

Programma di sviluppo dell'agglomerato luganese PAL2



Risposta alla consultazione promossa dalla CRTL

marzo 2012

CITTADINI PER IL
TERRITORIO - MASSAGNO



VIVA GANDRIA

VivaGandria

UNITI PER BRE



CAPRIASCA AMBIENTE



ASSOCIAZIONE QUARTIERE
BOMBOROZZO MASSAGNO

AQB

Un'occasione rara

per valutare le misure
in relazione con gli obiettivi

Cogliamoola!

CAPITOLI

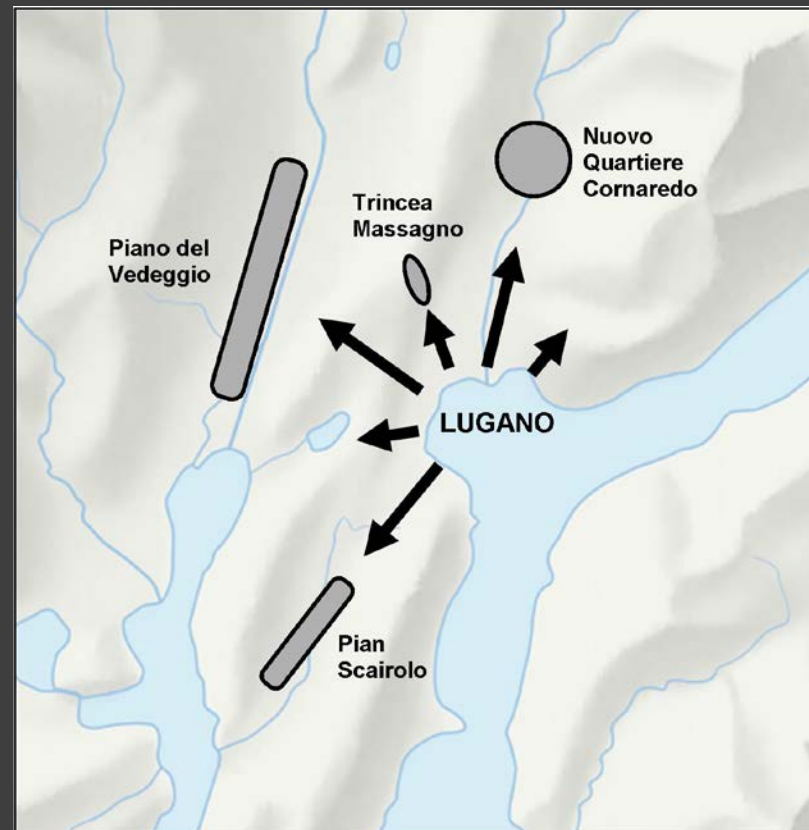
1. Il programma PAL2 in sintesi
2. La situazione attuale è insoddisfacente, bisogna migliorarla
3. I criteri per lo sviluppo sostenibile
4. Osservazioni e proposte al programma di sviluppo regionale.
5. Il fondo regionale di finanziamento
6. Rimostranze
7. Conclusioni

1. Il programma PAL2 in sintesi

1. La strategia proposta
2. Le misure proposte

La strategia del PAL2

- Secondo il PAL2, lo sviluppo dei prossimi 15 anni dovrebbe avvenire in 4 aree strategiche:
 - Cornaredo
 - Pian Scairolo
 - Stazione FFS e trincea
 - Piano del Vedeggio
- **Strategia centrifuga**
- Ma lo sviluppo a Cornaredo, Pian Scairolo e Manno è programmato prima della realizzazione delle infrastrutture per i trasporti pubblici. **Quindi basato sul TIM**



Principali opere previste nella fase PAL2 (2012-2025)

- Viabilità Cornaredo, allacciamento galleria V-C
- Posteggio Cornaredo
- Posteggio Vezia
- Tram Bioggio - Lugano centro
- Tram Bioggio-Manno
- Circonvallazione Agno-Bioggio
- Viabilità PianScairolo (nuovo semi svincolo e strada di gronda)
- Posteggio Molinazzo (I fase)
- Posteggio LamoneFFS
- Rete ciclabile regionale

(totale spese **650 mio Fr.**)

Principali opere successive (2025-2040)

- Tram Cornaredo – Lugano centro
- Galleria di circonvallazione di Magliaso
- P&R Lugano sud (Fornaci)
- Tram Ponte Tresa (confine)
- Nuove fermate TILO Veduggio
- Tram su strada Caslano – Ponte Tresa
- Galleria di circonvallazione di Caslano
- P&R Molinazzo (II fase)
- Tram Lugano centro – Fornaci
- Tram Fornaci – Barbengo

(totale spese **800 mio Fr.**)

2. La situazione attuale è insoddisfacente per tutti, bisogna migliorarla

1. Lo chiamano sviluppo
2. Insoddisfacente cura del territorio
3. Insoddisfacente mobilità

Il malinteso sul concetto di sviluppo

Un unico modello di sviluppo, una stessa retorica della crescita senza fine governano le “grandi opere”, la nuova urbanizzazione e la speculazione edilizia che spalma di cemento l’intero Paese. Ma su questa idea di crescita grava un gigantesco malinteso. Dovremmo perseguire solo lo sviluppo che coincida col bene comune, generando stabili benefici ai cittadini. È invalsa invece la pessima abitudine di chiamare “sviluppo” ogni opera, pubblica o privata, che produca profitti delle imprese,* anche a costo di devastare il territorio. Si scambia in tal modo il mezzo per il fine, e in nome della “crescita” si sdogana qualsiasi progetto, anche i peggiori, senza nemmeno degnarsi di mostrarne la pubblica utilità.

Per es. operatori immobiliari e della costruzione

Lo chiamano “sviluppo”

*Questo che si vede è
precisamente lo sviluppo
che è stato pianificato:
diffuso e inefficiente*

**Attenti dunque alle
scelte che prendiamo!
Cambiamo rotta**



Insoddisfacente cura del territorio

- **Sviluppo dispersivo** delle residenze e delle attività
- **Indebolimento dell'attrattività** del centro cittadino a causa della cattiva accessibilità e della concorrenza periferica
- Costante **consumo di territorio**, generalmente sostenuto non da interesse pubblico ma dagli affari immobiliari
- **Debole tutela dei valori** e delle memorie storiche della regione

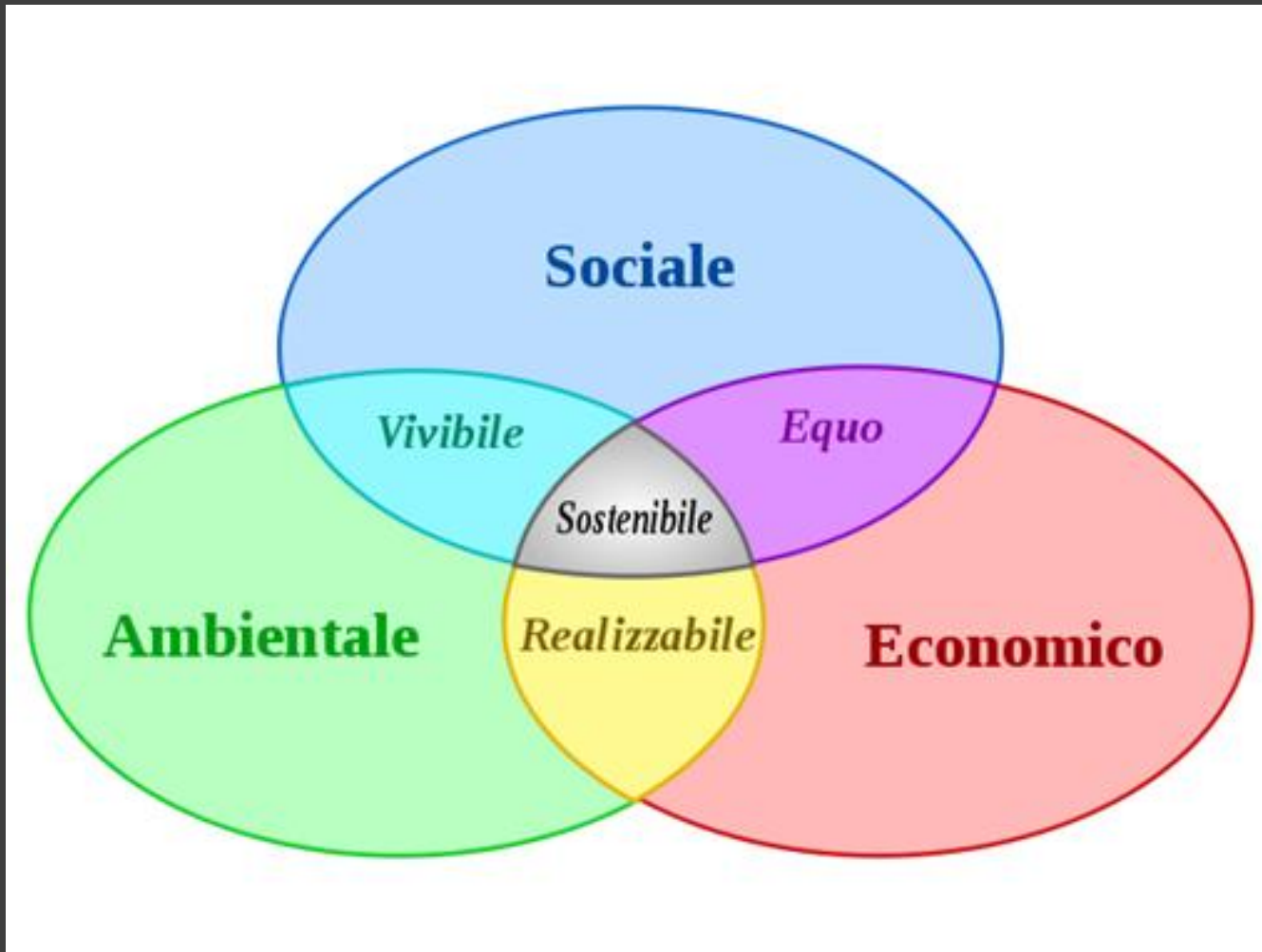
Insoddisfacente mobilità

- **Inefficienza della mobilità** nel centro città e in varie altre parti della regione
- **Dominio del trasporto individuale** motorizzato (TIM), che non è più in grado di far fronte efficacemente alla elevata domanda di mobilità
- **Scadente qualità ambientale**, segnatamente inquinamento dell'aria e rumori
- **Mobilità ciclabile e pedonale difficile e insicura**, sia nei centri che in periferia

3. Per uno sviluppo sostenibile

- Criteri base
- Il Luganese: regione bipolare
- Coerenza nelle misure proposte

Sviluppo sostenibile



Criteri base

- Sviluppo all'interno, centripeto, nei poli, attorno alle fermate Tram/Treno
- Sviluppo basato sui trasporti pubblici
- Alt al consumo smodato di territorio
- *Pilotare* lo sviluppo:
 - prima le infrastrutture
 - poi lo sviluppo

Pilotare lo sviluppo bipolare

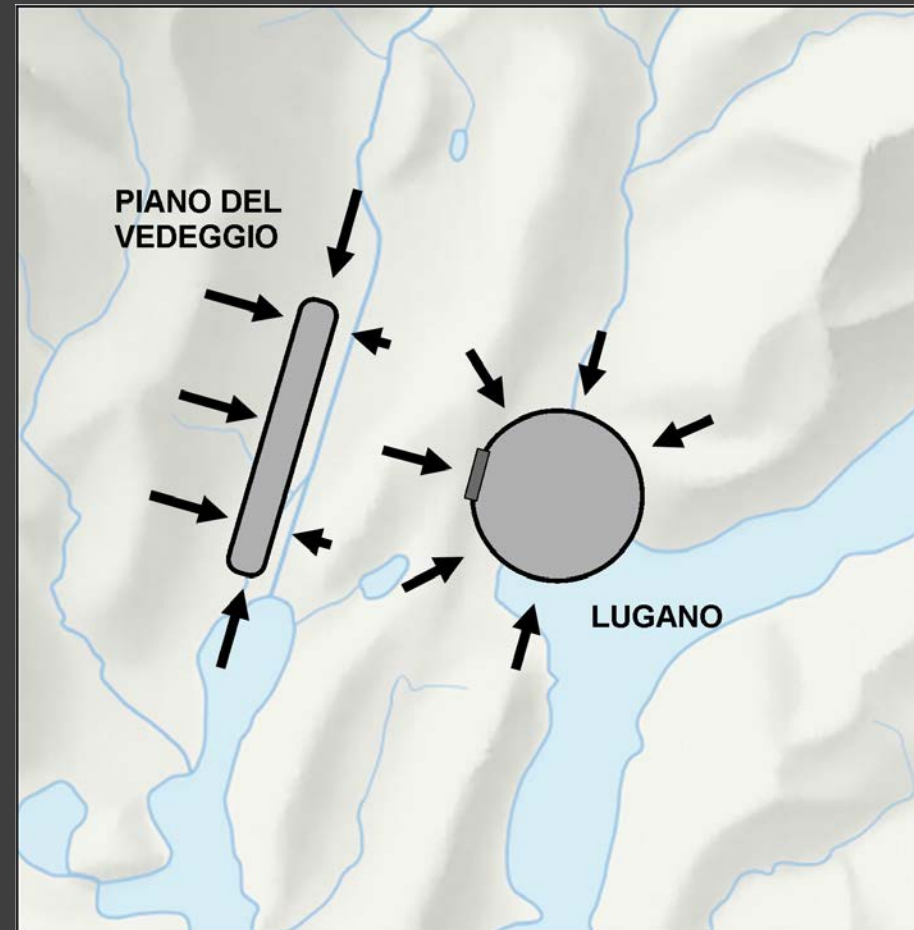
Indirizzare lo sviluppo per:

- recuperare funzionalità
- sviluppare l'economia
- fermare la dispersione

Agire per uno

sviluppo concentrato

= centripeto

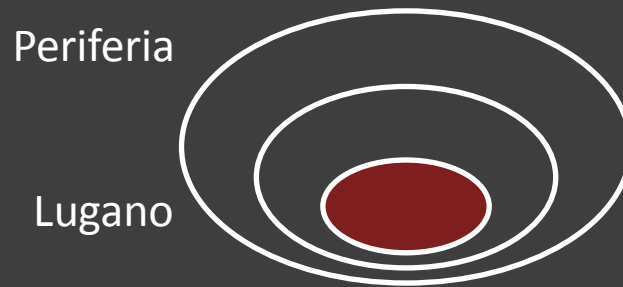


Il Luganese: regione bipolare

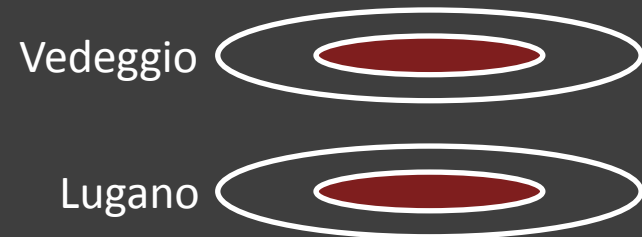
- **Sosteniamo l'analisi di Angelo Rossi**

- perché radicata nella realtà
- perché capace di avviare forti dinamiche di sviluppo basate sul confronto, la concorrenza e la complementarità.

- *Dunque:* **Non così**



- **Ma così**



- **Chiediamo azioni che rafforzino il bipolarismo**

- con visioni di sviluppo condivise sul piano politico,
- con la collaborazione o l'aggregazione dei comuni
- con programmi di sviluppo coerenti ed efficienti

Lo sviluppo bipolare è una opportunità

- Il bipolarismo del Luganese è un dato di fatto (Angelo Rossi)
- Bipolarismo **non significa equivalenza**. I due poli sono diversi
 - per peso, per la specializzazione, per la conduzione politica
- Lo sviluppo del Piano del Vedeggio è in fase di rallentamento
 - per la concorrenza di Lugano, che gli sottrae attività
 - per la crisi e la ristrutturazione del sistema bancario
 - per il basso livello di infrastrutture al servizio delle attività
 - la mancata integrazione nel sistema TILO si sente, e a Manno, l'area più dinamica, la carenza é più marcata che altrove
 - perché le prospettive di sviluppo non sono chiare e condivise
- La convinta **adesione al principio dello sviluppo bipolare** può promuovere l'economia regionale, in quanto:
 - suscita competitività, volontà di migliorare e di razionalizzare
 - spinge ad accrescere l'efficienza produttiva
 - favorisce azioni pianificate piuttosto che diffuse e casuali
- Il bipolarismo **stimola l'ammodernamento politico della regione** e indirizza la politica delle fusioni su obiettivi chiari e concreti
- Il bipolarismo esprime linee di sviluppo territoriale che **razionalizzano gli spostamenti e indirizzano funzionalmente le scelte insediative**

Coerenza nelle misure proposte

- Voler accontentare tutti è sentimento generoso,
 - ma comporta costi enormi
 - Meglio sviluppare l'economia e la società con **scelte selettive**,
 - però nel contempo impegnarsi a garantire buone condizioni di vita ad ogni parte del territorio
 - **Evitare interventi contraddittori**, quali ad esempio:
 - la realizzazione di interventi a favore dei TP e nello stesso tempo la costruzione di opere altrettanto costose a favore del TIM
 - oppure la realizzazione di costosi doppioni
- Strategie del genere non portano benefici, gli effetti si annullano a vicenda.

4. Osservazioni e proposte al programma di sviluppo regionale

1. In generale

2. Sui concetti territoriali

3. Sulle misure

- Tram Bioggio – Lugano centro
- Una nuova linea ferroviaria nel Piano del Vedeggio
- Una nuova linea tram a Lugano
- Navetta Pian del Vedeggio –Lugano
- La nuova strada nel Malcantone
- Lo sviluppo del Pian Scairolo e la sua viabilità
- Lo snodo di Cornaredo
- I posteggi di interscambio

4.1 In generale

- No allo sviluppo centrifugo
- Sviluppo diffuso = inefficienza
- Misure costose e inappropriate
- Azioni e priorità non coerenti

Sviluppo diffuso = inefficienza

- A Cornaredo e sul Pian Scairolo dovrebbero insediarsi nuovi 6000 posti-lavoro
 - in concorrenza con il centro città
 - tutti sostenuti solo dal TIM, perché la messa in funzione del tram luganese avverrà a cose fatte.
- La decadenza del centro città è programmata
 - meno posti-lavoro = meno commercio , ristorazione e ricreazione
 - meno attrattività = più concorrenza della periferia
 - gli investimenti di sostegno al centro di Lugano (tram) saranno tardivi

Azioni inefficaci

- si mira a sviluppare parallelamente TIM e TP, di modo che gli effetti si annullano reciprocamente
- si interviene a cose fatte e a rimorchio, invece di anticipare lo sviluppo realizzando appropriate infrastrutture pubbliche
- si programmano in prima fase opere troppo costose, che hanno effetti tardivi e non modificano lo sviluppo in corso
- ci si appoggia non su forze economiche imprenditoriali ma sugli affaristi immobiliari

4.2 I concetti di sviluppo territoriale intercomunali

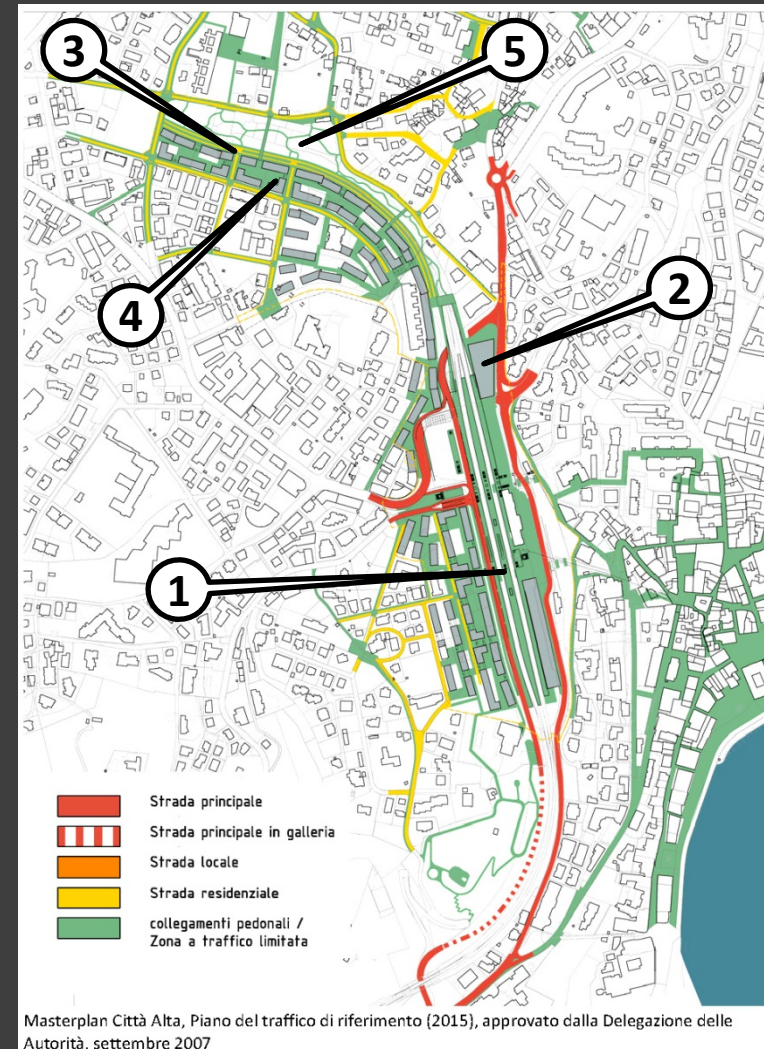
- Nel PAL2 sono presentati 8 concetti di sviluppo territoriale intercomunali:
 - Città alta
 - NQC – Nuovo quartiere di Cornaredo
 - PRIPS – Piano della Stampa
 - CIPPS – Pian Scairolo
 - NPV – Nuovo Polo Vedeggio
 - Vedeggio Valley
 - Porta Ovest
 - BAM – Basso Malcantone
- Per la città di Lugano non c'è nessun concetto di sviluppo, si cita solo il PVP (che è un piano della viabilità)

Osservazioni ai concetti intercomunali

- Prima domanda: perché i concetti di sviluppo intercomunali sono presentati nel PAL2 ?
 - per informazione? sono discutibili?
- Constatiamo che non sono accompagnati da spiegazioni, motivazioni, programmi e quanto necessario per farsi idee fondate sulle proposte:
 - in generale nascondono molto e mostrano soprattutto le parti che si credono allettanti
 - manca un disegno di sviluppo regionale, centripeto, selettivo e efficiente
 - non seguono una visione regionale, ma una politica distributiva che vuole accontentare tutti
- I concetti non risultano condivisi; i conflitti non sono stati identificati e men che meno appianati; al massimo i MP si situano al livello di informazioni preliminari
 - non possono perciò essere usati per giustificare le misure proposte
- Alla fine non si venga a dire che i concetti intercomunali in questa occasione sono stati messi in consultazione!
 - Vediamo un esempio alla pagina seguente.

Per esempio: il MasterPlan-CittàAlta

- Il MP-CA è stato approvato dai Municipi e dal CdS nel 2007
- Il MasterPlan propone le seguenti misure
 - 1 la ristrutturazione dell'area della stazione FFS di Lugano per insediarvi 60'000 m2 di SUL da adibire ad attività terziarie, commerciali, culturali e simili di importanza centrale per l'agglomerato e il Cantone
 - 2 la costruzione dell'edificio SUPSI per l'insegnamento e la direzione, nel piazzale nord della stazione FFS di Lugano
 - 3 Una strada sopra i binari della trincea che collega Massagno (via Foletti) con la stazione FFS di Lugano (via Basilea)
 - 4 l'ingrandimento e la densificazione della zona edificabile di Massagno, per insediarvi attività terziarie, commerciali e simili
 - 5 la formazione di un parco pubblico a Massagno nel luogo dove ora è insediato il quartiere di abitazioni di Pasquee



Masterplan Città Alta, Piano del traffico di riferimento (2015), approvato dalla Delegazione delle Autorità, settembre 2007

Il MasterPlan-CittàAlta

- Densificare e insediare attività e servizi **attorno alle stazioni ferroviarie** è un principio fondamentale dello sviluppo centripeto basato sulla mobilità pubblica.
 - come tale è condiviso pienamente
 - la densificazione e lo sviluppo non riguardano però esclusivamente le attività e i servizi.
 - altrettanto funzionali sono gli insediamenti residenziali, che permettono a un gran numero di abitanti di accedere facilmente a piedi ai servizi ferroviari
- Il MP-CA comprende **due aree di peso e caratteristiche molto diverse**
 - l'area della Stazione FFS di Lugano, di **peso cantonale** e anche **sovracantonale**, specialmente adatta alle attività centrali di grande richiamo
 - l'area della trincea di Massagno, di **peso urbano**, specialmente adatta per confermare e svilupparvi un quartiere residenziale, denso e di qualità
- Il tema della trincea di Massagno ha però permanentemente occupato la scena a scapito di quello ben più rilevante della Stazione FFS di Lugano.
 - **l'area della stazione di Lugano da trent'anni è una macchia bianca**, priva di regolamentazione urbanistica
 - e negli ultimi dieci anni non si è fatto un passo per la sua pianificazione
- L'indirizzo MP-CA non è **mai stato messo in consultazione** ed è **contestato dalla popolazione**
 - che nel 2010 ha inoltrato una **petizione** firmata da 765 abitanti di Massagno per chiedere al CC di cancellare l'ipotesi della strada. Richiesta respinta dal CC nel 2011.
 - che nel 2011 ha promosso il **referendum**
 - che nel 2011 ha avanzato una **iniziativa popolare** in alternativa al MP-CA
- In dieci anni di studi preliminari **non è stata valutata la fattibilità dell'indirizzo**, né la sua **sostenibilità economica e ambientale**. Non si è nemmeno redatto l'elenco dei conflitti.
- **Il MP-CA non è condiviso, anzi è fortemente criticato**. La Confederazione lo può considerare al massimo come una informazione molto preliminare

La contrapposizione di due visioni

■ Sulla trincea di Massagno si confrontano due visioni

- quella che propone l'espansione nel cuore del quartiere di Massagno delle attività commerciali, terziarie e così via (magari anche un edificio scolastico)
- quella che intende conservare e addensarvi le funzioni residenziali

MasterPlan-CittàAlta



In questo caso *l'interesse pubblico invocato* è **l'espansione dello sviluppo edilizio** con nuove attrattive attività terziarie in stretto contatto con la Stazione FFS e il centro città

Quartiere residenziale



In questo caso *l'interesse pubblico invocato* è **la conservazione della residenza** di qualità, un quartiere densamente popolato, di 5000 ab. alle porte della città, ottimamente servito dai TP e da collegamenti pedonali

■ Il confronto tra le due alternative non è mai stato avviato, né nel CC né con la popolazione.

- le Autorità hanno mostrato di voler solo l'indirizzo MP-CA
- e non essere disposte a modificarlo minimamente (per es. la richiesta popolare di stralciare la strada dal MP-CA non è stata accettata)

■ Il PAL2 tace il reale stato delle cose e nasconde alla Confederazione la forte conflittualità popolare che si è manifestata

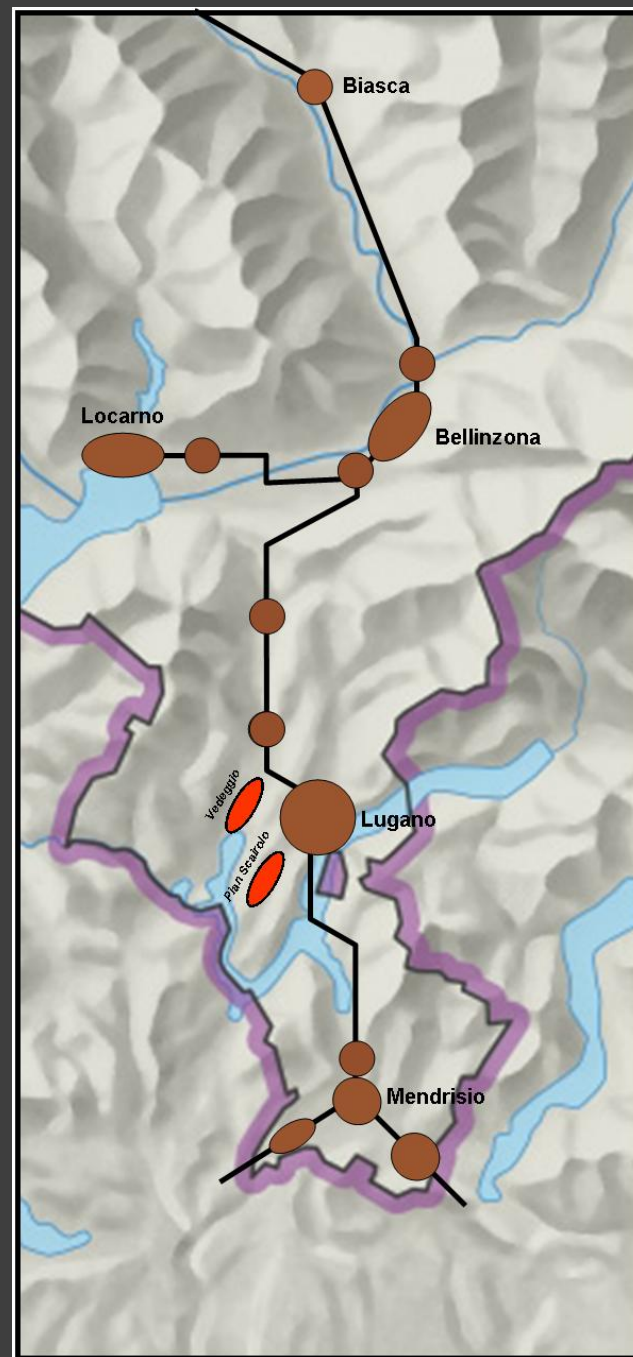
4.3 Le misure a sostegno dello sviluppo

- Analisi delle misure del PAL2
- Nostre proposte

Il sistema TILO

La struttura portante dello sviluppo cantonale

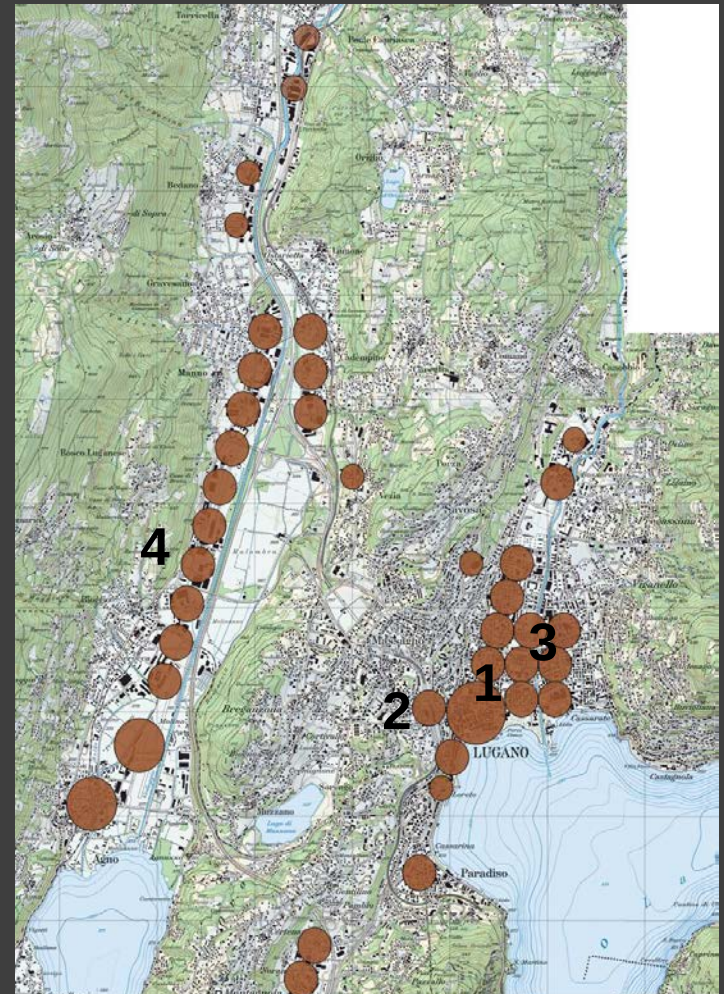
- Le principali aree produttive e di servizi del Cantone sono raccordate alla rete TILO
- **Salvo** il Piano del Vedeggio e il Pian Scairolo



Localizzazione delle principali aree di attività e servizi dell'agglomerato

1. Lugano centro nord
2. Stazione FFS
3. Molino nuovo – Viganello (USI-SUPSI – Ospedale)
4. Piano del Vedeggio (Agno, Aeroporto, Bioggio, Manno)

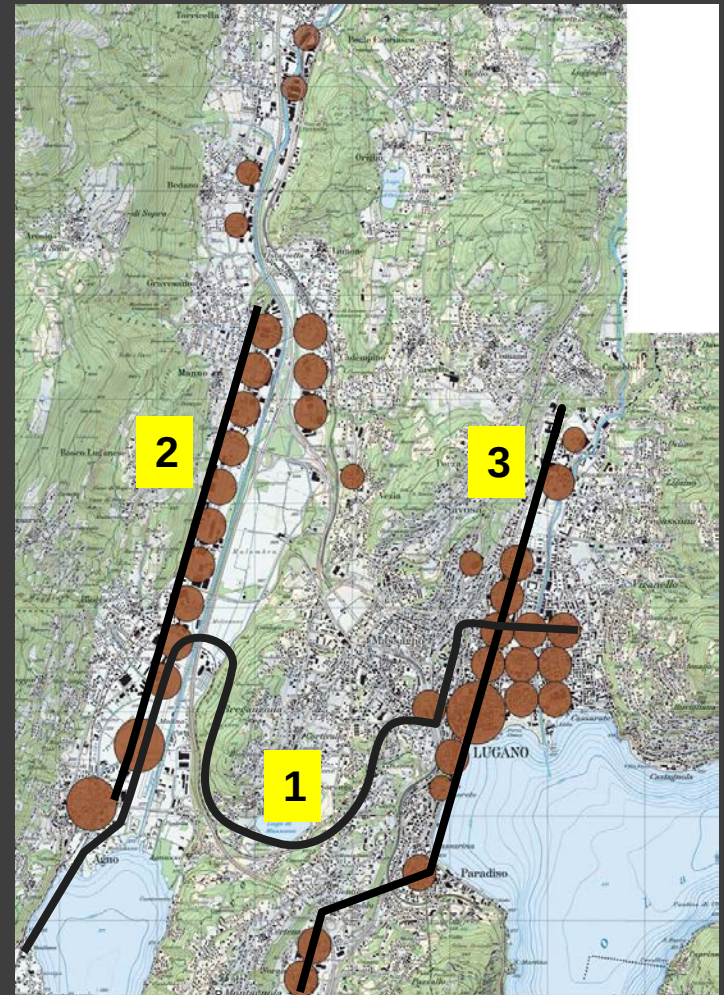
La struttura bipolare dell'agglomerato appare in tutta evidenza



Le nostre proposte prioritarie

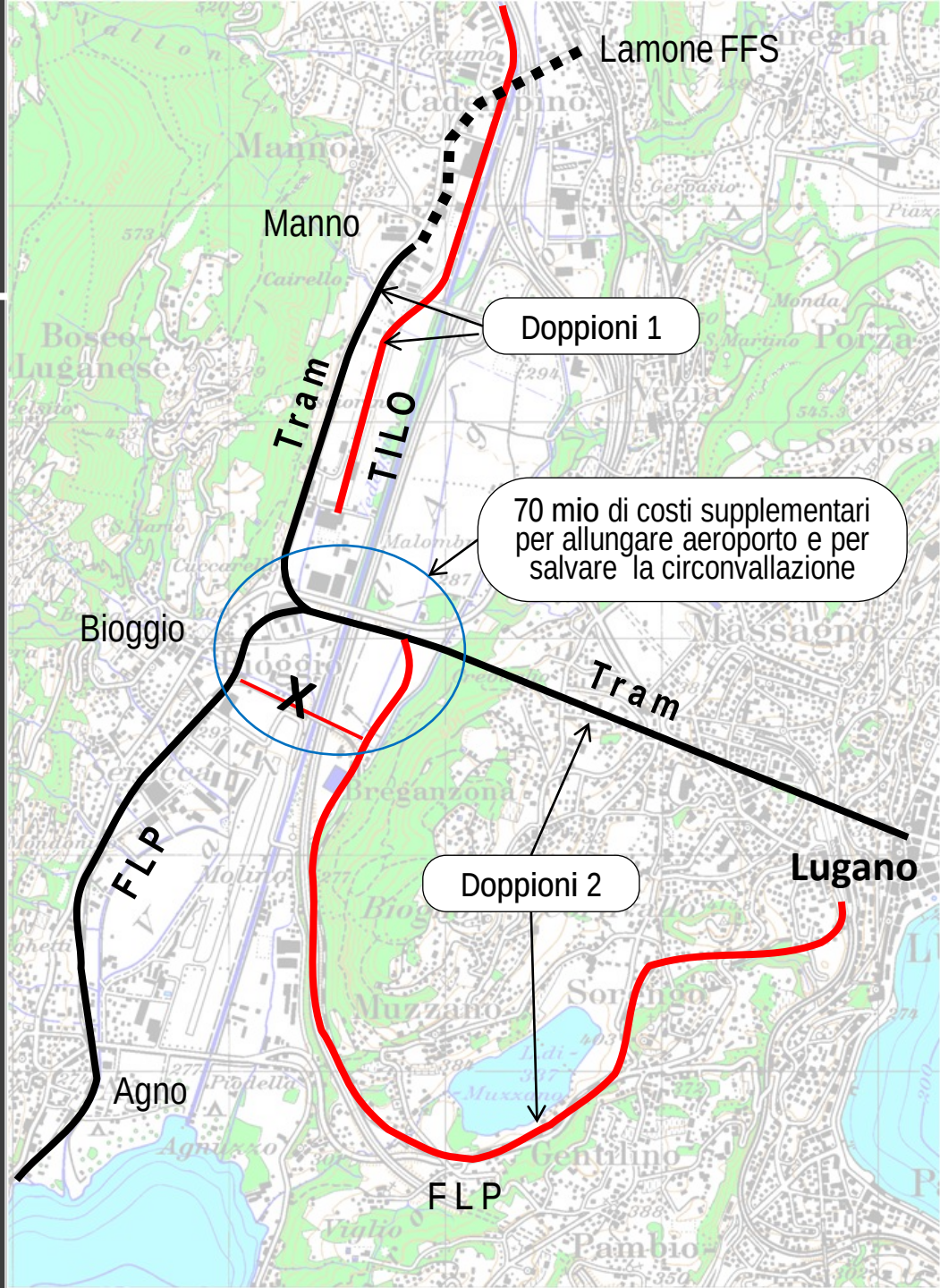
Sviluppare il sistema Tram/Treno nei poli

1. Linea FLP prolungata dalla Stazione FFS di Lugano a Viganello
2. Nuovo asse Tram o TILO nel Piano del Vedeggio, da Agno a Lamone/Taverne
3. Nuovo asse Tram a Lugano, da Cornaredo al Pian Scairolo



Tram Bioggio – Lugano centro

- La proposta avanzata dal PAL2 di realizzare una linea tram da Bioggio/Manno a Lugano **non è convincente**
- Ha un **basso rapporto costi/benefici**
- È troppo cara**, (271 mio Fr.) e non permette di realizzare in prima fase altre soluzioni più vantaggiose
- Contiene doppioni costosi e spese supplementari eccessive**



Tram Bioggio – Lugano centro

- **Importanti premesse non sono più valide**, ma continuano a condizionare il progetto, aumentandone i costi e le difficoltà. Sono:
 - l'ingrandimento dell'aeroporto
 - la strada espresso Manno – Ponte Tresa
- Queste condizioni **rincarano di almeno 60-70 mio Fr.** il costo del Tram verso Lugano-centro e lo rendono troppo caro.
- Nel comparto di Manno Tram e TILO costituiscono un **costoso doppione**, per gli investimenti e per l'esercizio
- Anche nel comparto Bioggio-Lugano sono presenti **costosi doppioni**. Mantenere in funzione anche la linea FLP di collina è promessa economicamente non sostenibile, non credibile
- **Il progetto secondo noi va rivisto**, nella sostanza e nelle priorità
 - semplificando il tracciato e la funzione
 - spostando la sua realizzazione a dopo che lo sviluppo nel Vedeggio sia consolidato

Navetta Piano del Vedeggio – Lugano centro

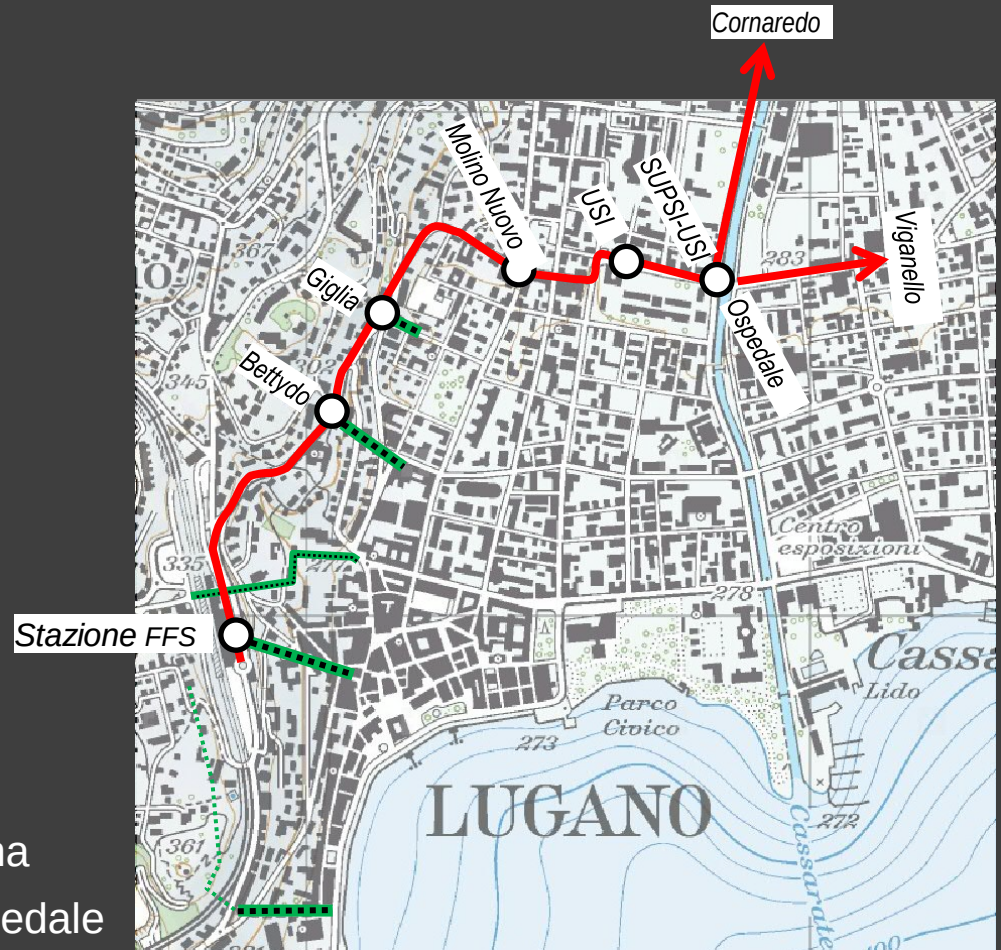
- La nostra opinione è che l'opera, riadattata, **sia da realizzare in seconda fase**,
 - per rafforzare le loro relazioni dirette
- **In prima fase invece** vale la pena di riconfermare, senza titubanze, la linea FLP della collina e prolungarla dalla Stazione FFS in città
 - come esporremo nei fogli seguenti
- **E prima della navetta** realizzare la linea tram a Lugano e la linea tram/Treno nel Vedeggio

Confermare senza titubanze la linea FLP di collina. Prolungarla in città

- La FLP con frequenza 15' e attestamento alla stazione FFS deve essere confermata perché svolge un ottimo servizio senza richiedere nuovi investimenti
- La linea può vantaggiosamente essere prolungata fino a Viganello seguendo il percorso di Via San Gottardo, Via Zurigo e via Madonnetta (vedi schema seguente)
 - Nuovo tratto di 1,5 - 2 km a doppio binario su strade a tre o quattro corsie, dove il mezzo ferroviario può essere reso compatibile con la circolazione stradale
 - Nuova fermata alla stazione FFS, sotto i piazzale, ravvicinata ai binari FFS rispetto alla posizione attuale
 - Liberazione dell'area della esistente stazione FLP
- Da Viganello la linea potrebbe essere prolungata fino a Cornaredo
- Progetto da studiare .

Prolungare la FLP in città

- Prolungamento FLP:
 - sotto il piazzale FFS
 - doppio binario via San Gottardo, via Zurigo, via Madonnetta
 - fino a Viganello, e/o a Cornaredo
- Scale mobili:
 - Stazione / Bertaccio / S. Anna BSI
 - Bettydo / Piazza Ferruccio Pelli
 - Scalinata Giglia
- Funicolari
 - ripristino funicolare degli angeli
 - mantenimento funicolare Cioccaro
 - ev. nuova funicolare Stazione/S. Anna
 - nuova funicolare per collegare l'Ospedale di Via Tesserete con Via Trevano



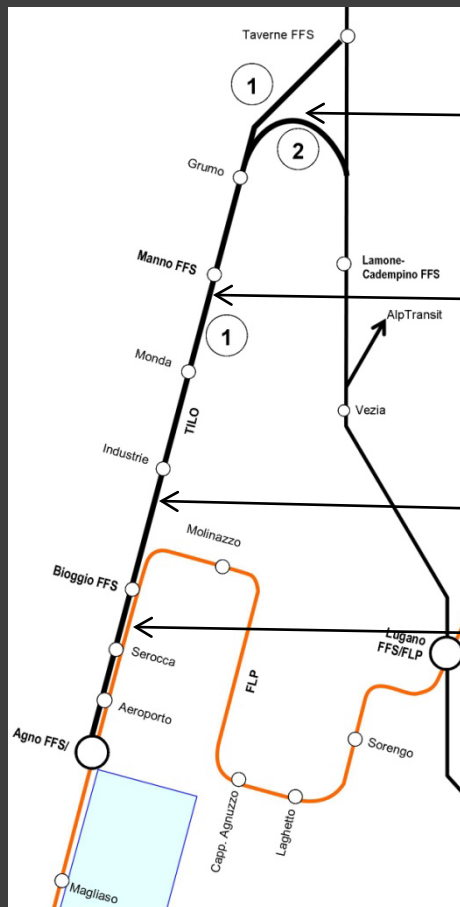
Una nuova linea ferroviaria nel Piano del Vedeggio

- Una nuova linea da Agno a Lamone/Taverne
 - costituisce l'asse strutturante del Polo del Vedeggio
 - è complementare alla linea FLP esistente (da mantenere)
- Può essere realizzata con due varianti
 - linea tram da Agno a Lamone FFS
 - scartamento metrico
 - collegamento di tipo regionale
 - cadenza 30'
 - coincidenze con TILO Lugano-Bellinzona
 - linea TILO da Agno a Lugano (via Lamone)
 - scartamento normale, tra Agno e Molinazzo doppio binario a tre rotaie
 - usa il raccordo industriale Bioggio-Taverne
 - collegamento di portata cantonale e transfrontaliero
 - realizza stazioni FFS ad Agno, Bioggio, Manno
 - è pensabile un raccordo diretto a un binario tra Grumo e la linea FFS verso Lamone, il che permetterebbe di accelerare i collegamenti e migliorare le coincidenze
 - coincidenze a Lamone per Bellinzona, a Vezia per Locarno; per Lugano Mendrisio diretto
- Progetti da studiare

Nel Piano del Vedeggio

Due possibili alternative

■ Linea ferroviaria TILO



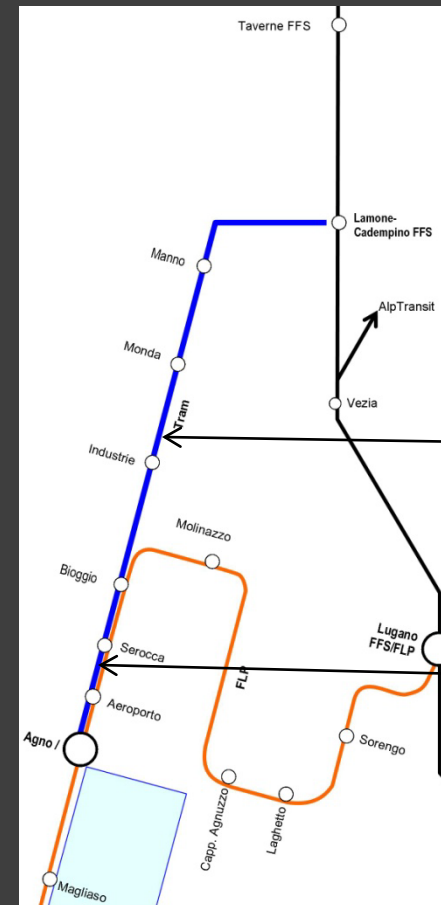
Raccordo diretto,
in seconda fase

Uso del binario
industriale esistente

Nuovo tratto

Doppio binario,
tre rotaie

■ Linea Tram



Nuovo tratto

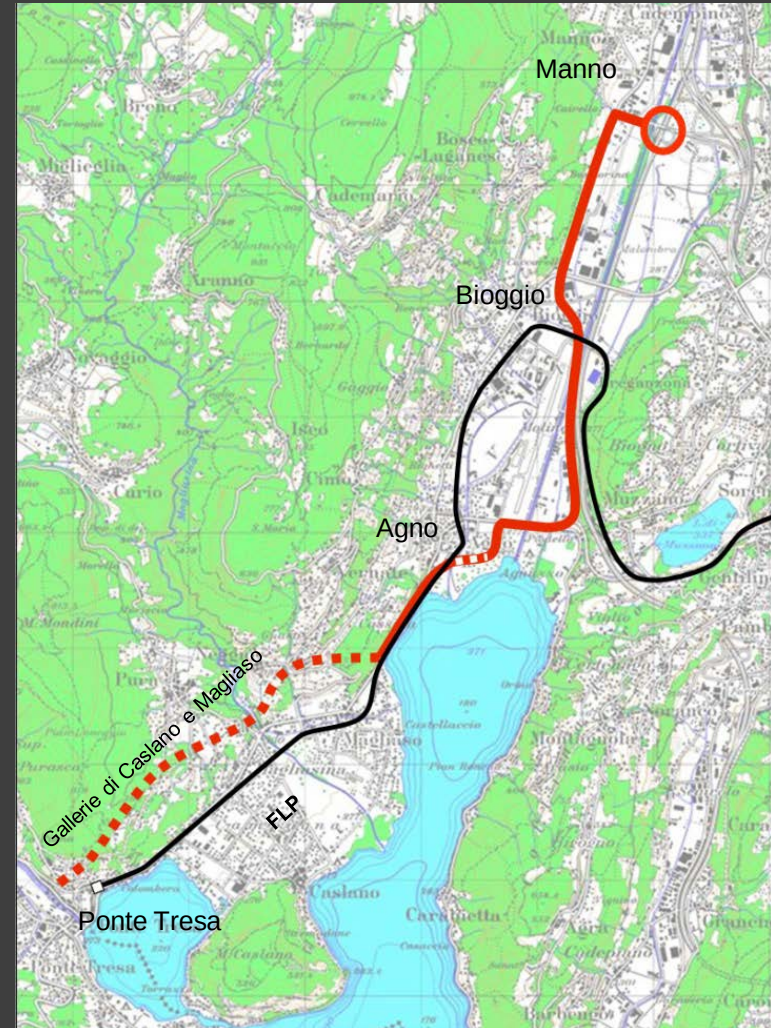
Doppio binario

Linea tram da Cornaredo a Pian Scairolo

- Linea strutturante della città. Sostiene il suo sviluppo longitudinale
- Percorso urbano, su strada di 8 - 10 km
- Priorità alla realizzazione del tratto Cornaredo - Viganello - Lugano Centro
- Costi molto elevati: 300-400 mio Fr., ma forte effetto strutturante e promozionale
- Progetto da studiare e valutare

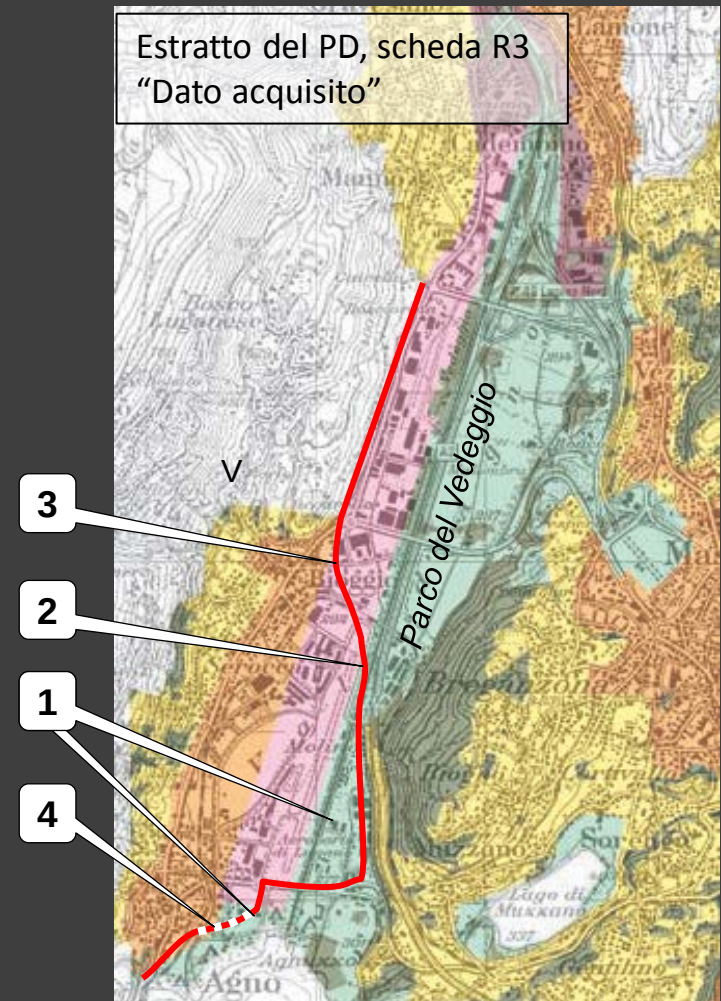
La nuova strada nel Malcantone

- Una strada nuova e continua da Manno A2 a Ponte Tresa è **inopportuna e fuori misura**: annulla gli sforzi che si fanno per i TP
- La proposta **illude i cittadini**
 - perché non c'è speranza di realizzazione
 - ma lascia degradare la strada esistente
- Tratta i cittadini con diverso rispetto:
 - *gallerie* a Magliaso, Caslano e Ponte Tresa (tanto sono utopie che si possono promettere)
 - *percorso a cielo aperto* nel Piano del Vedeggio, con un tracciato fortemente conflittuale con il paesaggio.



La proposta di circonvallazione stradale di Agno e Bioggio è contestata

- Segue la logica di esportare i disagi nel giardino del vicino
 - 1. Si situa in zone che il PD definisce “Parco del Vedeggio”
 - 2. Il doppio attraversamento del Vedeggio è illogico
 - 3. Il ponte sgheambo sul Vedeggio è orribile
 - 4. Il tracciato in zona Cavezzolo condiziona e rincarà notevolmente il progetto di tram.
- Inoltre impedisce di mantenere così com'è la linea di collina della FLP, obbligando a realizzare un raccordo supplementare che costa almeno 10 mio*
- 5. Il tracciato a lago non è accettabile
 - **Agno merita una circonvallazione, ma non così**

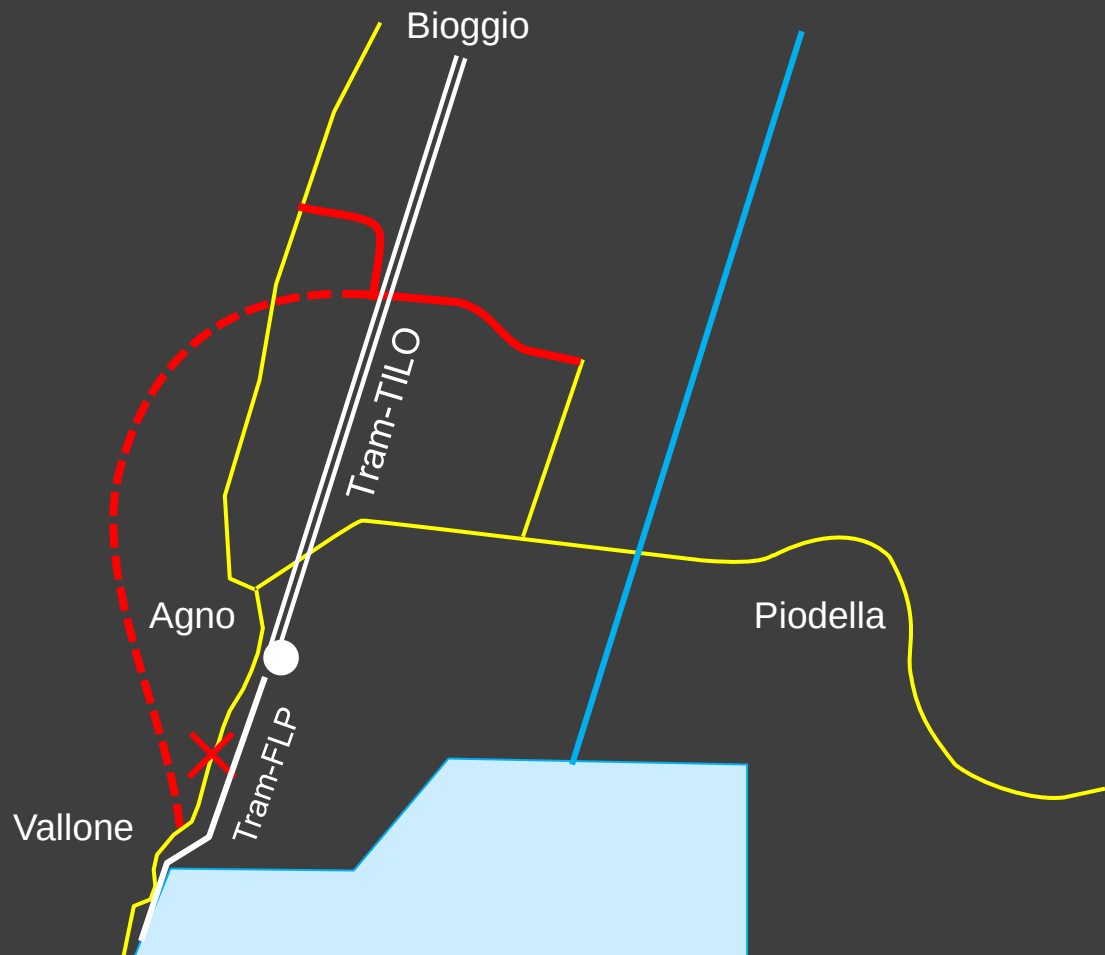


Ad Agno il tracciato della circonvallazione: conflittuale e irrispettoso del territorio

- Il tracciato tra lago e paese tocca una delle aree paesaggistiche più pregiate del Luganese
- L'area è dichiarata parco dal PD
- La proposta di interrare il tracciato a lago è furbesca:
 - non cancella il conflitto pianificatorio e paesaggistico
 - le rampe di accesso al tratto interrato sono a cielo aperto e sono più lunghe della galleria stessa
- Per queste ragioni il tracciato è inaccettabile

La circonvallazione stradale di Agno

- Non circonvallazione a lago ma in galleria
 - galleria di 1,2 km dai Prati maggiori al Vallone
 - raccordata alle strade cantonali di Bioggio e della Piodella
- Progetto da studiare
- Valutare le opportunità, confrontare i benefici e i costi
- In mancanza di apertura al confronto ci sarà opposizione



Lo sviluppo del Pian Scairolo

- La proposta di sviluppo del Pian Scairolo si basa su quattro elementi determinanti:

1. riordino della zona, oggi confusa e inefficiente
2. aumento delle attività commerciali e terziarie (+2500 PL)
3. potenziamento della viabilità
 - aggiunta di un semisvincolo autostradale
 - costruzione di una nuova strada di gronda

Il progetto di servizio tramviario è rinviato a tempi lontani e incerti.

- sembra presentato solo per alibi

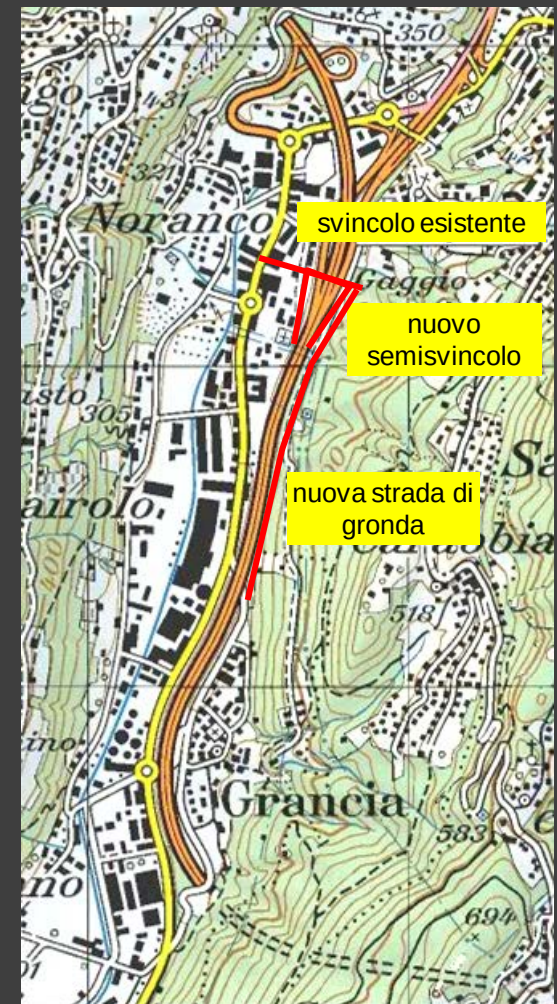
- Questo tipo di sviluppo non è vantaggioso per la regione luganese

- fa concorrenza al centro città
- aumenta la mobilità autoveicolare
- accresce la congestione autostradale
- usa ingenti risorse economiche, a scapito di progetti più utili alla regione

- Sosteniamo la necessità del riordino urbanistico.
Invece lo sviluppo delle attività dovrà essere successivo alla messa in funzione della linea tram.

Il potenziamento della viabilità nel Pian Scairolo

- Siano decisamente **contrari** al potenziamento della viabilità nel Pian Scairolo
- La proposta **intacca la funzionalità dell'autostrada** e ne ipoteca il risanamento
 - aumenta il carico di punta nella galleria del S.Salvatore
 - incrementa le già forti congestioni nel tratto autostradale
- La proposta appoggia, *nemmeno troppo velatamente*, la costruzione di un terzo tubo nelle gallerie autostradali tra Lugano e Mendrisio. Folle!
- Le operazioni stradali prospettate fanno **concorrenza al TILO**
 - annullano gli sforzi per sostenere il TP
 - tolgono risorse al loro sviluppo



Lo snodo di Cornaredo

- Il piano urbanistico NQC, in vigore come PR, prevede:
 - a) la formazione di un quartiere sportivo ed espositivo
 - b) lo sviluppo di massicce edificazioni per attività terziarie e commerciali (+3200 PL)
 - c) l'ampliamento della rete viaria, con
 - la costruzione della Via Stadio
 - 1700 nuovi posteggi
- Sosteniamo l'opportunità e la convenienza dello spostamento a Cornaredo delle attività espositive
- Accettiamo lo sviluppo edilizio per il terziario se realizzato dopo che la zona sia stata servita dalla nuova linea tramviaria
- **Siamo contrari alla realizzazione di Via Stadio**, perché
 - taglia in due l'area per le attrezzature pubbliche del Comune
 - sostituisce, senza vantaggi, il posteggio esistente con una strada di traffico
 - sparpaglia forti quantità di traffico in tutta l'area

Rinviare lo sviluppo dei quartieri periferici

- Non promuovere **in prima fase** l'insediamento di nuove attività economiche in periferia
 - **NO** ai 3200 nuovi addetti a Cornaredo
 - **NO** ai 2500 nuovi addetti nel Pian Scaiolo
- Nel prossimo periodo (ca 15-20 anni) limitarsi a **riordinare le attività esistenti**
 - a Cornaredo installare solo le attività fieristiche e sportive
 - nel Pian Scaiolo fermare lo sviluppo di centri di vendita, procedere al riordino territoriale del comparto
- Nel Pian Scaiolo **rinunciare a potenziare la viabilità** (niente semisvincolo aggiuntivo, niente strada di gronda)

I posteggi di interscambio

- Il concetto ha lati negativi

- per sgravare le strade del centro città i P&R attirano traffico veicolare fino ai margini della città
- ingorgano i quartieri in cui si situano
- sovraccaricano gli assi stradali di accesso, autostrada e strade cantonali
- concorrenzano gli spostamenti con i TP.

- Il concetto deve essere riveduto

- l'interscambio deve avvenire il più vicino possibile all'origine del viaggio
- basati sull'offerta ordinaria dei TP
- piuttosto che mega posteggi, realizzare impianti di piccola/media capacità distribuiti alle fermate dei TP
- i costi di posteggio devono essere messi a carico degli utenti, con tariffe che favoriscono i P&R posti più in periferia
- l'operazione deve essere accompagnata dalla riduzione dei posteggi nel centro, non solo per i pendolari.

Questi P&R devono essere riesaminati

- I P&R di Molinazzo (1200 P) è contestato
 - non allevia , anzi accresce, il carico stradale regionale e autostradale
 - aumenta la concentrazione di traffico nel Vedeggio
 - è molto costoso 32 mio (1° fase) + 40 mio (2° fase)
- Il P&R di Vezia (650 P) è troppo grande
 - crea disagi a una zona densamente edificata e già dotata di un gran numero di posteggi privati
 - sovraccarica la rete stradale
- Il P&R di Fornaci non deve essere ingrandito fino a 2600P. Sarebbe fuori misura, aumenterebbe il carico autostradale e concorrenzierebbe il TP.

I P&R di Cornaredo

- I P&R di Cornaredo ormai sono cosa fatta
 - Il P&R pubblico avrà una capacità di 1200P, quello privato (Mantegazza) ne ha ca 500, in totale 1700P.
 - I volumi di traffico prodotti dai P&R di Cornaredo occuperanno una fetta importante della capacità della galleria, non alleggeriranno il carico autostradale e attireranno movimenti autoveicolari sottraendoli ai TP
 - I P&R accentueranno la concorrenza del quartiere di Cornaredo con il centro città.
 - I P&R di Cornaredo sono soprattutto funzionali agli affari immobiliari dei promotori.

Funicolari e scale mobili per la città

- Sviluppare un sistema di **funicolari e scale mobili** per servire parti importanti della città (*vedi schemi seguenti*)
 - Scale mobili dalla Stazione FFS a Bertaccio e a Sant'Anna
 - Funicolare Stazione – Sant'Anna
 - Ripristino della funicolare degli Angeli e percorso pedonale da Tassino alla Stazione
 - Scale mobili da Bettydo a Piazza Ferruccio Pelli
 - Funicolare (o teleferica) dall'Ospedale Regionale a via Trevano
 - Funicolare o lift da Cornaredo P&R al centro scolastico di Trevano
- Consentire il trasporto di biciclette sui sistemi di risalita meccanica

Sviluppare congruenti sistemi di trasporto

- Adattare la rete dei trasporti regionali e urbani su gomma alla nuova offerta di trasporto su rotaia
 - Attestamenti delle linee regionali nelle fermate TILO
 - Nodo del TP urbano alla stazione FFS di Lugano
 - Estensione delle linee urbane in periferia
- Rivedere il concetto di esercizio e di sviluppo dei P&R
 - L'interscambio deve avvenire il più vicino possibile all'origine del viaggio
 - Evitare di caricare gli assi autostradali e regionali
 - Piuttosto che mega posteggi, impianti di piccola/media capacità distribuiti
 - I costi di posteggio devono essere messi a carico degli utenti, con tariffe che favoriscono i P&R posti più in periferia

Promuovere la viabilità ciclabile

- Attuare **prioritariamente reti ciclabili comunali** per gli spostamenti primari quotidiani, a maglia stretta, comode e sicure
- Consentire il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici (treni, tram, autopostali, funicolari, scale mobili, ...)
- Creare adeguati e comodi posteggi per biciclette e sostenere il bike sharing
- Sviluppare la rete dei percorsi ciclabili regionali
- Istituire una autorità comprensoriale responsabile della cura e dello sviluppo della mobilità ciclistica

6. Un fondo di sviluppo regionale?

- Organismi regionali quali la CRTL e l'ERS hanno le benemerite funzioni di
 - coordinamento, stimolo e rappresentanza
- La partecipazione finanziaria dei comuni è
 - non solo auspicata
 - ma indispensabile in misura rilevante
- Per gestire il fondo l'organismo deve essere legittimato.
 - Le scelte devono essere prese democraticamente, con trasparenza e con la partecipazione della popolazione (referendum). Siccome si parla di centinaia di mio di Fr. questi requisiti sono essenziali.
- Organismi come la CRTL e l'ERS, che raggruppano tutti i comuni del Luganese, sono per natura portati ad operare sulla base di un largo consenso.
 - Per esperienza, nel campo finanziario essi operano soprattutto con
 - criteri distributivi (un po' a ciascuno)
 - impegni compressi verso il basso (basse aliquote)
 - pacchetti globali, fissi sul lungo periodo
 - Per gremi di questo genere stabilire chiare priorità e operare scelte selettive è operazione ardua, di cui non ci sono molti esempi positivi.
 - Non si può accettare che CRTL o ERS operino scelte di investimenti regionali semplicemente sulla base di deleghe.
- Per queste ragioni ribadiamo la nostra opposizione all'istituzione di un fondo regionale

Meglio fondi comprensoriali

- Per finanziare le infrastrutture regionali piuttosto che un fondo unico regionale sarebbe più opportuno istituire vari fondi finalizzati ognuno a sostenere uno sviluppo comprensoriale,
 - per es. il fondo per lo sviluppo del polo del Vedeggio,
 - ecc.
- In questo modo si otterrebbe:
 - una chiara concordanza di intenti tra i membri del Fondo
 - il rafforzamento della volontà operativa dell'organismo
 - l'affinamento della sua capacità negoziale nei confronti del Cantone
 - l'impegno a mantenere stretti contatti con i Comuni e con la popolazione interessati

7. Rimostranze

- I termini di consultazione sono stati troppo stretti e le Autorità si sono rifiutate di prolungarli ragionevolmente
- La documentazione non è stata resa tutta accessibile, dati e studi fondamentali sono stati tenuti nascosti
 - ipotesi alla base delle simulazioni con il modello di traffico
 - studio sul tram a Lugano
- I testi messi in consultazione non sono stati forniti su supporto cartaceo, per cui la lettura dei rapporti ai partecipanti è risultata molto onerosa (almeno 50.- fr per persona)
- Ci siamo dati molta pena per formulare osservazioni e proposte alla prima consultazione nell'estate 2011.
Ma non abbiamo avuto alcun cenno di riscontro, le formulazioni criticate sono state riproposte tali e quali e, senza dare spiegazioni, nessuna proposta è stata ritenuta

8. Conclusione

1. Bisogna fermare lo sviluppo centrifugo basato sul TIM (trasporto individuale motorizzato)

- = sviluppo non sostenibile, inefficiente e grande consumo di territorio
- NO allo sviluppo immediato di nuove attività al PScairolo e a Cornaredo
- NO a un programma che nel periodo PAL2 costruisce strade e non TP

2. Sviluppare la regione attorno ai suoi due poli

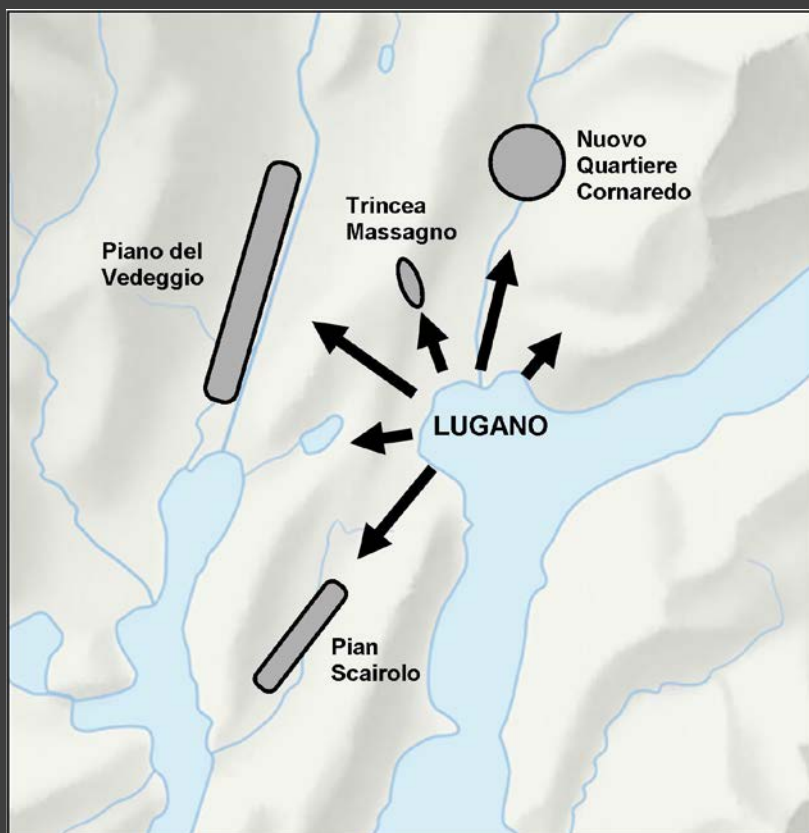
- Rafforzare Lugano e il Vedeggio con sviluppo all'interno
- con relazioni dirette attività / residenze di qualità
- potenziare decisamente l'accessibilità dei poli con il TP

3. Nuove soluzioni e priorità ai TP

- Nella città di Lugano
 - a) Tram FLP fino a Viganello
 - b) Tram Cornaredo - Pian Scairola
- Nel Piano del Vedeggio: allacciamento alla rete FFS con TILO o Tram

Sviluppo del agglomerato luganese

Non così



Ma così

