

Presa di posizione di ASPAN sul PAL 2.

Il Consiglio Direttivo di ASPAN ha preso atto della consultazione pubblica, aperta fino all' 8 marzo 2012 dal Consiglio di Stato e dalla Commissione regionale dei trasporti, concernente il Programma di agglomerato del Luganese di seconda generazione. (denominato PAL2). ASPAN constata che esso prevede anche l'aggiornamento della scheda M3 del Piano Direttore.

Il Consiglio Direttivo di ASPAN si felicita con il Consiglio di Stato e con la Commissione regionale dei trasporti del Luganese per aver elaborato celermente questo documento che rappresenta uno dei requisiti fondamentali per ottenere i finanziamenti della Confederazione. Infatti il sostegno della Confederazione, indispensabile per realizzare le diverse infrastrutture previste dal PAL 2, presuppone anche l'adeguamento del Piano Direttore secondo la procedura di legge.

Il Consiglio Direttivo di ASPAN ricorda che sui principali contenuti del PAL 2 ha già preso posizione due volte nel recente passato. Infatti, il 12.6.2008, abbiamo partecipato alla consultazione concernente l'adeguamento parziale della scheda 12.23 del Piano Direttore che ha inserito la rete Tram del Luganese. In quell'occasione ASPAN espresse parere favorevole nei confronti del progetto ad "H" di rete tram del Luganese, comprendente l'asta centrale in galleria Molinazzo (Bioggio)-Centro città, l'asta ovest sul Piano del Vedeggio e l'asta est da Cornaredo al Pian Scairolo. ASPAN invitava allora il Consiglio di Stato ad accelerare le procedure volte a concretizzare al più presto la proposta di rete tram che, se realizzata, rappresenterebbe un rilevante salto di qualità nella politica della mobilità dell'agglomerato.

In una seconda presa di posizione, del 7.9.2011, il Consiglio Direttivo di ASPAN si è espresso nell'ambito della consultazione promossa circa la scheda 12.23 del Piano Direttore concernente il Piano dei trasporti nel comparto del Basso Malcanton. In quell'occasione ASPAN si è detta favorevole al prolungamento della rete tram fino al confine di Stato ed ha espresso parere positivo nei confronti della proposta di realizzare due gallerie stradali, (circonvallazione Magliaso-Ponte Tresa) soprattutto quale premessa per il recupero e la valorizzazione del territorio dal punto di vista urbanistico.

Il Consiglio Direttivo di ASPAN segnala che le due prese di posizioni citate sono pubblicate sul sito Internet della nostra associazione www.aspan-ticino.ch.

In generale il Consiglio Direttivo di ASPAN ritiene che l'analisi e la strategia proposte nel PAL 2 siano coerenti con le indicazioni di sviluppo del Piano Direttore. Si prende atto con piacere che il PAL2 amplia i concetti del PAL1, che considerava unicamente i progetti infrastrutturali del PTL, ragionando sugli scenari di sviluppo territoriale. Solo in seguito vengono individuate le misure infrastrutturali necessarie. Il PAL2 è dunque un documento con una visione di sviluppo urbanistico e territoriale dell'agglomerato Luganese che considera tutte le politiche territoriali, economiche e di mobilità secondo i principi dello sviluppo sostenibile. La spina dorsale dello sviluppo territoriale è rappresentata dalla rete tram.

Circa la scheda M3, attualmente in consultazione, il Consiglio Direttivo di ASPAN prende atto che le misure elencate sono raggruppate in due fasi: una fino al 2015 e una seconda dal 2015 al 2025/30.

La realizzazione delle infrastrutture elencate nel PAL 2 deve dunque essere considerata su di un periodo di almeno 15-20 anni. Questa osservazione è importante se si considera il preventivo di massima allegato al programma. Esso prevede investimenti valutati ad un totale di 1,5 miliardi di franchi. Le proposte comprendono misure a favore del traffico pubblico (e in particolare la rete tram, che assumerà una funzione fondamentale per lo sviluppo territoriale) ma anche interventi a favore del traffico privato (ad esempio la circonvallazione Agno-Bioggio-Magliaso e la strada di gronda del Pian Scairolo) ed a favore del traffico lento. In particolare la tappa prioritaria della rete tram (la Molinazzo-centro città e la Bioggio-Manno) incide sul totale per 270 milioni di franchi e la tratta da Cornaredo a Lugano-centro per altri 117 milioni. Per la viabilità stradale del Basso Malcantone si prevedono investimenti per 300 milioni di franchi.

L'onere complessivo, che dovrà essere ripartito tra la Confederazione (30%), il Cantone ed i Comuni interessati, deve essere considerato nello spazio temporale di 15/20 anni.

Secondo il Consiglio Direttivo di ASPAN sarà importante la scelta delle priorità. In generale ASPAN ritiene che, considerata l'attuale situazione viaria dell'agglomerato, si debba assegnare la precedenza alle opere infrastrutturali a favore del traffico pubblico con particolare rilevanza alla rete tram. Si tratta di predisporre un servizio veramente rapido, capace e frequente per la mobilità interna in grado di contrastare un'ulteriore crescita del traffico motorizzato. ASPAN prende atto con piacere che la tratta prioritaria della rete tram (la galleria Molinazzo(Bioggio)-Centro Città) e quella tra Molinazzo e Manno sono state anticipate nella fase 1/2 (mentre nel PAL 1 erano in fase 2/3) Stesse considerazioni valgono per la tratta Cornaredo-Lugano Centro (anticipata nella fase 2/3 mentre in precedenza era nella fase 3/4). Il Consiglio Direttivo di ASPAN propone di anticipare alla fase 2/3 anche la tratta LuganoCentro-Pian Scairolo mentre esprime perplessità circa l'anticipo alla fase 1/2 della nuova strada ad est dell'autostrada fino a Grancia (nel PAL 1 era in fase 4).

Il Consiglio Direttivo di ASPAN ritiene inoltre urgente la riorganizzazione del nodo intermodale e della viabilità nel comparto della stazione FFS di Lugano perché l'apertura delle gallerie ferroviarie di base del San Gottardo e del Monte Ceneri, oltre alla realizzazione della ferrovia Lugano-Mendrisio-Stabio-Varese-Gallarate-aeroporto della Malpensa, comporteranno un aumento notevole delle frequenze alla stazione FFS. Analoga urgenza deve essere accordata alla realizzazione dei nodi intermodali di Cornaredo (che rappresenta il fulcro del futuro sistema dei trasporti dell'entrata nord della città con il punto di attestamento per i pendolari); di Molinazzo (principale punto di interscambio della tappa prioritaria della rete tram); di Vezia (per assorbire il traffico proveniente dalla valle del Vedeggio e dalla Capriasca) e della fase 2 del nodo delle Fornaci. Si tratta di strutture di fondamentale importanza per la buona riuscita del programma di agglomerato.

Per il Consiglio Direttivo di ASPAN

Ing. Giancarlo Ré, presidente

Bellinzona, 1. marzo 2012.