

**PAL2**  
**Programma d'agglomerato del Luganese**  
**di seconda generazione**

Fase 2 "Misure di ordinamento territoriali e infrastrutturali"

Informazione, consultazione e partecipazione a norma dell'art. 11 della Legge sullo sviluppo territoriale

**Rapporto sull'esito della consultazione**

26.04.2012

## SOMMARIO

<b>1</b>	<b>Aspetti formali</b>	<b>3</b>
1.1	Procedura	3
1.2	Oggetto della consultazione	3
1.3	Risposte pervenute	5
<b>2</b>	<b>Sintesi delle principali osservazioni e commento</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>Riassunto per tema trattato</b>	<b>11</b>

## **1 Aspetti formali**

Questo rapporto presenta la presa di posizione della CRTL nell'ambito della consultazione in oggetto. Ai sensi della LST, spetta al Consiglio di Stato, tramite il Dipartimento del territorio, esaminare le osservazioni e le proposte e – se non recepite – darvi risposta in un rapporto allegato nell'ambito della pubblicazione delle schede che verranno adottate (art. 13 LST, artt. 20 e 21 RLST).

### **1.1 Procedura**

Il 23 settembre 2011 la Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) ha deciso di assumere il compito di allestire il Programma d'agglomerato del Luganese di seconda generazione (PAL2), sulla base al Messaggio del Gran Consiglio e della delega operativa del DT del 1 luglio 2010, mettendo a disposizione la quotaparte del budget necessario e di incaricare gli specialisti per l'allestimento della documentazione necessaria.

La documentazione posta in consultazione è costituita dalle proposte di modifica del Piano direttore cantonale, scheda M3 " Piano regionale dei trasporti del Luganese", del mese di gennaio 2012, e dai rapporti sul PAL2, che fungono da Rapporti esplicativi: "PAL2, Fase 2, Traffico e mobilità. Situazione, tendenze di sviluppo e strategie di intervento" e "PAL2, Fase 2, Misure di orientamento territoriale ed infrastrutturali".

Questi documenti sono stati approvati dalla CRTL il 12 gennaio 2012 e sono stati posti in consultazione presso le Cancellerie di tutti i Comuni del comprensorio di competenza della CRTL dal 7 febbraio all'8 marzo 2012 a norma dell'art. 11 Lst.

La documentazione è inoltre stata messa a disposizione sul sito internet [www.pal2.ch](http://www.pal2.ch).

Nell'ambito della consultazione è stata tenuta una serata pubblica, il 16 febbraio 2012 presso Villa Negroni a Vezia.

### **1.2 Oggetto della consultazione**

Le modifiche della scheda M3 " Piano regionale dei trasporti del Luganese" del Piano direttore cantonale riguardano in particolare:

- lo snellimento generale dei testi descrittivi;
- la riorganizzazione e la revisione degli indirizzi (cap.2), con l'integrazione degli indirizzi riferiti all'organizzazione territoriale della scheda R3 (già messi in consultazione nel 2010) e degli indirizzi riferiti alla mobilità della scheda M3;
- la riorganizzazione e la revisione delle misure (cap.3), organizzate in cinque capitoli settoriali;
- la revisione dei gradi di priorità delle misure, in funzione del grado di consolidamento progettuale che le misure hanno raggiunto;

- l'aggiornamento del grado di consolidamento delle misure (dato acquisito, risultato intermedio, informazione preliminare).

L'elemento centrale della seconda fase del PAL2 e della consultazione è la programmazione degli investimenti infrastrutturali fondata sull'analisi del sistema della mobilità, delle prospettive evolutive e le definizioni delle necessità di intervento, sulla contestualizzazione delle misure infrastrutturali in un quadro di sviluppo territoriale condiviso a livello locale nelle singole aree strategiche dell'agglomerato urbano e sull'identificazione di un quadro finanziario complessivo necessario a determinare le modalità di finanziamento delle opere infrastrutturali.

L'elemento centrale della seconda fase del PAL2 è quindi la programmazione degli investimenti infrastrutturali, basata sull'analisi del grado di consolidamento progettuale delle singole misure infrastrutturali, motivo per cui si è quindi chiesto di rispondere in particolare alle seguenti domande:

1. *L'analisi eseguita riguardo al tema "Traffico e mobilità" regionale, alle sue prospettive di sviluppo e alle necessarie misure di intervento appare pertinente?*
2. *Il pacchetto di misure di investimento infrastrutturale codificate nella scheda M3 del Piano direttore cantonale risulta coerente con la "visione di sviluppo" posta in consultazione durante la Fase 1 dei lavori di allestimento del PAL2?*
3. *La programmazione proposta dalla scheda PD-M3 (priorità degli investimenti infrastrutturali determinate a partire dal grado del loro consolidamento procedurale) è condivisa?*
4. *È auspicabile procedere con la definizione di modalità concrete per il finanziamento degli investimenti previsti, così come ipotizzato nella Fase 1 della consultazione (tramite l'istituzione di un fondo infrastrutturale regionale)?*

### 1.3 Risposte pervenute

Hanno risposto:	- 1 Cantone	Cantone dei Grigioni, Dipartimento dell'economia pubblica e socialità
	- 21 Comuni:	Agno, Bedano, Bioggio, Capriasca, Caslano, Collina d'Oro, Gravesano, Lamone, Lugano, Magliaso, Manno, Massagno, Mezzovico-Vira, Monteceneri, Muzzano, Paradiso, Sessa, Sorengo, Torricella-Taverne, Vernate, Vezia; <i>Questi comuni rappresentano il 77% della popolazione del Luganese</i>
	- 4 partiti politici / sezioni:	I Verdi del Ticino (segreteria cantonale), I Verdi del Ticino (sezione di Vezia) e Partito popolare democratico (Sezione di Vezia), Partito socialista del Luganese;
	- Altri Enti:	Agenzia regionale per lo sviluppo del Luganese, agenzia operativa dell'Ente regionale per lo sviluppo del Luganese;
	- 11 associazioni di diritto privato:	ASPAN – Associazione svizzera per la pianificazione del territorio, Associazione quartiere Bomborozzo, ATA – Associazione traffico e ambiente, Capriasca ambiente, Cittadini per il territorio (Massagno), Pro Velo Ticino, TCS – Touring Club Svizzero Sezione Ticino, UFPT – Movimento cittadini un futuro per Ponte Tresa, Uniti per Brè, Viva Gandria;
	- 2 privati cittadini	Luca Paltenghi, Magliaso, Emanuele Verda, Lugano

Non hanno risposto: - 34 Comuni del comprensorio:

Alto Malcantone, Aranno, Astano, Bedigliora, Bogno, Cademario, Cadempino, Cadro, Canobbio, Carabietta, Carona, Certara, Cimadera, Comano, Croglia, Cureglia, Curio, Isonne, Grancia, Melide, Migliaglia, Monteggio, Morcote, Neggio, Novaggio, Origgio, Ponte Capriasca, Ponte Tresa, Porza, Pura, Savosa, Sonvico, Valcolla, Vico Morcote

*Questi comuni rappresentano il 23% della popolazione del Luganese*

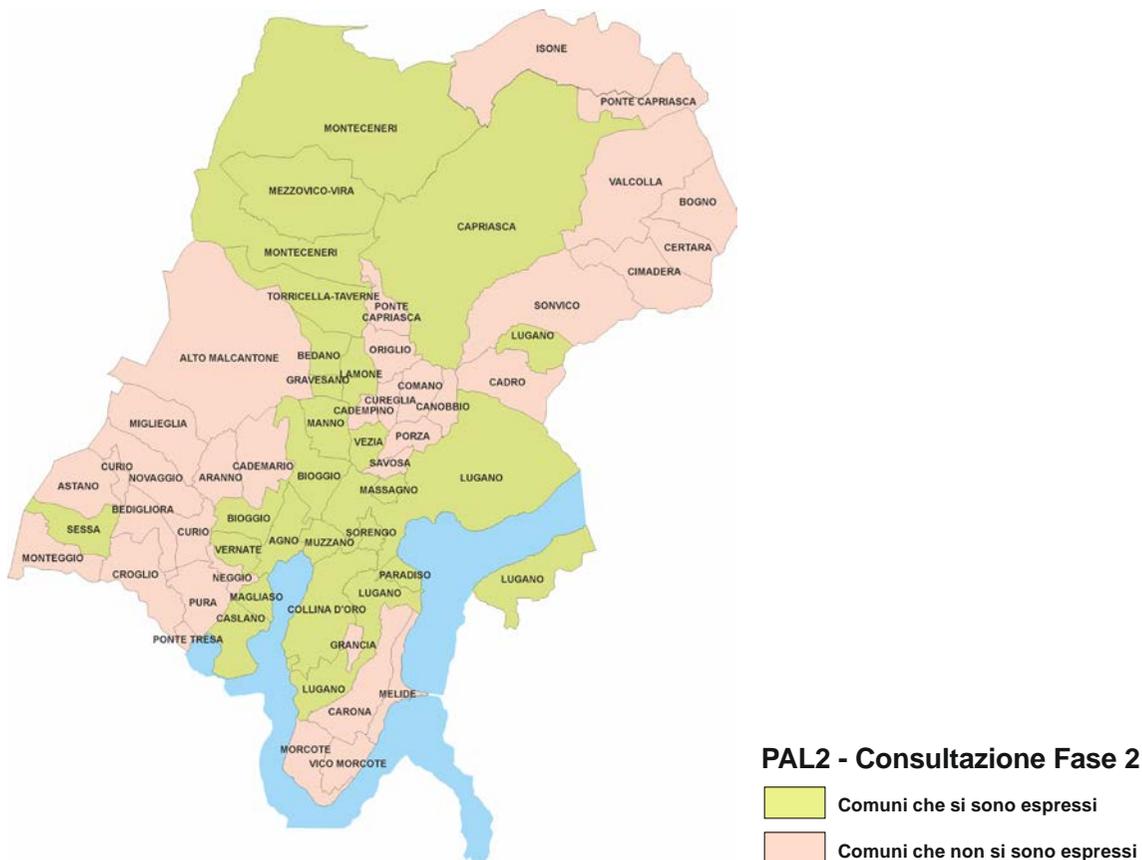


Fig. 1 Partecipazione dei Comuni alla consultazione

## 2 Sintesi delle principali osservazioni e commento

Complessivamente l'esito della consultazione può essere considerato positivo, soprattutto per quanto concerne le posizioni espresse dai Municipi. Laddove sono state espresse delle perplessità, queste riguardano soprattutto la richiesta di assegnare una maggiore priorità a determinate opere infrastrutturali.

Le critiche espresse da parte dei partiti politici e dalle associazioni sono invece tendenzialmente più critiche: Esse sono rivolte soprattutto alla visione di sviluppo ritenuta dispersiva, alla presunta concorrenzialità tra le misure per i trasporti pubblici e quelle per la mobilità privata, alla carenza di misure che favoriscono la mobilità lenta e alle tappe di realizzazione della rete tram.

### Partecipazione e consultazione

Alcune prese di posizione, in particolare provenienti da partiti politici associazioni e, lamentano un coinvolgimento insufficiente della popolazione, tempi eccessivamente ristretti per rispondere e il mancato accesso a dati di dettaglio sul traffico.

*R: La consultazione sul PAL 2, proprio per permettere un coinvolgimento il più esteso possibile della popolazione e degli enti interessati si è svolta in due fasi; la prima sulla visione di sviluppo e la seconda sulle misure di ordinamento territoriali e infrastrutturali. Le modalità di consultazione si sono estese oltre le esigenze minime imposte dalla legislazione: sono state organizzate complessivamente quattro serate pubbliche di presentazione, è stata tenuta una conferenza stampa e la documentazione è stata messa a disposizione online in un'apposita pagina internet ([www.pal2.ch](http://www.pal2.ch)) oltre a quella usualmente disponibile dell'amministrazione cantonale per le procedure di consultazione sul Piano direttore.*

*Le richieste di proroga per esprimersi sono state tutte accolte, prolungando generalmente di circa un mese il termine. In ogni caso, tutte le osservazioni pervenute sono state trattate.*

### Concorrenzialità tra mobilità privata-mobilità lenta

Gli interventi legati alla mobilità privata sono generalmente criticati per una presunta concorrenzialità con i trasporti pubblici.

*R.:Le misure proposte derivano da una strategia d'intervento multimodale, già presente con il PTL, e peraltro confermata dalle esigenze poste dalla Confederazione per l'allestimento dei PA, che devono proporre interventi in tutti i settori della mobilità. Si rileva inoltre che vengono proposte unicamente misure consolidate, in tutti gli ambiti. Le prime verifiche effettuate dimostrano inoltre che gli interventi alla viabilità non determinano la riduzione dell'utenza dei trasporti pubblici*

### Insediamiento

La visione di sviluppo e il concetto di organizzazione territoriale proposte è considerato (erroneamente) "centrifugo" e non coerente con la densificazione verso l'interno degli insediamenti. Si ritiene che venga data priorità allo sviluppo degli insediamenti (aree strategiche), prima che sia predisposta l'infrastruttura necessaria, in particolare i trasporti pubblici. Viene inoltre criticata la mancanza di un concetto di sviluppo per la City.

*R.: Le modalità di ordinamento territoriale proposto dal PAL2 per accompagnare lo scenario di crescita prospettato nella "visione di sviluppo" e gli importanti investimenti infrastrutturali definiti dal PTL, vertono su una scelta precisa di concentrazione dello sviluppo in alcuni comparti specifici, definiti "strategici", che per loro specifica vocazione permettono di gestire in maniera ottimale la necessaria trasformazione del territorio determinata da questa crescita. In sostanza, si tratta di contrapporre ad uno scenario di crescita diffusa, dove tutto avviene in maniera disordinata su tutto il territorio della regione, il nuovo scenario di una "città-agglomerato" che vuole concentrare lo sviluppo in alcune poche aree, con l'obiettivo specifico di una tutela delle aree pregiate. In questo senso, come già rilevato dall'ARE nella sua valutazione del PAL, il concetto si allinea con la strategia di ordine superiore, obiettivo dichiarato della Confederazione, di uno sviluppo centripeto degli insediamenti<sup>1</sup>. Per quanto riguarda la tempistica, si rileva dapprima che progetti infrastrutturali e pianificazione territoriale devono essere coordinati e che la pianificazione, una volta approvata, ha generalmente una durata di 10-15 anni, lasso di tempo durante il quale si ipotizza possano essere concretizzati i contenuti.*

### Rete tram

Buona parte delle osservazioni critiche riguardano la richiesta di invertire le priorità tra la tappa prioritaria e l'asta est da Cornaredo al Pian Scairolo, in quanto considerata più efficace. In secondo luogo viene lamentata la mancanza di garanzia per il mantenimento della tratta FLP esistente tra Bioggio, Muzzano, Sorengo e Lugano.

*R.: La definizione dei costi/benefici è stata oggetto di innumerevoli studi, che hanno determinato con quale priorità procedere. L'efficacia della tappa prioritaria è ampiamente dimostrata nell'ambito del progetto di massima e il diverso grado di consolidamento delle varie tratte determina la priorità assegnata. Per quanto riguarda la tratta FLP esistente tra Bioggio, Muzzano, Sorengo e Lugano, la CRTL, il 22 aprile 2010, ha risolto che fino a quel momento non sussistevano le condizioni per prendere delle decisioni definitive e fino ad ora non è stata presa alcuna ulteriore decisione.*

---

<sup>1</sup> L'ARE nella sua valutazione del PAL del mese di ottobre 2009 ha esplicitamente affermato che "Lo sviluppo del Nuovo Quartiere di Cornaredo, ad alta densità insediativa e ben servito dai trasporti pubblici, costituisce la prima tappa verso la concentrazione dello sviluppo degli insediamenti nelle zone centrali dell'agglomerato."

### Interventi sulla mobilità lenta

Le critiche pervenute lamentano in generale una scarsa attenzione alla mobilità lenta e investimenti ridotti.

*R: Il primo accenno alla pianificazione di una rete ciclabile regionale del Luganese risale all'allestimento del PVP, concluso nel 2007. Quattro anni dopo si è conclusa la progettazione di massima e da subito tutta la rete è stata valutata positivamente, e pertanto cofinanziabile, da parte della Confederazione. Pur partendo da una situazione di partenza con l'assenza quasi totale di infrastrutture per le biciclette è stato sviluppato un progetto in tempi molto rapidi. Gli investimenti sono commisurati alle necessità determinate dalle due ruote, che sono evidentemente ridotte rispetto a quanto richiesto per il traffico motorizzato o i trasporti pubblici.*

### Intermodalità

Le osservazioni riguardano prevalentemente una presunta incentivazione dell'uso dei mezzi privati determinata dai nodi intermodali.

*R: La strategia adotta nell'ambito dell'intermodalità è fondata sul concetto degli "anelli-filtro", ovvero la presenza dei P+R presso le stazioni TILO, i nodi intermodali ai margini dell'area urbana e la gestione dei posteggi nel centro dell'agglomerato urbano. Lo scopo è – come si evince dal termine – filtrare per quanto possibile il traffico motorizzato privato diretto verso il centro città, permettendo di recarvisi effettuando il trasbordo sui mezzi pubblici.*

### Viabilità Basso Malcantone

Dai comuni della zona si rivendica l'avanzamento delle priorità

*R.: Le priorità sono determinate essenzialmente dallo stato di consolidamento delle opere, che per il Basso Malcantone si limitano per il momento al grado di studio di fattibilità.*

La tabella riassume la posizione globale di ogni ente, associazione o privato che si è espresso in termini generali sulla documentazione del PAL2, Fase 2 e illustra tramite dei simboli le risposte ai quesiti posti.

Legenda: risposta sostanzialmente positiva  
 consenso di principio, con puntualizzazioni relativamente importanti  
 risposta prevalentemente critica o negativa

14 Comuni, in rappresentanza del 64% della popolazione totale del Luganese  
5 Comuni, in rappresentanza del 4% della popolazione totale del Luganese  
2 Comuni, in rappresentanza del 2% della popolazione totale del Luganese

Comune / Ente	Osservazioni	1. analisi mobilità	2. misure coerenti	3. priorità	4. fondo
Agno / Bioggio / Manno	- condivisione generale				
Bedano / Gravesano / Lamone / Mezzovico-Vira / Monteceneri / Torricella-Taverne	- condivisione generale				
Capriasca	- evoluzione del trend preoccupante, le misure assecondano il trend più che contrastarlo - sviluppo ritenuto centrifugo - priorità da assegnare non unicamente in base al consolidamento - mancano chiare regole per la partecipazione al fondo				
Caslano	- assegnare priorità in funzione della gravità dei problemi				
Collina d'Oro	- condivisione				
Lugano	- manca messa in risalto di infrastrutture quali AlpTransit, l'autostrada e l'aeroporto				
Magliaso	- scarsa attenzione per il Malcantone - misure urgenti solo palliative	--			
Massagno	- condivisione generale				
Muzzano	- condivisione parziale	--			
Sessa	- pochi accenni alla mobilità generata dagli utenti provenienti dall'Italia e al coinvolgimento delle Autorità italiane				
Vernate	- tempistica troppo lunga				
Vezia / Paradiso / (Sorengo)	- effettuate unicamente osservazioni puntuali	--	--	--	--
ARSL	- apprezzamento generale				
ATA	- continuità con PTL e PAL2, ma mancanza di novità - costi benefici generali bassi				
Cittadini per il territorio / VivaGandria / Uniti per Brè / Capriasca Ambiente / Associazione Quartiere Bomborozzo	- richiesto sviluppo centripeto attorno alla bipolarità City-Piano del Vedeggio - lamentato dominio del TIM - TIM concorrenziale a TP				
Cantone Grigioni	- nessuna osservazione particolare	--	--	--	--
TCS Sezione Ticino	- condivisione generale e sottolineata l'importanza delle misure a breve termine				
I Verdi del Ticino, segreteria cantonale	- concezione vecchia impostata unicamente sul traffico automobilistico				
Partito socialista del Luganese	- visione di sviluppo non sostenibile, mobilità privata concorrenziale con i TP				

### 3 Riassunto per tema trattato

La tabella riassume le prese di posizione per tema trattato. Laddove le posizioni su uno stesso tema sono divergenti è stata mantenuta una separazione.

Comune / Ente	tema	Osservazioni
ATA I Verdi del Ticino Cittadini per il territorio e altre associazioni	partecipazione consultazione	<ul style="list-style-type: none"> <li>- coinvolgimento insufficiente, tempi ristretti,</li> <li>- tempi troppo stretti</li> <li>- dati negati</li> </ul>
Lugano Capriasca Muzzano ATA Cittadini per il territorio e altre associazioni	insediamento	<ul style="list-style-type: none"> <li>- lo sviluppo proposto è ritenuto centrifugo: il PAL spinge lo sviluppo di zone periferiche (NQC, CIPPS, NPV) e non servite dal trasporto pubblico</li> <li>- lo sviluppo insediativo deve avvenire prima delle misure infrastrutturali</li> <li>- mancanza di obiettivi chiari e di considerazioni sulla tutela del patrimonio e del paesaggio</li> <li>- specializzazione funzionale delle aree è ritenuta eccessiva</li> <li>- mancanza di un concetto di sviluppo per la City</li> <li>- lo sviluppo di posti di lavoro nella City non è da ritenere incompatibile con lo scenario di sviluppo auspicato</li> <li>- considerare il ruolo dell'aeroporto</li> </ul>
ATA	Città Alta	<ul style="list-style-type: none"> <li>- favorevoli al progetto di copertura della trincea, ma timore che la nuova strada di collegamento non sia stata abbandonata</li> </ul>
ATA I Verdi del Ticino	sistema dei trasporti	<ul style="list-style-type: none"> <li>- proposte per TP insufficienti</li> <li>- opposizione generale a tutte le nuove strade</li> <li>- sviluppo parallelo di TIM e TP criticato (concorrenza per i TP)</li> </ul>
Muzzano ASPAN ATA Cittadini per il territorio e altre associazioni I Verdi del Ticino Paradiso	rete tram	<ul style="list-style-type: none"> <li>- tappa prioritaria ritenuta inefficace, troppo cara e inutile doppione</li> <li>- priorità da assegnare alle aste est (Cornaredo-Scairolo) e ovest (Lamone-Taverne)</li> <li>- sistema "H" da completare con altri rami (Viganello, Pregassona, Collina Nord, ...)</li> <li>- mancanza di garanzie per il mantenimento della tratta Bioggio-Cavezzolo - Lugano (solo Ip)</li> <li>- priorità rete tram Cornaredo-Centro-Pian Scairolo in priorità 3   4 non corrispondente alle aspettative, da anticipare a priorità 2   3</li> </ul>

Comune / Ente	tema	Osservazioni
Agno / Bioggio / Manno	tram tappa prioritaria	- da attribuire a priorità 1 e non 1 2
Sorengo	rete tram	- prende atto del mantenimento della tratta Bioggio-Cavezzolo - Lugano FFS e dell'aggancio alla tappa prioritaria (n.d.a.: la posizione fa riferimento ad una errata interpretazione di quanto asserito durante la serata pubblica)
I Verdi del Ticino (Vezia)	viabilità Porta Ovest	- richiesto il declassamento di Via S.Gottardo
ASPAN Cittadini per il territorio e altre associazioni	viabilità Porta Sud	- perplessità su priorità 1 2 - misure concorrenziali al TP - intacca la funzionalità dell'autostrada e incoraggia la realizzazione della terza corsia autostradale
Agno / Bioggio / Manno	viabilità Basso Vedeggio	- circonvallazione Agno-Bioggio da attribuire a priorità 1 e non 1 2
Lugano		- integrare completamente 4 fase della circonvallazione per permettere l'allungamento pista aeroporto
Muzzano ATA Cittadini per il territorio e altre associazioni	viabilità Basso Vedeggio	- circonvallazione ritenuta concorrenziale al TP - rapporto costo benefici insufficiente - galleria Prati Maggiori-Vallone al posto della circonvallazione Agno-Bioggio
Caslano Magliaso	viabilità Basso Malcantone	- richiesta l'assegnazione della priorità alle galleria più elevata - richiesta l'entrata in esercizio della galleria di Magliaso contemporaneamente alla circonvallazione Agno-Bioggio
Un futuro per Ponte Tresa	viabilità Basso Malcantone	- richiesta la realizzazione di una circonvallazione di Ponte Tresa parallela alla galleria ferroviaria, da realizzare come priorità 1 (cfr. variante B2)
Luca Paltenghi, Magliaso Emanuele Verda, Lugano	viabilità Basso Malcantone	- proposta una galleria unica tra Bioggio e Ponte Tresa, da inserire nel PD - variante C2 nata vecchia (incl. circonvallazione Agno-Bioggio) e non risolve i problemi - citata la possibilità di avviare ua raccolta firme - necessità misure di protezione tra Agno e il Vallone contro gli scoscendimenti

Comune / Ente	tema	Osservazioni
ATA Cittadini per il territorio e altri I Verdi del Ticino	intermodalità	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nodi intermodali ritenuti inefficaci</li> <li>- si incentiva l'uso dei mezzi privati in concorrenza al TP</li> <li>- strategia da ripensare in quanto favorisce l'uso dell'auto (verificare prima l'effetto ottenuto con i P+R realizzati)</li> </ul>
Paradiso Vezia I Verdi del Ticino (Vezia) PPD - Vezia	intermodalità	<ul style="list-style-type: none"> <li>- priorità nodo intermodale Lugano Sud 3 4 non corrispondente alle aspettative</li> <li>- richiesta di suddividere in due il Nodo intermodale di Vezia, con una parte da trasferire presso il nodo di Lamone-Cadempino</li> <li>- richiesto lo stralcio del P+R Pradone dal PD</li> <li>- il nodo intermodale di Vezia è considerato un intervento a favore di interessi privati. Nella pianificazione non si è considerata la volontà popolare</li> <li>- criticata la legittimità di CRTL di pianificare il nodo intermodale di Vezia</li> </ul>
Gravesano	sicurezza	<ul style="list-style-type: none"> <li>- carattere regionale degli interventi proposti a Gravesano/Bedano</li> </ul>
ATA Cittadini per il territorio e altri Pro Velo Ticino I Verdi del Ticino	ML	<ul style="list-style-type: none"> <li>- misure generalmente considerate insufficienti</li> <li>- manca la riqualifica dei nuclei</li> <li>- manca una rete ciclabile locale</li> <li>- mancano completamente i collegamenti pedonali</li> <li>- sviluppare sistema di scale mobili e funicolari</li> <li>- investimento irrisorio rispetto alla spesa complessiva, benefici minimi, tempi di realizzazione troppo lunghi</li> <li>- tratta di Cornaredo ritenuta un alibi (considerata un'opera stradale), il credito sarebbe da destinare ad altre infrastrutture ciclabili</li> <li>- prima fase di interventi che non permette di realizzare continuità con tratte esistenti e senza percorsi urbani</li> </ul>