

Raccomandata

CP 409, 6908 Massagno

All'Ufficio federale dei trasporti,  
Sezione Autorizzazioni II,  
3003 Berna

Lugano, 7 febbraio 2018

Rete Tram-Treno del Luganese. Procedura di approvazione dei piani.  
Opposizione

---

Visto l'avviso di pubblicazione [DOC 1]

i cittadini:

(segue la lista di 26 cittadini interessati a far modificare il progetto pubblicato)

rappresentati da Marco Sailer (deleghe nel DOC 2)

presentano opposizione (art.18f LFerr) contro il contenuto dei piani pubblicati.

## Motivo dell'opposizione:

Gli opposenti appoggiano l'idea di realizzare un collegamento ferroviario in galleria dal Piano del Vedeggio al Centro di Lugano e di estendere la rete ferroviaria fino a servire la zona industriale e l'abitato di Manno.

Contestano invece certe soluzioni che sono state scelte per attuare l'idea, segnatamente:

- lo smantellamento della linea FLP di collina
- l'assetto del comparto di Sant'Anna a Lugano
- la realizzazione di una fermata sotterranea, legata alla stazione FFS con ripide scale mobili in cunicolo
- lo sconvolgimento della circolazione stradale nel comparto del centro città
- l'assetto del comparto di Cavezzolo a Bioggio
- il modello di esercizio, la configurazione delle linee e le loro frequenze.

In questi casi gli oppositori riscontrano violazioni dei principi dell'interesse pubblico, della proporzionalità e delle regole della pianificazione territoriale.

Le contestazioni sono numerose e pesanti perché è la prima volta che il progetto viene reso pubblico. Non è stata svolta la procedura di partecipazione secondo l'articolo 4 paragrafo 2 della LPT, per cui i cittadini non erano a conoscenza delle soluzioni concrete presentate e quindi non hanno avuto occasione di esprimere, in via preliminare, valutazioni e proposte. Per questa ragione il progetto non ha potuto tener conto di tutti gli interessi in campo e quindi presenta soluzioni poco condivise.

## In ordine

(1) Il progetto è in pubblicazione dall'8 gennaio 2018 al 7 febbraio 2018. La presente opposizione, presentata entro il periodo di pubblicazione, è tempestiva.

### (2) **Legittimazione**

I sottoscritti cittadini opposenti:

- sono membri di associazioni di tutela territoriale e ambientale, quali l'Associazione Cittadini per il territorio, l'ATA, la STAN e come tali vogliono preservare i valori ambientali, urbanistici e storici del territorio luganese e svilupparli secondo principi sostenibili di qualità;  
Le Associazioni di Cittadini per il territorio del Luganese operano a tutela dell'ambiente naturale e del patrimonio architettonico secondo i concetti dello sviluppo sostenibile con l'obiettivo di garantire una buona qualità di vita a tutti i suoi cittadini.
- sono utenti dei trasporti pubblici, detentori di abbonamento arcobaleno, di abbonamenti generali e a metà tariffa delle FFS e sono altresì automobilisti che hanno interesse a sviluppare condizioni di trasporto sicure, funzionali ed economiche;
- sono contribuenti dei Comuni, del Cantone e della Confederazione e sono interessati a che i soldi pubblici siano usati con profitto e servano a sviluppare attività economiche floride e insediamenti residenziali e produttivi efficienti.  
Quattro sono consiglieri comunali, ciò che prova il loro speciale interesse per la cosa pubblica.

Tutti gli opposenti rivendicano il diritto a partecipare alla pianificazione di *un'opera con incidenza territoriale* (art. 1 OPT) importantissima per il futuro del Luganese, diritto che non è finora stato loro concesso e che è assicurato dalla LPT, art. 4 che prescrive:

Le autorità incaricate di compiti pianificatori provvedono per un'adeguata partecipazione della popolazione al processo pianificatorio.

La legittimazione attiva ad opporsi è dettata dagli artt. 18f LFerr e 48 PA collegati, la cui interpretazione giudiziale è piuttosto restrittiva. Ciò non toglie che siamo confrontati a un caso di specie dove oggetto della procedura aperta con il deposito

dei piani del progettato nuovo impianto ferroviario, è un progetto viario pubblico capace di stravolgere, o comunque radicalmente modificare, il paesaggio e l'utilizzazione di un vasto territorio intercomunale, e di conseguenza la palpabile e particolare pertinenza personale del progetto e l'interesse degno di protezione all'annullamento della decisione vanno logicamente interpretati in maniera estensiva, perché diversamente i cittadini sarebbero del tutto esclusi dal diritto di partecipare alla procedura di approvazione dei piani, ciò che sarebbe contrario al fondamentale principio pianificatorio di fare obbligo alle autorità di tenere conto, nelle attività d'incidenza territoriale, dei bisogni della popolazione e dell'economia (art. 1 cpv. 1 LPT). Ciò premesso in punto alla legittimazione all'opposizione osserviamo quanto segue:

La giustificazione attiva degli opposenti viene così motivata (art.48 PA)

- a) Gli opposenti non hanno avuto occasione di partecipare a procedure precedenti.
- b) Gli opposenti sono particolarmente toccati dal progetto in quanto esso:
  - li priva di un servizio utile, storico, di provata efficienza quale l'esercizio della linea FLP di collina;
  - compie scelte urbanistiche deturpanti e traumatiche nella zona sensibilissima del centro città (Sant'Anna e Piazzale ex-scuole);
  - sconvolge per motivi non preminenti l'accessibilità veicolare al centro città di Lugano;
  - proponendo la fermata sotterranea collegata alla stazione FFS da lunghe e ripide scale mobili in cunicolo, il progetto crea situazioni di potenziali pericoli per gli utenti (quali gli opposenti), vulnerabile a disfunzioni e incidenti, senza vie alternative;
  - a Cavezzolo (Bioggio) il progetto spezzetta il territorio, impedisce la creazione del cuore urbano previsto dal piano di indirizzo del Nuovo Polo del Vedeggio (PD), spreca e usa malamente il suolo in un luogo strategicamente importante.
- c) Gli opposenti hanno interessi degni di protezione all'annullamento o alla modificazione del progetto, in quanto essi difendono:
  - la tutela dei valori urbani ed estetici del centro di Lugano;
  - la protezione degli immediati dintorni dei beni culturali e storici quali San Giuseppe e via Peri;
  - la salvaguardia del carattere commerciale, lavorativo e sociale del centro di Lugano e il mantenimento di una sua adeguata accessibilità;

- l'uso sicuro, comodo e affidabile dei trasporti (pubblici e privati);
- la protezione del paesaggio e dell'ambiente, segnatamente nella pianificazione combinata di infrastrutture stradali, ferroviarie e insediative (residenze e posti di lavoro) nel quartiere di Cavezzolo (Bioggio)
- l'uso oculato e razionale delle risorse finanziarie pubbliche.

(3) Considerata la grande mole di documenti messi in consultazione e il periodo di solo un mese per inoltrare l'opposizione, gli oppositori annunciano di voler completare in seguito la motivazione dell'istanza.

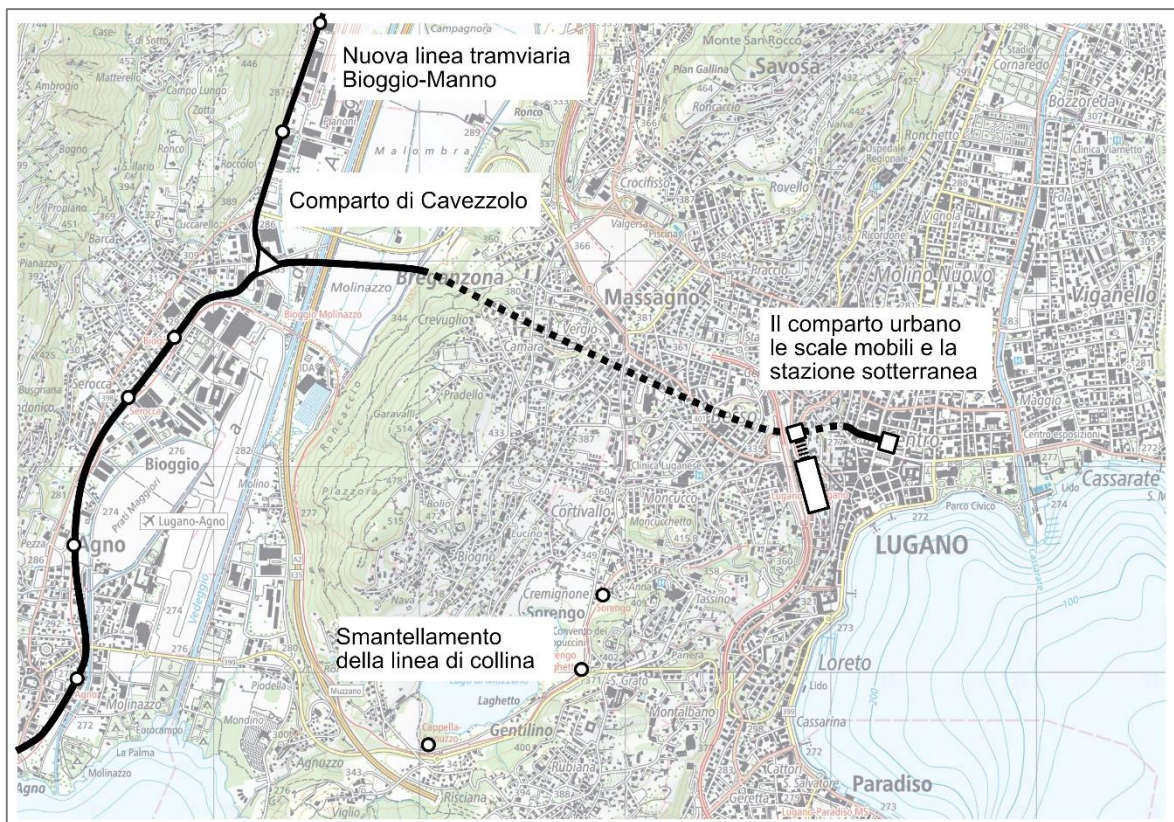
## I fatti

- (4) L'elaborazione del progetto Tram-Treno del Luganese ha impegnato i progettisti per più di tre lustri. Prima del 2018 nessun elaborato è stato reso pubblico e tantomeno messo in consultazione.
- La prima proposta della Sezione dei trasporti (del maggio 2001) prevedeva il prolungamento della linea FLP da Bioggio a Lugano-centro e risalita a Cornaredo lungo il Cassarate.
  - Studio di fattibilità tecnico/urbanistico (dicembre 2005)  
Lo studio ha evidenziato l'opportunità di un nuovo sistema performante di accesso diretto al centro del polo luganese e ha definito il concetto per la sua successiva estensione. Questo studio ha pure permesso di identificare il tracciato della tappa prioritaria Bioggio–Lugano Centro
  - lo Studio di fattibilità della tratta del Basso Vedeggio (marzo 2008), ha stabilito il tracciato dell'estensione fino a Manno.
  - Progetto di massima della tappa prioritaria (2009). Costo 2 mio fr  
Studio di fattibilità delle tappe successive, svolto nell'ambito del PTL e del PAL.
  - Progetto definitivo della tappa prioritaria (2012). Costo 7 mio fr.  
Aggiornamento del credito (2016): 1,45 mio fr.
  - Pubblicazione della domanda di concessione dal 17 agosto 2017 al 15 settembre 2017.
  - Procedura ordinaria di approvazione dei piani di diritto ferroviario con esame dell'impatto sull'ambiente. Esposizione pubblica dei piani dall'8 gennaio al 7 febbraio 2018.
- (5) Diverse concezioni e proposte di tracciato alternative sono state sottoposte all'Autorità cantonale. Nessuna ha raccolto suoi commenti o valutazioni.
- ATA. Una linea di tram a Lugano: il rilancio di un'idea (2005)  
Proposta per una nuova opzione per la mobilità pubblica a Lugano, a cura dell'ATA, Associazione mobilità e ambiente, Sezione della Svizzera italiana.
  - RailValley: due nuove linee tram per la regione luganese (2010)  
Stefan Krebsler e Domenico Zucchetti propongono due nuovi tracciati:
    - a) prolungamento della FLP dalla stazione FFS di Lugano a Molino Nuovo (in galleria), continuazione verso Viganello e Cassarate

b) la realizzazione di una linea tram da Pian Scairolo alla stazione FFS di Lugano e prolungamento verso l'ospedale civico, Trevano e Tesserete.

- Portare la ferrovia TILO nel Piano del Vedeggio (2014).  
Nell'ambito delle consultazioni del PAL2 i Cittadini per il territorio del Luganese hanno proposto di studiare un tracciato ferroviario da Lamone ad Agno, usando in parte il tracciato esistente del raccordo industriale.
- Linea tram dalla Stazione FFS a Cornaredo (2016)  
Giordano Macchi, come candidato al Consiglio comunale di Lugano, ha incaricato l'ing. Marco Sailer di approfondire l'idea di prolungare la linea FLP dalla stazione FFS di Lugano a Molino Nuovo e a Cornaredo Resega.
- Variante di tracciato del Tram-Treno proposto dall'ing. Paul Stopper per conto di RailValley. (2017)

## (6) Breve descrizione del progetto presentato



Il progetto Tram-Treno del Luganese prevede due linee ferro-tramviarie:

- linea 1: Agno-Cavezzolo (Bioggio)-Lugano centro
- linea 2: Manno-Cavezzolo (Bioggio)-Lugano centro.

Per realizzarle sono previsti due interventi costruttivi principali, lo scavo di una galleria ferroviaria di 1.2 km da Bioggio a Lugano Centro, e l'ampliamento della

linea (2 km) da Cavezzolo a Manno.

Inoltre si prevede lo smantellamento della linea FLP di collina (nei comuni di Sorengo e Muzzano), la costruzione di un P&R di 400 posti a Cavezzolo e la costruzione di una nuova officina FLP nell'area industriale di Bioggio-Manno.

Nel comparto urbano di Sant'Anna (Lugano) il progetto prevede la realizzazione di una fermata sotterranea, collegata alla stazione con scale mobili in cunicolo; il portale della galleria posto lateralmente allo stabile ex-BSI, da qui i binari raggiungono il capolinea di Lugano Centro con un tracciato spiacevolmente curvato. La realizzazione del capolinea nel piazzale ex-scuole comporta la chiusura al traffico di un tratto di corso Pestalozzi.

A Cavezzolo (Bioggio) il tracciato del tram taglia obliquamente il comparto. Nel centro si realizza una tripla fermata a triangolo. Buona parte del comparto restante sarà occupato dalla costruzione della circonvallazione di Agno e di Bioggio e dal P&R di 400 posteggi.

La nuova linea Bioggio – Manno di 2 km corre a fianco della strada cantonale. Presenta tre fermate intermedie e il capolinea a Suglio. Gli incroci con le strade veicolari (in numero di 5) sono regolati da impianti semaforici.

## Argomentazioni

- (7) **I piani** da approvare secondo la procedura ordinaria prevista dalla sezione 2 della Legge federale sulle ferrovie (LFerr) hanno **doppia valenza**:
- sono piani di utilizzazione
  - sono decisioni concrete equivalenti a domanda di costruzione o di espropriazione.

In quanto “Piani di utilizzazione” costituiscono “attività d’incidenza territoriale” (art.1 OPT) e come tali sono soggetti alle disposizioni della Legge federale sulla pianificazione del territorio (LPT), segnatamente riguardo a

- l’uso parsimonioso e razionale del suolo (art.1 LPT)
- la ponderazione degli interessi (art.3 OPT)
- la partecipazione della popolazione al processo pianificatorio (art.4 LPT).

- (8) **L’autorità competente non ha provveduto a un’adeguata partecipazione della popolazione al processo pianificatorio (art.4 LPT).**

La progettazione dell’infrastruttura ferroviaria, poi denominata Tram-Treno, è iniziata nel 2001, ed è passata attraverso vari gradi di approfondimento: idea preliminare (2001), studio di fattibilità tecnico/urbanistico (2005-2008), progetto di massima (2009), progetto definitivo (2012), correzione del progetto definitivo (2015). In questo lungo intervallo di tempo, 17 anni, mai un piano è stato reso pubblico e mai i cittadini hanno potuto esprimersi sulle soluzioni costruttive studiate.

Il concetto, non i piani, è stato messo in consultazione nell’ambito della procedura di approvazione della scheda RM3 del PD cantonale, allegato VII e nell’ambito della redazione del programma di agglomerato PAL2.

La documentazione fornita in quelle occasioni non permetteva di esprimere valutazioni sull’occupazione del suolo ma forniva solo argomenti generali sull’utilità e l’efficacia dell’opera. Nella procedura di partecipazione i sottoscritti oppositori hanno contestato la priorità dell’opera, la sua utilità e certe scelte, poiché il beneficio ricavato sarebbe stato irrisorio (secondo i dati allora forniti) e le implicazioni urbanistiche trascurate. Né le osservazioni, né le proposte inoltrate dalle Associazioni di cittadini sono state accettate, senza peraltro motivarne il diniego.

Lo smantellamento della linea FLP di collina non era stato proposto, anzi la CRTL e il Cantone avevano confermato che a quel momento “non sussistevano le

condizioni per prendere decisioni definitive”.

Il proseguimento della linea in città o da Manno a Lamone, era stato solo indicato come “risultato intermedio”, senza fornire indicazioni sugli studi svolti.

La conduzione dei binari nel comparto di Cavezzolo (Bioggio), prevista dalla scheda PD RM3, era sostanzialmente diversa da quella ora disegnata nel progetto definitivo in consultazione.

Non si può dunque sostenere che la procedura di partecipazione della popolazione sia stata svolta nell’ambito dell’adozione della scheda PD RM3 e che quindi non sia più necessaria in questa fase di Piano definitivo. Sono due livelli di approfondimento differenti: uno riguarda la pianificazione direttrice, l’altro la pianificazione dell’uso del suolo. Le leggi e la pratica hanno codificato due distinte fasi di partecipazione della popolazione.

Dopo 17 anni di progettazione la popolazione è finalmente informata del progetto, può rendersi conto dell’impatto dell’opera e può esprimersi. Prima di quest’occasione non era mai successo. Manifestamente si tratta di una violazione degli obblighi stabiliti dall’articolo 4 LPT.

Dice il TF (133 II 120, punti 3.1 e 3.2) che "informazione e partecipazione rendono possibile la ponderazione degli interessi con la necessaria apertura". L'alta istanza specifica che la partecipazione della popolazione va oltre al semplice diritto di esprimersi ma richiede che le opinioni e proposte vengano portate, già nella fase iniziale di elaborazione della pianificazione, a conoscenza delle autorità che pianificano di modo che esse possano trattarle concretamente e almeno prendere su di esse una posizione sommaria. poiché, continua il TF, l'art. 4 LPT richiede come garanzia minima, non solo che sia condotta una procedura di partecipazione ma che ad essa sia data concreta risposta.

Dice ancora il TF (135 II 286, punto 4.2.3) che "informazione e partecipazione rendendo possibile l'ampia ponderazione degli interessi, rappresentano l'importante base per una scelta pianificatoria oggettiva e contribuiscono alla realizzazione di Piani di qualità". Perciò, continua il TF citando Muggli e Waldmann/Hanni, la partecipazione della popolazione deve essere attuata "nel momento in cui la ponderazione degli interessi è ancora aperta"

La progettazione dell’opera è durata più di tre lustri ed è stata approfondita fin nei minimi dettagli senza che i progetti fossero mai resi pubblici e aperti alle osservazioni della popolazione. La procedura di partecipazione non è dunque stata condotta. Inoltre ancora oggi la ponderazione degli interessi è ignota. Questo modo di agire non è né razionale né logico. Esso ha impedito alle autorità responsabili di conoscere gli interessi che si oppongono o che possono favorire il progetto; ha impedito di considerare punti di vista diversi o suggerimenti che avrebbero potuto

accrescere l'utilità o i vantaggi per la collettività; ha impedito di appianare i conflitti che potrebbero ostacolare la realizzazione dell'opera. In sostanza questo modo di agire non è stato lungimirante poiché non ha prodotto una soluzione sufficientemente condivisa.

Pertanto gli oppositori chiedono di annullare la presente procedura di approvazione dei piani e di aprire subito la procedura di partecipazione della popolazione al processo pianificatorio conformemente all'articolo 4 LPT.

Si giustifica la richiesta di annullamento perché alla procedura di approvazione dei piani, ora in corso, può partecipare solo una cerchia ristretta della popolazione, mentre quella della partecipazione (art.4 LPT) è aperta a tutti.

## Settore luganese

### (9) Lo smantellamento della linea FLP di collina

Il progetto RTL, a pag. 110 della Relazione tecnica generale, afferma che il tracciato esistente da Molinazzo fino a Lugano stazione FFS viene dismesso

Ecco le dieci ragioni che invece consigliano di mantenere in vita la linea storica.

1. Sarà utile e avrà abbastanza utenza anche in futuro.
2. Non rappresenta un doppione.
3. Non richiede maggiori investimenti, né maggiori spese d'esercizio, anzi permette di risparmiare le spese calcolate per svolgere un servizio autobus sostitutivo.
4. Permette di adottare un modello di esercizio più aderente alla domanda, fornendo cioè maggior frequenza di corse sul ramo Agno Ponte Tresa, che ha un forte carico, piuttosto che su quello di Manno, che ha un debole carico.
5. I tempi di percorso per raggiungere con la FLP la stazione FFS di Lugano sono equivalenti<sup>1</sup> a quelli con il tram-treno. Nel progetto di sistemazione della Stazione FFS di Lugano è già considerata la possibilità di migliorare la relazione pedonale diretta.
6. Il servizio della FLP permette di evitare l'uso delle inquietanti scale mobili in cunicolo, previste dal progetto tram-treno.

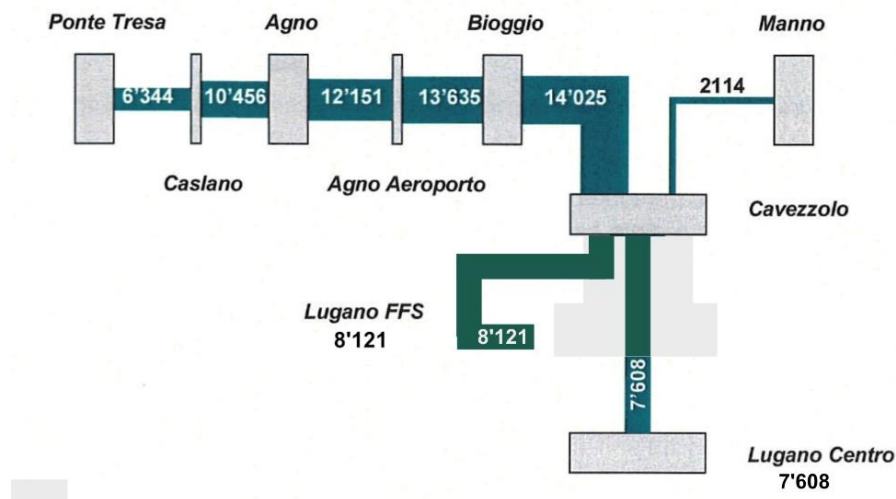
---

<sup>1</sup> Con la FLP da Molinazzo a Lugano FLP 10 minuti. Con il Tram-Treno 3 min in galleria + 4,5 min di trasbordo (vedi rapporto flussi pedonali, pag.21) + 3 min. scale mobili, totale 10-11 min.

7. Il tracciato FLP serve le zone residenziali di Sorengo, Muzzano e Collina d'Oro e le loro importanti aree di svago di importanza regionale.
8. Mantenendo in funzione la linea si tengono aperte ulteriori possibilità di sviluppo.
9. Il tracciato ha un valore storico e simbolico importante. È un'opera realizzata nel 1912 superando le discordie tradizionali.
10. Il tracciato è panoramico e piacevolissimo. Completa l'offerta turistica del Luganese e ne costituisce un'attrattiva di valore.

Mantenendo in funzione la linea di collina si rende altresì *più stabile il sistema* di trasporto, perché a guasti sulla linea in galleria si può sopperire con quella in superficie, e viceversa.

### Avrà abbastanza utenza



Pronostico di traffico per l'anno 2030, elaborato dai progettisti sulla base delle analisi di Rapp Trans AG del 2014

I calcoli effettuati dagli esperti progettisti indicano che per l'anno 2030 i passeggeri del Tram-Treno si suddivideranno in parti quasi uguali tra quelli diretti in centro città e quelli diretti alla stazione FFS. Anche in presenza della galleria ferroviaria Bioggio-Lugano centro sulla vecchia linea resterà dunque un potenziale di più di 8000 passeggeri al giorno, una cifra addirittura maggiore dell'utenza attuale.

### La linea non è né un ramo secco né un doppione

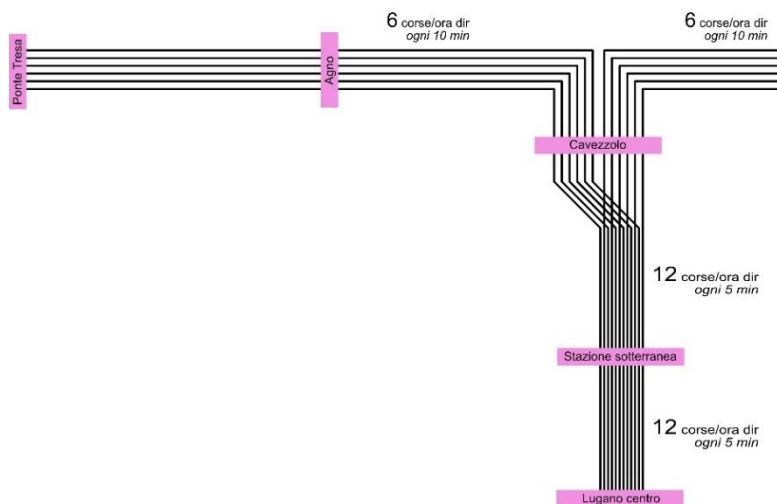
*Un ramo secco*, ferroviariamente parlando, è quello che ha poca utenza, costa molto ed è votato a morte naturale. Non è il caso della storica FLP, la quale avrà molta utenza, non costerà di più e morirà solo se la si vorrà far morire.

*Un doppione* è quello che offre lo stesso servizio di un'altra linea, aumentandone i costi. Non è il caso della storica FLP:

- perché si tratta di una linea complementare a quella in galleria: una serve a raccordare il Piano del Vedeggio alla stazione FFS (e viceversa), l'altra serve a raccordare il Piano del Vedeggio al centro città (e viceversa).
- perché non ne aumenta i costi, che resteranno uguali ma ripartiti su due linee,
- perché la vecchia linea offrirà un servizio indispensabile e frequenze adeguate, servizio che il nuovo impianto non riesce ad offrire (vedi punti seguenti).

Il modello di esercizio proposto non è adeguato.

- L'esercizio proposto dal progetto Tram-Treno (6 corse orarie su ogni linea) è inadeguato perché è uniforme. Non corrisponde al carico squilibrato dell'utenza (85% sul ramo di Ponte Tresa, 15% sul ramo di Manno).
- Sul ramo di Ponte Tresa (oggi 4 corse all'ora) l'aumento dei passeggeri sarà del 100%, ma il numero di corse aumenterà solo del 50% (6 corse all'ora), oltretutto con convogli meno capienti.
- Sull'altro ramo, quello da Bioggio verso Manno, dove si prevede un'utenza molto bassa, l'offerta di corse prevista (6 corse all'ora) è sovrabbondante.



Modello d'esercizio proposto da RTL

Correggere il modello di esercizio presentato

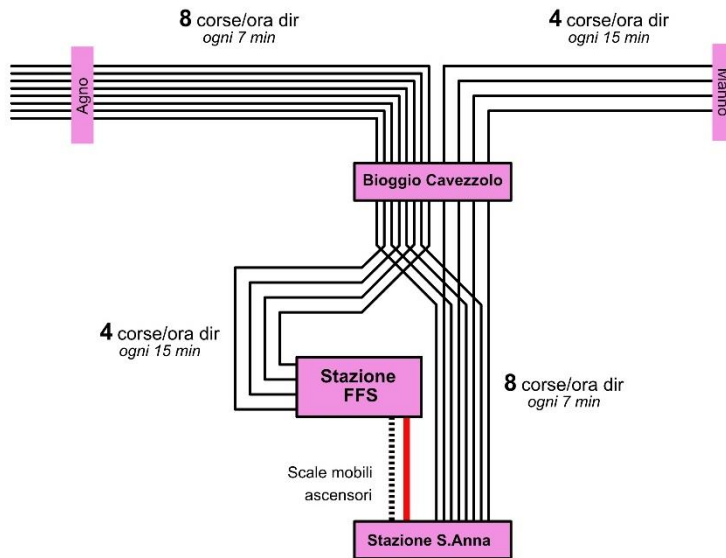
Mantenendo in esercizio la linea storica, si può configurare un modello di esercizio più conforme alla domanda:

- Sulla linea Agno-Bioggio: 8 corse all'ora per 14'000 passeggeri/giorno, alternativamente una corsa per la Stazione FFS e una per la Città
- Sulla linea Manno-Bioggio: 4 corse all'ora per 2'100 passeggeri/giorno
- A Cavezzolo, coincidenze e interscambio.

Il nuovo modello è stabile e non comporta cambiamenti di cadenza da 10' a 15' durante la giornata, operazione complessa su linee a binario unico.

Il numero di corse all'ora resta di 12, ma non ripartito uniformemente:

- verso Lugano ce ne saranno 4 sulla linea per la stazione e 8 in galleria;
- nel Piano del Vedeggio, 8 verso Ponte Tresa e 4 verso Manno.



Modello d'esercizio alternativo, proposto dagli oppositori

## (10) L'assetto del comparto di Sant'Anna a Lugano

Il portale della galleria ferroviaria (lato Lugano) è collocato a Sant'Anna in posizione sbagliata, non in asse con il Corso Pestalozzi, con un tracciato dei binari incomprensibilmente contorto e senza prevedervi una specifica fermata (come giustamente chiede il municipio di Lugano). Si tratta di un grave errore urbanistico.

A Sant'Anna l'assetto giusto è quello pensato originariamente, che pone i binari e la fermata ferroviaria del Tram-Treno all'interno della corte dello stabile ex-BSI, un edificio che sembra fatto apposta per accoglierli. La proposta era stata studiata dall'unico studio urbanistico finora condotto, quello denominato "*studio di fattibilità tecnico/urbanistico*" avviato nel dicembre 2005 che poi si è concluso con l'adozione del principio nella scheda di PD M3 (2009)

In centro città viene realizzata una fermata a Sant'Anna, dove una nuova funicolare assicura il collegamento con la Stazione FFS di Lugano e con la rete dei bus regionali

Estratto da Scheda M3 PD 2009

La proposta è stata abbandonata, quando la BSI si è rifiutata di accettarla. Ma ora la BSI non c'è più, lo stabile è in vendita e, dato il suo stato, deve essere

ristrutturato. Condizioni favorevoli per riprendere il progetto e realizzare un nodo urbanistico e funzionale di qualità, ben integrato nel centro-città, segnato dall'interesse pubblico e dall'iniziativa privata.

### Errori gravi e permanenti

Tre sono gli errori gravi contenuti nel progetto di pubblicazione:

- uscita laterale, in posizione insignificante, che obbliga ad adottare un tracciato contorto dei binari,
- mancata progettazione della fermata del Tram-Treno a Sant'Anna,
- mancata progettazione dell'impianto meccanico di risalita pedonale (funicolare, scale mobili, ascensori).

L'uscita laterale dei binari è all'origine dell'assetto urbanistico sbagliato del comparto di Sant'Anna. Essa crea una situazione urbanistica di pessima qualità, irreversibile nel tempo. Molti urbanisti e architetti, a richiesta, confermeranno il nostro drastico giudizio negativo. La posizione scelta impedisce la realizzazione della fermata del Tram-Treno, rende impossibile il disegno di un attestamento urbano coerente con il Corso Pestalozzi, rovina l'ordinamento urbano di piazzetta San Giuseppe, obbliga a deviare malamente la circolazione veicolare su via Ferruccio Pelli, con una curva stradale a gomito disegnata in modo tutt'altro che urbano.

La rinuncia alla stazione di Sant'Anna è pure una scelta con conseguenze negative per gli interessi della città e dei suoi cittadini. La stazione costituirebbe la porta d'accesso della città da e per il Piano del Vedeggio, con un significato urbanistico forte, una specie di "Porta Vedeggio" moderna. Ma evidentemente una tale visione non può essere realizzata nella posizione appartata del portale che è stata proposta dal progetto. La stazione ha un valore in sé, alleggerisce la fermata centrale ma rappresenterebbe anche uno dei pochi plusvalori per la città apportati dalla grande infrastruttura ferroviaria. Per questo è comprensibile che il municipio di Lugano abbia insistito per farla realizzare.

L'abbandono dell'idea di costruire una funicolare (o altri mezzi meccanizzati di risalita) da Sant'Anna alla stazione FFS è pure una grave perdita di utilità per la città. I recenti studi dei flussi pedonali<sup>2</sup> la giustificano pienamente. Infatti essi pronosticano per questa relazione una frequenza di 1810 passeggeri nei 15 minuti di punta, pronostico elevato che tiene conto della funicolare esistente e delle nuove scale di San Lorenzo, ma non di un impianto di risalita meccanizzato tra Sant'Anna

---

<sup>2</sup> RTL.001, pag. 11, fig.7. Dipartimento del territorio, Sottopasso pedonale di Besso. Analisi dei flussi. 20 settembre.2017

e il nuovo sottopassaggio pedonale di Besso, ipotesi che avrebbero aumentato sensibilmente il pronostico. Il calcolo, già significativo, deve quindi essere considerato un minimo, perché l'ipotesi considera una frequenza dei treni TILO ogni 30 minuti e non ogni 15 minuti come si prospetta per il futuro; poi perché senza un impianto di risalita, nel calcolo fatto, molte persone raggiungono la stazione, la futura SUPSI, i quartieri di Besso e di Massagno con gli autobus o con la funicolare di piazza Cioccaro. È da sottolineare che la relazione pedonale del quartiere di Besso con la città (e viceversa) e della nuova SUPSI con la città (e viceversa) sono di grande importanza per il Comune di Lugano e per i suoi cittadini. Per questi flussi, oltre che per il Tram-Treno, la realizzazione a Sant'Anna di una funicolare o di scale mobili affiancate da ascensori, sarebbe molto utile e più che giustificata.

Insomma si può affermare che il cambiamento di progetto avvenuto dopo il 2010 è risultato molto svantaggioso per la città e per i suoi cittadini. Il progetto non giustifica la nuova versione né pondera gli interessi contrastanti, contravvenendo così alle disposizioni della OPT (art. 2 e 3).

**(11) La realizzazione di una fermata sotterranea, legata alla stazione FFS con ripide scale mobili in cunicolo.**

La stazione sotterranea è stata concepita dopo che il Dipartimento del territorio ha dovuto rinunciare a realizzare la stazione di Sant'Anna. La stazione sotterranea è dunque una soluzione di ripiego. Essa ha un minor interesse generale e anche svantaggi rispetto alla soluzione originaria del 2010.

Intanto è una soluzione utile solo alle relazioni con il piano del Vedeggio. Lugano non ne trae vantaggio, Sorengo-Muzzano e dintorni nemmeno.

Poi è una soluzione molto affollata; con 8000 persone al giorno sarà la più frequentata di tutte le stazioni della rete Tram-Treno; nel quarto d'ora di punta saranno 710 passeggeri che vi interscambieranno. Anche in questo caso di calcoli del carico di passeggeri sono stati fatti considerando il minimo ipotizzabile. Essi non considerano gli sviluppi futuri, il potenziamento della rete TILO con frequenze a 15 minuti e eventuali convogli a due piani, la continuazione della rete tram a Lugano verso Cornaredo e il pian Scairolo. Considerando questi fattori si può facilmente presumere un raddoppio delle frequenze, e allora l'affollamento dell'impianto sotterraneo e delle ripide e lunghe scale mobili diventerà critico. Nei calcoli sulla sicurezza i futuri sviluppi non sono stati tenuti in considerazione. Quindi i calcoli non ci rassicurano.

La criticità non è tanto una questione di *dimensionamento* (l'impianto può essere maggiorato), quanto una questione di *opportunità*. Si tratta di un rischio evitabile. Il rischio deriva dal fatto che l'impianto non ha alternative, le persone sono chiuse in caverne e cunicoli e sono costrette a percorrerle senza poter scegliere altri percorsi. Sulla carta la sicurezza sarà assicurata, ma le sensazioni di inquietudine e di disagio saranno difficili da cancellare. Tanto più che sono rischi che si è andati a cercare deliberatamente.

L'evoluzione del progetto mostra bene lo sviluppo dell'idea: il progetto di massima (2011) considerava la stazione sotterranea poco importante, con bassi interscambi, tant'è che si pensava di risolvere il collegamento con la stazione FFS mediante due soli ascensori. Gli studi successivi hanno indotto i progettisti rafforzare la relazione, introducendo le scale mobili, prima con una stazione in linea, poi con una a doppio binario. È solo nel 2017, con la domanda di concessione per l'esercizio della linea, che appare per la prima (e unica) volta il pronostico<sup>3</sup> dove il carico della relazione con la stazione FFS è uguale (anzi un po' maggiore) a quello della relazione con Lugano città.

Si può capire che con le prime ipotesi si sia pensato a una stazione sotterranea, ma poi quando l'ipotesi è fortemente cambiata ci si poteva accorgere che la soluzione non era più adatta.

Non approviamo dunque la scelta progettuale di costruire una stazione sotterranea collegata alla stazione FFS da lunghe scale mobili in cunicolo. Siamo convinti che mantenendo in esercizio la linea FLP di collina e realizzando una fermata all'aperto a Sant'Anna collegata alla stazione con un adeguato impianto di risalita, molto utile anche alla Città, si adotterebbe una soluzione migliore, più efficiente, più sicura e più condivisa. Anche in questo caso il progetto non fornisce indicazioni sulla valutazione delle varianti alternative né sulla ponderazione degli interessi come richiede l'ordinanza (OPT art. 2 e 3)

## **(12) Il completamento della rete tramviaria a Lugano**

Come il Tram-Treno dovrebbe proseguire nella città di Lugano?

Al momento non c'è risposta e sul tema aleggia molta incertezza. Nel PD 2009 era stato espresso il concetto di rete ad H, un concetto che prevedeva un'asta urbana del tram tra Cornaredo e il Pian Scairolo, con un tracciato che seguiva il fiume Cassarate dal Campo Marzio al NQC. Poi nel PD R/M3 (2014) il tracciato preferito è stato cambiato, non più lungo il Cassarate ma sull'asse di via Trevano. I motivi alla

---

<sup>3</sup> PROSSIF FA 2030 Modulo L-111 pag. 21, fig.8. Rapporto esplicativo, 21 settembre 2016

base delle due scelte non sono pubblici; si cita uno studio<sup>4</sup> mai reso accessibile ai cittadini.

Il tema del tram a Lugano è dunque lontano da essere consolidato, nel PD lo si classifica “risultato intermedio”; il concetto e soprattutto il tracciato non sono condivisi; tra la popolazione, nelle associazioni e nei partiti ci sono opinioni divergenti. Manca un’analisi fondata che permetta di oggettivare le opinioni e aiuti a preparare le scelte.

Di fronte all’incertezza il gran consigliere Raoul Ghisletta, l’anno scorso (2017) aveva invitato il Consiglio di Stato ad avviare la progettazione della linea tramviaria Cornaredo – Pian Scairolo, ma il Consiglio di Stato ha risposto negativamente, sostenendo che prima di passare alla progettazione voleva sperimentare gli effetti della stessa mediante la messa in esercizio di un servizio di autobus (definito “performante” e chiamato “Agglobus”). Gli studi per l’Agglobus sono in corso, condotti dalla CRTL, nel PAL3 è inserito il principio, senza dettagli. Nel frattempo si moltiplicano le proposte, l’ultima del municipale di Lugano Angelo Jelmini di prolungare il Tram-Treno fino al Campo Marzio da dove poi risalire nei quartieri di Cassarate-Viganello-Pregassona fino a Cornaredo. Precedentemente il consigliere comunale Giordano Macchi aveva proposto di continuare il tracciato della FLP portandolo dalla stazione FFS fino a Cornaredo passando per via Zurigo e via Ciani.

Dunque le idee sono molte e disparate, per ora non vagliate né valutate. Resta il fatto che la realizzazione di una rete di tram urbana sarà molto costosa (ordine di grandezza 50 milioni di franchi al chilometro<sup>5</sup>, quindi mezzo miliardo di franchi per i 10 km del tratto Cornaredo – Pian Scairolo). Ci sono città con efficientissimi sistemi di trasporto pubblico che non sono serviti da alcun tram, a Lucerna e a Winterthur, per esempio, gli studi che sono stati svolti per introdurlo hanno concluso che l’impresa sarebbe stata eccessivamente costosa per rapporto ai benefici che avrebbe apportato. A Lugano si deve essere coscienti che questa volta l’opera non verrà regalata e che quindi ricadrà in gran parte sulle spalle delle casse comunali. Ci sono dunque argomenti per meditare.

---

<sup>4</sup> Studio di fattibilità, novembre 2011

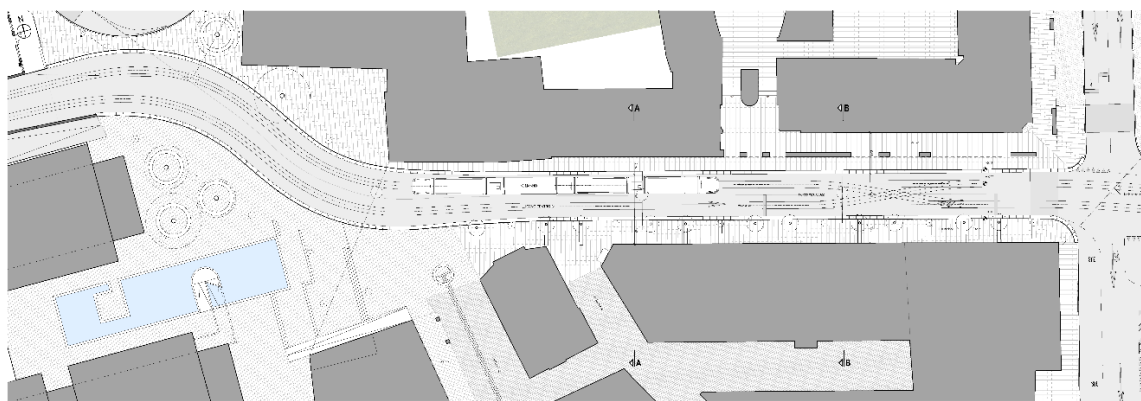
<sup>5</sup> „Die Kosten für die Limmattalbahn betragen 755 Millionen Franken (Kostengenauigkeit +/- 10%), inkl. MwSt. und Planungskosten. Sie beinhalten die Neugestaltung des gesamten Raums. Neben dem Bahnprojekt sind eine Depotanlage und Massnahmen für den Strassen-, Velo- und Fussverkehr enthalten. Die Kosten sind mit ähnlichen Projekten wie der Glattalbahn und dem Tram Region Bern vergleichbar (rund 50 Mio. Franken pro Kilometer)“. Citazione dal prospetto per la votazione popolare.

La strategia di sperimentare fino al 2030 il potenziamento dei trasporti pubblici su gomma e poi trarre le conseguenze per il futuro, allo stato delle cose, può essere condivisa.

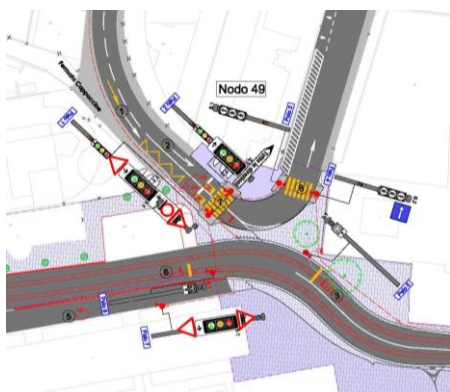
### (13) Lo sconvolgimento della circolazione stradale nel comparto del centro città

È indubbio che l'attestamento del Tram-Treno in centro città porta grandi cambiamenti alla viabilità, agli accessi, e all'occupazione del suolo pubblico. Definirlo uno "sconvolgimento" non è esagerato.

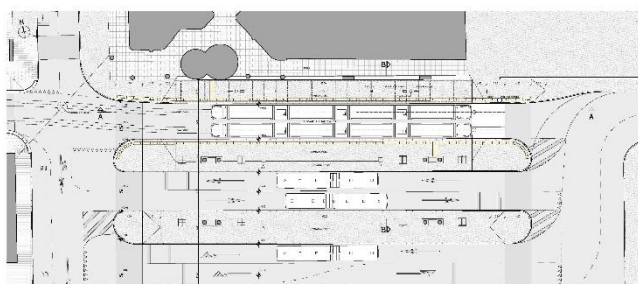
Le misure più incisive consistono nella chiusura al traffico veicolare privato del tratto di corso Pestalozzi da Sant'Anna a via Nizzola (ristorante Orologio), nell'ampliamento dell'area riservata agli autobus nella centralissima fermata alle pensiline Botta, e nella deviazione obbligatoria del traffico da via Cantonale verso via Ferruccio Pelli, con conseguente riassetto della viabilità anche su via Ginevra e via Pretorio. La conseguenza immediata degli interventi e la drastica riduzione dell'accessibilità veicolare al centro città, riduzione valutata al 50% dai progettisti del Tram-Treno. Ora, sulla bontà della misura si possono avere opinioni discordanti, ma è cosa certa che *la scelta non è unanimemente condivisa* e che nel passato misure meno incisive come quelle introdotte dal PVP hanno suscitato una nutrita resistenza.



Portare il tram in centro città comporta grandi sconvolgimenti



La deviazione snatura completamente la piazzetta San Giuseppe e rende difficile l'accesso al centro città.



L'attestamento del treno in centro impone l'ampliamento dell'area dedicata ai trasporti pubblici a scapito dello spazio urbano. Considerata l'intenzione di rafforzare le linee e la frequenza degli autobus urbani, ci si può domandare se lo spazio previsto sia sufficiente e non debba poi essere ancora ampliato.

Sosteniamo che la scelta di portare l'attestamento del Tram-Treno in centro città, in superficie, *non è sufficientemente consolidata*, non ha seguito la prescritta procedura di partecipazione (art.4 LPT), non è sostenuta da elementi determinanti quali la continuazione del tram, la riorganizzazione dei trasporti pubblici, l'assetto urbanistico dell'ex piazzale delle scuole.

In mancanza di questi elementi, che devono giustificare l'opportunità e la convenienza della scelta, riteniamo la proposta prematura.

In effetti si può sostenere che sia accettabile, e per certi versi opportuno, concludere la prima tappa del Tram-Treno attestandolo a Sant'Anna. Lo svantaggio di non interscambiare direttamente con il nodo dei trasporti pubblici alle pensiline Botta, è largamente compensato dalla rinuncia a sconvolgere la circolazione del centro città, già nella prima fase. D'altronde lo svantaggio citato non è poi così grave, infatti la distanza tra Sant'Anna e le pensiline Botta è di soli 150 m, una distanza usuale in molti interscambi tra treno e trasporti pubblici. Inoltre Sant'Anna è servita direttamente da una fermata degli autobus su via Cantonale che permette di accedere alle linee per Castagnola, Viganello, Cornaredo.

Il progetto di ampliamento dell'impianto per raccogliere tram e bus nell'area delle pensiline Botta a Lugano Centro, è forse sottodimensionato perché non considera le prevedibili esigenze successive. Non considera per esempio l'introduzione del nuovo "Agglobus performante" e la concomitante riforma dell'offerta del sistema degli autobus urbani, decisioni che aumenteranno l'efficienza dei trasporti pubblici ma che occuperanno più e non meno spazio nel centro. Se poi si vorrà prolungare il servizio tranviario in città, con due o tre nuove linee di tram, allora si dovranno anche prevedere nuovi binari di fermata, perché le due oggi progettate non saranno sufficienti. Le incognite sul futuro dell'impianto centrale sono dunque grandi e non sono state esplorate sufficientemente. Non ci pare assennato decidere oggi una soluzione che al momento della sua costruzione sarà già sorpassata.

In conclusione riteniamo che la scelta di attestare il Tram-Treno a Lugano Centro, sia prematuro e non sufficientemente motivata. Inoltre non è stata data l'occasione alla popolazione di esprimersi sulla proposta nell'ambito della procedura di partecipazione (art.4 LPT).

## Settore Piano del Vedeggio

### (14) L'assetto del comparto di Cavezzolo a Bioggio

#### Il nuovo Polo del Vedeggio

Il comparto di Cavezzolo (Bioggio) è nevralgico per il Piano del Vedeggio. Attorno agli anni 2010 i tre comuni di Agno, Bioggio e Manno hanno elaborato un concetto di sviluppo urbanistico del loro comprensorio, concetto denominato nuovo Polo del Vedeggio (NPV, urbafass 2011). Il lavoro è stato lodato dalla Confederazione, che lo ha pubblicato come studio esemplare nella rivista FORUM. L'NPV è stato inserito nel PD (scheda R/M3, misura 3.2) ed è quindi *vincolante* per le autorità (Comuni, Cantone, Confederazione e CRTL).

Nel comparto di Cavezzolo si intende realizzare un polo di servizi amministrativi e commerciali di primaria importanza, che mira a divenire il cuore del nuovo Polo del Vedeggio e il suo baricentro per la mobilità.

#### Le scelte di tracciato compiute.

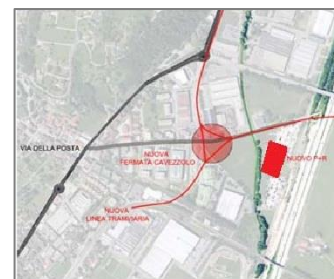
Si è arrivati alla proposta attuale dopo molti studi che purtroppo, dopo il 2005, non hanno dato sufficiente peso all'aspetto urbanistico della sistemazione territoriale.



Tracciato 2001



Tracciato 2008



Tracciato 2018

Il primo progetto (2001) manteneva il tracciato del Tram-Treno nella posizione attuale, in testa alla pista dell'aeroporto. Esso incideva poco sul comprensorio, il quale avrebbe potuto svilupparsi a suo agio.

Poi nel 2008 il tracciato del Tram-Treno fu spostato a fianco della strada della Crespera e vi fu aggiunta un'asta per Manno. La scelta progettuale esprimeva la

volontà di salvaguardare il comprensorio per favorire lo sviluppo urbanistico e anche il desiderio di permettere l'ampliamento dell'aeroporto<sup>6</sup>.

Il progetto attuale (2018) corre obliquamente in mezzo al comparto tagliandolo e spezzettandolo drasticamente. Prevede poi un lungo viadotto di 700 m che segna marcatamente il territorio.

#### L'influenza dell'esercizio aeroportuale.

Perché il tracciato del Tram-Treno non sia potuto restare nella posizione attuale, in testa all'aeroporto, nelle circa 2000 pagine di documenti non viene spiegato, eludendo così il dovere di motivare le scelte. Crediamo, e lo studio preliminare del 2005 lo conferma, che lo spostamento sia stato imposto dall'esercizio aeroportuale e dalle norme e dalla prassi che lo regolano.

Il terrapieno su cui corre oggi la FLP in testa alla pista d'atterraggio costituisce un ostacolo al volo degli aerei di linea. Un ostacolo riconosciuto e accettato dall'UFT, il quale ha concesso la licenza d'esercizio aeroportuale in piena coscienza delle condizioni restrittive da esso causate. D'altronde non è l'unico e forse nemmeno il più importante ostacolo sulla rotta di atterraggio da nord. Mai in questi anni si è chiesto di toglierlo per salvaguardare l'esercizio attuale. D'altronde nel mondo l'aeroporto di Agno è in larga e buona compagnia per condizioni di esercizio restrittive di analoga portata.

Sosteniamo dunque che l'esercizio aeroportuale potrebbe continuare ad essere esercitato anche in presenza dell'ostacolo costituito dal terrapieno e della sovrastante linea ferroviaria FLP. Se i nuovi progetti ferroviari non accrescono l'ingombro dell'ostacolo non vediamo ragioni per vietarli. Le recenti trattative a proposito del progetto di circonvallazione stradale di Agno e Bioggio hanno mostrato da parte dell'UFT comprensione e maggiore flessibilità rispetto alla prassi applicata anni fa, il che fa credere che un'istanza di revisione del tracciato ferroviario possa essere presa in considerazione.

In questo caso ci si trova in un classico conflitto di interessi, tra l'interesse a migliorare le condizioni di esercizio aeroportuale e l'interesse a sviluppare una pianificazione coerente dei trasporti e degli insediamenti secondo le direttive federali (ARE, programma traffico d'agglomerato). Su questo tema il progetto non spende parola.

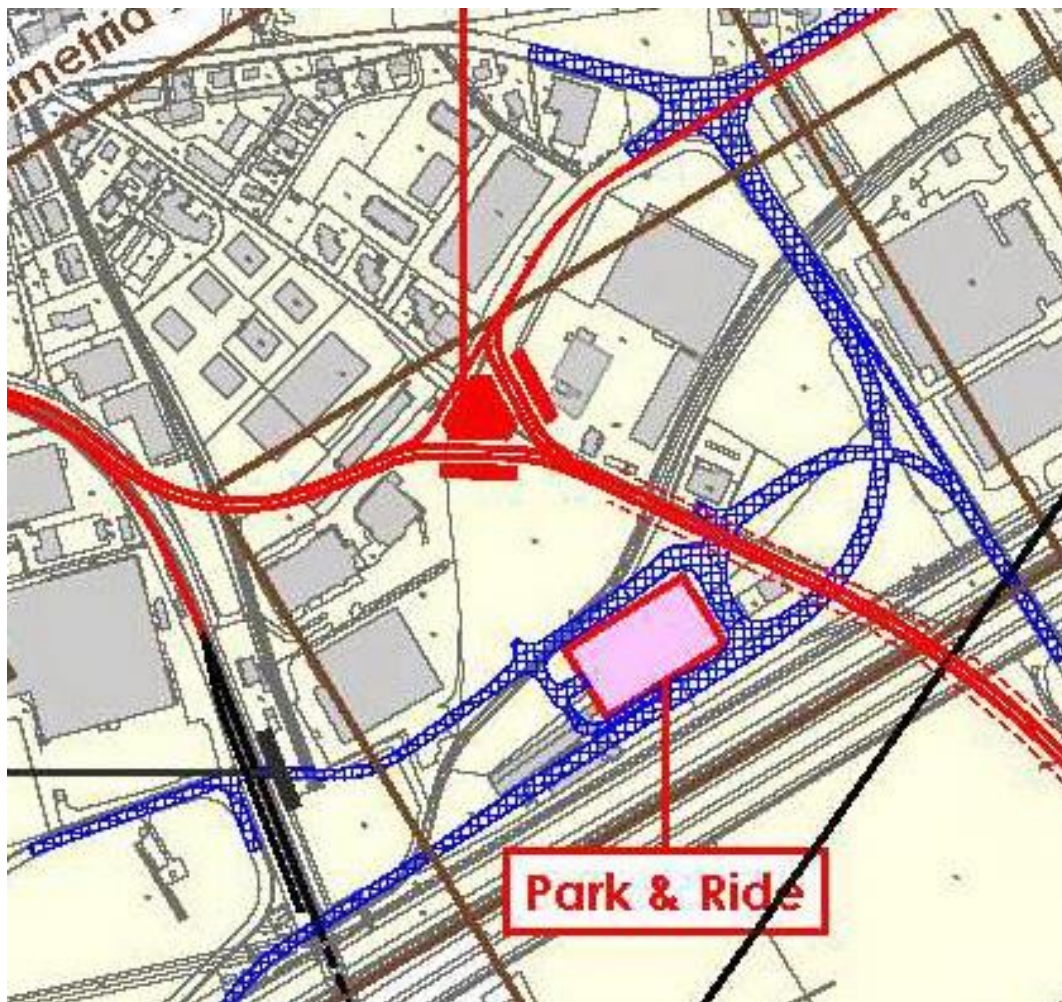
Noi crediamo che lo sviluppo urbanistico del comprensorio e l'inserimento paesaggistico ne trarrebbero vantaggio se il tracciato non fosse spostato e la

---

<sup>6</sup> Studio di fattibilità tecnico urbanistica e di sostenibilità economica. Rapporto conclusivo dicembre 2005

galleria ferroviaria per Lugano entrasse in galleria a fianco dell'esistente impianto di depurazione delle acque. Riteniamo che il suggerimento debba essere esaminato e ponderato.

#### Impatto eccessivo e dannoso



Occupazione dello spazio del progetto Tram-Treno e della circonvallazione stradale (Piano RTL000 D 013)

La soluzione infrastrutturale proposta a Cavezzolo non può essere accettata. La combinazione dei tracciati ferroviari e stradali, enormemente incisivi sul territorio, impediscono la realizzazione del nucleo centrale del nuovo Polo del Vedeggio, previsto dal Piano Direttore. Le infrastrutture di trasporto ferroviario stradale spezzettano il suolo edificabile, creano condizioni difficili e poco attrattive per l'edificazione, di fatto precludono l'attuazione di insediamenti funzionali e di qualità come quelli desiderati.

La Confederazione si è assunta la spesa di realizzazione del Tram-Treno perché riteneva che l'opera fosse di sostegno alla crescita del Polo urbano del Vedeggio, invece alla luce dei fatti deve constatare che l'opera (congiunta con quella stradale, rifiutata dalla Confederazione) non sostiene ma ostacola il meritorio obiettivo urbanistico nel Vedeggio. Le condizioni che hanno condotto la Confederazione a

riconoscere e finanziare l'opera, prima nell'ambito del PAL2 e poi in quello del finanziamento e dell'ampliamento della infrastruttura ferroviaria FAIF, con il progetto definitivo presentato non sono più ottemperate.

Il progetto di realizzazione della rete tranviaria del luganese Tram-Treno, nel comparto cruciale di Cavezzolo, a mente nostra, non può dunque essere approvato. Deve essere rivisto al fine di sostenere lo sviluppo urbanistico del comparto.

#### La circonvallazione stradale: un caso disperato.

Il progetto della circonvallazione stradale di Agno e di Bioggio è annoso (vi si progetta da quasi cinquant'anni) ed è ancora inconcluso. Anche se non si è mai trovata una soluzione soddisfacente (e una ragione deve pur esserci), a scadenze regolari si proclama di aver raggiunto la condivisione. Discutendo e polemizzando si va verso la resa per sfinimento.

La questione prende però sempre più il ruolo del "*guastafeste*".

La misura è stata inserita dalla CRTL nel PAL 2 ed è stata poi sottoposta alla Confederazione che l'ha giudicata:

- insufficiente nel rapporto costi benefici,
- in concorrenza con il progetto chiave Tram-Treno,
- dannosa perché riduce i benefici che ci si aspetta dal Tram-Treno.

Per questa ragione la Confederazione l'ha esclusa dai contributi federali, consigliando la CRTL di rivederne la concezione. La CRTL l'ha però riprogrammata tale e quale nel PAL3, e questa volta la Confederazione ha giudicato insufficiente l'intero pacchetto di misure, escludendole tutte da ogni sussidio federale. Il giudizio negativo della Confederazione è severo e ha grande peso.

Ora che si possono vedere, per la prima volta, i progetti del Tram-Treno, ci si accorge che l'opera stradale non solo fa concorrenza all'esercizio ferroviario ma impedisce di perseguire quegli obiettivi (nel campo degli insediamenti) che hanno indotto la Confederazione a prendersi totalmente a carico la realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria. Se non si agisce subito, correggendo i progetti delle infrastrutture a Cavezzolo, coordinandoli con la pianificazione urbanistica del luogo, il danno questa volta potrà essere molto più grave degli altri precedenti.

#### Insomma,

nel comprensorio di Cavezzolo (Bioggio), baricentro strategico del futuro nuovo Polo del Vedeggio, dove la collettività vuole sviluppare un quartiere direzionale di qualità con attività amministrative e residenziali, si constata che i progetti del Tram-Treno, in combinazione con quelli della circonvallazione stradale di Agno e Bioggio,

impediscono di realizzare gli obiettivi della pianificazione urbanistica che hanno convinto la Confederazione a sostenerne la realizzazione.

Perciò gli oppositori

- riscontrata la violazione delle disposizioni della LPT e OPT che prescrivono l'uso razionale e parsimonioso del suolo e il coordinamento tra gli insediamenti e trasporti;
- verificata l'assenza di studi urbanistici volti a sviluppare insediamenti di qualità, conforme al NPV e alle nuove direttive federali, studi indispensabili per coordinare infrastrutture di trasporto e insediamenti;

chiedono all'UFT di non approvare e di rivedere i piani del Tram-Treno nel comparto di Cavezzolo.

### **(15) Il Park & Ride di Cavezzolo.**

Il Park & Ride di 400 posti auto pianificato a Cavezzolo è inopportuno. Occupa molto spazio necessario allo sviluppo del quartiere centrale del Polo del Vedeggio, fa concorrenza e sminuisce l'uso dei trasporti pubblici.

Meglio sarebbe ubicarlo a Manno o a Taverne nel caso in cui il Tram-Treno vi sia prolungato. Con la realizzazione dello svincolo autostradale di Mezzovico la sua funzionalità è garantita e gli svantaggi minimizzati. Per raccogliere il traffico da Ponte Tresa l'ubicazione migliore è al confine e alle fermate della FLP.

### **(16) Il tracciato della linea da Bioggio a Manno**

Ci sono due varianti, una lungo la strada cantonale, l'altra sul tracciato del raccordo ferroviario FFS. Ogni variante presenta vantaggi e svantaggi, non espressi né valutati però nei rapporti pubblicati.

L'uso del tracciato FFS potrebbe essere vantaggioso perché

- non ostacola lo sviluppo dell'area
- permette un'eventuale raddoppio dei binari e il prolungamento fino a Taverne e forse costa meno.

Il tracciato FFS potrebbe essere seguito anche solo parzialmente, se a Manno ci si volesse avvicinare al paese

Ci aspettiamo che l'Autorità esprima chiaramente e documenti la ponderazione della scelta.

**(17) La completazione della rete tramviaria fino a Taverne**

Ampliare la rete tranviaria del Luganese fino a Taverne avrebbe, tra le altre cose ben dette dalla fortunata petizione pubblica a sostegno del prolungamento, il vantaggio di aggregare maggiormente il comprensorio di Cadempino-Lamone-Taverne al Polo del Vedeggio, nuova entità territoriale dinamica e in forte sviluppo.

**(18) Il modello di esercizio, la configurazione delle linee e la loro frequenza**

Il modello di esercizio presentato non è in sintonia con il carico dell'utenza prevista. Sul ramo di Bioggio-Agno si prevedono 14'000 passeggeri al giorno (87%), sul ramo di Bioggio-Manno 2114 (13%). L'esercizio previsto offre invece un servizio uguale sui due rami, il che appare insufficiente da un lato ed eccessivo dall'altro. In effetti sul ramo di Agno è previsto un incremento di utenza del 100%, mentre il progetto offre un aumento di corse solo del 50%. Il problema è stato riconosciuto dai progettisti, i quali però invece di correggere l'offerta hanno chiesto una deroga alla direttiva dell'UFT.

Non siamo d'accordo con il modello di esercizio presentato, abbiamo mostrato che si può offrirne un altro più adatto. Chiediamo perciò che l'Ufficio federale dei trasporti lo faccia modificare.

## **Proposte**

Sono in elaborazione e verranno inoltrate successivamente, come allegato 3.

## Conclusioni

Gli oppositori hanno rilevato che l'Autorità ha avviato la procedura di approvazione dei piani secondo la LFerr (art.18), senza prima aver dato alla popolazione l'occasione di partecipare adeguatamente al processo di pianificazione. Essi ritengono che il modo d'agire delle Autorità abbia violato il principio sancito dall'articolo 4 LPT e che la violazione debba essere sanata.

Gli oppositori appoggiano l'idea di realizzare un collegamento ferroviario in galleria dal Piano del Vedeggio al Centro di Lugano e di estendere la rete ferroviaria fino a servire la zona industriale e l'abitato di Manno.

L'infrastruttura Tram-Treno ha il triplice scopo:

- sostenere lo sviluppo degli insediamenti nel Piano del Vedeggio, conformemente al piano urbanistico NPV (Nuovo Polo del Vedeggio),
- collegare direttamente il Piano del Vedeggio con la città di Lugano
- collegare il Piano del Vedeggio con la stazione FFS e i treni Alptransit e TILO.

Nel merito del progetto gli oppositori hanno sostenuto che:

- Lo smantellamento della linea FLP di collina è *ingiustificato*. I nuovi dati dell'utenza escludono che la linea costituisca un doppione della linea in galleria, perché ha scopo diverso, non fa aumentare i costi, ha sufficiente utenza, ha valore storico.
- L'assetto delle infrastrutture a Cavezzolo (Bioggio), risultante dalla combinazione del progetto Tram-Treno con quello della circonvallazione di Agno e Bioggio, si pone in *grave conflitto* con la pianificazione del nuovo Polo del Vedeggio, prescritta in modo vincolante dal Piano Direttore. Di fatto i progetti rendono impossibile realizzare nell'area di Cavezzolo il Polo dei servizi amministrativi e commerciali a cui la pianificazione comprensoriale assegna il ruolo di baricentro degli insediamenti, cioè il suo cuore urbano.

Lo scopo delle infrastrutture di trasporto (secondo la LPT) è di permettere la formazione di insediamenti di qualità, densificati verso l'interno, razionali nel senso che non sprechino il suolo edificabile e non provochino (nella misura del possibile) traffico supplementare. Questa finalità è sostenuta dal programma federale "traffico d'agglomerato e insediamento", programma che incoraggia pianificazioni armoniose e coordinate. Ora gli oppositori constatano che questi degni principi non sono stati rispettati dai progetti presentati, che anzi sono in grave conflitto con essi. Il progetto non rispetta dunque le disposizioni della LPT (sviluppo armonioso dei trasporti e degli insediamenti, obbligo di coordinare le pianificazioni, obbligo di ponderare gli interessi) né le direttive del PD (scheda RM 3), pertanto non può essere approvato.

- A Sant'Anna (Lugano), nell'area del portale est della galleria, il progetto della nuova infrastruttura ferroviaria non crea le premesse per uno sviluppo di qualità del cruciale comparto. Gli interessi della città di Lugano e dei suoi abitanti sono stati trascurati di fronte a altri interessi non preminenti. A causa del rifiuto del proprietario fondiario, le Autorità hanno rinunciato ad inserire il tracciato e una fermata nella corte interna dello stabile ex-BSI, come la logica, la scienza urbanistica e i progetti originari volevano. Di conseguenza la fermata del Tram-Treno fu spostata in galleria e l'impianto di risalita previsto tra Sant'Anna e la stazione FFS fu sostituito da scale mobili in cunicolo. La soluzione risultante non è di grande qualità ed è tutt'altro che vantaggiosa per la città e i suoi abitanti. Intanto la fermata e le scale mobili sotterranee servono solo agli utenti del Piano del Vedeggio, l'importante relazione della stazione FFS con la città ne è estranea. Poi la soluzione sostiene lo smantellamento della linea FLP di collina, che sarebbe una gran perdita anche per il comprensorio luganese e il suo turismo. Infine si deve constatare che i vecchi ostacoli a realizzare la fermata nella corte ex-BSI, ora appaiono superabili.  
Per queste ragioni chiediamo di rivedere il progetto nel comparto di Sant'Anna.
- L'attestamento in superficie del Tram-Treno nel centro della città, sconvolge la viabilità cittadina, ne diminuisce l'accessibilità veicolare, incide fortemente sullo spazio pubblico senza appoggiarsi a un valido indirizzo urbanistico. Inoltre la proposta non è stata precedentemente messa in consultazione, dunque non è consolidata e appare *prematura*.

Considerato il grande lavoro svolto e la notevole esperienza acquisita dai progettisti, gli oppositori sono convinti che una revisione del progetto nel senso da loro indicato possa essere realizzato con tempi e costi compatibili con i programmi federali di attuazione dell'opera.

## PQM

invocata ogni norma giuridica applicabile alla fattispecie, si chiede sia

giudicato

in via principale:

1. L'attuale procedura di approvazione dei piani è annullata.  
L'autorità competente apre subito la procedura di partecipazione secondo l'art. 4 LPT.

in via subordinata:

2. L'opposizione è accolta.  
Di conseguenza il progetto RTL non è approvato e i piani sono rivisti.

Con osservanza



Marco Sailer

Recapito degli oppositori:

**Ing. Marco Sailer**  
Casella postale 409  
6900 Massagno

## Elenco dei documenti allegati

---

- 1 Avviso di esposizione pubblica dei piani e di apertura della procedura ordinaria di approvazione dei piani di diritto ferroviario con esame dell'impatto sull'ambiente. FU 12 dicembre 2017
- 2 Delega dei cittadini ricorrenti a Marco Sailer, Massagno
- 3 Proposta di modificazione dei piani, elaborata dagli opposenti all'indirizzo dell'UFT.  
(verrà inoltrata successivamente)