nelle città svizzere* - UCS, Swissinfo.ch, 18.12.2022
<https://www.swissinfo.ch/ita/tutte-le-notizie-in-breve/limite-di-30-km-h-diventi-la-norma-nelle-città-svizzere--ucs/48143674>