

Lugano, dicembre 2014

Un programma sostenibile per lo sviluppo dell'agglomerato luganese

Marco Sailer, Marco Gianini, Gian Paolo Torricelli

**Dedicato alla memoria
di Tita Carloni e di Adelio Scolari,
rimpianti e insostituibili maestri**

Compendio

Insoddisfatte dal programma di sviluppo dell'agglomerato luganese (PAL2), le sette Associazioni regionali di Cittadini per il territorio e l'ATA (Associazione Traffico e Ambiente) hanno voluto mostrare con il presente studio, che è possibile concepire un Piano d'agglomerato alternativo, sostenibile ed efficace dal punto di vista ambientale ed economico.

La proposta è coerente con le nuove disposizioni della Confederazione, le quali prescrivono di sviluppare gli insediamenti in modo compatto e centripeto (cioè centrato sui poli urbani storicamente consolidati) attorno alle stazioni dei trasporti pubblici, promuovere un'efficace protezione del paesaggio, frenare la dispersione degli insediamenti e mantenere sufficienti e dignitose superfici agricole.

Le **finalità principali** del presente programma sono:

I. Contrastare la dispersione degli insediamenti nel territorio indirizzando lo sviluppo urbano del prossimo futuro all'interno dei due poli luganesi, del Pian Cassarate e del Pian Vedeggio, riqualificando queste aree e densificandole con una opportuna miscela di posti di lavoro e di abitanti. La densificazione deve essere compensata da una congrua riduzione delle aree edificabili nei luoghi sensibili.

II. Riequilibrare il rapporto d'uso dei mezzi di trasporto, oggi totalmente sbilanciato a favore dell'automobile. Per ottenere risultati tangibili in questo campo non bastano miglioramenti episodici e parziali, ma deve essere massicciamente potenziata l'offerta dei trasporti pubblici (specialmente su rotaia). L'azione deve essere accompagnata da efficaci misure nel campo della gestione restrittiva dei posteggi, dell'aumento del numero di passeggeri per auto (carpooling) e del sostegno alla viabilità ciclistica e pedonale, senza aumento significativo della capacità viaria.

Nel campo urbanistico le Associazioni e l'ATA criticano le proposte del PAL2, principalmente perché, con investimenti enormi, ottengono risultati modestissimi. Non viene fermata la deprecabile tendenza alla dispersione degli insediamenti nel paesaggio, né viene promossa una crescita urbana razionale che permetta di risparmiare superfici e sostenga il rinnovamento degli insediamenti. In alternativa le Associazioni e l'ATA propongono le seguenti chiare **priorità** di intervento:

Rinnovare, sviluppare e densificare verso l'interno le tre seguenti aree (fig.1)

- Il quartiere della Stazione FFS di Lugano
- Il Piano del Cassarate
- Il Piano del Vedeggio

Realizzare i grandi parchi pubblici a lago e lungo i fiumi Cassarate e Vedeggio, opere strutturanti e qualificanti dei due poli luganesi (fig.2)

Definire e realizzare dunque in tempi brevi:

- Il Parco di Lugano
- Il Parco del golfo di Agno e del Vedeggio

Nel campo della viabilità deve essere finalmente eliminato il punto più critico e disagiata della rete stradale principale, cioè l'attraversamento di Agno. Una breve galleria a monte del villaggio, collegata all'asse della Piodella e a una breve circonvallazione di Bioggio, risolvono bene il problema (fig.4).

Per il resto la rete viaria dell'agglomerato risulta già sufficientemente capillare e attrezzata con assetti moderni, pertanto non necessita di ulteriori rafforzamenti di capacità nel prossimo futuro.

Nel campo dei trasporti due sono le maggiori critiche che le Associazioni e l'ATA rivolgono al PAL2:

- Il programma d'agglomerato PAL2 non migliora il rapporto d'uso dei trasporti pubblici, che resta miseramente basso (1:9). Il programma PAL2 continua a proporre grandi investimenti stradali e a sviluppare la periferia in un contesto agricolo storicamente sedimentato, basandosi sulla mobilità individuale automobilistica. Sintomaticamente sceglie quali aree di intervento prioritario, il Pian Scairolo e il Nuovo quartiere di Cornaredo, due aree non servite da efficienti trasporti pubblici.
- Propone di realizzare, in prima priorità, il collegamento tramviario Bioggio – Lugano in galleria, un'opera da 300 milioni di franchi, eccessivamente costosa, insufficientemente legata alla stazione FFS, poco più utile del servizio esistente, inadatta ad indurre una conversione su larga scala nell'uso dei trasporti pubblici. Una soluzione che non ha i numeri e non fa decollare la nuova realtà urbana del Piano del Vedeggio.

In alternativa le Associazioni presentano un concetto che invece integra solidamente il servizio ferroviario cantonale e transfrontaliero con quello regionale, corregge le manchevolezze riscontrate nella rete del PAL2 e definisce senza ambiguità **la Stazione FFS di Lugano quale fulcro del sistema dei trasporti pubblici luganesi, regionali, nazionali e internazionali.**

Concretamente propongono queste misure (fig.3):

- **Rafforzare la stazione di Lugano** quale efficiente nodo intermodale, ammodernandone le infrastrutture, eliminando il passaggio a livello di Via Basilea, ampliando il sottopasso pedonale di Besso, costruendo la nuova stazione degli autobus postali al Piazzale di Besso e infine realizzando una seconda capace funicolare, per "portare la stazione in centro città" e verso la stazione degli autobus urbani.
- **Realizzare la nuova linea TILO sul versante del Vedeggio, da Lugano ad Agno (passando per Lamone, o per Taverne).** La nuova linea, che è più efficace e strutturante del tram proposto dal PAL 2, può essere congiunta alla linea TILO Lugano – Mendrisio – Varese – Malpensa, e alle altre linee TILO, per dare al Polo del Vedeggio un respiro cantonale e transfrontaliero.
- **Sul versante della città,** dopo la realizzazione della nuova funicolare, si dovrebbe dare avvio alla linea tram, nella sua parte nord verso Cornaredo, secondo una delle due varianti: o la proposta ATA oppure il prolungamento della ferrovia FLP dalla Stazione a Cornaredo.

Complessivamente le proposte qui presentate non costano più di quelle del PAL2 e sono molto più efficaci, già nella prima tappa.

Purtroppo la progettazione delle opere controverse (circonvallazione di Agno, tram in galleria) è continuata anche dopo che la Confederazione e noi stessi avevamo espresso critiche rigorose e di peso. Pur mancando i crediti e le decisioni federali le Autorità ritengono che le decisioni siano ormai definitive. Le infrastrutture di trasporto sono importanti per indirizzare correttamente lo sviluppo degli insediamenti, ma non sono i soli elementi determinanti. Anche l'indirizzo urbanistico correlato è fondamentale. Vorremmo fossero adottate scelte diverse, che correggano lo sparpagliamento degli insediamenti nel territorio, inducano un forte cambiamento dell'uso dei trasporti pubblici e sviluppino prioritariamente i poli dell'agglomerato. Le proposte espresse nel presente studio vanno in questo senso, quelle del PAL2 no. Perciò, anche se tardivo, sarebbe molto auspicabile un ripensamento.

1



Aree di intervento urbanistico prioritarie:

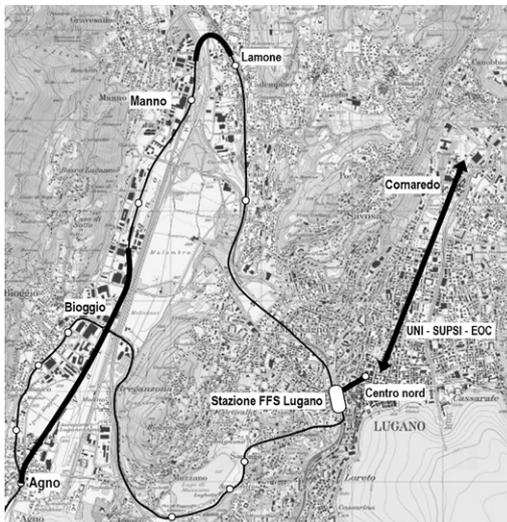
1. Quartiere della Stazione FFS
2. Piano del Cassarate
3. Piano del Vedeggio

2



Realizzare i parchi pubblici a lago e lungo i fiumi

3



Misure prioritarie per i trasporti:

- Portare il treno TILO ad Agno
- Collegare la Stazione FFS con la città (nuova funicolare)
- Realizzare l'asta del tram verso Cornaredo

4



Risolvere il nodo di Agno con una breve galleria per salvaguardare il parco a lago