

RACCOMANDATA

Casella postale 409, 6908 Massagno

Divisione delle costruzioni,  
via Franco Zorzi 13,  
6501 Bellinzona.

Lugano, 15 settembre 2017

**Rete tram-treno del Luganese – tappa prioritaria –  
Domanda di rilascio della concessione d’infrastruttura  
ferroviaria**

Pubblicazione dell’incarto dal 17 agosto al 15 settembre 2017

---

Lodevoli Autorità,

conformemente all’avviso del 11 agosto 2017 inoltriamo le osservazioni sulla domanda di concessione dell’infrastruttura ferroviaria denominata “rete Tram-Treno del Luganese”.

È la terza volta che i cittadini possono esprimersi sul tema.

La prima volta è stata nell’ambito del PD, scheda M3 (2007), ma si è trattato della presentazione di un semplice concetto, senza alcuna valutazione di opportunità, dunque di una fase preliminare.

La seconda volta è stata nell’ambito del PAL2 (2012), e questa volta l’idea è stata accompagnata da una approfondita valutazione del suo effetto sulla mobilità luganese e sull’ambiente, valutazione che è risultata fortemente negativa, come diremo meglio in seguito.

Ora si compie un passo determinante che consiste nella domanda di concessione dell’infrastruttura.

Lo sviluppo del progetto è stato seguito dalle associazioni di Cittadini per il territorio del Luganese con attenzione e con sincera disponibilità a ricercare soluzioni migliori. Ricordiamo che le associazioni hanno redatto diverse prese di posizione e in particolare hanno dato alle stampe un corposo e documentato fascicolo di 160 pagine in cui criticano la soluzione tram-treno e avanzano soluzioni alternative. Spiace constatare che non sono stati ascoltati.

La domanda di concessione presentata dalle Ferrovie Luganesi SA (FLP) sostiene che sussiste un interesse pubblico alla costruzione e all'esercizio dell'infrastruttura e che non si oppongono interessi pubblici essenziali, in particolare in materia di pianificazione del territorio, protezione dell'ambiente, protezione della natura del paesaggio.

Noi pensiamo invece che, allo stato dei progetti presentati, l'interesse pubblico dell'opera non è dimostrato, le soluzioni sono insoddisfacenti e lacunose e il progetto non rispetta i fondamentali principi di Legge che regolano l'uso del territorio, quali la gestione parsimoniosa del suolo, l'organizzazione razionale e il suo sviluppo armonioso.

Esprimiamo dunque la nostra opposizione a questa domanda di concessione.

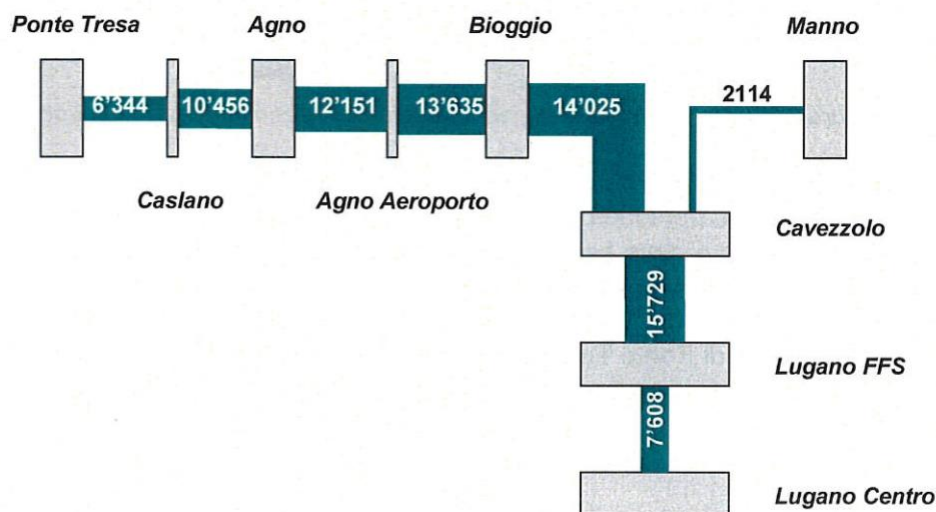
## **1 La pianificazione del tracciato.**

### Nodo alla stazione o nodo in città? Tram o treno?

Le due questioni sono cruciali per la pianificazione di una nuova rete dei trasporti pubblici su rotaia nell'agglomerato luganese. La linea FLP attuale si attesta alla stazione FFS di Lugano. Il Piano dei trasporti del Luganese (PTL), redatto dal professor Caposio nel 1993 e approvato successivamente dalla CRTL, dal CdS e dal Gran Consiglio, manteneva l'attestamento alla stazione FFS di Lugano e proponeva il prolungamento della linea su sedime autonomo fino a Cornaredo. Il progetto ora oggetto di domanda di concessione, concepito 15 anni fa, sposta invece l'attestamento nel Centro città, sul piazzale ex-scuole, con un esercizio misto tranviario e ferroviario. Il nuovo concetto ha raccolto molte critiche; per esempio i Cittadini per il territorio, RailValley e il consigliere comunale Giordano

Macchi propongono soluzioni che servono l'agglomerato luganese a partire dalla stazione FFS di Lugano. I Cittadini per il territorio propongono di servire l'area insediativa del piano del Vedeggio introducendovi una nuova linea FFS, con servizio regionale TILO.

Alle critiche e alle proposte alternative le Autorità non hanno dato risposte. L'argomentazione alla base della scelta delle Autorità, era che gli utenti della FLP fossero diretti per l'80% in centro città, mentre la loro relazione con la stazione FFS e con i treni fosse minima. Ora i recenti studi (Rapp Trans AG, 2014) hanno invece mostrato che la relazione dei futuri utenti con la stazione di Lugano e con i treni sarà superiore al 50%. Dunque un cambiamento sostanziale delle premesse, cambiamento che conferma il ruolo preminente della stazione FFS nel contesto della mobilità dell'agglomerato luganese. A nostro parere i nuovi dati avrebbero dovuto consigliare la verifica del concetto della linea.



*Carico giornaliero medio, scenario pianificato.*  
Rapp Trans AG, 2014

### Una progettazione acritica.

La progettazione è iniziata con una scheda del PD (adottata nel 2007) che fissava il tracciato ad H delle linee del futuro tram luganese. In quella procedura la proposta aveva suscitato poco dibattito, perché si trattava di un semplice concetto non sostenuto da approfondite argomentazioni e da previsioni di carico. Non c'è stata larga adesione dei cittadini, anzi si sono manifestate varie critiche .

La vera argomentazione sulla proposta è stata data nell'ambito del PAL2 (2011). Sono state fornite informazioni sul progetto e sulla sua futura utilità. Il progetto di nuova linea ferroviaria, inserito nel contesto della mobilità dell'agglomerato luganese, ha potuto essere valutato con rigore grazie agli esaurienti studi con il modello di traffico. Il giudizio che si potuto trarre da tali argomentazioni è stato traumatico (cfr PAL2, rapporto finale 2012).

- La nuova linea, attestata in Centro città, nel 2025 attirerebbe solo 700 passeggeri in più di quelli che le previsioni danno per l'esercizio sulla vecchia linea, attestata alla stazione FFS.
- La simulazione della mobilità dell'agglomerato, a fronte di impegni finanziari colossali (700 milioni di franchi nei seguenti 15 anni) mostra benefici inconsistenti o addirittura negativi:
  - le congestioni stradali sarebbero aumentate e ulteriormente diffuse,
  - il rapporto d'uso dei trasporti pubblici, tradizionalmente molto basso (10%) non sarebbe migliorato,
  - l'inquinamento atmosferico non sarebbe attenuato,
  - la dispersione degli insediamenti in luoghi inadatti non verrebbe frenata.

Il rapporto finale del PAL2 mette in evidenza la debolezza della proposta Tram-Treno (elemento cardinale della pianificazione) e l'inefficacia della strategia proposta. Molti cittadini e vari gruppi politici hanno criticato la scelta delle Autorità di realizzare prioritariamente la galleria Vedeggio-Centro Città, poiché sostengono che il Piano del Vedeggio è già collegato con la stazione FFS e con la città, mentre invece manca del tutto il raccordo con Cornaredo e il Piano del Cassarate.

I crediti per il PAL2, compresi quelli per il progetto Tram-Treno, sono stati largamente criticati, 13 comuni non li hanno approvati e a Lugano i cittadini hanno chiesto il referendum (procedura ancora ferma davanti al tribunale amministrativo).

Nonostante premesse e ipotesi così fragili e discutibili, è stato elaborato il progetto definitivo ora sottoposto all'UFT per la domanda di concessione della linea. Le osservazioni critiche dei cittadini non sono state considerate. Riteniamo che la procedura di partecipazione della popolazione, stabilita dalla LPT, sia stata stata svuotata di senso.

## Le premesse sono cambiate, ma il progetto no.

Il progetto Tram-Treno si rivolge prioritariamente al traffico interno all'agglomerato. Invece il maggior problema del sistema dei trasporti pubblici luganesi è quello della distribuzione nell'agglomerato dei passeggeri dei treni TILO, IC e Alptransit. Quei passeggeri possono raggiungere facilmente solo il centro di Lugano, mentre le altre destinazioni, come il Piano del Vedeggio e il Piano del Cassarate, sono servite in modo insufficiente. La mancanza di servizi di distribuzione efficaci è la causa della bassa utilizzazione della linea ferroviaria a sud di Lugano (ricordiamo che il rapporto d'uso modale per la ferrovia, al ponte diga di Melide è del 11%, mentre al Monte Ceneri è del 15%<sup>1</sup>). Il progetto Tram-Treno non corregge questo stato di cose.

Il ripensamento dell'ipotesi di traffico, avvenuta nel 2014, costituisce un passo avanti, ora finalmente si ammette che la destinazione principale dei futuri utenti della linea sarà la stazione FFS e non il Centro città. Pensiamo che se queste cifre fossero state note 10 anni prima, si sarebbero studiate anche altre soluzioni di tracciato.

I punti che suscitano perplessità restano, come già all'inizio:

- il tronco di collegamento Bioggio-Manno,
- il collegamento tra la stazione FFS e la stazione sotterranea della FLP,
- la stazione sotterranea,
- la stazione di Lugano Centro.

Di essi diremo nel seguito.

## Lo sviluppo futuro è compatibile con il progetto?

Il collegamento diretto in galleria, da Bioggio a Lugano Centro, costituisce solo una tappa del progetto Tram-Treno luganese. Senza l'ampliamento della rete almeno fino a Cornaredo il progetto è monco, ingiustificato e privo di interesse pubblico. Il solo, semplice spostamento dell'attestamento (dalla stazione FFS a Lugano Centro) non costituisce infatti un motivo sufficientemente valido né presenta un rapporto costi-benefici accettabile.

---

<sup>1</sup> Dati PAL3, traffico LU-VE anno 2013

Per valutare l'interesse pubblico all'opera il progetto deve dunque essere valutato nella sua interezza (considerando cioè le tappe successive), ma per svolgere questo compito mancano gli elementi determinanti, in primo luogo il relativo studio di fattibilità e di opportunità.

Alla luce di quanto appare nel progetto definitivo della prima tappa, possiamo far notare che nel caso di ampliamento della rete, subentrano vari nuovi punti critici, quali per esempio il forte aumento dei passeggeri sulle scale mobili e negli atrî sotterranei. Già nella prima tappa le scale mobili avranno un elevato carico (circa 8000 passeggeri al giorno), che per dare un'idea corrisponde all'attuale carico giornaliero della funicolare. L'ampliamento della rete ne accrescerà sensibilmente il carico fino a un più che probabile raddoppio. Con un carico di 15'000-16'000 persone al giorno si porranno problemi difficilmente compatibili con il progetto attuale. Oltre alle scale, agli ascensori saranno soprattutto gli spazi d'accesso e di distribuzione ad entrare in crisi, verosimilmente si manifesteranno intasamenti e problemi di sicurezza. Anche per la stazione sotterranea valgono le stesse preoccupazioni: congestione degli spazi, conflitti dei movimenti pedonali in arrivo e in partenza, sicurezza in un luogo chiuso, molto affollato.

## **2 L'impatto urbanistico del progetto.**

Il progetto Tram-Treno ha un forte impatto sul territorio. Esso apre prospettive di sviluppo ma può anche inibire l'uso razionale del suolo e il disegno armonico e di qualità dei comparti urbani su cui incide.

Abbiamo rilevato che in quattro aree l'impatto del tracciato è negativo, per rapporto ai luoghi e alle loro potenzialità. Si tratta dei comparti di:

- Cavezzolo di Bioggio
- Il tratto Cavezzolo - Manno
- Sant'Anna a Lugano
- Lugano Centro.

## Cavezzolo di Bioggio.

Abbiamo espresso insoddisfazione per i progetti combinati della strada e del Tram-Treno che ambedue si inseriscono malamente nel comparto di Cavezzolo, luogo strategico per lo sviluppo densificato del Piano del Vedeggio. Nella consultazione sul nuovo tracciato stradale Bioggio-Agno abbiamo scritto:

*“Il comparto di Cavezzolo rappresenta il cuore dell’insediamento del Vedeggio e perciò deve essere pianificato con ogni cura. La realizzazione della galleria tranviaria lo porrà alle porte di Lugano, accrescendo di colpo il suo potenziale sviluppo. La progettazione stradale e tranviaria non asseconda però le aspettative, spezzetta il territorio, genera ostacoli e barriere e non determina i presupposti necessari per edificare un comprensorio denso con caratteristiche urbane di tipo centrale, dedicato al terziario e alla residenza. Dobbiamo purtroppo chiedere che in questo quartiere la pianificazione delle infrastrutture di traffico (strada e ferrovia) venga rivista di bel nuovo e sviluppata in contemporanea con la pianificazione degli insediamenti e degli spazi pubblici. Anche se rispetto alle prime versioni sono stati fatti passi positivi, la progettazione presentata resta insoddisfacente. A nostro parere, in questo caso specifico, sarebbe consigliabile avviare un concorso urbanistico pubblico per individuare le soluzioni favorevoli, urbanistiche e infrastrutturali.”*

Non possiamo che ribadire l’insoddisfazione e l’opposizione a una soluzione che invece di favorire, rende difficile lo sviluppo del Piano del Vedeggio. Non vediamo per esempio la necessità di tagliare di sbieco il terreno. Come sostiene anche RailValley, se si mantenesse il tracciato e l’attraversamento del fiume e dell’autostrada nella posizione attuale, le cose si semplificherebbero alquanto.

## Il collegamento tranviario Bioggio-Manno

Il collegamento tranviario da Cavezzolo a Manno è lungo 2 km e costa 100 milioni di franchi. Si prevede che trasporterà 2114 passeggeri al giorno, una cifra molto bassa. La soluzione prescelta, affiancata la strada cantonale, è molto costosa e complica gli accessi veicolari della zona industriale. Non sappiamo perché non si sia usato il tracciato del raccordo ferroviario industriale che avrebbe permesso di prolungare la linea tram fino a Taverne.

## L’uscita della galleria nella zona di Sant’Anna.

Il comparto di Sant’Anna riveste una grande importanza nel disegno della città. Per questo comparto la città di Lugano ha elaborato una bozza di variante del PR

che ha messo in consultazione alla fine dell'estate 2015. Le proposte della città intendevano modificare il progetto del Tram-Treno, in particolare introducendovi una fermata supplementare.

Le nostre associazioni hanno preso parte alla consultazione con un documento che chiedeva:

- lo spostamento del tracciato all'interno della corte ex-BSI,
- la formazione di una fermata nella corte ex-BSI,
- la costruzione di una funicolare (o in alternativa un percorso di scale mobili) dalla stazione FFS a Sant'Anna.

Riteniamo che questa soluzione sia la sola urbanisticamente e funzionalmente significativa. La fermata a Sant'Anna è più che giustificata visti i sovraccarichi che si possono prefigurare nella stazione sotterranea e nella fermata di Lugano Centro. Ma potrebbe anche essere che la fermata di Sant'Anna diventi sostitutiva di quella sotterranea, eliminando così le criticità della sicurezza che il sovraffollamento può determinare in una stazione sotterranea. Questa soluzione, a nostro parere, sarebbe auspicabile.

I progetti presentati per questo comparto sono del tutto insoddisfacenti e inadeguati. Non è interesse della Città, dell'agglomerato e dei cittadini ratificare l'assetto proposto. Finché non sarà conclusa, con tutte le procedure, nessuna decisione vincolante dovrebbe essere presa dalle autorità federali.

### La fermata di Lugano Centro.

L'inserimento di una fermata nel centro della città risulta urbanisticamente delicata perché solleva il conflitto tra l'ampio spazio richiesto alle fermate dei trasporti pubblici e il prezioso spazio pubblico da dedicare a piazza urbana. Nello stadio attuale del progetto la questione non è risolta, anzi non è nemmeno stata affrontata. Si sa che una parte della popolazione è critica, se non contraria, all'inserimento di una linea del tram in superficie. Quindi, se non si vuole mettere i cittadini davanti al fatto compiuto, prima deve essere studiata la sistemazione urbanistica, poi si dovrà consultare la popolazione e infine adottare una variante del Piano Regolatore. Solo al termine del processo si potrà concedere alla FLP il diritto di gestire una linea ferroviaria che arriva in centro città.

Il progetto di Tram-Treno sconvolge il centro città senza il consenso dei cittadini.



### 3 Conclusioni.

Il progetto del Tram-Treno presenta aspetti insoddisfacenti e solleva preoccupanti dubbi sulla sua capacità di funzionare correttamente, in modo sicuro.

Le premesse rispetto alla progettazione precedente sono cambiate, ora si ammette che la maggioranza degli utenti ha come meta la stazione FFS di Lugano. Questa novità, da una parte rafforza le perplessità relative alla scelta di portare il terminale in centro città, e dall'altra evidenzia le lacune di analisi e di verifica del progetto. Infatti le nuove cifre dimostrano che la fermata sotterranea e le scale mobili saranno sollecitati molto di più di quanto il precedente progetto prevedeva. Il numero dei passeggeri che interscambieranno nella stazione sotterranea, già nella prima tappa, sarà molto elevato (8000 persone/giorno) e presumibilmente raddoppierà quando la linea verrà prolungata fino a Cornaredo. Sono cifre molto rilevanti che metteranno a dura prova le infrastrutture progettate e la gestione della sicurezza. Nello stadio finale potranno essere oltre 15'000 i passeggeri che ogni giorno saliranno o scenderanno dal Tram-Treno nella fermata sotterranea, un carico addirittura superiore al numero dei saliti e scesi che si è misurato nel 2011 per l'intera stazione FFS di Lugano (4 binari). Con queste ipotesi, a nostro parere, il progetto presentato non è sostenibile e deve essere ristudiato. In particolare la fermata di Sant'Anna (in aggiunta o in sostituzione della fermata sotterranea) diventa indispensabile, ma essa non può essere inserita in modo corretto sul tracciato oggi prescelto. L'assetto dell'intero comparto deve dunque essere rivisto, cercando il consenso della popolazione.

Soltanto il prolungamento della linea verso il fiume Cassarate e il suo attestamento a Cornaredo, può giustificare la realizzazione della prima tappa del Tram-Treno. Soltanto così si può confutare l'obiezione, sostenuta da molti, che la priorità non deve essere data alla galleria ma al tronco fino a Cornaredo. Il totale finanziamento della galleria da parte della Confederazione permette ora di spostare l'impegno finanziario del Cantone e dei Comuni verso il proseguimento della linea e dare così risposta positiva alle aspettative di molti cittadini e di vari gruppi politici.

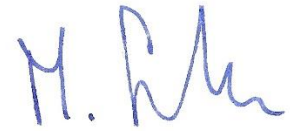
La progettazione deve essere verificata dal punto di vista funzionale e completata con il ridisegno dell'assetto urbanistico del comparto che va da Sant'Anna a Lugano-Centro. Il progetto dovrà poi essere consolidato con le procedure pianificatorie che assicurano la partecipazione dei cittadini e la condivisione delle scelte. Analoga richiesta viene rivolta per il comparto di Cavezzolo di Bioggio, dove il progetto Tram-Treno sommato a quello della circonvallazione stradale, usa il territorio in maniera irrazionale e non parsimoniosa.

Alla luce delle gravi e preoccupanti carenze rilevate nell'incarto, sosteniamo che l'interesse pubblico per la prima tappa non è dato, né sono rispettati i principi fondamentali della pianificazione territoriale. Il progetto deve essere rivisto e completato, integrandovi le considerazioni e i condizionamenti della seconda tappa, il prolungamento fino a Cornaredo con tracciato lungo il fiume Cassarate. Se l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) accettasse la domanda di concessione così come è stata presentata, metterebbe i cittadini davanti al fatto compiuto e ipotecherebbe le scelte successive secondo la nota tattica del salame.

Con osservanza.

**Cittadini per il territorio, Gruppo di Massagno**

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



**Capriasca Ambiente**

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



**Associazione Quartiere Bomborozzo**

Massagno



**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

