

Spett.
Commissione regionale dei trasporti del Luganese
CP 4046
6904 Lugano

Bellinzona, 29 febbraio 2016

Consultazione PAL3

Stimate Signore, egregi Signori,

con la presente il Comitato dell'Associazione Traffico e Ambiente della Svizzera Italiana (ATA) risponde alla consultazione sul programma d'agglomerato del Luganese di terza generazione (PAL3), documento edito dalla Commissione Regionale dei Trasporti del Luganese il 23 dicembre 2015.

Un'impostazione errata

Il PAL3 dà per acquisite le disposizioni contenute nel PAL2 senza farne un'analisi critica e senza prendere in considerazione né le osservazioni già formulate dall'ATA e da altri enti e associazioni nella relativa consultazione, né quelle formulate dalla Confederazione, che – a causa di progetti considerati errati e poco efficaci – ha rifiutato di cofinanziare una parte consistente delle realizzazioni proposte. Eppure, almeno le opere contestate (e non cofinanziate) dalla Confederazione avrebbero meritato un attento riesame, anche alla luce del rifiuto di alcuni consigli comunali di saldarne la loro quota-parte e del referendum sottoscritto da più di tremila cittadini di Lugano.

D'altra parte, non si capisce su quale base, mentre alle pagine 6 e 7 del documento

sulla mobilità si elencano le critiche espresse dalla Confederazione (la quale – come detto – ha negato il finanziamento ad opere rilevanti e costose), nelle conclusioni del medesimo documento si possa affermare che l’obiettivo [del PAL3] sarebbe *“dare continuità alla strada intrapresa con il PAL2 nell’ottica del miglioramento continuo, confermando la valutazione già positiva espressa dall’ARE nell’ambito delle politiche di cofinanziamento federali”* [p.73].

Che l’impostazione seguita fino ad ora vada corretta è dimostrato anche dal fatto che, malgrado le ingenti somme spese negli ultimi decenni per la mobilità, la situazione a Lugano è insoddisfacente sia dal punto di vista degli ingorghi, che della qualità di vita, che della difesa degli utenti più deboli della strada.

Ripartizione modale

L’obiettivo di aumentare la proporzione degli utenti del trasporto pubblico dall’irrisorio 10% attuale al 30% è condivisibile, ma non si può realizzare senza la concretizzazione di misure incisive, quali 1- una limitazione dello spazio destinato al trasporto individuale motorizzato (TIM) in favore del trasporto pubblico (TP) e della mobilità lenta (specialmente ciclistica) e 2- una restrittiva politica dei posteggi che spinga gli utenti a indirizzarsi verso il TP e la mobilità lenta.

Il PAL3, invece, continua a puntare sull’aumento della capacità stradale (nel basso Malcantone, con lo svincolo di Sigirino, nel Pian Scairolo, ecc.) e indica nell’aumento della capacità autostradale a sud di Lugano – anziché nella diversa distribuzione modale degli spostamenti – la soluzione alla saturazione dell’autostrada che circonvalla la città.

Si noti che proprio la concorrenza (e contraddizione) fra la pianificazione di nuove strade e il potenziamento del trasporto pubblico è una delle principali critiche della Confederazione al PAL2.

Sistema tram-treno (H)

Per quello che riguarda il sistema “tram-treno”, l’ATA vede positivamente la realizzazione di nuove fermate sulle linee esistenti FLP e TILO, ma ritiene che l’“asta est” della H (cioè la tratta Cornaredo – Centro – Grancia) vada realizzata al più presto, già entro il 2030.

Riteniamo inaccettabile che il settore di Cornaredo, dove si pianifica l'ubicazione di migliaia di nuovi posti di lavoro e di abitanti, sia sostanzialmente mal servito dai mezzi pubblici. L'allacciamento di questo comparto alla linea di tram (un mezzo molto più atto a determinare uno spostamento modale rispetto all'autobus) avrebbe anche il vantaggio di giustificare maggiormente - rendendolo più attrattivo - il tratto della linea "tram-treno" da Lugano-centro a Bioggio.

Quanto detto non toglie che si debba immediatamente procedere a realizzare una linea su gomma (il cui tracciato deve essere diretto, per non allungare i tempi di percorrenza, e concorrenziale con l'automobile) che prefiguri quella tramviaria; a riservarne i sedimi, ad adattare il Piano Regolatore dove occorre, ecc. Il PAL3 parla di linea di autobus "ad alto livello di servizio" [p.44]: questa secondo noi deve correre su un sedime proprio! Si noti che nelle figure a pag. 43 e 56 del documento sulla mobilità, la linea TP dal Centro verso Cornaredo e Pregassona ricalca l'attuale linea di bus numero 7, quindi in sostanza per questo settore strategico e già così penalizzato dei precedenti interventi, il PAL3 non sembra proporre nulla di nuovo. Infine, mal si comprende la scelta del tracciato su via Trevano, meno centrale rispetto alla direttrice lungo il Cassarate, la quale tocca un gran numero di punti strategici e di grandi attrattori di traffico: chiediamo che si approfondiscano i due tracciati e si mettano a confronto in modo trasparente vantaggi e svantaggi per poter prendere una decisione ponderata.

Per l'ATA, il ritardo nella realizzazione della linea di tram che dovrebbe strutturare la città non è accettabile, perché è sul tappeto da anni (la nostra associazione l'ha proposta per la prima volta nel 1993); d'altra parte abbiamo sempre sostenuto essere questa l'asta prioritaria della linea ad H.

Per ciò che riguarda la stazione FFS di Paradiso, facciamo notare che essa si trova in una posizione piuttosto decentrata, quindi poco sfruttabile come nodo di interscambio. Inoltre, un bus che da Grancia raggiungesse Lugano passandovi risulterebbe parecchio più lento, rispetto al tracciato più diretto su Viale Cattori e lo svincolo Lugano Sud (tracciato che il PAL3 sembra addirittura voler sopprimere). L'ATA si chiede se non sia il caso di prevedere lo spostamento della stazione ferroviaria di Paradiso verso Ovest, in prossimità dell'asse stradale A2-Paradiso, ciò che permetterebbe un interscambio molto più efficiente. A questo proposito sarebbe urgente intavolare delle trattative con le FFS; se proprio lo spostamento della stazione non fosse possibile, si dovrebbero studiare altre misure per un interscambio efficace (*tapis roulant*, teleferica o altro).

Politica degli insediamenti

Malgrado l'armonizzazione fra politica degli insediamenti e politica della mobilità sia uno dei criteri importanti stabiliti dalla Confederazione per i Programmi d'Agglomerato, e nonostante il PAL3 *Mobilità*, nel capitolo conclusivo dichiara proprio questo come obiettivo dell'esercizio [p.73], le misure concrete sono perlopiù assenti.

Occorrerebbe prevedere dei progetti concreti di riqualifica e densificazione del costruito vicino agli snodi del trasporto pubblico e attuare contemporaneamente la revisione restrittiva dei piani regolatori altrove: non ci sembra che al di là di qualche generica osservazione, vi sia l'intenzione di andare in questa direzione. Del tutto assente è poi il discorso dell'alloggio a pigione accessibile, che deve essere ben collegato al TP, per evitare una dispersione centrifuga degli abitanti della classe media e medio-bassa, la quale implicherebbe ulteriori carichi per la rete viaria. Al contrario di quanto sarebbe auspicabile, con il PAL3 nei settori di Cornaredo e del Pian Scairolo si intendono sviluppare ulteriormente posti di lavoro, abitazioni e commerci, senza un reale miglioramento del trasporto pubblico. Trattandosi di comparti che hanno già adesso raggiunto il limite di saturazione, le conseguenze di tale pianificazione sono facilmente prevedibili.

Mobilità lenta

Per quel che concerne la mobilità ciclabile, il PAL3 contiene delle indicazioni e dei progetti giusti e necessari, però - specialmente per quanto attiene alla messa a disposizione di una rete capillare e sicura - formulati in modo troppo generico. Dato che un sistema capillare di percorsi ciclabili dovrebbe già essere in funzione, (perché incluso nelle misure accompagnatorie alla galleria Vedeggio-Cassarate, in base alle quali l'ATA aveva ritirato il ricorso), ci si può legittimamente chiedere quali siano le garanzie che questa volta quanto programmato venga effettivamente realizzato. Per farlo, bisogna avere il coraggio di creare dei percorsi ciclabili sicuri anche dove sono in concorrenza con il traffico individuale motorizzato, risolvendo qualche volta i conflitti in favore della mobilità lenta. A questo proposito, torniamo a sottolineare l'opportunità di liberare spazio sopprimendo posteggi in superficie. L'ATA ricorda infine la sua iniziativa comunale a Lugano sui percorsi ciclabili (tuttora non attuata, anche se dovrebbe esserlo).

Politica dello stazionamento (posteggi)

Come già anticipato, secondo l'ATA l'importante obiettivo di modificare considerevolmente la ripartizione modale in favore del trasporto pubblico non è attuabile prescindendo dalla politica dei posteggi. Attualmente i posteggi (pubblici, privati aperti al pubblico e privati affittati a privati - oltre a quelli legati alle abitazioni) nella zona centrale sono troppi e troppo attrattivi. L'ATA è particolarmente sensibile a questo argomento perché la diminuzione dei posteggi nella zona centrale era una delle misure accompagnatorie alla galleria Vedeggio-Cassarate che avrebbero dovuto limitare l'accesso verso il centro dei veicoli in uscita dal *tunnel*, evitando il peggioramento della qualità di vita nei quartieri densamente popolati. Confidando nelle misure accompagnatorie, a suo tempo l'ATA aveva ritirato il ricorso contro la galleria, ma tali misure non sono state realizzate correttamente, quindi (come logica conseguenza) il traffico è aumentato.

Una corretta politica degli stazionamenti, con posteggi di interscambio nei punti modali strategici (l'ATA non contesta il concetto di P&R contenuto nel PAL3) e una netta limitazione di quelli che si trovano nella zona centrale presenta i seguenti vantaggi:

- 1- come già detto, è indispensabile per ottenere il trasferimento modale (chi può arrivare fino in centro in automobile e posteggiare, difficilmente rinuncia all'automobile né tantomeno la lascia in un posteggio di interscambio);
- 2- rende efficaci gli investimenti nel trasporto pubblico (che non circola più semivuoto o sottooccupato);
- 3- rende disponibili gli spazi liberati per la qualità di vita e per il trasporto lento (biciclette, pedoni);
- 4- costa poco, rispetto alle misure molto onerose contenute nel PAL3, migliorando di molto la relazione fra costi e benefici (uno dei criteri importanti per l'erogazione dei finanziamenti da parte della Confederazione); ed è subito attuabile!

Ma attenzione: la disincentivazione a raggiungere il centro in automobile deve valere anche per i movimenti non sistematici, che rappresentano almeno il 70% del totale (dati PVP e dati PAL3). Non solo chi va in centro per lavoro, ma anche chi accompagna i figli a scuola, si reca in biblioteca, a bere un caffè o dal parrucchiere deve essere incitato a servirsi del mezzo pubblico. In questo senso, la trasformazione di posteggi di lunga durata in posteggi di corta durata è addirittura

controproducente, perché induce un maggior numero di spostamenti a parità di stalli disponibili. E pure la politica della prima mezz'ora gratuita negli autosili comunali rappresenta un controsenso.

Alcune considerazioni puntuali

Elenchiamo qui alcune considerazioni puntuali che non hanno la pretesa di essere esaustive.

- L'ATA ritiene prioritaria la riattivazione della **funicolare degli Angioli**, come previsto nel PAL3, anche per collegare la stazione con il nuovo centro culturale del LAC. Dato che l'opera è considerata urgente, ci si chiede se non si possa valutare la posa di scale mobili come variante oppure come soluzione provvisoria, nel caso in cui il restauro risulti troppo lento o oneroso.
- L'ATA si chiede come mai non sia previsto nessun servizio di **trasporto pubblico nella galleria Vedeggio-Cassarate**. Una linea da Cornaredo alla stazione di Lamone e/o a quella di Suglio sembra giustificarsi.
- L'ATA vede di buon occhio il potenziamento dell'**offerta di TP su gomma**, anche se – in mancanza di interventi incisivi tal quelli descritti più sopra - rimane il rischio che con l'apertura di Alptransit i tempi di percorrenza regionali si accorcino mentre quelli di percorrenza cittadini si allunghino o rimangano troppo lunghi... È paradossale che da Lugano FFS a Bellinzona FFS ci vorranno 11 minuti, mentre da Lugano FFS a Viganello/Pregassona ci vorranno ancora oltre 15 minuti, da Lugano FFS a Grancia ci vorranno ancora oltre 25 minuti!
- Nel PAL3 non viene considerato un **potenziamento della linea 6** (l'unica che evita di passare da Lugano Centro), sia a livello di frequenze che a livello di rete (estensione di una linea 6b dall'Università verso Viganello-Pregassona alta). Un collegamento diretto **Cadro-Cornaredo-Ospedale Civico-Lugano FFS** ci sembra ugualmente proponibile.
- L'ATA si oppone alla costruzione della nuova "via Stadio" a Cornaredo, che sposta ancora più verso la città il traffico e che taglia in due un comparto, quello delle attrezzature sportive cittadine, che attualmente è molto intensamente frequentato dalla gioventù (la quale non ha proprio bisogno di respirare ulteriore inquinamento) e che in un futuro potrebbe servire a nuove realizzazioni (nell'ambito dell'alloggio a pigione moderata o altro). La nostra esperienza ci dice che quando si fa una strada

che dovrebbe “sostituirne” un’altra, vi è il forte rischio che alla fine – magari per assecondare le pressioni di qualche automobilista - rimangono aperte tutte e due. D’altra parte, spendere sei milioni di franchi per costruire una strada in sostituzione di una situata poco più in là non si giustifica molto nemmeno dal punto di vista finanziario.... Secondo l’ATA, la viabilità di quel comparto andrebbe ristudiata, tenendo presente che bisogna prioritariamente puntare sulla realizzazione del tram e sullo spostamento massiccio di utenti dal TIM al TP.

In conclusione

In conclusione, l’ATA deplora la mancata messa in discussione dell’impostazione fin qui adottata e ritiene che una seria revisione del PAL2 debba essere intrapresa, se non altro perché non è corretto riproporre e dare per assodate opere (tali la circonvallazione di Agno-Bioggio e il tratto di tram-treno Bioggio – Centro così come proposto nel PAL2) che la Confederazione ha rifiutato di finanziare. Non si tratta solo dell’aspetto economico (che, con lo stato in cui versano le finanze di molti enti pubblici non è proprio così trascurabile), ma specialmente di quello più sostanziale di uno sviluppo armonioso e sostenibile del nostro territorio.

La nostra associazione ha svolto ancora una volta l’esercizio di rispondere alla consultazione, anche se con una buona dose di disincanto, in quanto la partecipazione a tutte le precedenti consultazioni non ha sortito alcun esito tangibile nel senso da noi auspicato (che è poi quello indicato dalla Confederazione). Al di là dei singoli punti per i quali siamo entrati nel merito, richiamiamo le nostre precedenti prese di posizione.

Risposta alle domande formulate dalla CRTL

1. È corretto focalizzare l'attenzione delle proposte operative del PAL3 sui temi del paesaggio-insediamenti, sull'adattamento della rete di trasporto pubblico su gomma e sull'integrazione della rete della mobilità lenta? - 2. Si conferma la visione di sviluppo del Luganese incentrata sul concetto urbanistico di "città-agglomerato"? - 3. La definizione delle 21 aree funzionali, con le loro specifiche vocazioni, è corretta?

La suddivisione nelle 21 aree funzionali ci sembra troppo generica e poco operativa. Secondo noi bisogna innanzitutto pianificare lo sviluppo coordinato di insediamenti - trasporto pubblico performante – politica dei posteggi. Occorre inoltre preservare dagli effetti nocivi dal traffico individuale motorizzato i quartieri densamente popolati e combattere la periurbanizzazione con misure incisive di pianificazione del territorio e di politica dell'alloggio. I quartieri urbani densamente popolati devono offrire una buona qualità di vita, per trattenere e attirare (anche) la classe media.

4. Il modello di implementazione del concetto di organizzazione territoriale a partire da pianificazioni intercomunali è convalidato?

La pianificazione intercomunale non è sempre democratica (quando per esempio si procede per "masterplan" non referendabili). Se essa non è supportata da idee direttrici regionali – democraticamente stabilite – rischia di produrre progetti mal coordinati.

5. Il concetto di "Maglia verde" quale elemento strutturante dell'organizzazione territoriale del Luganese è condiviso?

Sì, ma deve essere reso operativo (in ogni modo la maglia verde non può essere considerata l'unico e nemmeno il più importante elemento strutturante).

6. Si conferma che la rete tram-treno è l'elemento strutturante della futura mobilità pubblica del Luganese?

Sì, ma non riteniamo la tappa Bioggio-Lugano centro in galleria come prioritaria, perché così come prevista porta pochi vantaggi rispetto alla situazione attuale. La Confederazione la considera poco efficace (anche perché il PAL3 vuole contemporaneamente potenziare il collegamento stradale nella valle del Vedeggio). Per l'ATA la tappa prioritaria è l'asta est (tratto Cornaredo - Pian Scairolo) che va pianificata nei dettagli immediatamente.

La tratta Bioggio – Lugano centro si giustifica solo se accompagnata da misure incisive per trasferire più passeggeri dal TIM al TP, per esempio se viene ampliata da subito fino al nuovo quartiere di Cornaredo.

7. È necessario l'adattamento e il potenziamento del servizio di trasporto pubblico regionale su gomma secondo i principi enunciati?

Sì, ma ci domandiamo se non sia un errore lasciare l'attestamento della rete regionale di TP in centro (autosilo Balestra) anziché prevedere il suo spostamento alla stazione FFS.

8. L'obiettivo generale "il 30% trasporto pubblico, il resto pulito" quale indirizzo di strategia a lungo termine per le decisioni in materia di mobilità è condiviso?

Come già spiegato sopra, l'obiettivo è condivisibile, ma il PAL3 non contiene le misure atte a raggiungerlo.

Vogliate gradire, stimate signore ed egregi signori, l'espressione dei nostri migliori saluti.

Associazione Traffico e Ambiente della Svizzera Italiana

Chiara Lepori Abaecherli (membro del comitato)

C.p.c.: Dipartimento del territorio, Sezione dello sviluppo territoriale, Bellinzona

