

## **Presenza di posizione di ASPAN sulla scheda 12.23 del Piano Direttore 90 concernente il Piano regionale dei trasporti del Luganese, comparto del Basso Malcantone.**

Il Consiglio Direttivo di ASPAN ha ricevuto, ad inizio luglio, la scheda 12.23 del Piano Direttore 2009 con le modifiche concernenti il Basso Malcantone. Entro il termine concesso del 12 settembre 2011 il Consiglio Direttivo di ASPAN presenta le sue osservazioni rilevando innanzitutto che i temi qualificanti della modifica della scheda di PD sono i seguenti:

1) Si prevede il prolungamento della rete tram (asta ovest del progetto ad "H") fino al confine di Stato. Ciò potrà avvenire attraverso una galleria a partire dall'esistente stazione di Ponte Tresa oppure con una soluzione in superficie sul lungolago fino alla dogana

2) Si prevede la realizzazione di due gallerie stradali lungo la futura circonvallazione Magliaso-Ponte Tresa. Una a Magliaso, da Vigotti alla Magliasina, ed una a Pura, dalla Magliasina a Ponte Tresa. Questa soluzione consente la moderazione e la riqualifica dell'attuale strada di attraversamento e costituisce la premessa per uno sviluppo qualitativo degli insediamenti.

3) Si rinuncia alla realizzazione di una nuova dogana in località Madonnone considerato che le competenti Autorità italiane hanno confermato, già nel 2009, che il progetto di nuova dogana non rientra nei loro piani.

Il Consiglio Direttivo di ASPAN si è già espresso favorevolmente più volte, in passato, sul progetto di rete tram ad "H" per l'agglomerato Luganese. Secondo ASPAN esso rappresenta il perno e lo scenario di riferimento per lo sviluppo futuro del trasporto pubblico dell'agglomerato luganese. Le ipotesi di crescita del traffico motorizzato privato lasciano intravedere la saturazione, a medio termine, di ampie porzioni della rete stradale principale e dell'autostrada. Occorre dunque realizzare infrastrutture di mobilità alternativa su ferro che hanno il vantaggio di correre in sede propria. Secondo ASPAN dovrebbe essere accordata la massima priorità alla realizzazione del progetto ad "H" della rete tram del Luganese. Considerata l'importanza del traffico causato dai frontalieri nel Basso Malcantone ASPAN ritiene corretto prevedere il prolungamento della rete tram fino al confine di Stato per facilitare l'accesso a questi lavoratori. (che avranno a disposizione una passerella pedonale sulla Tresa). La scheda lascia aperta la scelta tra la variante in galleria e la soluzione in superficie sul lungolago. Secondo ASPAN la scelta della variante da realizzare dovrà avvenire confrontando costi e benefici della due soluzioni ritenute che si debba mirare ad un'incisiva riqualifica della riva lago.

ASPAN saluta positivamente l'intenzione espressa nella scheda di Piano Direttore di riprendere il dialogo con le Autorità italiane allo scopo di realizzare un P+R in territorio italiano e suggerisce di ulteriormente potenziare i parcheggi di corrispondenza (P+R) lungo la linea della rete tram nel Basso Malcantone.

ASPAN ritiene poi che la costruzione di due gallerie sulla futura strada di circonvallazione Magliaso-Ponte Tresa debba rappresentare la premessa per valorizzare il territorio dal punto di vista urbanistico garantendo lo sviluppo di insediamenti residenziali di qualità. Il territorio del Basso Malcantone, come prevede il Programma di agglomerato, dovrà essere valorizzato come area residenziale e come area di svago. La capacità del nuovo tronco stradale tra Magliaso e Ponte Tresa, secondo ASPAN, deve essere calibrata in modo tale da non creare scompensi sul sistema viario del Basso Vedeggio, dove il progetto di circonvallazione è concepito come asse stradale urbano con intersezioni a livello e velocità di 60 km/h. Il tutto, da Lamone a Ponte Tresa, deve essere un sistema viario unico e coerente nella tipologia stradale. La capacità dell'asse stradale deve essere commisurata in modo tale da non compromettere l'efficacia del sistema tram fino a Ponte Tresa, quale misura per rendere più attrattivo il mezzo di trasporto pubblico per il traffico pendolare e quindi ridurre il traffico sull'asse stradale. E' inoltre indispensabile coordinare il progetto stradale con il sistema della viabilità sul lato italiano e definire l'interfaccia tra il terminale del tram a Ponte Tresa, l'offerta di traffico pubblico e il P+R al di là del confine. ASPAN apprezza il nuovo pacchetto di misure che riconosce la necessità e l'opportunità di considerare la strada cantonale esistente non solo come asse da moderare in un'ottica meramente funzionale ma come elemento di un corridoio urbano che, con lo sgravio del traffico attuale, va ripensato quale spazio strategico per uno sviluppo urbano di qualità delle aree di carattere insediativo che lo attorniano.

ASPAN prende atto della decisione delle Autorità italiane competenti di rinunciare alla costruzione di una nuova dogana in località Madonnone. Si ritiene tuttavia che questa posizione potrebbe, in futuro, essere rivista a dipendenza dell'evoluzione del traffico motorizzato visto che l'abitato di Ponte Tresa (Italia) è attualmente fortemente toccato dal traffico di transito. Questa rinuncia, da parte italiana, comporterà pure difficoltà sul lato svizzero dal momento che il traffico, dopo la galleria stradale di aggiramento di Ponte Tresa, dovrà ritornare all'attuale dogana costeggiando il fiume. ASPAN sottolinea l'importanza della collaborazione con le Autorità italiane, sia nel caso del collegamento stradale, sia nel caso del prolungamento del tram considerato gli interessi comuni ai due Stati.

Considerato infine che il capitolo "indirizzi" afferma la volontà di densificare le aree già edificate, il Consiglio Direttivo di ASPAN ribadisce la necessità di disporre rapidamente delle nuove norme, recentemente poste in consultazione dal Consiglio di Stato, concernenti il prelievo dei vantaggi derivanti da atti pianificatori dando seguito alla volontà espressa dall'art.5 della Legge federale sulla pianificazione del territorio.

Il Consiglio Direttivo di ASPAN  
Giancarlo Ré, presidente

