

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

Felici in bici dentro al tunnel?

Quando si costruisce una galleria, come la Vedeggio-Cassarate, si costruisce anche un luogo nuovo in città, destinato nel giro di poco tempo (l'apertura risale al 26 luglio 2012) a cambiare la geografia di tutte le aree circostanti. Per questa ragione la Galleria non è un progetto a sé stante, ma parte di un insieme di opere e interventi (Piano dei trasporti del Luganese, PTL) che interessano il territorio luganese e che si integrano l'un l'altro.

La galleria Vedeggio-Cassarate è lunga 2'630 m, percorsa da traffico bidirezionale attraversa la collina dei Comuni di Comano, Cureglia e Porza e collega la Valle del Vedeggio con la Valle del Cassarate: più precisamente lo svincolo autostradale di Lugano nord e la Via Sonvico a Canobbio.

Cit. "Comunicato stampa Dipartimento del territorio 18 luglio 2022"

La galleria stradale Vedeggio-Cassarate è parte integrante del Piano dei trasporti del Luganese e rappresenta l'opera sotterranea più importante della prima fase di questo progetto, che ha ridefinito il concetto del trasporto pubblico e privato di tutto l'agglomerato della Città di Lugano.

La galleria, percorsa da traffico bidirezionale, è lunga 2'750 m e attraversa la collina dei Comuni di Comano, Cureglia, Canobbio e Porza e collega la valle del Vedeggio con la valle del Cassarate: più precisamente lo svincolo autostradale di Lugano nord e la via Sonvico a Canobbio.

L'opera è stata accompagnata da una serie di misure attive, quali il potenziamento del trasporto pubblico e la creazione di spazi e percorsi a favore della mobilità lenta, che hanno contribuito a sgravare ulteriormente le varie arterie viarie che raggiungono il centro cittadino. I dati statistici confermano che i lavori svolti sono andati a buon fine.

La galleria Vedeggio-Cassarate ha dimostrato un buon grado di sicurezza. Dall'apertura sono stati registrati 6 incidenti con feriti gravi (marzo 2013, dicembre 2014, agosto 2016, novembre 2016, gennaio 2017, ottobre 2018) e nessun incidente mortale. Il problema delle inversioni di marcia, 60 nei primi anni dell'apertura, è stato affrontato e risolto grazie a una serie di migliorie e correttivi apportati negli anni, per passare alle 2 inversioni avvenute nel 2021.

Oltre alla galleria verranno poi realizzate le cosiddette misure accompagnatorie, che porteranno a diminuire il traffico in città ed indurranno l'utenza a servirsi della nuova galleria.

Da questo punto di vista vanno anche ricordati gli importanti investimenti di riqualifica delle rampe d'entrata nord, già previsti nell'ambito del progetto "Porta Ovest".



Repubblica e Cantone
Ticino

<https://map.geo.ti.ch> è una piattaforma pubblica accessibile per la ricerca di geoinformazioni. Nonostante si presti grande attenzione all'esattezza delle informazioni pubblicate, l'Amministrazione cantonale declina ogni responsabilità per la correttezza, l'attualità, l'affidabilità e la completezza di tali informazioni. Fonte: Amministrazione cantonale e Ufficio federale di topografia swisstopo, <https://www4.ti.ch/dt/sg/sai/ugeo/temi/geoportale-ticino/geoportale/condizioni-utilizzo>

1/1

Quando è necessario un cunicolo di sicurezza?

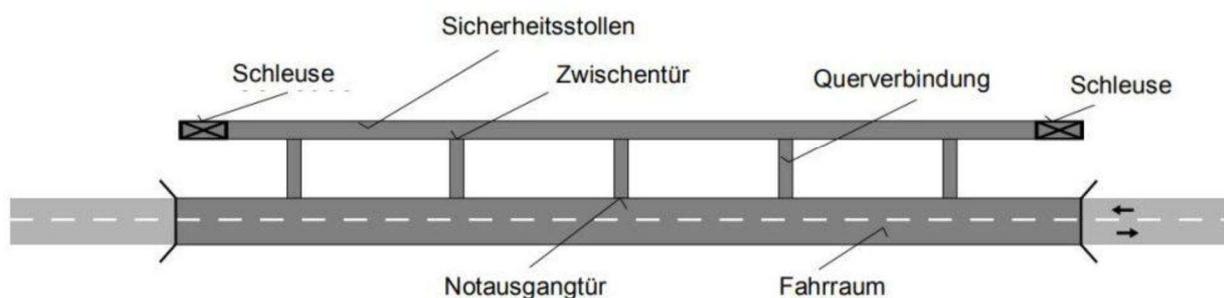
In situazione di emergenza, ad esempio nell'eventualità di un incendio, le nicchie segnalate in verde indicano la via di fuga più vicina. Ma non è tecnicamente possibile che tutti questi percorsi possano giungere in superficie partendo dalle viscere della terra. Ed è qui che entrano in gioco i cunicoli di sicurezza: collegati alle uscite di emergenza della galleria stradale, sono in grado di condurre all'aperto gli utenti in fuga.

Il cunicolo di sicurezza non è sempre indispensabile: nelle gallerie a doppia canna ad esempio sono presenti passaggi trasversali per accedere al punto vicino sicuro.

Questo tipo di struttura soddisfa i requisiti tecnici poiché, in caso di incendio, la canna non interessata dall'evento viene chiusa e funge da via di fuga e salvataggio.

Come sono realizzati i cunicoli di sicurezza?

In genere il cunicolo di sicurezza viene tracciato in parallelo al traforo esistente e collegato allo spazio di circolazione tramite passaggi trasversali. La separazione da questo ambiente avviene tramite una prima porta, fra cunicolo e passaggio, e una seconda, la porta di emergenza fra passaggio e galleria principale. Alle estremità il cunicolo conduce all'aperto.



(Schema da rapporto USTRA sulla ventilazione dei cunicoli di sicurezza delle gallerie stradali.)

In caso di incendio la condizione di sovrappressione previene la penetrazione di fumi provenienti dallo spazio di circolazione: cunicolo e passaggi trasversali non ne sarebbero invasi nemmeno se le porte delle vie di fuga rimanessero aperte.

In ossequio alle facoltà concesse, si chiede al Consiglio di Stato:

1. Si è mai pensato di utilizzare il cunicolo d'emergenza per il transito di biciclette, struttura già esistente e quindi senza grandi costi aggiuntivi, considerati i rari incidenti avvenuti nel tunnel negli anni trascorsi dall'apertura?
2. Sarebbe ipotizzabile uno studio di fattibilità per poter utilizzare il cunicolo di soccorso per l'attraversamento in bici?
3. Potrebbe essere questa un'alternativa per il proseguo della preziosa rete di piste e corsie ciclabili in corso d'implementazione da parte del Cantone?

Sara Beretta Piccoli e Massimo Mobiglia