



POSTA A-PLUS

Municipi di Bioggio e Manno
c/o Municipio di Bioggio
Via Cademario 10
Casella postale 169
CH-6934 Bioggio

Bellinzona, 11 luglio 2018

Variante di Piano regolatore – Comparto intercomunale area FFS e dintorni

Gentili signore, egregi signori Municipali

Nella pratica indicata a margine, richiamato il deposito atti pubblicato fra l'11 giugno e l'11 luglio 2018, formulo le presenti

OSSERVAZIONI:

1. L'Associazione ASTRAS è stata costituita il 31 gennaio 2018, dopo una fase preparatoria durata qualche settimana. Soci fondatori sono varie persone fisiche con attività commerciali di vario genere nel piano del Vedeggio, in particolare nei comuni di Manno e Bioggio, rispettivamente abitanti di quei comuni.
2. L'associazione ASTRAS ha quale scopo il promovimento di una rete tramviaria e/o ferroviaria nella Valle del Vedeggio completamente indipendente, ma perfettamente integrata nell'organizzazione della mobilità globale, in particolare con la mobilità veicolare e la rete stradale e autostradale in generale. L'associazione si prefigge in particolare di valorizzare la rete ferroviaria esistente, creando sinergie con i gestori della stessa, sfruttando in maniera razionale il territorio ed il paesaggio, per ottimizzare ed estendere l'offerta di mezzi pubblici e sgravare la rete stradale e autostradale. L'associazione ha facoltà di agire in giudizio e presentare ricorsi a tutela degli interessi dei suoi membri e nei limiti delle sue finalità.
3. Il 7 febbraio 2018, la nostra associazione ha presentato un'opposizione alla tratta Bioggio-Manno del progetto Tram Treno del Luganese nell'ambito della procedura di approvazione dei piani

ferroviari, di competenza dell'Ufficio federale dei trasporti (in seguito UFT). Elemento centrale dell'opposizione è la proposta (sotto forma di uno studio di fattibilità dettagliato elaborato dalla CSD Ingegneri) di un tracciato alternativo senza nessun interferenza con la Via Cantonale e con gli accessi stradali, che attraversa il comparto industriale-artigianale di Bioggio-Manno sfruttando le sinergie del binario industriale e della relativa infrastruttura già esistente, per poi giungere al capolinea sul retro di Suglio (presso la Brico di Manno). Cfr. per dettagli www.tramsostenibile.ch.

4. Lo studio Habitat risale al novembre 2015. È molto strano che la popolazione sia stata tenuta all'oscuro di questa pianificazione per quasi due anni, e che il coinvolgimento avvenga solo adesso, nel mezzo della procedura di approvazione piani del Tram Treno, con le 127 opposizioni pendenti davanti all'UFT (la cui maggior parte inerente l'asta Bioggio-Manno e dunque proprio il comparto oggetto di pianificazione), e con la proposta della nostra associazione di modificare tale asta del tracciato.
5. La variante di tracciato proposta dalla nostra associazione è stata combattuta dal DT, che l'ha sminuita censurando il fatto che essa sviluppasse un tracciato "che attraversa il nulla", mentre il tracciato proposto nell'ambito della procedura di approvazione dei piani, lungo la cantonale, presenterebbe chiari vantaggi.
6. La documentazione di progetto del Tram Treno Luganese conteneva pochissime informazioni inerenti la pianificazione oggetto delle presenti osservazioni, nonostante la stessa fosse già pronta dal novembre 2015 e si trovasse sul tavolo del DT dal 27 gennaio 2016.
7. Nondimeno, nella sua opposizione al tracciato del Tram Treno fra Bioggio e Manno, la nostra associazione ha utilizzato queste poche e scarse informazioni per smontare gli argomenti a supporto del tracciato lungo la cantonale, sostenendo che la pianificazione intercomunale relativa al comparto FFS fosse un motivo importante per considerare il tracciato da noi proposto. Perché se si sviluppa l'intero comparto, con le visioni proposte dallo Studio Habitat, la "linea mediana" della zona industriale-artigianale di Bioggio-Manno si sposta verso est, ed è vitale che il Tram Treno del Luganese attraversi il comparto nel mezzo.
8. Pare comunque assodato che il progetto di massima del Tram Treno si è orientato esclusivamente sul Piano Particolareggiato Piana Cairelletto Caminada a Manno, ignorando completamente la pianificazione – di almeno pari importanza – portata avanti dai comuni di Manno e Bioggio nel caso di specie.
9. Il concetto urbanistico dello studio Habitat prevede una riqualifica, con la creazione di un comparto urbano dotato di una propria identità, caratterizzata come quartiere cittadino da destinare ad attività lavorative e di logistica, luogo vivibile e piacevole, dotato di tutti i servizi necessari per ac-

cogliere una certa densità di posti lavoro. Il quartiere sarà dotato infatti di tutti i servizi principali, fra i quali anche le aree di svago.

10. In ogni caso, fino a quando le 127 opposizioni inerenti il progetto del Tram Treno del Luganese (o almeno quella – larga – parte di esse che tocca l'asta del tracciato fra Bioggio-Manno) non saranno state evase – al più tardi con decisioni del Tribunale federale cresciute in giudicato con oggetto l'approvazione dei piani del progetto ferroviario del DT (risp. della FLP) – la pianificazione del comparto FFS Bioggio-Manno dovrà essere sospesa. Altrimenti si rischia – a dipendenza dell'esito dell'approvazione piani – di spendere sforzi e soprattutto denaro pubblico a fondo perso e senza nessuna legittimazione.
11. Per questo motivo, il piano temporale proposto dai comuni di Manno e Bioggio per l'iter pianificatorio (con l'approvazione del Consiglio di Stato ancora nel corso del 2019) è privo di ogni logica.
12. Si ricorda in questo contesto che l'USTRA si sta opponendo a spada tratta contro l'attraversamento dell'incrocio di Suglio da parte del tram treno a raso, forte di una perizia specialistica che prefigura il collasso viario dell'intero comparto, autostrada inclusa. Anche se con un certo ritardo, pure il Touring Club Svizzero si sta attivando (cfr. www.tramsostenibile.ch).
13. La cosa stravolgente è – lo si apprende dall'esame preliminare del DT del 12 giugno 2017 – che l'area di Suglio all'altezza dell'uscita autostradale di Lugano Nord è stata identificata nel Concetto di sviluppo territoriale del febbraio 2009 sviluppato dai Comuni di Bioggio, Agno e Manno come “area potenzialmente idonea per accogliere grandi generatori di traffico”. E questo, chiosa il DT, con lo scopo di perseguire “una corretta pianificazione volta a prevenire gli effetti indesiderati dei GGT, che assicurino un'adeguata capacità dei suoi assi viari principali”.
14. Ma come? L'USTRA si oppone all'attraversamento a raso dell'incrocio di Suglio, prevedendo il collasso viario, e in parallelo, sempre nell'estate del 2017, il DT sostiene – richiamando uno studio del febbraio 2009 – che proprio l'incrocio di Suglio sarebbe sempre ancora previsto come “area potenzialmente idonea per raccogliere grandi generatori di traffico”?
15. In merito alla presunta convenzione sottoscritta dai Comuni di Manno e Bioggio, dal DT e dalle FFS, gli osservanti ricordano che tale accordo era di principio, ed includeva anche la revisione parziale del piano regolatore del comparto della zona industriale e artigianale, con l'obiettivo inter alia di permettere una maggiore densificazione degli insediamenti. Nulla di tutto quanto discusso è poi accaduto, ragione per cui le FFS hanno presentato opposizione al progetto ferroviario del Tram Treno, contestando inter alia anche la messa a disposizione dell'area per l'officina FLP.

16. L'inserimento dell'Officina del Tram Treno sul sedime FFS non è dunque supportato da un qualsivoglia accordo delle FFS. E a ben vedere, la variante di tracciato da noi proposta ha identificato un altro fondo – oggi di proprietà delle AIL e già oggetto di vincolo di attrezzatura pubblica – su cui realizzare l'officina, con tutte le stesse funzionalità. Ubicazione che è molto più “congruente”, per usare le parole del DT (pag. 7 dell'esame preliminare).
17. A pag. 6 dell'esame preliminare, il DT critica la pianificazione, poiché presenta una struttura planovolumetrica “rigida e massiccia”. Non vi sarebbero molte aree destinate a spazi pubblici. Se per l'asta del tracciato Tram Treno Bioggio-Manno si adottasse il nostro progetto, la struttura planovolumetrica ne trarrebbe beneficio. Essa verrebbe infatti interrotta dall'attraversamento diagonale e sinuoso del Tram Treno sul comparto in oggetto. Verrebbero creati alcuni stabili a forma triangolare, e comunque non simmetrica e rettangolare come nella pianificazione dello Studio Habitat. Non solo: l'intera fascia lungo la cantonale, risparmiata dal tracciato, potrebbe essere utilizzata in parte (e con il mantenimento degli accessi esistenti) a scopo di spazio pubblico. Con un valore ben maggiore rispetto a quello dell'attuale tracciato del tram treno, che prevede un marciapiede ed una pista ciclabile stretti fra i binari del tram e le facciate degli stabili lungo la cantonale.
18. Dulcis in fundo: sul fondo no. 433 RFD Bioggio (ancora libero da costruzioni), che verrebbe attraversato dal viadotto del Tram Treno nella nostra variante, si potrebbe creare una piazza, caratterizzata da piccole attività di ristorazione in spazi ricavati nella massicciata del viadotto. Un po' come la “Markthalle im Viadukt”, ricavata alla base di un viadotto della S-Bahn a Zurigo. La piazza verrebbe a trovarsi nel mezzo del comparto attuale di Bioggio, in prossimità del Barboi.
19. Sempre il DT censura (pag. 7) che il comparto risulterebbe una “entità a sé stante, privo di collegamenti con altre aree circostanti”. La nostra variante di tracciato del Tram Treno rimedia a questa censura, perché porta la nuova ed importante opera viaria ad attraversare il comparto esattamente nel mezzo. La sopraelevazione del tracciato fino al raggiungimento del sedime FFS permette in parallelo la creazione di aree verdi e percorsi pedonali e ciclabili che prescindono dall'infrastruttura ferroviaria.
20. La modifica sarebbe ancora possibile, ritenuto che anche Planidea SA ha definito il modello planovolumetrico un “progetto urbanistico non compiuto”, che gli stessi Municipi definiscono affinabile. Allora che si affini in base alla nostra variante del tracciato Tram Treno.
21. Nel calcolo del potenziale insediativo, il DT considera “gli attuali posti di lavoro (fine 2013)”. Inoltre “attualmente sono presenti ca. 2000 posteggi (stato fine 2014)”. Deve essere un male incurabile in seno all'amministrazione quello di considerare attuali dei dati obsoleti. Sono passati 4-5 anni, come si fa a definire attuali tali dati, in modo acritico ed indifferenziato?

22. Si prende atto che secondo il DT (pag. 8 dell'esame preliminare) "l'attuale sistema viario e di trasporto pubblico non è in grado di assorbire e gestire il maggior sfruttamento e sviluppo insediativo". La situazione non cambierà dopo l'entrata in funzione del Tram Treno, se lo stesso sarà mantenuto sul tracciato lungo la cantonale, con attraversamento a raso degli incroci di Bioggio e Suglio e la soppressione di 3 dei 4 accessi alla zona industriale di Bioggio-Manno.
23. La relazione tecnica traffico Bioggio-Manno allestita dallo studio Brugnoli nell'ambito del progetto tram-treno è inutilizzabile e non può assurgere a base di riferimento. Lo comprova il fatto che Brugnoli ha definito non problematico l'attraversamento del tram a raso dell'incrocio di Suglio, mentre i periti dell'USTRA sono giunti ad una conclusione tale da spingere i funzionari federali ad presentare un'opposizione al tracciato presso l'UFT!
24. Lo studio dell'Ing. Brugnoli si basa inoltre su rilevamenti del traffico obsoleti (singole giornate di misurazione eseguite nel 2012). Si contesta pertanto che con l'entrata in funzione del tram treno vi sarà un fabbisogno massimo nel comparto FFS Bioggio-Manno di 1'870 posteggi, e dunque un numero di stalli già oggi in esubero. Se ciò fosse, il DT non avrebbe previsto un secondo Park&Ride in zona Cairello a Manno (su questo fatto, tutti tacciono: la Commissione LIT si chinerà presto su questo aspetto).
25. Gli osservanti si oppongono a che le aziende attive nel comparto vengano obbligate ad assumersi l'onere di servizi di trasporto aziendale. Una tale imposizione è discriminatoria per le aziende, ma pure per i proprietari degli stabili, che si vedrebbero confrontati con un ostacolo di vendita supplementare. A maggior ragione se si considera il far west di sviluppo immobiliare a poca distanza dal comparto in oggetto (ultimo esempio i due colossi appena sorti sul sedime ex Ambrosetti a Manno, con accessi diretti sulla già oberata strada cantonale).
26. Gli osservanti si oppongono alla limitazione del numero di stalli a 2'000 unità. Perché già oggi verosimilmente questo numero è obsoleto. Ma soprattutto perché il futuro Tram Treno lungo la via cantonale non potrà mai rappresentare una valida alternativa ai veicoli. Le interferenze fra tram e strada saranno tante e tali da minare l'esercizio ordinato ed efficiente del Tram Treno.
27. Per quanto attiene l'asta Bioggio-Manno, la simulazione degli specialisti agli atti della procedura di approvazione dei piani indica l'insorgere di primi problemi già dopo che un convoglio accusa 90 secondi di ritardo, mentre a partire da 120 secondi di ritardo medio si notano le prime simulazioni della serie probabilistica che provocano dei ritardi non facilmente riassorbibili autonomamente o le prime situazioni di conflitti non risolvibili in automatico.
28. Gran parte delle criticità sollevate sono direttamente legate al fatto che la linea ferroviaria non è stata progettata in maniera completamente avulsa dalla strada. Oltre agli incredibili passaggi a raso attraverso la rotonda di Bioggio e l'incrocio di Suglio, il traffico sarà rallentato dai pedoni in

entrata e uscita, e dall'accesso dal comparto industriale-artigianale di Manno-Bioggio. È infatti chiaro che – come già ora succede con il solo traffico veicolare – a causa del tracciato del Tram Treno lungo la cantonale si creeranno ingorghi nel mezzo degli incroci, causati dai conducenti che cercano di “starci dentro”, immettendosi con il semaforo verde nell'incrocio e restandoci poiché la colonna davanti a loro non si muove. E più la situazione si avvicina al collasso – ciò che succederà – e più i conducenti saranno nervosi e dunque inclini a manovre del tipo sopra descritto.

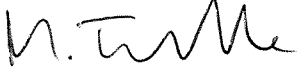
29. Ritardi che eccedono i 120 secondi saranno dunque con certezza all'ordine del giorno, nelle ore di punta. L'esercizio del tram Bioggio-Manno nasce dunque perturbato, e lo sarà per sempre.
30. Si prende atto che il DT non ha mostrato nessuna disponibilità a modificare il progetto tram treno nemmeno in sede di pianificazione intercomunale. Nulla di nuovo.
31. Gli osservanti contestano – perché completamente sballata – l'affermazione del DT (pag. 10 dell'esame preliminare) secondo cui la riduzione ad un solo accesso (“Incrocio Implenìa”) sia opportuna da un punto di vista della capacità della strada cantonale e dei rispettivi nodi. Certo, la cantonale potrebbe trarre beneficio dalla concentrazione su un solo accesso. Ma a carico di chi? Ovviamente di tutto il traffico da e per il comparto artigianale ed industriale Bioggio-Manno. Quello che il DT si affretta a chiamare “traffico parassitario”.
32. Il tutto con una massiccia perdita di attrattività di quello che viene definito un polo di sviluppo economico, con un'interferenza sull'esercizio del tram, e con un aumento esponenziale dell'inquinamento ambientale (esempio: in futuro i collaboratori di Avaloq dovranno fare chilometri a passo d'uomo per immettersi sulla via cantonale). L'incrocio Implenìa non avrà mai nessuna “corretta funzionalità viaria”.
33. In ogni caso, il mantenimento dell'accesso AGIP postulato dai pianificatori sarà di poca utilità per l'assetto viario del comparto se il tracciato del Tram Treno resterà come da progetto definitivo lungo la via cantonale.
34. Nell'opposizione presentata all'UFT nell'ambito della procedura federale di approvazione dei piani, è stato contestato che la creazione della Via Strecce possa rientrare nella procedura retta dalla LFerr, ma piuttosto nella procedura cantonale. L'UFT o i Tribunali eventualmente chiamati a determinarsi su questo aspetto potrebbero essere di diverso avviso. In tal caso, la creazione della Via Strecce nell'ambito della pianificazione dello Studio Habitat non sarebbe corretta. Perché la strada non può essere coordinata e pianificata in due procedure differenti, una retta del diritto cantonale, l'altra dal diritto federale. Questa contraddizione è un ulteriore prova della necessità di coordinare le procedure attualmente pendenti. Il DT ed i comuni di Manno e Bioggio devono so-

spendere la pianificazione fino a quando sarà stato deciso in via definitiva il tracciato dell'asta Bioggio-Manno.

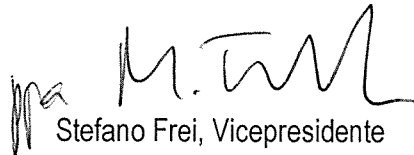
L'osservante si riserva di presentare ulteriori contestazioni nel proseguo della procedura.

Con osservanza

Associazione ASTRAS



Mattia Tonella, Presidente



Stefano Frei, Vicepresidente