Critica alla pianificazione del territorio e della mobilità a Lugano

Chiara Lepori Abächerli, vicepresidente ATA-SI
geografa e insegnante nelle scuole cantonali

Lugano, 12 novembre 2022

www.ata.ch

Per una mobilità
più sostenibile

ata

- Introduzione: l’ATA, i Cittadini per il territorio, la STAN e le associazioni.

- Consultazioni, diritto di ricorso. Che si rispettino le leggi. Proposte. Pedibus. Manifestazioni.

Siamo parte della società civile!

I problemi di pianificazione del territorio a Lugano

1. Un'edificazione estrema spinta dalla speculazione (non dagli effettivi bisogni della popolazione) che asseconda gli interessi delle imprese di costruzione e degli investitori immobiliari e non è affatto sostenibile;

2. di conseguenza (praticamente) nessuna attenzione agli aspetti sociali, segnatamente all'abitazione a prezzi accessibili;

3. mancanza di spazio pubblico «non regolamentato»;

4. Traffico:

- Lugano è la città più congestionata della Svizzera
- *Modal split* squilibrato (9:1)
- All'ultimo posto per chilometri percorsi in bicicletta

Mentre le altre città decisamente avanzano, Lugano fa passi indietro! Perché?

Traffico: cosa bisogna fare - e non si fa

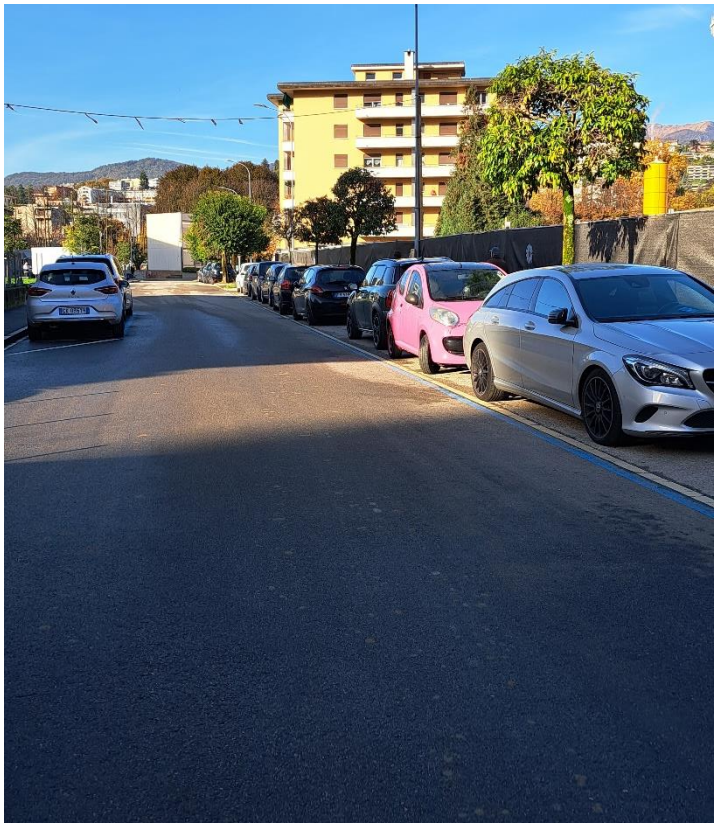
- Impedire l'attraversamento al traffico individuale motorizzato
- Dare meno spazio (meno corsie) al traffico individuale motorizzato
- **Ridurre i posteggi e renderli poco attrattivi (segnatamente nella zona centrale dell'agglomerato)**
- Percorsi pedonali e ciclabili: una rete fitta e collegata
- Trasporto pubblico è migliorato: bisogna promuoverlo!

Queste erano le misure accompagnatorie alla galleria Vedeggio-Cassarate. In base a queste promesse <u>nel 2001</u> ATA e WWF hanno ritirato il ricorso contro la galleria.

Parking day – ATA 17.9.2021

Azione simbolica: in piazza Monte Ceneri abbiamo «occupato» cinque posteggi per sensibilizzare le autorità sulla necessità di liberare lo spazio. Vi è sovrabbondanza di autosili nella zona (vedi qui sotto): lo spazio va utilizzato per le persone.

Corsie ciclabili, spazi pedonali e alberi invece di posteggi (lo dice anche il Pdcom, si può fare subito e non costa nulla)



Quale democrazia? Iniziativa dell'ATA per una rete ciclabile

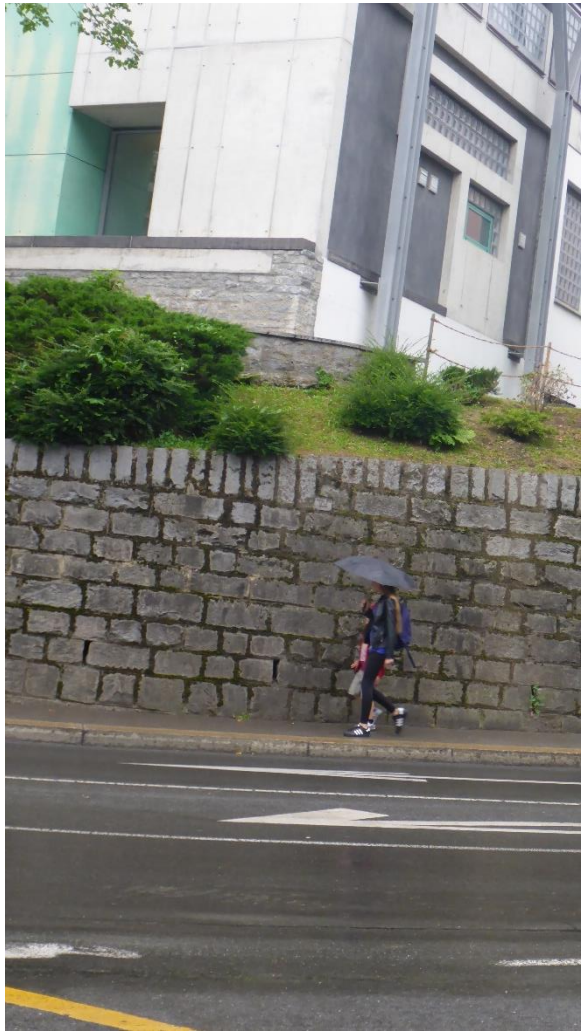
- consegnata il 23.9.2011
- appoggiata anche dal PS
- accettata dal Consiglio Comunale
- non attuata!

L‘iniziativa chiedeva (e tuttora chiede):

- **una rete fitta di percorsi ciclabili sicuri per collegare i quartieri e gli isolati alle destinazioni più importanti quali il centro, le scuole, i poli d’attrazione, i luoghi di aggregazione;**
- **rendere sicuri i punti critici rappresentati da incroci e rotonde;**
- **un numero adeguato di posteggi per le biciclette in particolare in prossimità dei punti di attrazione e degli snodi dei trasporti pubblici;**

Al più presto, ma entro dicembre 2015

La centralità dell’automobile



Miraggi, manipolazioni e fate morgane

Qualche esempio:

. Invece di sopprimere i posteggi si sono trasformati in «zone blu»

. Si distorce il concetto di «posteggi di interscambio (P&R)»

. Si abusa del vocabolo «riqualifica»

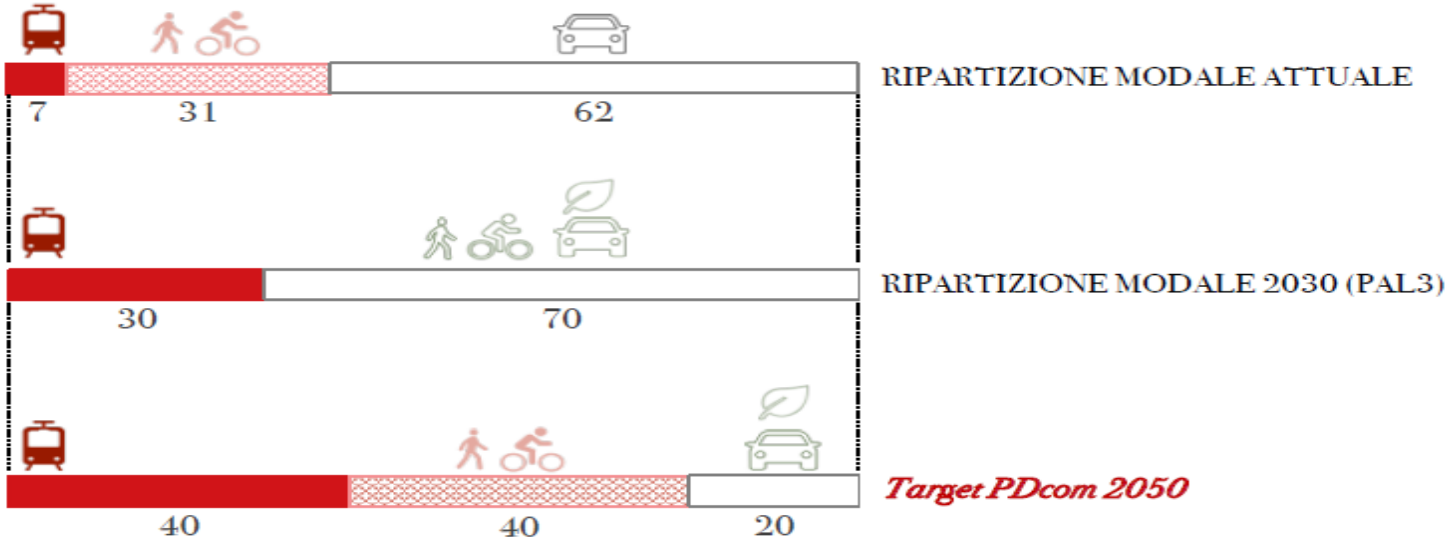
. Il tram: compare e scompare come un miraggio

. Si dice che la morfologia della città non permette l'uso della bicicletta (come se le altre città svizzere fossero «piatte»)

. Si parla di abitudini dei ticinesi, mentre sono i partiti che alimentano tali luoghi comuni

Operazione Pdcom: l'ennesima manovra di depistaggio!

Obiettivi per la transizione nei trasporti



Attualmente secondo PAL 10 (TP) – 90 (TIM) // PAL3: 2016

Si fissano obiettivi sempre più ambiziosi, ma le decisioni che si prendono vanno nel senso opposto.

Posteggi di interscambio

Hanno un senso se servono davvero allo scopo; per questo devono ovviamente essere situati in periferia e non bisogna trovare facilmente posteggio in centro. L'utilizzo del P&R dev'essere più economico rispetto a recarsi in centro in auto: non è il caso a Lugano-Cornaredo. Malgrado ciò nel Pdcom si prospettano nuovi posteggi cosiddetti di interscambio, segnatamente a Campo Marzio e a Paradiso.

Ma come: Campo Marzio diventa periferia???

E: Campo Marzio, si prospetta un nuovo regalo di preziosissimo terreno pubblico ai privati?

Dalla presa di posizione ATA sul Pdcom

Per mezz'ora di sosta si paga 5.60 a Cornaredo e 0.00 a Balestra;¶
Per tre ore di sosta si paga 7.60 a Cornaredo e 4.00 a Balestra;¶
Per quattro ore di sosta si paga 8.60 a Cornaredo e 8.00 a Balestra;¶
¶
Conclusione:¶
Fino a quattro ore di sosta conviene posteggiare in centro. Per andare nei negozi conviene nettamente posteggiare in centro. Senza contare che le zone blu sono gratuite.¶
¶
Alla sera (fra le 18 e le 6) i posteggi a Cornaredo costano 0.50 all'ora, diventando attrattori di traffico per le attività serali di cinema e stadio. Malgrado il trasporto pubblico sia stato potenziato proprio nelle ore serali, la politica dei posteggi (anche di quelli centrali) gli fa una concorrenza sleale.¶

Altri 1200 posteggi a Cornaredo? Aiutoooo!

È il modo sicuro per non farsi finanziare il tram dalla Confederazione.

Piano di quartiere del comparto B1a a Cornaredo

Nel piano di quartiere, pubblicato il 6.10.2022 e contro il quale le Associazioni hanno inoltrato opposizione, si pianificano, con il beneplacito del Municipio, 1200 posteggi, che si aggiungono a quelli del *PSE* e a quelli già presenti nella zona. Significa che tutti gli spostamenti sono previsti con il trasporto individuale motorizzato.

Ciò contraddice palesemente gli obiettivi di ripartizione modale degli spostamenti proclamati (anche) nel progetto di Pdcom.

Conclusione

Occorre la volontà politica e purtroppo non c'è.

Il PS dovrebbe denunciare con forza questa mancanza di volontà politica (e mai assecondarla!) e le manipolazioni (e mai esserne partecipe!), a cominciare dall' «operazione Pdcom» così come condotta fino ad ora, per costruire – con i propri alleati - un consenso attorno alle tematiche urbane.

NO MORE
BLABLABLA

P.S.: Ho voluto essere esplicita perché non voglio che la mia partecipazione sia anch'essa utilizzata come alibi. Voglio che risulti chiaramente che secondo l'ATA **così non va**. E che l'approccio consistente nel **continuare a discutere di temi generali senza fare la connessione con ciò che concretamente accade** danneggia anziché promuovere la causa di una città «sostenibile», perché permette – mentre si discute – ai portatori di interessi «altri» di continuare a fare i loro affari (spalleggiati dal Municipio).