VCS Verkehrs-Club der Schweiz
ATE Association transports et environnement
ATA Associazione traffico e ambiente
Sezione della Svizzera italiana

Spett.
Commissione regionale dei trasporti del Luganese
CP 1812
6901 Lugano

Bellinzona, 25 settembre 2024

CONSULTAZIONE PAL5

Premessa

In questa presa di posizione l'ATA non può che ribadire critiche e concetti già espressi in occasione della presentazione dei precedenti Programmi d'agglomerato. Osservazioni che perlopiù sono rimaste purtroppo inascoltate. Per quel che riguarda propriamente il PAL5, l'ATA ha chiesto di essere consultata e coinvolta già durante la fase di elaborazione del documento (come lo è stata per i programmi d'agglomerato degli altri 3 poli urbani ticinesi), senza che questa sua richiesta sia stata accolta dalla Commissione regionale dei trasporti del Luganese. Nondimeno, in data 13.9.2023 ha inviato le sue osservazioni, molte delle quali purtroppo non trovano riscontro nel presente programma. A tali osservazioni e alle prese di posizione precedenti si rinvia.

In generale

1- L'ATA non condivide **l'impostazione generale** del PAL5, in particolare la teoria secondo la quale la congestione del traffico e i relativi disagi siano dovuti all'insufficiente capacità della rete stradale superiore e il conseguente assioma che sia necessario ampliare quest'ultima per risolvere i problemi. Questa rappresentazione, oltre a non avere fondamento scientifico (non è dimostrato – come invece si afferma a più riprese nel Rapporto esplicativo - che i veicoli incolonnati in autostrada utilizzano le strade cittadine come aggiramento), parte dal presupposto irreale che vi sia dello spazio libero e "neutro" dove scaricare il traffico in modo che non nuoccia a nessuno. Nella realtà non è così, anche perché – come si afferma nella presente documentazione - uno dei limiti dell'agglomerato è il suo fondovalle stretto, perciò ovunque si costruiscono nuove strade o si allargano quelle esistenti si crea traffico e disagio in altri luoghi, spostando tuttalpiù il problema senza risolverlo. D'altra parte, questa impostazione ignora il fatto che allargando le strade di ordine superiore (o costruendone di nuove) si ha come conseguenza anche un aumento del traffico, indotto dall'aumento dell'offerta, che si riverserà poi sulle strade di ordine inferiore, dato che nessun luogo di arrivo si trova direttamente sull'autostrada. L'assioma secondo il quale nuove strade portano inevitabilmente a più traffico è dimostrato da diversi studi e dalla realtà. In più, si sottovaluta gravemente l'impatto di condizioni estremamente favorevoli all'utilizzo dell'automobile, quali *in primis* la insensata sovrabbondante offerta di

posteggi nelle zone di destinazione, segnatamente quelle centrali dell'agglomerato, ben servite dai mezzi pubblici.

2- La **ripartizione modale degli spostamenti**, constatata nel 2013/14 nell'ambito del PAL3, assegnava al Trasporto individuale motorizzato (TIM) il 75% di tutti gli spostamenti, inclusa anche la mobilità "dolce". L'obiettivo dichiarato del PAL3 era di portare la quota al 70%. Noi dell'ATA condividevamo evidentemente l'obiettivo, ma facevamo notare che con le misure proposte nel PAL3 non vi sarebbe stata la diminuzione auspicata. Ora, nell'allestimento del PAL5 si constata che gli spostamenti con il TIM sono cresciuti fino all'82%[1]. Ovviamente siamo stati facili profeti, ma non ce ne rallegriamo. Ci stupisce però che invece di prendere atto del fallimento, di analizzarne le cause e di proporre i dovuti correttivi, si prosegua fissando obiettivi sempre più alti, senza attuare le misure che permetterebbero di raggiungerli.
E le misure da attuare sono le stesse già contenute nel PVP (2012) e nell'accordo siglato con la nostra associazione e con il WWF (2001), che ci avevano portato a ritirare il ricorso contro la galleria Vedeggio-Cassarate. Provvedimenti che costano poco o niente e sono relegati in ultima posizione nel presente rapporto. D'altra parte, nel rapporto si ammette che pure la Confederazione ha criticato il PAL3 perché "ritiene che siano eccessivamente limitate le misure per contenere il traffico"[2], ma il minimo che si possa dire è che le critiche non vengono prese sul serio degli estensori del PAL5. Ora, è noto che la Confederazione finanzia i programmi in base alla loro capacità di raggiungere gli obiettivi auspicati (e la modifica della distribuzione modale degli spostamenti è un obiettivo maggiore) e alla loro efficacia/economicità. Appare perlomeno temerario ambire ad un elevato livello di finanziamento da parte di Berna agendo in questo modo.

3- Il **PDCom (piano direttore comunale Lugano)** viene menzionato come prima misura virtuosa in atto, al capitolo "insediamenti"[3]. Ci è grata l'occasione per dire la nostra su questo strumento, che tra l'altro a tutt'oggi non è stato discusso, quindi tanto meno adottato dal Consiglio comunale. L'operazione viene descritta come una pianificazione partecipata; in effetti il progetto redatto dal *team* dell'architetta Viganò è stato presentato in diverse serate pubbliche, durante le quali è stato chiesto ai portatori di interesse, fra cui le associazioni come la nostra, di prendere posizione assicurando che ad ogni commento inviato sarebbe stata data una risposta. In realtà, niente di più falso: la nostra associazione (ma anche altre), dopo aver inviato le proprie osservazioni e aver sollecitato a più riprese una risposta (o un incontro) non ne ha ricevuta nessuna, cosa che ci ha profondamente delusi e ci ha fatto dubitare della correttezza e dell'affidabilità con cui è stata condotta la "pianificazione". Le critiche espresse dall'ATA al progetto preliminare PDCom messo in consultazione nel 2021 sono allegate al presente documento.

3- Gli **scenari di previsione adottati dal PAL5** fanno stato di un ulteriore incremento del TIM (del 10% entro il 2040[4]): essi appaiono del tutto irrealistici, già solo considerando che – secondo i dati contenuti nel presente rapporto – negli ultimi 8-10 anni si sta assistendo ad una stagnazione, o diminuzione [5] .
Ma ci sono altri motivi che fanno prevedere una diminuzione e non un aumento del traffico nei prossimi decenni: dalla diffusione del telelavoro, all'invecchiamento della popolazione, all'affacciarsi di una nuova generazione per la quale l'automobile non è più lo *status simbol* di un'epoca passata e naturalmente anche all'aumento della *performance* del trasporto pubblico. Invece di cercare di rafforzare i *trend* positivi che

[1] PAL5, Rapporto esplicativo del 7 agosto 2024, p. 26.
[2] PAL5, Rapporto esplicativo del 7 agosto 2024, p. 15
[3] PAL5, Schede delle misure, p.7
[4] PAL5, Rapporto esplicativo, p.86
[5] Idem, p.66

possono portare ad una riduzione, il PAL5 dà acriticamente per scontato un continuo aumento del traffico, che non è auspicabile e nemmeno è sostenuto da previsioni credibili. Senza contare che, come già detto, essendo lo spazio limitato, anche la mobilità è un bene limitato che non può aumentare in eterno, specialmente se si vuole dare una buona qualità di vita ai cittadini.

Singoli punti

1. Misure per la riduzione del traffico nel Polo urbano

Sono misure atte a trasferire la mobilità dal Trasporto individuale motorizzato al Trasporto pubblico e alla mobilità "dolce", riassunte nello specchietto qui sotto [GT 5.1].

Categoria	Promuovere l'utilizzo del TP	Limitare l'utilizzo del veicolo privato
Offerta di trasporto	• Aumentare la velocità commerciale e l'affidabilità (corsie preferenziali, priorità ai nodi ecc.) • Offrire più collegamenti diretti • Aumentare la frequenza delle corse • Ampliare, potenziare la rete TP • Aumentare il comfort (veicoli, posti seduti ecc.) • Diminuire il costo di titoli di trasporto	• Aumentare le tariffe dei posteggi • Diminuire l'offerta di posteggi • Limitare la priorità rispetto agli altri utenti • Ridurre le velocità di cartello
Predisposizione individuale	• Promuovere il cambiamento di abitudini in funzione dell'utilizzo del TP per i vari motivi di spostamento • Prevedere periodi di prova dell'uso TP • Curare, migliorare e promuovere l'immagine del TP • Combinare biglietti per eventi con titolo di trasporto	• Adottare provvedimenti per promuovere economie domestiche senz'auto • Informare attivamente su colonne
Sviluppo territoriale	• Densificare, prevedere importanti generatori di traffico attorno alle fermate del TP • Creare accessi pedonali diretti e attrattivi alle fermate • Aumentare la qualità delle zone d'attesa, attrezzarle con servizi • Limitare l'accesso ad alcune aree al solo TP	• Ridurre lo spazio riservato a strade e parcheggi • Adeguare le normative riguardanti l'obbligo di posteggi per abitazioni • Evitare l'insediamento di generatori di traffico non collegati in modo ottimale al TP dall'inizio • Creare zone a traffico limitato

6

Si tratta perlopiù di misure già presenti nel Piano della Viabilità del Polo e che **avrebbero dovuto essere realizzate da decenni. Sono invece indicate in modo generico e la loro attuazione fissata a un orizzonte lontano** (priorità B). Eppure, a differenza di molto di ciò che è contenuto nel PAL5, il loro costo è perlopiù nullo o irrisorio. Oltretutto, in tutti questi anni in cui le misure già decise sono state lettera morta si è contribuito a peggiorare la situazione, per esempio con un obbligo di costruzione di posteggi nelle nuove abitazioni sovradimensionato (vedi le norme di attuazione dei Piani regolatori). E ancora recentemente l'ATA ha dovuto presentare due Opposizioni ad altrettanti progetti edilizi/pianificatori, motivate essenzialmente dal fatto che nella zona di Cornaredo si prevedono troppi posteggi, pianificando una mobilità tutta incentrata sul TIM.

In questo ambito, un discorso specifico va fatto per i **posteggi gratuiti**: fra il 2018 e il 2024 nella zona più centrale dell'agglomerato sono addirittura aumentati, situandosi attorno al 36% nella sezione di Lugano e al

[6] Schede delle misure, p.167

53% nei Comuni- nucleo dell'agglomerato[7]. Si tratta essenzialmente di posteggi "zona blu" che si insinuano fino a zone centralissime e che di fatto rappresentano un incentivo a recarsi in centro con l'automobile. Inoltre, quel poco di politica dello stazionamento (posteggi pubblici) che dovrebbe contribuire a limitare l'uso dell'automobile è ancora tutta incentrata sullo scoraggiare soltanto i lavoratori pendolari, mentre questi rappresentano meno di un quarto degli spostamenti effettivi. Se è vero che i posteggi gratuiti per un tempo limitato (zone blu) non sono attrattivi per chi si reca in città durante l'intera giornata, essi lo sono per chi vi si reca per un breve impegno o una breve commissione. Paradossalmente, un posteggio a durata limitata attira molto più traffico rispetto a un posteggio di lunga durata in cui si lascia l'automobile tutto il giorno. Occorre quindi praticare una politica che scoraggi anche i posteggi di breve durata.

I **posteggi di interscambio situati lungo la linea ferroviaria** (stazioni TILO e FLP) rispondono al loro scopo e, pur ritenendo corretta la strategia di dimensionarli in modo da offrire la possibilità dell'interscambio il più vicino possibile all'origine del viaggio, un potenziamento laddove è necessario è visto da noi positivamente. Come si vedrebbe positivamente una collaborazione con l'Italia per la mobilità transfrontaliera. Tutt'altro discorso va invece fatto per i due **posteggi di interscambio "filtro" di Resega e Fornaci** (400 posti cadauno), che risultano gravemente sottoutilizzati e, specialmente per il posteggio "Fornaci", con un grado di occupazione calato rispetto a una decina di anni fa. In un'intervista al Corriere del Ticino del 13.7.2023[8], il municipale di Lugano e presidente della CRTL F. Lombardi si rammaricava di questa sottooccupazione (che è quantificata in quell'articolo a rispettivamente il 36% e il 19%) e supponeva che una causa avrebbe potuto essere l'utilizzazione dei posteggi residenziali fatta dai pendolari. Noi crediamo che questa possa effettivamente essere una delle cause, unita alla sovrabbondante offerta di posteggi gratuiti o a basso costo nel centro cittadino. Le tariffe applicate, infatti, fanno sì che sia più conveniente andare in centro con l'automobile anziché posteggiare nei P&R e prendere il bus. La congestione a cui non sfuggono i mezzi pubblici potrebbe essere un'ulteriore causa.

Lo stesso discorso vale per gli **autosili cittadini**, pubblici e privati aperti al pubblico, anch'essi sottoutilizzati. Per questa ragione, **siamo assolutamente contrari alla costruzione di nuovi autosili pubblici in città,** purtroppo ancora pianificati, che sia al Campo Marzio, a Paradiso, a Piazza Molino Nuovo e ovunque se ne stanno progettando.

2. Rete TramTreno prima tappa

Auspichiamo che si possa iniziare al più presto la costruzione della prima tappa della rete TramTreno e per questa ragione abbiamo perfino rinunciato a ricorrere contro il posizionamento del nodo di Cavezzolo, per noi non ottimale. Ci opponiamo invece fermamente allo **smantellamento della linea di collina della FLP**, che è un prezioso collegamento per i comuni attraversati, una fondamentale linea per l'accesso alla stazione di Lugano che vedrà un forte aumento dei passeggeri (già in corso), ed infine una necessaria ridondanza in caso di incidente nella galleria. A fronte di ingenti finanziamenti per la seconda tappa del TramTreno, proprio non è saggio smantellarlo in Collina: occorre piuttosto promuoverne l'uso con accorte misure da attuare nei comuni attraversati.
Oltre a ciò, **auspichiamo che si studi la possibilità di sfruttare il cunicolo di sicurezza della galleria Bioggio – Lugano per realizzare una pista ciclabile**.

[7] Grafico a p.74 del Rapporto esplicativo.
[8] G. Gasperi, *Lugano. Se i park and ride sono lande desolate. Percentuali di occupazione "deludenti" per i posteggi che devono filtrare il traffico diretto in città. Maglia nera al parcheggio "Resega" (19%),* in Corriere del Ticino, 13.7.2023.

3. Rete TramTreno seconda tappa

L'ATA è favorevole alla continuazione del Tram da Lugano centro (prima tappa) a Cornaredo[9]: la considera un utile prolungamento dall'opera che, toccando quartieri molto densamente popolati, può portare molti passeggeri sulla linea.

Il presente progetto, però, suscita qualche perplessità. Innanzitutto il fatto che si prevedano due linee di tram parallele, (via Trevano; via Ceresio) a meno di un chilometro[10] di distanza l'una dall'altra ci fa riflettere. Non sarebbe meglio una linea in mezzo (via Ciani, sponda destra del fiume Cassarate), in grado di raccogliere gli utenti da entrambi i lati? Certo, se si pensasse che gli abitanti dell'agglomerato nei prossimi due decenni passeranno ad utilizzare prioritariamente il trasporto pubblico, allora una rete super-fitta si giustificherebbe. Però non è certo con l'impostazione del PAL5 che si potrà arrivare ad una società con poche automobili!!! D'altra parte, da quanto si evince dalla documentazione presentata, la seconda tappa del tram (che in realtà verrebbe a sua volta realizzata in due tappe, l'ultima in tempi lontani) corre praticamente ovunque sulla strada, insieme al traffico individuale motorizzato: noi invece crediamo che la condivisione con il TIM debba essere l'eccezione, non la regola. Questo si può fare diminuendo la quota di TIM nella distribuzione modale degli spostamenti.

In sintesi, ribadiamo l'invito – già formulato in occasione del PAL3 - a studiare la possibilità di far passare il tram lungo il Cassarate (forse lo studio è stato fatto e dimostra effettivamente che il tracciato lungo via Trevano è più conveniente, ma un tale studio non è mai stato reso pubblico). E, specialmente, invitiamo la CRTL e il Consiglio di Stato a mettere **da subito** in atto tutte le misure atte a modificare la distribuzione modale degli spostamenti, in modo da ricavare lo spazio per far correre il tram su una linea a lui dedicata, così che esso rappresenti effettivamente un netto miglioramento rispetto all'attuale trasporto pubblico su gomma. Nel presente rapporto si paventa che "in caso di mancata risposta dell'utenza allo sforzo profuso con la riorganizzazione del trasporto pubblico nel 2021, vi è il rischio di registrare introiti non sufficienti a garantire il mantenimento dell'ottima qualità di servizio raggiunta"[11]: se questo vale per il servizio pubblico già esistente, a maggior ragione varrà per quello "a venire".

4. Agglobus, corsie dedicate ai bus

I bus nell'agglomerato già esistono e se si vuole fare una linea veloce da Cornaredo al Pian Scairolo la si può fare, senza nemmeno bisogno di inventarsi una nuova denominazione, qualunque cosa il termine significhi. Se significa un bus che viaggia su corsie dedicate, naturalmente lo approviamo. Secondo quanto scritto nella documentazione, l'"agglobus", che sarebbe una "linea di autobus ad alto livello di servizio", dovrebbe anticipare la realizzazione del tram (2a tappa). Questa misura, con la medesima denominazione e giustificazione, è già stata presentata con il PAL3 e già allora ci siamo detti "bene, che lo facciano (purché non sia un modo per non realizzare il tram)". Ma non è stato fatto e ora viene riproposto con avvio della realizzazione nel 2031. Dato che l'inizio dei lavori per il TramTreno (seconda tappa) è previsto nel 2035 ci si può legittimamente porre qualche domanda sul senso di tale misura. Non abbiamo nulla in contrario al tracciato verso e sul Pian Scairolo, e nemmeno su via Ceresio a Pregassona (sponda sinistra del fiume), che però sono previsti in tempi ancora più lontani.

[9] La prima di due pubblicazioni ATA sulla la reintroduzione del tram a Lugano, da Cornaredo al centro (nello studio si prevedeva di raggiungere anche il pian Scairolo) risale al 1993!
[10] Soli 600 metri nel punto più vicino.
[11] Rapporto esplicativo, p.109.

Ad ogni modo riteniamo che aumentare le corsie dedicate ai bus in tutto l'agglomerato, specialmente nei punti critici dove essi rimangono intrappolati nel traffico, sia più che mai necessario, perché la situazione attuale non è più gestibile.

5. Circonvallazione Agno-Bioggio

Non si parla (più) della circonvallazione Agno-Bioggio, ma è chiaro che questo progetto è "l'elefante nella stanza". Infatti, malgrado la Confederazione l'abbia "bocciato" già quando è stato presentato col PAL2, e malgrado l'ultima variante sia stata giudicata irrealizzabile da parte del Dipartimento del territorio nel dicembre 2023, perché i costi erano lievitati fino all'astronomica cifra di mezzo miliardo di franchi, le autorità cantonali e la maggior parte di quelle comunali non sembrano proprio averci rinunciato.
Il PAL5 avrebbe potuto e dovuto essere l'occasione per ripartire da zero, cioè dalle giuste critiche della Confederazione, presentando un progetto che risolvesse – anche con limitati interventi stradali - i problemi più gravi, quali l'aggiramento del nucleo di Agno e la soppressione dei passaggi a livello, ma non aumentasse la capacità complessiva dedicata al traffico veicolare, criterio richiesto dalla Confederazione per non far concorrenza al TramTreno, generosamente finanziato da Berna.

6. Viabilità Basso Malcantone

È la misura più costosa: 280 milioni di franchi, messa in priorità C. Non crediamo che sia opportuno risolvere il problema del traffico con due gallerie e il progetto non ci pare nemmeno finanziabile (e nemmeno co-finanziabile da parte della Confederazione).

7. Mobilità ciclabile

In merito alla mobilità ciclabile federale, cantonale e regionale il rapporto ammette che "per quanto concerne l'infrastrutturazione della rete, sono attualmente poche le infrastrutture adatte all'uso della bicicletta in maniera sicura e confortevole". L'ATA vede di buon occhio e auspica un miglioramento dell'infrastruttura (confidando anche nell'attuazione della nuova legge federale), eccetto laddove la pista ciclabile è pianificata in luoghi inadatti in sostituzione di infrastrutture ben più utili: **no quindi alla trasformazione in ciclopista della linea FLP di collina**. **Sì invece a una pista ciclabile diretta nel cunicolo di sicurezza della galleria Bioggio-Lugano, come scritto in precedenza.**
Approviamo la **pista ciclabile Paradiso-Melide [ML4.6]** (la più impegnativa fra le tratte proposte), ma dato che, pure essendo in priorità A, l'avvio della realizzazione è previsto solo per il 2031, proponiamo di imporre subito il limite di 30 km orari sulla strada cantonale in modo da offrire più sicurezza ai ciclisti: per lo scorrimento veloce c'è sempre l'autostrada.
La **Mobilità lenta Riva Paradiso [ML 4.12]** ci pare un esempio virtuoso, in quanto si tolgono dei posteggi per far posto a una pista ciclabile: ciò che vorremmo vedere anche altrove!

ATA Associazione traffico e ambiente
Sezione della Svizzera italiana
P. Indipendenza 6, 6500 Bellinzona
info@ata-ti.ch, www.ata.ch

Via Colombera a Caslano

Per quel che riguarda la **rete ciclabile pedonale Basso Malcantone e Valle della Tresa [ML 4.7 e ML 4.9]**, ci si chiede come mai questi progetti che erano già presenti nei precedenti PAL siano ancora fermi. Da Ponte Tresa verso Agno la strada è attualmente percorsa da parecchie bici che vanno verso Agno, che usano spesso il marciapiede nelle due direzioni, perché la strada è stretta, creando conflitti con i pedoni. Vedasi lo striscione con scritto "STOP ALLE BICICLETTE SUL MARCIAPIEDE". La foto mostra la strada fra Caslano e Tresa, unico pezzo mancante della ciclopista da Agno.

Questi percorsi non sono più utilizzati soltanto per il turismo e lo svago, ma - anche grazie alla diffusione della bici elettrica - possono diventare alternativi all'automobile, contribuendo a sgravare le strade più trafficate.

Ma occorre anche prevedere percorsi comodi e sicuri per gli spostamenti quotidiani nelle zone più densamente popolate, in modo che si possa modificare la ripartizione modale in favore della bicicletta. E proprio per quel che riguarda la **mobilità urbana a Lugano**, abbiamo delle importanti critiche da esprimere. Innanzitutto, nel presente rapporto la rete ciclabile esistente è valutata in modo superficialmente positivo: vi si legge infatti che uno dei punti di forza sarebbe proprio una rete di percorsi ciclabili urbani sufficientemente densa.[12] La realizzazione dei percorsi ciclabili a Lugano ha una storia che non è inutile ricordare e che riassumiamo qui per sommi capi: una rete fitta, continua e sicura di percorsi ciclabili è prevista fin dal 1994 (PTL) ed era una delle misure fiancheggiatrici della galleria Vedeggio-Cassarate, pattuite con ATA nel 2001 e non realizzate. Nel dicembre 2011 la nostra associazione (insieme a molti altri) ha presentato alla cancelleria di Lugano un'iniziativa, corredata da 3625 firme valide, che chiedeva di realizzare quanto già previsto nel 1994. Nel 2013 il Consiglio comunale ha accolto l'iniziativa, che fissava come termine ultimo per la realizzazione il 2015. In seguito, e fuori tempo massimo, il Municipio ha commissionato uno studio che è stato consegnato nel 2017[13]. Ma nemmeno i percorsi contenuti in tale studio sono stati realizzati. Negli ultimi anni la faccenda si sta sempre più tramutando in una farsa: invece di costruire i percorsi ciclabili, il Municipio si spende (e spende i denari dei contribuenti) per convincere la popolazione che la rete di percorsi ciclabili esiste. L'ultimo atto di questa commedia è stato l'invio a tutti i fuochi di una fantasiosa e fantomatica "Mappa dei percorsi ciclabili" dove percorsi inesistenti sulla strada sono invece presenti sulla mappa.[14]

[12] Rapporto esplicativo, p.111
[13] Citec Ingénieurs Conseils SA (comune di Lugano), *Piano comunale dei percorsi ciclabili,* Ginevra 2017, visionabile qui: https://www.lugano.ch/la-mia-citta/progetti-e-campagne/progetti/pista-ciclabile/
[14] https://www.lugano.ch/news/20230913-mappa-percorsi-ciclabili/

L'immagine a lato ritrae una situazione emblematica. Ci troviamo in zona centralissima a due passi dal lago. La strada è a due sensi di marcia per le automobili, da una parte e dall'altra c'è una fila di posteggi e il marciapiede (stretto).
Un pittogramma per terra (in primo piano, sbiadito) indica che siamo su una "pista ciclabile".
Qui dovrebbe effettivamente passare una pista ciclabile, sia secondo il Piano comunale dei percorsi ciclabili (2017) che secondo la mappa delle piste ciclabili del 2023 (che lo designa come "percorso attrezzato e segnalato"). Non serve spendere troppe parole per dire una cosa ovvia: questa non è una pista ciclabile! Fare qui una vera pista ciclabile sarebbe invero molto facile: basterebbe un po' di vernice gialla per disegnarla al suolo al posto dei posteggi (nella zona ve ne sono comunque in abbondanza e questi posteggi sono degli autentici attrattori di traffico).

via delle Scuole a Lugano Cassarate

Via Bagutti Lugano Molino Nuovo

Questa seconda immagine ritrae invece via Bagutti a Molino Nuovo. È una strada di accesso in zona centrale e densamente popolata, dove il limite di velocità è fissato a 50 km orari (cosa discutibile di per sé).
Oltre alle due corsie per le automobili vi sono i soliti marciapiedi troppo stretti. Qui le autorità dovrebbero vivamente sconsigliare il transito in bicicletta, invece, nella citata mappa dei percorsi ciclabili comunali si designa proprio questo tratto di strada come "collegamento segnalato". La segnaletica (nuova di zecca) invita infatti i ciclisti a percorrere questa strada. Per fortuna né l'Ospedale Civico né l'Italiano sono molto distanti … C'è solo da sperare che l'ambulanza non resti bloccata nel traffico.
Questi due esempi non sono affatto un'eccezione ma sono rappresentativi della maniera in cui la città affronta il tema delle piste ciclabili (si potrebbero produrre centinaia di foto come queste). Chissà se la Confederazione cadrà nella trappola comunicativa? Noi non lo crediamo.

ATA Associazione traffico e ambiente
Sezione della Svizzera italiana
P. Indipendenza 6, 6500 Bellinzona
info@ata-ti.ch, www.ata.ch

8. Mobilità pedonale

> Nel polo urbano di Lugano gli spostamenti a piedi sono vantaggiosi ed è presente un'ampia zona pedonale. Lugano risulta essere una città dove tutti i principali punti di interesse sono facilmente raggiungibili entro tempi assai contenuti. Da questo punto di vista la mobilità pedonale quotidiana, anche per spostamenti sistematici, è favorevole.[15]

Anche se in merito all'ampia zona pedonale non concordiamo, condividiamo la frase citata. Però non si può proprio dire che nel polo urbano la vita per i pedoni sia facile: i marciapiedi stretti, i semafori con tempo di attesa troppo lungo e di attraversamento troppo breve, e la non permeabilità delle singole proprietà fondiarie ci paiono essere i problemi più rilevanti, di cui si tiene troppo poco conto. Il piano comunale dei percorsi pedonali è senz'altro una buona cosa, a patto che venga applicato. E la prima misura da adottare è certamente la soppressione dei sovrabbondanti posteggi in superficie, che impediscono la creazione o l'allargamento dei marciapiedi.

Via Canonica, Lugano centro

La situazione illustrata a lato è significativa, non solo per il marciapiede ultrasottile in pieno centro, ma anche perché è adiacente ad una scuola. Eppure lo spazio per allargare il marciapiede ci sarebbe: basterebbe sopprimere i posteggi blu situati a destra nell'immagine. Utilizzati dai pendolari della sosta breve, attraggono inutilmente traffico individuale motorizzato.

[15] Rapporto esplicativo, p.57

Conclusione

Il PAL5 ripete molti degli errori già commessi nei precedenti Programmi d'agglomerato e non cambia impostazione, malgrado le critiche espresse dalla Confederazione. A fronte di una descrizione della realtà in parte contraddittoria e non sufficientemente sostanziata dai fatti, propone interventi per un miliardo di franchi (senza includere la circonvallazione Agno-Bioggio di cui non v'è traccia nel documento: un'occasione persa!), senza che vi sia una reale e ragionata gerarchizzazione degli interventi, in base alla loro necessità ed efficacia. Molte misure proposte avrebbero dovuto essere realizzate da tempo, e manca un'analisi delle ragioni del ritardo, analisi utile anche a una necessaria revisione degli obiettivi, finalizzata a farli meglio aderire alla realtà.

Secondo l'ATA le prime misure da mettere in atto sono quelle – già contenute nel primo programma d'agglomerato - volte a limitare l'uso del TIM, segnatamente aumentando le corsie per i bus e promuovendo il trasporto pubblico, sopprimendo i sovrabbondanti posteggi in superficie nella zona centrale, creando dei veri percorsi pedonali e ciclabili, eccetera. Misure che costano poco e che sono rapidamente realizzabili. Tanto più che solo partendo da esse, altri provvedimenti potranno sviluppare appieno la loro efficacia.

Vi ringraziamo già sin d'ora per la lettura delle nostre osservazioni e per l'attenzione che dedicherete alle nostre considerazioni. Restiamo volentieri a disposizione per ulteriori chiarimenti e, nell'attesa di un vostro riscontro, vi salutiamo cordialmente.

Per l'ATA Associazione traffico e ambiente

Bruno Storni
Presidente ATA Svizzera italiana

Fabio Bossi
Responsabile regionale ATA Svizzera italiana

Allegato: *PDcom Lugano – Osservazioni ATA-SI*, 30.5.2022

C.p.c.: Dipartimento del territorio, Piazza governo 7, 6501 Bellinzona

ATA Associazione traffico e ambiente
Sezione della Svizzera italiana
P. Indipendenza 6, 6500 Bellinzona
info@ata-ti.ch, www.ata.ch