



ASSOCIAZIONE “PRO GOTTARDO FERROVIA D’EUROPA”

Risposta alla procedura di consultazione del CF su “PROSPETTIVA FERROVIA 2050”

ALLEGATO 2: SVILUPPO TERRITORIALE E PROBLEMATICHE AMBIENTALI

Nella parte generale della presa di posizione dell'Associazione “Pro Gottardo ferrovia d'Europa” si fa riferimento alla contraddizione contenuta nel documento del Consiglio federale che ignora lo scenario a sud di Lugano. A complemento di tale osservazione presentiamo questo allegato che si occupa della componente TERRITORIO e della componente AMBIENTALE sul percorso citato.

A. LA COMPONENTE TERRITORIALE.

A1 PREMESSA

La Confederazione (DATEC e UFT), secondo il documento “Ferrovia 2050” del giugno 2022, intende potenziare in primo luogo la ferrovia sulle brevi e medie distanze con una maggiore offerta del traffico regionale e valorizzazione delle stazioni suburbane. La nuova prospettiva “Ferrovia 2050” sostituirà la precedente (del 2012) che mirava innanzitutto all'eliminazione dei problemi di capacità ed all'intensificazione delle cadenze.

Per il Canton Ticino ciò significa rinunciare al prolungamento di Alptransit a sud di Lugano entro l'orizzonte temporale del 2050.

A tale proposito facciamo presente quanto segue:

A2 INDIRIZZI ED OBIETTIVI PIANIFICATORI

La scheda informativa del DATEC del 22.06.22 al cap.1 “Situazione iniziale” tratta gli obiettivi dell'evoluzione della mobilità(previsto un aumento del traffico viaggiatori del 11% per i viaggiatori e del 31% del traffico merci entro il 2050).Il trasporto pubblico complessivo (ripartizione modale) aumenterà di 3 punti percentuali attestandosi attorno al 24% soprattutto grazie all'ampliamento della ferrovia nel decennio 2025-2035.In altri termini il trasporto pubblico su ferrovia dovrà essere incentivato attraverso misure di sostegno adeguate .Ciò significa in particolare che lo sviluppo dei trasporti e quello del territorio devono essere coordinati in modo che svolgano la funzione assegnata non solo a livello nazionale ma soprattutto a livello regionale e locale. Lo sviluppo della ferrovia deve essere di conseguenza armonizzato con gli obiettivi di quello territoriale . L'offerta ferroviaria è parte della mobilità globale, deve essere flessibile e connessa in modo ottimale a quella di altri vettori ed offerte di mezzi di trasporto.

A3 MODELLO TERRITORIALE CANTONALE

Si fa riferimento alla scheda di Piano direttore RI del 3.09.21 .che rappresenta un dato acquisito secondo la valenza stabilita dalla procedura della LPT(informazione preliminare ,informazione intermedia, dato acquisito). Il modello territoriale cantonale é una visione di medio-lungo termine dell'organizzazione territoriale auspicata e conferma il riferimento al concetto di Città Ticino sviluppato a suo tempo . L'adattamento del PD ai sensi della nuova LPT ha precisato i contenuti in termini di sviluppo insediativo centripeto di qualità, valorizzando le diverse regioni del Cantone in un'ottica di equilibrio e coesione. Ne consegue ,in particolare ,che gli scambi e le relazioni fra di loro devono essere sostenuti da una rete capillare di trasporto pubblico incentrata sul sistema ferroviario regionale TILO.

A4 LA CITTÀ TICINO (E RELAZIONI INTERNE)

Il Ticino è un'unità territoriale costituita da una complessa articolazione di agglomerati urbani, aree montane, aree dinamiche ed aree in declino. Di conseguenza il piano delle **relazioni interne** è costituito da tre componenti complementari e cioè:

- la Città Ticino (articolata in 4 agglomerati con le rispettive aree di influenza)
- la rete delle centralità
- la suddivisione del territorio cantonale in 5 categorie di spazi funzionali (centro ,suburbano, periurbano retroterra e montagna)

Il modello territoriale promuove una struttura degli insediamenti competitiva, policentrica ed integrata dal profilo funzionale . Gli agglomerati (segnatamente quelli di Lugano e Chiasso- Mendrisio) formano una rete caratterizzata da intensi scambi e relazioni soprattutto grazie al sistema ferroviario regionale. Ne consegue che il trasporto pubblico ferroviario deve diventare l'asse portante orientatore dello sviluppo urbanistico in particolare del quartiere sud della Città Ticino (Luganese e Mendrisiotto).

Una strategia efficace risulta quella che si fonda su un trasporto pubblico ferroviario:

- trasporto di carattere **regionale** sulla linea ferroviaria esistente con possibile frequenza ogni 10-15 minuti (frequenza opportuna per spostare il traffico dalla strada alla ferrovia)
- introduzione di nuove fermate a Coldrerio ,Ligornetto ,Melano e Bissone per un totale di **14 stazioni di servizio** del quartiere sud della Città Ticino (diffusione capillare delle fermate e quindi incremento dell'uso del mezzo pubblico)
- creazione di 5-6 autosili quali parcheggi di interscambio (Como-Chiasso,Arcisate-Stabio ,Mendrisio) con una capienza di ca. 1000-1500 posti-auto ciascuno in modo da creare un'offerta complessiva di stalli per ca. 10-15 000 persone nelle ore di punta(con un tasso d'occupazione medio di 2 persone per veicolo) e permettere conseguenza di poter togliere ca. il 30-40% del traffico di frontalieri dalla strada.
Occorre inoltre predisporre una strategia accompagnatoria ad esempio attraverso sostegni finanziari all'uso dei parcheggi di interscambio come ad esempio parcheggi gratuiti per l'utenza regolare, sussidi ai costi di trasporto per ferrovia tra il Confine di Stato e Lugano e simili.

Si richiamano gli studi di base inerenti il Piano Direttore cantonale del 2006 in cui , alle pag.96-98 ,si sottolinea in modo particolare *"il Luganese ed il Mendrisiotto sono due agglomerati sempre piu' funzionalmente integrati che tendono a considerarsi come una sola realtà urbana; il Mendrisiotto deve poter preservare la sua identità ed autonomia ed i suoi centri di Chiasso e Mendrisio dovranno essere adeguatamente sostenuti dal Cantone. Si tratta di riconoscere che il Sottoceneri è una regione fortemente integrata ed aperta nelle sue relazioni con la Lombardia (Como e Varese in particolare)"*

Escludere la formazione della nuova linea ferroviaria Lugano- Chiasso sul breve- medio termine, significa di conseguenza annullare l'obiettivo di potenziamento della ferrovia sulle brevi e medie distanze come previsto dalla nuova proposta del DATEC.

A5 APERTURA ED INTEGRAZIONE (LE RELAZIONI ESTERNE)

L'organizzazione territoriale deve permettere il rafforzamento del ruolo del Cantone nella rete della città svizzere, lombarde ed europee ed in particolare a costituire una vasta area metropolitana transfrontaliera attraverso la formazione di due assi portanti :

- il **primo** volto a promuovere il ruolo del Cantone nelle dinamiche interne di carattere nazionale (rafforzamento dell'allacciamento del Ticino con gli agglomerati svizzeri)
- il **secondo** volto a rafforzare la posizione del Cantone nel contesto transfrontaliero con le dinamiche lombarde consolidando il cosiddetto triangolo insubrico (Lugano ,Como e Varese)

E' evidentemente fuori di dubbio che l'elemento portante per operare tali rafforzamenti è rappresentato dalla linea Alptransit Lugano-Milano.

Una delazione della realizzazione sul lungo termine della nuova ferrovia (come previsto dal DATEC) impedisce una politica urbanistica ,coordinata ed efficace, nel comprensorio transfrontaliero come prescritto dal modello territoriale cantonale.

B. LA COMPONENTE AMBIENTALE

B1 STATO E OBIETTIVI AMBIENTALI.

Per chiarezza ci si limita a considerazioni in merito alle conseguenze ambientali della nuova strategia del DATEC relativamente al Sottoceneri ed al Mendrisiotto in particolare.

Lo stato dell'aria può essere riassunta come di seguito (stato 2021):

- il valore limite stabilito dall'OIAT per l'ozono (media oraria massima) è ampiamente superato nel Mendrisiotto. Sia a Mendrisio che a Chiasso si sono verificati superamenti del valore limite statistico (100 microgrammi per metrocubo) per ben 7 mesi
- il valore-limite (media annua di 20 microgrammi per metrocubo) stabilito dall'OIAT per le polveri fini (PM10) è superato nel Sottoceneri.
A Mendrisio e a Chiasso si sono verificati superamenti del valore limite giornaliero per ben 22, rispettivamente 23 giorni
- il valore-limite (media annua di 10 microgrammi per metrocubo) stabilito dall'OIAT per le polveri ultrafini (PM2.5) è ampiamente superato nel Sottoceneri.
- questa situazione è senza confronti con le altre regioni svizzere: lo studio SAPALDIA aveva mostrato nel 2010 che il 70 % della popolazione del Mendrisiotto era esposta a una concentrazione media giornaliera di polveri fini oltre i 30 microgrammi per metro cubo, mentre livello svizzero, solo il 3 % degli abitanti subiva un inquinamento altrettanto elevato.

Risulta importante stabilire delle priorità di intervento.

Le polveri fini, tipiche dello smog invernale, sono una priorità a causa dei loro effetti diretti sulla salute. Il diossido di azoto(NO2) è da considerare un elemento centrale del risanamento dell'aria in quanto agendo sullo stesso si riducono anche le concentrazioni di altri inquinanti tipici dello smog estivo, in particolare l'ozono. È ampiamente dimostrato che il traffico veicolare sia la principale fonte di emissione di NOx, e una fonte importante delle polveri fini.

B2 STRATEGIA DI RISANAMENTO AMBIENTALE.

Le strade da percorrere per il risanamento dell'aria sono da **una parte** il ricorso a provvedimenti tecnici grazie al progresso tecnologico in grado di ridurre le emissioni alla fonte e **dall'altra** la riduzione dei consumi come le percorrenze chilometriche con l'auto in favore in particolare del trasporto pubblico.

B3 PRIORITÀ PER UN SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO A MEDIO TERMINE.

La realizzazione a medio termine, di un trasporto pubblico efficiente e concorrenziale rispetto al trasporto privato con autoveicoli, diventa pertanto una scelta prioritaria indilazionabile per il risanamento ambientale del Mendrisiotto ed in particolare dello stato dell'aria.

Per garantire una simile prospettiva di politica sanitaria occorre procedere alla realizzazione della nuova linea Alptransit Lugano-Chiasso entro il medio termine perché l'ipotesi di attuazione del Datec dopo il 2050 impedisce l'attuazione di un sistema di trasporto ferroviario concorrenziale alla strada.

Infatti in tal caso risulta impossibile la formazione di un orario con frequenze regolari di servizio opportune alle diverse fermate in quanto la linea esistente risulta utilizzata anche dal traffico di transito passeggeri e merci nord-sud su lunghe percorrenze e sottrae di conseguenza le capacità necessarie per il trasporto pubblico regionale efficace ed efficiente.

Occorre, tra l'altro, mettere in evidenza una grossa contraddizione da parte del 'Ufficio Federale dei Trasporti (UFT) che prevede, nel 2022, parallelamente al nuovo concetto di Ferrovia 2050, la realizzazione della terza corsia della A2 tra Mendrisio e Lugano come risposta al problema traffico. Questa strategia (aumento dell'offerta per rispondere all'incremento della domanda) non può evidentemente essere condivisa in particolare perché la stessa non solo non affronta il problema ambientale del Mendrisiotto ma lo peggiora sensibilmente.

CONCLUSIONI

Dal punto di vista del territorio gli indirizzi previsti dal modello territoriale cantonale (versione 3.9.21) sono vincolanti e corrispondono ad un dato acquisito. Ne consegue che il Cantone ed i Comuni sono obbligati a rispettare strategie e proposte del modello previsto nel Piano Direttore.

La proposta del DATEC di prevedere la realizzazione della tratta sud di Alptransit solo dopo il 2050 si dimostra in evidente contrasto con la strategia e le proposte del modello territoriale cantonale.

Cio' significa che lo sviluppo dei trasporti e quello del territorio non potranno essere coordinati come previsto dalla visione strategica "Mobilità e territorio 2050" richiamata dal DATEC nella scheda informativa del 22 giugno 2022.

Ne consegue che la proposta del DATEC deve di conseguenza essere aggiornata e la realizzazione della tratta Alptransit a sud di Lugano prevista a breve- medio termine in quanto unica strategia coerente con gli obiettivi, condivisibili, di potenziamento della ferrovia sulle brevi e medie distanze.

Dal punto di vista ambientale facciamo riferimento al rapporto 31.03.2021 del DATEC (<https://www.webbuildvalue.com/it/infrastrutture>) che afferma:

"Ad oggi sono in corso analisi sul potenziamento della galleria del Loetschberg oltre ad alcuni studi sulla possibilità di far proseguire una tratta della linea in direzione di Chiasso. Tutti interventi che hanno come orizzonte temporale il 2035."

Riteniamo che queste considerazioni di un anno fa debbano essere chiaramente confermate non fosse che per rispettare un principio di coerenza dell'azione politica

In conclusione la proposta del DATEC di prevedere la realizzazione del completamento di Alptransit della tratta Lugano-Chiasso solo dopo il 2050 è in palese conflitto con gli obiettivi di carattere ambientale ed in particolare con quelli del risanamento dell'aria del Mendrisiotto.

ing. Pierino Borella, pianificatore, 09.09.2022