

Ricorso presentato da: Laura Carandente Hitz
Salita Viarno 30

6962 Viganello

Cofirmatario: Giordano Macchi
Via Bottogno 7 a

6962 Viganello

Sostenitori: oltre 200

Viganello, 31 maggio 2004

Lodevole Consiglio di Stato,

con la presente presentiamo ricorso contro una decisione presa nell'ambito della revisione del piano regolatore del comune / quartiere di Viganello approvato dal Consiglio Comunale il 1 marzo 2004.

I motivi che hanno portato il Municipio a fare una revisione del PR nascono con la RM 1261 del 31.7.2000, quando il Municipio decide la costituzione di una Commissione consultiva avente compito di valutare il PR in vigore nel suo insieme, rilevando eventuali necessità di revisione sia a livello d'azonamento che normativo.

Questo ricorso è interposto contro la decisione di accettazione da parte del Consiglio comunale dell'emendamento proposto dalla Commissione edilizia al piano del traffico per quanto concerne il collegamento stradale fra via Crocetta e Salita Viarno che, nelle intenzioni del Municipio e del pianificatore, doveva rimanere un collegamento pedonale. Il suddetto collegamento stradale comporterebbe un decisivo peggioramento della sicurezza e della qualità di vita per noi residenti e pure le qualità ambientali della Nuova Città, che il Piano direttore cantonale si prefigge di promuovere, verrebbero chiaramente compromesse.

I) Caratteristiche delle due strade

a. Via Crocetta

La via Crocetta è una strada tranquilla a fondo cieco, in parte a ridosso del vecchio nucleo di Viganello, che termina in una piazzetta di giro ed è specialmente utilizzata dai residenti. Malgrado un punto in cui si restringe un po' (cosa che, semmai ce ne fosse bisogno, fungerebbe da "ostacolo naturale" come moderatore del traffico) la via Crocetta è percorribile comodamente e si collega alla parte inferiore di salita Viarno, tramite un incrocio (Piazza Scarpino) molto largo e con visibilità ottimale.

b. Salita Viarno

Salita Viarno è una strada di servizio di riferimento non solo per il traffico locale e quello della Valcolla, ma anche per i frontalieri da e per il valico di Gandria; inoltre, la futura realizzazione della galleria Vedeggio-Cassarate rischierà di aumentare in maniera non indifferente il volume di traffico che già la caratterizza, soprattutto negli orari di punta.

Certamente non si può dire che la tranquillità sia una caratteristica della salita Viarno: già nel passato, infatti, erano state posate delle cunette per moderare il traffico, ma poi furono tolte in quanto non conformi alle norme VSS.

Nella primavera del 2002 i residenti avevano inoltrato una petizione ai comuni di Viganello e Pregassona (la strada divide infatti i due ex-comuni) per segnalare la frequente mancanza del rispetto dei limiti di velocità, ma la questione non aveva suscitato interesse da parte delle autorità locali: il comune di Viganello non ritenne opportuno chinarsi sul problema, mentre il comune di Pregassona, malgrado un nostro sollecito nell'autunno del 2002, non prese mai posizione, ignorando il disagio dei propri cittadini.

Ora, chiarite le caratteristiche di via Crocetta e salita Viarno, ritorniamo alla modifica in questione del piano regolatore.

II) Revisione del piano regolatore

Al consiglio comunale del 1 marzo 2004, al quale abbiamo assistito e del quale alleghiamo un estratto del verbale, il legislativo ha accolto (con 14 voti favorevoli e 11 contrari) contro il parere del Municipio, la proposta della Commissione edilizia.

Citiamo il testo contenuto nel rapporto di maggioranza:

[...] sostanzialmente l'impostazione serve a garantire in futuro un eventuale raccordo ed evitare che i sedimi possano essere resi edificabili e edificati con manufatti, permettendo così una diversa gestione del traffico in via Crocetta.

Tutto questo per es. dettato dalla difficoltà di accesso del camion della spazzatura, al traffico che sale e poi arriva in cima e deve ritornare, ecc.

Si è ampiamente discusso su diverse problematiche.

In concreto, per questioni di comodità, si è voluto sintetizzare tutto nella variante scaturita.

[...]

Il testo contenuto invece nel rapporto di minoranza (proposta Municipio) è il seguente:

[...] Un "anello" a senso unico frammenterebbe un quartiere residenziale e tranquillo con un traffico di attraversamento obbligato. La pedonale che una volta era della Lugano-Cadro-Dino verrebbe inutilmente sacrificata senza un motivo evidente e con costi non giustificati per l'ente pubblico. [...]

III) Osservazioni della parte ricorrente

A proposito delle motivazioni dei fautori della nuova variante, ci sia concesso di far notare che, sacrificare un percorso naturale, lontano dai pericoli della strada e apprezzato da molti, soltanto perché l'operazione garantirebbe a, citiamo, "evitare che i sedimi possano essere resi edificabili o edificati con manufatti", sia un progetto inopportuno: il sentiero pedonale appartiene infatti al Comune e non a un qualsiasi privato che, per motivi di lucro, potrebbe avere interesse a venderlo. Perché mai allora il Comune, nel quale abbiamo piena fiducia in quanto è garante del bene della comunità, dovrebbe pensare a un'azione speculativa e vendere il percorso pedonale a terzi ?!

Inoltre, a proposito delle presunte difficoltà di accesso del camion della spazzatura, queste ultime non sono certamente di una portata tale da giustificare la creazione di un nuovo anello stradale.

Va poi segnalato che anche le persone che abitano nella parte superiore di via Crocetta troverebbero comunque più comodo e meno pericoloso scendere verso Piazza Scarpino per uscire su salita Viarno servendosi del largo incrocio già esistente.

La realizzazione della strada in questione creerebbe di fatto una **doppia corsia stradale** con sbocco su salita Viarno, in quanto verrebbe a trovarsi parallela alla strada privata che porta non solo al nostro stabile (n. 30) ma anche ad altri tre stabili (n. 32, 32 a e 34); questo comporterebbe **seri**

problemi di sicurezza in quanto, già allo stato attuale delle cose, l'accesso su salita Viarno è difficoltoso sia per la scarsa visibilità, sia per il rischio che si corre ad immettersi su una

strada spesso percorsa a velocità troppo elevata. Inoltre la salita Viarno, proprio in questo punto, viene spesso attraversata, non senza difficoltà, dai pedoni che provengono dal sentiero del vecchio tram che prosegue verso Pregassona e sarebbero anzi auspicabili delle strisce pedonali, purtroppo assenti su tutta salita Viarno. Proprio a questa altezza della strada, nel passato, era stato investito un pedone e l'incidente aveva convinto le autorità comunali di Pregassona della necessità di costruire un marciapiede almeno su un lato della strada, fino all'incrocio con piazza Scarpino.

Una trasformazione del sentiero in raccordo stradale implicherebbe oltretutto un **onere finanziario** non indifferente per il comune e per i cittadini; in particolare noi confinanti saremmo costretti a pagare per qualcosa che, oltretutto, ci danneggerebbe. Andrebbero poi probabilmente previste anche delle spese per misure di moderazione del traffico: è risaputo infatti che in un senso unico, come sarebbe qui del caso, si tende ad aumentare la velocità con conseguente pericolo soprattutto per i pedoni che lo utilizzano.

Detto ciò non possiamo che esprimere un sentimento di profonda perplessità e contrarietà, condiviso da persone che risiedono in questo quartiere e non solo, anche per motivi legati a valori che spesso il cittadino è sollecitato a difendere e che elenchiamo qui di seguito.

- a) È ormai opinione inconfutabile che, soprattutto nei centri abitati, **va contenuto il traffico motorizzato**, considerato come uno dei fattori maggiormente responsabili dell' inquinamento ambientale nonché fonico.

L'attualità e l'importanza di quanto sopra è prioritaria ormai per la maggior parte dei comuni in Ticino, in Svizzera, in Europa; ma, per restare in un contesto a noi vicino, segnaliamo che la città di Lugano intende ulteriormente impegnarsi in una politica a salvaguardia della qualità di vita dei cittadini. Il CdT del 1 marzo 2004 riportava infatti la seguente notizia: "Allo scopo di preservare le zone residenziali e di aumentare la sicurezza degli utenti (pedoni e ciclisti in particolare) il Municipio di Lugano ha licenziato un messaggio con il quale si chiede un credito di 450 mila franchi per attuare delle misure di moderazione del traffico [...]".

- b) E' noto che creare **nuove strade** comporta un **aumento del volume del traffico** ed è dunque una misura da evitare in assenza di chiara necessità, come nel nostro caso: come già detto, infatti, via Crocetta non conosce problemi di traffico difficoltoso, da rendere più scorrevole con la creazione di una nuova strada. Quest'ultima potrebbe invece addirittura attirare traffico parassitario ed essere scelta come percorrenza alternativa in caso di ingorghi sulla salita Viarno; in un quartiere residenziale, infatti, dovrebbero prevalere strade a fondo cieco.

Anche le norme VSS (VSS, SN 640 040b § C. Strassennetze, 9. Grundsätze der Netzbildung) prevedono che, all'interno di quartieri residenziali, la rete stradale sia assicurata da un numero minimo di strade e che sia garantita la continuità di piste ciclabili e sentieri pedonali.

- c) Più traffico è inoltre spesso sinonimo di **meno sicurezza** per gli utenti della strada e in particolare per i pedoni soprattutto se si pensa che, come già segnalato, in un senso unico si tende ad aumentare la velocità di transito. Ricordiamo che in via Crocetta, oltretutto, si trova la casa per anziani La Meridiana ai cui ospiti, in particolar modo, va garantita la massima sicurezza negli spostamenti.

Il tratto sentiero pedonale/via Crocetta fa parte inoltre del tragitto casa scuola per gli allievi delle scuole elementari e della vicina scuola media; anche i bambini dell'asilo di Viganello utilizzano talvolta il sentiero durante le loro passeggiate, evitando così i pericoli della strada.

Anche nel Piano del traffico (p. 11) contenuto nel Rapporto pianificatorio di Viganello (aprile '04) si raccomanda di attribuire particolare importanza ai collegamenti pedonali; **è pertanto evidente un'incoerenza pianificatoria !**

Una strada al posto dell'attuale sentiero garantirebbe meno sicurezza e penalizzerebbe anche altri pedoni che l'utilizzano regolarmente: pensiamo a chi si reca alla fermata dei mezzi pubblici di via Pazzallino, e alla gente del luogo e ai turisti che, attraverso il sentiero, raggiungono la rotonda di S. Siro o il nucleo per poi proseguire in diverse direzioni, verso altri quartieri della città o verso alcune località della zona boscosa e montana del Monte Boglia e del Monte Bré.

Non da ultimo il sentiero è meta prediletta per chi semplicemente vi passeggia, apprezzando di poterlo fare in un contesto naturale che spesso invita, per la sua bellezza e la sua tranquillità, a soffermarvisi e a scambiare due chiacchiere: in tal senso non è da sottovalutare anche un **aspetto socializzante** del sentiero pedonale.

- d) Se si eliminasse il sentiero pedonale, il principio vitale e indiscusso di **conservare il verde urbano**, verrebbe fortemente compromesso. La difesa del verde è espressamente citata, tra l'altro, anche tra gli obiettivi postulati dalla speciale commissione del Piano Regolatore in questione (p. 9 del suddetto Rapporto pianificatorio): **è pertanto nuovamente evidente un'incoerenza pianificatoria !**

Il valore ambientale del sentiero è ancor maggiore, se si considera che purtroppo in questa zona sono già stati sacrificati, nel passato, molti alberi per l'edilizia. In particolare, nel caso specifico, la larghezza del vialetto alberato che parte dal nucleo non consentirebbe la costruzione di una strada senza ridurre e danneggiare decisamente gli alberi che costituiscono, oltretutto, l'habitat naturale per diversi uccelli e insetti.

Sarebbe anzi auspicabile una migliore manutenzione del sentiero pedonale anche con un'eventuale collaborazione di volontari della zona.

Un'ulteriore valorizzazione del sentiero in tal senso sarebbe in sintonia con quanto Pregassona ha già previsto, creando una linea di continuità fino al nucleo di Viganello: infatti, sul sedime del vecchio tram, nel tratto che va dalla galleria di Davesco all'incrocio via Ligaino / via Loco, è prevista, una pista ciclabile accanto al percorso pedonale.

A tal proposito anche nel già citato Rapporto pianificatorio, a proposito di mobilità lenta, si legge che "viene mantenuto il collegamento ciclabile sulla ex-linea

tranviaria proveniente da Pregassona e in direzione di via alla Santa.” (p. 35): **è pertanto di nuovo evidente un’incoerenza pianificatoria !**

- e) Il sentiero ha inoltre un **valore storico**, visto che fa parte di quella che era la **linea tramviaria Lugano-Cadro-Dino**, in esercizio dal 1911 fino al 1970 (per informazioni più dettagliate a proposito rimandiamo all’interessante guida “Comune di Viganello” , anno 2001, pp. 23 e ss.).

A tutt’oggi il sentiero prosegue in modo più o meno continuo verso Cadro e fa da trait d’union tra il piccolo nucleo storico di Viganello e la parte edificata più recentemente.

Per mantener vivo il ricordo del tram è stata esposta nel giardino dell’asilo di Viganello una vecchia carrozza e anche a Pregassona almeno il nome di due strade (via Stazione e via Ventuno) si riferiscono a quegli anni.

A questa storica linea ferroviaria, insieme alla Lugano-Tesserete, viene dedicato anche un articolo, dal sapore nostalgico, della rivista “Il Nostro Paese” della STAN, società ticinese per l’arte e la natura (marzo-aprile 2004, pp. 34-35).

La vecchia ferrovia Lugano-Cadro-Dino viene citata anche nel paragrafo 8.8.2 del Rapporto pianificatorio sotto il titolo “Elementi lineari”, vale a dire realtà ancora in parte esistenti ma che rischiano di perdere la propria identità se, come è auspicabile, non verranno adeguatamente sistemati. Per questo motivo il pianificatore comunale suggerisce che tali elementi lineari vengano marcati nel territorio e, citiamo, “l’obbiettivo a lungo termine sarebbe comunque quello di raggiungere la ricostruzione completa dei percorsi”.

Che il sentiero pedonale dunque vada mantenuto e valorizzato viene chiaramente raccomandato anche da persone altamente competenti in materia, mentre il previsto senso unico non farebbe che gettare un colpo di spugna su una parte significativa della storia di Viganello; **la realizzazione della prevista strada non sarebbe dunque coerente**

con i principi pianificatori !

Oltretutto non è da dimenticare che il possibile anello stradale si imporrebbe in una realtà particolarmente degna di nota, quella cioè del prezioso **nucleo storico di Viganello**: quest’ultimo è già confrontato con la pesante mole di traffico della via Pazzalino e un’ulteriore nuova strada lo strozzerebbe in un contesto sempre più stretto, peggiorandone l’immagine e il valore di antico agglomerato.

- f) A livello di **architettura paesaggistica** uno snaturamento del sentiero si imporrebbe in una realtà in gran parte già satura a livello edilizio e riguarderebbe molto da vicino almeno otto stabili, ai quali presto se ne aggiungerebbero altri, visto che sono già in corso opere di costruzione in tal senso e che gli ultimi spazi edificabili ancor liberi sono già in vendita.

- g) Inoltre, se è vero che “la pianificazione del territorio è una disciplina estremamente democratica che permette a ogni cittadino di [...] partecipare al consolidamento delle decisioni sull’utilizzazione del territorio” (da “Territorio, i tempi della

pianificazione” di M. Celio, capo Sezione pianificazione urbanistica del Dipartimento del territorio, CdT 9.3.2004), riteniamo fondamentale che detta pianificazione debba essere oggetto di uno studio serio che tenga presenti gli aspetti davvero importanti per il benessere della comunità.

L’inserimento di una nuova strada nel piano regolatore dovrebbe pertanto scaturire da un’**approfondita analisi pianificatoria e viaria** che ne dimostri la reale necessità e che, a nostra conoscenza, non è stata eseguita; le osservazioni del legislativo ci sono sembrate decisamente affrettate, poco logiche e non frutto di un’attenta e oggettiva analisi della situazione reale.

Per tutti questi motivi e per la più volte segnalata incoerenza a livello pianificatorio, chiediamo che la decisione di trasformare il sentiero pedonale del vecchio tram (mappale n. 99) in una strada venga soppressa.

Ci appelliamo pertanto a Voi, Consiglieri di Stato, nella speranza che il nostro ricorso possa garantire il mantenimento di una certa qualità di vita a noi residenti e che, nel contempo, possa anche scoraggiare chi pensi di poter progettare altre strade inutili in quartieri dove invece la gente ha bisogno di vivere.

Con la massima stima

Laura Carandente Hitz

Giordano Macchi

Allegati:

- Estratto del verbale approvato del Consiglio Comunale di Viganello
- Materiale fotografico
- formulari raccolta firme sostenitori del ricorso