

# Le sette associazioni di Cittadini per il territorio del Luganese

---



presentano

le osservazioni sul PAL2 inviate al DATEC nell'ambito della consultazione sulla chiave di ripartizione dei contributi federali

14 novembre 2013

# Giudizio sul PAL2

---

- Spese enormi (1,5 miliardi di Fr.)
- Risultati scarsi:
  - nessuna modifica del Modal-Split che resta di 1:9 (1 viaggio con TP / 9 con TIM), nel confronto nazionale il più basso rapporto per un centro di medie dimensioni
  - conferma le congestioni sulle strade, come e più di prima dell'apertura della galleria Vedeggio -Cassarate
  - apporta un irrisorio miglioramento ambientale
- Uno sviluppo prevalentemente centrifugo basato sulla mobilità individuale
  - PianScairolo, Cornaredo (6000 nuovi posti lavoro), Città Alta
- Contraddittorio : strade e TP sugli stessi assi
  - FLP e Superstrada nel Malcantone, Strada+Semisvincolo e tram nel PianScairolo

# La Confederazione ha, magnanimamente, giudicato appena sufficiente il PAL2

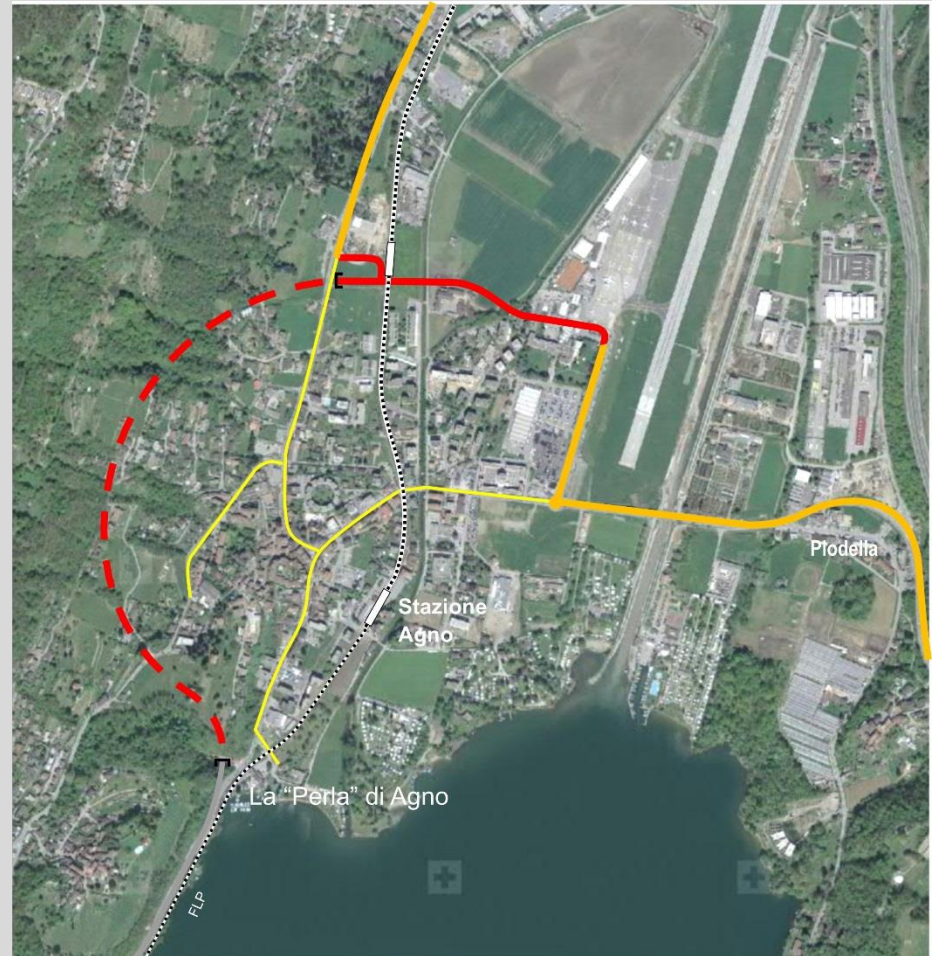
---

- Concede 10 mio di sussidi per pedoni e biciclette.
- Rifiuta di sussidiare la circonvallazione stradale di Agno e Bioggio (134 mio Fr.)
- Lascia in categoria B il tram luganese (276 mio Fr.)
- Le Associazioni concordano con la valutazione della CH
  - ritengono che non ci siano ragioni plausibili per modificare tale giudizio, come vorrebbero il CdSe la CRTL.
  - presentano motivate soluzioni alternative

# La circonvallazione

## Agno, il punto più critico del Malcantone

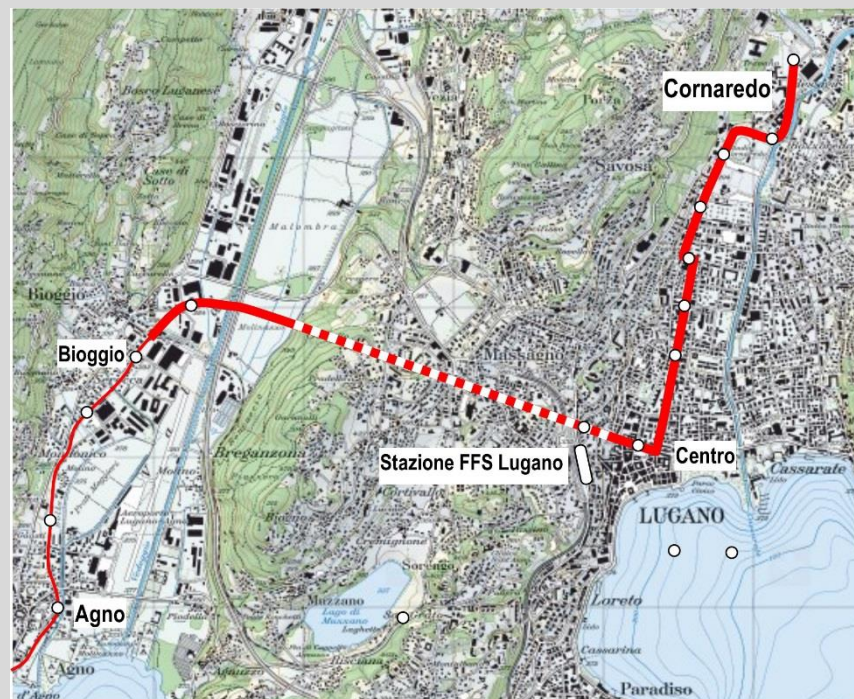
- **La soluzione ufficiale**
  - presenta tracciato contorto, illogico, irrispettoso dei valori territoriali e paesaggistici
- **L'alternativa in galleria**
  - libera il centro di Agno dal traffico
  - non tocca la sensibile zona a lago
  - non tocca la sponda sinistra del Ved.
  - è soluzione già studiata dal DPC negli anni 1975-80 con il prof. Dal Vesco.
  - Fattibile!



# Il tram luganese

## La proposta della CRTL non è convincente

- **Costa almeno 400 mio. Fr.**
  - se si vorrà prolungare a Lamone: + 100 mio
- **15 anni di costruzione**
- **Basso rapporto utilità/costo**
  - attira pochi nuovi passeggeri (+5000 p/g di cui 2000 dal posteggio)
  - non serve direttamente la stazione di Lugano (il maggior polo di traffico del Cantone)
- **Fa morire la linea FLP di collina**
- **La galleria non è prioritaria**
  - impedisce di realizzare altre opere più urgenti





# Conclusioni

---

- Lo sviluppo efficiente e sostenibile della mobilità luganese deve fondarsi sui trasporti pubblici su rotaia.
- **Cioè treno e tram**
  - Si deve però iniziare con il passo giusto.
- **Le risorse sono limitate** e vanno usate con accortezza
  - Il tram prioritario (I tappa) proposto dal PAL2 (276 mio Fr. +15%) è troppo costoso e di scarsa utilità.
- **Non iniziare così.**
  - C'è il grande rischio che alla prima tappa non segua nessuna seconda tappa
  - Con molto meno si può portare la FLP a Cornaredo e sostenere subito lo sviluppo del Polo universitario e di servizi nel Piano del Cassarate e al NQC.