

# “Zone 30” a Lugano: da prudente aggiustamento a guerra di religione

di Danilo Baratti, Consigliere comunale Verdi  
e Indipendenti Lugano

Il 28 settembre a Lugano ci si dovrà pronunciare sull'estensione delle zone a velocità limitata. Lega e UDC hanno infatti raccolto le firme contro una decisione del Consiglio comunale, che il 10 febbraio aveva approvato di misura, eliminando dal credito ingenti spese non indispensabili, il messaggio municipale «concernente la richiesta di un credito di Fr. 2'700'000.- per l'adozione di nuove zone con moderazione di velocità 30/20 km/h» (tra i voti contrari, oltre al blocco Lega e UDC, anche quelli di Avanti + T&L). La campagna dei referendisti si è subito incamminata sui binari dell'inganno, dello spudorato travisamento delle intenzioni del Municipio e dei contenuti del messaggio. Fanno infatti credere che si tratti di un progetto di generalizzazione dei 30 all'ora. Oppure, con uno stravolgimento meno sfrontato – visto che gioca su presunte intenzioni – ma non meno scorretto, sostengono trattarsi di una prima tappa di un piano occulto di generalizzazione del limite. O ancora che la misura sia in contrasto con la mozione Schillinger accolta dalle Camere federali (che si oppone alla limitazione a 30 km/h per le vie di scorrimento, e non per quelle residenziali). Naturalmente la proposta è anche stata definita “ideologica”. E così un intervento pragmatico e limitato di moderazione della velocità viene trasformato in una battaglia di principio in nome della libertà, della sacra libertà, dell'automobilista (che sarebbe a loro dire “demonizzato”). È dunque il caso di rimettere, come si usa dire, anche tra atei, la chiesa al centro del villaggio.

Il messaggio in questione, che porta il numero 11552 (lo si può trovare qui, insieme ai rapporti commissionali: <https://www.lugano.ch/consiglio-comunale/Messaggi.html>), propone in verità l'introduzione di nuove “zone 30” in alcuni quartieri – essenzialmente si tratta di aree residenziali – senza toccare le vie di transito e di collegamento. Chi va a vedere le tratte interessate, si rende conto che si tratta per lo più di strade in cui già si tende a ridurre la velocità, per varie ragioni (conformazione, larghezza della carreggiata, traffico, attenzione agli altri utenti...). Di fatto il messaggio in questione non fa che regolamentare l'esistente, istituendo un quadro più sicuro, senza stravolgere alcunché. Dove già si tende ad andare piano, si dovrà andare piano. Tutto qui. E a beneficio di chi vive e si muove nelle aree toccate (più sicurezza, meno rumore, migliore convivenza tra i vari vettori della mobilità...). Siamo quindi di fronte a una moderazione del traffico assai moderata. Moderata anche nei costi: per le ragioni appena ricordate non saranno necessari grandi cambiamenti dell'assetto stradale, bastando in generale la segnaletica verticale e orizzontale (inoltre il legislativo ha quasi dimezzato il credito, togliendo il superfluo – in particolare il rinnovo della segnaletica verticale nelle “zone 30 già esistenti”).

Visto che ho redatto e presentato il rapporto favorevole della Commissione della gestione mi permetto di riprendere



alcune frasi che ho detto in occasione del dibattito in Consiglio comunale. Innanzitutto in merito a due limiti della proposta municipale, che evidenziano la circospezione con cui la città si muove su questo terreno (altro che generalizzazione “ideologica”!). Il primo è che «ci si limita a misure di ingegneria stradale, mentre sarebbe stata una buona occasione per una riflessione più ampia sulle zone interessate, tenendo conto non solo della riduzione della velocità ma di altri fattori come la vivibilità degli spazi, le qualità culturali e paesaggistiche, gli elementi di mitigazione degli effetti del riscaldamento climatico, il rafforzamento della “città spugna”. Manca, insomma, un ripensamento a tutto campo dello spazio». Il secondo è che «il messaggio si concentra essenzialmente sulle “zone 30” e introduce solo due piccole zone d'incontro... Su questo terreno il messaggio osa veramente poco». E alla fine concludevo: «Abbiamo di fronte un messaggio nell'insieme ragionevole, fin troppo prudente, che non stravolge certo le nostre abitudini pur portando qualche miglioramento in alcune zone residenziali della città. Il buon senso dovrebbe portare ad accoglierlo, ma sembra che su questo tema sia proprio difficile avere un approccio razionale». E finora si è visto ben poco di razionale: pretestuosi rinvii nell'esame commissionale (in edilizia), estemporanei cambiamenti di posizione (in gestione), curiose piroette liberali, forse per prendersi la scena salvando il messaggio all'ultimo minuto, menzogne referendarie (già detto) con deliri mattutini sul dominio rossoverde e sui presunti «odiatori delle auto». Vedremo se la popolazione di Lugano saprà valutare la questione per quello che è (quindi un miglioramento delle condizioni di vita in alcuni quartieri) o se cadrà preda della propaganda di una destra manipolatrice che fa della libertà dell'automobilista (qui del tutto pretestuosamente) un sacro pilastro della nostra civiltà. O piuttosto della loro.