



Società ticinese per l'arte e la natura
Sezione ticinese di Heimatschutz
Casella postale 1146
via Borghese 42
6601 Locarno
T 091 751 16 25
www.stan-ticino.ch
info@stan-ticino.ch

Raccomandata

Spettabile
Ufficio federale dei trasporti,
Sezione Autorizzazioni II,
3003 Berna

Locarno, 7 febbraio 2018.

OPPOSIZIONE

che presenta la Società ticinese per l'arte e la natura (STAN), con sede a Locarno, per sé e per l'associazione mantello Heimatschutz Svizzera con sede a Zurigo (SHS), contro l'approvazione dei piani del piani del cosiddetto Tram-Treno del Luganese

In ordine

Per l'art. 18f Lferr, la qualità di parte è dettata dalla Legge federale sulla procedura amministrativa che, all'art. 48 cpv 2, statuisce che ha diritto di ricorrere ogni persona, od organizzazione o autorità cui un'altra legge federale riconosce tale diritto. Il citato cpv. 2 interessa ovviamente la STAN.

Infatti, la legittimazione della STAN, è dettata dall'art. 12 LPN e dall'art. 55 LPAmb (necessità esame impatto ambientale)

Concretamente la legittimazione a sollevare opposizione deriva dal fatto che ci troviamo di fronte a un progetto con grosso impatto sull'ambiente e sul paesaggio, si pensi soltanto ai posteggi necessari per il park and raid, alla sostituzione parziale della linea ferroviaria esistente con un servizio bus solo in parte beneficiario di una corsia indipendente, e all'impatto sul paesaggio di tutto il nuovo impianto.

L'opposizione è tempestiva, siccome il termine scade il 7 febbraio 2018.

Il motivo principale dell'opposizione

Il motivo principale dell'opposizione risiede nel fatto che l'Istante vuol ottenere l'approvazione dei piani per la rete Tram-Treno del Luganese, la cui realizzazione avrebbe un importante impatto sul paesaggio e sull'ambiente dell'Agglomerato urbano del Luganese. La STAN data la scarsità di chiarezza su determinate scelte tecniche e sullo sviluppo che dovrebbe seguire questa prima parte della retenon pu?o che nutrire fondati timori. .

~~Prova ne siano i tracciati finora individuati che derivano essenzialmente da un vecchio e obsoleto concetto ferroviario che si vorrebbe assumesse la funzione di un tram.~~

Se, infatti, il concetto di treno è essenzialmente quello di collegare più punti del territorio posti lungo una linea, quello di una rete di tram è quello di servire un'ampia superficie di territorio:

i due tipi di trasporto, pur avendo delle caratteristiche in comune, sono concettualmente differenti. I loro servizi sono complementari, ma non si lasciano confondere.

La prova di tale confusione concettuale la si legge addirittura nel nome "tram-Treno".

In altre parole, una rete ferroviaria è caratterizzata da una struttura lineare mentre è caratteristico di una rete tramviaria il fatto di avere una configurazione essenzialmente stellare o aragniforme.

In un sistema trasportistico integrato, come quello che si auspica per il Luganese, è fondamentale che il tram abbia quale punto di convergenza di tutte le linee la stazione FFS di Lugano, possibilmente con una situazione complanare e non in un lontano buco sotterraneo.

Ne consegue che la linea esistente che sale dolcemente da Bioggio a Lugano, passando da Viglio dev'essere mantenuta e prolungata verso il centro della Città.

Altro argomento di taglia è il fatto che si vorrebbe iniziare a costruire una piccola parte di una rete di cui il progetto ignora, per ora, la configurazione finale.

Da ciò che si conosce delle intenzioni, non si può che aver paura di un "tram-treno" che dovrebbe percorrere in superficie Corso Pestalozzi per raggiungere da Piazza Castello il Lungolago fino a Paradiso e da lì salire verso lo svincolo autostradale per andare a servire il Pian Scairolo. Per non dire della valle del Cassarate, quella che indubbiamente ha il massimo bisogno di un trasporto pubblico performante, ma che sarebbe servita con una sola linea, per di più lungo la sponda destra del Cassarate (su questo tracciato si moltiplicano le proposte alternative): un servizio in linea contro un fabbisogno in superficie.

Critiche procedurali e settoriali al progetto

L'autorità competente non ha provveduto a un adeguato coinvolgimento partecipato 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 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.

Così, ad esempio, lo smantellamento della linea FLP di collina allora 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 del progetto definitivo in consultazione.

Pertanto, non si può 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 - finalmente informata del progetto - può rendersi conto dell'impatto dell'opera e esprimersi con cognizione di causa. 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 le 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 opposti o favorevoli al progetto; ha impedito di considerare punti di vista diversi o suggerimenti utili ad accrescere l'utilità o i vantaggi per la collettività; ha impedito di appianare i conflitti che potrebbero ostacolare la realizzazione. In sostanza questo modo di agire non è stato lungimirante, poiché non ha prodotto una soluzione sufficientemente condivisa.

Critiche di natura tecnica

Oltre all'impostazione di fondo, contestiamo talune scelte e più precisamente:

- 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
- l'assetto del comparto di Cavezzolo a Bioggio

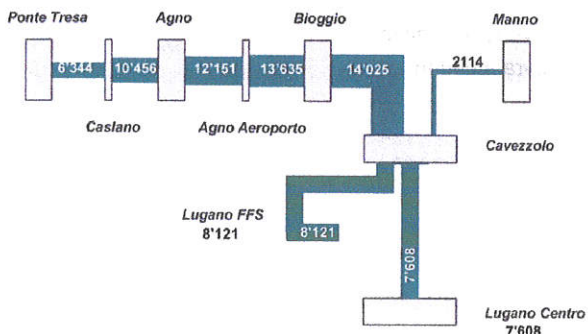
Sullo smantellamento della linea FLP di collina

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 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 del Tram-Treno esige l'uso di inquietanti e interminabili scale mobili in cunicolo, previste dal progetto.
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 tradizionali discordie.
10. Il tracciato è panoramico e piacevolissimo. Completa l'offerta turistica del Luganese e ne costituisce un'attrattiva di valore.
- 11.

In futuro questo ramo ha abbastanza utenza



1 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

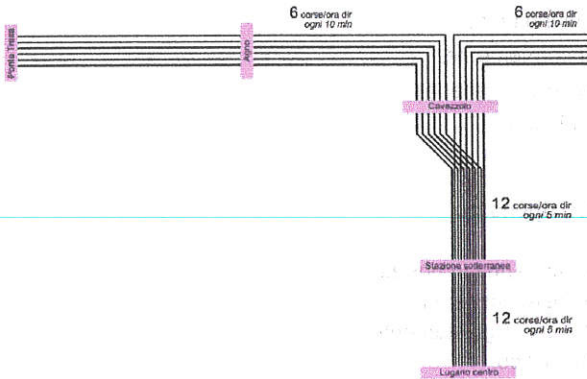
Un ramo secco, in termini ferroviari è quello che ha poca utenza, costa molto ed è votato a morte naturale. Non è il caso della storica FLP, la quale avrà molta utenza, non costerà di più e morirà solo se la si vorrà far morire.

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

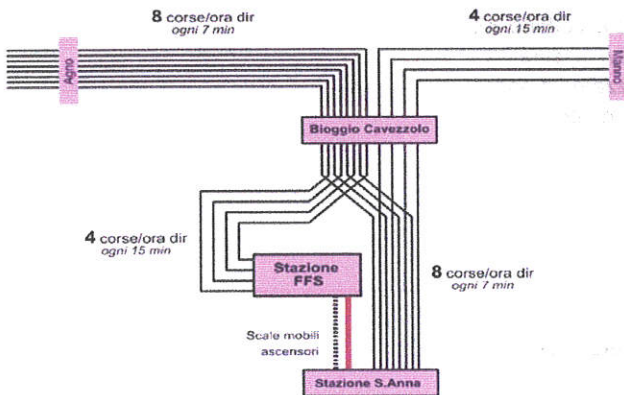
- perché si tratta di una linea complementare a quella in galleria: una serve a raccordare il Piano del Vedeggio alla stazione FFS (e viceversa), l'altra serve a raccordare il Piano del Vedeggio al centro città (e viceversa).
- perché non ne raddoppia i costi, che resteranno uguali ma ripartiti su due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

Come dimostrano gli studi dell'ATA -Associazione traffico Ambiente- 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.



Occorre correggere il modello di esercizio presentato



Mantenendo in esercizio la linea storica, si può configurare un modello d'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 modello proposto 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.

L'assetto del comparto di Sant'Anna a Lugano dev'essere ripensato

Il portale della galleria ferroviaria (lato Lugano) è collocato a Sant'Anna in posizione sbagliata, non in asse con il Corso Pestalozzi, ma con un tracciato dei binari incomprensibilmente contorto e privo di 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 esaminata dall'unico studio urbanistico finora condotto, quello denominato "*studio di fattibilità tecnico/urbanistico*" avviato nel dicembre 2005 e conclusosi con l'adozione del principio nella scheda di PD M3 (2011)

La proposta è poi 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 errato del comparto di Sant'Anna. Essa crea una situazione urbanistica di pessima qualità, irreversibile nel tempo. Molto 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 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 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 pedonali¹ 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 e il nuovo sottopassaggio pedonale di Besso, ipotesi che avrebbero aumentato sensibilmente il pronostico. Il calcolo, già significativo, deve quindi essere considerato una soglia minima, 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 di Besso-città (e viceversa) e SUPSI-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 di grande utilità e più che giustificata.

Non si può nemmeno dimenticare che abbiamo avuto modo di esprimerci in maniera assai critica nei confronti di un'idea di revisione pianificatoria con il progetto di una nuova piazza, ipotizzato dal Comune di Lugano all'uscita orientale della galleria, nel tentativo di aggiustare uno spazio che la soluzione ferroviaria scelta verrebbe a stravolgere. Una vera e propria forzatura progettuale, per di più corredata da una modificazione dei parametri edilizi tale da promuovere un'improbabile edificio a torre contro il piede della collina.

Insomma, si può affermare che la modifica progettuale avvenuta dopo il 2010 è molto svantaggiosa 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).

La realizzazione di una fermata sotterranea, legata alla stazione FFS con ripide scale mobili in cunicolo manca di attrattiva.

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 Collina d'oro nemmeno.

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 si muoveranno. Anche in questo caso i 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.treno 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.

I calcoli, quindi, 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 costrette a percorrere cunicoli e spazi chiusi 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 pensava di risolvere il collegamento con la stazione FFS mediante due soli ascensori. Gli studi successivi hanno indotto i progettisti a 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, dove il carico della relazione con

la stazione FFS è uguale (anzi un po' maggiore) a quello della relazione con Lugano città.

È comprensibile che con le prime ipotesi si sia pensato a una stazione sotterranea, ma poi, alla luce dei cambiamenti intercorsi ci si sarebbe dovuti rendere conto che la soluzione non era più adeguata alla domanda.

Critichiamo, 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, 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)

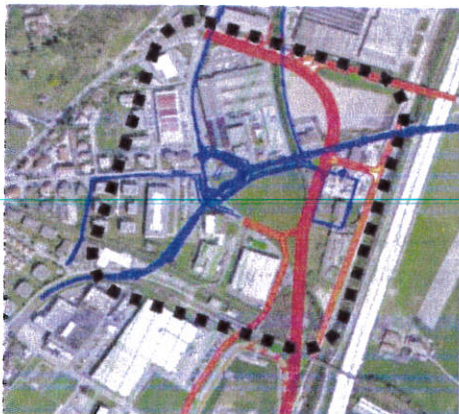
La completazione della rete tramviaria a Lugano

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, che prevedeva un'asta urbana del tram tra Comaredo e il Pian Scairolo e il cui tracciato seguiva il fiume Cassarate dal Campo Marzio al NQC. Poi nel PD RM3 () il tracciato preferito è stato cambiato, non più lungo il Cassarate ma sull'asse di via Trevano. I motivi alla base delle due scelte non sono pubblici; si cita uno studio mai reso accessibile ai cittadini.

Il tema del tram a Lugano è dunque lontano da essere consolidato, nel PD lo si classifica quale "risultato intermedio"; il concetto e soprattutto il tracciato non sono condivisi. Nella 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.

L'assetto del comparto di Cavezzolo a Bioggio



Assetto previsto dal progetto Tram-Treno 2018



Alternativa.. Mantenere il tracciato esistente

La soluzione proposta dal DT è urbanisticamente gravosa e costosissima

Come appare fin dal primo colpo d'occhio dato all'assetto territoriale proposto per il comparto urbanistico di Cavezzolo, la soluzione è irrazionale e, dal punto di vista paesaggistico, devastante.

- Il tracciato Tram-Treno, sommato a quello stradale, spezzettano l'area centrale del Nuovo Polo del Vedeggio e ne rendono difficile lo sviluppo urbanistico. Tra nuove strade e nuovo tracciato ferroviario, il comparto edificabile di Cavezzolo viene martoriato al punto da renderlo quasi inutilizzabile per un'edificazione "ordinata e armoniosa" come invece esige la Legge cantonale sullo sviluppo territoriale.
- Il viadotto di 700 m, con tracciato di sbieco, segna negativamente il territorio. Il progetto prevede addirittura la costruzione di un nuovo passaggio a livello, soluzione del tutto obsoleta e inaccettabile.
- I condizionamenti derivano dai vincoli dell'aeroporto.
- Non si devono peggiorare le condizioni di esercizio dell'aeroporto; ma non si devono nemmeno spendere decine di milioni di franchi supplementari per migliorarle a scapito dell'uso razionale del suolo.
- La proposta di infrastruttura del Tram-Treno viola i principi basilari della pianificazione territoriale: l'uso parsimonioso e razionale del suolo, la ponderazione degli interessi, la partecipazione della popolazione.

Proposta alternativa

- Non spostare il tracciato attuale
- Entrare in galleria a nord dell'impianto di depurazione
- Mantenere la linea esistente di collina

Conclusioni

Viste le gravi lacune concettuali e progettuali, nonché le gravi omissioni di tipo procedurale, si chiede venga pronunciato:

- 1. L'opposizione della STAN è accolta,**
di conseguenza:
- 2. È negata l'approvazione dei piani per il Tram-Treno del Luganese.**

Con distinti saluti.

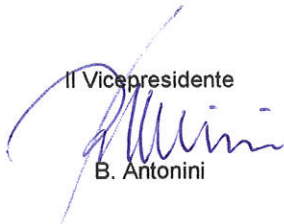
Per la Società ticinese per l'arte e la natura

Il Presidente

Arch. A. Pisoni

Il Vicepresidente

B. Antonini



Copia p. c.: Schweizer Heimatschutz, Zurigo