

Partecipazione al PAL3

1 Premesse

Esponiamo in modo schematico le nostre osservazioni perché desideriamo svilupparle e presentarle al plenum della CRTL (30 minuti). La volta scorsa quando abbiamo inoltrato testi esaurienti, i Comuni non hanno potuto leggerci. Desideriamo che la cosa non si ripeta.

È peccato che la consultazione dei cittadini avvenga dopo quella dei municipi e non contemporaneamente. Di fatto questa procedura, oltre a richiedere tempo supplementare, rende tardiva la partecipazione dei cittadini, in quanto le posizioni appaiono già fissate.

Constatiamo che si sta discutendo il PAL3, programma costruito sulle fondamenta gettate dal PAL2, quando la discussione sul programma precedente non è ancora conclusa. Sul PAL2 è pendente un referendum popolare a Lugano e vari Consigli comunali l'hanno respinto. È pertanto difficile continuare a valutare proposte che danno per acquisiti i passi contestati, ancora indecisi.

2 Il Luganese

Il bene e il male del Luganese

Aspetti positivi:

- Forte dinamica di sviluppo
- Efficienza, benessere
- Attrattiva paesaggistica

Aspetti negativi

- Mobilità congestionata
- Sparpagliamento degli insediamenti
- Corrosione del paesaggio

La causa principale dei mali:

- Misero rapporto modale d'uso dei trasporti pubblici, 1:9

Obiettivo degli interventi

Secondo logica, si dovrebbero correggere gli aspetti negativi appoggiandosi e valorizzando quelli positivi.

3 Ricordiamo il PAL2

Proposte

Il PAL2 per la sua prima fase d'attuazione ha proposto investimenti per 710 milioni di franchi (confronta PAL2 capitolo 7.6 pagina 128) così suddivisi:

56% (399 milioni di franchi) per il trasporto individuale motorizzato (TIM),

39% (276 milioni di franchi) per il trasporto pubblico (TP),

5% (35 milioni di franchi) per la mobilità lenta (ML).

Su **710** milioni di franchi di spesa prevista il PAL2 ha incamerato sussidi federali per **31.2** milioni di franchi.

Risultati

Le strategie proposte dal PAL2, e confermate dal PAL3, non correggono né indirizzano altrimenti lo sviluppo regionale. L'opera estremamente costosa del Tram-Treno non è in grado, per via della sua concezione, di imprimere una svolta alla mobilità luganese. A fronte di una spesa di circa 700 milioni di franchi il PAL2 ottiene miseri risultati:

- non migliora le precarie condizioni della circolazione esistenti sulla rete viaria del Luganese, ma anzi le accentua fino alla diffusa congestione e alla paralisi della viabilità urbana e autostradale;
- non contribuisce a migliorare il rapporto d'uso dei trasporti pubblici rispetto alla mobilità privata, oggi attestato su un misero rapporto 1:9 (un viaggio con i trasporti pubblici contro nove viaggi con l'automobile). Anche dopo le enormi spese e l'attuazione di tutte le opere previste dal PAL2 il rapporto non cambia e rimane misero;

- non migliora le condizioni ambientali, in quanto le emissioni nocive crescono parallelamente alla crescita della circolazione stradale, che il PAL2 non riesce a contenere;
- non frena la dispersione degli insediamenti nel territorio poiché sviluppa prevalentemente le aree periferiche non dotate di sufficienti infrastrutture dei trasporti pubblici.

4 II PAL3

Obiettivi della CRTL (cap. 1.2 pag. 5)

- Confermare il finanziamento della Confederazione al 35%
- Verificare altre misure supplementari

Obiettivi del PAL3 (cap. 5.1 pag. 16)

Rispondere alle critiche della Confederazione

- . legando il tema insediamenti-paesaggio alla mobilità
- . approfondendo l'offerta del trasporto pubblico su gomma, a sostegno del Tram-Treno
- . integrando reti di mobilità lenta in ambito regionale e urbano.

Note: di fatto la Confederazione aveva rilevato¹:

"la strategia di sviluppo centripeto dell'agglomerato non è convincente e il rischio di dispersione degli insediamenti rimane molto alto"(pag.6)

"il PAL2 non propone misure che impediscono un deterioramento dei livelli di congestione stradale" (pag.10)

"gli effetti del programma d'agglomerato sui parametri ambientali sono limitati" (pag.6)

Non ci pare che la CRTL si sia posta l'obiettivo di correggere queste fondamentali critiche della Confederazione. Senza far polemiche diciamo che ci sembra inappropriata l'insistenza della CRTL a presentare come positivi i giudizi della Confederazione. Quelli esposti qui sopra toccano l'essenza del programma d'agglomerato e sono di critica esplicita.

¹ Rapporto di esame della Confederazione del 26 febbraio 2014

Proposte del PAL3

Il PAL3 propone di confermare tutti gli elementi del PAL2 (nessuna correzione).

Propone pure di aggiungere le seguenti nuove proposte.

Trasporti pubblici

- . proposta di linea autobus strutturante urbana (Cornaredo-Pian Scairolo);
- . sostegno alla proposta del Municipio di Lugano di realizzare a Sant'Anna una fermata supplementare del Tram-Treno;
- . riorganizzazione della rete autobus regionale (linee e frequenze)
- . nuova fermata TILO a Bironico-Camignolo
- . sviluppo del nodo intermodale di Ponte Tresa
- . sviluppo del nodo di interscambio di Paradiso FFS
- . nuova fermata FLP a Caslano-Colombera e a Agno-Aeroporto.

Traffico individuale motorizzato

- . nuovo svincolo autostradale di Sigirino.
- . Adattamento delle rampe autostradali di Lugano Nord.
- . Riduzione della capienza dei P&R suburbani e sviluppo di quelli alle stazioni ferroviarie.

Mobilità lenta

- . uso del sedime FLP in collina (che sarà forse dismesso) quale pista ciclabile.
- . Sviluppo dei posteggi per biciclette alle stazioni ferroviarie e nel centro di Lugano.
- . Uso degli ascensori e del cunicolo del Tram-Treno per trasportare le biciclette alla stazione FFS di Lugano.
- . Proposta di rete verde regionale (concetto).

Le proposte del PAL3 non sono quantificate né riguardo ai costi di investimento, né a quelli di esercizio, né riguardo agli effetti che produrranno sulla mobilità.

Si deve prevedere che le nuove proposte causeranno spese ingenti aggiuntive rispetto ai quasi settecento milioni già decisi per il PAL2.

5 Osservazioni alle proposte del PAL3

In generale

- La formulazione è meno ambiziosa, più piana del PAL2, ma più generica.
- Riconferma acriticamente le proposte PAL2, e questo è il difetto principale.
- La proposta PAL3 è incompleta; si tratta solo di un abbozzo. Manca la concretizzazione delle proposte: descrizione, fattibilità, costi, effetti. A questo livello il PAL3 può servire solo come indicazione per il PAL4.

Nel merito

- non condividiamo la conferma delle proposte del PAL2. Segnatamente non accettiamo:
 - . la circonvallazione stradale di Agno e Bioggio, con un tracciato illogico e contorto, inserito nella visione di una superstrada da Manno a Ponte Tresa,
 - . la tappa prioritaria del Tram-Treno,
 - . lo sviluppo prioritario e massiccio dei quartieri periferici di Pian Scairolo e di Cornaredo nord (NQC), aree mal servite dai trasporti pubblici.
 - . La lunga sequela di interventi stradali (200 mio FR), in parte nemmeno ben definiti, che non portano alcun contributo allo sviluppo del Luganese. Queste opere non dovrebbero far parte del PAL2 ma andrebbero spostate, dopo verifica, nei programmi periodici di adeguamento delle strade cantonali.
- Contestiamo la proposta prioritaria del Tram-Treno:
 - . di fatto non è prioritaria (riteniamo che realizzare come prima cosa il ramo verso Molino Nuovo - Cornaredo sarebbe più utile)
 - . è costosissima e non porta benefici sufficienti
 - . è sproporzionata: una linea bus di media frequenza tra Bioggio e Manno basterebbe ampiamente ai bisogni pronosticati e costerebbe solo una piccola frazione dell'importo che si vuole investire,

- . il P&R di Bioggio è indesiderato poiché aumenta il carico sulle strade già congestionate del comprensorio,
 - . la stazione FLP in centro città è contraria all'obiettivo principale del PTL che considerava urbanisticamente fondamentale la definizione di un vero nodo intermodale alla Stazione FFS (stazione autobus urbani e regionali + FLP) oltre che molto problematica.
- In alternativa al progetto Tram-Treno proponiamo di realizzare la linea tramviaria Stazione FFS, Molino Nuovo, Cornaredo, che costa meno del Tram-Treno, ma che apre un servizio realmente nuovo (mentre portare la FLP in città, senza passare dalla stazione FFS, sostituisce un servizio già esistente e apporta scarsi vantaggi supplementari).
Per il Piano del Vedeggio in alternativa proponiamo la realizzazione di una linea TILO da Lamone/Taverne ad Agno, su tracciato in gran parte già esistente. La nostra proposta avrebbe portata cantonale e transfrontaliera, invece che solo regionale.
 - La conferma del tracciato della circonvallazione di Agno e Bioggio impedisce di approfondire la questione in vista di una soluzione migliore, meno invasiva e condivisa e accettabile dalla Confederazione.
 - La visione urbanistica nel PAL3 denominata "città – agglomerato", che si basa su una classificazione di tutto il territorio del distretto in 21 aree funzionali urbane, suburbane e periurbane (nessuna rurale e naturale), va chiaramente letta come "Lugano – città diffusa". Un nome nuovo per un concetto conosciuto localmente col termine di "città – distretto" e sostenuto in questi ultimi vent'anni dalle diverse rappresentanze politiche del Luganese. La "città – agglomerato" è quindi una prospettiva centrifuga, confusa e disordinata che, per sue peculiarità irrisolvibili, ha la perdita di qualità dei contesti edilizi e il diffuso congestionamento del traffico stradale. A questa visione va contrapposta quella bipolare urbana Lugano - Asse del Vedeggio, in un tessuto di borghi, di villaggi consolidato da secoli e nuovi insediamenti, ma armonizzati al contesto storico culturale per qualità e tipologia architettonica.
 - Sul futuro del tram luganese c'è grande ambiguità. Il PAL3 non sconfessa il disegno finale e però non lo programma. Questa è la posizione meno opportuna, perché introduce nelle scelte attuali forti elementi di incertezza.

Noi riteniamo che sul futuro del tram luganese debba essere finalmente svolto un approfondito dibattito per valutarne le prospettive, i risultati da perseguire e le conseguenze finanziarie. Un dibattito che finora non c'è stato; dunque non si sono valutate né le alternative né la sostenibilità finanziaria.

- La rete verde è un bel concetto, da approfondire perché ora manca di concretezza e non può costituire la base per un programma di sviluppo. Per dire il livello di superficialità della proposta rileviamo che non ha nemmeno percepito la grave cesura che l'autostrada determina nel piano del Vedeggio per i passaggi trasversali pedonali e ciclabili.
- La proposta di Asse autobus strutturante è condivisa. Deve essere completata con misure concrete per velocizzare l'esercizio (sedime proprio, corsie riservate, fermate). Deve pure essere accompagnata da una valutazione dei costi di investimento e di esercizio.
- Il potenziamento dell'esercizio e della rete dei trasporti pubblici è condiviso. Ma il livello di approfondimento presentato non permette di entrare nel merito della proposta. Per farlo se ne dovrebbero conoscere i costi e gli effetti, oltre che la strategia. Una generica sollecitazione è poco utile, soprattutto in tempi di ristrettezze finanziarie come quelli attuali.
- La maggiore offerta di trasporto pubblico su gomma richiede un fondamentale ripensamento della struttura del servizio. Non ci si può basare sul concetto di tram luganese, in quanto è un concetto non consolidato, altamente aleatorio e controverso. La questione del nodo regionale alla stazione FFS di Lugano, indebolita dal concetto Tram-Treno, deve essere risolta contestando l'intenzione di rafforzare il polo dei trasporti pubblici in centro città. Portando il terminale della FLP in centro città e creandole attorno il nodo dei trasporti pubblici urbani e in gran parte anche dei trasporti pubblici regionali, si stravolge il concetto della rete dei trasporti pubblici dell'agglomerato, si perde efficienza e si investono male cospicue risorse pubbliche.
Il ripensamento della rete di autobus urbani e regionali nel PAL3 è solo abbozzata. Le conseguenze finanziarie non sono indicate ma possono essere gravose in aggiunta alle sproporzionate spese per il PAL2.
- Le proposte per il trasporto individuale motorizzato (TIM) hanno una concretezza che il settore dei trasporti pubblici nemmeno avvicina. Nel campo

della viabilità il PAL3 si preoccupa di aggirare le perturbazioni esistenti senza curarsi di fermarne la causa, che è la crescita eccessiva della mobilità privata. Le proposte di nuovo svincolo a Sigirino e la ristrutturazione delle rampe di Lugano-Povrò sono i correttivi proposti per far fronte alla congestione che si manifesta quotidianamente sulla circonvallazione autostradale di Lugano; ma sono palliativi che aumentano la diffusione delle perturbazioni anche sulle strade regionali.

- In questo campo le imprecise diagnosi dello stato di capacità della rete autostradale non aiutano a individuare le strategie migliori. Di fatto il punto debole e di maggiore criticità della rete autostradale luganese è costituito dall'immissione della rampa autostradale in direzione sud a Grancia². In questo punto nelle ore di punta serali entra il 40% del traffico totale nella sezione, e occupa quasi integralmente una corsia. I veicoli provenienti dalla circonvallazione autostradale sono costretti a portarsi sull'unica corsia rimanente, quella di sinistra, e così si formano ristagni quotidiani di 7-10 km. In seguito a questa diagnosi si sarebbero dovuti ridurre con tutti i mezzi possibili i volumi di traffico entranti a Lugano sud, direzione sud. Invece il PAL2 (non smentito dal PAL3) insiste nell'accrescere la produzione di traffico del Pian Scairolo.

La situazione è aggravata dallo stato di saturazione a cui è giunta (dati 2015) la nuova galleria Veduggio-Cassarate, per cui l'ulteriore sviluppo della mobilità automobilistica si riverserà sui tradizionali assi di Lugano sud e di Lugano Nord e di Cureglia-Canobbio.

- La proposta di ristrutturare completamente le rampe autostradali degli accessi di Lugano Nord, non è per nulla convincente, né negli obiettivi né nelle soluzioni, che appaiono sproporzionate, costosissime e inutili. Non ci sembra il caso di insistere spendendo ancora vanamente altri soldi in questo studio.
- Nel campo della mobilità lenta il PAL3 esprime concetti opportuni, condivisibili, però in gran parte generici e non quantificati nei costi, nella priorità e negli effetti. Per esempio la necessità di adattare la rete viaria di Lugano alle esigenze della circolazione delle biciclette non è espressa con sufficiente determinazione; detta così ripete raccomandazioni sempre disattese.

² vedi articolo IL NOSTRO PAESE luglio-settembre 2015, pag. 11.

- Su alcune proposte per la mobilità lenta formuliamo delle riserve.
 - . Dedicare all'uso ciclistico il sedime FLP Lugano-Bioggio, che stando al PAL2 verrà dismesso, non ci trova consenzienti perché non accettiamo la proposta di cancellare l'esercizio FLP su questo tratto. La linea ferroviaria fa un servizio apprezzato, utile ed economico che non vale la pena di sostituire con un nuovo costosissimo tracciato in galleria, poco più utile dell'esistente e con molti nuovi svantaggi.
 - . La proposta di usare gli ascensori del Tram-Treno per portare le biciclette alla stazione è fonte di inconvenienti gravi, soprattutto conflitti con i pedoni sui marciapiedi della fermata sotterranea e nel sottopassaggio pedonale della stazione FFS di Lugano. Guardandola più da vicino la proposta non ci sembra praticabile.

6 Nostre proposte

In una situazione territoriale e di esercizio in cui:

- la circolazione stradale è fortemente congestionata,
 - . le code sull'autostrada tra Lugano sud di Lugano Nord sono quotidiane,
 - . il carico della galleria Vedeggio-Cassarate ha raggiunto il livello di capacità,
 - . la saturazione si riversa sulle strade principali e su quelle urbane
- la diffusione dell'edificazione nel paesaggio prosegue senza freni
- lo sviluppo prioritario avviene in aree mal servite dai trasporti pubblici, difficili e costose da attrezzare efficacemente,
- le ristrettezze finanziarie in cui sono messi gli enti pubblici frenano gli investimenti e l'aumento delle spese di esercizio,

è necessario rivedere la strategia di sviluppo sin qui seguita.

Segnatamente diventa indispensabile stabilire chiare priorità d'attuazione degli interventi e delle opere.

- Due devono essere gli indirizzi principali del PAL3:

- Correggere le decisioni inopportune del PAL2 (come abbiamo detto nel capitolo precedente)
- Potenziare decisamente i servizi di trasporto pubblico, ferroviari (TILO), regionali e urbani, secondo chiare priorità e strategie (in cui la sistemazione della Stazione FFS di Lugano è preminente)
- Rafforzare la polarità centrale della stazione FFS di Lugano dando priorità alla sua ristrutturazione con le seguenti misure:
 - prolungamento dei marciapiedi ferroviari alle lunghezze standard per i treni di Alptransit,
 - creazione della stazione delle autolinee regionali in sostituzione di quella del centro città,
 - miglioramento della permeabilità della stazione ristrutturando il sottopasso pedonale di Besso e creandone altri a nord e a sud,
 - eliminazione del passaggio a livello di via Basilea, prolungando detta via fino al Tassinò,
 - rafforzamento dei legami della stazione FFS con la città realizzando un nuovo capace collegamento meccanico verso la zona di Sant'Anna (nuova funicolare o scale mobili o entrambe) e ripristinando la funicolare degli Angeli collegandola efficacemente alla stazione mediante un doppio percorso pedonale, uno lungo via Maraini (con marciapiede allargato) e l'altro, più ameno, passando per il Parco del Tassinò.
- Proponiamo di concentrare gli sforzi e gli investimenti regionali per rafforzare i due poli urbani di Lugano e del Piano del Vedeggio e i centri periferici di Tesserete, Sonvico, Rivera, Melide, Ponte Tresa-Caslano-Magliaso e Novaggio. In queste aree sviluppare le centralità, il rinnovamento del tessuto insediativo e lo sviluppo rivolto all'interno.
- Sviluppare prioritariamente i due poli urbani di Lugano e del Piano del Vedeggio, intensificando gli insediamenti per residenze e posti di lavoro, raccordandoli efficacemente con la stazione FFS di Lugano.
 - Nel piano del Vedeggio proporre un collegamento ferroviario TILO da Agno a Lugano passando per Lamone (eventualmente Taverne), inserendo così

l'area del Vedeggio nella rete ferroviaria cantonale e transfrontaliera (chiediamo che la CRTL sostenga la nostra richiesta di avviare uno studio di fattibilità dell'opera proposta),

- nel piano del Cassarate studiare il raccordo più opportuno scegliendo tra una linea tramviaria ottenuta prolungando la FLP verso Molino Nuovo, Viganello e Cornaredo, oppure limitandosi a una capace linea autobus sullo stesso percorso.
- Rinunciare a realizzare il progetto Tram-Treno comprendente la stazione ferroviaria e dei trasporti pubblici in pieno centro città. La città non sopporta un tale stravolgimento. La sistemazione urbanistica dell'area centrale deve prevalere sulle pretese delle infrastrutture dei trasporti. Il centro città deve avere fermate di linee bus passanti e non divenire terminale. Il loro impatto deve essere contenuto.
- Mettere in priorità successive lo sviluppo delle aree suburbane di Cornaredo (NQC) e di pian Scairolo, in modo da poter prima consolidare la centralità dei due poli e la funzionalità della stazione FFS di Lugano. Nel frattempo correggere i piani viari previsti per queste aree togliendo a Cornaredo la strada trasversale a sud dello stadio e nel pian Scairolo la nuova rampa autostradale e la strada di gronda.
- Del programma paesaggistico del PAL3 sviluppare in prima priorità i parchi verdi a lago nel golfo di Lugano e in quello di Agno e attrezzare gli assi verdi lungo il Cassarate e il Vedeggio. Realizzare passaggi pedonali e ciclabili trasversali ai fiumi e attraenti percorsi pedonali e ciclabili prioritari sulle rive dei golfi di Luano e Agno e lungo i fiumi Cassarate e Vedeggio.

7 Risposte alle domande della CRTL

Paesaggio/Insediamenti

7.1 **È corretto focalizzare l'attenzione delle proposte operative del PAL3 sui temi del paesaggio-insediamenti, sull'adattamento della rete di trasporto pubblico su gomma e sull'integrazione della rete della mobilità lenta?**

Sì se si corregge il PAL2 e si elabora una scala di priorità più rigorosa, mettendo in prima linea lo sviluppo consequenziale di trasporti e insediamenti, privilegiando lo sviluppo dei due poli urbani ben serviti dai trasporti pubblici.

La via della navigazione lacuale non è contemplata in nessuno dei due PA benché rappresenti un valore turistico da difendere e un'opportunità di comunicazione transfrontaliera per la regione del Ceresio.

Nel contesto di proposte urbanistiche contenute nel PAL2 e riprese nel PAL 3:

- La circonvallazione di Agno (incentivo al TIM) rinforzante la cesura determinata dall'A2 sulla piana del Vedeggio (disincentivo alla ML),
- la dismissione della linea di collina della FLP (disincentivo al TP e alla ML)
- e il conseguente indebolimento del già debole nodo intermodale della stazione FFS (disincentivo al TP e alla ML)

sono misure contraddittorie e controproducenti rispetto all'assunto di sviluppare il trasporto pubblico.

PAL 2 e PAL 3 non hanno un obiettivo di sviluppo ma due contrapposti: il primo, permettere la tradizionale fruizione della rete stradale urbana col TIM e, il secondo, promuovere il TP. Così facendo il TP subisce la concorrenza del TIM più flessibile e la ML si trova in posizione subalterna quando invece dovrebbe occupare il rango privilegiato. Corretto a noi pare riprendere l'obiettivo del PTL del 1993 di contenimento sostanziale del TIM nell'area urbana ridimensionando gli incentivi per il TIM (la priorità è limitare la disponibilità di parcheggi in superficie) per valorizzare al massimo gli investimenti per il TP.

7.2 Si conferma la visione di sviluppo del Luganese incentrata sul concetto urbanistico di "città- agglomerato"?

No, il concetto deve essere rivisto e lo schema di città-distretto/città-agglomerato, che nella teoria e nei fatti è la città diffusa, deve essere sostituito dallo schema bipolare di realtà urbane (Città di Lugano e Città del Piano del Vedeggio) completato dal riconoscimento delle qualità apprezzate dei centri regionali periferici.

Il PAL 3 suddivide l'agglomerato luganese in 21 aree funzionali e risulta composto solo da aree urbane-suburbane e periurbane-rurali, con probabile riferimento alla classificazione della Convenzione europea del paesaggio approvata dal nostro Parlamento federale il 28 settembre 2012 ed entrato in vigore il 1° giugno 2013. Stranamente, nonostante la conformazione del nostro territorio e le condizioni di strutturale e fortunata marginalità di non pochi luoghi naturali e villaggi rurali, non risulta esserci tra le aree funzionali nessuna area a dominante rurale e, paradossalmente, naturale.

7.3 La definizione delle 21 aree funzionali, con le loro specifiche vocazioni, è corretta?

No, poiché la classificazione non riposa su una terminologia riconosciuta (aree urbane, periurbane, rurali, naturali) e soprattutto perché la sua redazione è stata manifestamente frettolosa (numerosi refusi, classificazioni discutibili, argomentazioni generiche, contenuti non comparabili tra scheda e scheda e numerose lacune). Meglio prevedere un esplicito piano di indirizzo regionale che indichi lo sviluppo regionale auspicato, strategie, priorità e una schedatura rigorosa, ragionata e soprattutto utile (mai si citano le opportunità date dalla nuova LPT e le sue possibilità di applicazione).

7.4 Il modello di implementazione del concetto di organizzazione territoriale a partire da pianificazioni intercomunali è convalidato?

Non possiamo concordare sul metodo proposto. In mancanza di un chiaro concetto urbanistico regionale, l'implementazione dal basso può solo portare alla dispersione degli interventi e al rafforzamento del potere amministrativo.

7.5 Il concetto di “Maglia verde” quale elemento strutturante dell’organizzazione territoriale del Luganese è condiviso?

Si, per quanto non sia l’elemento strutturante principale e la proposta manca di operatività.

La funzione principale indicata è lo svago e la giusta esigenza è quella di aprire convenientemente gli insediamenti sullo spazio naturale circostante, manca però qualsiasi riferimento alle emergenze monumentali se non la peregrina segnalazione del Pronunciamento del Pian Povrò. Inoltre è importante ricordare che chi non usa sistematicamente il TIM fa uso quotidiano dei percorsi pedonali spesso oggi molto compromessi dall’urbanizzazione confusa di cui abbiamo già trattato. La rete ciclopedonale delineata dal PAL3 costituisce un elemento formale importante che però non modifica gli indirizzi dispersivi delle realtà precedenti.

Nell’ottica della valorizzazione dell’area paesaggistica naturale, rurale e storica di Muzzano la dismissione della linea della FLP dalla stazione FFS, dal Basso Malcantone e dalla città non si giustifica poiché implicherà ancora una volta, l’uso generalizzato del TIM per raggiungere questo tuttora pregevole sito. Il TP su gomma sostitutivo della FLP, per la massa critica dell’abitato in collina, avrà per forza di cose cadenze da servizio periurbano e assenza di servizio in giorni festivi (disincentivo al TP). La definizione di un percorso ciclopedonale non per vecchi, tutto da pensare e finanziare, non può entrare in conto per cancellare le potenzialità tuttora non espresse della linea FLP di collina.

Mobilità

7.6 Si conferma che la rete tram-treno è l'elemento strutturante della futura mobilità pubblica del Luganese?

No, l’avevamo già affermato a proposito del PAL2.

Se si tratta di iniziare la realizzazione del sistema di tram luganese, non è la tappa da avviare prioritariamente.

Se invece il Tram-Treno resta un elemento isolato, la sua realizzazione non si giustifica perché i vantaggi sono minimi rispetto alla conduzione della FLP esistente, attira pochi nuovi utenti, crea nuovi grossi problemi realizzando la

stazione in pieno centro, ha costi sproporzionati e contiene vari elementi critici (debole contatto con la Stazione, concentrazione eccessiva del traffico pedonale, sicurezza).

Uno dei difetti principali della proposta Tram-Treno è quello di riportare in Centro Città il nodo principale dei trasporti pubblici (come conferma esplicitamente lo studio "Rete tram del Luganese" il quale scrive che "il Piazzale Ex-Scuole diventa il *nuovo fulcro centrale* del sistema dei trasporti pubblici cittadini³)

Questa operazione costituisce una grave deriva rispetto ai principi del PTL, i quali attribuivano alla stazione FFS la funzione di ganglio dei trasporti urbani e regionali. Lo spostamento in città di parti significative di detto ruolo indebolisce la funzionalità complessiva del sistema dei trasporti luganesi e crea invasive e massicce strutture per i trasporti in pieno centro città, estranee alla sua storia e non integrabili, senza stravolgerlo, nel suo tessuto.

7.7 È necessario l'adattamento e il potenziamento del servizio di trasporto pubblico regionale su gomma secondo i principi enunciati?

Sì è necessario adattare e potenziare il servizio dei trasporti pubblici regionali. Ma i principi non sono espressi dal PAL3 in modo sufficientemente chiaro e le conseguenze finanziarie non sono dette.

7.8 L'obiettivo generale "il 30% trasporto pubblico, il resto pulito" quale indirizzo di strategia a lungo termine per le decisioni in materia di mobilità è condiviso?

L'obiettivo appare, in questo contesto, velleitario e costituisce solo uno slogan. Perseguendo nell'azione di favorire lo sviluppo di opere e di insediamenti basati sul TIM, che fanno concorrenza ai trasporti pubblici, non si usano bene le limitate risorse e non si può raggiungere l'obiettivo, che appare comunque fuori misura. Solo una strategia selettiva e concreta può sperare di far cambiare l'insoddisfacente stato attuale.

³ CRTL, Comune di Lugano e altri, Rete tram del Luganese, studio di fattibilità, Rapporto conclusivo, pag. 55.

8 Conclusioni

Ringraziamo per l'occasione offertaci e rinnoviamo la richiesta di poter esporre per esteso le nostre osservazioni alla CRT.

Cittadini per il territorio, Gruppo di Massagno

Casella postale 409, 6908 Massagno
ct.massagno@bluewin.ch
www.cittadiniperilterritorio-massagno.ch



VivaGandria

6978 Gandria
vivagandria@viva-gandria.ch
www.viva-gandria.ch



Uniti per Brè

Casella postale 17
6979 Brè sopra Lugano
mattias.schmidt@bluewin.ch
www.uniti-per-bre.ch



Capriasca Ambiente

c/o Fulvio Gianinazzi
6953 Lugaggia
www.capriascambiente.ch
info@capriascambiente.ch

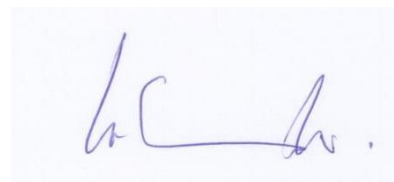


Associazione Quartiere Bomborozzo Massagno



Carona e l'Arbostora

Cittadini per la cura del paesaggio, di chi vi
abita e di chi vi transita
www.carona-arbostora.ch
info@carona-arbostora.ch



Cittadini per il territorio, Pian Scairolo

Cittadini uniti per il recupero sostenibile del
Piano Scairolo
Mail: cit.scairolo@gmail.com
Web: www.citscairolo.wordpress.com



Lugano, 29 febbraio 2016