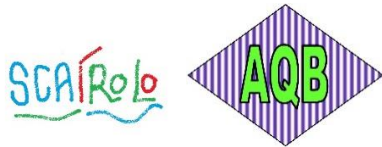




Massagno, 25 ottobre 2013

VivaGandria



Al
Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
DATEC

Ufficio federale dello sviluppo territoriale
CH-3003 Berna

RACCOMANDATA

Programma d'agglomerato: consultazione sulla chiave di ripartizione dei contributi federali

Stimati consiglieri federali,

rappresentiamo sette associazioni di cittadini luganesi che hanno seguito attentamente l'elaborazione del programma d'agglomerato perché ci sta a cuore lo sviluppo sostenibile del nostro territorio.

La consultazione aperta dal DATEC sul decreto federale che libera i crediti per il programma "traffico d'agglomerato", ci offre l'occasione per esprimerci nel merito della proposta e su altri aspetti ad essa correlati.

Ci riferiamo unicamente al PAL2, programma d'agglomerato del Luganese.

Abbiamo vivamente apprezzato le intenzioni e le raccomandazioni del DATEC espresse nel concetto "territorio e trasporti" e nella proposta di revisione dell'OLPT. Ci sono state molto utili anche le istruzioni dell'ARE riguardanti l'elaborazione dei programmi di agglomerato di seconda generazione. Le formulazioni di questi testi sono chiare e precise e le argomentazioni espresse in modo logico e comprensibile, il che non è poco. Con convinzione aderiamo alle analisi e agli indirizzi ivi esposti.

Il PAL2 invece si sviluppa su direttrici in contrasto rispetto a tali enunciati. Basta ricordare che il PAL2:

- dopo aver programmato misure di mobilità per ben 1,5 miliardi di franchi deve amaramente constatare che nel 2025 sulle strade principali torneranno le congestioni stradali che si riscontravano prima dell'apertura della galleria stradale Vedeggio Cassarate, come mostrano le previsioni elaborate dagli stessi esperti del PAL2;
- non riesce a modificare lo sfavorevolissimo modalsplit oggi vigente nel Luganese (nove viaggi in auto contro uno con il trasporto pubblico), modalsplit che resta, nel confronto nazionale, al livello più basso per un centro di medie dimensioni;
- prospetta ancora uno sviluppo prevalentemente centrifugo, in gran parte concentrato in aree non sostenute dai trasporti pubblici (Pian Scairolo e Cornaredo, dove in totale sono previsti 6000 nuovi posti di lavoro);
- propone misure contraddittorie e incoerenti: nuovi assi stradali nel Malcantone e contemporaneamente grossi interventi per lo sviluppo dei trasporti pubblici su rotaia (tram), cosicché i possibili benefici si vanificano vicendevolmente;
- sostiene lo sviluppo di infrastrutture stradali nel Pian Scairolo (semisvincolo autostradale supplementare a Lugano sud, ingrandimento del P&R delle Fornaci, strada di gronda) che accentueranno la congestione sull'autostrada invece di alleviarla;
- raggiunge un irrisorio miglioramento ambientale

Considerati nell'insieme, i risultati prospettati divergono fortemente dalle direttive federali; perciò è da reputare magnanimo il giudizio di sufficienza emesso dal DATEC a favore del PAL2.

Ma sull'assegnazione di 10 milioni di franchi per opere dedicate al traffico lento (biciclette e pedoni) noi siamo soddisfatti e non eccepriamo.

Invece sulla messa in priorità B della rete tramviaria Lugano - Bioggio - Manno ci vogliamo esprimere, entrando nel merito, con argomenti che già avevamo espresso nel corso della consultazione promossa dalla CRTL e che non sono stati per nulla valutati (e sul tema della consultazione torneremo in seguito).

Il DATEC spiega (pag.11 del testo in consultazione) che le misure B son quelle che presentano:

- un rapporto costi-benefici *ottimo o buono*, ma che saranno pronte per la realizzazione con finanziamento garantito solo tra il 2019 e il 2022
- oppure che presentano un rapporto costi-benefici *soltanto sufficiente*.

Ora, ad un'osservazione non superficiale, appare evidente che il progetto del tram Luganese presenta un *cattivo* rapporto costi benefici. Con un investimento di quasi 300 milioni di franchi ottiene un incremento di utenza di soli 5000 passeggeri al giorno, di cui circa 2000 causati dal grande posteggio (800 posti auto) situato Molinazzo. Tali modestissime aspettative non giustificano un investimento di così grande mole.

I punti deboli del progetto sono:

- l'insufficiente integrazione con la stazione di Lugano (la principale del Cantone);
- la realizzazione del nuovo collegamento (in galleria, al posto o in aggiunta, di quello esistente in collina) su una "linea di desiderio" di modesta attrattiva perché rappresenta prevalentemente una relazione tra posti di lavoro e posti di lavoro;
- l'alta priorità assegnatale, che impedisce di intraprendere nei prossimi 15-20 anni altre opere più utili nel campo dei trasporti pubblici.
- la realizzazione di un grande P&R (ampliabile), che contribuisce a sovraccaricare la rete stradale già congestionata.

Quindi non si può dire che il progetto del tram Luganese abbia un rapporto costi-benefici ottimo o buono e che non sia stato messo nella lista A perché non è pronto per la realizzazione a breve. Questo criterio non può essere invocato. L'altro criterio, (il progetto presenta un rapporto costi-benefici soltanto sufficiente) se applicato con la cortese magnanimità confederale, può giustificare il suo inserimento nella lista B, ma certamente non il suo spostamento nella lista A, come vorrebbero la CRTL e il Consiglio di Stato. Aderire alle loro richieste darebbe un segnale molto negativo sulla reale volontà della Confederazione di perseguire uno sviluppo degli insediamenti coordinato con i trasporti, sostenibile, efficiente e condiviso.

Il progetto di tram luganese, se non verrà *sostanzialmente* corretto e migliorato, manterrà anche tra quattro anni una valutazione insufficiente per essere spostato nella lista A. I prossimi quattro anni dovranno dunque essere impiegati per proporre soluzioni migliori nel campo dei trasporti pubblici su rotaia. La rielaborazione del programma d'agglomerato dovrà svolgersi con modalità diverse da quelle adottate questa volta e considerare altre soluzioni e altri modelli di sviluppo, tra cui quelle da noi proposte, che ci paiono più efficienti e più sostenibili di quelle ufficiali.

Torniamo, in chiusura, sul tema della partecipazione dei cittadini alla elaborazione del PAL2. La procedura promossa dalla CRTL verso di noi è stata *irriguardosa* e ci ha *offeso* e *deluso*.

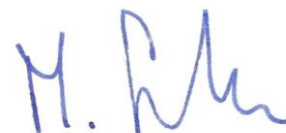
La nostra partecipazione si è concretizzata con osservazioni approfondite e con concrete proposte alternative. Si è trattato di un impegno che ci ha occupato a lungo e intensamente e che ha coinvolto in appassionante discussioni un numero rilevante di persone. Però la nostra attività è stata tutt'altro che facilitata, non

abbiamo ottenuto alcun riscontro, nessuna delle nostre critiche e proposte è stata valutata, citata o confutata nel rapporto finale. Insomma la procedura di consultazione promossa dalla CRTL è stata inutile e puramente formale. Questo modo di agire non rispetta la garanzia della partecipazione posto come criterio base *tassativo* per l'elaborazione del programma di agglomerato.

Con osservanza e spirito confederale.

Cittadini per il territorio, Gruppo di Massagno

Pres. Marco Sailer
Casella postale 409, 6908 Massagno
ct.massagno@bluewin.ch
www.cittadiniperilterritorio-massagno.ch



VivaGandria

6978 Gandria
vivagandria@viva-gandria.ch
www.viva-gandria.ch



Uniti per Brè

Casella postale 17
6979 Brè sopra Lugano
mattias.schmidt@bluewin.ch
www.uniti-per-bre.ch



Daneg...le

Capriasca Ambiente

c/o Fulvio Gianinazzi
6953 Lugaggia
www.capriascambiente.ch
info@capriascambiente.ch



Associazione Quartiere Bomborozzo

c/o Sergio Bernasconi
via Ceresio 8a, 6900 Massagno



Carona e l'Arbostora

Cittadini per la cura del paesaggio, di chi vi abita e di chi vi transita
www.carona-arbostora.ch
info@carona-arbostora.ch



Cittadini per il territorio, Pian Scairolo

Cittadini uniti per il recupero sostenibile del piano Scairolo
Mail: cit.scairolo@gmail.com
Web: www.citscairolo.wordpress.com



Recapito dei mittenti: Casella postale 409, 6908 Massagno