

Spett.  
Commissione regionale dei trasporti del Luganese  
6904 Lugano  
segretariato@crtl.ch

Bellinzona, 13 settembre 2023

Gentili signore e signori,

L'Associazione Traffico e Ambiente della Svizzera Italiana (ATA) si rammarica del fatto che la Commissione regionale dei trasporti del Luganese, a differenza di quelle di Locarno, Bellinzona e Mendrisio, si sia rifiutata di coinvolgerla nell'elaborazione del Programma d'agglomerato di quinta generazione (PAL5).

Nondimeno, ATA ci tiene a affermare alcuni principi e a presentare alcune proposte da tenere prioritariamente in considerazione nell'elaborare il documento. Si tratta perlopiù di temi che ATA ha già sollevato in diverse occasioni, accompagnandoli da argomentazioni approfondite e in alcuni casi da specifiche pubblicazioni. La lista non pretende e non può essere esaustiva.

- 1. 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), ed infine una necessaria ridondanza in caso di panne nella galleria.
- 2. Cunicolo di sicurezza Tram-treno ciclabile**  
Adattare il cunicolo di sicurezza della nuova galleria Bioggio-Centro di Lugano della FLP per farvi passare una pista ciclabile, che permettere di collegare direttamente il Piano del Vedeggio (Bioggio Manno) al Centro Città. Il progetto potrebbe benissimo essere integrato e finanziato dal Programma d'Agglomerato.
- 3. Mettere in opera tutte le misure atte a 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 (comprendente misure già presenti nel PVP – Piano della viabilità del Polo, che è stato una sorta di programma d'agglomerato di PRIMA (!) generazione) che chiede la realizzazione di "una rete fitta di percorsi ciclabili sicuri". Per quel che riguarda il tracciato nel Parco del Tassino, valutare la possibilità di far correre la corsia ciclabile lungo la ferrovia.  
Per realizzare percorsi ciclabili e pedonali è indispensabile sopprimere i sovrabbondanti posteggi all'aperto nella zona centrale dell'agglomerato e naturalmente ripristinare le corsie ciclabili "provvisorie" tracciate in seguito all'emergenza Covid e inspiegabilmente cancellate.

- 4. Impedire l'attraversamento del centro di Lugano da parte del traffico individuale motorizzato**, coerentemente con la concezione che stava alla base del già menzionato PVP. Il traffico di transito deve passare dall'autostrada.
- 5. Aumentare le corsie dedicate ai bus**, specialmente nei punti critici dove essi rimangono intrappolati nel traffico, al fine di migliorarne l'attrattività.
- 6. Prevedere la realizzazione della tratta Tram-treno fino a Cornaredo**, scegliendo il tracciato (su via Trevano o lungo il fiume Cassarate) con maggiori potenzialità.
- 7. Gestire con coerenza i posteggi di interscambio situati in periferia e 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'automobile privata, e dell'allacciamento al trasporto pubblico. E, come scritto al punto 3, sopprimere molti dei sovrabbondanti posteggi, spesso in "zona blu", situati lungo le strade.

In conclusione, ATA ritiene che nell'agglomerato luganese il traffico individuale motorizzato, favorito anche dall'eccessiva e disordinata offerta di posteggi, sia ancora privilegiato in maniera eccessiva rispetto al trasporto pubblico (che a causa della mancanza di corsie dedicate resta ancora spesso troppo lento e quindi poco attrattivo, nonostante il potenziamento di linee e corse) e soprattutto rispetto alla mobilità lenta, con l'incomprensibile mancanza di percorsi ciclabili lineari diretti, continui e sicuri.

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. La stesura del PAL 5 non può non partire da una seria analisi della situazione e del perché non si è raggiunto l'obiettivo stabilito (pare proprio che all'aumento dell'uso del trasporto pubblico non sia corrisposta una equivalente diminuzione del trasporto individuale motorizzato; solo uno studio approfondito e trasparente potrà chiarire le dinamiche in atto). Il fatto è che importanti misure previste già nel PVP, poi ribadite nei PAL 2 e 3 non sono state attuate.

Dato che la Confederazione finanzia in particolare i programmi che raggiungono gli obiettivi di sostenibilità con più efficacia, questa scarsa coerenza si ripercuote negativamente anche sul finanziamento dei progetti.

Auspucando che queste nostre indicazioni vengano prese seriamente in considerazione e che una migliore e proficua collaborazione si possa instaurare con la nostra e con altre associazioni ambientaliste, ci è grata l'occasione per porgere ai membri della CRTL i più cordiali saluti.

Per il comitato ATA-SI, Chiara Lepori Abächerli, vicepresidente