

Spett.  
Ufficio federale dei trasporti (UFT/BAV)  
Sezione autorizzazioni II  
3003 Berna

Raccomandata

Bellinzona, 6 febbraio 2018

## OPPOSIZIONE

presentata dall'ATA Associazione traffico e ambiente, Sezione della Svizzera italiana, 6500 Bellinzona, a titolo proprio e in rappresentanza dell'associazione nazionale

nell'ambito della "Procedura ordinaria di approvazione dei piani di diritto ferroviario con esame dell'impatto sull'ambiente. Progetto della Ferrovie Luganesi SA (FLP) concernente la costruzione della rete tram-treno del Luganese (tappa prioritaria) ad Agno, Bioggio, Caslano, Lugano, Magliaso, Manno, Monte Ceneri e Ponte Tresa. Esposizione pubblica dei piani.

In ordine

L'esposizione pubblica dei piani è (dossier del progetto Rete tram-treno del Luganese) è in pubblicazione dall'8 gennaio al 7 febbraio 2018. La presente opposizione è tempestiva, in quanto è presentata entro i termini di pubblicazione.

prove: avviso di pubblicazione dei piani del 12 dicembre 2017.

Legittimazione

Il progetto tram/treno del Luganese è finanziato dal Fondo per l'infrastruttura ferroviaria FIF, conseguente all'approvazione del progetto per il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF). Ne discende che un'opposizione debba riferirsi alle disposizioni della Legge sulle ferrovie. La Legge federale sulle ferrovie indica che "chi ha qualità di parte secondo le prescrizioni della legge del 20 dicembre 1968 sulla procedura amministrativa o della LEspr può, durante il termine di deposito dei piani, fare opposizione presso l'autorità competente". La Legge federale sulla procedura amministrativa prevede che è legittimata a ricorrere "ogni persona, organizzazione o autorità cui un'altra legge federale riconosce tale diritto" (art. 48, cpv. 2).

Giusta l'articolo 8 LE sono legittimate a fare opposizione le organizzazioni costituite da almeno 10 anni cui compete, in base agli statuti, la salvaguardia dei beni tutelati dalla legge. L'articolo 55 LPAmb prevede che le organizzazioni di protezione dell'ambiente siano legittimate a ricorrere contro le decisioni delle autorità cantonali o federali, competenti in materia di pianificazione, costruzione o trasformazione di impianti per i quali è necessario un esame di impatto ambientale. L'articolo 1 dell'ordinanza che designa le organizzazioni di protezione dell'ambiente nonché della natura e del paesaggio legittimate a ricorrere (ODO) indica che tali organizzazioni secondo l'articolo 55 LPAmb figurano nell'allegato dell'ODO. L'ATA, Associazione traffico e ambiente (in tedesco VCS, Verkehrsclub der Schweiz) rientra nella lista contenuta nell'allegato (cifra 20).

La pubblicazione del progetto indica che le opposizioni sono da inviare per iscritto all'Ufficio federale dei trasporti (UFT), Sezione autorizzazioni II, 3003 Berna.

#### Procedura di consultazione carente e difficoltosa

L'iter pianificatorio che ha portato all'attuale proposta di rete tram/treno (1ª tappa), iniziato nel 2001, ha offerto ben poche possibilità di esprimersi in una procedura di consultazione. Solo nell'ambito del Piano dei trasporti del Luganese (PTL) e del Programma d'agglomerato del Luganese (PAL) è stato possibile esprimersi, in termini forzatamente sommersi, anche sul progetto generico di tram del Luganese. Inoltre, il concetto - ma non i piani - è stato messo in consultazione nell'ambito della procedura di approvazione della scheda RM3 del PD cantonale. La documentazione messa a disposizione in queste occasioni non permetteva di esprimersi sulle questioni concrete connesse all'opera (occupazione del suolo, ecc.), ma solo sulla sua opportunità e prevista efficacia. Non risultano procedure di consultazione complete precedenti quella attuale. L'ATA-SI ha preso posizione sul PTL e sul PAL, ma le critiche non hanno avuto praticamente alcun effetto sui progetti, almeno a livello cantonale.

La progettazione dell'opera, durata più di tre lustri, è stata approfondita fin nei dettagli, senza che i progetti fossero veramente resi pubblici e aperti alle osservazioni della popolazione. Si può dunque argomentare che la procedura di partecipazione non sia perciò stata condotta convenientemente. Inoltre, ancora oggi la ponderazione degli interessi non è nota. Questo modo di agire non è né razionale né logico. Esso ha impedito alle autorità responsabili di conoscere gli interessi che si oppongono o che possono favorire il progetto, ha impedito di considerare punti di vista diversi o suggerimenti che avrebbero potuto accrescere l'utilità o i vantaggi per la collettività; ha impedito di appianare i conflitti che potrebbero ostacolare la realizzazione dell'opera. In sostanza questo modo di agire non è stato lungimirante poiché non ha prodotto una soluzione sufficientemente condivisa.

Il progetto tram/treno ora in pubblicazione è un'enorme massa di quasi 300 documenti con oltre 2000 pagine. Prendere posizione compiutamente nel limite di 30 giorni è pressoché impossibile per un'associazione come la nostra, basata in gran parte sul lavoro di volontari. Per una singola

Cittadina o un singolo Cittadino, la partecipazione è di fatto preclusa. Anche le nostre osservazioni si attengono perciò al “limite del possibile”. Se necessario, siamo disponibili a precisarle in seguito.

## L'ATA-SI e il sistema tranviario del Luganese

Già nel 1987, con lo studio «Ticino 2001», la Sezione della Svizzera italiana dell'ATA aveva proposto un “metrò del Luganese”, con prolungamento della linea FLP dalla stazione a Trevano e da Agno a Bioggio a Tavernes. Nella sostanza era così nata l'idea di riportare un'efficiente linea di trasporto pubblico su ferro nell'agglomerato. La proposta è poi stata ripresa e precisata nel 1993 con il documento «Lugano: opzione mobilità pubblica», a cura dell'ATA-SI e di Luganoambiente, che comprendeva la linea cittadina da Cornaredo al Centro e fino a Paradiso. Nel 2005 si tornò alla carica con «Una linea di tram a Lugano: il rilancio di un'idea», che prolungava la linea da Paradiso a Grancia, ove è sorto un importante polo commerciale.

Infine, nel 2012, la Sezione ATA della Svizzera italiana ha fatto allestire dalla “mrs partner” di Zurigo uno studio sui trasporti pubblici nella Svizzera italiana. Il documento dedica un esteso capitolo alla rete tranviaria del Luganese, comprendente le linee Cornaredo - Lungolago – Grancia; Ponte Tresa - Lungolago – Grancia; e Manno - Centro Città – Cornaredo. Lo studio raccomanda all'ATA di sostenere con forza il progetto di una rete di tram a Lugano, rispettivamente nel suo agglomerato. La questione sulla priorità degli interventi è lasciata in sospeso, ma con l'annotazione che “la priorità degli interventi non deve portare a rinvii e ritardi nella realizzazione della prima tappa”.

Nelle sue varie prese di posizione, l'ATA ha sempre considerato prioritaria la linea cittadina, perché permetterebbe di strutturare attorno ad essa il trasporto pubblico e di ottenere una modifica del “modal split “ (proporzione fra gli spostamenti con il mezzo pubblico e quelli individuali motorizzati) che a Lugano è particolarmente squilibrato. A questo punto, l'ATA non si oppone alla decisione di considerare prioritarie l'asta nel Piano del Vedeggio e la galleria, ma torna ad affermare con forza che la realizzazione della linea almeno fino a Cornaredo debba avvenire nei tempi più brevi possibili. Lungo la tratta vi sono importanti attrattori di traffico (l'Università, l'Ospedale, il Nuovo quartiere Cornaredo) che renderebbero tutta la linea molto più attrattiva.

Sebbene non in forma identica, la rete di tram proposta dall'ATA-SI nei documenti citati è poi entrata a far parte del Programma d'agglomerato del Luganese (PAL). Tuttavia, in ormai più di trent'anni dal primo studio dell'ATA-SI nemmeno un metro di binario nuovo è stato posato.

## Motivazione e limiti dell'opposizione

Con la presente opposizione, l'ATA-SI non intende causare ritardi né tanto meno mettere in dubbio il progetto nel suo complesso. Non sono contestate né l'asta verso Manno né la galleria ferroviaria/tranviaria dal Piano del Vedeggio al centro di Lugano.

L'opposizione è invece volta in primo luogo a impedire lo smantellamento della linea FLP in collina fra Bioggio-Molinazzo, Muzzano e Lugano FLP. Si chiede inoltre un riesame di alcuni aspetti, sui quali riteniamo vi sia ragione di riflettere.

## Richieste

In via principale:

1. Mantenere la linea attuale in collina Molinazzo-Muzzano-Lugano stazione FLP/FFS.
2. In ogni caso, dimensionare l'opera (in particolare l'interscambio con la Stazione FFS) tenendo da subito conto dei movimenti indotti dal completamento della rete fino a Cornaredo e Grancia.

Aspetti da valutare più approfonditamente:

3. Nuovo tracciato all'uscita ex BSI a Sant'Anna;
4. Opportunità e costi della fermata sotterranea sotto la stazione FFS (se risultasse utile, sarebbe probabilmente da ampliare, considerando anche il prolungamento futuro della rete);
5. Esame di un possibile percorso, con mezzi di risalita meccanici, fra la proposta di fermata Sant'Anna e la stazione FFS;
6. Riordino del comparto di Cavezzolo.

Le richieste sono illustrate più oltre nell'ambito di questa opposizione.

## Breve cenno storico

È forse opportuno ricordare che, nel secolo scorso, il Luganese ha avuto una buona rete di trasporto pubblico su rotaia, man mano smantellata. La rete tranviaria della Città di Lugano è stata in esercizio dal 1896 al 1959. Oltre a questa, gli abitati sui versanti della valle inferiore del Cassarate erano collegati alla città con le ferrovie a scartamento metrico Lugano-Tesserete (1909 – 1967) e Lugano-Cadro-Dino (1911 – 1970). Oltre alla linea ferroviaria del Gottardo, che pure serve Paradiso e Lamone-Cadempino, oggi parte dell'agglomerato, è sopravvissuta solo la Lugano-Ponte Tresa, in esercizio dal 1912. Le linee smantellate sono oggi servite da autobus. Le decisioni di allora sono comprensibili se si considerano gli anni in cui furono prese, ma probabilmente non verrebbero oggi ripetute "col senno di poi". È dunque un peccato che la prima tappa del ritorno di una rete tranviaria nel Luganese (il progetto tram/treno) sia accompagnata dallo smantellamento di un'altra tratta storica: il tragitto in collina fra Molinazzo via il laghetto di Muzzano alla stazione di Lugano della ferrovia Lugano-Ponte Tresa.

## Il valore della tratta Molinazzo-Lugano FLP/FFS

Il percorso del “trenino” FLP ha un valore storico e permette di godere panorami fantastici con vista sul laghetto di Muzzano e sul golfo di Agno dall’alto. Ha inoltre un valore ricreativo per gli abitanti del Luganese, poiché permette di raggiungere il laghetto di Muzzano, popolare passeggiata ricreativa a pochi minuti dalla città con la FLP. Ha infine un’evidente valenza turistica, proprio per la bellezza della tratta. Con lo smantellamento della linea in collina questi valori andrebbero persi, poiché un servizio con autobus non può assolutamente compensarli.

La linea ferroviaria in collina già oggi serve le zone residenziali di Sorengo, Muzzano e Collina d’Oro, con le loro importanti aree di svago. Potrebbe anzi essere resa ancora più attrattiva, collegando meglio i quartieri abitati che sfiora, ma non serve sufficientemente. Così, con una nuova fermata e un accesso adeguato sarebbe possibile servire la zona di Tassinio e Moncucco. Un migliore accesso – oggi è assai arduo – permetterebbe di meglio allacciare Gentilino alla fermata “Laghetto”, come l’ATA-SI ha già proposto in passato.

Non va dimenticato che un servizio sostitutivo con autobus genera pure costi elevati per i mezzi necessari, costi ricorrenti per gli autisti e la manutenzione. Oltre a dover circolare su strade già molto trafficate, per un buon servizio occorrerebbe (laddove possibile) la realizzazione di corsie separate per gli autobus. Si può risparmiare tutto questo mantenendo la linea di collina: c’è già, non costa nulla, corrisponde al principio della sostenibilità, poiché è il riuso della tratta esistente.

## Premesse errate

Quando si apprese la notizia che la realizzazione della prima tappa della rete tranviaria del Luganese avrebbe comportato lo smantellamento della linea esistente fra il Piano del Vedeggio e la stazione FLP/FFS di Lugano, l’ATA-SI si oppose a questa decisione, così come i Comuni toccati dall’attuale linea FLP. In un incontro con il Dipartimento del territorio ci fu spiegato che l’80% dei passeggeri non era diretto in stazione, ma nel centro della città. Conseguentemente la realizzazione della galleria avrebbe comportato la dismissione della linea in collina via Muzzano.

Questa premessa si è tuttavia rivelata errata. In seguito s’è scoperto che la metà dei passeggeri FLP è diretta in stazione, l’altra metà in centro. Il pronostico del traffico per l’anno 2030, elaborato dai progettisti sulla base delle analisi della Rapp Trans SA (2014), riporta infatti 8'121 passeggeri diretti alla stazione FFS e 7'608 con destinazione il centro della città. Anche dopo la realizzazione della galleria ferroviaria Bioggio-Lugano centro, sulla vecchia linea resterebbe dunque un potenziale di più di 8000 passeggeri al giorno, una cifra maggiore dell’utenza attuale.

Così stando i flussi di passeggeri, si giustifica ancor più il mantenimento della linea in collina. Inoltre, il tempo di percorrenza da Bioggio-Molinazzo alla stazione FFS di Lugano è oggi di soli 9 minuti. Col nuovo progetto di galleria e fermata sotterranea per collegare la stazione FFS con scale mobili, incluso l'uso di queste ultime, il tempo di percorrenza risulterebbe di circa 6 - 8 minuti (a dipendenza dell'intensità dell'afflusso di utenti). Il vantaggio è minuscolo e da solo probabilmente non giustificherebbe i costi di una fermata sotterranea.

La fermata sotterranea sotto la stazione FFS

Non siamo di principio contrari a una fermata sotterranea sotto la stazione FFS e a essa collegata. Ciò per un semplice motivo: se – come noi chiediamo – la linea tranviaria in una seconda tappa sarà portata dal centro città verso Cornaredo (progetto purtroppo ancora troppo poco concreto, ma che andrebbe concretizzato al più presto) è necessario allacciare alla stazione FFS anche i passeggeri provenienti da questo ramo. Come vedremo, una possibilità può essere la fermata Sant'Anna, un'alternativa che sarebbe perciò opportuno approfondire.

Una stazione sotterranea non è un problema, ve ne sono altre e sono comuni nelle linee di metrò. Non risultano tuttavia molto attrattive per l'utenza, in particolare nelle ore marginali. Con scale mobili e lift si dovrebbe superare – sempre in cunicolo – un dislivello di 55 metri, il che allunga il tempo necessario per raggiungere la stazione FFS, soprattutto in caso di forte affluenza. Considerata la scarsa differenza nel tempo di percorrenza (cfr. più sopra), se è mantenuta la linea in collina, è probabile che almeno una parte dell'utenza opti comunque per quest'ultima, piuttosto che per la fermata sotterranea.

La fermata sotterranea rischia anche un accumulo di passeggeri sulle piattaforme, dove lo spazio non è moltissimo. Il ritmo serrato dei convogli può limitare questo pericolo, ma non eliminarlo. Considerato che è previsto uno sviluppo della rete in tappe successive, la fermata sotterranea dovrebbe anche essere dimensionata per accogliere un numero di utenti maggiore di quello previsto attualmente. Ampliare successivamente comporta probabilmente costi superiori e notevoli disagi. Riteniamo pertanto che la questione vada esaminata già nella presente fase di progetto.

L'alternativa della fermata di Sant'Anna

La fermata a Sant'Anna era stata studiata nello studio urbanistico denominato "Studio di fattibilità tecnico/urbanistico", avviato nel 2005 e confluito nella scheda M3 del Piano direttore cantonale (PD) del 2011. Vi si affermava: "In centro città viene realizzata una fermata Sant'Anna, dove una nuova funicolare assicura il collegamento con la stazione FFS di Lugano e con la rete dei bus regionali". L'idea è poi stata abbandonata a causa del rifiuto dell'allora banca della Svizzera italiana (BSI), che occupava lo stabile nella cui corte interna avrebbe dovuto sfociare la linea tram/treno. Ora la BSI, acquisita nel 2016 dalla EFG, non occupa più quegli spazi, lo stabile è in

vendita e deve essere ristrutturato. La situazione è quindi fundamentalmente diversa e le condizioni sono favorevoli per riprendere il progetto originario, che può essere un'alternativa valida alla fermata sotterranea sotto la stazione FFS. Riteniamo che questa possibilità vada approfondita e confrontata quanto a funzionalità, impatto e costi all'opzione con fermata in sotterranea.

La fermata Sant'Anna gode del favore del Municipio di Lugano, poiché la città ne trarrebbe maggiori vantaggi, sempre che essa sia collegata alla stazione con funicolare o scale mobili/lift. Se la si considera un'alternativa alla fermata sotterranea sotto la stazione FFS, il collegamento con quest'ultima è imprescindibile per chi, in futuro, proverrà da Cornaredo o Grancia, cioè dalle estensioni previste della rete tranviaria in città.

### Prosecuzione della linea tranviaria

Indipendentemente dalla scelta (dopo valutazione tecnica approfondita) fra la fermata in sotterranea o a Sant'Anna, riteniamo corretta la continuazione della linea fino alla "pensilina Botta", come previsto dal progetto in consultazione. Si tratta di una prima premessa per le future estensioni della rete in città verso Cornaredo, rispettivamente Grancia. È vero che fra la fermata Sant'Anna e la "pensilina Botta" c'è una distanza di poco meno di 200 metri. Le distanze standard fra fermate tranviarie sono invece generalmente di 300 – 400 metri. Ci sono però molte eccezioni, soprattutto nei centri città. La distanza delle fermate dipende infatti da tutta una serie di fattori, quali la densità abitativa e di posti di lavoro, il percorso pedonale per raggiungere la fermata (calcolato normalmente in al massimo 400 metri, ma dipende anche molto dall'attrattività per i pedoni e dalla conformazione urbana), dalla conformazione del territorio, ecc. L'interscambio con buona parte dei bus urbani e alcune linee regionali è alla "pensilina Botta", non a Sant'Anna servita solo da alcuni bus e questo in una sola direzione.

Attestando la linea tranviaria a Sant'Anna v'è il forte pericolo che questa stazione diventi quella terminale e ci si rassegni a non farla proseguire in futuro, accontentandosi d'un servizio d'autobus. Il Piano direttore cantonale (scheda RM3) prevede come dato acquisito le linee Bioggio Molinazzo – Lugano centro e Bioggio Molinazzo – Manno, oggetto della pubblicazione in esame. Come dato intermedio vi figurano tuttavia anche le tratte Lugano centro – Cornaredo e Lugano centro – Pian Scairolo (Grancia), mentre la prosecuzione da Manno a Lamone è solo un'informazione preliminare. Quanto a quest'ultima sarà da esaminare, quale valida alternativa, anche la variante Manno – Taverne Torricella.

Il PD indica comunque chiaramente l'intenzione di assicurare una rete tranviaria "quale perno infrastrutturale prioritario dello sviluppo dell'agglomerato" (2.3 Strategie). Riteniamo corretta questa impostazione e auspichiamo che un Programma d'agglomerato finalmente ben fatto possa anche assicurare un contributo da parte della Confederazione nell'ambito dei mezzi disponibili per questi programmi (il PAL3 è stato valutato insufficiente e quindi non sussidiabile, ma questo non preclude una futura impostazione più sostenibile).

Noi consideriamo il tram – la FLP ha già prenotato materiale rotabile di tipo tranviario – come un mezzo di trasporto stradale, che in molte città condivide lo spazio stradale con gli altri mezzi di trasporto, senza che ciò causi particolari problemi. Dove è possibile assicurare al tram una linea propria, ciò si ripercuote positivamente sui tempi di percorrenza. Non è tuttavia la regola, quanto piuttosto l'eccezione. Non siamo contrari alla chiusura al traffico veicolare privato del Corso Pestalozzi fra Sant'Anna e la "pensilina Botta" (fino Via Nizzola). Non è tuttavia strettamente necessario, qualora causasse soverchie difficoltà quanto alla conduzione del traffico. In molte città tram e altri mezzi di trasporto condividono lo spazio stradale e c'è persino un segnale stradale «Tram» (cfr. OSStr, art. 10, segnale 1.18) che "annuncia l'arrivo di veicoli ferroviari su strada".

### Il comparto di Cavezzolo a Bioggio

Altro punto difficile è il comparto di Cavezzolo a Bioggio, interessato anche dal progetto di circonvallazione stradale Agno-Bioggio. Inoltre, il progetto è, in parte, influenzato anche dalla presenza dell'aeroporto di Lugano-Agno (dal futuro sempre più incerto, per altro). La soluzione ufficiale spreca molto territorio, invece di favorire uno sviluppo urbanistico equilibrato. Il nuovo tracciato stradale (recentemente nuovamente modificato, da quanto si è appreso dalla stampa) e la concomitante variante ferroviaria permetterebbero di semplificare l'occupazione del suolo in questo comparto strategico. Riteniamo che sia possibile una soluzione più semplice, che sprechi meno territorio. Anche per questo comparto ribadiamo la richiesta di mantenere la linea FLP attuale.

### Linea Bioggio-Manno

Fra le due varianti – lungo la strada cantonale oppure sul raccordo ferroviario merci delle FFS – preferiamo la prima, poiché più coerente con una linea di tipo tranviario, pur senza escludere la seconda. Probabilmente il tracciato sarà più che altro deciso dalle opposizioni dei privati che hanno ampi edifici di varia destinazione nella zona e temono per l'accesso ai loro fondi, eventualmente reso più difficoltoso dalla presenza della linea tram/treno lungo la strada cantonale. Qualora dovessero imporsi, si opterà giocoforza per un tracciato sulla o lungo la linea FFS. Ciò non comporta grossi svantaggi e non ci vede contrari. Va annotato che con 2114 passeggeri previsti per l'anno 2030 (analisi Rapp Trans SA), su questa linea non è necessaria una frequenza molto elevata di convogli tranviari l'ora. Una diminuzione delle frequenze potrebbe forse togliere forza alle probabili opposizioni dei privati.

Da parte nostra, sosteniamo i Comuni della zona nella loro richiesta di prolungare la linea tram/treno verso Taverne (o Lamone-Cadempino). È anche questa una possibilità – prevista anche a PD – che va esaminata attentamente.



## Conclusione

In conformità a quanto esposto, invocata ogni norma giuridica applicabile alla fattispecie, si chiede di giudicare:

- L'attuale procedura di approvazione dei piani è considerata "procedura di partecipazione secondo l'art. 4 LPT". Di conseguenza le opposizioni raccolte sono ponderate e i piani, se opportuno, modificati.
- L'opposizione è accolta. I piani vanno rivisti e completati, in particolare quanto al mantenimento della linea FLP in collina.

Con osservanza

ATA Associazione traffico e ambiente  
Sezione della Svizzera italiana

Su incarico del Comitato ATA-SI

Werner Herger  
Segretario ATA-SI