

LUGANO

Ciclopedonale al Tassino Pro Velo e Ata si oppongono

‘È poco pratica, pensata per turisti non per pendolari’

di Dino Stevanovic

«È un progetto improponibile». Per questo, Pro Velo Ticino e l'Associazione traffico e ambiente (Ata) hanno deciso di presentare formale opposizione alla domanda edilizia per la costruzione di poco più di 200 metri di pista ciclopedonale in uno dei più noti e apprezzati polmoni verdi di Lugano, il parco Tassino. Come ci spiega il presidente di Pro Velo Ticino **Marco Vitali**, le questioni contestate sono in particolare tre: la praticità del tragitto scelto dalla Divisione spazi urbani (Dsu) della Città, le ripercussioni sull'utenza del parco e il mancato coinvolgimento delle associazioni di categoria nella progettazione.

Da via Tassino a via Basilea in bici, ma col dislivello

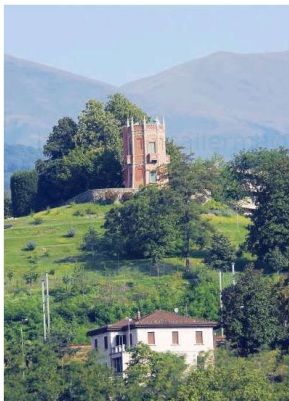
Andiamo con ordine. Il progetto in questione intende collegare di fatto le vie Basilea e Tassino dotando il parco di un percorso ciclopedonale, che verrebbe recintato e ai cui estremi verrebbero posati dei cancelli di accesso, in quanto il parco di notte viene chiuso mentre il percorso resterebbe sempre accessibile. La pista, preannunciata dalle modine che campeggiano in questi giorni nella zona e dal costo stimato in circa 350'000 franchi, rientra - nelle intenzioni dell'ente pubblico - nella rete dedicata alla mobilità dolce della città alta, in particolare del comparto della Stazione Ffs. Nello specifico: partendo da sud, si dovrebbe superare l'area per i camper nella valle del Tassino, fare il primo tornante che sale lungo l'omonima via e all'altezza del secondo tornante immergersi nel parco. Lì si congiungerebbe con un sentiero pedonale esistente e poi ci sarebbe una discesa: i due percorsi si riseparerebbero, e quello progettato costeggerebbe la ferrovia fino a via Basilea.

‘Ci si metterebbe il doppio rispetto a via Maraini’

«Ma noi lo riteniamo un percorso ciclabile improponibile - valuta Vitali -, fa fare il doppio della strada rispetto a via Maraini e oltretutto con un dislivello non indifferente. Che attrattiva ha per i ciclisti pendolari? È pensato solamente per i turisti». Il presidente spiega che lo scopo dell'opposizione, allo stato attuale e in particolare modo per Pro Velo, è soprattutto esplorativo: «Vogliamo capire perché non è stata fatta una scelta diversa, più funzionale e adatta alle bici. Hanno progettato un percorso che di fatto è lungo». Un'alternativa ci sarebbe stata: «Avremmo preferito un tragitto integralmente o quasi accanto alla ferrovia. Si potrebbe partire dal parcheggio immediatamente accanto al ponte della ferrovia, poco sopra la via Maraini. Spianando un po' il terreno, le pendenze non sarebbero state eccessive e si sarebbe potuto creare un percorso che sale dolcemente nel parco. Così da evitare anche il tornante che sale subito dopo l'area camper».

‘Ci dispiace non essere stati consultati’

A motivare l'Ata, spiega Vitali, oltre al tragitto stesso scelto, sarebbe poi in particolar modo il



La Torre Enderlin che domina il parco

TI-PRESS

fatto che il nuovo percorso sarebbe recintato: un'edificazione ritenuta eccessivamente invasiva nel parco, che ne ridurrebbe la fruibilità. «Ci dispiace soprattutto il fatto di non essere stati consultati - contesta inoltre il presidente del sodalizio ciclistico -. Ci hanno messi di fronte a cose già fatte». Un incontro con i rappresentanti della Città c'è stato, «ma era già stato tutto deciso. Ci hanno spiegato che la versione da noi preferita sarebbe più costosa. Ma non abbiamo visto progetti alternativi, studi che dicessero che effettivamente l'altra opzione sarebbe più onerosa. Ci piacerebbe quindi rivolgerci a un ingegnere che possa darci un parere esterno. Ma questa modalità è una costante. Lugano è l'unica delle grandi Città svizzere a non avere qualcuno che si occupi specificatamente di biciclette e questo è peccato, perché invece servirebbe».

Fronte finanziario: il tempo stringe

Oltre alle due associazioni, sembrerebbe che anche qualcuno del vicinato si sarebbe opposto al progetto, ma di questo non abbiamo conferma. E mentre Ata, stando alle parole del nostro interlocutore sembrerebbe più propensa a proseguire su questa via, Pro Velo deve ancora decidere cosa fare: «Dobbiamo valutare se mantenere l'opposizione o, a malincuore, accettare questo progetto per quello che è, ossia pur sempre meglio di niente». Anche perché a pesare c'è anche il fattore temporale. «Sembrirebbe che i tempi purtroppo sono molto stretti - osserva Vitali -, in quanto il progetto in questione fa parte del Programma di agglomerato del Luganese (Pal) 3. Se non venisse realizzato si perderebbero i finanziamenti già approvati per quest'opera e allora si dovrebbe aspettare il Pal 5».