

**Roberto BADARACCO e Peter ROSSI**  
Consiglieri comunali PLR di Lugano

Lodevole  
Municipio della Città di Lugano  
Palazzo Civico  
Piazza della Riforma 1  
6901 Lugano

Lugano, 9 marzo 2007

**Interpellanza**  
**L'OFFERTA DI POSTEGGI A**  
**LUGANO È INDISPENSABILE**  
**Mantenere l'attuale numero di posteggi pubblici in città**  
**rappresenta una necessità, un servizio e un'offerta a**  
**beneficio di tutta la cittadinanza e del commercio**

Onorevoli Sindaco e Municipali,

negli scorsi mesi diversi esponenti di vari partiti, con il partito socialista (PS) in testa, hanno chiesto con insistenza una generale eliminazione di posteggi in città, con soppressione di aree destinate a questo uso o a uso di posteggi singoli.

Tali intenzioni hanno suscitato un vivo dibattito politico ma soprattutto hanno cristallizzato l'opposizione delle cerchie maggiormente colpite da tali proposte, segnatamente quella dei cittadini che abitano in centro e di coloro che vogliono recarsi in città per acquisti, come anche quella dei commercianti operanti in centro città.

I fautori della soppressione di posteggi motivano questa scelta con la necessità di rendere la città più vivibile, con meno traffico e con aria più pulita.

Tutti questi lodevoli intenti sono condivisi dagli interpellanti che puntano anch'essi su una migliore vivibilità cittadina, con meno traffico, ad una maggiore utilizzazione dei mezzi pubblici e ad un'aria più respirabile per tutti.

Essi non condividono però le modalità operative e di realizzazione scelte. Non ritengono infatti che tali obiettivi possano essere raggiunti con una eliminazione indiscriminata e generalizzata di posteggi in città.

Agendo così si produrrebbe l'esatto contrario e si rischierebbe di generare maggiori problemi ambientali ed economici.

Una politica viaria coerente non può prescindere da un'attenta visione multidisciplinare della problematica, inquadrata in un concetto più globale, funzionale e complessivo di viabilità cittadina avente quale base il PTL (Piano dei trasporti del Luganese), supportato da misure ambientali puntuali ed efficaci. L'integrazione nel PTL permette un'opportuna visione globale e dinamica del tema in sintonia con il Piano direttore cantonale (PD).

Inoltre la città negli ultimi anni ha soppresso numerosi posteggi di lunga durata nell'ottica di conformarsi sia alle direttive federali vigenti che ai contenuti del citato PTL, prevedenti di bloccare in periferia i pendolari per dirottarli negli appositi Park & Ride al margine dell'agglomerato, dai quali parte una capillare rete di mezzi pubblici, e allo scopo di contingentare in centro i posteggi di corta durata.

La città di Lugano possiede alcuni autosili e posteggi in centro (Motta, Balestra, Piazzale ex Scuole, e recente di Piazza Castello) nonché diversi piccoli autosili privati gestiti da questi ultimi (San Giuseppe, Bettydo, Central Park, ecc.). Soprattutto in centro città si ha l'impressione che i posteggi siano appena sufficienti. In ogni ora del giorno e della sera si fa fatica a trovarne e gli autosili spesso sono pieni.

Diversi sono i cittadini che si lamentano della difficoltà di trovare parcheggi in città. Una città moderna deve trovare il giusto equilibrio tra una rete di trasporti pubblici efficace e un'equa e proporzionata disponibilità di parcheggi pubblici. Sia i trasporti che i parcheggi pubblici fanno parte di un'indispensabile offerta e servizio alla cittadinanza.

Sia la scelta di limitare i collegamenti con i mezzi di trasporto pubblico che quella di sopprimere ulteriori posteggi in centro si rivela completamente sbagliata, gravida di conseguenze non solo per i cittadini ma per tutti i commerci del centro città.

Bisogna inoltre fare molta attenzione all'effetto psicologico che una tale misura potrebbe produrre sulla cittadinanza. È noto che le reazioni psicologiche a caldo sono spesso imprevedibili. La circostanza di continuare a diminuire i posteggi in città e la sempre maggiore difficoltà a trovarne di liberi potrebbe indurre tanti a disertare il centro città, generando un effetto disincentivante e facendoli optare per altri luoghi. Questi sceglierebbero così altre ubicazioni sia per effettuare i propri acquisti che per trascorrere una serata in un ristorante o per eventi organizzati (concerti, manifestazioni o altro).

Se questo avvenisse, lentamente si rischierebbe di rendere il centro città deserto e di creare altre nocive conseguenze: difficoltà finanziarie alle piccole e medie imprese gestite in centro (perdita di clienti e di cifra d'affari per i negozi e per gli esercizi pubblici), con ripercussioni sull'occupazione dei lavoratori. Tutto ciò non sarebbe un buon investimento per il futuro, per il benessere di un'intera regione.

Inoltre si produrrebbe un effetto a catena sui commerci, sul turismo e sull'attrattiva stessa di Lugano, con la conseguenza di togliere risorse finanziarie ai privati e indirettamente all'ente pubblico.

Per non parlare del concreto rischio di spostare, come detto sopra, l'interesse della popolazione verso aree alternative, come i grandi centri commerciali sul Pian Scairolo, già ora oberate per l'alto tasso di traffico indesiderato (con la formazione di colonne e la connessa paralisi viaria; cosiddetti "grandi attrattori di traffico") e il disturbo arrecato alla popolazione di quei luoghi dall'inquinamento atmosferico e fonico.

Poter ripartire i fluidi di traffico in maniera proporzionata e equa rappresenta anch'essa una scelta giudiziosa e necessaria.

**L'eliminazione di un numero limitato di parcheggi non produce alcun effetto sull'ambiente.** La qualità dell'aria non viene né modificata né migliorata. Studi svizzeri e stranieri effettuati in grandi città attestano tale dato di fatto. Solo misure puntuali ed incisive, coordinate con altre misure fiancheggiatrici, permettono una politica viaria ed ambientale ad ampio raggio e l'ottenimento di risultati tangibili, seppur inizialmente contenuti.

Gli interpellanti giudicano positivo l'impegno della città su questi temi e ritengono che Lugano si stia tuttora impegnando per risolvere le problematiche viarie e di politica ambientale e del traffico toccanti il proprio territorio.

È utile ricordare che sussistono anche disposizioni cantonali ancorate nel Piano dei Posteggi del Polo (PPP) che sanciscono come la realizzazione di un posteggio pubblico non può prescindere dalla verifica della sua effettiva necessità.

Dal 1° gennaio 2006 il Cantone si è dotato di un Regolamento cantonale sui posteggi privati. Questo stabilisce per ogni destinazione presente, abitativa o di tipo pubblico il fabbisogno teorico di posteggi, deducendo i posteggi esistenti o potenzialmente realizzabili dai privati. In siffatta maniera è fattibile calcolare l'esatto fabbisogno di posteggi pubblici.

Il Piano dei trasporti del Luganese (PTL), documento circostanziato ed approfondito contenente un serie di misure varate dal Cantone e dai Comuni di tutto l'agglomerato urbano, costituisce la strada giusta da seguire per ottenere risultati tangibili e il miglioramento della situazione.

È però necessario avere un po' di pazienza. L'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate rappresenta un tassello fondamentale della citata politica viaria e del traffico della città. Essa non avverrà probabilmente prima del 2010.

Senza tale opera infrastrutturale e un nuovo concetto dei trasporti integrato nel PTL e prevedente il tamponamento del traffico in periferia e un numero proporzionato e misurato di parcheggi di corta durata in centro, sarà praticamente impossibile raggiungere risultati rallegranti in questo contesto e l'auspicata diminuzione del traffico cittadino, delle colonne e quindi anche dell'inquinamento atmosferico, che tanto sta a cuore degli interpellanti.

La soppressione di diversi parcheggi, senza una pianificazione ad ampio raggio e il loro inserimento in un progetto più globale e contenente varie misure da applicare, produrrebbe effetti più negativi che positivi e danneggerebbe la cittadinanza, i commerci cittadini e in ultima analisi si opporrebbe alla creazione di benessere e ricchezza a beneficio di tutti.

\* \* \* \* \*

Sulla scorta delle sopra esposte riflessioni e valutazioni, avvalendoci delle facoltà concesse dalla LOC e dal Regolamento comunale, ci permettiamo cortesemente chiedere a questo lodevole Municipio:

1. Questo Municipio può indicare quanti posteggi ha eliminato a Lugano dopo l'entrata in vigore del Piano dei Trasporti del Luganese (PTL)? In particolare quanti parcheggi di lunga durata sono stati trasformati in quelli di corta durata?
2. Secondo il nuovo Regolamento cantonale sui posteggi privati (01.01.2006) l'ente pubblico deve sovvenire alla mancanza di parcheggi in determinate aree mediante la messa a disposizione di sufficienti parcheggi pubblici.
  - Qual'è il fabbisogno teorico della città di Lugano?
  - Quanti sono i posteggi esistenti e quelli possibili?
  - Qual'è il fabbisogno reale totale di posteggi nell'agglomerato urbano?
  - In conclusione: secondo tali statistiche i posteggi pubblici cittadini sono troppi, troppo pochi o corrispondono al giusto numero?
3. Come giudica il Municipio l'occupazione degli autosili in centro città (Motta, Balestra, Piazzale ex Scuole e Piazza Castello)? Quali sono i dati d'occupazione media di queste strutture?
4. Secondo il Municipio esiste un'effettiva esigenza di avere a disposizione sufficienti parcheggi per offrire alla cittadinanza un'offerta indispensabile, per permettere alla gente di recarsi in centro città nell'ottica di utilizzare negozi, esercizi pubblici, attività commerciali e amministrative (posta, banche, farmacie, studi medici, parrucchieri, uffici amministrativi), in una sola parola tutta una serie di servizi indispensabili per la popolazione senza i quali il centro diverrebbe deserto e vuoto e perderebbe fortemente di attrattiva penalizzando anche il turismo?
5. Questo Municipio ritiene compatibile l'intenzione di togliere posteggi in centro città con l'intento di rendere Lugano città viva e animata, attiva e con un centro pulsante di attività commerciali ed amministrative?

Con profondo ossequio.

Roberto Badaracco

Peter Rossi

(Interrogazione no. 139)