



VIVAGANDRIA



Massagno, 8 marzo 2012

Dipartimento del Territorio,
Sezione dello sviluppo territoriale
Palazzo governativo
CH-6501 Bellinzona

Consultazione PAL2

Egregi signori, gentili signore,

rispondiamo, in forma preliminare, alla consultazione sul programma di sviluppo dell'agglomerato luganese PAL2, messo in consultazione dal 7 febbraio all'8 marzo 2012. Avevamo chiesto, il 19 febbraio scorso, di prorogare il termine di inoltro delle osservazioni e delle proposte ma la richiesta è stata respinta dalla CRTL.

Giovedì 29 febbraio ci siamo trovati per discutere i documenti PAL2 e la modifica della scheda PD M3. La discussione tra noi è stata molto ampia e approfondita: l'occasione offertaci di valutare le misure infrastrutturali in relazione agli obiettivi economici, sociali e territoriali è una primizia che salutiamo con grande interesse e apprezzamento.

Però i termini fissati per la consultazione sono del tutto inadeguati per rapporto alla vastità della tematica e un programma di 1,5 miliardi di Fr. Anche il diniego di accedere ai dati che motivano le scelte del programma è di impedimento alla comprensione delle proposte: segnatamente siamo all'oscuro della attuale e futura distribuzione sul territorio delle unità insediative (popolazione, posti lavoro, studenti, ecc.), come pure delle

considerazioni che hanno portato alla scelta del tracciato e delle tappe di attuazione della linea di tram da Cornaredo a Noranco.

Questa premessa per dire che le Autorità non si sono certo date molta pena per favorire la trasparenza e la reale partecipazione della popolazione. Nonostante ciò la discussione tra noi ha evidenziato varie tematiche, perplessità e alcune opposizioni al programma PAL2. Essa ci ha inoltre permesso di formulare proposte per un diverso modo di concepire lo sviluppo regionale.

Ci siamo dati nuovamente appuntamento tra due settimane per licenziare il documento che sintetizza la discussione e formula le motivazioni della nostra presa di posizione. Nei giorni successivi, in ogni caso entro fine marzo, vi inoltreremo la risposta definitiva alla consultazione.

Nel frattempo, per mostrare l'impegno che ci mettiamo a partecipare alla consultazione e per respingere eventuali critiche formali alla non osservanza degli strettissimi termini impostici, vi facciamo pervenire i titoli delle nostre principali osservazioni e proposte.

1. Sul concetto di sviluppo

1.1. Desideriamo che lo sviluppo regionale avvenga, da subito e con coerenza, secondo i principi dello sviluppo sostenibile, che significa in primo luogo:

- sviluppo all'interno e non centrifugo;
- sviluppo fondato sui TP (trasporti pubblici) e non sul TIM (trasporti individuali motorizzati);
- alt al consumo smodato di territorio.

1.2. La regione luganese è costituita da due poli: la città di Lugano e il Piano del Vedeggio. È questa la principale affermazione del rapporto di Angelo Rossi. Ci si attendeva che il programma PAL2, per valorizzare e sostenere lo sviluppo regionale, si fosse orientato su questo principio. Invece il PAL2 propone uno sviluppo centrifugo che indebolisce il centro di Lugano e non struttura adeguatamente l'asse del Piano del Vedeggio.

1.3. Lo sviluppo della mobilità è sostenuto dal PAL2 con misure poco coerenti. Si programmano misure che corrono su un doppio binario: da una parte si sostengono costosissimi interventi a favore del TP (che però entreranno in funzione solo a medio/lungo termine), dall'altra si realizzano a breve termine opere stradali per centinaia di milioni di Fr. Una strategia onerosissima che con una mano fa una cosa e con l'altra ne fa una opposta, di modo che gli effetti, di segno contrario, si annullano a vicenda. Rilevato, come è scritto nello stesso PAL2, che il rapporto

modale nel Luganese è di 92:8 a favore dell'automobile (!), non ci si possono permettere sprechi del genere.

2. Sulle azioni programmate dal PAL2

2.1. Lo sviluppo periferico

Critichiamo lo sviluppo di attività e posti di lavoro a Cornaredo / Piano della Stampa (+3500 PL) e nel Pian Scairolo (+2500 PL) prima della realizzazione di capaci adduttori del TP (tram). Questo non è sviluppo sostenibile, tutto l'incremento della mobilità avverrà con il MIT (automobile)

2.2. La nuova strada principale del Malcantone

Pianificare da una parte il potenziamento della FLP e dall'altra programmare una arteria stradale principale, completamente nuova da Manno a Ponte Tresa, è irragionevole. La prevista circonvallazione di Bioggio e Agno incontra la nostra decisa opposizione, per la priorità datagli e per il tracciato illogico e conflittuale con i valori paesaggistici prevalenti.

2.3. Il potenziamento della viabilità nel Pian Scairolo

Nel Pian Scairolo il PAL2 propone importanti interventi stradali: la formazione di un semisvincolo autostradale supplementare e la costruzione di una strada di gronda. Contemporaneamente pianifica il potenziamento delle attività commerciali di 2500 PL (posti lavoro). Siamo decisamente contrari a queste misure.

2.4. I posteggi di interscambio

Non condividiamo certe priorità assegnate alla realizzazione dei P&R e pensiamo che alcune soluzioni debbano essere riviste. I P&R non sono "per principio" solo positivi: per sgravare le strade del centro essi attirano traffico veicolare fino ai margini della città, ingorgano i quartieri in cui si situano, sovraccaricano gli assi di accesso autostradali e regionali, concorrono i TP. Devono perciò essere concepiti con misura e pragmatismo e accompagnati dalla riduzione dei posteggi nel centro (non solo per i pendolari).

In particolare il P&R di Molinazzo (Bioggio) è caro, richiede il potenziamento degli accessi stradali e la costruzione della navetta FLP; quello di Lugano sud (Fornaci) accresce il traffico autostradale e concorrenza il TILO; quello di Vezia è di dimensioni eccessive per rapporto al quartiere che lo accoglie. Purtroppo il posteggio privato di Cornaredo, realizzato con il sostegno dell'ente pubblico, è funzionale soprattutto agli investimenti immobiliari privati, favorendo in prima priorità lo sviluppo di attività basate sulla mobilità autoveicolare in concorrenza con i poli urbani principali.

2.5. La FLP a Lugano-centro

La proposta di realizzare in prima fase il tram Bioggio - Lugano centro non è convincente. Per varie ragioni che così sintetizziamo:

- Il progetto è pieno di compromessi molto costosi, che rincarano l'opera di almeno 70 mio Fr. (allungamento dell'aeroporto, strada Manno-Magliaso, raccordo con la FLP di collina, ecc);
- il progetto contiene doppioni che aumentano i costi e ne diminuiscono l'efficacia (due linee Bioggio-Lugano, due linee Bioggio-Lamone/Taverne);
- così come proposto ha un basso rapporto benefici costi e non costituirà il motore dello sviluppo regionale;
- così come proposto è eccessivamente costoso e perciò non permette di realizzare in prima fase altre soluzioni più vantaggiose.

3. Nostre proposte

Al fine di consolidare e sviluppare i due poli costituenti la regione luganese riteniamo utili e funzionali (più utili e più funzionali delle proposte PAL2) le seguenti proposte:

3.1. Realizzare prioritariamente l'asse ferroviario nel Piano del Vedeggio

Nel Piano del Vedeggio proponiamo in prima priorità, la realizzazione di una linea ferroviaria da Agno alle stazioni FFS di Lamone e/o Taverne. La linea può essere di tipo tram (scartamento metrico) oppure TILO (FFS); l'attestamento può essere a Lamone (tram) o a Taverne (tram o TILO). Se si optasse per il sistema TILO (una soluzione che immetterebbe il Piano del Vedeggio nella rete ferroviaria cantonale e transfrontaliera, elevandone di colpo la rilevanza e l'accessibilità), sarebbe interessante realizzare, tra Taverne e Lamone, una bretella di raccordo verso sud.

3.2. Mantenere senza titubanze la linea FLP di collina e prolungarla dalla Stazione FFS fino a Viganello.

Con un tracciato su Via San Gottardo, Via Zurigo, Via Madonnetta e Via La Santa si raggiungono i nuovi centri di sviluppo della città: Molino Nuovo, Università, Ospedale italiano, SUPSI-USI, Viganello.

3.3. Costruire (nella prima fase PAL2) scale mobili, funicolari e teleferiche per ampliare la funzionalità dei TP.

- Avviare la pedonalizzazione e valorizzazione dell'area attorno alla stazione FFS di Lugano.
- Rafforzare i collegamenti del centro con la stazione FFS: Accanto alla funicolare esistente di Piazza Cioccaro è utile rimettere in funzione la funicolare degli Angeli e successivamente costruire la prevista funicolare Sant'Anna - nord Stazione.

Per superare i dislivelli proponiamo di realizzare scale mobili:

- . da Sant'Anna al Bertaccio e alla Stazione FFS
- . da Piazzale Ferruccio Pelli al Bettydo (via San Gottardo)
- . alla scalinata Giglia (via A.Ciseri).

- Raccordare l'ospedale regionale di via Tesserete mediante un sistema di risalita meccanica con partenza da via Trevano (funicolare, cabinovia o scale mobili).

3.4. Avviare subito, già nella prima fase PAL2, la realizzazione dell'asse tramviario da Cornaredo al Pian Scairolo.

L'asse tramviario Cornaredo - Lugano centro -Paradiso - Pian Scairolo è l'asse strutturante della città. Esso deve essere realizzato al più presto, prima di avviare l'insediamento delle programmate attività economiche periferiche a Cornaredo e a Pian Scairolo.

La prima tappa deve rivolgersi a Cornaredo, con aggancio alla linea tram FLP portata a Viganello.

3.5. Spostare a fasi successive la realizzazione della navetta Bioggio -Lugano centro.

Il progetto di nuova linea tramviaria Bioggio -Lugano centro è percepito con molta perplessità: troppo caro, non abbastanza utile, poco efficiente (doppioni). L'idea può essere mantenuta se migliorata e spostata nelle fasi successive al PAL2, con la finalità di rafforzare le relazioni tra i due poli luganesi.

4. Il fondo regionale di finanziamento

Ribadiamo la nostra opposizione all'idea di creare un fondo regionale gestito dall'ESR. Argomenteremo dettagliatamente sul tema nel nostro documento finale.

Con questo per ora abbiamo finito. Come detto vi faremo pervenire entro fine marzo le osservazioni alla scheda PD, con le motivazioni e le nostre proposte (conformemente all'art. 11 Lst).

Vogliate gradire, egregi signori e gentili signore, i sensi della nostra stima.

Marco Sailer
Pres. Cittadini per il territorio,
Massagno



Giorgio Bellini
Viva Gandria



Mattias Schmidt
Uniti per Bre



Sergio Bernasconi
Associazione Quartiere Bomborozzo
Massagno



Fulvio Gianinazzi
Capriasca Ambiente



Copia: Commissione regionale dei trasporti, CP 4046, CH-6904 Lugano