

Parere

della Commissione speciale per la pianificazione del territorio alla Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio n. 7413 del 6 settembre 2017 concernente la realizzazione della tappa prioritaria della rete tram-treno del Luganese

del 19 aprile 2018

PREMESSA

L'idea di una rete tram nel luganese risale ad alcuni decenni fa e, dopo i necessari approfondimenti, è diventata un progetto concreto. Lo stesso è stato consolidato a livello tecnico e politico con l'inserimento nel Piano regionale dei trasporti del luganese, nei Programmi di agglomerato del luganese di prima e seconda generazione e nel Piano direttore cantonale.

Sul tema il Parlamento cantonale si è già espresso in tre occasioni, stanziando i necessari crediti di progettazione. Oggi si è chiamati a stanziare il credito di costruzione per la realizzazione della tappa prioritaria della rete tram-treno del Luganese che, grazie al Fondo infrastrutturale, che cofinanzia le opere dei programmi d'agglomerato e al Fondo per le infrastrutture ferroviarie, che finanzia le estensioni della rete, l'investimento complessivo di 400 mio di CHF verrà coperto dalla Confederazione per quasi i 3/4 della spesa, impegnerà il Cantone con 63 milioni di franchi e gli enti locali con 47 milioni.

Un'opera sicuramente importante, che andrà a modificare sensibilmente le abitudini non solo dei luganesi e che merita quindi tutta la massima attenzione.

Partendo dal presupposto che il progetto è noto e che sicuramente la Commissione della gestione e delle finanze farà tutti i necessari approfondimenti dal punto di vista finanziario e procedurale, scopo di questo parere è quello di affrontare eventuali criticità del progetto che possono ancora essere risolte in questo stadio di tutto l'iter procedurale, che si può tranquillamente definire avanzato, sul quale, come già ricordato, questo Parlamento si è espresso più volte, dando sempre luce verde; segnalare e laddove possibile approfondire idee e suggerimenti per un eventuale sviluppo e estensione della rete tram-treno che saranno però giocoforza oggetto di successivi messaggi governativi, il tutto consapevoli del fatto che il progetto attuale consente margini di miglioramento che solo la procedura di approvazione dei piani in atto ha il compito di approfondire.

Si osserva infine che per facilità di lettura e comprensione questo parere riprende la struttura presentata nel messaggio governativo laddove vengono evidenziati unicamente i punti oggetto di critica da parte della scrivente commissione. Per tutto quanto qui non riportato ci si rimanda pertanto al già citato messaggio.

COMPARTO BIOGGIO - LUGANO CENTRO

Questo comparto è sicuramente il più interessante e innovativo dell'intero progetto. Come noto si prevede infatti di collegare la piana del Vedeggio con il centro città tramite una galleria e una stazione sotterranea che colleghi la rete tram-treno alla stazione FFS di

Lugano. Gli sforzi compiuti da Autorità e progettisti per rendere fattibile questa idea non devono passare in secondo piano rispetto a eventuali criticità, d'ordine tecnico e formale, che un progetto di questa portata non può non avere. Tuttavia, con l'unico scopo di rendere ancor maggiormente più attrattivo questo progetto, ci si permette alcune considerazioni.

Si osserva in ingresso che quanto proposto con il messaggio che qui ci occupa riprende in buona sostanza il concetto presentato con il messaggio 6616 e relativi messaggi seguenti, con la differenza che, per questioni tecniche esposte nel messaggio al quale ci si può dunque rimandare, la stazione sotterranea è stata leggermente spostata verso nord rispetto al progetto di massima che prevedeva un pozzo verticale dotato di ascensori. La soluzione adottata, con scale mobili, è scaturita in primo luogo dalle analisi dei flussi di passeggeri effettuate durante l'elaborazione del progetto definitivo in seguito alla necessità di raddoppiare il binario all'interno della galleria e all'aumento della frequenza di esercizio, con il conseguente aumento dei viaggiatori in arrivo e in partenza dalla stazione sotterranea.

Per quanto riguarda il portale cittadino della galleria è previsto lì dov'era invero già stato indicato nel messaggio del 2012 concernente la richiesta di credito di progettazione. A suo tempo si riferì infatti che l'uscita di Sant'Anna era stata scelta quale "male minore", dal momento che la prima soluzione proposta, che prevedeva l'uscita della galleria praticamente nel bel mezzo del complesso (ex) BSI, all'incrocio tra via Peri e Via Cantonale, era stata fermamente criticata dalla proprietaria di allora. Scelta, la prima, che era oggettivamente più funzionale, in quanto avrebbe permesso di raggiungere il terminale "Botta" praticamente in linea retta, percorrendo il Corso Pestalozzi direttamente dalla galleria e senza troppe curve.

La Commissione si è chiesta, dal momento che la proprietà degli stabili ex BSI è nel frattempo cambiata e che la nuova proprietaria ha probabilmente altre priorità, vista l'importanza strategica di questo complesso che potrebbe essere utile alla collettività pubblica per inserirvi servizi, scuole, ecc., se non era stata valutata la possibilità d'acquisto da parte del Cantone di questa proprietà per poi riprendere anche il progetto originale, riproponendo l'uscita della galleria in questo comparto anziché Sant'Anna, che ovierebbe alla necessità di procedere con eventuali espropri.

Posto che in questo stadio di procedura è probabilmente impossibile e quantomeno poco opportuno modificare il progetto, si invita tuttavia il Consiglio di Stato a valutare attentamente questa possibilità e procedere se del caso, in seconda battuta e una volta esaurito l'iter federale, in particolar modo per quel che concerne la concessione dei crediti della Confederazione, con una modifica di progetto.

Per quel che riguarda poi il prolungamento della rete verso nord (Cornaredo) che sud (Pian Scairolo), spiace che dal 2012 ad oggi si sa poco di più di allora. Si ricorda a tal proposito che l'opera complessiva, cosiddetta a forma di "H", prevede l'estensione della rete tram per collegare tutte le aree strategiche dell'agglomerato di Lugano. Se, giustamente, nel 2012 ci si volle concentrare sulla progettazione della prima tappa, a mente della scrivente Commissione nel frattempo si poteva compiere qualche analisi più approfondita sulla possibile estensione della rete in modo da poter implementare le eventuali e necessarie predisposizioni tecniche nell'ambito dell'esecuzione della prima tappa.

Prendendo atto con soddisfazione che l'obiettivo di realizzare integralmente la rete tram-treno è confermato e che il contenimento dei costi per la realizzazione della prima tappa a carico del Cantone ottenuto grazie al finanziamento federale crea premesse favorevoli per

affrontare anche le prossime tappe, si invita il Consiglio di Stato a voler far allestire in tempi brevi il progetto di massima per il futuro sviluppo della rete in modo da poter postulare l'inserimento delle prossime tappe della rete tram-treno nel Programma d'agglomerato del Luganese.

COMPARTO BIOGGIO - MANNO

È, questo, sicuramente il comparto più controverso dell'intero progetto. E non poteva che essere altrimenti, andando a realizzare una nuova linea ferrotranviaria e a modificare così un'importante fetta del nostro territorio.

Come noto la nuova rete tram si sviluppa dalla fermata esistente di Bioggio verso nord con cinque nuove fermate. La prima e la più importante è il nodo intermodale di Cavezzolo, da dove si dirama la linea verso la città e nelle cui prossimità è prevista la realizzazione di un P&R.

Da lì si prosegue verso nord, attraversando a raso la strada cantonale (incrocio 5 Vie). Sorprende un po', invero, che la scelta di modificare in tal senso il progetto sia stata poco motivata in sede di messaggio. Infatti, quanto proposto con il messaggio 6616 era tutt'altra cosa. Allora l'impianto aveva una forma a "Y" e le linee proseguivano sia verso Manno che Ponte Tresa attraversando la strada cantonale su viadotto, senza nessun impatto sul traffico veicolare. Con la nuova proposta, a forma triangolare, sicuramente più interessante e funzionale per l'esercizio tranviario, la situazione è ben differente soprattutto per l'impatto che si avrà a livello di traffico. Ci si chiede quindi se siano state fatte tutte le necessarie considerazioni, soprattutto alla luce della nuova proposta di circonvallazione Agno-Bioggio.

Per quel che riguarda il P&R di Molinazzo, valgono le stesse preoccupazioni, che per la verità erano già state espresse dalla Commissione della gestione e delle finanze nel 2012, laddove nel rapporto al messaggio 6616 si poteva leggere *"Sempre in merito al P&R di Molinazzo, in seno alla Commissione sono sorte preoccupazioni circa il fatto che la sua realizzazione possa ulteriormente incrementare il volume di traffico sulla tratta tra l'impianto semaforico dello svincolo autostradale a Manno Suglio e il P&R, già oggi costantemente satura. Si invita pertanto il Consiglio di Stato a voler prendere i dovuti accorgimenti affinché su questa via non peggiori la situazione a livello di traffico"*. Queste preoccupazioni valgono più che mai, soprattutto in quanto ad oggi non è stato ancora possibile ricevere una rappresentazione grafica definitiva della circonvallazione (richiesta di avere una sovrapposizione dei progetti, cfr. domanda 48). A mente della scrivente commissione l'ubicazione del P&R deve essere definita in funzione della nuova circonvallazione e, se del caso, quella attualmente prevista dovrà essere modificata.

Superato l'incrocio 5 Vie la nuova infrastruttura si sviluppa totalmente in sede propria, parallelamente alla strada cantonale, fino al capolinea di Manno (terminale di Suglio). È noto che questo tracciato ha sollevato diverse opposizioni da parte di aziende e privati cittadini. Le stesse sono ora pendenti dinanzi all'Ufficio federale dei trasporti (UFT), il quale sarà chiamato ad esprimersi in merito nell'ambito della procedura di approvazione dei piani. Si invita tuttavia il Consiglio di Stato, prendendo posizione sulle stesse, di voler assecondare nel limite del possibile le esigenze degli espropriati in modo che il progetto possa essere largamente condiviso.

In corrispondenza dell'incrocio stradale di Suglio la strada cantonale viene attraversata a raso. Questa scelta era già stata contemplata nel progetto di massima e aveva fatto nascere le medesime preoccupazioni di oggi. Infatti, già allora, alcuni commissari si preoccuparono nel constatare che la rete tranviaria intersecherà la strada cantonale a

poche centinaia di metri dallo svincolo autostradale di Manno Suglio, soluzione, questa che potrebbe comportare ulteriori disagi al traffico motorizzato. Le assicurazioni che arrivarono allora sono le medesime di oggi (impianto semaforico coordinato con quello dello svincolo autostradale). Se allora convinsero, ci si aspettava, in questa sede, di ricevere qualche informazione più dettagliata. Le preoccupazioni, quindi, permangono.

Come noto la linea giunge quindi a Manno, dove termina. Il Medio Vedeggio viene da lì servito con una capillare rete bus e in sede di audizione commissionale avvenuta il 6 febbraio, il Dipartimento del territorio ha illustrato la possibilità futura di far proseguire la linea fino alla stazione FFS di Lamone, in modo da poter creare una sorta di anello combinato con le linee TILO.

Tuttavia è altresì noto che questa soluzione non convince e che 2'551 cittadini hanno sottoscritto una petizione popolare che chiede di prolungare il progetto tram-treno fino a Taverne-Torricella sfruttando l'esistente binario industriale. Questa proposta è avversata dal Consiglio di Stato, forte di numerosi pareri e studi di fattibilità, che ritiene in conclusione che non vi sia un potenziale di utenza sufficiente per giustificare un nuovo servizio ferrotranviario fino a Taverne, a fronte di una linea TILO in esercizio e di una rete bus capillare e complementare alla rete tram.

È però vero che una parte della scrivente commissione vede di buon occhio questa possibilità. Si chiede pertanto al Governo cantonale di tenere in debita considerazione questa variante e di voler approfondire il prolungamento della linea tram-treno verso Taverne-Torricella in modo da poterlo eventualmente inserire in una seconda tappa.

COMPARTO BIOGGIO-PONTETRESA

Il progetto tram-treno coinvolge anche il tracciato ferroviario esistente della FLP tra Bioggio e Ponte Tresa, andando a modificarlo leggermente, soprattutto con il raddoppio della linea tra Magliaso e Agno e con la realizzazione di una nuova fermata "Agno aeroporto", sollecitata dalla Commissione gestione e finanze nel rapporto al messaggio 6616 del 19 giugno 2012.

La proposta di questa nuova fermata viene pertanto salutata positivamente. Tuttavia, lì dove prevista si ritiene abbia poco senso e, soprattutto, non è funzionale agli utenti dell'aeroporto, in quanto oggettivamente troppo distante.

Si ritiene pertanto doveroso suggerire lo spostamento della stessa verso nord, appena oltre gli stabili esistenti e in prossimità di un futuro edificio attualmente in progettazione (modine presenti sul posto).

A tal proposito la scrivente commissione ha preso atto con soddisfazione della volontà espressa dal direttore del Dipartimento del territorio in occasione dell'audizione del 6 febbraio 2018 e confermata nella presa di posizione del 14 marzo 2018 alle domande formulate dalle Commissioni gestione e finanze e pianificazione del territorio di voler spostare la fermata di ca. 200 metri a nord e che è attualmente in corso uno studio. Non appena gli esiti dello studio saranno noti, si chiede gentilmente che vengano trasmessi alla scrivente Commissione.

All'interno del messaggio governativo, sotto questo capitolo si trova pure un breve riferimento alla volontà di abbandonare l'attuale linea Molinazzo-Lugano FFS, con la precisazione che la dismissione e il successivo smantellamento di questo tratto non sono oggetto di questo messaggio.

Questa proposta non è priva di controversie e una parte della scrivente commissione è dell'avviso che sarebbe opportuno, al di fuori del contesto normativo e procedurale che qui ci occupa, compiere i necessari approfondimenti per valutare l'opportunità di mantenere anche questo tratto di linea da integrare con il resto della rete. Tuttavia alcuni commissari ritengono che l'eventuale mantenimento della linea attuale e, di conseguenza dell'esistente viadotto di Molinazzo che è già oggi in conflitto con le linee di volo e inserito nel catasto degli ostacoli, non debba avvenire a discapito di un possibile sviluppo dell'aeroporto di Lugano-Agno e in particolare del prolungamento della pista verso nord. Si ritiene infatti che la possibilità di sviluppo dell'aeroporto debba prevalere rispetto al mantenimento della tratta Bioggio-Muzzano-Lugano FFS e che le soluzioni proposte in alternativa e le relative argomentazioni riportate nelle predette risposte (cfr. a tal proposito domande 43, 44, 45 e 46) appaiono convincenti.

Relativamente a questo comparto si deve infine rilevare che si ritiene una lacuna di questo progetto la mancanza di un P&R nelle vicinanze della stazione di testa di Ponte Tresa. Si prende atto della risposta (cfr. domanda 26) stante la quale Contone Ticino e Regione Lombardia, nell'ambito del programma Interreg, stanno valutando miglioramenti per l'interscambio tra trasporto pubblico su gomma e FLP nel nodo di Ponte Tresa e che per migliorare l'accessibilità alla linea ferroviaria è prevista una passerella ciclo-pedonale la cui progettazione non è però stata ancora avviata. Si osserva tuttavia che già nell'esame del messaggio 6616 questa lacuna era stata rimarcata e che fu proprio allora, nell'ambito di un'audizione commissionale, che si venne a conoscenza di questo progetto. La CGF di allora, salutando positivamente questa informazione, si espresse così: *"È auspicio della Commissione, e non potrebbe essere altrimenti, che nascano in un prossimo futuro iniziative simili tese a rendere attrattiva la rete tram del luganese nei confronti dei frontalieri che entrano in Ticino dal valico di Ponte Tresa"*. Auspicio che, a quasi 6 anni di distanza, è purtroppo rimasto tale.

Si chiede pertanto al Consiglio di Stato di voler concretizzare questi auspici in tempi brevi, anticipando se del caso le risorse finanziarie necessarie per la progettazione e la realizzazione di un P&R a Ponte Tresa, eventualmente anche in Italia.

CONCLUSIONI

D'attualità appaiono anche oggi le conclusioni alle quali era arrivata la Commissione della gestione e delle finanze nel suo rapporto del 2012. Il progetto in esame è un progetto ambizioso, sicuramente di qualità e quantomeno necessario. Le criticità riscontrate, che vanno esaminate, approfondite e, laddove possibile, risolte, non devono inficiare la realizzazione di questo progetto, che deve andare avanti.

La Commissione speciale della pianificazione del territorio preavvisa dunque favorevolmente il messaggio in rassegna, invitando però al contempo il Consiglio di Stato a voler tenere in debita considerazione le raccomandazioni contenute nel presente parere.

Per la Commissione speciale della pianificazione del territorio:

Nicola Brivio, relatore
Battaglioni - Buzzini - Canepa - Durisch -
Gaffuri - Ghisolfi - Maggi - Pagnamenta -
Pamini - Rückert - Seitz - Storni - Zanini