

Rapporto

numero	data	Dipartimento
5753 R	28 settembre 2006	TERRITORIO
Concerne		

della Commissione speciale per la pianificazione del territorio sulla mozione 30 maggio 2005 presentata da Francesco Maggi e cofirmatari a favore del rilancio del tram a Lugano

(v. messaggio 14 febbraio 2006 n. 5753)

INTRODUZIONE

Oggetto della mozione

La mozione presentata da Francesco Maggi il 30 maggio 2005 chiede di:

1. valutare il progetto di tram a Lugano¹ presentato dall'Associazione Traffico e Ambiente (ATA);
2. inserire il progetto nel Piano dei trasporti del Luganese (PTL);
3. chiedere il sostegno finanziario della Confederazione, nell'ambito del fondo infrastrutturale², quale progetto prioritario per il centro urbano di Lugano.

Osservazioni del Consiglio di Stato

Nel messaggio del 14 febbraio di Stato osserva che:

1. Il progetto di tram a Lugano presentato dall'ATA è stato esaminato nell'ambito dello studio di fattibilità del nodo intermodale di Molinazzo (Bioggio) e della navetta Molinazzo-Città³. Il progetto è interessante e affronta il tema del trasporto pubblico in modo sostanzialmente corretto. Il tracciato da Cornaredo alle Fornaci corrisponde a quanto ipotizzato nello studio quale possibile estensione del sistema ferroviario (schema ad H⁴). Le prime valutazioni confermano in particolare che l'estensione verso Cornaredo risulta potenzialmente interessante.

¹ Cfr. *Una linea di tram a Lugano: il rilancio di un'idea*, ATA, Sezione della Svizzera italiana, aprile 2005. Questo documento costituisce l'aggiornamento e la completazione con ricerche complementari dello studio *Lugano: opzione mobilità pubblica* pubblicato da ATA e Luganoambiente nel 1993. La proposta del 1993 prevedeva un percorso di ca. 5,8 km con capolinea a Cornaredo e alle Fornaci (Paradiso); la nuova proposta ipotizza un percorso di ca. 7,5 km da Cornaredo alla zona commerciale del Pian Scairolo.

² Cfr. Messaggio relativo al fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato e la rete di strade nazionali (05.086, del 2.12.2005).

³ Il progetto di nodo intermodale e navetta è un progetto modello della politica degli agglomerati urbani promossa dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE).

⁴ Il sistema è composto da due direttrici nord-sud lungo le pianure del Vedeggio e del Cassarate, collegate tra di loro da una direttrice est-ovest in posizione centrale che attraversa la collina di Breganzona in sotterranea (navetta Molinazzo-Centro).

2. In accordo con la Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL), si intende consolidare il progetto di navetta e schema H nel Piano direttore con l'aggiornamento della scheda di coordinamento del PTL⁵.
3. Nel febbraio 2005 il Dipartimento del territorio ha già sottoposto agli uffici federali competenti una prima proposta di programma Rafforzare l'agglomerato di Lugano con un nuovo asse di trasporto strutturante. In questa proposta sono integrati il nodo di Molinazzo e la navetta Molinazzo-Città.

Audizione dell'ATA e del Dipartimento del territorio

Il 18 maggio 2006 la Commissione speciale per la pianificazione del territorio ha proceduto all'audizione dell'ATA e della Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità del Dipartimento del territorio. L'audizione ha permesso di capire le visioni – in parte complementari – che stanno alla base delle due proposte: tram e navetta.

Presa di posizione della Commissione regionale dei trasporti del Luganese

Il 7 agosto 2006 la Commissione regionale dei trasporti del Luganese ha preso posizione sulla mozione Maggi, indicando che – sulla base del rapporto finale dello studio di fattibilità del nodo intermodale di Molinazzo e della navetta Molinazzo-Città e del rapporto sulla consultazione – il 3 agosto 2006 ha chiesto al Consiglio di Stato di:

- procedere all'aggiornamento a dato acquisito della scheda-oggetto 12.23.4.9 del Piano direttore;
- stralciare le schede-oggetto 12.23.4.4/6 relative al prolungamento della FLP verso Trevano;
- avviare lo studio di fattibilità per il prolungamento verso nord nel Piano del Vedeggio;
- avviare le trattative con la Confederazione per inserire definitivamente la navetta nel programma d'agglomerato.

Nel frattempo la CRTL ha assegnato un mandato al prof. Angelo Rossi per uno studio di approfondimento socio-economico-territoriale del progetto, in modo da poter disporre anche di una valutazione specifica sullo sviluppo territoriale dell'agglomerato, con le relazioni che intercorrono tra Lugano, la valle del Cassarate e la valle del Vedeggio.

La CRTL osserva infine che la mozione Maggi è integrata nello schema ad H. Essa tocca tuttavia solo un aspetto trasportistico di servizio alla Città di Lugano che già oggi è servita da un trasporto pubblico urbano ritenuto efficiente che sarà potenziato al momento della messa in funzione della galleria Vedeggio-Cassarate.

La presa di posizione della CRTL è condivisa dalla Città di Lugano⁶. Il 20 settembre 2006 l'Associazione dei Comuni Regione Malcantone⁷ ha comunicato alla Commissione

⁵ Il Piano dei trasporti del Luganese è inserito nella scheda di coordinamento 12.23 del Piano direttore cantonale. La scheda settoriale 12.23.4 Trasporti pubblici prevede la ristrutturazione e il potenziamento della Ferrovia Lugano-Ponte Tresa (FLP) con il prolungamento Lugano Stazione FFS-Trevano (oggetto 12.23.4.4, informazione preliminare) e il collegamento veloce tipo funicolare Ospedale-via Trevano (oggetto 12.23.4.6, informazione preliminare). Anche il progetto di collegamento sotterraneo veloce tra Molinazzo e la Città è già inserito nel PTL (oggetto 12.23.4.9, informazione preliminare).

⁶ La Commissione speciale per la pianificazione del territorio ha trasmesso la mozione, il messaggio del Consiglio di Stato e il verbale dell'audizione del 18 maggio 2006 (ATA e Dipartimento del territorio) alla CRTL e alla Città di Lugano. In un primo momento era prevista anche l'audizione di questi due enti; in seguito alla presa di posizione della CRTL (condivisa dalla Città) l'audizione è però divenuta superflua.

⁷ Questa associazione ha trasmesso spontaneamente le sue osservazioni, sulla base delle informazioni ricevute dalla CRTL.

speciale per la pianificazione del territorio che il progetto di navetta rappresenta un elemento indispensabile per risolvere la mobilità nel Luganese, congiungendo i due poli di forte sviluppo Vedeggio/City e contribuendo in modo determinante al trasferimento dal mezzo di trasporto privato al trasporto pubblico. La creazione di una rete tranviaria interna alla Città di Lugano potrà essere una conseguenza logica, ma solo in secondo tempo, poiché per essere veramente efficace ha bisogno di buoni collegamenti con l'area del Vedeggio e Basso Malcantone.

VISIONI IN GIOCO

Sia il Dipartimento del territorio, la CRTL, la delegazione delle autorità interessate e la Città di Lugano da una parte, sia l'ATA dall'altra, sottolineano la complementarità dei rispettivi progetti. Se si considerano gli orizzonti temporali e la componente finanziaria è però evidente che siamo di fronte a due visioni ben distinte che – per dare una risposta chiara alla mozione – possono essere riassunte nei tre seguenti punti:

- A. L'ATA propone la realizzazione di un moderno tram da Cornaredo alla zona commerciale del Pian Scairolo, il mantenimento del capolinea della FLP alla stazione FFS di Lugano e un collegamento veloce tra le due infrastrutture. A lungo termine, questo sistema di trasporto pubblico a tecnologie distinte potrà essere completato con la navetta Molinazzo-Città.
- B. Le autorità interessate propongono l'integrazione della FLP con una ferrovia urbana leggera che collega il nodo intermodale di Molinazzo con il centro di Lugano (stazione S. Anna, attestamento al Piazzale ex-Scuole, ev. prolungamento fino al Campo Marzio), un collegamento veloce tra le stazioni FFS e S. Anna con una nuova funicolare e l'abbandono dell'attuale tracciato FLP da Bioggio alla stazione FFS. A lungo termine, questo sistema ferroviario a tecnologia unica potrà essere progressivamente esteso verso Cornaredo, verso le Fornaci e verso la valle del Vedeggio (schema ad H).
- C. In entrambi i casi, la realizzazione del progetto è impensabile senza la partecipazione finanziaria della Confederazione attraverso il Fondo infrastrutturale.

Il messaggio del Consiglio di Stato spiega in modo dettagliato il progetto di nodo intermodale e navetta. Per contro, vale la pena di esaminare più da vicino il concetto che sta alla base dei contributi federali ai progetti d'agglomerato e alcuni esempi di nuove linee di tram in città svizzere.

FONDO INFRASTRUTTURALE

Il Fondo infrastrutturale serve a finanziare le vie di trasporto negli agglomerati e a portare a termine la rete delle strade nazionali. Secondo il messaggio del Consiglio federale, la durata del fondo si estenderà sull'arco di 20 anni; in totale saranno a disposizione 20 miliardi di franchi così ripartiti:

- 8,5 miliardi di franchi per il completamento della rete di strade nazionali decisa nel 1960;
- 5,5 miliardi di franchi per l'eliminazione delle croniche insufficienze di capacità laddove esse compromettono la funzionalità della rete delle strade nazionali;
- 6 miliardi di franchi per i contributi federali ai trasporti pubblici e privati negli agglomerati.

Il 21 marzo 2006 il Consiglio degli Stati ha aumentato il credito a 20,8 miliardi di franchi, con 800 mio fr. destinati alle strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche. Il 26 settembre 2006 anche il Consiglio nazionale ha sostenuto questa modifica.

Il credito globale sarà progressivamente sbloccato dall'Assemblea federale come segue:

- contemporaneamente alla messa in vigore del Fondo infrastrutturale, sbloccherà i crediti per la prima fase; essi serviranno al finanziamento di progetti pronti per essere realizzati;
- al più tardi due anni dopo l'introduzione del fondo, il Consiglio federale sottoporrà all'Assemblea federale un piano volto a garantire la funzionalità della rete di strade nazionali e un piano per il cofinanziamento dei progetti d'agglomerato;
- gli altri mezzi finanziari saranno sbloccati nell'ambito del credito globale a intervalli di ca. 4 anni.

Traffico d'agglomerato

Il Fondo infrastrutturale assicura i mezzi federali necessari per affrontare i problemi del traffico negli agglomerati. Esso consente nel primo periodo di cofinanziare senza ritardo i progetti urgenti e realizzabili. L'ulteriore cofinanziamento dei trasporti negli agglomerati si basa sul concetto di nuova perequazione finanziaria e di ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni (NPC⁸) ed è destinato ai progetti d'agglomerato. Il sostegno a progetti d'agglomerato coordinati a livello di pianificazione dei trasporti e di sviluppo territoriale permette di risolvere i problemi di mobilità in un'ottica complessiva, mediante l'integrazione intelligente di tutti i vettori di trasporto e in modo coordinato con l'evoluzione degli insediamenti degli agglomerati.

Progetti urgenti

In relazione al traffico d'agglomerato esistono già progetti urgenti e realizzabili. Si tratta di progetti importanti dal punto di vista della politica dei trasporti, che presentano una buona relazione costi/benefici e che non sono contestati a livello politico nei relativi agglomerati. La rapida realizzazione di questi progetti comporta un primo alleviamento dei problemi del traffico d'agglomerato; un rinvio porterebbe, tra qualche anno, ad un accumulo di progetti e a costi di realizzazione più elevati. Il cofinanziamento da parte della Confederazione esige un inizio dei lavori di costruzione entro la fine del 2008.

La selezione dei progetti urgenti e realizzabili si basa sull'urgenza, le realizzabilità e la relazione costi/vantaggi. Oltre a questi tre criteri, i progetti devono naturalmente essere integrati nel disegno di progetto d'agglomerato e soddisfare tutte le altre condizioni e disposizioni in materia di sviluppo territoriale, trasporti e politica dell'ambiente.

Il disegno di decreto federale concernente il credito complessivo per il fondo infrastrutturale, oltre all'approvazione dei 20 miliardi di franchi (portati a 20,8 mio dalle

⁸ La NPC è rilevante per il futuro finanziamento delle infrastrutture di trasporto e la creazione di un fondo infrastrutturale perché:

- stabilisce la base costituzionale per l'estensione della destinazione dei mezzi del finanziamento speciale a favore del traffico stradale ai trasporti pubblici e privati negli agglomerati;
- fissa i criteri e le procedure per i contributi federali ai progetti d'agglomerato;
- riorganizza completamente la ripartizione dei compiti tra la Confederazione e i Cantoni nel settore dei trasporti e il finanziamento (il completamento della rete di strade nazionali viene finanziato in comune da Confederazione e Cantoni; per contro, la Confederazione pagherà interamente l'ampliamento, la manutenzione e l'esercizio di questa rete).

camere), prevede già lo stanziamento di ca. 2,3 miliardi di franchi per 21 progetti urgenti⁹. Il messaggio indica anche 11 progetti rinviati perché non è ancora stato allestito un avanprogetto, l'inizio dei lavori di costruzione è previsto dopo il 2008 o non sono classificati come prioritari.

Progetti d'agglomerato

Il rimanente cofinanziamento del traffico d'agglomerato avverrà tramite contributi ai progetti d'agglomerato. In linea di principio, i trasporti d'agglomerato rientrano nelle competenze dei Cantoni e dei Comuni. La Confederazione svolge un ruolo sussidiario e sostiene i progetti quando i Cantoni o gli agglomerati non dispongono da soli dei mezzi necessari. La Confederazione sostiene solo investimenti e finanzia al massimo il 50 per cento dei costi computabili.

I contributi vengono corrisposti per investimenti in infrastrutture stradali e ferroviarie ubicate all'interno di città o agglomerati che serviranno al miglioramento dei sistemi di trasporto. Fanno parte di queste infrastrutture:

- le ferrovie del traffico locale (tram e ferrovie urbane);
- le ferrovie del traffico regionale (reti celeri regionali);
- le misure a favore dei trasporti pubblici su gomma;
- le misure per il traffico lento che permettono di migliorare l'efficienza dell'intero sistema dei trasporti;
- provvedimenti per la separazione dei modi di trasporto (separazione strada/rotaia, soppressione di passaggi a livello);
- provvedimenti nell'ambito della mobilità combinata e per il miglioramento dell'intermodalità tra i vettori di trasporto (Park & Ride, punti di noleggio di biciclette alle stazioni, telematica dei trasporti);
- strade di alleggerimento del traffico e di circonvallazione.

Non sono concessi contributi per il materiale rotabile.

Condizioni per il cofinanziamento delle infrastrutture

I contributi della Confederazione non sono concessi a singoli progetti, bensì a programmi che riuniscono i provvedimenti concernenti le infrastrutture per i trasporti negli agglomerati di quest'area. La Confederazione stabilisce quali requisiti di pianificazione dei trasporti, di sviluppo territoriale e di protezione dell'ambiente debbano adempiere. I Cantoni e gli agglomerati sono responsabili per la pianificazione dei progetti e si organizzano in confacenti enti responsabili.

Criteri per la valutazione dei progetti

La valutazione dei progetti avviene in due fasi. In una prima fase vengono esaminati i requisiti di base (capacità d'azione dell'ente responsabile, legami tra evoluzione degli insediamenti e del traffico, considerazione di tutti i vettori di trasporto,...). In una seconda fase viene esaminata l'efficacia dei progetti (miglioramento dei sistemi di trasporto, sviluppo degli insediamenti, sicurezza, rapporto costi/benefici, impatto ambientale,...).

⁹ 18 progetti per il traffico d'agglomerato (1'293,6 mio fr.); 3 progetti di reti celeri regionali per il traffico d'agglomerato (1'017 mio fr., di cui 67 mio fr. per il raccordo ferroviario Mendrisio-Varese).

Problemi nei grandi, medi e piccoli agglomerati

Complessivamente sono attualmente in corso d'elaborazione 27 progetti d'agglomerato; questi progetti hanno ricevuto un sostegno tecnico e finanziario. Nel messaggio il Consiglio federale precisa comunque che fino ad oggi la Confederazione non ha ancora approvato nessun progetto. Dai lavori presentati risulta che in tutti gli agglomerati interessati esistono grossi problemi e una conseguente elevata necessità d'intervento; in particolare i seguenti problemi risultano prioritari:

- nei cinque grandi agglomerati (Zurigo, Basilea, Losanna, Ginevra, Berna) emergono i limiti di capacità della rete dei trasporti pubblici su rotaia; risultano sovraccarichi anche tratte delle reti di strade nazionali e importanti assi principali di traffico;
- negli agglomerati medi (Friburgo, Lugano, Aarau-Olten-Zofingen, Thun,...) il congestionamento delle reti stradali ostacola la rete dei trasporti pubblici su gomma;
- nei piccoli agglomerati (Frauenfeld, Delémont, Burgdorf,...) le principali sfide risiedono in sezioni stradali puntualmente fortemente trafficate.

In funzione delle diverse sfide si differenziano anche la natura e la portata dei provvedimenti previsti. Per quanto riguarda i trasporti pubblici, ad esempio, i maggiori agglomerati puntano all'ampiamiento dei trasporti su rotaia (tram, ferrovie urbane, completamento della rete ferroviaria regionale), mentre nei medi agglomerati gli sforzi vanno in direzione di un'organizzazione più attraente della rete e dell'offerta di trasporti su gomma e di un miglior coordinamento con i trasporti su rotaia.

Il Consiglio federale osserva che generalmente gli approcci sono promettenti e innovativi. Nella maggior parte dei progetti si riscontrano però ancora lacune a livello di provvedimenti relativi all'esercizio e di misure per la gestione dell'evoluzione degli insediamenti. Non tutti i progetti hanno comprovato l'esaurimento di tutte le possibilità sul versante della domanda prima della costruzione di nuove infrastrutture. Non tutti gli agglomerati cercano di sfruttare appieno il potenziale del traffico lento. In molti casi va ancora effettuata una riorizzazione delle misure; non da ultimo per rendere sopportabili le conseguenze finanziarie a lungo termine.

Il progetto dell'agglomerato di Lugano

Conformemente al concetto che sta alla base del Fondo infrastrutturale, il progetto Rafforzare l'agglomerato di Lugano con un nuovo asse di trasporto strutturante inserisce il nodo intermodale di Molinazzo e la navetta Molinazzo-Città nel quadro più ampio del PTL e dello sviluppo sostenibile.

ESEMPI ATTUALI DI NUOVE LINEE DI TRAM

Nell'elenco dei 18 progetti urgenti per il traffico d'agglomerato, inclusi nel disegno di decreto federale per il fondo infrastrutturale, sono compresi anche le nuove linee tranviarie: Tram Zürich West, Tram Bern West e la linea Cornavin-Meyrin-CERN (Ginevra).

Tram Zürich West: ampliamento della rete tranviaria tra la Escher-Wyss-Platz e la stazione di Alstetten Nord

Contrariamente al passato, quando Zurigo si espandeva verso sempre nuovi quartieri periferici («Vorortsgürtel»), oggi la città si sviluppa all'interno. Aree industriali dismesse si riempiono di posti di lavoro, complessi residenziali e offerte culturali. Grazie alla sua

posizione viaria ideale e a riserve di terreno, Zürich West è un motore dello sviluppo economico di tutto l'agglomerato.

A fine 2010 dovrebbe entrare in funzione una nuova linea di tram. Il percorso si snoda dalla Escher-Wyss-Platz alla stazione di Altstetten, con 7 fermate che servono la «Kulturmeile» (Cinemax, Schiffbau,...), il Maag-Areal, il Thechnopark, i complessi residenziali KraftWerk1 e Puls 5, il Toni-Areal eccetera. Il potenziale di questo quartiere è di 7'000 abitanti e 40'000 posti lavoro.

Il progetto è pianificato in comune da Città e Cantone. Il 12 luglio 2006 l'esecutivo cittadino ha presentato il messaggio per la richiesta del credito che, dopo l'adozione del legislativo, sarà sottoposto a referendum obbligatorio il 17 giugno 2007. Un'eventuale votazione sul credito cantonale, sottoposto a referendum facoltativo, è già pianificata per la stessa data. Il costo totale è di 150 mio fr., di cui 75 mio da prelevare dal Fondo infrastrutturale.

Tram Bern West: nuova linea Berna-Ausserholligen-Bümpliz/Rehag/Bethlehem-Brünnen

Il 16 maggio 2004 la popolazione del Canton Berna ha respinto il credito per la costruzione del Tram Bern West (50,4% contrari, 49,6% favorevoli). I contrari criticavano i costi elevati del percorso (in particolare l'attraversamento Weyermannshaus) e l'esclusione del quartiere Stöckacker di Bümpliz. Dopo la votazione, diversi atti parlamentari hanno chiesto di cercare nuove soluzioni ai problemi del traffico di Bern West; questa necessità era riconosciuta anche dal comitato d'azione contro il progetto.

Una verifica da parte di esperti indipendenti ha portato alla conclusione che la soluzione del tram era chiaramente migliore rispetto al bus. Nell'agosto 2005 la delegazione delle autorità del Cantone e della Città ha scelto questo sistema.

Il nuovo progetto di Tram Bern West sostituisce le linee di trolleybus 13 e 14; a partire da Ausserholligen il tracciato si divide in direzione di Bümpliz rispettivamente Bethlehem. L'attraversamento dell'autostrada in direzione di Weyermannshaus è stato abbandonato. Per il tracciato verso Bethlehem sono state studiate 6 varianti; quella prescelta serve in modo ottimale il quartiere Stöckacker e costa 20 mio di franchi in meno rispetto al primo progetto. Le due nuove linee saranno integrate con le linee 3 e 5 verso Saali rispettivamente Ostring, in modo da avere dei collegamenti diretti tra i quartieri ovest, il centro e i quartieri est della città. E' previsto un tram ogni 6 minuti. Nei quartieri di Bern West è previsto l'insediamento di 7'000 nuovi posti di lavoro e nuove abitazioni per 4'000 abitanti.

Il 10 maggio 2006 l'esecutivo della Città di Berna ha deciso di sostenere il progetto con un credito di 26 mio fr.; il 17 agosto 2006 il legislativo ha accettato il credito (57 favorevoli, 3 contrari); il 26 novembre 2006 il credito sarà sottoposto a votazione popolare. Nel corso del 2007 il Gran Consiglio del Canton Berna dovrebbe votare il credito cantonale; nel 2008 potrebbero cominciare i lavori e nel 2010 il tram dovrebbe entrare in servizio. Il costo totale è di 141 mio fr.; nel messaggio sul Fondo infrastrutturale sono computati 130 mio fr., di cui 65 da prelevare dal fondo.

A favore del Tram Bern West vengono elencati 10 argomenti¹⁰:

1. Il tram è il mezzo di trasporto ideale. Il bus non è già più in grado di soddisfare la domanda di trasporto attuale.
2. Il tram crea valore aggiunto: l'attrattività per residenti e investitori aumenta.
3. La costruzione del Tram Bern West è un programma d'investimento di 141 mio franchi con il conseguente effetto sull'occupazione.
4. Il tram crea nuovi impulsi urbanistici nei quartieri di Bern West.

¹⁰ Cfr. www.trambernwest.ch.

5. Per gli abitanti si aprono nuovi collegamenti diretti, senza cambio, verso il centro e verso altri quartieri della città.
6. Il tram ha un potenziale di sviluppo: il Tram Bern West apre possibilità ottimali per un ulteriore sviluppo dei trasporti pubblici nell'agglomerato di Berna.
7. Il tram è confortevole, efficace, rispettoso della città e dell'ambiente.
8. Il tram è la soluzione più vantaggiosa per tutti gli enti interessati (Cantone, Città e BERNMOBIL).
9. Con le nuove linee, BERNMOBIL potrà gestire in modo più economico la rete tranviaria.
10. Rispetto al bus, il tram attira più passeggeri e aumenta le entrate.

Ginevra, tram Cornavin-Meyrin-CERN: nuova linea tranviaria tra Place de Cornavin e il CERN

La nuova linea costituisce la terza tappa della ricostruzione della rete tranviaria ginevrina. In un primo tempo si prolungherà la linea 16 sulla tratta Cornavin-Meyrin-Gravière; nel dicembre 2007 dovrebbe già entrare in servizio una prima tappa fino alle Avanchets. In seguito è prevista la nuova linea 15 Cornavin-Meyrin-CERN. Le due linee circoleranno in alternanza; tra Meyrin e Cornavin circolerà un tram ogni 3 minuti e 3/4. La lunghezza totale dei nuovi percorsi è di 9 km; sono previste 16 fermate.

Il costo totale è di 420 mio fr., di cui 210 mio da prelevare dal Fondo infrastrutturale.

CONSIDERAZIONI PARTICOLARI

Sulla base della situazione descritta nei precedenti capitoli, si possono fare le seguenti considerazioni particolari:

1. Come si può facilmente percepire dai 3 esempi di nuove linee, il tram è un mezzo di trasporto moderno, efficace ed attrattivo. A partire da un certo volume di domanda di trasporto è anche economico. Oltre a risolvere problemi di mobilità, il tram è in grado di dare notevoli impulsi allo sviluppo di una città.
2. La commissione non ha né le capacità né i mezzi per valutare se la proposta dell'ATA è alla portata della Città di Lugano e se la Città è in grado di sfruttare le potenzialità di questo mezzo di trasporto. Lugano fa parte delle medie città svizzere. Il divario con i 5 grandi agglomerati svizzeri (Zurigo, Berna, Basilea, Ginevra e Losanna) è ancora evidente. Non è sicuramente un caso che i progetti urgenti di tram o metrò indicati nel messaggio sul Fondo infrastrutturale riguardano esclusivamente le grandi città¹¹, mentre i progetti di ferrovie veloci concernono piuttosto le medie città¹².
3. Una delle condizioni per il cofinanziamento di un progetto attraverso il Fondo infrastrutturale è rappresentato dalla capacità d'azione dell'ente responsabile. Per il programma per il rafforzamento dell'agglomerato di Lugano è già stata costituita una delegazione delle autorità presieduta dalla Città di Lugano che comprende la CRTL, l'Associazione dei Comuni Regione Malcantone, gli altri Comuni interessati (Agnò, Bioggio, Manno e Muzzano), il Cantone e l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale.

¹¹ Oltre ai 3 progetti citati, l'elenco dei progetti urgenti per il traffico d'agglomerato comprende il prolungamento della linea tranviaria tra Guisanplatz e la stazione del Wankdorf a Berna, tre interventi sulla rete tranviaria di Basilea (spostamento della linea St. Johann/Pro Volta; prolungamento per Saint Louis e Weil am Rhein; ampliamento a binario doppio a Sollenrain), la costruzione della linea metropolitana Ouchy-Les Croisettes a Losanna e la linea tranviaria Onex-Bernex a Ginevra.

¹² Ad esempio, il completamento della ferrovia cittadina di Zugo e lo spostamento del tracciato della ferrovia della Wynental e della Suhrental tra Suhr e Aarau.

4. Da uno studio comparativo¹³ dei 9 maggiori agglomerati svizzeri¹⁴ risulta che Lugano ha il profilo più problematico nella relazione tra trasporti e territorio. Sei indicatori¹⁵ su dieci sono nettamente superiori alla media svizzera. Da una parte, questa situazione evidenzia la necessità e l'urgenza di intervenire nel campo dei trasporti e dello sviluppo territoriale; d'altra parte, richiede però anche maggior impegno nel dimostrare l'efficacia del progetto proposto sull'insieme dell'agglomerato¹⁶.
5. A meno di un improvviso quanto improbabile cambiamento di rotta della Città di Lugano, non si vede chi possa prendere in mano la gestione del progetto di tram e finanziare tutti gli studi necessari per presentare alla Confederazione un nuovo progetto d'agglomerato. In considerazione del sistema con cui verranno sbloccati i mezzi finanziari del Fondo infrastrutturale, è praticamente certo che si perderebbero a priori 4 anni¹⁷ rispetto al progetto d'agglomerato già in elaborazione.
6. Il Fondo infrastrutturale è il risultato di un delicatissimo compromesso politico¹⁸ costruito dopo la bocciatura del controprogetto all'iniziativa Avanti. È facile immaginare che il piano di cofinanziamento dei progetti d'agglomerato, che il Consiglio federale dovrà sottoporre all'Assemblea federale entro due anni dall'introduzione del Fondo infrastrutturale, sarà altrettanto delicato. La premessa per potere – come Cantone – giocare le nostre carte è evidentemente quella di concentrare le forze sulla presentazione di un progetto impeccabile dal profilo tecnico e formale, in modo da poter poi cercare le necessarie alleanze politiche.
7. Pur con tutta l'ammirazione per quella che potrebbe essere l'idea di vedere un moderno tram che attraversa la Città di Lugano, si ritiene che al momento sia inopportuno dare la priorità a questo progetto (o anche portarlo allo stesso livello) rispetto al nodo intermodale di Molinazzo e alla navetta Molinazzo-Città. Vista la posizione delle autorità interessate, sarebbe probabilmente questo il modo migliore per affossare entrambi i progetti (come già anticipato, in entrambi i casi, la realizzazione è impensabile senza il finanziamento attraverso il Fondo infrastrutturale).

¹³ Cfr. Transports et territoire, Étude comparative des agglomérations, Indicateurs sur la circulation et le territoire selon les agglomérations, Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE), novembre 2004.

¹⁴ Zurigo, Basilea, Ginevra, Berna, Losanna, Lucerna, S. Gallo, Winterthur e Lugano.

¹⁵ I 10 indicatori sono:

1. Il grado di motorizzazione
2. La ripartizione modale del traffico pendolare
3. La disponibilità di parcheggi presso il luogo di lavoro
4. Gli incidenti della circolazione stradale
5. Le code
6. L'inquinamento atmosferico dovuto al traffico stradale privato
7. L'inquinamento fonico provocato dal traffico automobilistico
8. Il bisogno di superfici per i trasporti
9. Il bisogno di superfici per gli insediamenti
10. La densità degli insediamenti

I sei indicatori nettamente superiori alla media sono i n. 1, 2, 3, 4, 9, 10. Anche gli indicatori n. 6, 7, 8 sono superiori alla media svizzera.

¹⁶ La dimostrazione di questa tesi è data dall'agglomerato di Basilea, che presenta il miglior profilo a livello nazionale (8 indicatori su 10 al di sotto della media). Anche se con dei progetti più limitati (dal costo totale di 18, 79 e 22 mio fr.), questo agglomerato è riuscito ad inserire 3 progetti nell'elenco dei progetti urgenti per i quali vengono già stanziati i crediti con l'istituzione del Fondo infrastrutturale.

¹⁷ Come già indicato nel capitolo sul Fondo strutturale, è previsto lo stanziamento di crediti a intervalli di ca. 4 anni.

¹⁸ Qualcuno l'ha definito «Wahrung des Transportfriedens», salvaguardia della pace dei trasporti.

CONCLUSIONI

La Commissione speciale per la pianificazione del territorio ritiene che per l'agglomerato di Lugano il Cantone debba sostenere prioritariamente il progetto di nodo intermodale di Molinazzo e di navetta Molinazzo-Città e invita pertanto il Consiglio di Stato a consolidare celermente il relativo programma d'agglomerato per ottenere il cofinanziamento dal Fondo infrastrutturale.

Per questo motivo le richieste n. 2 e 3 della mozione non possono essere accolte. Al momento in cui la Confederazione si sarà espressa nel merito del programma per rafforzare l'agglomerato di Lugano con un nuovo asse di transito strutturante, si potrà aggiornare la strategia da seguire, in particolare per la direttrice nord-sud Cornaredo-Fornaci (Pian Scairolo) interessata dal progetto di tram.

Per la Commissione speciale pianificazione del territorio:

Giuseppe (Bill) Arigoni e Nicola Brivio, relatori
Beretta Piccoli L. - Bergonzoli - Bobbià - Calastri -
David - Ferrari C. - Gobbi N. - Gobbi R. - Marra -
Marzorini - Orsi - Pelossi - Suter