

Viabilità problematica, l'Ata cala il settebello

L'associazione: meno posteggi, più piste per bici e pedoni

"Mantenere la 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), e infine una necessaria ridondanza in caso di panne nella galleria". Le autorità potrebbero inoltre "adattare il cunicolo di sicurezza della nuova galleria Bioggio-Centro di Lugano della Flp, per farvi passare una pista ciclabile, che permetterebbe di collegare direttamente il Piano del Vedeggio (Bioggio Manno) al Centro Città". Un progetto che "potrebbe essere integrato e finanziato dal Programma d'agglomerato (Pal)". Sono le prime due proposte (di sette) che l'Associazione traffico e ambiente, Sezione della Svizzera italiana (Ata), ha inviato alla Commissione regionale dei trasporti del Luganese (Crtl).

Nella sua presa di posizione, l'Ata si rammarica tuttavia che la Crtl, a differenza delle commissioni regionali dei trasporti di Locarno, Bellinzona e Mendrisio, si sia rifiutata di coinvolgerla nell'elaborazione del Programma d'agglomerato di quinta generazione (Pal5). All'associazione non possono bastare le spiegazioni fornite da Filippo Lombardi, presidente della Crtl e municipale di Lugano, che ha giustificato il mancato coinvolgimento, con i numerosi attori interessati alle questioni stradali e le procedure ben definite da seguire: "Per questo la nostra commissione non invita né privilegia nessuno in particolare. Non abbiamo pensato di fare un'eccezione per una singola associazione". L'Ata vuole peraltro far sapere e affermare alcuni principi, presentando alcune proposte che andrebbero tenute in considerazione, prioritariamente, nell'elaborare il documento.

Ripristinare le ciclabili tolte dopo il Covid

Per iniziare, l'associazione ribadisce la necessità di "mettere in opera tutte le misure per facilitare la circolazione di ciclisti e pedoni, incominciando con l'attuare l'iniziativa popolare lanciata dall'Ata nel 2011 e accettata dal Consiglio comunale di Lugano", comprese le misure presenti nel Piano della viabilità del Polo (Pvp), che chiede la realizzazione di "una rete fitta di percorsi ciclabili sicuri". In merito al tracciato nel Parco del Tassino, l'Ata ritiene che occorra "valutare la possibilità di far correre la corsia ciclabile lungo la ferrovia". Una soluzione, per incrementare le piste ciclabili e gli itinerari pedonali, continua l'associazione, è la soppressione dei "sovraffollati posteggi all'aperto (spesso in zona blu) al centro dell'agglomerato e ripristinare le corsie ciclabili 'provvisorie' tracciate dopo l'emergenza Covid e inspiegabilmente cancellate".

Le auto non passino dalla città

Le autorità devono, secondo l'Ata, "impedire l'attraversamento del centro di Lugano da parte del traffico individuale, coerentemente con la concezione alla base del Pvp. Il traffico di transito deve passare dall'autostrada". Bisogna poi, "aumentare le corsie dedicate ai bus, specialmente nei punti critici dove essi rimangono intrappolati nel traffico, per migliorarne l'attrattività. Per la tratta



Dobline in entrata

T-PRESS/ARCHIVO

Tram-Treno fino a Cornaredo, occorre "scegliere il tracciato lungo via Trevano e lungo il fiume Casarate". Ci vuole coerenza anche nel "gestire i posteggi di interscambio situati in periferia e per disincentivare lo stazionamento dei veicoli nelle zone centrali e ovunque i posteggi stessi sono di fatto degli attrattori di traffico. In particolare calibrare in modo restrittivo gli stalli legati alle abitazioni, tenendo conto delle nuove tendenze, meno incentrate sull'auto privata".

Troppo traffico individuale motorizzato

Insomma, l'Ata ritiene che nel Luganese il traffico individuale motorizzato, "favorito anche dall'eccessiva e disordinata offerta di posteggi, sia ancora privilegiato eccessivamente rispetto al trasporto pubblico (che per mancanza di corsie dedicate resta ancora spesso troppo lento e quindi poco attrattivo, nonostante il potenziamento di linee e corsie) e soprattutto rispetto alla mobilità lenta, con l'incomprensibile mancanza di percorsi ciclabili lineari diretti, continui e sicuri". Eppure, sottolinea l'associazione, già nel Pal3, "si affermava di voler portare il rapporto fra traffico individuale motorizzato e trasporto pubblico dal 9:1 misurato allora a un più ragionevole 7:1, da ridurre poi ulteriormente". Da qui, la richiesta di effettuare una seria analisi della situazione e dei motivi per i quali non si è raggiunto l'obiettivo. Sì, perché, aggiunge l'Ata, "la crescita dell'uso del trasporto pubblico non ha ridotto in modo equivalente il trasporto individuale motorizzato e perché le misure previste nel Pvp, poi ribadite nei Pal2 e 3, non sono state attuate. La stesura del Pal5 non può partire senza queste premesse. Dato che la Confederazione finanzia i programmi che raggiungono gli obiettivi di sostenibilità con più efficacia, questa scarsa coerenza si ripercuote negativamente anche sul finanziamento dei progetti".