

MOZIONE

Apertura della galleria stradale Vedeggio-Cassarate al solo traffico pubblico fintanto che non saranno attuate le misure fiancheggiatrici

del 23 settembre 2008

1. Il contesto

I lavori di costruzione della galleria stradale Vedeggio-Cassarate sono in corso dall'estate 2006. Essi dovrebbero concludersi entro il 2010-2011. La galleria dovrebbe quindi essere aperta al traffico entro fine 2010.

È risaputo che quest'opera è inserita in un contesto più vasto: Piano dei Trasporti del Luganese (PTL). La sua realizzazione è stata approvata, sia dal Cantone sia dalla Confederazione, grazie al fatto che erano state previste e promesse diverse "misure fiancheggiatrici". Va pure ricordato che fra gli obiettivi del PTL vi è anche il miglioramento della qualità dell'aria nell'agglomerato di Lugano (vedi Piano di risanamento dell'aria nel Luganese -PRAL).

A meno di tre anni dall'apertura della galleria vi sono però molte incognite quanto all'effettiva realizzazione di tali misure: la popolazione luganese potrebbe subire un forte incremento del traffico inquinante che si riverserà dalla galleria Vedeggio-Cassarate, se tutte le misure fiancheggiatrici non saranno state realizzate per tempo. Le preoccupazioni sono molteplici.

2. Le preoccupazioni

- Il Dipartimento del territorio ha sempre sostenuto che la galleria Vedeggio-Cassarate permetterà, in particolare, di ridurre i volumi di traffico sull'asse nord (via San Gottardo a Massagno, via Besso a Lugano) e sull'asse sud (entrata-uscita autostradale di Lugano-Sud). Ora, gli specialisti incaricati del progetto "Trincea di Massagno" (TRIMA - copertura dell'attuale trincea ferroviaria), commissionato *in primis* dai Comuni di Lugano e di Massagno, ma anche dal Cantone, hanno a più riprese presentato delle cifre che mostrano che in seguito all'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate non ci sarebbe una diminuzione del traffico in via Besso e in via San Gottardo. In effetti, la conclusione dello studio TRIMA - ossia la presunta necessità di costruire una strada sopra la trincea per permettere alle vetture di raggiungere la stazione FFS di Lugano senza passare da via Besso o da via San Gottardo - è stata giustificata proprio sulla base di questa premessa. Altrimenti, una nuova strada d'accesso alla stazione FFS, o alla città tout court, sarebbe stata difficilmente giustificabile. Ma le premesse di questo studio contraddicono, per l'appunto, le promesse e le previsioni del Cantone quanto agli effetti concreti della galleria Vedeggio-Cassarate.
- Vi sono ritardi nella realizzazione dei Park & Ride. L'unico P&R che è stato costruito è quello alle Fornaci (Lugano-Sud) ed è sottodimensionato. Quello previsto a Vezia vicino allo svincolo 'autostradale di Lugano-Nord non c'è ancora e l'opposizione della popolazione è tuttora molto forte (vedi referendum riuscito). Opposizione causata in parte dal fatto che il previsto autosilo potrebbe in parte essere utilizzato per ben altri scopi, in particolare per i clienti di Manor e forse anche per chi frequenta il Centro degli studi bancari.
- La realizzazione del P&R definitivo a Cornaredo, che avrebbe quindi come scopo quello di "bloccare" le automobili in uscita dalla futura galleria, è pure incerta e non è ancora chiaro in quale anno questo autosilo potrebbe essere aperto all'utenza. L'attuale P&R a

cielo aperto, nelle vicinanze dello stadio, è infatti già adesso saturo e ha comunque un carattere provvisorio.

Non è chiaro su quali direttrici si sposterà il traffico in uscita dalla galleria. In questo contesto la prevista realizzazione di un mega autosilo al Campo Marzio, al foce del Cassarate, con ca. 600 posti-auto, nonché l'apertura dell'autosilo presso l'Ospedale Italiano a Viganello, o anche i prospettati autosili presso il nuovo campus USI-SUPSI (area ex Campari) o presso l'Ospedale Civico/Cardiocentro, non possono che destare preoccupazione.

- Strettamente legata alla questione dei P&R è la politica dei posteggi del Comune di Lugano. È infatti risaputo che una delle condizioni chiave dell'Autorità federale per la sua partecipazione al finanziamento della galleria è il principio secondo cui l'offerta dei posteggi pubblici e privati all'interno del polo di Lugano debba essere ridotta. Lo ha ribadito, ancora una volta, il capo del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni nella sua risposta del 27.3.2007 a una lettera del PS Ticino: "Ad ogni nuovo parcheggio realizzato nei nodi intermodali...". Ora, dal 2000 ad oggi i posteggi (sia pubblici, sia privati aperti al pubblico) a Lugano non sono diminuiti. Anzi, continuano a crescere e altri ancora sono nella fase di pianificazione. Finora si ha l'impressione che il Cantone non abbia la situazione sotto controllo e, soprattutto, che non abbia la volontà politica di intervenire presso le Autorità comunali per far rispettare quanto previsto dal PTL. Emblematico, ma non unico, è l'esempio dell'autosilo San Giuseppe. A un preavviso negativo della Sezione della protezione dell'aria del DT (giugno 2000) ha fatto seguito un preavviso positivo dei Servizi generali del DT (agosto 2000), dopo che il richiedente (Fondazione Molo) ha presentato delle spiegazioni non molto chiare e ancora meno convincenti quanto all'offerta di posteggi su quel sedime, che di fatto hanno portato alla creazione di ben 135 posteggi numerati, di cui 95 aperti al pubblico (a pagamento, come qualsiasi autosilo), più altri 40 (all'ultimo piano; accessibilità limitata).
- Non vi è la certezza che la chiusura di alcune strade nel centro di Lugano, prevista dopo l'apertura della galleria, diventerà realtà. In questo caso sembra esserci la volontà al DT ma non la volontà politica a Lugano. Basti rilevare che la maggioranza del Consiglio comunale di Lugano, sostenuta dal Municipio, ha respinto in data 19.2.2008 la mozione¹ 3329 del 3.7.2006 che chiede di "completare la zona pedonale a sud di corso Pestalozzi" (via Magatti, via Albrizzi, via della Posta, via Nizzola). Ora, la mozione non chiedeva altro se non quanto già prevedono le schede del Piano viario del polo Luganese (PVP), parte integrante del PTL. Ciononostante va rilevato che la Commissione del CC di Lugano, nel suo rapporto che invita a respingere quella richiesta ed esprime preoccupazioni analoghe a quelle espresse nella presente mozione, ossia:

«[La] Commissione è inoltre preoccupata dei possibili ritardi che si prospettano nella realizzazione dei P+R previsti dal PTL lungo l'Omega. Queste infrastrutture sono indispensabili per il buon funzionamento dell'intero PTL. Preoccupano i tempi di realizzazione del P+R di Cornaredo che dovrebbe essere pronto al momento dell'apertura della galleria. Preoccupano inoltre le difficoltà sorte attorno al P+R di Vezia. In questo caso un referendum a livello comunale ha causato ritardi che il Cantone si sforza di colmare. Il PTL è un buon piano ma, per risultare efficace, deve essere realizzato nella sua totalità comprendente gli interventi a favore del traffico privato, di quello pubblico e di quello fermo».

¹[http://www.lugano.ch/Cc/mozioni.ns4/09738ab632d384d7cl256d81004f5697/f9d05b433b401547c12571a7002bf950/\\$FILE/Allegato.pdf](http://www.lugano.ch/Cc/mozioni.ns4/09738ab632d384d7cl256d81004f5697/f9d05b433b401547c12571a7002bf950/$FILE/Allegato.pdf)

- Infine, va sottolineato che le preoccupazioni che la presente mozione esprime sono generate anche dal recente studio² sugli effetti sul traffico e ambiente nel Locarnese a dieci anni dopo l'apertura della galleria Mappo-Moretina. Tale galleria per vari versi svolge funzioni analoghe a quelle della galleria Vedeggio-Cassarate (permettere al traffico di aggirare il nucleo cittadino). Ora i risultati di questo studio sono a dir poco allarmanti. Anche se lo studio afferma, non senza un certo eufemismo politico, che «*le aspettative sull'evoluzione dei volumi di traffico si sono realizzate parzialmente*», non vi è dubbio che tali aspettative sono lungi dall'essere realizzate, siccome «*il volume di traffico in transito sul torrente Ramogna (via Stazione e via Sempione a Muralto) e lungo le vie Orelli e Luini a Locarno è quasi il doppio di quello preventivato [nonché] a Mappo, dove il traffico sulla strada in superficie è considerevolmente superiore a quanto prospettato a suo tempo*» (pag. 20). «*Le cifre, infatti, parlano da sole: a Muralto (Via Stazione, Via Sempione) il traffico medio giornaliero doveva essere ridotto a 15-18'000 unità dopo l'apertura della galleria. Nel 2006 vi transitavano invece 29'000 veicoli* (pag. 19); a Locarno (Via Orelli, Via Luini) la situazione è ancora peggiore: invece dei 12-15'000 previsti, nel 2006 vi transitavano 30'000 veicoli al giorno» (pag. 19). E quali sarebbero, secondo lo studio, le cause di questa situazione?

(1) «*non tutte le misure [fiancheggiatrici] considerate negli studi pianificatori sono già state realizzate*»;

(2) «*lo spostamento di parte del traffico sulla circonvallazione ha portato allo sviluppo di nuovo traffico (locale) all'interno dell'area urbana*» (pag. 19).

Non vorremmo che questo "destino" si ripettesse anche a Lugano!

Alla luce di queste motivazioni, e del precedente locarnese, con la presente mozione chiediamo al Consiglio di Stato di aprire la galleria Vedeggio-Cassarate esclusivamente al traffico pubblico, fintanto che non saranno state realizzate le misure fiancheggiatrici previste dal Piano dei trasporti del Luganese e dagli accordi sottoscritti con la Confederazione.

Per il Gruppo socialista:

Nenad Stojanovic

Arigoni G. - Cavalli - Ghisletta D. -

Ghisletta R. - Kademir Bordoli -

Lepori - Lurati - Pestoni