

Raccomandata

CP 409, 6908 Massagno

All'Ufficio federale dei trasporti,
Sezione Autorizzazioni II,
3003 Berna

Lugano, 18 febbraio 2019

Rete tram-treno del Luganese / Tappa prioritaria

Procedura ordinaria di approvazione dei piani con espropriazione

**Replica di Marco Sailer per sé e in rappresentanza di altri 25 cittadini del
Luganese.**

Egregi signori,

richiamata l'opposizione al progetto della rete Tram-Treno del Luganese, inoltrata il 7 febbraio 2018, i cittadini:

rappresentati da Marco Sailer (deleghe nel DOC 2 dell'opposizione), replicano alla presa di posizione della richiedente FLP.

Essi non nascondono la loro sorpresa per la determinazione della promotrice del progetto di non mostrare alcuna disponibilità a ricercare soluzioni più appropriate.

1. Premessa

Prima di entrare nel merito dei punti sollevati gli oppositori desiderano richiamare l'attenzione dell'autorità competente per l'approvazione dei piani (UFT, art.18² LFerr) su due aspetti della pianificazione in corso.

La natura del piano pubblicato.

Il piano pubblicato riguarda la tappa prioritaria del tram-treno e ha tripla valenza: piano d'espropriazione, domanda di costruzione, piano di utilizzazione. La portata di ognuno di questi strumenti varia dal particolare al generale, e così pure varia la cerchia degli interessati al progetto.

Iniziando dal basso, *il piano d'espropriazione* tratta le questioni economiche e interessa solo i detentori di proprietà toccate (direttamente o indirettamente) dal progetto.

La domanda di costruzione, se conforme al PR (o ad analogo piano d'utilizzazione), interessa una cerchia di persone più ampia perché tocca non solo coloro che sono confinanti con l'opera, ma pure quelli che ne subiscono le conseguenze negative o dannose, in relazione all'aspetto, all'esercizio o alle sue emissioni.

Il piano di utilizzazione, infine, ha la più ampia portata. Esso regola l'uso del suolo in funzione dell'interesse pubblico, coordina l'opera con interventi e regolamentazioni con incidenza territoriale e pondera gli interessi contrastanti. Al piano di utilizzazione si applicano le norme della LPT.

Conformità del piano pubblicato con il diritto federale.

Il progetto incide considerevolmente sulla pianificazione del territorio e sull'ambiente. In questi casi, dice la legge (LFerr art.18⁵) occorre di principio *un piano settoriale* secondo la legge federale del 22 giugno 1979 sulla pianificazione del territorio. Questo piano però non è stato allestito e nemmeno è stato allestito un piano di utilizzazione conforme alla LPT, che avrebbe potuto sostituirlo. Manca dunque quel fondamentale strumento che permette di coordinare il progetto dell'impianto ferroviario con la pianificazione del territorio e con l'ambiente.

Per questa ragione il piano non può essere approvato, la procedura deve essere interrotta e il progetto rimandato alla proponente affinché completi gli atti procedurali necessari.

2. Questioni preliminari

Confutiamo le osservazioni preliminari della FLP (pag.3 della sua determinazione).

La richiedente sostiene:

- che gli opposenti non hanno legittimazione attiva in questa procedura, e quindi la loro posizione è da dichiarare irricevibile;
- che le censure degli oppositori sono sollevate in termini generici e carenti di motivazione, perciò devono essere dichiarate irricevibili;
- che notifiche di motivazioni successive non sono proceduralmente ammesse e sono pertanto inammissibili.

Replichiamo.

- Legittimazione attiva degli opposenti.

Al punto (2) dell'opposizione abbiamo motivato l'interesse dei singoli firmatari ad opporsi al progetto. Ribadiamo quanto scritto.

È opportuno chiarire anzitutto che nel quadro della procedura di approvazione di piani di un impianto, ha qualità di parte ai sensi dell'art. 6 PA chi è toccato da tale autorizzazione in misura diversa dalla generalità dei cittadini ed è titolare di un interesse degno di protezione: la cerchia delle persone legittimate a partecipare alla procedura di approvazione include anche i privati che sono toccati dalla progettata opera pubblica nei loro interessi meramente fattuali, purché siano pratici ed attuali (DTF 133 II 413 consid. 1.3). Nel caso di progetti di impianti, secondo la giurisprudenza, il rapporto specifico deve essere dato innanzitutto dal profilo spaziale. Secondo la giurisprudenza del TF la legittimazione di un vicino va ad es. ammessa se un progetto riguarda la costruzione di un impianto fonte di immissioni che – per la loro natura e intensità – saranno da lui con grande probabilità chiaramente percepibili – tali da disturbarne la tranquillità – a prescindere dal superamento di eventuali valori limite d'immissione stabiliti dalla legge (VLI) (STF 1A.44/2006 del 20.09.2006). Nella procedura di approvazione dei piani, la valutazione è basata su pronostici o prognosi che, di regola, risultano dal rapporto d'impatto ambientale (DTAF 2012/ 23 consid. 2.3.2 p. 438 e riferimenti). È noto che nell'ambito della procedura di approvazione per la Galleria di base del S. Gottardo, il rapporto d'impatto ambientale Fase 3 (RIA fase 3) prevedeva importanti emissioni di polvere dall'area d'installazione di Faido Polmengo – che si sono poi prodotte – e disponeva quindi di integrare nel progetto

tutte le misure tecnicamente possibili ed economicamente sostenibili per ridurre tali emissioni.

Nel caso nostro il rapporto d'impatto ambientale (RTL.000 D/008), nella figura 1 pag.19, mostra il perimetro di studio allargato. Esso si estende a buona parte dei comuni di Lugano, Massagno, Savosa, Vezia, Cadempino, Bioggio, Manno, Agno e di altri comuni. L'area del perimetro allargato copre dunque i luoghi di residenza della maggior parte dei firmatari dell'opposizione. Ciò sostiene la nostra richiesta di ammettere la legittimazione procedurale quando si dimostrano interessi di fatto, pratici ed attuali, come andiamo ad esporre qui di seguito:

- La soppressione della linea FLP di collina tocca particolarmente l'opponente domiciliata a Sorengo, Signora Delta Geiler Cairoli. Ella abita a 150 m dalla fermata FLP di Sorengo ed usa il trasporto pubblico per i suoi spostamenti. Ha dunque un interesse forte e degno di protezione al mantenimento in esercizio del servizio.
- Gli oppositori: Flury Richard, Flury Heidi, Vanna Robadey-Respini, Jean-Luc Robadey, Isabella Conza, Fausto Conza, domiciliati in via Zoppi e in Salita dei Frati a Lugano sono fortemente toccati dal progetto del tram-treno, perché essi abitano a poche decine di metri di metri dal tracciato ferroviario e dall'uscita della nuova galleria a Sant'Anna. Essi subiranno l'emissione di rumori (sferragliamenti e sfrigolii) causati dal tracciato con curva e controcurva del tram-treno e, nella fase di cantiere, dall'emissione di polveri e rumori durante i lavori di costruzione della galleria. Si ritengono dunque legittimati a presentare opposizione al progetto.
- Gli oppositori: arch. Piero Conconi, Christine Conconi, Waldo Lucchini e arch. Marino Cattaneo abitano tutti a Bioggio in prossimità dei nuovi impianti progettati per il tram-treno, con vista diretta sugli imponenti manufatti aerei (viadotti) che incidono di sghembo sul territorio in cui abitano, con effetti sgradevoli. Il loro interesse a vivere in un contesto armonioso e di qualità li legittima ad opporsi al progetto.
- Gli oppositori sono tutti utenti dei trasporti pubblici. In quanto tali difendono l'interesse a veder realizzata, nell'area in cui si spostano frequentemente, un'opera efficiente, sicura e comoda, con un esercizio attrattivo, adeguato alle loro esigenze, frequente e sufficientemente capace. Il progetto tram-treno tocca fortemente questi loro interessi, molto più intensamente dei generici utenti dei trasporti pubblici che abitano fuori dalla zona di influenza diretta dell'impianto pubblico.
- Gli oppositori sono tutti automobilisti. In quanto tali difendono l'interesse a non veder intralciati né peggiorati il loro consueti spostamenti, quando sono compiuti con il veicolo privato. Il progetto tram-treno tocca fortemente questi loro interessi nella zona di Lugano Centro, di Bioggio, Manno e sul tratto Agno Ponte Tresa,

molto più intensamente dei generici autisti che abitano fuori dalla zona di influenza diretta dell'impianto pubblicato.

- Il progetto tocca i territori dei comuni di Lugano, Massagno, Bioggio, Agno, Manno, Sorengo, Gentilino e Muzzano. Il progetto dovrebbe avere anche valenza di piano di utilizzazione, pertanto esso *deve essere coordinato* con le pianificazioni locali (PR comunali e intercomunali, per esempio PR TriMa). I piani di utilizzazione devono essere valutati primariamente sotto l'aspetto dell'*interesse pubblico*, cioè l'interesse della comunità, ossia di una cerchia rilevante di persone. Il diritto ticinese riconosce a tutti i cittadini dei comuni interessati dal PR comunale o dal PUC cantonale, la legittimazione attiva ad opporsi. In questo caso non si tratta dell'applicazione del concetto di "actio popularis" ma del concetto di interesse pubblico che coinvolge la comunità e i suoi membri. Non si vede perché il diritto federale debba limitare la legittimazione ad una cerchia più ristretta di cittadini, quando si tratta di un piano di utilizzazione di grande portata generale. Gli oppositori, che sono abitanti di Lugano, Massagno, Sorengo, Bioggio, hanno dunque tutti l'interesse, forte e degno di protezione, di veder coordinato in modo soddisfacente il progetto dell'opera ferroviaria con le pianificazioni locali in vigore o in elaborazione. Per essere valido il *coordinamento deve essere concluso*, non solo avviato, e coinvolgere non solo gli esecutivi ma anche i legislativi e i cittadini.
- Il fatto che gli oppositori siano membri attivi di associazioni di tutela del territorio (Cittadini per il territorio), di una mobilità sostenibile (ATA), di tutela dei trasporti pubblici (Pro Bahn), di tutela dei valori culturali, naturali e del paesaggio (STAN), e che la loro azione, nei tempi recenti, si sia manifestata attivamente a sostegno delle finalità sostenute da tali associazioni, mostra il forte interesse che essi portano a soluzioni di interesse pubblico conformi a tali principi. Il loro interesse è diverso da quello della generalità dei cittadini ed è degno di protezione. Per esempio lo statuto dell'Associazione Cittadini per il territorio del Luganese recita:

Articolo 2 - Scopo

1. *L'Associazione ha i seguenti scopi:*
 - a) *la promozione dello sviluppo sostenibile nell'agglomerato luganese, attuato con interventi coordinati tra i settori degli insediamenti, della mobilità e della protezione dell'ambiente;*
 - b) *la tutela del territorio dell'agglomerato, del suo ambiente e del suo paesaggio;*
 - c) *la tutela e la promozione del suo patrimonio naturale e culturale;*
 - d) *il miglioramento e la promozione della qualità di vita per tutti gli abitanti;*
 - e) *la promozione del dibattito civico e politico, con metodi partecipativi, in tutte le istanze pubbliche;*
2. *Per il raggiungimento degli scopi l'associazione cerca il dialogo e la collaborazione con le autorità e le amministrazioni pubbliche. Essa dialoga e collabora con le associazioni dei cittadini e i privati dei vari comuni e quartieri, e con enti e gruppi con scopi e obiettivi simili.*

Articolo 3 - Attività

Per attuare i propri scopi l'Associazione:

- a) *sostiene le iniziative di sviluppo o di pianificazione territoriale che sono consone alle finalità dell'Associazione e critica e si oppone a quelle che vi sono contrarie;*

- b) *informa i Cittadini sui temi riguardanti tali ambiti, ne stimola la partecipazione e favorisce il dibattito e il confronto delle idee e dei fatti;*
- c) *promuove la conoscenza, l'approfondimento e la valutazione di esperienze di interesse generale;*
- b) *esprime pareri su temi territoriali rilevanti.*

- Le censure degli oppositori sono sollevate in termini generici e carenti di motivazione, perciò devono essere dichiarate irricevibili.

Le nostre argomentazioni si sono basate sul materiale reso pubblico ed accessibile ai cittadini. Nella documentazione non abbiamo trovato nessuno studio di varianti né le ponderazioni degli interessi contrapposti. Le argomentazioni della FLP non sono dunque più approfondite e documentate di quelle degli oppositori.

Negare globalmente la qualità delle argomentazioni degli oppositori mostra poco rispetto verso l'impegno dei cittadini e degli utenti dei trasporti pubblici che desiderano contribuire a migliorare un progetto insoddisfacente.

La richiesta della FLP deve essere respinta.

- Le notifiche di motivazioni successive non sono proceduralmente ammesse e sono pertanto inammissibili

Non capiamo bene cosa voglia dire la promotrice. Se la richiesta significa impedire l'approfondimento e il miglioramento del progetto, allora **ci opponiamo**.

A titolo cautelativo chiediamo che il complemento da noi inoltrato il 2 marzo 2018, sia considerato come presentato a titolo di replica.

3. Nel merito

Nel merito delle osservazioni della richiedente, punti a) - k) della sua determinazione, replichiamo:

a) partecipazione della popolazione al progetto pianificatorio (art. 4 LPT).

La progettazione dell'opera è iniziata nel 2002. Sono stati allestiti:

- un'idea preliminare (2002)
- uno studio di fattibilità tecnica urbanistica (2005) sul tratto Bioggio- Lugano,
- uno studio di fattibilità tecnico urbanistica (2008) sul tratto Bioggio – Manno,
- un progetto di massima (fine 2011),
- una prima fase del progetto definitivo (2015),
- una seconda fase del progetto definitivo (2018).

In nessun momento di questa lunga procedura di progettazione è stata data l'occasione alla popolazione di prendere visione dei piani e inoltrare osservazioni o proposte.

La richiedente FLP sostiene che la popolazione e gli enti interessati hanno potuto esprimersi nell'ambito del PAL2, del PD e addirittura nell'ambito della circonvallazione stradale di Agno e Bioggio.

I primi due atti citati si situano al livello concettuale e di indirizzo, tutt'altra cosa del piano definitivo pubblicato; il terzo atto non c'entra per niente.

Qui si parla di partecipazione della popolazione, non della sua informazione.

La partecipazione presuppone l'informazione completa, la possibilità di inoltrare osservazioni o proposte, la considerazione, la valutazione e la ponderazione dei contributi ricevuti, la risposta pubblica dell'autorità ai contributi della popolazione. Questo metodo di comportamento delle autorità è quello che la legge (art.4 LPT) chiama "*adeguata partecipazione*".

Ci soffermiamo sulla procedura del PAL2, che è stata alla base delle schede del PD, perché la vicenda è esemplare su come una procedura di partecipazione non deve essere condotta.

Il PAL2, programma d'agglomerato di seconda generazione, ha esaminato, per la prima volta nel Luganese, l'effetto delle misure proposte sugli insediamenti, sull'ambiente e sulla mobilità pubblica e privata. Le misure contenute nel pacchetto di prima fase del PAL2 assommavano a 700 milioni di franchi (di cui 276'000 franchi per il tram-treno).

La verifica degli effetti, condotta dagli stessi estensori del PAL2, ha dato risultati sconcertanti e inaccettabili (tutti documentati nel rapporto finale del 2012):

- le congestioni stradali non diminuiscono ma aumenteranno,
- il rapporto d'uso dei trasporti pubblici rispetto alla motorizzazione privata non migliorerà,
- l'impatto sull'ambiente non migliorerà,
- la dispersione degli insediamenti non viene frenata,
- l'attrattività del tram-treno (calcolata nel PAL2) è risultata molto bassa e tale da non modificare il rapporto tra la mobilità pubblica e quella privata.

Anche la Confederazione (ARE) ha espresso giudizi negativi sul PAL2. Essa salva, tra tutti i temi esaminati, solo il concetto del tram-treno, però da migliorare.

Nonostante risultati così scoraggianti, che avrebbero indotto qualsiasi ricercatore o progettista a ritornare sui propri passi per modificare la proposta iniziale, le autorità hanno invece adottato il PAL2 e il PD senza tener conto delle verifiche svolte e senza considerare le osservazioni raccolte nella consultazione della popolazione.

Quindi la procedura di PAL2 e PD non può essere addotta come procedura di partecipazione per il Progetto definitivo del tram-treno, sia perché i livelli di progettazione sono del tutto diversi, sia perché quella allora svolta è stata una procedura fortemente carente, di fatto solo un ingiungimento.

Resta la constatazione che l'elaborazione del Progetto definitivo non è stata aperta alla partecipazione della popolazione secondo l'art. 4 LPT. La mancata raccolta di osservazioni e proposte da parte della popolazione e degli interessati ha avuto gravi ripercussioni sul progetto, poiché l'indagine intorno agli interessi toccati è risultata molto lacunosa, chiaramente insufficiente. Lo studio di varianti richiesto dall'art 2 OPT non ha potuto essere svolto con completezza.

La FLP dice che l'art. 4 LPT non è applicabile ai piani federali. Ma il piano pubblicato è un piano con una forte incidenza territoriale, piano che richiede l'elaborazione da parte della Confederazione di un piano settoriale (art.18⁵ LFerr). L'elaborazione di tale piano settoriale (o di altro equivalente) implicherebbe la partecipazione della popolazione alla procedura.

La popolazione deve essere finalmente chiamata a partecipare all'elaborazione del progetto del tram-treno nell'ambito di un piano settoriale (o di altro strumento equivalente). Dobbiamo a questo riguardo richiamare espressamente la Convenzione internazionale di Aarhus, parte del diritto nazionale e vigente dal 1. giugno 2014, la quale agli artt. 6-8 sancisce il diritto di partecipazione del pubblico interessato ai processi decisionali che possono avere ripercussioni sull'ambiente, come la costruzione di costruzione o modifica di impianti che figurano nell'Allegato I della Convenzione stessa (art. 6) (N. 8: costruzione di tronchi ferroviari per il traffico a lunga percorrenza).

b) Linea di collina Molinazzo-Muzzano-Lugano

Numerosi cittadini, consiglieri comunali, municipali, gran consiglieri e il municipio di Muzzano hanno chiesto alle autorità, in ripetute occasioni (PAL2, PD), di mantenere in funzione la linea. Le autorità cantonali e regionali hanno sempre risposto che non c'erano ancora le condizioni per prendere decisioni definitive (CRTL, 22 aprile 2010; GC, 15 marzo 2011) Ora invece, con la pubblicazione del Progetto definitivo, lo smantellamento è confermato in modo definitivo. Il piano generale (RTL.000 D 011) mette più croci su tutto il tracciato (scrive espressamente: "linea FLP esistente dismessa"); inoltre la prevista sistemazione del nodo di Cavezzolo impedisce il mantenimento della linea con un esercizio confacente (cfr. piano sinottico RTL.000 D 013).

La richiedente FLP, su questo tema, non fa cenno alle nostre obiezioni e proposte. Le abbiamo espresse al punto (9) della nostra opposizione e ai punti (20) e (24) del complemento. La FLP non segnala nemmeno una delle 10 importanti ragioni che, secondo noi, consigliano di mantenere in vita la linea storica (pag. 12 della nostra opposizione).

Le brevi affermazioni della proponente FLP a proposito del mantenimento in funzione della linea di collina non sono sostenute da alcuna prova e non rispondono alle nostre obiezioni. Quando la proponente FLP scrive che diversi studi hanno mostrato che, dopo la messa in esercizio della tappa prioritaria del tram-treno, il mantenimento di un servizio ferroviario lungo la vecchia linea FLP non può essere giustificato in termini di costi d'esercizio, la FLP sostiene, senza provarla, una conclusione sbagliata.

Il mantenimento in esercizio della linea di collina, se si segue la nostra proposta, non comporta nessun aggravio, né dei costi di investimento né di quelli di manutenzione. La nostra proposta consiste nel mantenere sulla linea di collina quattro coppie di corse all'ora (com'è oggi), non aggiunte ma sottratte alle 12 previste in galleria. In questo caso non ci sarebbero investimenti supplementari e i costi di esercizio potrebbero essere addirittura inferiori di quelli calcolati dal progetto ufficiale, poiché si risparmierebbero le spese previste per realizzare la costosa e poco efficiente linea sostitutiva di autobus. La linea non può dunque essere definita un doppione della galleria.

Inoltre la linea avrà sufficiente utenza poiché gli studi recenti compiuti dalla stessa proponente (PROSSIF FA 2030, modulo L-111, rapporto esplicativo, pag. 21, fig. 8) hanno mostrato che l'utenza media giornaliera all'orizzonte pianificato del 2030 sarà legata in maggior misura alla stazione FFS che non al centro città. Una conclusione più che plausibile. L'ipotesi che è stata alla base della progettazione dell'impianto pubblicato (cioè 80% per il centro città e solo 20% per la stazione) è stata pertanto vistosamente smentita dagli studi recenti. Ma purtroppo quella fragile ed erronea ipotesi di partenza ha indirizzato in modo cospicuo la soluzione progettuale elaborata, che ora, alla luce delle recenti conoscenze, appare costellata di scelte infondate e ingiustificate.

Il confronto dei tempi di percorrenza da Molinazzo Cavezzolo alla stazione FFS di Lugano (e viceversa), nelle due alternative (linea di collina e linea in galleria), non mostra grandi differenze. Se si usa la linea FLP di collina ci vogliono 9-10 minuti di treno (vedi orario 2018) + 2 minuti a piedi per raggiungere il sottopasso ferroviario, se si usa il percorso galleria-scale mobili ci vogliono 11 minuti (3 minuti tram-treno + 4.5 minuti per il trasbordo (dato ricavato dal rapporto sui flussi pedonali in esercizio normale, punto 3.2.2, pagina 21, doc RTL.000 D 404) + 3 minuti di scale mobili). I tempi, in questo caso, non sono dunque determinanti per la scelta degli utenti. Altri fattori, quali per esempio la comodità del viaggio e dei trasbordi, l'accessibilità, la sicurezza, il panorama, ecc., influenzano maggiormente il comportamento degli utenti e diventano determinanti.

L'introduzione di un servizio sostitutivo su gomma non copre le esigenze dei residenti in modo appropriato, come sostiene la proponente FLP. Le relazioni tra Sorengo e

Ponte Tresa, il Piano del Vedeggio, Manno saranno peggiorate in termini di tempi di percorrenza e di comodità.

Respingiamo pertanto le argomentazioni presentate dalla FLP.

Spesso le autorità regionali e cantonali hanno sostenuto che fosse la Confederazione a volere smantellare la linea di collina. Ora in questa procedura le autorità federali hanno l'occasione di esprimersi direttamente sul tema, senza intermediari, e di valutare se le ragioni addotte dalla FLP siano probanti oppure se, con altra organizzazione del progetto e dell'esercizio, si possa vantaggiosamente giustificare il mantenimento in funzione della linea di grande valore storico, paesaggistico, turistico e affettivo, oltre che utile alla mobilità regionale e alla stabilità del sistema.

Chiediamo che le ragioni e le proposte da noi addotte siano attentamente valutate e ponderate, e che il progetto e l'esercizio previsto siano adeguati e corretti in modo tale da consentire il mantenimento in funzione della linea FLP di collina.

c) area di Sant'Anna a Lugano

Richiamiamo integralmente e confermiamo le argomentazioni espresse nell'opposizione, punto (10), e nel complemento, punto (21).

Obiettiamo alla determinazione della FLP:

- Lo studio di varianti citato dalla FLP è stato svolto nel 2010-2011 e non è mai stato reso pubblico. La BSI è stata estinta nel 2016, ben due anni prima della pubblicazione del PDef. Lo studio di varianti non è stato aggiornato, né è stato reso pubblico.
- L'affermazione della FLP secondo cui le richieste della città sono state considerate non corrisponde al vero: la città aveva chiesto di realizzare a Sant'Anna una fermata del tram-treno e la sua richiesta è stata respinta.
- Anche in questo caso manca la valutazione delle alternative e la ponderazione degli interessi, carenza tanto più grave in quanto si tratta di un comparto cruciale per la città.
- La fermata in caverna non sostituisce la fermata richiesta a Sant'Anna, né le scale mobili in cunicolo sostituiscono il collegamento Sant'Anna-stazione FFS. Ambedue queste richieste hanno valenza urbana e servono sostanzialmente la città, mentre la fermata e le scale mobili sotterranee servono solo al Piano del Vedeggio. Vale piuttosto l'inverso: la fermata a Sant'Anna e il suo collegamento con la stazione FFS, unitamente al mantenimento in funzione della linea di collina, sostituiscono egregiamente gli impianti sotterranei.

Sottolineiamo:

- il progetto non coordina l'infrastruttura di trasporto con lo sviluppo degli insediamenti; non considera gli aspetti urbanistici, di qualità e di funzionalità in relazione al centro urbano. La carenza è grave perché viola le fondamentali disposizioni della LPT, espresse agli articoli 1 pto1, art. 2 pto1, art. 8a pto b) e negli art. 2 e 3 dell'OPT.
- La soluzione presentata dalla FLP per Sant'Anna è sbagliata, manca di qualità e ignora gli aspetti urbanistici.
- L'aspetto della facilità di esecuzione non deve prevalere sulla ricerca di buone soluzioni. In momenti come questi in cui le autorità richiamano frequentemente la collaborazione tra mano pubblica e mano privata, esse non possono sottrarsi all'obbligo di ricercare una soluzione che applichi concretamente i principi magnificati.

Consideriamo inaccettabile l'assetto presentato dalla FLP per Sant'Anna.

d) fermata sotterranea e scale mobili

Richiamiamo integralmente e confermiamo le argomentazioni espresse nell'opposizione, punto (11), e nel complemento, punto (21).

Obiettiamo alla determinazione della FLP:

- Il dimensionamento della stazione sotterranea è stato effettuato per una frequenza di corse ogni cinque minuti. La FLP dice che scenari con frequenze maggiori sono inverosimili. La FLP si contraddice. A pagina 9, punto k) della sua determinazione prefigura un potenziamento della linea Ponte Tresa-Lugano a 6 minuti, il che significa 10 corse in galleria per quella direttrice, cui si aggiungono le corse per Manno (almeno 6). Quindi la FLP prevede anche l'aumento delle frequenze, portando la cadenza in galleria a tre minuti. Ciò cambia sostanzialmente l'ipotesi fatta per il dimensionamento.
- L'afflusso e il deflusso dei passeggeri nella stazione sotterranea non sono ripartiti omogeneamente, l'87% sarà sulla direttrice di Ponte Tresa e solo il 13% sulla direttrice di Manno. Ciò provoca un accumulo di passeggeri sulla piattaforma intermedia e sul perron della fermata in galleria. I passeggeri che salgono e quelli che scendono si intralciano a vicenda. Questa situazione non è stata considerata.
- Né è stata considerata la possibilità, molto probabile, di ritardi delle corse, con due convogli che si susseguono senza intervallo intermedio.
- La base vera del dimensionamento deve essere però quella dello stadio finale della linea, prolungata in città verso Cornaredo e verso pian Scairolo. Questa ipotesi, che non si può escludere, porterà a un forte aumento dell'utenza della stazione sotterranea, che potrà diventare la più caricata di tutta la rete. Il carico

giornaliero passerà da 8000 passeggeri al giorno nella prima fase ad almeno 16'000 (che per dare un'idea, corrispondono alla massa di saliti e scesi oggi da tutti treni alla stazione di Lugano FFS). Queste ipotesi determinante, non è stata fatta né quindi valutata.

- Ma ancor più determinante per il dimensionamento non sarà tanto l'ipotesi del carico (saliti e scesi) nella stazione sotterranea, quanto l'afflusso concentrato dei passeggeri scesi in massa dai treni FFS e diretti verso il tram-treno sotterraneo. Il rapporto RTL.001 D 525 indica un carico delle scale mobili nel cunicolo di 710 persone in 15 minuti (!), Nella fase due saranno almeno il doppio, diciamo 1500 persone in 15 minuti. La situazione critica avverrà sulle piattaforme perché l'afflusso momentaneo sarà maggiore dello smaltimento, ci sarà ristagno e intralcio reciproco tra i saliti e gli scesi. Una situazione non contemplata dallo studio. I risultati del dimensionamento non possono dunque essere accettati. Chiediamo che siano riverificati.
- La fermata posta a Sant'Anna sarebbe la scelta di gran lunga più giusta e fondata. È evidente. Non l'abbiamo richiesta solo, noi ma l'hanno richiesta molti altri e soprattutto l'ha richiesta il municipio di Lugano.
La proponente FLP sostiene che è impossibile realizzare una fermata nella posizione laterale scelta per il portale. Lo crediamo anche noi. La proposta fatta mostra ancora di più quanto sia inopportuno l'assetto prescelto.
- La fermata a Sant'Anna alleggerirebbe fortemente il terminale di Lugano Centro. Un obiettivo importante, con grandi vantaggi funzionali, sostenuto anche dal Municipio di Lugano.

Per questi motivi respingiamo le argomentazioni addotte dalla proponente FLP.

Una stazione sotterranea dimensionata correttamente e con tutti gli accorgimenti necessari per far fronte ai potenziali pericoli, non è impossibile da progettare.

Ma il problema non è questo. La stazione sotterranea resta l'elemento più critico e rischioso dell'intero impianto. Se si può evitare, si deve evitare. È la regola madre di ogni buon progetto.

La soluzione più conveniente e appropriata è quella di tornare alla proposta iniziale, la quale alla fine probabilmente non costerà di più, ma sarà molto più utile per la città e più sicura per gli utenti.

e) continuazione della rete tram nella città di Lugano

Richiamiamo e confermiamo le nostre argomentazioni esposte al punto (12) dell'opposizione.

Obiettiamo alla determinazione della FLP:

- il piano di fattibilità citato dalla FLP non è mai stato reso pubblico. Il tracciato inserito nel PD non è sostenuto da alcuna valutazione di opportunità.
- Contestiamo l'affermazione della FLP secondo cui, per postulare l'inserimento della prossima tappa della rete tram-treno, sia necessario allestire un progetto di massima. Prima di tale passo si deve chiarire se a Lugano sia opportuno, o no, realizzare una rete tranviaria.
- Alcune considerazioni andrebbero tenute presenti nel futuro esame di opportunità:
 - il costo di realizzazione di un km di tram urbano è molto elevato; mediamente si devono considerare spese dell'ordine di quasi 50 milioni al chilometro. La linea longitudinale costerebbe dunque mezzo miliardo di franchi
 - Se ci si limita a realizzare una sola linea, in una città di modeste dimensioni come Lugano, i trasbordi da un'autolinea al tram avranno poco seguito, ciò che riduce l'effetto drenante di una linea tramviaria isolata.
 - I vantaggi del tram, in un contesto urbano come quello di Lugano, non sono prevalenti rispetto a un servizio efficiente di autolinee.
- Gli esempi di altre città svizzere con caratteristiche e dimensioni simili a Lugano possono aiutare la valutazione. Città come Winterthur o Lucerna hanno efficientissimi sistemi di mobilità pubblica senza disporre di reti tranviarie. In quelle città sono stati intrapresi studi per valutare la reintroduzione del tram nel tessuto cittadino, ma i costi elevati e i bassi vantaggi legati al progetto ne hanno sconsigliato l'attuazione.
- Le eventuali soluzioni tramviarie cittadine dovrebbero considerare anche la proposta del consigliere comunale Giordano Macchi, firmatario della nostra opposizione, che preconizza il prolungamento della linea di collina dalla Stazione FFS di Lugano a Cornaredo, passando per il polo universitario di Molino Nuovo.

f) attestamento della linea in centro città

Richiamiamo confermiamo le nostre argomentazioni esposte al punto (13) dell'opposizione e al punto (22) del complemento.

Obiettiamo alla determinazione della FLP:

- L'assetto proposto dal progetto tram-treno per il terminale di Lugano Centro e per corso Pestalozzi manca del coordinamento con la pianificazione locale. La proposta non è dunque conforme alle disposizioni della LPT (art.1¹).
- L'assetto proposto manca di giustificazioni:
È opportuno? C'è l'interesse pubblico? È compatibile con lo spazio urbano centrale? È funzionalmente efficiente? Si presta a futuri ampliamenti della rete?

Sono giustificati i gravi intralci causati alla circolazione veicolare, pedonale e ai trasporti pubblici su gomma? Dov'è la ponderazione degli interessi, se è stata svolta come avrebbe dovuto esserlo?

La proposta non è stata allestita conformemente agli art. 2 e 3 OPT.

- L'assetto proposto non convince dal punto di vista funzionale. Se lo snodo di Cavezzolo, a detta della FLP, è complesso per la presenza di tre direttrici, lo stesso dovrebbe valere anche per la fermata di Lugano Centro. Ma in questo caso l'autorità sorvola e non approfondisce. Come avverrà la convivenza delle tre linee nel piccolo spazio preposto? Come potrà essere gestito l'esercizio nel caso inevitabile di disfunzioni e ritardi? Ci vorrà spazio supplementare? Domande senza risposta che non permettono la realizzazione della prima tappa senza prima averle valutate.
- Nella prima fase l'attestamento del tram-treno nel piazzale ex-scuole arreca alla città più ostacoli e disturbi che vantaggi. Perché la FLP insiste a realizzare una soluzione fortemente controversa, non sostenuta da piani condivisi per le fasi future, non coordinata con il PR comunale?
- In questo comparto l'interesse preminente è quello della città, cioè della pianificazione comunale. Contestiamo che un piano federale possa imporre una soluzione esclusivamente ferroviaria, redatta senza riguardi, senza considerazione degli elementi urbanistici e senza coordinamento con le attività comunali incidenza territoriale (articolo 1¹ LPT).

La proposta di attestamento del tram-treno nel centro città non può essere accettata perché è stata allestita in violazione delle fondamentali prescrizioni della LPT e della relativa OPT.

g) comparto di Cavezzolo

Richiamiamo e confermiamo le nostre argomentazioni esposte al punto (14) dell'opposizione e al punto (23) del complemento.

Obiettiamo alla determinazione della FLP:

- Il lungo iter non ha coinvolto la popolazione (violazione dell'articolo 4 LPT).
- Non è assolutamente vero che l'impostazione proposta crea le premesse per riqualificare l'area, è vero il contrario; basta dare uno sguardo al progetto.
- Il tracciato proposto si discosta, senza motivo, da quello contenuto nel PD che lo prevede al margine nord del comparto (a fianco della Crespera), proprio per assicurare alla zona uno sviluppo urbanistico razionale e armonioso che usi parsimoniosamente il suolo (Art 11 LPT). L'assetto proposto non coordina

l'impianto ferroviario con l'indirizzo del PD sul NPV (scheda RM 3) e sul PSE (scheda R7). La proposta si pone in conflitto con tali indirizzi.

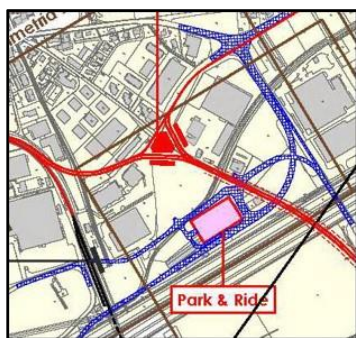
- Lo studio per la convivenza del tram-treno con il progetto della circonvallazione di Agno e Bioggio, (non si può parlare di coordinamento perché non c'è stato studio di varianti né ponderazione degli interessi condotti secondo gli art. 2 e 3), ha dato un cattivo e inaccettabile risultato. Il progetto RTL è malamente integrato nel territorio, il suo impatto sul comparto è gravoso, eccessivo e dannoso e entra in conflitto con lo sviluppo del nuovo Polo del Vedeggio (NPV). La prescrizione dell'articolo Art 1 cpv1 LPT non è stata applicata.
- Le ragioni addotte per scartare l'ipotesi del mantenimento del tracciato esistente rimangono pretestuose e inconsistenti fintanto che il tema non sia stato approfondito con una ricerca progettuale affidabile (Art 2 OPT) e le opportune varianti ponderate (Art 3 OPT).

Su questo tema replichiamo alle argomentazioni della FLP:

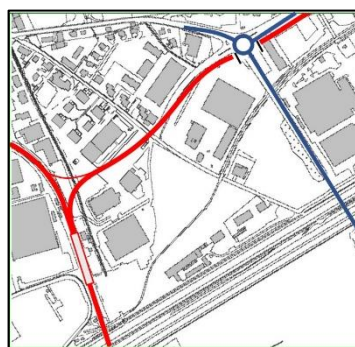
- non è necessario prevedere fermate così complesse come quelle proposte dal progetto RTL. La soluzione che proponiamo è più semplice e funzionale.
- Il problema idrico causato dal riale sottomurata può essere risolto.
- Gli accessi veicolari alla zona possono essere realizzati anche con questa soluzione.
- La fermata di Molinazzo nella posizione attuale è attrattiva per l'utenza di Cavezzolo, poiché tutta la zona si situa a meno di 500 m di distanza.
- Mantenendo il tracciato nella posizione attuale non si crea un maggior conflitto con le linee di volo dell'aeroporto, perché il raddoppio viene fatto sul lato nord della linea esistente e quindi non aumenta l'ingombro dell'ostacolo di volo esistente (accettato dall'UFAC).
- Non ci deve aspettare un elevato rischio procedurale, considerata la ragionevolezza che l'UFAC ha dimostrato nel trattare la questione della circonvallazione di Agno e Bioggio, ben più incisiva e problematica di questa nostra proposta.

Aggiungiamo:

- Il lungo ed elevato viadotto, che taglia di sghembo il piano del Vedeggio, ha un impatto paesaggistico gravoso, sgradevole e inutilmente vistoso, che non corrisponde alle esigenze della LPT (Art 1 cpv1 e art.1 cpv2 pto a) che chiede soluzioni armoniose e misurate.
- il progetto RTL, sommato al progetto della circonvallazione di Agno Bioggio, impedisce l'uso razionale e armonioso del comparto. Con ciò viola, le disposizioni della LPT Art 1. Mettiamo in evidenza il confronto tra l'assetto proposto dal progetto RTL e la nostra proposta suggerita al punto (23) del complemento.



Proposta RTL



Proposta alternativa

Le immagini dicono di più di tante parole.

h) P&R di Cavezzolo

Richiamiamo e confermiamo le nostre argomentazioni esposte al punto (15) dell'opposizione.

Obiettiamo alla determinazione della FLP:

- La strategia sui P&R esposta da FLP ci trova concordi. Ma nel caso del P&R di Cavezzolo la proponente non li applica. Secondo quei principi il P&R di Cavezzolo dovrebbe servire solo una piccola area (d'altronde ben servita dalle autolinee), che può far capo oltretutto anche al P&R di Bioggio FLP.
- Inoltre la città di Lugano dispone di un numero di posteggi più che sufficiente, e non c'è nessuna necessità di aumentarne il parco totale.
- Non c'è traccia, nella ponderosa documentazione pubblicata, degli approfondimenti citati dalla FLP. Il risultato presentato non vale gli sforzi profusi e rimane inaccettabile.
- Ribadiamo che un P&R di 400 posti è esagerato e ingiustificato e non deve essere realizzata in questo posto, dove preminenti sono gli interessi dello sviluppo degli insediamenti secondo gli indirizzi del PD e del NPV.

i) tracciato Bioggio - Manno

Richiamiamo e confermiamo le nostre argomentazioni esposte al punto (16) dell'opposizione.

Replichiamo alla determinazione della FLP:

- In nessuno degli studi citati dalla FLP e nemmeno nelle argomentazioni successive la richiedente ha svolto un vero confronto di varianti. Se è stato fatto è rimasto segreto. Il metodo del "confronto di varianti" è un metodo di progettazione canonico, ben codificato, che consiste nell'allestire i progetti delle varianti da confrontare allo stesso livello di approfondimento, valutarli da vari punti di vista, qualitativi e quantitativi, e poi ponderarne i risultati. Noi non siamo partigiani di una

piuttosto che delle altre varianti, ma la scelta compiuta dalla proponente non ci convince perché priva di fondate argomentazioni.

- Anche su questo punto la determinazione della FLP rimane generica, senza indicazioni quantitative e senza la necessaria ponderazione degli interessi contrapposti (Art 3 OPT).

j) prolungamento della rete tramviaria fino a Taverne

Replichiamo alla determinazione della FLP:

- Le motivazioni addotte dalla proponente FLP sono generiche e non sostenute da uno specifico studio. Aggregare maggiormente il comprensorio di Lamone, Cadempino e Taverne al polo del Vedeggio è una finalità economica e territoriale degna di essere perseguita.

k) modello di esercizio

La proponente FLP sostiene:

Il progetto pubblicato è supportato dalle necessarie verifiche di esercizio, basate sull'analisi dell'evoluzione della domanda, che hanno definito le necessità infrastrutturali. Il rapporto indica anche la compatibilità del progetto con un eventuale potenziamento delle frequenze sull'asta Ponte Tresa-Lugano a sei minuti.

Replichiamo:

- in effetti le verifiche d'esercizio compiute dalla stessa proponente hanno dimostrato che l'aumento di utenza previsto sul ramo di Agno può essere a malapena raccolto dal servizio proposto, senza le necessarie riserve. Le direttive dell'UFT non sono dunque ossequiate, i progettisti invece di correggere l'offerta hanno chiesto una deroga all'Ufficio federale.
L'offerta di trasporto proposta dalla FLP deve essere respinta perché incongruente con i pronostici di traffico. Deve essere rimodellata in modo confacente, per es. seguendo i nostri suggerimenti.
- Infine la proponente FLP ammette che l'esercizio sulla linea di Agno potrebbe essere rafforzato. Noi sosteniamo che deve essere rafforzato. L'accenno a frequenze ogni sei minuti (10 corse all'ora) apre però problemi, gravi e insondati, su tutta la rete, con ripercussioni non valutate, per esempio nella fermata sotterranea e in quella del centro città.

Richiamiamo e confermiamo le nostre argomentazioni esposte al punto (18) dell'opposizione e ai punti (24) e (20) del complemento.

La proposta d'esercizio alternativo che abbiamo inoltrato affronta in modo semplice e funzionale i vari problemi che sono stati sollevati: di adeguatezza dell'offerta alla

domanda dell'utenza pronosticata, di esercizio in galleria e nel terminale di Lugano, di mantenimento della linea di collina.

La nostra proposta non è stata né valutata né ponderata, come avrebbe dovuto secondo gli articoli 2 e 3 OPT.

4. Considerazioni finali

Ci siamo impegnati, dedicandovi molto tempo, a studiare, analizzare e valutare il progetto di tram-treno pubblicato perché riteniamo che esso costituisca un'opera importante, veramente fondamentale, per lo sviluppo territoriale e della mobilità del Luganese e soprattutto del Piano del Vedeggio e del Malcantone.

Non ci siamo limitati ad esaminare il progetto ma abbiamo anche sviluppato proposte di miglioramento, poiché non fa parte del nostro atteggiamento criticare senza proporre alternative.

I qui oppositori appoggiano l'idea di realizzare un collegamento ferroviario in galleria dal Piano del Vedeggio al Centro di Lugano e di estendere la rete ferroviaria fino a servire la zona industriale e l'abitato di Manno.

Nelle pagine precedenti abbiamo esposto osservazioni, contestazioni e proposte che riguardano alcuni aspetti del progetto. Sono rilievi di peso. Mai avremmo fatto opposizione se le ragioni per farlo non fossero gravi.

Le nostre principali contestazioni alla procedura e al progetto sono state le seguenti:

- Il progetto RTL incide considerevolmente sulla pianificazione del territorio e sull'ambiente. Conformemente all'articolo 18⁵ LFerr occorre pertanto che tali questioni siano trattate con un apposito piano settoriale o con un piano d'utilizzazione speciale, piani che seguono i dispositivi della LPT. Questi piani, l'uno o l'altro, non esistono.
- Il progetto RTL costituisce un'attività d'incidenza territoriale secondo l'articolo 1 OPT e, come piano settoriale o come piano d'utilizzazione speciale, ricade nel campo di applicazione della LPT. Come tale deve essere sottoposto alla procedura di partecipazione della popolazione, art.4 LPT. La fondamentale procedura è stata però omessa, con chiara violazione del disposto della LPT.
- Mancando la consultazione della popolazione, la ricerca e l'accertamento di tutti gli interessi in gioco, pubblici e privati (art.3¹ pto a) non hanno potuto essere compiuti in modo completo e corretto. Si tratta di uno dei passi necessari e più importanti di ogni procedura di pianificazione.
- Di conseguenza, nemmeno la ponderazione degli interessi ha potuto essere svolta adeguatamente. Nel voluminoso incarto non c'è nessun capitolo intitolato "ponderazione degli interessi" e nemmeno le singole scelte sono state giustificate

come frutto di una ponderata valutazione degli interessi contrapposti. La manchevolezza è grave.

- Nella redazione del progetto non si è agito con trasparenza valutando le opportune alternative e varianti in modo accurato e completo (art.2¹ pto b)
- Ma la lacuna più grave è il mancato coordinamento del progetto con le pianificazioni territoriali comunali, intercomunali e con gli indirizzi regionali e del PD sugli insediamenti e sui PSE. L'obbligo di coordinare è prescritto dalla LPT nel suo primo articolo e in altri successivi (art.8; 8a pto b). Specialmente nei comparti urbani di Lugano (Sant'Anna e Lugano Centro), Cavezzolo, zona industriale di Bioggio e Manno, la carenza ha portato a soluzioni inaccettabili. Per essere valido il coordinamento deve essere concluso, non solo avviato, e coinvolgere non solo gli esecutivi ma anche i legislativi e i cittadini.
- Nel caso del lungo viadotto che attraversa il piano del Vedeggio a Bioggio, il progetto incide in modo rilevante sul paesaggio. La soluzione appare vistosa, sgradevole e ingiustificata. Gli articoli 1 cpv 2 e 3 cpv della LPT, che regolano gli interventi, non sono stati sufficientemente considerati.

Concludiamo con due rilievi generali e sintetici.

- Il progetto RTL è stato costruito su *tre pilastri*; tre fondamentali premesse:
 - 1) L'ipotesi che i passeggeri del Piano del Vedeggio e del Malcantone siano quasi tutti diretti nel Centro città e solo una minima parte (al massimo il 20%) sia diretto alla stazione FFS di Lugano.
 - 2) La convinzione che la fermata di Sant'Anna non si possa fare, perché la banca BSI, proprietaria, si oppone.
 - 3) La supposizione che a Bioggio il tracciato del Tram-Treno non possa essere mantenuto nella sua posizione attuale, in testa all'aeroporto, perché l'attraversamento intralocerebbe il progetto di miglioramento dello scalo.

A ragion veduta, adesso le tre fondamentali premesse non sono più valide:

- 1) i pronostici aggiornati, allestiti dalla stessa committente, indicano che i passeggeri del Tram-Treno sono diretti in misura maggiore alla stazione FFS (52%) che non in centro città (48%).
- 2) La proprietaria BSI non esiste più, lo stabile è in vendita, e volendo vi si può realizzare la fermata del tram-treno desiderata.
- 3) Il progetto di migliorare l'aeroporto di Agno verso nord non ha più sostegni, l'ostacolo ai voli, accettato dall'UFAC, non è rimesso in discussione.

Nessuno dei tre pilastri su cui è stato costruito il progetto è dunque restato in piedi. Testardamente però la FLP insiste a volerlo realizzare così come è stato concepito.

- I responsabili del Dipartimento cantonale del territorio, e anche il suo capo, sostengono che il progetto pubblicato, non è forse il miglior progetto possibile, ma è un buon progetto, che funziona, soddisfa i requisiti richiesti, è pronto e può essere realizzato in tempi brevi. Metterci mano per migliorarlo riaprirebbe controversie che potrebbero far fallire l'operazione.

Il fatto è, che il progetto presentato non è un buon progetto, è un progetto mediocre, lacunoso e con molti difetti, che soddisfa malamente l'interesse pubblico in esso riposto.

La voglia di realizzarlo velocemente non può giustificare l'accettazione delle sue numerose e gravi manchevolezze, e nemmeno legittimare l'ingentissima spesa richiesta (vicina al mezzo miliardo di franchi).

Con pochi, semplici e fattibili correttivi, come proponiamo, il progetto può essere migliorato sensibilmente e realizzato tempestivamente.

Ribadiamo integralmente le nostre richieste

Ringraziamo l'Autorità federale per l'attenzione che vorrà concedere alle nostre osservazioni e proposte e le esprimiamo i sensi della nostra stima.

A nome delle persone che hanno firmato l'opposizione

Marco Sailer

Recapito degli oppositori: Ing. Marco Sailer, Casella postale 409, 6900 Massagno