



**Associazione  
Traffico e Ambiente**



Cittadini per il territorio  
Gruppo di Massagno



VivaGandria



Uniti per Brè



Capriasca Ambiente



Associazione Quartiere  
Bomborozzo

# Note sul PAL2

*(Programma di agglomerato del Luganese, di seconda generazione)*

portate a conoscenza dell'Ufficio federale  
dello sviluppo territoriale ARE, Berna

Lugano, novembre 2012

## 1. Reclamo

Abbiamo partecipato alla consultazione sul PAL2

- occasione di grande rilevanza che mai ci era stata offerta prima e che ci permette di valutare integralmente le proposte mettendole in relazione agli effetti;
- studio molto importante che mostra l'impegno delle Autorità, dei professionisti ma anche dei cittadini e delle associazioni a valutare lo sviluppo auspicato della nostra regione.

La nostra partecipazione si è concretizzata:

- con osservazioni alle argomentazioni e alle proposte delle Autorità;
- con documentate e concrete proposte alternative.

Si è trattato di un impegno che ci ha occupato a lungo e intensamente e che ha coinvolto in approfondite discussioni un numero rilevante di persone.

Considerato però:

- che la partecipazione della popolazione è stata tutt'altro che facilitata, che le Autorità si sono rifiutate di fornire i dati richiesti, di consegnare i testi cartacei anche ai cittadini, di prolungare di poco i termini per inoltrare le risposte;
- che non abbiamo ottenuto riscontro alla nostra partecipazione;
- che nessuna delle nostre critiche e proposte è stata considerata, citata o confutata nel rapporto finale;
- che a questa stregua possiamo considerare inutile e puramente formale la procedura di consultazione promossa dalla CRTL;

reclamiamo presso la competente Autorità federale per il modo con cui essa è stata svolta.

Per informare l'Autorità federale delle critiche da noi emesse nei confronti del programma di sviluppo PAL2, critiche sostanziali che mostrano che il programma *non è condivisibile* (condizione tassativa) e non sarà condiviso da buona parte della popolazione, aggiungiamo una sintesi delle argomentazioni che abbiamo a suo tempo formulato.

## 2. Osservazioni critiche alla proposta PAL2

Sulla proposta PAL2 abbiamo formulato in due occasioni le seguenti osservazioni critiche a cui non è stato dato alcun riscontro.

### *Sull'indirizzo programmatico*

#### 2.1 Il PAL2 promuove la crescita regionale appoggiandosi allo sviluppo della mobilità TIM

Più che le parole lo dicono gli stessi dati forniti dal PAL2: nel 2007 il rapporto d'uso modale tra TIM e TP era di 91:9, un rapporto assolutamente squilibrato, estremo in una regione urbana svizzera; nel 2025, dopo quasi vent'anni e numerosi interventi mediatici e infrastrutturali, il rapporto sarà di 89:11, una variazione praticamente impercettibile.

Nel periodo 2007-2025 la mobilità regionale crescerà fortemente, ben del 40%. Secondo il PAL2 l'incremento indotto dal programma di sviluppo regionale si rivolgerà per oltre l'85% all'uso dell'auto privata. Significa che il travaso virtuoso da TIM a TP non sarà avvenuto se non in insignificante misura.

Le conseguenze dello squilibrio modale, che *il PAL2 non si pone nemmeno come obiettivo di raddrizzare*, e dello sviluppo centrifugo sono oltremodo gravi in quanto queste modalità inducono la *dispersione* nel territorio delle attività produttive, residenziali e per lo svago. La dispersione provoca poi altra dispersione, rende difficile o impossibile lo sviluppo di un sistema di trasporti pubblici efficiente ed economicamente sostenibile. *Le critiche dell'ARE al PAL1 mantengono intatte la loro validità*, addirittura più vere, anche per il PAL2.

#### 2.2 Il modello territoriale del PAL2 incoraggia la dispersione

Per indirizzare lo sviluppo regionale il PAL2 ha scelto il tradizionale modello territoriale CENTRO-PERIFERIA, il quale non prevede nessun consolidamento del centro città ma lo sviluppo delle attività produttive in quattro luoghi periferici (Cornaredo, PianScairolo, CittàAlta, Piano del Vedeggio) e la crescita degli insediamenti residenziali spalmati in periferia. Un tipico modello a sviluppo centrifugo.

Lo sviluppo delle aree dette strategiche segue la logica del decentramento, non quello di una regione bipolare da sviluppare all'interno. I nuovi posti di lavoro e le nuove abitazioni sono quasi unicamente sostenuti dal trasporto automobilistico privato. Nel Piano del Vedeggio il previsto potenziamento del TP arriverà in ritardo, e a fatti compiuti non sarà in grado di invertire la tendenza.

L'espansione, che si vuole prioritaria, dei quartieri di Cornaredo e di PianScairolo è una mossa che indebolisce il centro città, di fatto

l'unico luogo della regione con un elevato grado di raggiungibilità con i TP. La tendenza allo sviluppo centrifugo è accentuata dalla dispersione delle residenze e dalla congestione della inefficiente circolazione stradale cittadina (confermata dalle previsioni); in queste condizioni la decadenza del centro città è programmata, come pure il continuo sviluppo periferico e lo smodato consumo di territorio.

### **2.3 La proposta è complessivamente inefficace e non coerente**

Gli estensori del PAL2 mostrano con lucidità che l'alleggerimento del traffico stradale conseguente alla messa in esercizio della galleria Vedeggio-Cassarate sarà solo temporaneo. *Entro poco tempo si tornerà allo stato di congestione passato*. Nel 2025 sui raccordi autostradali di Lugano sud e di Lugano nord avremo più traffico di quello del 2007, su Via Besso e Via San Gottardo a Massagno torneranno gli antichi volumi, a Vezia addirittura maggiorati (vedi tabella pag 144 confrontata con il diagramma di carico 2007).

In queste condizioni anche lo svolgimento del TP con gli autobus non potrà essere efficiente e il centro città perderà di attrattiva. Anche l'obiettivo del risanamento ambientale è mancato. Se questo è il risultato che ci si prefigura con la prima fase del PAL2 si deve ammettere che il programma parte con il piede sbagliato.

Purtroppo il programma PAL2, il cui costo - non dimentichiamolo! - ammonta a 1,5 miliardi di Fr., indica misure non coerenti, nel senso che propone nello stesso luogo e nello stesso tempo misure che sviluppino i TP e misure che sviluppino i TIM. Ad esempio nel Malcantone, nel PianScairolo e con i P&R.

### ***Sulle singole misure***

### **2.4 La proposta di tram Lugano-Bioggio (in galleria) non è prioritaria**

La critica principale che opponiamo alla proposta è che l'opera non è prioritaria. Secondo noi prima si deve sviluppare il polo del Piano del Vedeggio con i TP e solo successivamente eventualmente raccordarlo direttamente con Lugano. In fondo il Piano del Vedeggio è già oggi ben collegato con la stazione di Lugano, in 9 minuti la si raggiunge da Molinazzo di Bioggio, con la nuova infrastruttura non si fa meglio.

Altre critiche sostanziali sono:

- il costo totale dell'opera (270 mio Fr) è eccessivo per rapporto ai benefici. L'importo contiene 70-80 mio Fr necessari per salvaguardare la realizzazione della circonvallazione di Agno e Bioggio e l'allungamento della pista dell'aeroporto (opere non opportune);

- l'attrattività dell'opera risulta sorprendentemente modesta. Il nuovo traffico attirato (ca 5000 passeggeri al giorno) è per un terzo prodotto dal P&R di Bioggio, il resto, ed è poca cosa, si ripartisce tra il ramo di Agno e quello di Manno;
- l'opera crea nel sistema dei trasporti locale una serie di doppioni non giustificabili. La linea FLP di collina è condannata a morte, nonostante le compiacenti affermazioni contrarie dei politici;
- la linea TILO, proposta da Rivera a Manno sul raccordo industriale FFS, è concettualmente fragile poiché rappresenta una linea tangenziale in una periferia rada; concorrenza fortemente il ramo della linea tram di Manno, mettendone in dubbio la sostenibilità economica;
- il prolungamento della linea del tram fino alla stazione FFS di Lamone sarà di poca utilità dopo l'entrata in funzione della galleria di base del Monte Ceneri;
- è illuminante, ma non sorprende, la considerazione presentata dal rapporto finale (pag.148) secondo cui la relazione BassoVedeggio-CittàBassa (cioè il centro di Lugano) raccoglie solo 900 spostamenti al giorno nei due sensi. In effetti si tratta di una relazione tra aree produttive, in cui i posti di lavoro sono in netta prevalenza, e si sa che le relazioni PL-PL sono sistemicamente deboli. Che proprio su una relazione di traffico debole si imposti il nuovo oneroso collegamento ferroviario spiega meglio di tante altre considerazioni le perplessità che suscita la proposta.

## **2.5 La circonvallazione di Agno e Bioggio costituisce il primo passo verso una soluzione stradale sproporzionata e dannosa.**

La circonvallazione stradale di Agno e Bioggio, proposta prioritariamente dal PAL2, costituisce la prima tappa della nuova "strada espresso" per i frontalieri del Malcantone. Essa si pone in diretta concorrenza con il potenziamento della linea FLP, come dimostra l'aumento del traffico stradale pronosticato nel Piano del Vedeggio per il 2025 che risulta maggiore dell'aumento di utenti sulla FLP.

Quando poi si passerà a realizzare le tappe successive della "strada espresso" (gallerie di circonvallazione di Magliaso e di Caslano, opere inserite nel PD e nel programma PAL2) gli effetti sulla FLP saranno ancor più devastanti, fino a vanificare gli sforzi intrapresi per valorizzare il trasporto su rotaia.

Ma la prevista opera stradale è dannosa anche per il suo assetto e per il tracciato. Il progetto è infatti collocato all'interno di un'area che il PD qualifica come "Parco del Vedeggio" e si trova dunque in grave conflitto formale con la pianificazione del territorio. Nella parte sud il tracciato stradale interrompe la relazione tra il paese

di Agno e il lago e rovina la pregiata area paesaggistica rivierasca (non deve illudere la proposta di interrare parte della nuova strada perché la lunghezza della parte sotterranea è comunque minore della lunghezza delle rampe).

Non neghiamo l'esigenza e l'aspirazione di Agno di vedere finalmente libero il centro del paese dal forte traffico di transito, ma la soluzione proposta non è una buona soluzione. Si deve ricercarne una diversa e migliore (e noi la proponiamo).

## **2.6 Lo sviluppo delle aree strategiche: molto problematico**

A parte il Piano del Vedeggio, *che non è un'area strategica ma uno dei due poli Luganesi*, lo sviluppo delle altre tre aree suscita preoccupazioni.

### **Pian Scairolo.**

La pianificazione in corso mira ad accrescerci le attività esistenti (+ 2500 PL) prima della realizzazione della linea tram. L'ulteriore sviluppo avverrà dunque solo con il traffico stradale privato, in una situazione di quotidiana congestione. Le proposte di costruire, in tempi relativamente vicini, un nuovo semisvincolo autostradale e una nuova strada non fanno che confermarne l'indirizzo.

### **Nuovo quartiere di Cornaredo.**

Lo sviluppo del quartiere sarà interamente indotto dalla nuova mobilità automobilistica della galleria stradale Vedeggio-Cassarate. Anche qui come altrove il PAL2 prima avvia le operazioni immobiliari, poi pensa le infrastrutture del trasporto pubblico.

### **CittàAlta.**

Il progetto strategico di sviluppo della città alta (nome inappropriato che significa Stazione FFS e trincea ferroviaria di Massagno) si appoggia alla volontà, condivisa, di densificare gli insediamenti nelle aree circostanti le stazioni ferroviarie. Ma, per quanto riguarda l'area della trincea, la proposta del PAL2 è criticabile:

a) perché quest'area, staccata ma prossima alla stazione FFS, deve essere densificata e valorizzata con insediamenti residenziali, e non con nuovi superflui contenuti terziari-commerciali come propone il MasterPlan (che oltretutto prevede una nuova strada come motore dello sviluppo!);

b) perché presenta come condiviso un progetto che invece è contestato da buona parte della popolazione, la quale ha inoltrato domanda di referendum contro la decisione e ha proposto un assetto urbanistico alternativo.

## 2.7 Le altre misure programmate

Se già le misure della prima fase non contribuiscono a migliorare l'efficienza e la qualità dello sviluppo regionale, la maggior parte delle misure previste successivamente sinceramente spaventano.

Già abbiamo detto della "strada espresso" per frontalieri e malcantonesi (costo 300 mio Fr.) in contrasto con il progetto di potenziamento della FLP. Le due proposte non possono coesistere nello stesso programma: non basta che la Confederazione non sussidi la strada, dovrebbe anche chiaramente affermare che sostenere il TP nella zona richiede, da parte cantonale, di stralciare la strada dal programma.

La sola misura sostenibile della seconda fase è il progetto di tram da Cornaredo a PianScairolo, la cui realizzazione dovrebbe iniziare, secondo il PAL2, al più presto nel 2023. Una misura efficace però posta in terza priorità e che sarà realizzata troppo tardi per incidere sullo sviluppo.

## 3. Le nostre alternative

### 3.1 Gli indirizzi prioritari

Alla strategia indifferenziata e dispersiva del PAL2 opponiamo degli indirizzi alternativi.

- Adottare il modello di sviluppo territoriale bipolare e operare con determinazione e coerenza per rafforzarlo
- Sviluppare l'uso del treno per le relazioni interregionali, transfrontaliere e nazionali. (*Vedi articolo di Pierino Borella sul CdT del 22.9.2012*). Nel contempo non favorire lo stesso tipo di traffico sull'autostrada (cioè evitare misure contraddittorie)
- Rafforzare i due poli regionali di Lugano e del Piano del Vedeggio mediante infrastrutture ferroviarie: TILO e tram
- Realizzare prima le infrastrutture dei TP poi le edificazioni
- Gestire la viabilità nell'area cittadina mirando all'efficienza: circolazione scorrevole e senza code, TP efficienti, posteggi non eccessivi, pedoni e ciclisti sicuri.
- Adottare misure pianificatorie che permettono di pilotare lo sviluppo degli insediamenti per le attività e le abitazioni. Favorire la partecipazione della popolazione e il consolidamento degli indirizzi di sviluppo territoriale.

### 3.2 Misure proposte

Abbiamo formulato proposte concrete, che riproponiamo.

- Moltiplicare il numero dei passeggeri che raggiungono Lugano in treno. Allo scopo avviare uno studio interregionale in collaborazione con le FFS.
- Distribuire efficacemente l'accresciuto numero di passeggeri che scendono alla stazione FFS di Lugano: realizzando scale mobili e funicolari che portano in città e soprattutto realizzando una nuova linea tram dalla stazione a Cornaredo (prolungando la FLP esistente)
- Portare il servizio ferroviario TILO nel polo del Piano del Vedeggio (15000 ab, 14000 PL), che è, dopo le città di Lugano, Bellinzona e Locarno, la maggior area produttiva del Cantone (superiore a Chiasso, Mendrisio, Alto Vedeggio, Biasca, Piano di Magadino, Ascona Losone).
- Formare una nuova stazione TILO a Vezia sulla linea del Ceneri (come proposto dal PAL2), in modo da ripristinarvi le funzioni perse dalla stazione di Lamone dopo l'apertura della galleria di base del Monte Ceneri.
- Abbandonare il progetto di "strada espresso" per i frontalieri del Malcantone. Realizzare subito la circonvallazione di Agno mediante una breve galleria a monte del paese.
- Avviare subito un PVP2 (ev. cambiandogli il nome) che si prefigga di impedire il ritorno allo stato di congestione precedente alla messa in esercizio della galleria Vedeggio-Cassarate. Un piano di gestione della mobilità urbana che preveda la creazione del servizio di tram urbano e miri all'efficienza dei TP su gomma, alla fluidità della circolazione, al miglioramento della mobilità pedonale e ciclistica, alla gestione controllata dei posteggi.

### 4. Conclusioni e richieste

In conclusione ribadiamo che, secondo noi, la proposta del PAL2 non è adatta a indirizzare lo sviluppo sostenibile della regione, per questi motivi essenziali:

- lo sviluppo territoriale continua a essere dispersivo;
- lo sviluppo territoriale ed economico continua ad essere determinato dalla mobilità auto veicolare privata;
- lo sviluppo dei trasporti pubblici non anticipa ma segue l'espansione edilizia.



All'indirizzo del PAL2 opponiamo altre strategie e proposte. Non pretendiamo che esse siano adottate, ma chiediamo che le Autorità federali ne riconoscano la serietà e la fondatezza e sollecitino le Autorità cantonali a riesaminare il programma regionale considerando le critiche e le proposte avanzate.

Riteniamo che un avallo da parte federale dell'attuale proposta PAL2, senza approfondire le critiche né valutare le proposte alternative, darebbe un segnale molto negativo al processo di elaborazione della pianificazione regionale e alla necessaria ricerca del consenso.

**ATA, Associazione traffico e ambiente**

Casella postale 10846501 Bellinzona  
werner.herger@ata.ch  
<http://www.ata.ch/>

**Cittadini per il territorio, Gruppo di Massagno**

Casella postale 409, 6908 Massagno  
ct.massagno@bluewin.ch  
[www.cittadiniperilterritorio-massagno.ch](http://www.cittadiniperilterritorio-massagno.ch)

**VivaGandria**

6978 Gandria  
vivagandria@viva-gandria.ch  
[www.viva-gandria.ch](http://www.viva-gandria.ch)

**Uniti per Brè**

Casella postale 17  
6979 Brè sopra Lugano  
mattias.schmidt@bluewin.ch  
[www.uniti-per-bre.ch](http://www.uniti-per-bre.ch)

**Capriasca Ambiente**

c/o Fulvio Gianinazzi  
6953 Lugaggia  
[www.capriascambiente.ch](http://www.capriascambiente.ch)  
[info@capriascambiente.ch](mailto:info@capriascambiente.ch)

**Associazione Quartiere Bomborozzo**

c/o Sergio Bernasconi  
via Ceresio 8a, 6900 Massagno

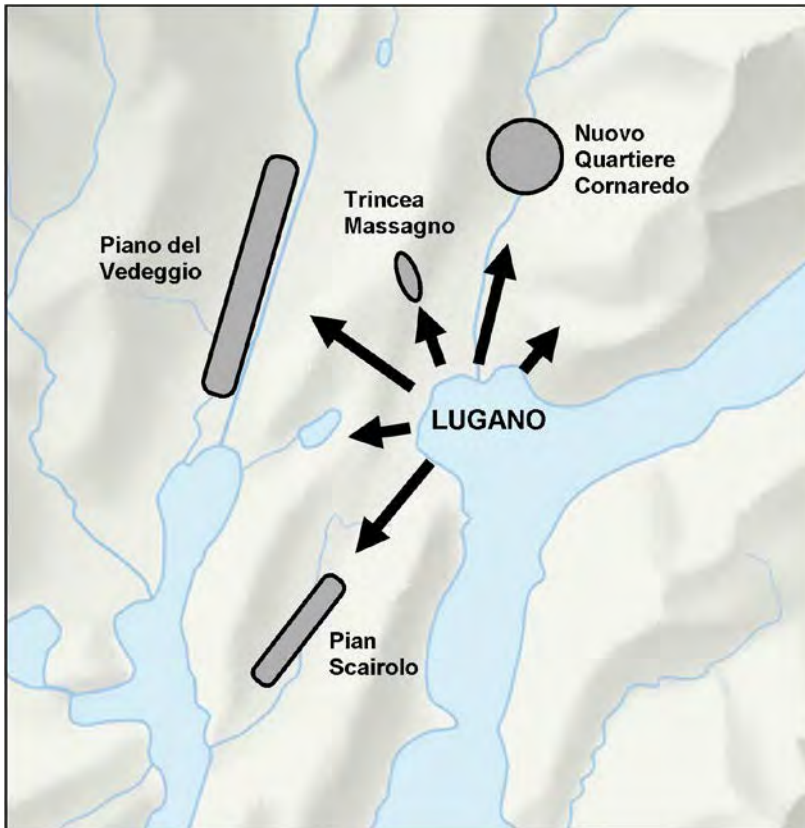
Allegati

# Allegati

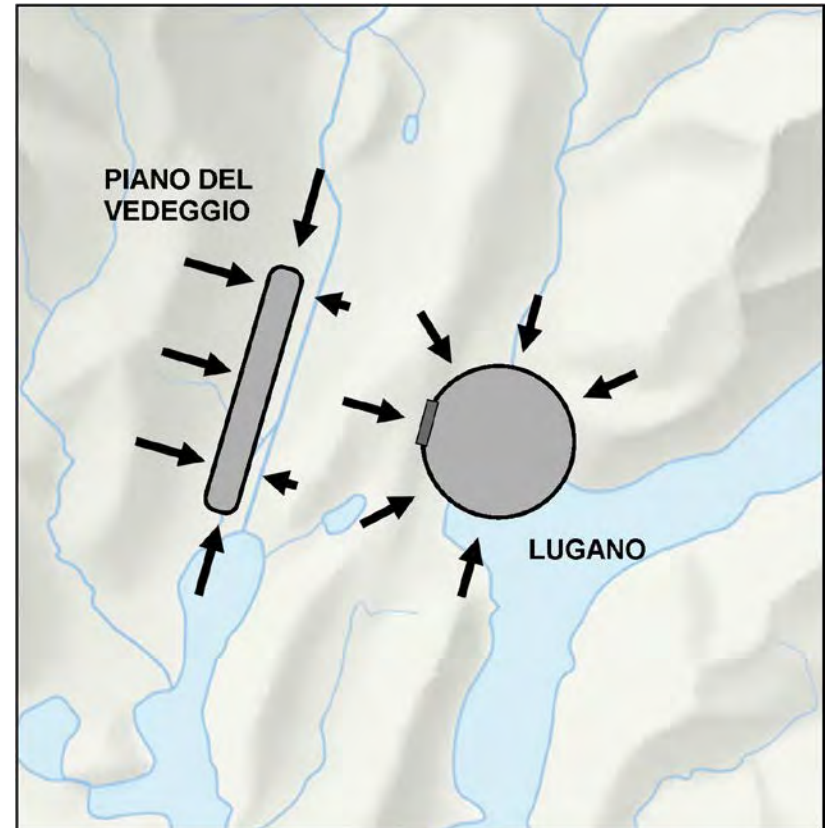
1. Sviluppo dell'agglomerato luganese: non così, ma così
2. Il Luganese: una regione bipolare
3. Schema dei trasporti pubblici proposto dal PAL2
4. Osservazioni alla proposta di linea tram Bioggio-Lugano
5. Il sistema TILO, la struttura portante dello sviluppo cantonale
6. Proposta alternativa di schema dei trasporti pubblici luganesi
7. Elementi costitutivi della proposta TILO nel Piano del Vedeggio
8. Rete luganese delle linee ferroviarie
9. Proposta di prolungamento della FLP dalla stazione FFS di Lugano a Cornaredo
10. Confronto tra le varianti di linee tram Bioggio-Cornaredo
11. Proposta di circonvallazione stradale di Agno in galleria a monte invece che a lago

# Sviluppo del agglomerato luganese

Non così



Ma così

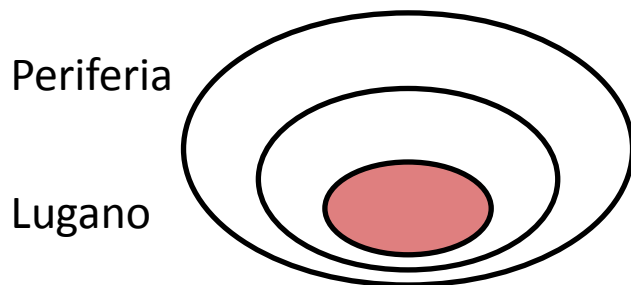


# Il Luganese: regione bipolare

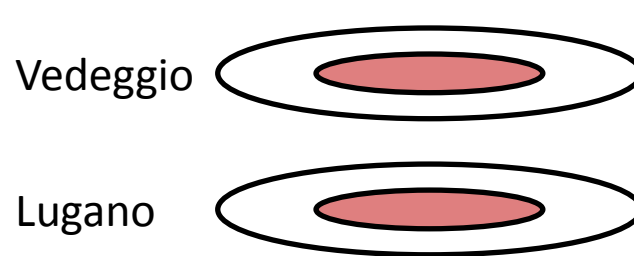
- Sosteniamo l'analisi di Angelo Rossi
  - perché radicata nella realtà: 15'000 abitanti, 14'000 posti lavoro.
  - perché costituisce il primo polo insediativo/occupazionale dopo le città di Lugano, Bellinzona e Locarno, prima di Mendrisio, Chiasso, Ascona/Losone, PianScairolo, alto Vedeggio, Biasca.
  - perché capace di avviare forti dinamiche di sviluppo basate sul confronto, la concorrenza e la complementarità.

▪ *Dunque:*

**Non così**

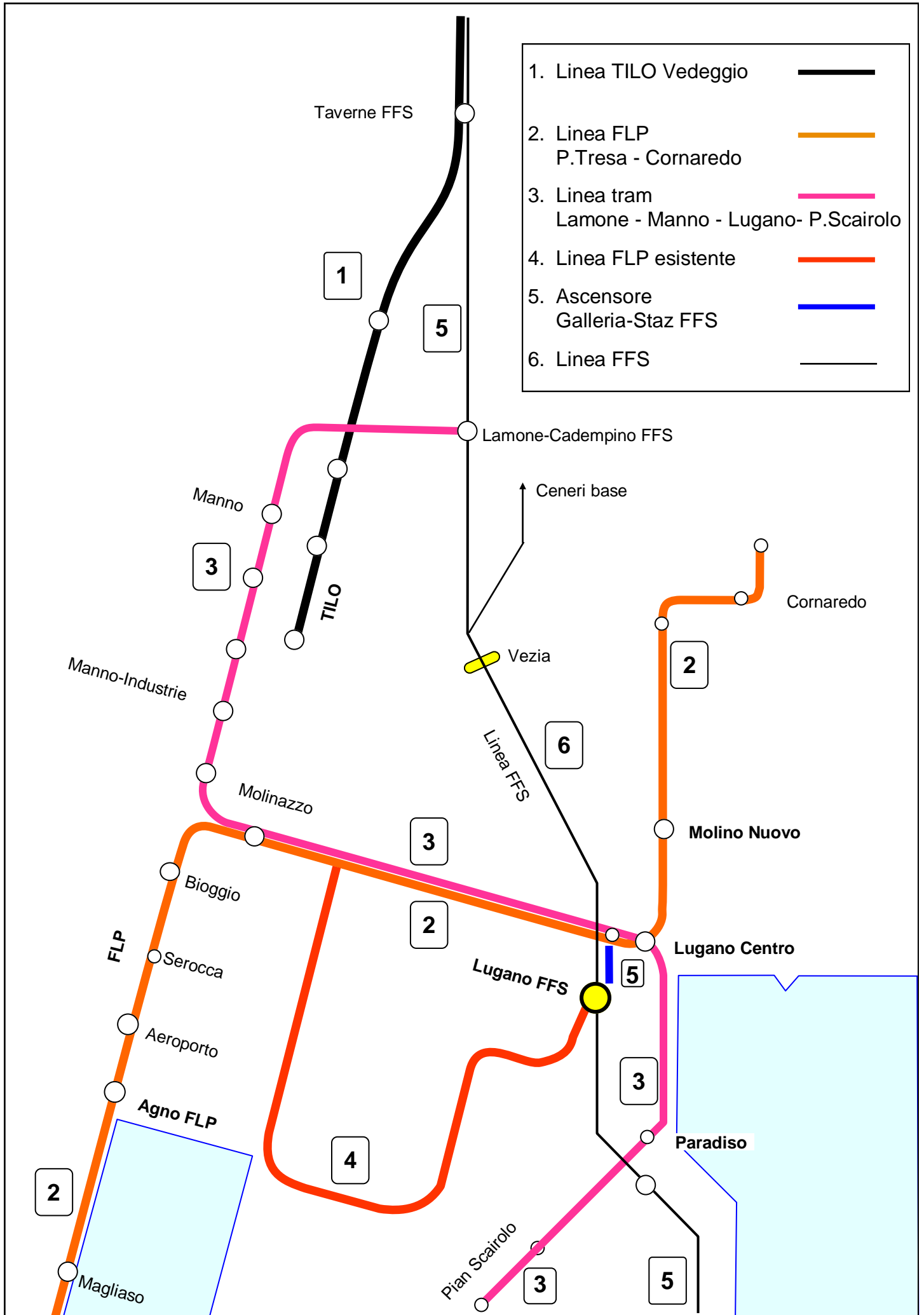


**Ma così**



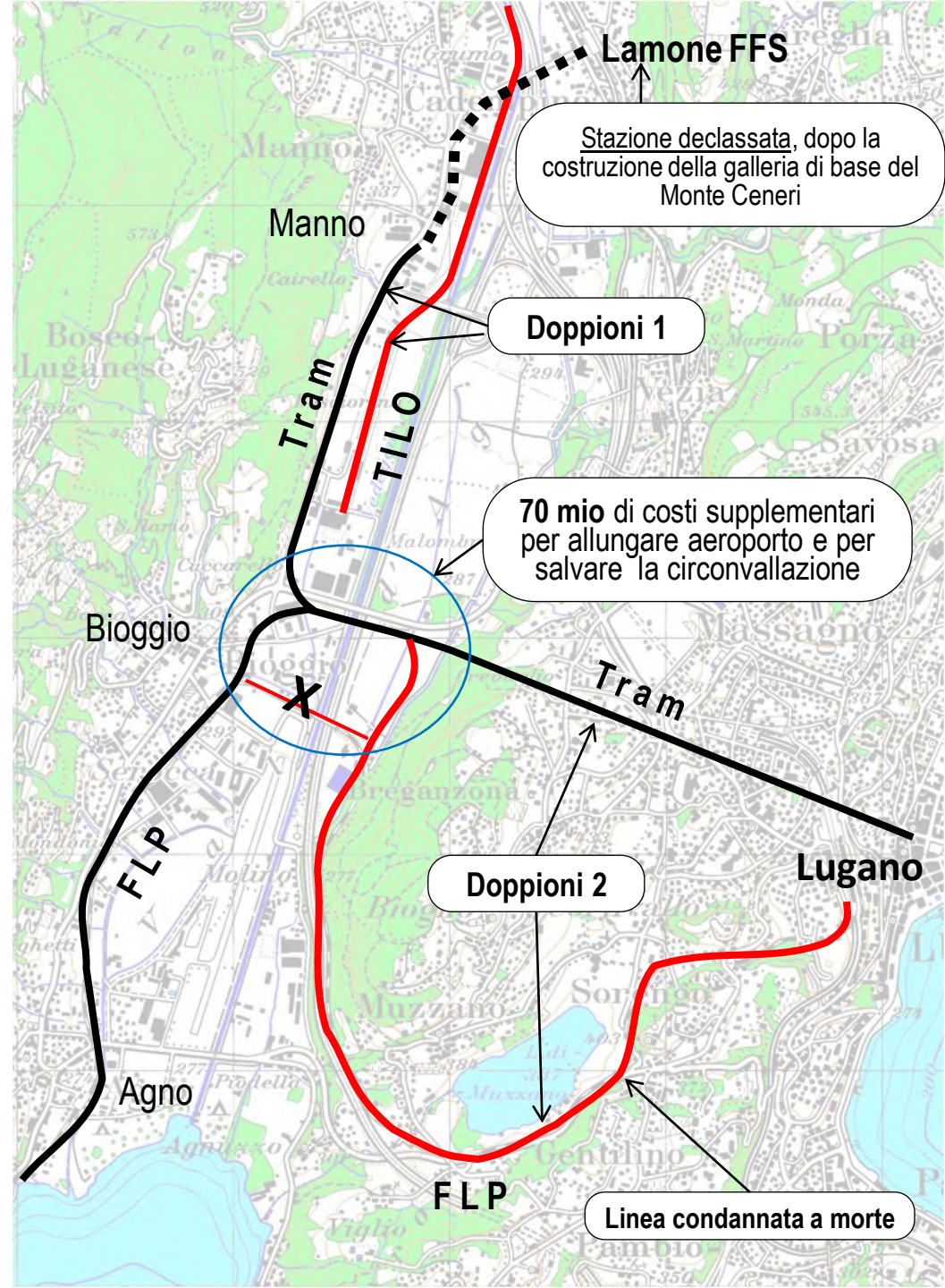
- Chiediamo azioni che rafforzino il bipolarismo
  - con visioni di sviluppo condivise sul piano politico,
  - con la collaborazione o l'aggregazione dei comuni
  - con programmi di sviluppo coerenti ed efficienti

# Schema dei trasporti pubblici proposto dal PAL2



# Osservazioni alla proposta PAL2 Tram Bioggio – Lugano centro

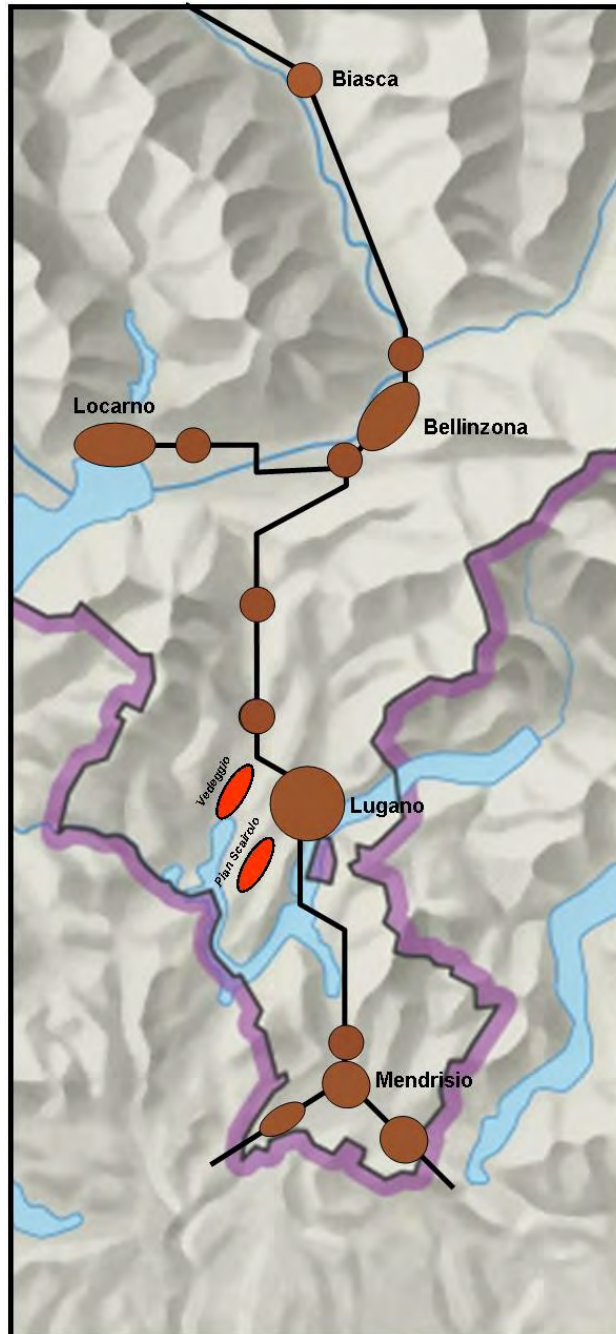
- La proposta avanzata dal PAL2 di realizzare una linea tram da Bioggio/Manno a Lugano *non è convincente*
- Ha un *basso rapporto costi/benefici e non attira abbastanza utenti*
- È *troppo cara*, (271 mio Fr.) e non permette di realizzare in prima fase altre soluzioni più vantaggiose
- *Contiene doppioni costosi e spese supplementari eccessive*



# Il sistema TILO

La struttura portante dello sviluppo cantonale

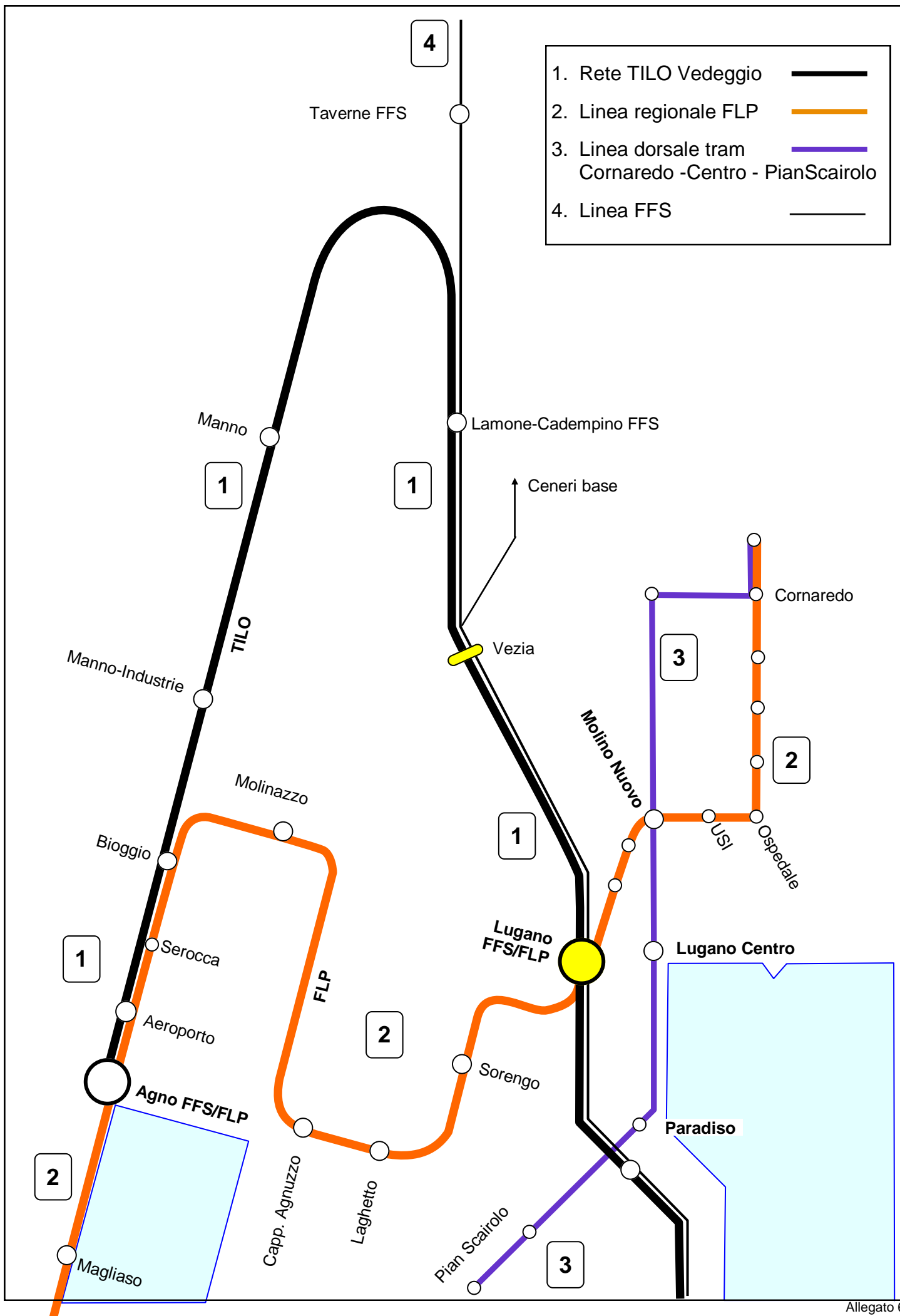
---



**Tutte le principali aree produttive e di servizi del  
Cantone sono raccodate alla rete TILO  
Salvo il Piano del Vedeggio e il Pian Scairolo**

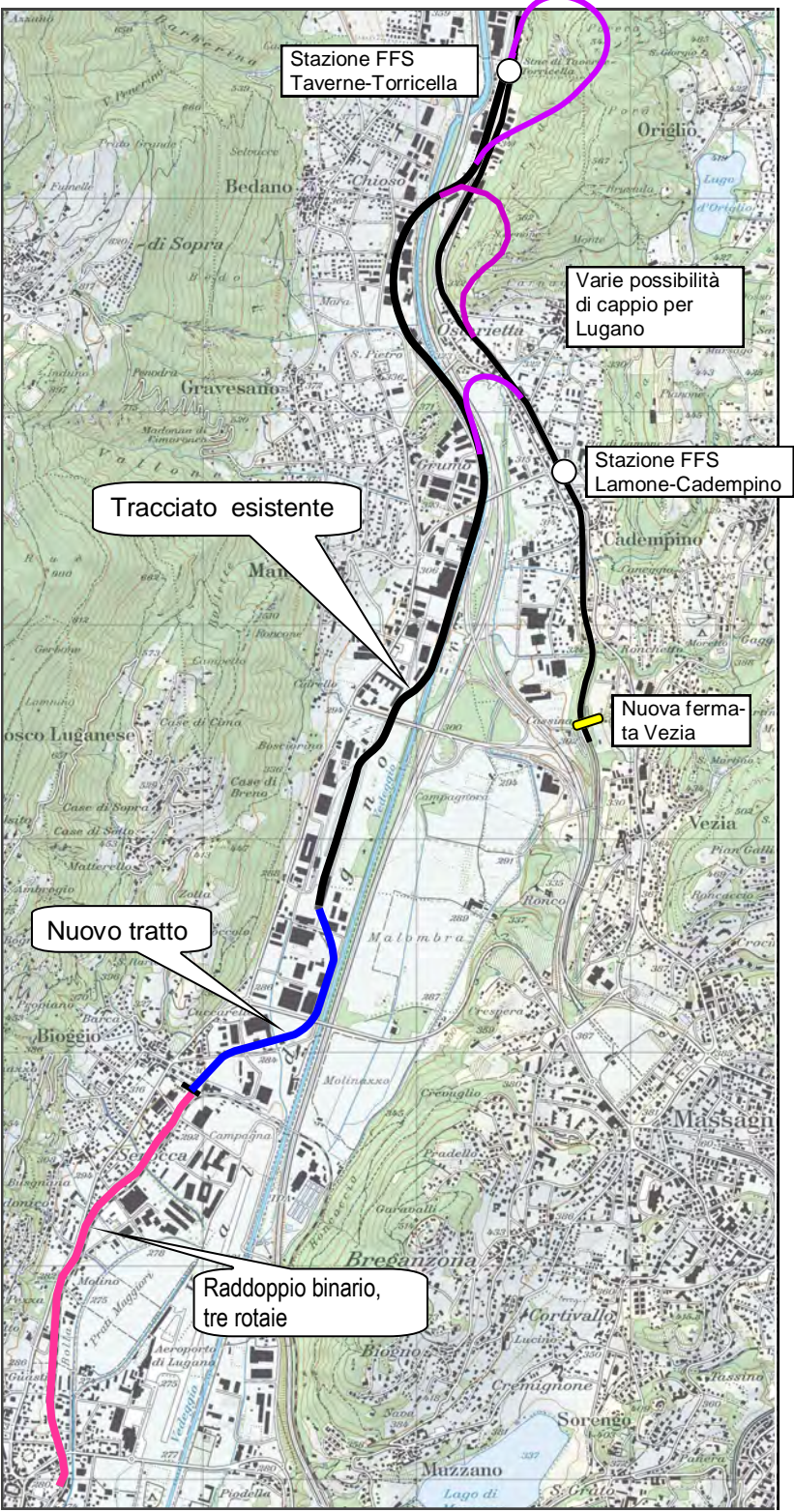
Dati Piano del Vedeggio (2008)  
Abitanti: 15330; Posti lavoro: 14000

# Proposta alternativa di schema dei trasporti pubblici luganesi

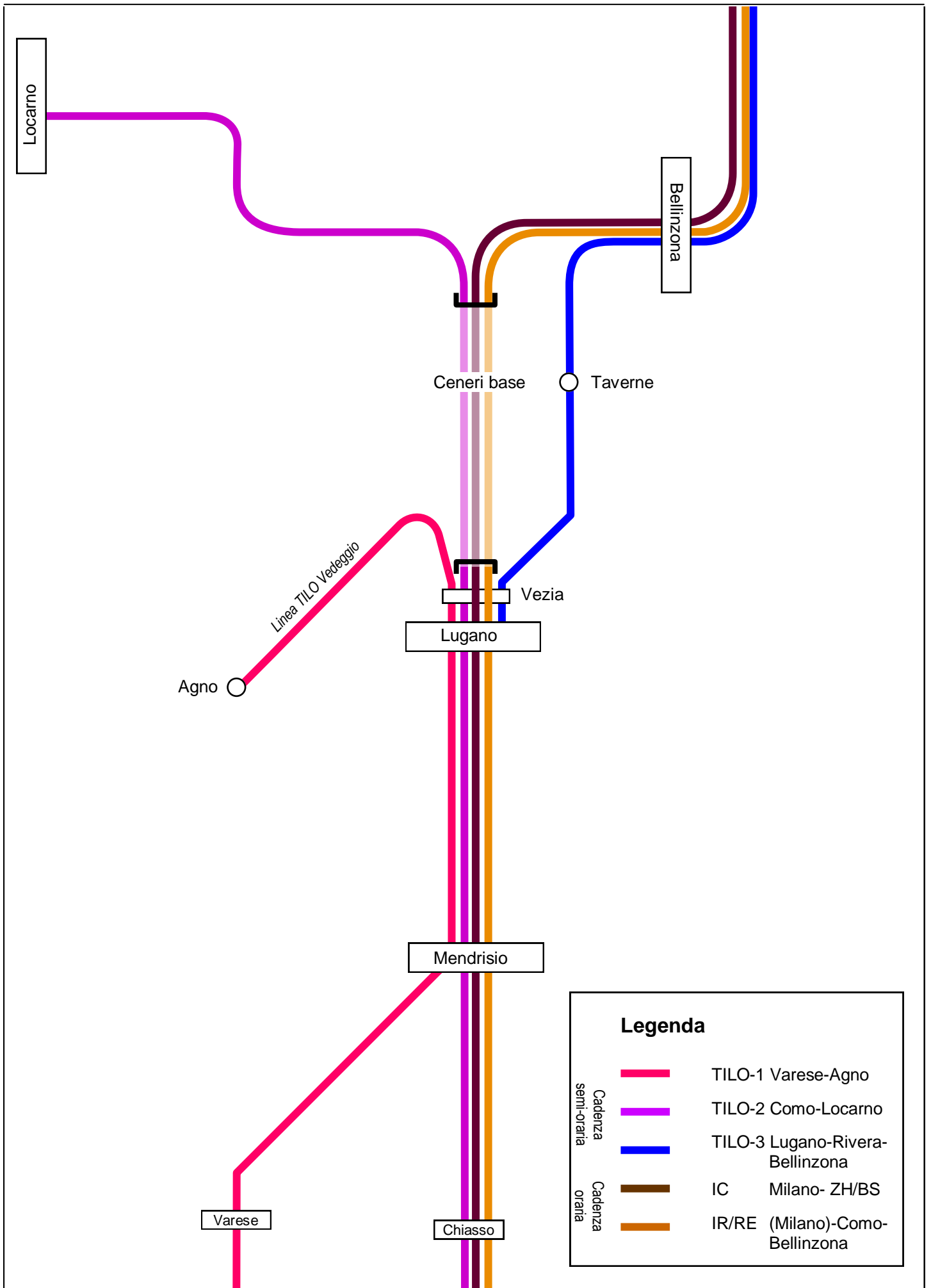




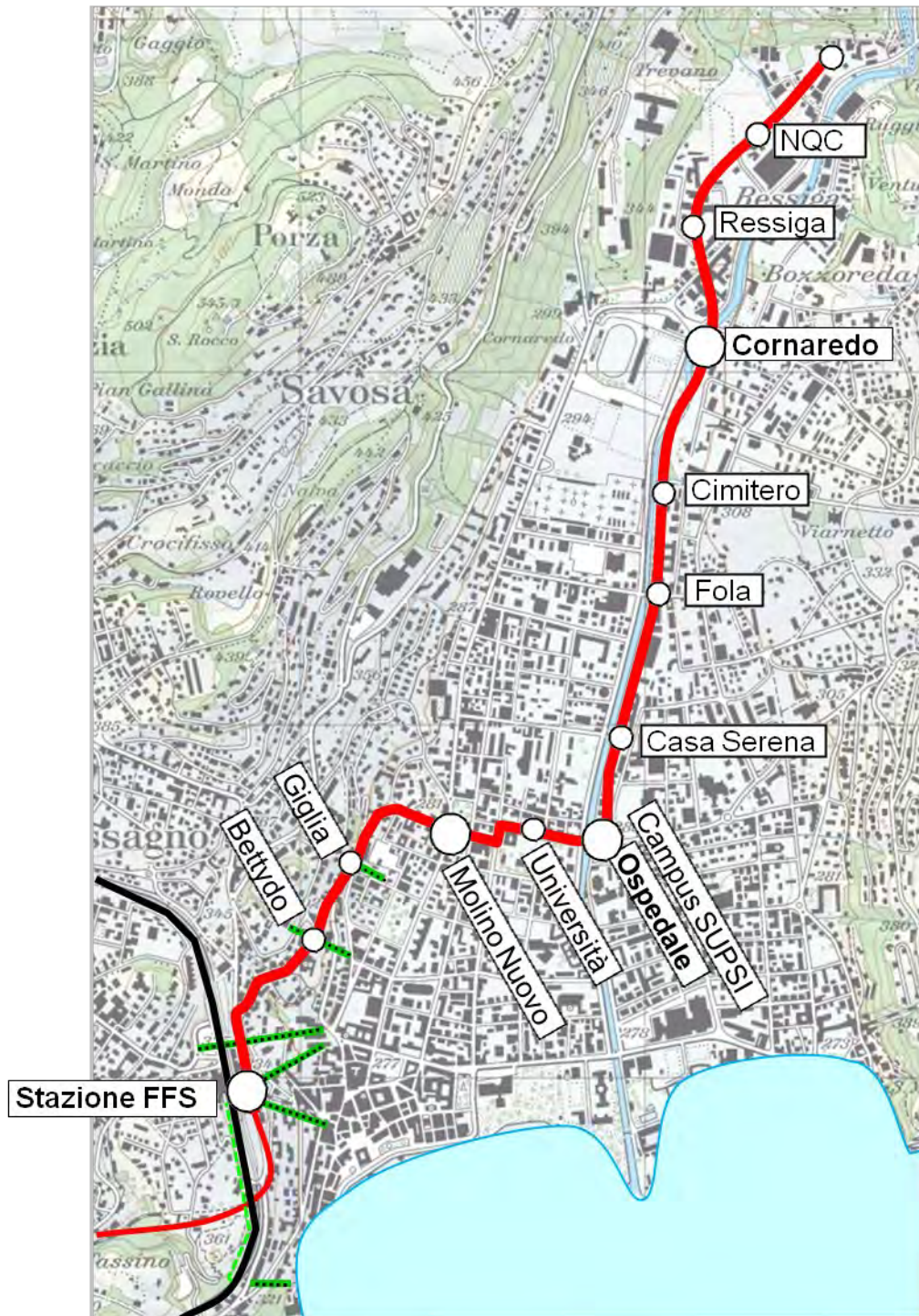
# Elementi costitutivi della proposta TILO nel Pian Vedeggio



# Rete proposta delle linee ferroviarie nel Luganese



# Proposta di prolungamento della FLP dalla stazione FFS di Lugano a Cornaredo



# Confronto delle varianti

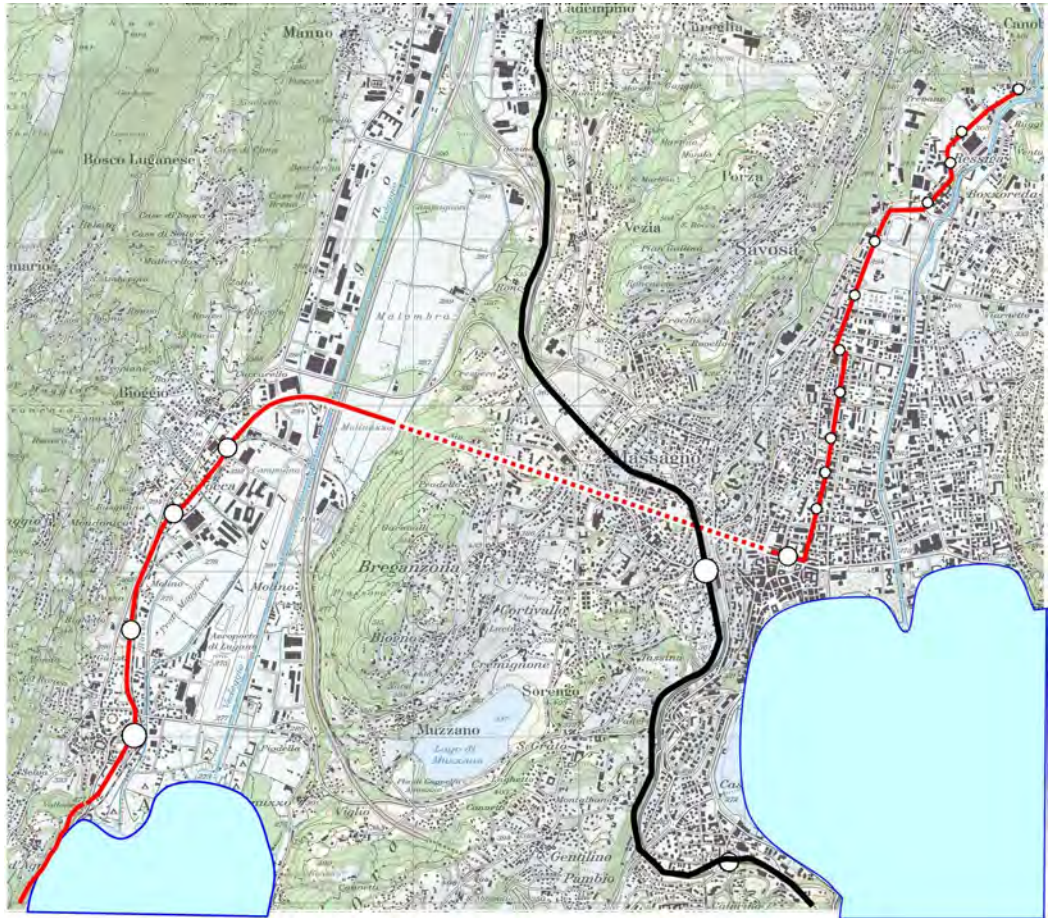
## Variante PAL2

Costo 400 mio Fr

Realizzazione: 15 anni

Utilità:

- \* non serve direttamente la stazione
- \* non serve USI/SUPSI Ospedale
- \* condanna a morte la linea FLP di collina



## Alternativa

Costo 200 mio Fr

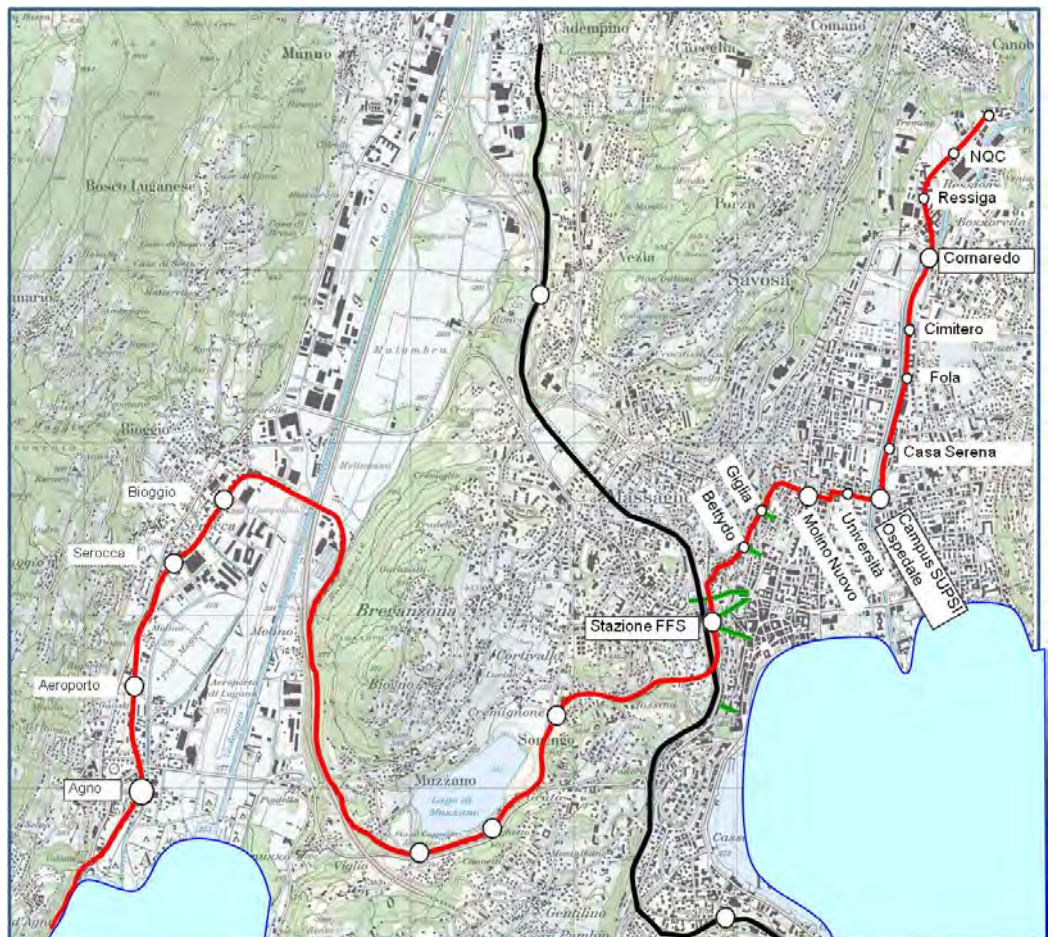
Realizzazione: 7 anni

Utilità:

- \* serve direttamente la stazione
- \* serve USI/SUPSI Ospedale
- \* mantiene in funzione la linea FLP di collina

## Fazit

- Costa la metà,
- si realizza prima
- serve meglio i i principali punti di interesse
- \* mantiene in funzione la linea FLP di collina



# La circonvallazione stradale di Agno

## *Proposta alternativa*

- Non circonvallazione a lago ma in galleria, a monte
  - galleria di 1,2 km dai Prati maggiori al Vallone
  - raccordata alle strade cantonali di Bioggio e della Piodella
- Progetto da studiare
- Valutare le opportunità, confrontare i benefici e i costi

