

Mobilità
Pianificazione
Abitare
Resilienza
Clima
Partecipazione
Futuro
Visione
PS Lugano

Piano Direttore Comunale: una strategia per una Lugano più giusta, verde e resiliente. Il progetto è finito in un cassetto, sostituito da scelte frammentarie e assenza di visione. In questo numero riportiamo la pianificazione territoriale al centro del dibattito: quali opportunità si stanno perdendo? Quali sfide dovrà affrontare una città che resta ancorata a modelli superati? Quali rischi corre se ignora le trasformazioni climatiche, sociali ed economiche già in corso?



LUGANO 2050: IL PIANO DIMENTICATO

Settembre

N2.2025

Lugano
2116 m
s.l.m.

PS

Un piano per la Lugano del futuro che il Municipio ha già sepolto

intervista a Paola Viganò
di Angela Andolfo Filippini
e Filippo Zanetti

Nel 2023, dopo anni di lavoro, il municipio di Lugano ha ricevuto dalle mani del Gruppo Studio Paola Viganò il Piano Direttore Comunale (PDCom). Si tratta di uno "strumento pianificatorio che definisce gli indirizzi generali, le strategie e gli obiettivi di sviluppo della Città per i prossimi 20-30 anni" (cit. <https://www.pdcomlugano.ch/glossario>). Il progetto "Lugano 2050: una visione e una proposta di piano" è ambizioso e radicale: nell'essenza, presenta una visione per una Lugano più giusta,

ecologica, di reti, costellazioni e accessibilità allargata. Eppure, a distanza di quasi due anni, di quel documento si è persa ogni traccia nell'agenda politica del Municipio, ormai troppo concentrato a improvvisare tagli e a sbandierare vendite di assets.

Cosa spaventa davvero il Municipio? Forse l'idea che la pianificazione del territorio e urbana possa diventare uno strumento potente e non deputato unicamente alla rendita? Abbiamo posto queste domande direttamente all'architetta Paola Viganò, protagonista di questo progetto messo da parte troppo in fretta. Ne è uscita una conversazione lucida e appassionata, che riapre con forza il dibattito sul futuro di Lugano.

Dopo anni di lavoro, il Gruppo Studio Paola Viganò consegna un PDCom che propone una visione coraggiosa, resiliente, ecologica, attenta ai quartieri. E poi... il silenzio. Il Municipio prende tempo, smussa, si smarca, e alla fine si dissocia da molte delle proposte.

È lecito pensare che la visione del PDCom sia stata semplicemente troppo "avanti" per un Municipio che continua a pianificare come se fossimo negli anni '80.

Paola Viganò,
architetta

La capofila del Gruppo ci risponde che il PDCom non è un esercizio visionario calato dall'alto, né tantomeno un programma "troppo avanti" per Lugano: è semplicemente la risposta pragmatica alle sfide climatiche, sociali ed economiche che la Città affronta già oggi. Parlare di una Lugano policentrica, accessibile ed ecologica significa ridurre i costi delle future emergenze – dalle alluvioni alla congestione, o, all'opposto, allo spopolamento – e garantire benessere diffuso. Se il Municipio esita, è perché questo documento incrina la sua logica consolidata e tradizionale di città che oggi, secondo Viganò, è da leggere e progettare come una "città territorio resiliente", inestricabilmente legata al suo vasto territorio e "piccola città globale". Dunque, Lugano, a tutti gli effetti, è una Città che deve affrontare le sfide alle quali sono confrontate anche tutte le altre città. Ma non c'è alternativa credibile: o si avvia ora una trasformazione ordinata, oppure si dovranno inseguire i problemi, spendendo di più e con meno consenso. Tra i vari grandi temi spicca quello della riqualificazione della piana del Cassarate, esito di uno sviluppo senza qualità e oggi da adattare non solo al cambiamento climatico, ma alle nuove necessità dell'abitare. La sola politica di "densificazione" rischia di peggiorare le già modeste sorti della parte più densa della Città.

A chi liquida il PDCom come progetto "ideologico", Paola Viganò ribatte che l'ideologia qui non c'entra affatto.

Secondo la nostra interlocutrice non c'è ideologia nel dire che l'acqua scorre a valle, che il traffico genera

inquinamento o che l'aumento delle temperature urbane mette a rischio i più fragili; ci sono soltanto dati e responsabilità pubblica. Per Viganò, la visione illustrata nel PDCom – Lugano "città di paesi e quartieri" e "città paesaggio", accessibile e resiliente – non è un manifesto politico, ma un bilancio costi-benefici con lo sguardo al lungo periodo: prevenire oggi gli impatti climatici, la congestione e lo spopolamento costa infinitamente meno che rincorrerli domani. Il vero ostacolo, afferma con tono deciso, non è la presunta radicalità del progetto, bensì i potenziali conflitti inerenti al mutamento del ruolo dell'automobile, con la proposta delle nuove linee di trasporto pubblico ed il rafforzamento della mobilità lenta e attiva. Il Municipio non ha tuttavia mai interagito: ha ascoltato, ha ringraziato, ma non ha aperto un dialogo, uno scambio dialettico che sarebbe stato necessario e che permettesse di sviluppare soluzioni condivise. Ma in fondo, secondo il Municipio, il PDCom non era il proprio piano.

Nel processo di redazione del PDCom si è parlato di coinvolgimento della popolazione, di ascolto diffuso, di una Casa del Piano. Ma alla fine, la voce della cittadinanza è sparita. Nessuna sintesi dei contributi ricevuti, nessuna restituzione, nessun seguito.

Viganò premette che il PDCom è stato sviluppato in stretto contatto con i funzionari: persone molto brave, competenti e che conoscono bene Lugano e che hanno fatto il possibile per mantenere alta l'attenzione sul piano. Per arrivare alla risposta alla domanda ritiene che il processo partecipativo (momenti



intensi di camminate, discussioni, presentazioni nelle diverse parti della Città e delle costellazioni) abbia costituito il vero motore del PDCom: non solo, senza i laboratori di quartiere e la Casa del Piano proposti dal PDCom anche per proseguire con la sua attuazione, il documento resta lettera morta. Il Municipio ha spento quel motore appena incassata la legittimazione, temendo richieste scomode su alloggi, spazi pubblici e mobilità. In sostanza, invitare la città a parlare e poi chiudere la porta è il modo migliore per generare sfiducia e ricorsi, riassume Viganò. Riattivare subito tavoli permanenti, pubblicare i contributi raccolti e collegarli a un cronoprogramma pubblico non è un'opzione: è l'unica garanzia che il piano diventi prassi condivisa, non vetrina istituzionale.

Il PDCom parlava chiaramente della necessità di affrontare la questione abitativa, ma nel Messaggio municipale quasi non se ne fa cenno. Nessuna strategia concreta su pigioni accessibili, alloggi per giovani e famiglie, politiche fondiarie. Dobbiamo allora chiederci se è il Municipio ad aver rimosso questi temi per non turbare certi equilibri immobiliari: ma è possibile fare pianificazione urbana senza una politica dell'abitare degna di questo nome?

Per Paola Viganò, ignorare l'abitare significa sabotare l'intero PDCom. Il piano prevedeva la rigenerazione diffusa, di tutto lo stock abitativo attuale, un fondo comunale per acquisire fondi strategici, quote minime di edilizia convenzionata e programmi mirati per giovani e anziani: strumenti concreti per contenere le pigioni e preservare la mixité sociale. Il Municipio, cancellando o diluendo questi capitoli, espone Lugano al rischio di diventare un resort di seconde case: quartieri vuoti di giorno, espulsione delle famiglie e pendolarismo in crescita. Secondo Viganò una città che non garantisce casa ai propri residenti smette di essere città e diventa vetrina. Integrare una politica dell'abitare è quindi condizione non negoziabile.

Una visione urbana che mette al centro la mobilità lenta e pubblica, la riduzione dell'auto privata, la qualità degli spazi pubblici. Ma poi il Municipio si mostra scettico, prudente, evasivo. Tram-Treno nel 2032, ciclabilità come obiettivo solo di facciata, niente accelerazione sugli interventi. Non è che, dietro i buoni propositi, il Municipio stia in realtà bloccando ogni passo avanti per non urtare chi difende ancora un'idea di città autocentrica e inquinata?

L'architetta difende l'operato del Gruppo dicendo che il PDCom fissa obiettivi chiari: dimezzare i chilometri in auto privata, completare la rete ciclabile, dare priorità a bus, tram, treno e spazi pubblici pedonali. Viganò specifica che questi obiettivi sono condivisi anche a livello federale. Ogni anno di rinvio blocca investimenti, consolida traffico e inquinamento e favorisce chi difende l'auto al centro. I dati ci sono, alcuni dei progetti preliminari pure. Servono decisioni politiche ora, con fondi e cronoprogramma vincolante, oppure la Città resterà ostaggio di un modello autocentrico che costa in salute, spesa pubblica e attrattività.

In conclusione, l'architetta Paola Viganò ci tiene a precisare che il PDCom non è un quaderno di sogni,

ma un percorso realistico che altre Città svizzere stanno già percorrendo. Richiama l'esempio di Ginevra e del PDCom, sempre seguito dallo Studio Viganò, consulente della Città, concluso poco dopo quello di Lugano e approvato che guiderà le scelte urbane nel prossimo decennio.

Se Lugano sceglierà di restare ferma, avverte Viganò, pagherà un doppio prezzo. Da un lato il costo sociale di una città sempre più cara e congestionata, poco attrattiva per i suoi giovani, dall'altro lato il costo nei termini di immagine di essere l'unico grande centro svizzero che rinuncia a governare il proprio futuro. Il PDCom, dunque, non è un fascicolo da archiviare, ma un bivio politico: può diventare la guida operativa per una Lugano più giusta, verde, vitale e resiliente, oppure trasformarsi nell'ennesima occasione sprecata. Precisando però che il PDCom non risolve tutti i problemi, non è la bacchetta magica: se non lo si sviluppa e lo si aggiorna, invecchia. Ad ogni modo, la vera decisione – conclude l'architetta – non riguarda il nostro piano, ma la volontà di non lasciare che il cambiamento arrivi troppo tardi e utilizzarlo per migliorare la qualità della vita per tutti i cittadini di Lugano.

Le possibilità per la Lugano del futuro sono tante, serve però essere strategici



L'unica spiaggia mediterranea della Svizzera

di **Alessio Petralli, linguista, direttore della Fondazione Möbius**

Il PS luganese mi chiede gentilmente una concisa riflessione sulla pianificazione urbana e le sfide per la città, invitandomi a concentrarmi su un aspetto che ritengo importante. Rispondo volentieri riprendendo un sogno di parecchi anni fa che riguardava quella che era poi stata chiamata la Croisette luganese. Avevo avuto l'onore di raccontare questo sogno come oratore invitato per la cerimonia di Capodanno del 2019 al Palacongressi.

A più di sei anni di distanza, dopo molte accalorate e sentite discussioni protrattesi a lungo, il sogno è rimasto tale e sul fronte di un rapporto vissuto con il lago da luganesi e turisti è cambiato poco. Qualche mini-spiaggetta in più, ma nulla che possa assomigliare a quella che ci piace immaginare come l'unica spiaggia mediterranea della Svizzera.

Per Lugano si tratterebbe di un vero salto di qualità sociale e paesaggistico, se si realizzasse questo sogno ricorrente, dov'è cambiata a dire il vero nel corso del tempo la collocazione della spiaggia: non più dalla foce del Cassarate al LAC, bensì dal LAC verso Paradiso fino al Lido Riva Caccia. Con questo cambiamento si allungherebbe la città, così com'è già stato fatto negli ultimi anni arrivando fino al LAC.

Autorevoli esperti mi hanno a più riprese confermato che questa spiaggia sarebbe fattibile con costi contenuti (qualche decina di milioni), e con il vantaggio, tra l'altro, di potere arrivare sul posto con gli indispensabili inerti direttamente dall'uscita autostradale di Lugano Sud. Il costo potrebbe essere ampiamente inferiore a quanto, con scelta intelligente, si spenderà (circa cento milioni suddivisi equamente fra Cantone e Confederazione) per la copertura dell'autostrada ad Airole.

L'aiuto della Confederazione potrebbe essere cospicuo, a patto che il progetto sia convincente.

Un progetto convincente deve prevedere una bella spiaggia svizzera (pulita, ordinata, ben gestita), sul modello della splendida spiaggia ginevrina "des Eaux-Vives", un successo straordinario ormai consolidato per la gioia di tanti ginevrini e di tanti turisti.

Questa spiaggia da sogno a Lugano dovrebbe sapere accontentare un tipo di utenza molto variato, non solo d'estate ma durante tutto l'anno. Quindi con la possibilità di fare il bagno in un paesaggio incantevole, ma anche di correre a piedi o in bicicletta; bar a prezzi ragionevoli per i giovani ma anche qualche bel ristorante soprattutto per chi così giovane non è più e preferisce passeggiare e pasteggiare direttamente sul lago; servizi igienici impeccabili con sicurezza e pulizia elvetiche.

La pianificazione del territorio vittima dell'incomprensione fra tecnici e politica

di **Carlo Zoppi, consigliere comunale**

È difficile trovare un tema più interdisciplinare con la capacità di influenzare molti aspetti della nostra vita come la pianificazione del territorio. Eppure, questo tema rimane quasi esclusivamente una discussione fra pochi addetti ai lavori, come l'opera lirica: un tema per tecnici e appassionati che non suscita interesse nella popolazione, nonostante la sua importanza.

Le difficoltà della Città di Lugano nella pianificazione sono comuni nel nostro cantone. Dall'ospedale regionale della Saleggina a Bellinzona, alle nuove officine FFS di Castione fino alla drammatica bocciatura della nuova stazione di Minusio per mano degli stessi comuni del Locarnese che avrebbero beneficiato dell'opera.

Le insidie tecniche e politiche sono numerose, perché la pianificazione è un processo lungo che coinvolge due logiche opposte, operanti con metodi e su principi diversi. I tecnici lavorano duramente e sviluppano dei progetti notevoli, ma che risultano astratti alla maggior parte delle persone e non tengono conto dell'accettabilità politica e popolare che in fin dei conti si rivela decisiva.

In Città si va avanti con i piani regolatori estremamente eterogeni e dati

risalenti agli ex-Comuni. Il Municipio propone, quando necessario, delle modifiche locali dei piani regolatori confacenti ai singoli progetti. Se la pianificazione fatica a tenere il passo, la visione strategica del Municipio sulla Città del futuro rimane in gran parte quella proposta dall'allora sindaco Giorgio Giudici incentrata sui poli: culturale (LAC), sportivo (PSE e Palazzetto) e congressuale (ancora da definire). E nell'interesse di Lugano e della regione rimanere agganciati alle prime 10 città svizzere grazie,



Il territorio pone diverse problematiche: la politica deve trovare le capacità di reagire

Periferie: la sfida della cura e della rinascita

di **Fabio Zürcher, architetto paesaggista**

Si parla spesso di Lugano con una visione vasta e generale, su tutta la regione. Ci si immagina come la Città funzioni e funzionerà lungo i quattro punti cardinali, su un territorio che si estende tra lago, valli e monti. Talvolta, però, accade che alcuni quartieri ne risentano, soprattutto a causa degli investimenti destinati a progetti pensati per trasformarla in una città grande, unita, innovativa, sostenibile e multifunzionale.

Così però si presentano i quartieri periferici: infrastrutture datate e inadatte alle esigenze della popolazione, una manutenzione delle strutture e del verde limitata che riflette le conseguenze di scelte passate meno attente alla tutela ambientale.

Si notano vecchi depositi mal risanati a ridosso di corsi d'acqua, piazze di paese quasi inesistenti, spazi di ritrovo per gli scambi sociali e culturali ridotti al minimo; neofite invasive che compromettono ecosistemi di importanza nazionale; luoghi ricchi di storia in decadimento. Si vive in un bouquet di temi mai affrontati o affrontati male.

È il caso di Brè: un tempo dedito all'agricoltura, oggi è meta ambita dal turismo, con un cambiamento radicale dello stile di vita e dell'atmosfera del villaggio. Ne è risultato un luogo con pochi spazi pensati per la vita quotidiana di chi lo abita, trascurando e dimenticando i valori di un paese dove tutti si conoscono e, idealmente, possono condividere

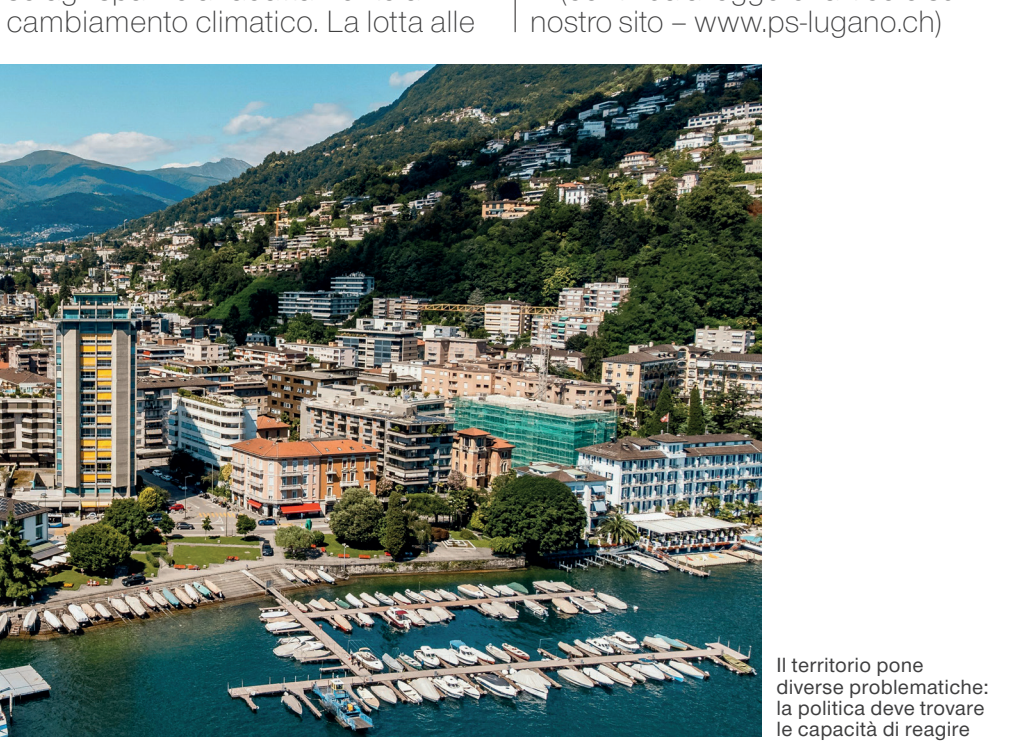
certo, ad AlpTransit e attraverso infrastrutture di valenza regionale che ogni città di un certo livello deve avere.

Da notare anche la svolta digital dell'attuale sindaco attraverso le crypto e le blockchain, discutibile quanto si vuole ma che indubbiamente ha suscitato dibattito e curiosità nella nostra Città. Al contrario della visione strategica della sinistra, basata sullo sviluppo della medicina di "alto livello" e l'educazione terziaria. Una proposta troppo scolastica che pone aspettative irrealistiche in finanziamenti statali proprio in un momento storico in cui l'ente pubblico, indebolito, propone risparmi nella Sanità e nell'Istruzione.

I principi che la sinistra porta avanti a Lugano nella pianificazione sono orientati alla qualità di vita, all'accesso agli spazi e all'adattamento al cambiamento climatico. La lotta alle

isole di calore, per evitare che in estate la nostra Città diventi un forno, e la mobilità sostenibile. Principi che mai come oggi si dimostrano così importanti. Sosteniamo alloggi a prezzi accessibili per i luganesi e i residenti, la creazione di luoghi di socializzazione piacevoli e di qualità per favorire i legami sociali nelle comunità ed evitare la segregazione sociale e il disagio che la concentrazione delle fasce più sfavorite della popolazione porterebbe. Non possiamo, infatti, dimenticarci che i conflitti e le discriminazioni della nostra società trovano rappresentazione anche come il territorio viene gestito favorendo gli insediamenti e servizi per i privilegiati, dimenticandosi dei ceti popolari.

(continua a leggere l'articolo sul nostro sito – www.ps-lugano.ch)



Mobilità da ripensare

di **Angela Andolfo Filippini, Membro di direzione**

Lugano è da tempo alle prese con una serie di problemi che il Municipio dovrebbe affrontare con maggiore decisione. Cominciando dalla crescente pressione veicolare, che comporta conseguenze significative sulla qualità dell'aria e sulla salute pubblica.

Pur se la qualità dell'aria rispetto all'inizio degli anni 2000 è migliorata, permangono delle criticità. I livelli di ozono e polveri fini PM 2.5 rimangono alti. Purtroppo, Lugano è una delle città più inquinate della Svizzera (Bundesamte für Umwelt, 2023). Le polveri sottili sono uno dei rischi peggiori per la salute a livello globale. Nel mondo muoiono circa 6 milioni di persone all'anno.

Lugano è incastonata in una valle. La scarsa ventilazione naturale in certi periodi, unitamente al traffico di attraversamento, contribuisce a concentrare gli inquinanti su zone densamente popolate. I picchi estivi o gli inverni con condizioni termiche stabili e scarso ricambio, provocano concentrazioni localizzate dannose. L'intenso traffico urbano genera livelli preoccupanti di inquinamento locale e rende la Città vulnerabile nei giorni di smog stagnante.

Lugano con le sue costellazioni si estende per oltre 30 km. Idealmente dovrebbe essere possibile raggiungere il centro in 15' e con i trasporti pubblici, che sono al momento insufficienti e quindi poco attrattivi. È necessaria una strategia di mobilità alternativa all'automobile, sia perché sostenibile dal punto di vista ambien-

le che della qualità della vita degli individui, altrimenti imbottigliati in coda negli orari di punta.

A titolo di confronto, Lucerna – Città di dimensioni simili – ha affrontato gli stessi problemi adottando in modo deciso una strategia di mobilità più orientata al trasporto pubblico e alla mobilità dolce. L'uso combinato e capillare di autobus, treni suburbani e piste ciclabili sicure ha contribuito a ridurre la dipendenza dall'auto privata. Lucerna ha investito nella sicurezza delle piste ciclabili, in zone a traffico limitato e in incentivi per l'utilizzo di mezzi sostenibili.

Lugano, al contrario, è ancora fortemente dominata dal traffico automobilistico privato. Le salite, la dispersione abitativa e un trasporto pubblico meno competitivo rispetto all'auto rendono difficile un cambiamento spontaneo delle abitudini. I picchi di traffico e l'inquinamento sono sintomi di un modello da ripensare. Per mitigare l'impatto del traffico individuale motorizzato, bisogna ridurre i posteggi nella zona centrale dell'agglomerato, potenziare il trasporto pubblico e la mobilità dolce con bus elettrici, piste ciclabili sicure e aumentare le zone a traffico limitato (ZTL).

Per il successo delle politiche pubbliche è inoltre importante sensibilizzare ed educare la popolazione sui benefici ambientali, economici e sanitari di una mobilità sostenibile. È necessaria una riflessione urgente sul modello di mobilità cittadino. Solo un approccio integrato tra infrastrutture di trasporto sostenibile, regolazione del traffico e partecipazione attiva dei cittadini, potrà garantire un futuro più respirabile per tutta la comunità luganese.

Iniziativa per il 10%: limitiamo i premi di cassa malati!

di Laura Riget,
iniziativista
e copres. PS Ticino

Negli ultimi vent'anni i premi di cassa malati sono più che raddoppiati, mentre salari e pensioni sono rimasti praticamente fermi. In Ticino la situazione è ancora più difficile: i premi più alti e i salari più bassi di tutta la Svizzera. Il Consiglio di Stato ammette la gravità della situazione e conferma che il 61% della popolazione – ovvero 218'209 persone – beneficerebbe della nostra iniziativa perché spende più del 10% del proprio reddito disponibile. Alcune famiglie, però, arrivano persino al 20%!

Questo sistema, in cui un milionario e una persona che lavora nella vendita pagano lo stesso premio, non è più sostenibile: è arrivato il momento di dire basta e di fare un primo e importante passo verso i premi in base al reddito. L'iniziativa per il 10% è semplice quanto efficace: i premi di cassa malati non potranno superare il 10% del reddito disponibile. Questo dato, già usato per calcolare le riduzioni RIPAM (i cosiddetti sussidi), tiene conto della sostanza e delle principali spese, offrendo una fotografia reale della situazione economica delle famiglie.

Concretamente, con l'iniziativa aumenterà il numero di beneficiari delle riduzioni dei premi e aumenterà il montante per chi le riceve già, ridando potere d'acquisto alla popolazione e offrendo un sostegno concreto a famiglie, coppie in pensione e persone sole.

I contrari faranno di tutto per evitare che l'iniziativa passi, aggrappandosi all'unico argomento che hanno: l'iniziativa costa 300 milioni. Questo, però, è falso! L'iniziativa non crea un centesimo di costi aggiuntivi. La vera domanda è semplicemente chi paga. Con la nostra proposta per il finanziamento, i costi verranno ripartiti in modo solidale, chiedendo un contributo maggiore a chi ha beneficiato per anni di sgravi fiscali e non fa fatica a pagare i premi!

Nonostante il problema sia reale e colpisca gran parte della popolazione, vincere non sarà scontato. Per farcela, abbiamo bisogno del contributo di tutte e tutti voi: parlate con amici, parenti e conoscenti e invitateli a votare! Il 28 settembre, sosteniamo con un Sì l'iniziativa per il 10% e diciamo basta agli aumenti dei premi di cassa malati.

SÌ ✓ ZONE 30 PIÙ SICUREZZA NEI QUARTIERI





PIÙ SICUREZZA
per chi cammina,
pedala o va a scuola



MENO RUMORE
sotto casa,
giorno e notte



PIÙ VIVIBILITÀ
La città a misura
di chi la vive

ZONE RESIDENZIALI PER TUTTI

REFERENDUM
28.09.2025

LUGANO
ZONE 30



Quando 30 è meglio di 50

di Nina Pusterla,
Capogruppo CC

La votazione del 28 settembre relativa alle "nuove zone 30" in Città ci porta a riflettere su un tema cittadino (l'organizzazione del traffico comunale) eppure trasversale a ogni agglomerato urbano (la convivenza tra traffico e persone). In questo senso va letta la disinformazione fornita da Lega e UDC già in sede di Consiglio Comunale, sulla cui base è poi stato lanciato il Referendum. Un importante diritto civico e democratico quale la possibilità di opporsi a decisioni governative viene qui distorto e usato per portare avanti una propaganda basata su falsità: è questo un fatto grave, che con la sua fuffa distoglie l'attenzione dai fatti su cui si può e si deve discutere.

Non si tratta infatti di una trasformazione del traffico cittadino (le zone interessate sono già percorribili a 30 km/h, per conformità del territorio o per la situazione del traffico), non si tratta di una marginalizzazione del traffico privato a scapito dei commerci (le aree interessate sono residenziali e lontane dai commerci del centro), non si tratta di una limitazione delle libertà personali (bensì di una migliore convivenza per una maggior libertà di vita, serena per tutti).

Si tratta invece di rendere Lugano sempre più una città a misura di tutti, migliorando la qualità di vita nei quartieri: la riduzione della velocità a 30 km/h nelle aree residenziali signifi-

fica maggior sicurezza in primis per i bambini, cittadini di questa Città a tutti gli effetti che meritano di poter andare a scuola, al parco o agli allenamenti – con la giusta attenzione che sempre si deve ai percorsi su strada – senza l'ansia che come genitori siamo costretti a trasmettere loro di fronte a un traffico sempre più intenso e sconsiderato. L'introduzione di una limitazione di velocità aiuta a riflettere sulle proprie scelte come automobilista e a cambiare atteggiamento nei confronti di tutto quanto c'è fuori dall'abitacolo. Lo stesso vale per chi si sposta in bicicletta, spesso messo in pericolo da una antiquata e cattiva gestione del traffico e della mobilità. In assenza di piste ciclabili degne di questo nome, una riduzione di velocità nelle strade residenziali e piccole sarebbe un sostegno considerevole.

Ma al di là della sicurezza, le aree residenziali, quelle dove si vive si convive si dorme si ama si chiacchiera si sogna si cresce, devono poter essere degli spazi di convivenza e condivisione: è evidente che non possono esserlo senza un traffico adeguato alla situazione. Inoltre, introdurre una riduzione di velocità in aree residenziali significa ridurre drasticamente le emissioni sonore: silenzio e tranquillità sono merce sempre più rara e tanto preziosa per la salute psicofisica di ognuno di noi, ben venga dunque che la Città aiuti la sua cittadinanza ad arrivarci sempre più vicino!

Le ricadute positive sono anche altre: le emissioni di CO₂ calano drasticamente con un'andatura costante a 30 km/h (velocità a cui è più facile essere costanti, in città) rispetto ai 50 km/h. Ecco allora che l'aria cittadina e l'ambiente

avrebbero finalmente un po' di respiro, e con essi anche noi.

Quest'estate ho fatto un viaggio in Svezia, con mio marito e i nostri tre figli: al di là dell'affetto che evidentemente ci lega a Lugano, alla sua storia e alle sue contraddittorie bellezze, il confronto con le scelte urbanistiche fatte per andare incontro alla qualità di vita di ogni suo abitante è impietoso. Non mi aspetto certo di svegliarmi una mattina soleggiata trovandomi a Stoccolma, potendo andare ovunque a cuor leggero col passeggino e i bimbi in trottinette. Mi piacerebbe però addormentarmi domenica 28 settembre pensando che a Lugano il benessere reale di tutti e tutte sia più importante che le paure propagandistiche di alcuni.

Editore
Sezione di Lugano
del Partito Socialista
Svizzero
Via Canonica 3
6900 Lugano

Redazione
Direzione PS Lugano
Via Canonica 3
6900 Lugano

Distribuzione
A tutti i fuochi,
Comune di Lugano

Email
info@ps-lugano.ch

Sito internet
ps-lugano.ch

Progetto grafico
favon.io,
Lorenzo Terzaghi

