

Interrogazione

CAOS DEL TRAFFICO CITTADINO E TRASPORTI PUBBLICI: COSA FA IL MUNICIPIO?

Con piacere abbiamo appreso («La Regione», 27 giugno) che TPL nel 2023 ha trasportato oltre 15 milioni di passeggeri toccando un nuovo record. Tuttavia il quadro non è così roseo: il trasporto pubblico a Lugano resta ostaggio del traffico. Qualche giorno prima la stampa aveva dato rilievo al Rapporto USTRA sulla viabilità 2023, che attesta un record di code e ingorghi in Svizzera (per esempio il «Corriere del Ticino», con il titolo *Condannati al traffico*, 18 giugno). Quel rapporto si riferisce alla rete viaria nazionale, ma il problema è palese anche attorno e dentro gli agglomerati e ha ripercussioni negative sul trasporto pubblico, penalizzato dagli intasamenti del traffico motorizzato individuale.

Lugano presenta uno scenario tra i peggiori: che la situazione del traffico sia alla deriva, sempre più insostenibile, con code ormai non solo nelle ore di punta, è sotto gli occhi di tutti. I punti critici sono ben noti: l'accesso dalla galleria Vedeggio-Cassarate verso Cornaredo, la zona della Stazione FFS, Besso e Massagno, Loreto, il lungolago e la zona centrale della città, in particolare il suo attraversamento.

Siamo davvero «condannati al traffico» o ci siamo consegnati al traffico? L'attraversamento del centro città è stato influenzato negativamente da decisioni politiche che non hanno seguito i consigli dei tecnici e le indicazioni della documentazione ufficiale sul PVP (piano viario del polo). Gli intendimenti di questo documento sembravano andare in una giusta direzione ma sono stati appunto mal (o non) messi in pratica. Ci riferiamo in particolare all'asse di attraversamento del centro: invece di dirottare il traffico di transito da ovest a est, lungo via Zurigo e verso il Ponte Madonnetta si è permesso l'attraversamento lungo l'asse di Via Cantonale, Corso Pestalozzi e zona Pensilina. Questo ha poi portato gli automobilisti a percorrere una gincana, generatrice di caos, lungo via Pioda, via Bossi, Corso Elvezia e adiacenze.

A questo si è poi aggiunta un'altra misura improvvida: permettere la svolta a sinistra all'incrocio Corso Elvezia-Viale Cattaneo a chi proviene dal Lungolago verso Corso Pestalozzi e Via Pioda, o da Viale Cattaneo verso il lungolago.

Se gli intendimenti erano di sgravare corso Elvezia, questi sono miseramente falliti. Il traffico non è infatti diminuito e si è distribuito disordinatamente nelle vie adiacenti con un aumento del tentativo di raggiungere il lungolago con traffico parassitario attraverso strade di quartiere come via Canonica, via Lavizzari e altre stradine in zona.

Vittima degli intasamenti sono le varie linee di bus che accumulano enormi ritardi. Abbiamo notato e sperimentato in più occasioni che si perdono coincidenze o si è costretti a scendere dal bus e fare tratte a piedi, che a questo punto risultano più veloci: un controsenso e un disservizio. Non per causa del trasporto pubblico, ma per il traffico eccessivo.

Citiamo il documento *Piano dei trasporti del Luganese – Piano della viabilità del polo – Scheda comprensoriale C1 – Viabilità nel comprensorio del Centro Città* (documento datato settembre 2007!!). A pagina 11 vi si legge:

«privilegiare nel Centro il traffico di destinazione e organizzare quello di transito il più possibile verso l'esterno, in particolare con il declassamento degli attuali assi di corso Pestalozzi, via Cattaneo, via Pretorio, Lungolago»

«viabilità all'interno dei quartieri per la sola funzione di accesso e distribuzione, e non di attraversamento»

«creazione di assi privilegiati per il trasporto pubblico per la mobilità lenta»

Alla luce di quanto si vive oggi in città, si deve purtroppo constatare che le misure messe in atto non sono state sufficienti a diminuire il traffico in centro città e hanno addirittura peggiorato la situazione.

Siamo ben coscienti che per una fetta di popolazione l'uso dell'auto privata appare, per vari motivi, validi o meno validi, irrinunciabile. Ma siamo dell'avviso che sia compito dell'autorità attuare una politica della mobilità che orienti la cittadinanza verso una maggiore sostenibilità: meno auto, più trasporto pubblico, mobilità ciclabile e pedonale, miglior qualità di vita.

Con 615 autoveicoli per 1000 abitanti Lugano continua a registrare la più grande densità di autoveicoli privati tra le 10 più grandi città della Svizzera. Le altre città hanno una densità tra 300 e 400 auto per 1000 abitanti. La media svizzera, considerando tutti i comuni con più di 10'000 abitanti si situa a 540 veicoli per 1000 abitanti. Considerando che circa l'80% della popolazione di Lugano vive nei quartieri urbani, non si può spiegare il numero di auto con l'estensione periurbana e rurale di una parte del comune di Lugano.

L'Unione delle città svizzere mette bene a fuoco il problema che molte città affrontano, ma che a Lugano non ha ancora trovato riscontro.

«Camminare, andare in bicicletta e usare i mezzi pubblici: questi sono i tre pilastri della mobilità urbana sostenibile. Per raggiungere questo obiettivo, la ripartizione modale — cioè la quota dei singoli modi di trasporto rispetto al traffico totale — deve essere spostata dal trasporto privato motorizzato a favore dei modi di trasporto sopra citati. Le tre modalità di trasporto sono più efficienti dal punto di vista dello spazio e dell'energia e garantiscono quindi una migliore qualità della vita nelle città. Le città lo hanno riconosciuto, come dimostra il confronto tra le città di Mobilità 2021. Gli spostamenti a piedi, in bicicletta e con i mezzi pubblici sono molto apprezzati in tutte le città partecipanti, mentre l'importanza dell'automobile sta leggermente diminuendo. A Basilea, Berna e Zurigo, solo una persona su tre possiede ancora un'auto».

Poniamo pertanto queste domande al Municipio di Lugano:

1. Cosa pensa il Municipio della situazione insostenibile del traffico, anche parassitario, che intasa il centro cittadino e non solo quello? Quali passi ha fatto per diminuire il traffico e quali passi ritiene prioritari a breve e medio termine?
2. Come mai il Municipio ha permesso l'attraversamento del traffico motorizzato individuale in "zona pensilina" nonostante il parere contrario dei tecnici e le indicazioni della

documentazione ufficiale sul PVP? E come mai ha anche autorizzato le svolte a sinistra all'incrocio Corso Elvezia / Viale Cattaneo?

3. Il Municipio è in possesso di dati statistici relativi ai flussi di traffico prima e dopo questi provvedimenti? A ragion veduta, non ritiene il Municipio che queste misure non abbiano ottenuto significativi risultati di miglioramento del traffico e abbiano, al contrario, aumentato gli intasamenti?
4. Il trasporto pubblico è stato notevolmente migliorato ma di fatto gli intasamenti dovuti al traffico automobilistico impediscono la fluidità e la puntualità del servizio. Occorrerebbero più corsie preferenziali, ma data la struttura della città sappiamo che non è facile crearle. Cosa intende fare in merito il Municipio a breve termine?
5. Molti automobilisti potrebbero rinunciare a entrare in città e utilizzare il trasporto pubblico. Continuano a usare l'auto per comodità, pigrizia, abitudine. Ma non è ovvio e ineluttabile che la città e gli altri cittadini (utenti del trasporto pubblico, ciclisti, pedoni) ne subiscano le conseguenze negative. Cosa intende fare il Municipio per disincentivare l'entrata e l'attraversamento della città di automobilisti che avrebbero alternative ed evitare quindi il traffico parassitario sulle strade di quartiere?
6. Non ritiene il Municipio che sia suo compito informare e orientare gli automobilisti, ma anche disincentivare l'utilizzo dell'auto in centro città? E che misure immagina?
7. I due Park & Ride sono sottoutilizzati, tant'è vero che in quello delle Fornaci si sopprimeranno 100 stalli per automobili per creare 8 posteggi per bus turistici (vedi il MMN. 11724, in cui si legge che normalmente meno della metà degli stalli risulta occupata). Il Municipio e TPL hanno informato e informano efficacemente gli automobilisti (residenti e no) sulle caratteristiche e i vantaggi dei Park & Ride?
8. Cosa pensa il Municipio delle posizioni indicate dall'Unione delle città Svizzere? Perché il Municipio di Lugano non segue l'esempio di città sia a Nord che a Sud che hanno ampliato le zone pedonali sviluppando così l'attrattiva dei centri e migliorando la qualità di vita?
9. Quale è lo "split modale" attuale a Lugano e che ripartizione modale vuole raggiungere la città e con quali tempi, insomma, quali sono gli obiettivi che si pone la città di Lugano? Non ritiene il Municipio che l'evoluzione della ripartizione modale del traffico sia un dato altamente significativo che dovrebbe figurare nel rapporto di sostenibilità?
10. La pedonalizzazione del Lungolago è discussa da decenni e figura nel piano del traffico. Quando verrà attuata la pedonalizzazione che riconetterebbe finalmente la città con il suo Lago?

Rispettosi saluti

Danilo Baratti, Marisa Mengotti, Luisa Orelli