



Città di Lugano
Cancelleria comunale

Piazza della Riforma 1
6901 Lugano
Svizzera

t. +41 58 866 70 11
cancelleria@lugano.ch
www.lugano.ch

Risoluzione municipale
del 5 maggio 2022

Email
Città di Lugano, C.P. 1670, 6901 Lugano

Onorevole Signora
Melitta Jalkanen Keller

Lugano, 6 maggio 2022

Interrogazione 1268 - "Terza corsia Lugano-Mendrisio, quali conseguenze per Lugano?"

Onorevole Signora Jalkanen Keller,

in riferimento alla sua interrogazione no. 1268 del 14 marzo 2022, presentata unitamente ad altri cofirmatari, rispondiamo di seguito puntualmente alle domande poste.

1. *Sostiene integralmente il progetto PoLuMe come previsto dall'USTRA (progetto "cerotto")? In caso contrario, quali modifiche proporrebbe?*

Il Municipio sostiene il progetto, il quale si pone come obiettivo principale di riportare il traffico sulla viabilità principale (traffico che oggi si riversa sulle strade secondarie a causa della saturazione dell'autostrada).

2. *Trova accettabile l'esposizione della popolazione alle immissioni dovute al traffico autostradale sulla A2 Mendrisio-Lugano quali inquinamento fonico, polveri fini, ozono e diossido di azoto? È pronto a rispondere di un aumento di queste in seguito all'aumento della capacità previsto dal PoLuMe?*

Il bilancio globale dal punto di vista ambientale è contenuto nel RIA (Rapporto di Impatto Ambientale) del progetto.

Nonostante un incremento nel numero di veicoli gestiti dalla rete, rispetto alla situazione senza il progetto, si prevede un decremento delle emissioni, legato in parte alla migliore accessibilità dei comparti (grazie ai nuovi innesti dell'autostrada) e in parte alla migliore fluidità del traffico. In particolare è attesa una riduzione delle emissioni del 25-30% a dipendenza dell'inquinante considerato (NOX o PM10).

Similmente, anche nell'inquinamento fonico non si rilevano incrementi sostanziali nelle emissioni legate all'autostrada (rumore per il maggiore traffico compensato dalla velocità di percorrenza inferiore).

3. *Ritiene il progetto PoLuMe compatibile con una pianificazione del territorio votata alla protezione dell'ambiente e del clima, la promozione della mobilità sostenibile e lenta e della salute della popolazione?*

Per l'impatto ambientale del progetto si rimanda alla risposta precedente.

In generale il Municipio si impegna nella promozione della mobilità sostenibile e della mobilità lenta, come dimostrato dai numerosi progetti portati avanti sul tema. Il proposito di aumentare la ripartizione modale dei sistemi di mobilità alternativi a quelli a motore non deve però portare alla totale dismissione (e generale ostracismo) di tutti i progetti di aggiornamento della rete stradale volti ad una migliore gestione del traffico motorizzato.



L'aggiornamento e il buon funzionamento della rete stradale (specialmente quella prioritaria) rappresentano tutt'ora un obiettivo comunale, cantonale e federale, concentrandosi per quanto possibile nel miglioramento della fluidità del traffico e dei tempi di percorrenza più che su un semplice aumento della generalizzato di capacità della strada (pur essendo questi due aspetti collegati tra loro).

In aggiunta, il Municipio si è sempre attivato al fine di favorire il progetto di completamento della rete ferroviaria Alp Transit Sud in tempi brevi (v. risposta 8).

4. *In che misura favorire il PoLuMe è una misura strategica per aumentare progressivamente la quota di trasporto pubblico e della mobilità lenta a Lugano, come enunciato nelle linee guida della Città? Esistono delle perizie che dimostrano un effetto sulla ripartizione modale a Lugano del progetto PoLuMe? In che misura il PoLuMe contribuisce all'obiettivo "30% di ripartizione modale sul trasporto pubblico, il resto pulito", definito dal Programma d'agglomerato del Luganese di terza generazione (PAL3)?*

Facendo riferimento alle risposte precedenti, gli interventi previsti in questo progetto sulla rete autostradale volgono ad una migliore fluidità del suo traffico e ad una riduzione del carico che oggi transita sulla rete secondaria per la saturazione della primaria.

Seppur risultato solo secondario del progetto, si segnala che un minore carico di traffico sulla rete urbana permetterà di ribilanciare la rete stradale in favore delle altre categorie di traffico, avviando un circolo virtuoso nella ripartizione modale.

5. *In che modo la creazione della terza corsia libererà le vie residenziali del centro cittadino (quartieri di Molino Nuovo, Pregassona, Viganello, Cassarate, Besso, Loreto e Lugano Centro) dal traffico parassitario? Esistono delle perizie specialistiche del traffico che dimostrano un tale effetto? Non ritiene che sarebbero più efficienti misure quali l'introduzione dei 30 Km/h, accessi solo per i confinanti, limitazione dell'accesso per servizio a domicilio nelle vie residenziali?*

Ad oggi, si assiste ogni giorno lavorativo ad un utilizzo massiccio della rete cittadina per i movimenti di transito (cioè con l'origine e la destinazione fuori dalla città stessa). Tale effetto è particolarmente accentuato e reso evidente in caso di problemi in autostrada; i conteggi di traffico (si rimanda in tal senso ai dati cantonali di conteggio OASI) in autostrada e agli svincoli danno risultati lampanti di fuoriuscita dall'autostrada in caso di code.

Similmente, fluidificare l'autostrada comporterà potenzialmente una scelta diversa per molti percorsi di entrata o uscita dalla città; parte degli abitanti di Besso, ad esempio, in ora di punta della sera potrebbero decidere di sfruttare l'entrata di Lugano Nord, più scarica, per dirigersi verso Mendrisio, invece di sfruttare la viabilità del centro per passare da Lugano Sud come spesso avviene oggi.

Grazie alla minore pressione di traffico sul centro città e come ulteriore passo in tale direzione, potrebbero essere ulteriormente implementate altre misure di moderazione e redistribuzione del traffico, come alcune di quelle proposte nell'interrogazione.

6. *Pur considerando complementari il traffico motorizzato privato, il trasporto pubblico e la mobilità lenta, il Municipio non teme che il progetto PoLuMe, aumentando la capacità stradale e dunque incentivando il traffico motorizzato privato, vada a vanificare gli effetti benefici degli investimenti milionari approvati di recente dal Gran Consiglio per promuovere il trasporto pubblico (461,4 milioni per tutto il Cantone), così come quelli previsti per provvedimenti a favore della mobilità aziendale (2 milioni) e della mobilità combinata (1 milione)?*

Come già accennato, la mobilità deve essere guardata nel suo complesso, in un unico equilibrio tra i diversi percorsi possibili e le diverse modalità.

In tal senso, un beneficio apportato al trasporto individuale motorizzato sulla tratta autostradale può portare, come auspicato per questo progetto, ad una riduzione del carico veicolare sulla rete secondaria e, di conseguenza, facilitare lo spostamento con altri vettori di mobilità e/o permettere interventi e progetti di promozione delle modalità alternative di mobilità (tipicamente difficili da implementare in ambito urbano ma di maggiore impatto).

7. *Il progetto PoLuMe ha quale obiettivo la fluidificazione del traffico autostradale tra Lugano e Mendrisio, le colonne alle entrate e uscite dei centri urbani tuttavia permarranno. È stato valutato l'impatto del maggiore volume di traffico dovuto al potenziamento dell'autostrada e al conseguente aumento del traffico motorizzato privato sull'area urbana del Luganese? Con quali risultati? Il Municipio come intende risolvere il problema degli imbuti, in particolare a Lugano sud e nella zona di Cornaredo dove peraltro è già previsto un aumento del traffico motorizzato a causa del Polo sportivo e degli eventi con la sua nuova strada di quattro corsie (via Stadio)?*

Dapprima occorre ribadire come la fluidificazione dell'autostrada comporterà meno spostamenti di transito nel centro cittadino con conseguente beneficio alla viabilità.

D'altra parte, non è nemmeno possibile rimuovere completamente i filtri di ingresso in città, poiché si correrebbe il rischio di congestionare l'area urbana per un eccessivo numero di veicoli contemporaneamente presenti.

In base a quanto sopra, le porte di ingresso in città, cioè i nodi semaforici perimetrali, fungono da regolazione su quanti veicoli vengono immessi nell'area urbana.

In generale, dal progetto sono attesi i risultati seguenti alle entrate/uscite della città:

- minore utilizzo della rete viaria secondaria per il traffico in transito, con conseguente riduzione dei veicoli alle entrate/uscite autostradali;
- maggiore afflusso di traffico dall'autostrada durante l'ora di punta grazie alla maggiore capacità, quindi "arrivo" dei veicoli che già oggi entrano in città in un arco di tempo inferiore;
- leggero incremento del carico alle entrate autostradali in città, a causa della maggiore attrattività rispetto all'uso della rete secondaria;
- riduzione dell'utilizzo della rete secondaria per entrare e uscire in città.

Laddove siano presenti dei margini di miglioramento o delle criticità, le Divisioni preposte e il Dipartimento del territorio sono già attivi con progetti ad hoc (ad esempio nel progetto delle nuove rampe tra la rotonda del Vedeggio e Breganzona-Massagno).

8. *Intende promuovere maggiormente e con più insistenza presso la Confederazione il prolungamento di AlpTransit a sud di Lugano?*

Il Municipio e il Consiglio Comunale sostengono il progetto per il prolungamento di Alp-Transit e ne auspicano la realizzazione nel più breve tempo possibile.

Già nel 1999 il Consiglio Comunale ha votato una risoluzione a sostegno del prolungamento di tale progettazione, chiedendo poi al Consiglio di Stato la realizzazione del collegamento ferroviario verso sud nel più breve tempo possibile e comunque prima del 2030.

Il Municipio di Lugano, tramite lettera al Consiglio Federale, si è poi opposto al rinvio del completamento di Alp Transit all'orizzonte 2050.

Il sostegno a tale causa è stato inoltre riconfermato nel 2016, con l'adesione e la sottoscrizione della petizione del Gruppo spontaneo ed apolitico "Non attendiamo il 2050 per completare l'asse ferroviario del San Gottardo".

Nel 2017, con lettera al Consiglio Federale in risposta alla messa in consultazione della fase di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria 2030/35 (FA), il Municipio ha espresso il disappunto per le tempistiche molto lunghe previste per la progettazione e realizzazione del collegamento, chiedendo nuovamente di rivedere quanto programmato per realizzare nell'orizzonte 2030/35 le tratte mancanti di Alptransit in Ticino.

Nella consultazione al Piano settoriale dei trasporti (2020), infine, si è colta l'occasione per ribadire quanto sopra, cioè la necessità di attivare quanto prima la progettazione e poi la realizzazione delle tratte mancanti di Alptransit, nello specifico della tratta da Vezia a Chiasso.

In tal senso, il Municipio ritiene di aver sempre e comunque preso posizione con la richiesta di completare quanto prima la tratta Alptransit in Ticino in ogni occasione presentatasi. Il Municipio intende perseguire questa linea, sollevando la tematica nei tavoli e nelle procedure di consultazione e preavviso collegati con il tema.

Voglia gradire, Onorevole Signora Jalkanen Keller, l'espressione dei nostri migliori saluti.

Per il Municipio

Il Sindaco

Michele Foletti



Segretario comunale

Robert Bregy

Copia per conoscenza:

Consiglio Comunale

Municipio

Pianificazione, ambiente e mobilità