

PDcom Lugano – Osservazioni ATA-SI

Con questo testo, l'Associazione Traffico e Ambiente della Svizzera Italiana (ATA) risponde all'invito di della Città di Lugano ad inoltrare osservazioni al progetto di Piano Direttore Comunale.

ATA ha elaborato le presenti osservazioni dopo aver letto il documento in forma *digitale Piano Direttore comunale della Nuova Lugano. Lugano 2050: una visione e una proposta di piano*, di Paola Viganò e al., Milano-Lugano 9.2021; l'allegato "Mobilità", pure in forma digitale; ed il documento cartaceo *Visione per il Piano Direttore della Nuova Lugano*, edito dalla città (9.2021). Questi tre documenti, se non diversamente specificato, verranno designati come PDcom.

La presente presa di posizione di ATA è focalizzata sul tema della mobilità, nel quale l'associazione è competente; non manca però qualche accenno ad altri aspetti, dato che – anche secondo la legge – la mobilità non può essere disgiunta dalla politica degli insediamenti e dalla politica territoriale in generale.

ATA ritiene che i documenti in oggetto siano troppo impostati sulla "visione" (d'altra parte è il loro titolo), a scapito della concretezza e della leggibilità delle proposte avanzate. Segnaliamo in particolare la mancanza di un inquadramento storico che renda conto sia delle discussioni e azioni politiche fin qui avvenute che delle disposizioni di legge applicate o non applicate, in diversi ambiti territorialmente rilevanti.

ATA auspica che nella seconda fase della pianificazione queste lacune possano essere colmate, in modo che Lugano possa diventare *davvero* una città resiliente, per il benessere di tutti i cittadini, e che possa raggiungere gli obiettivi che la Confederazione si è posta per rispettare l'Accordo di Parigi sul clima.

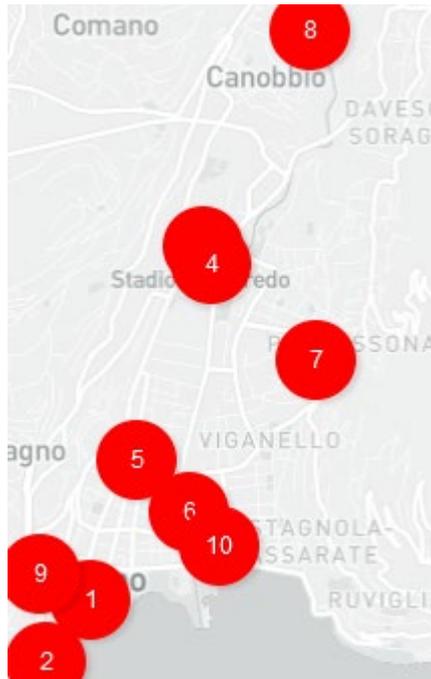
In generale:

a- sugli intendimenti del Municipio e sullo scopo del PDcom:

Sul sito della città dedicato al PDCom (<https://www.pdcomlugano.ch/lugano>) si legge quanto segue:

I progetti di Lugano

Il Piano direttore comunale è il progetto più importante di Lugano, sarà la base sulla quale sorgerà la città del futuro. Nel frattempo, tuttavia, la città non può fermarsi: molti sono i progetti in corso. Ecco una panoramica, non ancora completa.



La lista (“non completa”, vedi sopra) comprende:

1. Lungolago e centro città
2. Funicolare degli Angioli
3. Masseria di Cornaredo
4. Polo sportivo e degli Eventi
5. Comparto di Piazza Molino Nuovo
6. Area ex Macello
7. Parco Viarno
8. Centro sportivo al Maglio
9. Nuova stazione FFS
10. Polo turistico congressuale

ATA si chiede che senso abbia elaborare delle “visioni” se si dichiara a priori che tutto quanto è elencato sopra debba proseguire senza tenerne conto. ATA auspica pertanto che si preveda di modificare, adattare o stralciare quei progetti che palesemente non corrispondono alle indicazioni contenute nel PDcom, pena l’inutilità e la perdita di credibilità di tutta l’“operazione”.

In conclusione, lo scopo effettivo dell’ “operazione PDcom” non risulta sufficientemente chiaro.

b- osservazioni generali sull’impostazione del PDcom:

- **Ci si basa sul PAL3** senza tenere conto delle critiche ad esso formulate (non solo da parte delle associazioni ambientaliste, fra cui ATA, a cui la legge riconosce un importante ruolo in materia pianificatoria), ma anche dalla Confederazione.
- **Non si analizzano gli effetti delle misure già attuate**, come per esempio il potenziamento del Trasporto pubblico, né lo stato di effettivo raggiungimento degli obiettivi che già ora il Comune si è posto, come quello (PAL3) di modificare la distribuzione modale degli spostamenti limitando l’uso del trasporto individuale motorizzato, il Piano delle piste ciclabili, l’efficacia dei posteggi di interscambio, ecc. Manca un’analisi di quanto sia stato fatto e delle cause dei ritardi e delle mancate

attuazioni. In questo modo, cioè ponendo altri obiettivi senza valutare l'attuazione di quelli precedenti, non si può certo avanzare.

- **Alcune misure fondamentali sono espresse in maniera poco chiara**, adattabile ad ogni interpretazione. Per esempio, la decisiva e indispensabile riduzione dell'offerta di posteggi nelle zone centrali (che era uno degli elementi principali delle misure accompagnatorie – non attuate - alla galleria Vedeggio-Cassarate) è chiamata “politiche per la gestione della sosta privata nelle aree centrali” (p. es. p.36 del documento digitale). Sebbene il tema “gestione della sosta” sia ripreso nell'allegato “Mobilità” (pp.15-16), la trattazione risulta troppo generica, non si confronta con la realtà concreta e non assegna priorità (anche cosa si intenda per “zone centrali” non è chiaro). Siccome questa è una misura indispensabile per ottenere i risultati annunciati in termini di ripartizione modale, andrebbe formulata molto più concretamente.

c- critiche ad alcuni concetti che sembrano stare alla base della “visione”

- Non sembra esservi alcuna distinzione fra “centro” e “periferia”. Non si chiarisce qual è l'atteggiamento verso il fenomeno della **periurbanizzazione**, fenomeno attualmente in atto e che – dato che non pare credibile, per parecchi anni ancora, che gli spostamenti si svolgeranno senza un pesante impatto sul territorio e sul clima – secondo ATA occorre contrastare. Le cause di tale periurbanizzazione vanno, secondo ATA, ricercate da una parte nella fuga da una città considerata poco vivibile (perché molto inquinata) e dall'altra nell'impossibilità di trovare alloggi interessanti ed economicamente accessibili per le differenti fasce della classe media. Laddove si utilizza il termine “zone centrali” ne manca però una rigorosa definizione.
- Ci si limita al territorio comunale di Lugano, ma le dinamiche territoriali dell'**agglomerato** oltrepassano i confini politici.
- Non si tematizza la **questione sociale**, né si tiene conto delle conseguenze sociali delle scelte territoriali, contraddicendo così uno dei principi alla base del concetto di sviluppo sostenibile (che ha una componente economica, una sociale ed una ambientale). Non si affrontano le questioni legate alla democrazia dell'abitare, a quanto spazio sia giusto dedicare a zone “esclusive” e inaccessibili al pubblico (in stile “*gated community*”) e alle residenze secondarie. Nemmeno si affronta il tema dell'alloggio a prezzi accessibili e manca una riflessione sul pericolo della ghettizzazione.

- E da ultimo, ma non certo per importanza, manca una strategia per **ridurre le zone edificabili** sovradimensionate, come la legge federale impone.

Critiche puntuali:

a- Trasporto pubblico:

- Per quel che riguarda il trasporto pubblico (TP d'ora in avanti), la misura che viene presentata come di gran lunga la più importante è la creazione di "Linee forti del TP". ATA giudica l'offerta di trasporto pubblico a Lugano buona: essa è decisamente migliorata dal 2020, grazie anche al grande sforzo messo in opera dal Cantone. Non è l'offerta di TP ad essere carente, bensì le misure collaterali, quali la riduzione della sovrabbondante offerta di posteggi, in particolare nella zona centrale dell'agglomerato. D'altra parte alcune "linee forti" già ci sono e non si capisce in cosa quelle proposte costituirebbero un miglioramento; nemmeno la definizione "bus ad alto livello di servizio" (p.36 del documento digitale) aiuta a chiarire questo aspetto. È noto che l'inconveniente principale del bus è quello di rimanere intrappolato nel traffico (oltre al tempo necessario ad ogni fermata e ripartenza), quindi senza agire decisamente per inibire il traffico individuale motorizzato (TIM d'ora in avanti), difficilmente il livello di servizio del TP potrà migliorare.
- Semmai, ciò che farebbe fare un salto di qualità all'offerta di TP sarebbe la realizzazione della **linea di tram in città** (una proposta di ATA che risale al lontano 1993, inserita nel Piano direttore cantonale), perlomeno dal Centro a Cornaredo, ma il PDcom si rivela povero di informazioni sull'argomento, tanto che non è chiaro se ne auspichi la realizzazione. Già durante la procedura di consultazione sul PAL3, ATA aveva fatto notare che il tracciato lungo il Cassarate parrebbe più funzionale, rispetto a quello su via Trevano.
- Ma rimanendo in tema di tram, ATA deplora che il documento (a p.7 dell'allegato *Mobilità*) auspichi o accetti la soppressione della **Linea di collina del Tram-treno**. Le ragioni favorevoli al suo mantenimento – oggetto di un'opposizione da parte di ATA, STAN e Cittadini per il territorio - sono contenute in un documento di cui si allega il *link*.

b- Posteggi di interscambio

- Lo scopo dei posteggi di interscambio (P&R d'ora in avanti) dovrebbe essere quello di limitare l'ingresso del TIM alle zone centrali dell'agglomerato. Con il decisivo miglioramento del trasporto pubblico recentemente avvenuto, i P&R vanno pensati

(ripensati) in modo da intercettare gli spostamenti il più vicino possibile al loro luogo d'origine e devono essere focalizzati sui movimenti che provengono da zone che non si possono servire adeguatamente con il TP. Per funzionare, occorre ovviamente che nella zona centrale non siano offerti posteggi maggiormente attrattivi, in caso contrario gli utenti del TIM si recheranno direttamente fino alla loro destinazione. Il PDcom si prefigge di incrementare i posteggi di interscambio (con l'aggiunta di un migliaio di posti auto – p.10 dell'allegato Mobilità). ATA ritiene questo fatto **particolarmente dannoso**, per due ragioni principali. La prima è che molti fra i posteggi già ora designati come P&R (segnatamente quelli di Cornaredo) si trovano in una zona divenuta ormai centrale e c'è il forte rischio che si trasformino in semplici posteggi, che incoraggiano l'afflusso motorizzato verso quella destinazione. La seconda è che la zona centrale dell'agglomerato offre un gran numero di posteggi ad un costo basso (o addirittura nullo), fra autosili e posteggi pubblici, zone blu, autosili privati affittati al pubblico e posteggi che dovrebbero essere legati alle abitazioni ma sono affittati al pubblico. Inoltre, un'analisi del funzionamento e dell'occupazione dei P&R attuali, prima di prevederne un ampliamento, si impone. Da una semplice indagine svolta in data 29 aprile (che alleghiamo) risulta che l'occupazione attuale non supera $\frac{1}{4}$ della capacità. Del prospettato nuovo P&R di Campo Marzio (e Paradiso) diciamo nel punto seguente.

- A Campo Marzio (e a piazza Riscossa – p.10 dell'allegato Mobilità) e a Paradiso (p.5) si propone la creazione di nuovi P&R, in zone del tutto centrali: ciò corrisponde ad un controsenso. Recarsi fino a **Campo Marzio con il TIM significa recarsi nella zona centrale** e contraddice in modo evidente l'obiettivo di modificare la ripartizione modale degli spostamenti.

c- Posteggi in superficie

Come già detto e per le ragioni già esposte, la misura da presentare come la più importante e la prima da attuare è il forte ridimensionamento dei posteggi in superficie (salvaguardando ovviamente la possibilità di stazionamento per le persone diversamente abili).

d- Mobilità ciclabile

Anche per quel che riguarda la mobilità ciclabile, le proposte sono vaghe o carenti. Le proposte più concrete sembrano essere quelle di creare spazi all'interno dei vettori del TP per trasportare le biciclette.

Si dimentica che Lugano, per quanto riguarda la mobilità ciclistica, è la peggior città svizzera. Particolarmente critico è raggiungere in bici la stazione.

In sostanza il PDcom non spiega come intende realizzare una rete capillare di percorsi ciclabili e non analizza le ragioni per le quali l'iniziativa "Lugano in bici" del 2011, accettata dal Consiglio Comunale, il testo della quale alleghiamo, non sia stata attuata.

e- Ripartizione modale degli spostamenti: mobilità non sistematica

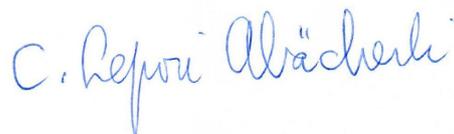
Sembra (p. 8+9 dell'allegato Mobilità- linee del desiderio) che ci si ponga l'obiettivo di trasferire sul trasporto pubblico o la mobilità dolce i soli movimenti sistematici (pendolari per lavoro o studio), mentre questi rappresentano solo il 30%, o meno, del totale. Una politica seria di ripartizione modale deve tener conto anche degli spostamenti non sistematici.

f- Aeroporto

L'argomento non è trattato in modo esplicito, ma a p. 27 della pubblicazione cartacea è indicato il collegamento Agno – Ginevra. Secondo ATA esso non si giustifica, né dal punto di vista dell'impatto ambientale (il viaggio in treno dura meno di cinque ore e per una tale durata l'aereo non è indicato) e nemmeno da quello economico (non essendoci sufficiente domanda, non vi è redditività). Gli aeroporti di riferimento per la "città globale" di Lugano sono ed è giusto che rimangano Malpensa e Kolten: entrambi ottimamente collegati con la ferrovia.

Vogliate gradire, gentili signore e signori, l'espressione dei nostri migliori saluti.

Associazione Traffico e Ambiente della Svizzera Italiana



Chiara Lepori Abaecherli (vicepresidente)

Allegati:

- 1- *Progetto tram-treno. Mantenere in esercizio la linea FLP di collina*, edito da ATA il 20.11.2019 è scaricabile al seguente link:
https://www.ata.ch/fileadmin/user_upload/20_politik/Ticino/Progetto__mantenere_in_esercizio_la_linea_di_collina_FLP.pdf
- 2- Breve indagine sull'occupazione dei posteggi di interscambio, 29.4.2022
- 3- Testo dell'iniziativa "Lugano a misura di bicicletta" del 23.12.2011

Breve indagine sull'occupazione dei posteggi a Lugano

I dati sono stati tratti da <https://www.lugano.ch/vivere-lugano/muoversi-lugano/posteggi.html>,
venerdì 29 aprile, ore 9.20:

Qui sotto sono indicati i posteggi non occupati:

Balestra - Centro

Liberi: 213

Bettydo - Centro

Liberi: 58

Campo Marzio - Centro est

Liberi: 86

Ex Pestalozzi - Stazione

Liberi: 0

LAC - Centro sud

Liberi: 173

Motta - Centro

Liberi: 25

Piazza Castello - Centro est

Liberi: 143

Resega - Cornaredo

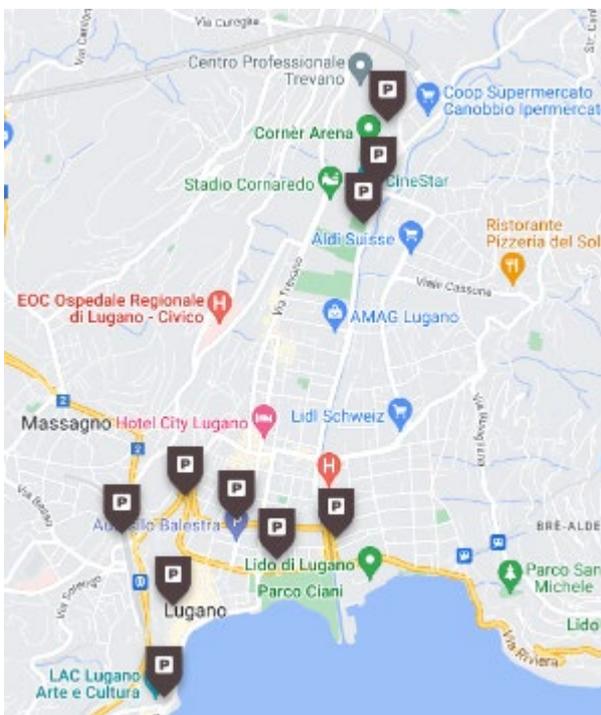
Liberi: 352

Stadio est - Cornaredo

Liberi: 66

Termica - Cornaredo

Liberi: 104



Posteggi totali presenti

P&R:

Resega **410**

Termica **153**

Stadio est – Cornaredo **109**

Non P&R:

Bettydo **96**

Balestra **440**

Ex Pestalozzi - stazione **75**

Campo Marzio – centro est **161**

Piazza Castello – centro est **242**

Motta – centro **180**

Lac – centro sud **234**

Confronto fra le tariffe per gli utenti occasionali: i P&R non sono attrattivi!

Tariffa P&R utenti occasionali:

Utenti occasionali

L'utente che non è munito di tessere può accedere ai posteggi P+R (se c'è disponibilità di posto) prelevando il biglietto alla barriera. Il biglietto vale come carta giornaliera per i mezzi pubblici della zona 100.

Tariffa biglietto e posteggio: CHF 4.60 (lu-ve dalle 6.00 alle 16.00) + CHF 1.00/all'ora.

Costo posteggio in centro:

Autosili Motta, Balestra, Piazza Castello, LAC e parcheggio con barriera Campo Marzio.

Tariffa diurna (7.00-19.00):

- prima mezz'ora gratuita
- prima ora di sosta: CHF 2.-
- dopo la prima ora di sosta: CHF 1.- ogni 30 minuti fino a 3 ore di sosta
- dopo 3 ore di sosta: CHF 4.- ogni ora
- da 12 a 24 ore di sosta: CHF 43.-

Tariffa notturna (19.00-7.00):

- CHF 1.- per ogni ora di sosta

Quindi:

Per mezz'ora di sosta si paga 5.60 a Cornaredo e 0.00 a Balestra;

Per tre ore di sosta si paga 7.60 a Cornaredo e 4.00 a Balestra;

Per quattro ore di sosta si paga 8.60 a Cornaredo e 8.00 a Balestra;

Conclusione:

Fino a quattro ore di sosta conviene posteggiare in centro. Per andare nei negozi conviene nettamente posteggiare in centro. Senza contare che le zone blu sono gratuite.

Alla sera (fra le 18 e le 6) i posteggi a Cornaredo costano 0.50 all'ora, diventando attrattori di traffico per le attività serali di cinema e stadio. Malgrado il trasporto pubblico sia stato potenziato proprio nelle ore serali, la politica dei posteggi (anche di quelli centrali) gli fa una concorrenza sleale.



Comune di Lugano
Ufficio del Sindaco e del Consiglio



INIZIATIVA POPOLARE COMUNALE «LUGANO A MISURA DI BICICLETTA» (“LUGANO IN BICI”)

A Lugano ormai dal 1994 gli strumenti pianificatori superiori (quali il Piano dei Trasporti del Luganese, il Programma d'Agglomerato del Luganese con il capitolo 7.4.4 “Mobilità ciclabile” e con l'apposita scheda n° 30 “Mobilità lenta” che contiene la rete di itinerari locali all'interno della città e le misure da adottare, nonché la scheda M10 del Piano Direttore Cantonale) puntano sulla creazione di adeguate strutture dedicate al traffico lento, ma – fino ad ora – solo una parte del tutto esiguo di quanto previsto è stata realizzata e a breve non sono pianificati importanti interventi. La scadenza ultima fissata dal Programma d'Agglomerato del Luganese è il 2018: riteniamo tuttavia prioritaria la realizzazione della rete ciclabile, anche nel contesto della trasformazione in corso dell'assetto viario, quindi proponiamo un'accelerazione.

Richiamati l'art. 76 LOC (Legge Organica Comunale del 10 marzo 1987), nonché l'art. 42 del Regolamento comunale della città di Lugano, i sottoscritti cittadini e cittadine attivi del Comune di Lugano chiedono pertanto in via d'iniziativa che:

- entro 6 mesi dall'accettazione della presente iniziativa il Municipio di Lugano presenta al Consiglio comunale un Messaggio per la richiesta del credito quadro per l'attuazione di tutte le misure, in conformità anche a quanto previsto dal Pacchetto di misure no. 30 “Mobilità lenta” del documento “Programma d'Agglomerato del Luganese – trasporti e insediamento” (pubblicato nel 2007 e approvato nel 2009), atte a realizzare:
 - una rete fitta di percorsi ciclabili sicuri per collegare i quartieri e gli isolati alle destinazioni più importanti quali il centro, le scuole, i poli d'attrazione, i luoghi di aggregazione;
 - gli interventi necessari a rendere sicuri i punti critici rappresentati da incroci e rotonde;
 - un numero adeguato di posteggi per le biciclette in particolare in prossimità dei punti di attrazione e degli snodi dei trasporti pubblici;
- tutte le misure indicate devono essere attuate il più presto possibile, ma al più tardi entro dicembre 2015.

Cognome	Nome	Indirizzo (Via e numero)	Data di nascita (gg/mm/aaaa)	Firma autografa	Controllo (lasciare in bianco)

Il Comitato promotore dell'iniziativa, composto dei seguenti promotori, è autorizzato a ritirare la presente iniziativa con decisione presa dalla maggioranza assoluta dei suoi membri aventi ancora diritto di voto: Chiara Lepori Abächerli, Via alla Roggia 8, 6962 Viganello; Giordano Macchi, Via Bottogno 7A, 6962 Viganello; Nenad Stojanovic, Via Cantonale, 6978 Gandria; Fabiano Piazza, Via Ceresio 39A, 6963 Pregassona; Marco Vitali, Via Pezò 14, 6963 Pregassona. Con il sostegno di: Matti Jalkanen, 6977 Ruvigliana; Laura Tarchini, 6900 Lugano-Besso; Mariëna Ranzì Antognoli, 6962 Viganello; Lukas Kaufmann, 6900 Lugano-Besso; Cristina Zanini Barzaghi, 6913 Carabbia; Gianni Cattaneo, 6979 Brè; Jerri Beretta Piccoli, 6900 Lugano; Mattias Schmidt, 6979 Brè.

Possono apporre la propria firma su questa lista unicamente gli aventi diritto di voto che risiedono nel citato Comune politico. Chiunque nell'ambito di una raccolta delle firme si renda colpevole di corruzione attiva o passiva oppure alteri il risultato della raccolta delle firme per un'iniziativa popolare è punibile secondo gli articoli 281 e 282 del Codice penale.

Scadenza del termine di raccolta delle firme: 23 dicembre 2011

Il sottoscritto funzionario attesta che i summenzionati (numero) firmatari dell'iniziativa hanno diritto di voto in materia comunale ed esercitano i propri diritti politici nel Comune di Lugano.

Luogo: _____

Il funzionario incaricato (firma e funzione)

Timbro ufficiale:

Data: _____

Inviare i moduli compilati per intero o parzialmente il più rapidamente possibile, al più tardi entro il 9 DICEMBRE 2011, a:

Comitato apartitico “Lugano a misura di bici”, Fermo posta Lugano 3, 6900 Lugano 3.

Ulteriori moduli e l'argomentario possono essere scaricati dal sito www.luganoinbici.ch oppure ordinati inviando un mail a fabio.guarneri@ata.ch



Un'iniziativa dell'

Con il sostegno di: Pro Velo Ticino, WWF, Velo Club Lugano, Gruppo Bici del Consiglio comunale di Lugano, ALRA Associazione Liberale Radicale per l'ambiente, Cittadini per il Territorio, Medici per l'Ambiente, Partito socialista Lugano, I Verdi Lugano, Abitat, Greenpeace Ticino, ACSI Associazione consumatrici della Svizzera italiana, Pro Natura, ASTUTI Associazione Ticinese degli Utenti dei Trasporti Pubblici, Saetta Verde, VivaGandria.



INIZIATIVA ATA «LUGANO A MISURA DI BICICLETTA» («LUGANO IN BICI»)

MIGLIORA LA QUALITÀ DI VITA DI LUGANO!

IN CITTÀ, PIÙ DELLA METÀ DEGLI SPOSTAMENTI IN AUTOMOBILE AVVIENE IN UN RAGGIO DI 5 KM, DISTANZA IDEALE DA PERCORRERE IN BICICLETTA.

Rendere sicuri gli spostamenti in bici vuol dire permettere a numerose persone (automobilisti, turisti, scolari) di abbandonare l'auto per spostamenti brevi o medi, concretizzando finalmente **la libera scelta del mezzo di trasporto di trasporto da impiegare!**

GRAZIE ALL'INIZIATIVA SI POTRÀ:

Valorizzare l'uso della bicicletta:

-  Creando una rete di piste ciclabili continua e fitta che permetta di rendere sicuri gli spostamenti in bici, come avviene nella maggior parte delle città svizzere;
-  Diminuendo i rischi di conflitto e le situazioni di pericolo fra i diversi utenti della strada;
-  Favorendo un utilizzo ottimale del sistema di bike-sharing implementato dalla città;
-  Permettendo ai ragazzi di utilizzare la bici in tutta sicurezza lungo il percorso casa –scuola.

Migliorare la qualità di vita:

-  Velocizzando i propri spostamenti, senza rimanere intrappolati nelle colonne e senza essere legati agli orari dei trasporti pubblici;
-  Decongestionando e rendendo più fluido il traffico grazie ad un numero maggiore di utilizzatori della bici;
-  Mantenendosi in forma facendo un po' di moto durante gli spostamenti casa –lavoro o casa- scuola riducendo così i rischi sanitari;
-  Riducendo gli elevati valori d'inquinamento presenti in città e il rumore provocato dal traffico.

L'iniziativa «Lugano a misura di bici» (Lugano in bici) è stata lanciata dall'ATA Associazione traffico e ambiente, Sezione della Svizzera italiana, col sostegno di:

