

Spett.
Dipartimento del territorio
Sezione dello sviluppo territoriale
Palazzo governativo
6501 Bellinzona

Bellinzona, 7 marzo 2012

Consultazione PAL2 - Fase 2

Egredi Signori, stimate Signore,

con la presente rispondiamo alla consultazione sul programma di sviluppo dell'agglomerato luganese PAL2, messo in consultazione dal 7 febbraio all'8 marzo 2012. L'analisi della relativa scheda di Piano direttore e della documentazione PAL2 ha suscitato vivo interesse e discussioni sia al nostro interno sia con altri gruppi e organizzazioni e apprezziamo l'occasione offertaci di valutare le misure infrastrutturali proposte in relazione agli obiettivi economici, sociali e ambientali proposti, di cui in seguito facciamo un'analisi volutamente critica.

1. Considerazioni introduttive

C'è una indubbia continuità fra il Piano dei trasporti del Luganese, il PAL1 e il PAL2. In parte ciò è nella logica delle cose ma, se si guardano le opere proposte, sono sempre le stesse, al massimo cambia la priorità. Da parte nostra auspichiamo - da sempre! - un'evoluzione verso un concetto di mobilità sostenibile e un uso parsimonioso del territorio. In questo senso, la continuità del PAL2 è purtroppo anche persistenza ed incapacità di evolvere. Prendiamo posizione anche stavolta, ma ormai dubitiamo dell'utilità dell'esercizio. Speriamo che la Confederazione si accorga che, se si guarda oltre il fumo delle promesse, l'arrosto servito è sempre lo stesso. Già nelle nostre osservazioni sul PAL2/fase 1 avevamo riportato le critiche di Berna al PAL1 e le ribadiamo:

- l'esame del rapporto costi/benefici non dà risultati veramente positivi, tanto che la Confederazione concede solo il tasso minimo dei contributi federali (30%). *“La strategia globale di gestione della rete di trasporti è ancora troppo poco sviluppata”*;

-> Ora si arriva a un costo complessivo di quasi 1,5 miliardi di franchi (priorità 1-4), senza che si intraveda una *“strategia globale di gestione della rete di trasporti”*, se non l'inefficiente sviluppo parallelo della rete stradale e dei trasporti pubblici.

- *“nonostante i potenziamenti importanti dell’offerta di trasporto pubblico, il principio di base dell’accessibilità per il traffico individuale motorizzato della corona suburbana (impianti P+R) è mantenuto”*: N.b: figura fra i “punti deboli”;

-> Il concetto è mantenuto pari pari anche nel PAL2 e questo a costi molto elevati¹.

- Il potenziale dei trasporti pubblici per migliorare la ripartizione modale degli spostamenti all’interno dell’agglomerato non è sufficientemente considerato e sfruttato;

-> E continua a non esserlo...

- Le misure per il traffico lento sono troppo poco concrete, altrettanto vale per le misure di riqualifica viaria nei nuclei urbani;

-> A parte il tratto della “via del lago” fra Cornaredo e Campo Marzio, non c’è alcun percorso ciclabile in città². Il lungolago resta aperto al traffico di transito (a parte alcuni fine settimana d’estate). Il rumore e l’inquinamento (superiori ai limiti di legge) dovuti al traffico inteso rendono poco attraenti gli spostamenti a piedi (con la lodevole eccezione della zona pedonale).

- Il programma non permette di diminuire sostanzialmente il carico veicolare;

-> Infatti non è diminuito.

- Le misure urbanistiche sono generiche e poco soddisfacenti;

-> Col PAL2 si spinge ancor più allo sviluppo di zone periferiche (Cornaredo, Pian Scaiolo, Vedeggio) a scapito del centro città, la cui sostanza storica è, per altro, ormai quasi irriconoscibile.

- La circonvallazione di Agno-Bioggio proposta non è efficiente e ha un rapporto costi/benefici insoddisfacente.

¹ Sul rapporto costi/benefici dei P&R si possono fare calcoli ipotetici abbastanza divertenti: per il posteggio d’attestamento di Molinazzo sono previsti 32 milioni in prima fase e 40 in seconda fase per far posteggiare 1200 pendolari. Sono 60'000 franchi per posteggio. Per portarli in centro è prevista la galleria del tram FLP: 198 milioni. Quindi 270 milioni in tutto - e siamo a 225'000 fr. per posteggio. Partendo dall’ipotesi che ci siano circa 220 giorni lavorativi in un anno che per portare al lavoro in taxi 1200 pendolari si spendano 60.- fr. al giorno a testa, si arriva a un costo annuale complessivo di 15,8 milioni di franchi. Il taxi a Lugano è caro e forse 60.- fr. sono relativamente pochi, ma una vettura potrebbe anche caricare 3-4 pendolari a corsa. Comunque, così i 270 milioni basterebbero a portare al lavoro in taxi i 1200 pendolari per un po' più di 17 anni... Non che noi si sia favorevoli a una soluzione di questo tipo, ma l’ipotesi evidenzia abbastanza bene l’insoddisfacente rapporto fra costi e benefici.

² Per accelerare la realizzazione di una rete ciclabile a Lugano, ATA, Pro Velo e diverse altre associazioni hanno lanciato un’iniziativa popolare a livello comunale, che ha raccolto oltre 4000 firme, di cui 3'625 sono risultate valide. Ne erano necessarie 3'000. L’iniziativa chiede che entro 6 mesi dall’accettazione il Municipio di Lugano presenti 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. Le misure devono essere attuate entro il 2015. Si spera in questo modo di favorire il passaggio dalle parole ai fatti.

-> La si ritrova tale e quale nel PAL2. Inoltre, con le previste circonvallazioni in galleria di Magliaso e Caslano ricompare il vecchio progetto di nuova strada veloce verso Ponte Tresa, in concorrenza e in parallelo con il tram sulla linea FLP.

Considerato che:

- come scenari di sviluppo il PAL2 non propone altro che una fotografia dell'esistente e che, a parte la stazione FFS, le aree strategiche sono tutte periferiche;
- che lo sviluppo parallelo del traffico individuale motorizzato e dei trasporti pubblici induce semplicemente un ulteriore aumento della mobilità, ma non un miglioramento del riparto modale a favore dei trasporti pubblici;
- che, di conseguenza, gli obiettivi ambientali e d'ordinamento territoriale non saranno raggiunti;

il nostro giudizio sul PAL2 non può che essere globalmente negativo, sebbene vi siano anche misure che giudichiamo positivamente (ma quasi nulla nella prima fase).

2. Sulla consultazione PAL2

La consultazione PAL2 è avvenuta in due fasi, di cui questa è la seconda. Considerata la vastità delle tematiche affrontate, che determineranno lo sviluppo futuro dell'agglomerato, la suddivisione e i termini ristretti per prendere posizione non hanno di certo favorito la partecipazione della popolazione. Inoltre, l'accesso a determinati dati basilari è stato negato a gruppi di cittadini interessati, cosa che riteniamo inaccettabile. Ci associamo quindi alle rimostranze dei Cittadini per il territorio di Massagno, di Viva Gandria, Uniti per Brè e Capriasca ambiente sia per quanto riguarda l'accesso ai dati, sia per i termini di consultazione. Da parte nostra, comunque, prendiamo posizione entro il termine previsto dell'8 marzo 2012. Ma se già è difficile per noi come associazione, che disponiamo di un segretariato e di un Comitato composto da volontari, esprimersi competentemente entro un mese diventa estremamente difficile per un singolo cittadino che si interessi della tematica. Ciò va a scapito della partecipazione ed è un peccato.

3. Aspetti positivi

Sebbene l'ATA ritenga che il PAL2 abbia molti punti deboli, non di meno ne rileviamo anche gli aspetti positivi: la rete tram-treno entra a pieno titolo a far parte del Piano d'agglomerato, sono previste misure per una rete ciclabile regionale, un collegamento fra Cornaredo e il Centro scolastico di Trevano. Più in generale è apprezzabile lo sforzo per armonizzare gli interventi infrastrutturali con gli obiettivi economici, sociali e territoriali, un esercizio certo non facile, ma necessario. Purtroppo, i risultati non sono invece convincenti, almeno in parte.

4. Il concetto di sviluppo

Nell'articolo 17d della legge federale concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata (LUMin; RS 725.116.2) sono descritti i criteri d'efficacia dei programmi d'agglomerato:

- migliore qualità del sistema dei trasporti;
- maggior sviluppo centripeto degli insediamenti;
- minor carico ambientale e minor impiego di risorse;
- maggior sicurezza del traffico.

Il secondo criterio è di particolare importanza in quest'ambito: significa che lo sviluppo deve avvenire verso l'interno dell'agglomerato e non essere centrifugo, vale a dire favorire la periurbanizzazione e la dispersione degli insediamenti con conseguente consumo smodato di territorio. Nell'ottica di uno sviluppo sostenibile, la densificazione deve avvenire nelle zone centrali dell'agglomerato, dove è anche possibile offrire un'efficiente rete di trasporti pubblici, nonché intorno ai principali snodi dei trasporti pubblici. Questa strategia permette di migliorare il riparto modale fra il traffico privato e quello pubblico e, di conseguenza, di evitare nuove cesure nel territorio dovute a infrastrutture di trasporto. Si tratta ora di vedere se il PAL2 corrisponde a questi criteri:

Il PAL2 prevede, in sostanza, lo sviluppo ulteriore di tre aree periferiche dell'agglomerato: Cornaredo e Piano della Stampa (+ 3500 posti di lavoro), Pian Scairolo (+ 2500 posti di lavoro) e Piano del Vedeggio (+ 4300 posti di lavoro fra Medio e Basso Vedeggio). Parallelamente, l'obiettivo 2025 propone per queste aree anche una crescita - in alcuni casi consistente - della popolazione. Nessuna di queste aree è attualmente adeguatamente servita dai trasporti pubblici e solo per il Piano del Vedeggio è previsto un allacciamento efficiente, alla rete dei trasporti pubblici (linee Bioggio-Lugano centro e Bioggio-Manno), che tuttavia resta parziale rispetto allo sviluppo previsto nell'area.

Oltre a queste, fra le aree strategiche si trova giustamente la stazione FFS di Lugano e l'adiacente trincea ferroviaria di Massagno, che si progetta di ricoprire per insediarvi la SUPSI. Purtroppo, parallelamente si vorrebbe inserire una nuova strada, prevista inizialmente come collegamento all'A2 e recentemente divenuta "strada di quartiere", probabilmente a causa dell'accesa opposizione della popolazione locale. Ma siamo pronti a scommettere che prima o poi rientrerà in gioco anche il collegamento con l'autostrada. Il PAL2 su questo sorvola.

Solo in un caso l'area interessata può quindi essere considerata centrale e ben servita dai trasporti pubblici. Solo per il Piano del Vedeggio - anch'esso periferico rispetto alla città - è previsto un servizio migliore in tempi relativamente brevi (orizzonte 2025). Per gli altri due comparti - pure periferici - si prevede l'allacciamento alla rete tram solo entro il 2040.

Lo sviluppo proposto contrasta palesemente coi criteri d'efficacia dei programmi d'agglomerato: sia quanto al maggior sviluppo centripeto sia, in parte, per la qualità del sistema dei trasporti. Quest'ultimo, infatti, prevede sempre l'inefficiente sviluppo parallelo dei trasporti pubblici e della rete stradale (viabilità Cornaredo e allacciamento alla galleria Vedeggio-Cassarate, circonvallazione Agno-Bioggio, viabilità Pian Scairolo, nuova strada con la copertura della trincea di Massagno, posteggi, ecc.). Non solo questo approccio è inefficiente dal profilo costi/benefici, impedisce anche di raggiungere gli obiettivi ambientali, quali quelli espressi nel Piano di risanamento dell'aria del Luganese (PRAL), obiettivi finora ampiamente disattesi e/o in ritardo.

Lo scenario qui riassunto mostra che il PAL2 contravviene sia alle disposizioni federali sui programmi d'agglomerato sia - e a maggior ragione - ai principi dello sviluppo sostenibile.

-> L'ATA chiede che il concetto di sviluppo sia rivisto, che lo sviluppo avvenga verso l'interno piuttosto che verso l'esterno e che siano rispettati i principi dello sviluppo sostenibile.

5. Le opere stradali

Suddividendo per priorità, il PAL2 comprende le seguenti opere stradali:

Priorità 1

- Viabilità a Cornaredo in seguito all'apertura della galleria Veduggio-Cassarate, quale parte della "tangenziale Omega", con mega-rotonde su entrambi i lati del tunnel e "tridente di penetrazione" stradale verso il centro di Lugano;
- Viabilità nell'area della stazione FFS di Lugano, con prolungamento di via Basilea fino alla valle del Tassino, con tracciato coperto in corrispondenza del parco del Tassino. Nuova strada "viale della stazione" da realizzare in concomitanza con la copertura della trincea ferroviaria di Massagno, non menzionata nella scheda PD, ma prevista nell'ambito del progetto TRIMA³.

Priorità 2

- Strada di circonvallazione di Agno-Bioggio, con percorso complesso e forte impatto paesaggistico, situata all'interno di quello che il Piano direttore stesso definisce "Parco del Veduggio";
- Viabilità sul Pian Scairolo con realizzazione di un nuovo accesso autostradale in direzione sud e costruzione di una nuova strada ad est dell'autostrada, fino all'abitato di Grancia;

Priorità 3

- Galleria di Magliaso (da Vigotti alla Magliasina), con accesso alla galleria a Magliaso Vigotti, raccordo della Magliasina e viadotto;

Priorità 4

- Galleria di Pura dalla Magliasina a Ponte Tresa-Lungotresa, e accesso al tunnel in località Ponte Tresa-Lungotresa. Proseguimento del collegamento stradale verso l'Italia.
- Viabilità Valle del Veduggio;
- Viabilità "porta ovest";
- Tangenziale "Omega": tratto Canobbio-Gandria-confine nazionale, con percorso in galleria;
- Tangenziale "Omega": tratto Bioggio (Molinazzo) - Vezia (Pradone), con due nuove corsie da affiancare all'autostrada;
- Tangenziale "Omega": tratto Pazzallo (Fornaci) - Bioggio (Molinazzo), prevalentemente in galleria da Lugano sud a Molinazzo.

Registriamo con piacere che diverse opere sono slittate in priorità 4 e alcune non sono attualmente finanziate. Nell'insieme, tuttavia, esse costituiscono:

- una nuova strada veloce da Lugano (galleria Veduggio-Cassarate) a Ponte Tresa (circonvallazione Agno-Bioggio, galleria di Magliaso, galleria di Pura);
- una nuova circonvallazione esterna di Lugano dalle Fornaci (Lugano sud) a Vezia, rispettivamente Cornaredo, con prolungamento fino a Gandria-confine;
- una circonvallazione interna tramite il "viale della stazione" e via Basilea fino alla Valle del Tassino (al momento solo abbozzata).

E le priorità possono ovviamente cambiare nel corso del tempo.

Da parte nostra:

³ Abbiamo menzionato qui questo collegamento stradale poiché si inserisce nel contesto della stazione FFS. Ovviamente non corrisponde quanto a priorità.

- temiamo l'impatto della galleria Veduggio-Cassarate sulla viabilità di Lugano, riteniamo eccessivo un "tridente di penetrazione" (che curiosamente non si ritrova nella scheda) e denunciato che le misure fiancheggiatrici sono rimaste incomplete. Intanto, a Lugano, proliferano i posteggi e la tendenza non si inverte certo perché quelli a lunga durata sono stati trasformati in "zona blu". Al proposito rimandiamo al documento "Osservazioni sul Piano dei trasporti del Luganese", stilato dall'ATA nel marzo del 2010 (allegato);
- siamo favorevoli alla copertura della trincea ferroviaria di Massagno, a condizione che il progetto non contempli nuove strade e porti dei vantaggi al quartiere (spazi verdi, qualità urbana). La sistemazione della stazione FFS deve porre l'accento sul suo ruolo di snodo dei trasporti pubblici, non essere l'occasione per smaltire meglio il traffico privato offrendo nuovi collegamenti stradali e posteggi (400-500 previsti);
- siamo contrari alla circonvallazione Agno-Bioggio nella forma proposta, con un tracciato complesso e illogico, eccessivamente invasivo del paesaggio e questo in una zona che lo stesso Piano direttore definisce quale "Parco del paesaggio". L'attraversamento del fiume Veduggio con un ponte sghembo certo non sarà una vista piacevole, ma soprattutto il tratto interrato a lago con le sue rampe a cielo aperto danneggia irreparabilmente una delle zone paesaggistiche più pregiate del Luganese. Il Comune di Agno è certamente afflitto dall'eccessivo traffico d'attraversamento, ma il problema locale può eventualmente essere risolto con una circonvallazione breve in galleria sul lato ovest. Il tracciato proposto è condizionato dalla volontà di allungare la pista dell'aerodromo di Lugano-Agno. Inoltre, in zona Cavezzolo, il tracciato condiziona e rincarà notevolmente il progetto di tram. Impedisce di mantenere un tratto dell'attuale linea di collina della FLP, obbligando a realizzare un raccordo supplementare che costa almeno 10 milioni di franchi;
- ci opponiamo fermamente alla realizzazione di un nuovo tracciato stradale fra Lugano (rispettivamente Manno) e Ponte Tresa, tramite la circonvallazione Agno-Bioggio, la galleria di Magliaso, la galleria di Pura e le opere connesse. Così facendo si mette direttamente in concorrenza la strada e il tram FLP. In questo modo si otterrà unicamente un ulteriore aumento della mobilità. Sviluppare parallelamente il traffico individuale motorizzato e il trasporto pubblico non darà alcun beneficio né dai punti di vista del contenimento del traffico, né da quello ambientale. È inoltre uno spreco di denaro pubblico;
- sul Pian Scairolo chiediamo la rinuncia al potenziamento smodato della viabilità, che è unicamente al servizio dei grandi centri di vendita della zona. Il comparto deve essere connesso al tessuto cittadino con un'efficace offerta di trasporto pubblico, in particolare con la linea di tram Cornaredo - Lugano centro - Grancia, proposta dall'ATA con lo studio "Una linea di tram a Lugano: il rilancio di un'idea" dell'aprile 2005 (allegato);
- Inefficace e ridondante è anche la tangenziale "Omega" con galleria da Lugano sud (Fornaci) a Molinazzo, da qui con la galleria Veduggio-Cassarate verso Cornaredo oppure con un'ulteriore diramazione verso Vezia, infine, con ulteriore galleria da Cornaredo verso Gandria e il confine. Così si cementa il dominio del traffico individuale motorizzato, che ormai non è più in grado di far fronte alla domanda di mobilità. Per una possibilità alternativa a una costosissima galleria verso Gandria, rimandiamo anche al progetto Interreg "La via del Ceresio - Studio per la realizzazione di un servizio di navigazione veloce Porlezza-Lugano" della Comunità montana valli del Lario e del Ceresio, recentemente pubblicato e presentato al pubblico. Purtroppo nemmeno percepito dal PAL2.

L'ATA non è per principio contraria a qualsiasi opera stradale e, per esempio, ha collaborato attivamente nella ricerca di una soluzione sostenibile per il collegamento verso Locarno sul

Piano di Magadino, con uno studio in collaborazione con la Federazione svizzera degli architetti (FAS). Il progetto è per altro uscito vincitore dal confronto delle varianti rimaste dopo la bocciatura popolare della cosiddetta “Variante 95”.

Nel caso del Luganese, tuttavia, dobbiamo constatare che il PAL - e ora il PAL2 - sono figli del Piano dei trasporti del Luganese del 1994 e continua a ricalcarne l'impostazione molto squilibrata a favore delle opere stradali. Certo, ora il PAL2 propone finalmente anche un tratto di tram (il più costoso e il meno efficiente), ma non imprime una vera svolta a favore dei trasporti pubblici. Nel frattempo, il Ticino ha superato quest'anno la soglia dei 300'000 veicoli motorizzati immatricolati, uno per ogni abitante, neonati compresi. A questi si aggiungono i veicoli dei circa 50'000 frontalieri che ogni giorno si recano al lavoro in Ticino, prevalentemente col loro mezzo privato. Vi è quindi indubbiamente la necessità di una svolta nella politica dei trasporti sia cantonale sia a livello del maggior agglomerato del Cantone. A nostro avviso, nel Luganese, è quindi arrivato il momento di sviluppare decisamente l'offerta dei trasporti pubblici e di investire nelle infrastrutture necessarie, cominciando da quelle col miglior rapporto costi/benefici. Il riparto modale fra traffico individuale motorizzato e trasporti pubblici nel Luganese è attualmente di 92:8, come ammette lo stesso PAL2. Non migliorerà certamente favorendo ulteriormente il traffico stradale con la realizzazione di nuove strade. Né migliorerà la qualità ambientale, caratterizzata da alti livelli d'inquinamento atmosferico e fonico. È davvero ora di *cambiare strada* e il PAL2 purtroppo in larga misura manca quest'occasione.

Con nuove strade a Cornaredo, sul Pian Scairolo, la circonvallazione Agno-Bioggio, il decentramento delle attività e degli insediamenti, ampi posteggi d'attestamento alla periferia della città (e nuovi autosili in centro), lo sviluppo dell'agglomerato sarà sostenuto essenzialmente dal traffico individuale motorizzato, già oggi sovrabbondante. L'impostazione va quindi rivista e corretta.

-> L'ATA chiede un attento e restrittivo riesame delle opere stradali previste, la rinuncia a quelle che concorrenzano il trasporto pubblico, il ridimensionamento delle rimanenti.

6. Posteggi

Il Piano dei trasporti del Luganese (PTL) prevedeva tutta una serie di posteggi P&R da realizzare entro l'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate, segnatamente:

- Fornaci con 400 posteggi (realizzato);
- Cornaredo con 1'200 posteggi (800 posteggi esistenti, cui entro l'apertura della galleria dovrebbero aggiungersi circa 400 posti auto di fianco alla Resega, affittati a caro prezzo a privati);
- Savosa con 400 posteggi (non realizzato);
- Viganello San Siro con 50 - 100 posti auto (non realizzato).

Dorrebbero aggiungersi il posteggio di Molinazzo con 1200 posti auto, Vezia con 400 -600 parcheggi (oggetto di opposizione da parte della popolazione) e il potenziamento a 2600 posti auto del P&R alle Fornaci.

A nostro avviso, prima di continuare con questa impostazione, andrebbe valutato se il sistema funziona. In particolare, si dovrebbe poter misurare se almeno le 400 auto fermate alle Fornaci (Lugano sud) trovano una corrispondenza in una diminuzione del traffico. Parimenti, con l'apertura della nuova galleria Vedeggio-Cassarate in questa transiterà un volume di traffico stimato in circa 25'000 veicoli al giorno: basteranno 1200 posteggi a Cornaredo a ridurre l'impatto sul centro cittadino della parte di veicoli ivi diretti? Noi sospettiamo fortemente che

l'effetto sia solo quello di aumentare il numero dei posteggi nell'agglomerato, senza che vi sia né una riduzione significativa del traffico stradale né un effetto sensibile sul miglioramento del riparto modale a favore dei trasporti pubblici. Lo stesso PAL2, nel documento su "traffico e mobilità (pag.17) ammette del resto che *"un gran numero di posteggi presso i P+R sono utilizzati come posteggi di prossimità alle destinazioni (luogo di lavoro) e non come luoghi di interscambio con la rete dei trasporti pubblici"*. Ed è tutto dire!

Vi si aggiunge che l'offerta di posteggi nell'area centrale del polo è di circa 45'000 posti auto (38'500 privati e 6'500 pubblici), mentre il fabbisogno è stato stimato in 44'500⁴. A questi dovrebbero aggiungersi nei prossimi anni 4-500 posteggi alla stazione FFS, 242 all'ex Palace (LAC), ulteriori 100 al campus universitario, 600 al Campo Marzio con nuovo centro turistico-alberghiero-congressuale. Per confronto: i posteggi a disposizione dei visitatori e dei clienti dei negozi nel centro di Zurigo, oggetto di un "compromesso storico", erano 7'698 alla fine del 2010 - con un agglomerato di oltre un milione di abitanti! Con quelli previsti, Lugano eguaglierebbe questa cifra.

I posteggi periferici (P&R di Molinazzo, Vezia, potenziamento Fornaci) non alleviano di molto la pressione del traffico nella zona centrale del polo, mentre accrescono il carico stradale regionale e sull'autostrada. Le opere proposte sono troppo costose, fuori misura, e non contribuiscono al trasferimento sui trasporti pubblici nel luogo più vicino possibile all'origine del viaggio. Si raggiunge comunque la periferia dell'agglomerato con l'auto. Infine, l'ampia disponibilità di posteggi in centro induce a continuare il viaggio in auto. Riteniamo che il concetto di stazionamento dell'agglomerato vada completamente rivisto.

-> I grandi posteggi d'attestamento alla periferia dell'agglomerato non sono prioritari perché aumentano il carico stradale sulla rete stradale regionale e sull'autostrada e concorrono a ridurre i trasporti pubblici. L'ATA chiede una verifica seria dell'efficacia del concetto di stazionamento, sia per i P&R periferici sia per i posteggi del centro, in modo che possano essere ridotti a un livello ragionevole, affinché non rendano vani gli sforzi per favorire i trasporti pubblici e non sovraccarichino la rete stradale. L'obiettivo deve essere di non portare il traffico individuale motorizzato fino in periferia della città, ma di fermarlo nel punto più vicino all'origine del viaggio per trasferirlo sui trasporti pubblici.

7. Trasporti pubblici

Con la realizzazione della galleria di base del Ceneri e del collegamento ferroviario Mendrisio-Varese (-Malpensa), Lugano si troverà al centro di una rete ferroviaria che permetterà una gestione tipo S-Bahn del traffico regionale. Verso nord saranno disponibili la galleria di base del Ceneri (2019) e l'attuale linea di montagna. Bellinzona sarà raggiungibile in 12 minuti, Locarno in 22. È inoltre possibile l'interscambio per Luino a Cadenazzo e per Domodossola a Locarno (via Centovallina). L'attuale linea di montagna del Ceneri continuerà a servire le località della Valle del Vedeggio a nord di Lugano, con possibilità di utilizzare il binario industriale esistente per collegare anche Manno via Taverne-Toricella (come giustamente propone anche il PAL2). A sud di Lugano, oltre alla linea per Chiasso-Como-Milano, a Mendrisio diramerà la linea per Varese (e Gallarate / Malpensa; apertura 2013-4). Infine, dalla stazione di Lugano sarà possibile, come finora, raggiungere Ponte Tresa con la FLP, che da ferrovia a scartamento ridotto dovrebbe passare a un esercizio di tipo tranviario.

In Ticino, quando si parla delle gallerie di base Alptransit, l'accento viene sempre posto sui collegamenti più rapidi col nord della Svizzera, rispettivamente sul trasferimento del traffico

⁴ Scheda settoriale S6 del Piano dei posteggi del polo, settembre 2007.

merci. Lo scenario sopra descritto mostra invece che sarà possibile avere anche una rete che collega efficacemente i maggiori centri, nonché gran parte della regione. Ciò offre l'occasione di puntare veramente su un netto aumento dell'uso dei trasporti pubblici, con l'effetto di ridurre la pressione del traffico sulla rete stradale. Questa occasione non deve essere sprecata. Invece di opere stradali e posteggi in periferia della città, la priorità va accordata alla realizzazione di una rete tipo S-Bahn efficiente e quanto più possibile completa, oltre che a un collegamento tram che colleghi i principali comparti urbani. È a questo obiettivo che vanno dedicati i maggiori sforzi e il principale impegno finanziario del PAL2.

Affinché una rete ferroviaria regionale funzioni al meglio, sono necessari:

- tempi di percorrenza, frequenze e tariffe competitivi;
- collegamenti pedonali e ciclistici comodi e diretti fra le zone di maggior attrazione (abitazioni, commerci, industrie) e le stazioni;
- trasporti pubblici attestati nelle stazioni che si innestino sulle linee principali e garantiscano le coincidenze con frequenze interessanti;
- per chi non può coprire l'intero tragitto coi trasporti pubblici, posteggi "park & ride" nelle stazioni a prezzi convenienti.

Questo scenario regionale si riflette nel PAL2 essenzialmente con le nuove fermate TILO sul Piano del Vedeggio (priorità 3/4), col collegamento fra Cornaredo e il Centro scolastico di Trevano (priorità 3) e col progetto di tram. Siamo d'accordo con le tre proposte, ma non con le priorità. Per il tram esse sono così distribuite nel PAL2 (elenco semplificato):

Priorità 1:

- Linea Bioggio - Lugano centro, con tracciato prevalentemente in galleria;
- Linea Bioggio Molinazzo - Manno;
- Raddoppio del binario fra Magliaso e Caslano;

Priorità 2:

- Nuove fermate a Caslano-Colombera e Agno-Prati Maggiori;

Priorità 3:

- Linea Lugano centro - Cornaredo;
- Raddoppio binario Caslano - Ponte Tresa;
- Galleria a Ponte Tresa fino al Lungotresa, nuova stazione Lungotresa e passerella sull Tresa verso il lato italiano;

Priorità 4:

- Linea Lugano centro - Pian Scairolo;
- Linea Manno - Lamone.

L'opera maggiore e con la più alta priorità è la tratta Bioggio - Lugano centro della futura rete di tram. Ci sfugge perché proprio a questa tratta sia stato dato un alto grado di priorità; la linea permette di raggiungere il centro di Lugano con qualche minuto d'anticipo rispetto al percorso attuale della FLP e collega alla città lo sproporzionato posteggio P&R di Molinazzo. Non si vede altra utilità immediata. È pure prevista una fermata sotterranea per connettere la stazione FFS di Lugano, che è già il terminale dell'attuale linea FLP. Dalla stazione il centro è raggiungibile in

pochi minuti con la funicolare o a piedi. L'utilità del nuovo percorso in galleria è quindi marginale, mentre i costi sono altissimi. La tratta costa infatti 198 milioni di franchi, ovvero oltre il 70% dei mezzi finanziari previsti dal PAL2 per i trasporti pubblici nel periodo 2015 - 2025. Per altro, se si togliesse questo importo al totale disponibile per i trasporti pubblici per questo arco di tempo, resterebbero 74 milioni di franchi, contro i 244 milioni previsti per opere stradali. Sembra quasi che si voglia spendere molto per un'opera di scarsa utilità per mascherare lo squilibrio finanziario a favore delle opere stradali. Va anche rilevato che opere che dovrebbero ormai essere obsolete, come l'ingrandimento dell'aerodromo di Lugano-Agno o l'insensato tracciato stradale della circonvallazione Agno-Bioggio, rincarano di almeno 60 milioni il costo del tram verso Lugano e ne complicano la realizzazione. Non siamo di principio contrari a questa linea, ma ci sembra che le priorità debbano essere ben altre. E che sia giunto il momento di investire nelle opere necessarie e più urgenti per migliorare la rete dei trasporti pubblici nell'agglomerato e nella regione. Le misure proposte dal PAL2, invece, saranno sostanzialmente attuate solo dopo il 2025. Ciò significa anche che, nel prossimo decennio, continuerà uno sviluppo decentrato e basato sul traffico stradale.

Non è l'unico caso che lascia perplessi: nel comparto di Manno la prevista linea TILO e il tracciato del tram si affiancano, dando vita a un costoso e inutile doppione. Se si vuole usare il binario industriale esistente per portare la rete TILO fino a Manno, basta assicurare l'interscambio con la rete tram.

Per la tratta fra Bioggio e la Stazione FFS di Lugano si può benissimo continuare a usare il tracciato attuale (che in un primo momento si voleva eliminare). È anzi possibile inserire nuove fermate (Tassinio), rendere più attrattive quelle esistenti (fermata Sorengo Laghetto da collegare con - per es. una scala mobile - ai quartieri soprastanti), come l'ATA aveva proposto con lettera del 18 novembre 2009 alla Commissione regionale dei trasporti (allegata), senza per altro ottenere riscontro. Dalla stazione la linea potrebbe essere prolungata verso Viganello o verso Cornaredo.

A noi sembra che, per migliorare il riparto modale a Lugano, sia necessaria una linea portante efficiente che colleghi i principali quartieri e punti d'attrazione della città, vale a dire la linea di tram Cornaredo - Centro - Paradiso - Pian Scairolo, come proposto dall'ATA nel 2005 con lo studio "Una linea di tram a Lugano" (allegato). Dal centro la stazione è raggiungibile in pochi minuti con la funicolare che parte da Piazza Cioccaro. Questa è la linea cittadina, che può essere la futura ossatura dei trasporti pubblici nel contesto urbano e che, per noi, ha la massima priorità.

A livello regionale, è prioritario l'asse tranviario e ferroviario sul Piano del Vedeggio, con stazione d'interscambio a Manno. Anche in questo caso ci orientiamo in base al potenziale d'utenti e ai punti d'attrazione.

-> L'ATA chiede che la priorità (1/2) sia assegnata alle linee tranviarie cittadine e alle connessioni (tram/TILO) sul Piano del Vedeggio.

-> Il collegamento Bioggio - Molinazzo - Centro può essere realizzato in un secondo tempo.

-> La rete dei trasporti pubblici (compresi autobus) va ulteriormente migliorata.

Dobbiamo infine rilevare - ed è gravissimo - che nella scheda M3 del Piano direttore in consultazione, al capitolo 3. Misure, è stata stralciata la frase "*La struttura degli insediamenti deve favorire l'uso del mezzo pubblico*". Nelle "osservazioni" si spiega che "*il tema è stato integrato nel capitolo indirizzi*", dove però non si ritrova. Vi sono sì affermazioni inerenti al tema, come "*potenziare il trasporto pubblico e affidargli il ruolo di elemento strutturante*

dell'agglomerato" o "incentivare la complementarità e un'equilibrata ripartizione modale tra i diversi mezzi di trasporto, incrementando le quote del trasporto pubblico rispetto a quella del trasporto individuale motorizzato". Si badi però bene che v'è una differenza sostanziale: nella versione stralciata è la struttura degli insediamenti che deve favorire l'uso del mezzo pubblico, nella nuova versione è il trasporto pubblico che ha un ruolo di elemento strutturante. La differenza può parere sottile, ma a livello pianificatorio può fare una notevole differenza.

-> Chiediamo che la frase "la struttura degli insediamenti deve favorire l'uso del mezzo pubblico" sia reintegrata nella scheda M3, e questo al capitolo delle misure (che pure non è la stessa cosa rispetto agli "indirizzi".

8. Mobilità lenta

Per la mobilità lenta il PAL2 propone troppo poco. In priorità 2 figurano la rete ciclabile regionale, la rete ciclabile di Cornaredo e la passerella ciclabile e pedonale sulla Tresa. Il tutto per un importo di 35 milioni, il 2,5% dei quasi 1,5 miliardi in totale del PAL2. Il tutto per i percorsi regionali, qualche intervento a Cornaredo e una passerella sulla Tresa, ma nulla di decisivo in città.

Per accelerare la realizzazione di una rete ciclabile a Lugano, ATA, Pro Velo e diverse altre associazioni hanno lanciato un'iniziativa popolare a livello comunale (volantino allegato), che ha raccolto oltre 4000 firme, di cui 3'625 sono risultate valide. Ne erano necessarie 3'000. L'iniziativa chiede che entro 6 mesi dall'accettazione il Municipio di Lugano presenti 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. Le misure devono essere attuate entro il 2015. Si spera in questo modo di favorire il passaggio dalle parole ai fatti.

Questa rete cittadina, per altro prevista (non si chiede nulla di nuovo), andrà integrata a quella regionale proposta dal PAL2. Per sostenere questo sforzo a livello regionale e locale, i mezzi finanziari a disposizione vanno aumentati a almeno 50 milioni di franchi, che possono essere risparmiati sulle opere stradali inutili.

Nulla è previsto a livello di impegno finanziario per la mobilità pedonale, un potenziale ampiamente trascurato. Percorsi pedonali attrattivi e sicuri non si creano da sé, devono essere ben pianificati.

-> L'ATA chiede un maggior impegno per la mobilità ciclabile, con la realizzazione di una rete sia a livello regionale sia a livello urbano. Essa deve comprendere percorsi attrattivi, posteggi per biciclette presso le stazioni dei trasporti pubblici e i maggiori punti d'attrazione, la possibilità di trasportare le biciclette coi mezzi di trasporto pubblici e la promozione del bike-sharing. Sono da prevedere i mezzi finanziari per l'attuazione di un efficace programma di promozione della bicicletta quale mezzo di trasporto quotidiano (e non solo in funzione sportiva, turistica, escursionistica).

-> L'ATA chiede che l'agglomerato di Lugano si doti di un "Piano pedoni" sul modello di quello adottato, per esempio, da Ginevra: <http://www.ville-geneve.ch/themes/mobilite/pieton/>. Tale piano, oltre alle misure elencate in quello di Ginevra e in considerazione dei dislivelli della città, dovrebbe anche comprendere possibilità di salita meccaniche (scale mobili, funicolari)

che favoriscano la mobilità pedonale. Va finalmente riattivata anche la funicolare degli angeli. Sono da prevedere i necessari mezzi finanziari.

In entrambi i casi, gli interventi devono essere realizzati in priorità 1/2.

9. Fondo regionale di finanziamento

Nella sua presa di posizione sul PAL2-Fase 1, l'ATA scriveva a proposito:

“L'idea di introdurre un “fondo infrastrutturale” è dovuta alla necessità di ovviare alla scarsa partecipazione finanziaria della Confederazione a un PAL2 che non ha né un buon bilancio costi/benefici né un buon bilancio ambientale? La domanda sorge spontanea, visto che non c'è nessuna entrata in materia sulle critiche espresse a suo tempo da Berna sul PAL. Possiamo anche essere d'accordo sull'introduzione di un Fondo infrastrutturale, ma solo se è vincolato ad anticipare gli interventi a favore della mobilità lenta e pubblica (tram). Se invece il fondo proposto serve per fare quelle opere bocciate dalla Confederazione - e che ci si ostina a voler realizzare (circonvallazioni nel Basso Malcantone, doppione dell'autostrada fra Grancia e il portale della Veduggio-Cassarate, anello stradale con posteggi intorno alla stazione ecc.) - non ne vediamo l'utilità”.

Non è giunta nessuna rassicurazione sostanziale sulla natura del Fondo infrastrutturale regionale, né c'è stata un'informazione chiara sulla destinazione dei mezzi finanziari così raccolti. Neppure è noto in che misura verrebbero ribaltati costi su comuni periferici che dal PAL2 non traggono vantaggio alcuno o solo limitatissimi vantaggi.

-> In queste condizioni non possiamo appoggiare la proposta d'istituzione di un Fondo infrastrutturale regionale.

In conclusione, l'ATA auspica che vi sia più chiarezza d'intenti e che, finalmente, si realizzino gli interventi decisivi per migliorare la qualità urbana, la qualità ambientale e territoriale, la qualità dei trasporti pubblici e le infrastrutture per il traffico lento. Per contro, il moltiplicarsi solo di strade, posteggi e di documentazione sempre più voluminosa, non ci sembra una strategia pagante, sostenibile e in sintonia coi criteri federali per i programmi d'agglomerato.

Vogliate gradire, stimate Signore ed egregi Signori, l'espressione dei nostri migliori saluti.

Associazione traffico e ambiente
Sezione della Svizzera italiana



Werner Herger
segretario

Allegati: menzionati
C.p.c: CRTL, ARE