

Commissione regionale dei trasporti
del Luganese
CP 4046
CH-6904 Lugano

Lugano, 22.07.2011

Gentili Signore, Egregi Signori,

rispondiamo quale ASTUTI, associazione degli utenti dei trasporti pubblici, sezione Ticinese di Pro Bahn Schweiz alla procedura di consultazione sul PAL 2.

I tempi datici per una consultazione sono estremamente brevi e cadono purtroppo durante le vacanze il che rende ancora più difficile una partecipazione democratica ampia. A seguito della domanda di proroga inoltrata da alcune associazioni rispondiamo nei termini dati di venerdì 22.7.2011 e ringraziamo per l'attenzione che vorrete dare alla nostra presa di posizione volta in particolare, visto lo scopo della nostra associazione, al trasporto pubblico.

Dalla lettura della documentazione traspare purtroppo ancora una precedenza data all'ampliamento e potenziamento della rete stradale. Oramai è cosa appurata che nuove strade portano sempre nuovo traffico e purtroppo non si sembra volere accettare questa certezza puntando invece molto decisamente, non a parole ma con i fatti, sul trasporto pubblico. Questo persistere su una via che non risolverà secondo noi i problemi del traffico dell'agglomerato Luganese, sono evidenziati anche nel "Rapporto d'esame della Confederazione" e avranno come risultanza che i fondi della Confederazione andranno verso altri progetti più innovativi e più incentrati sul trasporto pubblico.

Rispondiamo in primis alle quattro domande "base" che indicate all'inizio della vostra documentazione.

1. Si concorda di estendere il perimetro del PAL2 a tutti e 55 i Comuni fra il Monte Ceneri e il ponte-diga di Melide, formando così un sistema territoriale e socio-economico unitario entro cui governare a livello politico-istituzionale lo sviluppo dei prossimi decenni?
2. Le 18 aree funzionali proposte, con le loro vocazioni specifiche, rappresentano una base adeguata a partire dalla quale definire nella fase successiva dei lavori gli obiettivi e le misure concrete del PAL2?
3. Il sistema tram-treno, rappresenta ancora un elemento prioritario per l'organizzazione della mobilità del Luganese, da completare insieme alle misure viarie e di mobilità lenta previste dal PTL?
4. L'introduzione di un "fondo infrastrutturale regionale" appare una misura necessaria per dare all'agglomerato del Luganese una maggiore incisività ed efficacia nella realizzazione delle opere infrastrutturali necessarie a garantire il modello di sviluppo auspicato?

Queste le nostre posizioni:

1. La proposta ci potrebbe sembrare sensata perché potrebbe permettere di visualizzare le problematiche e trovare delle soluzioni in ottica regionale. La problematica sorge invece sul piano della partecipazione democratica. La popolazione ha la possibilità di controllo sulle decisioni dei consigli comunali mentre temiamo che un simile ente, gestito come il CdA di una S.A. sfugga a questa partecipazione democratica.
2. Non siamo in grado di dare una risposta a questa domanda per la quale ci vorrebbe maggiore approfondimento.
3. **Più che mai** il tram deve essere la priorità numero 1. Questo mezzo di trasporto utilizzato da sempre in innumerevoli città europee e scoperto o riscoperto con successo in altre, permette spostamenti veloci, comodi e indipendenti dal traffico automobilistico. Solo il tram con la sua grande capacità di trasporto potrà contribuire in maniera importante a risolvere i problemi di intasamenti di cui l'agglomerato di Lugano soffre. La rete di tram che collega in modo veloce e capiente i principali punti dell'agglomerato, centro, stazione FFS, aeroporto, quartiere di Cornaredo, usi e supsi, le zone commerciali di Cornaredo / piano della Stampa e il pian Scairolo, P&R di Molinazzo, Cornaredo, Pambio - Noranco con gran parte dei quartieri abitativi di Lugano, toglierà molto traffico dalle strade. La rete di trasporto su gomma sarà complementare al tram. Anche la confederazione predilige nei suoi contributi quei progetti di agglomerato che puntano sul trasporto pubblico e non sul trasporto su strada
4. Non possiamo essere d'accordo con una misura che vuole permettere il finanziamento di nuove strade che la confederazione non ritiene prioritarie come la circonvallazione Agno - Bioggio o una nuova strada al Pian Scairolo. Ci pare che a livello locale non si voglia dar seguito alle critiche del "Rapporto d'esame della Confederazione" nel quale il progetto della "Agno - Bioggio" viene considerato addirittura, e citiamo "*controproducente*". Noi non possiamo che condividere questa presa di posizione e consideriamo che solo dopo avere costruito e verificato l'impatto della rete Tram si potrà affrontare la discussione sulla eventuale necessità di costruire nuove strade. Costruire oggi nuove strade ridurrà il travaso di passeggeri dal trasporto privato a quello pubblico e costituirebbe una dispersione di mezzi, con il risultato di non ottenere l'effetto desiderato e cioè la diminuzione del traffico su strada, l'aumento dell'utilizzo del trasporto pubblico e di conseguenza un miglioramento delle condizioni dell'aria e della nostra qualità di vita.

ASTUTI, quale associazione di difesa degli interessi degli utenti dei trasporti pubblici ha tutto l'interesse affinché anche l'agglomerato Luganese disponga di una rete di trasporto pubblico efficiente, comoda, veloce e il meno inquinante possibile. Siamo convinti che la rete Tram vada presentata in un unico progetto e non a tappe, e che venga proposta alla confederazione come prima priorità.

Il progetto definito "H" può fondamentalmente essere condiviso pur essendoci qualche punto ancora poco chiaro. Ribadiamo che il progetto Tram è da presentare come prima priorità e come un progetto unico e completo e che l'attuazione preceda quella di altre strade.

Di seguito alcuni punti secondo noi importanti e di cui auspichiamo teniate particolarmente conto:

1. Accesso alla Stazione FFS e coincidenze con il traffico a media e lunga distanza. La "stanga" est-ovest del Tram, che dovrebbe collegare il P&R di Molinazzo con il centro città non toccherà la Stazione FFS. Un collegamento con funicolare da Sant'Anna alla stazione pare impossibilitato dall'opposizione della Banca della Svizzera italiana alla stazione sul proprio sedime. Che si adotti la soluzione della funicolare, o di un ascensore tra la galleria e la Stazione FFS (ascensore che rischierebbe di venire utilizzato solo da passeggeri provenienti dalla valle del Vedeggio e non dalla valle del Cassarate) ci pare scomoda, obbligando gli

utenti a un supplementare cambio di mezzo.

2. Rete Tram. Ci pare appropriato proporre un ragionamento sull'opportunità di un prolungamento dell'asta che attualmente termina alla Stazione FFS, prolungamento verso l'Ospedale Regionale, il Quartiere di Cornaredo e poi verso il Centro Città e il Pian Scairolo. Avremmo una sola linea molto efficiente che da Ponte Tresa al Pian Scairolo collegherebbe, se non tutti, gran parte dei principali punti d'attrazione dell'agglomerato (Aeroporto, diverse sedi di scuole, zone industriali e artigianali, Ospedale, Quartiere di Cornaredo, USI / SUPSI, Liceo, Palazzo dei Congressi, Centro Città, LAC, Zona del Pian Scairolo) fra di loro e con molti quartieri periferici e centrali. Ad ogni modo anche puntando sul progetto H, la tratta Bioggio - Cappella d'Agnuzzo - Lugano FFS sarà, secondo noi, da mantenere.
3. Posteggi alla Stazione FFS. Siamo dell'avviso che la Stazione FFS di Lugano dovrà essere raggiungibile con i mezzi pubblici dalla partenza del primo treno il mattino all'arrivo dell'ultimo treno la sera e che i posteggi debbano essere assolutamente limitati al minimo indispensabile per carico scarico e car-sharing. La maggior parte delle altre stazioni ferroviarie di città Svizzere grandi e medie dispongono di pochi posteggi o non ne dispongono affatto, essendo perfettamente integrate nella rete di trasporto urbano e suburbano. Attualmente la stazione di Lugano FFS è ancora un attrattore di traffico privato, questo in futuro dovrà essere assolutamente evitato. A conferma del nostro pensiero citiamo nuovamente la presa di posizione della confederazione, che non cofinanzierà autosilo previsto dal progetto: *"i posteggi nelle immediate vicinanze della stazioni non permettono un miglioramento significativo dei sistemi di trasporto ai sensi delle Istruzioni del DATEC"*. L'invito è quindi quello di sopprimere questa posizione e di investire questi fondi in una migliore accessibilità della stazione alla mobilità lenta pedonale e ciclabile con posteggi coperti per le bici e possibilità di carico delle stesse sui trasporti urbani perlomeno per i tratti in salita. Con la creazione della linea tram da noi proposta il carico di biciclette verrebbe ulteriormente facilitato.
4. Trasporto pubblico urbano e suburbano. Attualmente l'utente dei trasporti pubblici si trova confrontato con una situazione caotica legata al fatto che le molte (forse troppe) società che operano sul territorio non lo fanno sempre in modo coordinato. In modo particolare non fanno capo allo stesso capolinea. In futuro sarà opportuno che questo cambi e che sia i bus urbani, suburbani e transfrontalieri facciano capo al Terminal che dovrà per rigore di logica essere posizionato presso la Stazione FFS. Per quello che riguarda la rete degli auto postali riteniamo uno spreco il fatto che molte linee oggi debbano andare fino in centro città. Pensiamo per esempio che le linee della valle del Vedeggio debbano assestarsi al nodo intermodale presso la Stazione FFS di Lamone - Cadempino o quelle del Malcantone che possono far capo alle stazioni della FLS. Questo eviterebbe agli auto postali di entrare nel traffico intasato della città di Lugano come pure una migliore razionalizzazione dei trasporti con benefici per gli utenti e risparmi per le aziende (vedi per esempio maggiori frequenze con stesso numero di mezzi).
5. Traffico urbano su gomma. Nell'attesa della realizzazione della rete Tram va assolutamente migliorato il servizio bus urbano, non solo con nuove linee e cadenze più fitte ma anche con accorgimenti per evitare che i Bus continuino a rimanere bloccati nel traffico. Per migliorare la circolazione dei bus, servono più corsie preferenziali soprattutto dove il traffico automobilistico è più caotico. Pensiamo a corsie preferenziale sul terminale autostradale in Viale Cattori a Paradiso, stranamente tolta dopo una settimana dalla sua introduzione, oppure a una corsia continua dalle Cinque Vie a Breganzona fino al piazzale di Besso. Visto che è stato costruito un nuovo edificio (il Crossover) perchè non si è approfittato del cantiere aperto per allargare l'incrocio prolungando la corsia preferenziale di via Besso sul tratto terminale della strada che scende da Breganzona, così che gli autobus di TPL possano immettersi direttamente su via Besso senza doversi infilare con difficoltà nella doppia colonna di autoveicoli privati prima di poter accedere alla corsia preferenziale che inizia solo dopo l'incrocio? Altre situazioni di disagio e causa di ritardi nelle ore di punta per gli autobus, che abbiamo avuto modo di verificare

ASTUTI - Associazione ticinese utenti trasporto pubblico

personalmente sono il tratto in uscita dalla città da via Ginevra al tunnel di Besso oppure da Viganello verso il ponte della Madonnetta e lungo via Maraini. Esiste il concreto pericolo che altre situazioni necessiteranno di nuove corsie preferenziali per i Bus in zona Cornaredo e verso il centro cittadino con l'apertura della galleria Vedeggio - Cassarate se il traffico privato non verrà bloccato all'uscita della galleria nei P & R previsti ma non ancora pronti.

6. Trasporto pubblico transfrontaliero. Anche su questo punto la Confederazione critica le lacune di progettazione di un trasporto pubblico transfrontaliero che tolga le auto dei frontalieri dalla strada. La linea ferroviaria Mendrisio - Arcisate - Varese potrà contribuire in parte a risolvere il problema da quella parte. Pensiamo che se il piano prevedesse delle misure di prolungamento della linea Tram oltre frontiera verso Ponte Tresa Italia questo sarebbe stato visto positivamente dalla Confederazione. Mentre troviamo incomprensibile che la linea di Bus Menaggio - Porlezza - Lugano non venga portata fino ai Terminali dei Bus in centro città, ma praticamente a una fermata "nascosta" in una via laterale al Campo Marzio. Questa sarebbe una misura facile da attuare senza causare costi ma solo vantaggi per l'utenza.

Purtroppo dalla lettura del rapporto d'esame della Confederazione traspare che la stessa confederazione sposterà il finanziamento del progetto Tram da una fase A a una fase B. Pur ritenendo la misura "Tram" opportuna, secondo la Confederazione la fase di progettazione come pure la strategia globale in materia di sviluppo urbano sono insufficienti. Anche il fatto che la limitazione della permeabilità del centro città al traffico automobilistico non prettamente residenziale non venga risolta in modo deciso è negativo e sfavorisce il finanziamento del programma dell'agglomerato Luganese a favore di progetti di altri agglomerati come Basilea, Berna, Zurigo o Ginevra dove esistono fitte reti di tram e dove ne vengono costruite di nuove. A Ginevra nuove linee di Tram costruite nell'ultimo decennio hanno occupato corsie stradali e contribuito alla diminuzione del traffico automobilistico. Pensiamo che a Lugano si debba prendere esempio da questi progetti.

Siamo quindi dell'avviso che da parte delle autorità locali cittadine e cantonali come pure dall'ente regionale dello sviluppo e dalla commissione regionale dei trasporti del Luganese debba avvenire un vero cambiamento di mentalità a favore del trasporto pubblico, non solo a proclami ma con una progettazione che sia chiaramente volta alla rapida costruzione della rete Tram e che nel frattempo tutte le misure vengano attuate per permettere al traffico pubblico su gomma di essere veloce (corsie preferenziale), comodo (bus capienti) e performante (rete fitta e cadenze di 7.5').

Considerata la complessità del progetto la nostra associazione si è espressa in particolare su alcuni punti che riteniamo prioritari per gli utenti dei trasporti pubblici e speriamo che le nostre osservazioni colgano la vostra attenzione e che abbiamo potuto contribuire al dibattito.

Ringraziamo della cortese attenzione e restiamo a disposizione per ulteriori approfondimenti o per un incontro.

Con i nostri più cordiali saluti
Per ASTUTI

Elena Bacchetta
Presidente

Mattias Schmidt
Membro di Comitato

Contatti:

Elena Bacchetta, Presidente ASTUTI, elena.bacchetta@gmail.com, 076 474 21 79

Mattias Schmidt, membro di comitato ASTUTI, mattias.schmidt@bluewin.ch, 091 649 59 21- 079 823 50 70