

TRPII
**Impacts de la mobilité sur l'aménagement
local de Massagno**

Lorenzo Clementi
encadré par : Christian Schubarth

Géographie - Département de Géosciences
Université de Fribourg, Suisse
2004 - 2005

Table des matières

1	Introduction	3
1.1	Contexte et problématique	3
1.2	Propos d'approfondissement	5
2	Méthodologie	7
2.1	Support bibliographique	7
2.2	Collecte des informations spécifiques au cas étudié	8
2.3	Exploitation des informations	8
3	Massagno dans le cadre du PTL	10
3.1	Définitions préalables	10
3.2	Impacts du PTL sur l'aménagement local de Massagno	12
3.2.1	La via San Gottardo	15
3.2.2	La nouvelle gare CFF de Lugano	16
3.2.3	La couverture de la trincea ferroviaria	17
3.3	Médiateurs mobilisés par les différents acteurs	18
4	Conclusions	21
	Bibliographie	23
	Annexes	26
	Annexe 1	26
	Annexe 2	31
	Annexe 3	34
	Annexe 4	37

Chapitre 1

Introduction

1.1 Contexte et problématique

Mon travail de recherche TRP II s'inscrit dans le contexte de la mobilité de l'agglomération de Lugano, au Tessin. Plus précisément, je vais considérer les problèmes de mobilité auxquels la commune de Massagno est confrontée. Cette commune doit gérer aussi bien le trafic local (déplacements à l'intérieur de son territoire ou vers les communes limitrophes) que le trafic pendulaire (personnes provenant du Sottoceneri ou de l'Italie se rendant à Lugano pour travail) et celui des voyageurs provenant de plus loin (elle se trouve à proximité de l'autoroute et du chemin de fer reliant nord et sud des Alpes). Pour résoudre ses problèmes, Massagno devrait donc pouvoir intervenir au niveau européen, national, cantonal et communal.

Par ma recherche, j'ai l'intention d'évaluer de plus près la position de la commune de Massagno au niveau régional et local. Va-t-elle pouvoir participer activement aux choix qui intéressent son territoire (rôle d'acteur), ou bien devra-t-elle plutôt subir l'imposition de certaines mesures (rôle de victime) ? Plusieurs interventions prévues par le PTL, telles que la réalisation de la nouvelle gare CFF de Lugano ou la réalisation du tunnel Vedeggio - Cassarate, ont des influences sur Massagno. Les deux effets majeurs seront une diminution du trafic routier et la réalisation d'une gare d'importance nationale et internationale à proximité de la commune. À ce propos, des questions se posent : quelles sont les stratégies envisagées pour améliorer la mobilité de l'agglomération de Lugano ? Quel est le rôle prévu pour Massagno ? Quelles sont les mesures les plus importantes et comment cette commune sera intégrée dans les projets que j'ai cités ?

Pour illustrer les éléments de contexte, je vais situer le problème à différentes *échelles géographiques*.

Au niveau européen, Lugano se trouve sur l'une des plus importantes voies de communication nord - sud : autoroute A2, ligne du chemin de fer du Saint Gothard. Le projet AlpTransit a pour but la réalisation d'une ligne ferroviaire à haute vitesse à travers la Suisse ; cette ligne va aussi réduire considérablement la durée du voyage entre Milan et Zürich et, par conséquent, entre Lugano et Zürich.

Au niveau national, la deuxième étape de Rail2000 prévoit le projet appelé Rail2000sud, constitué par une nouvelle liaison ferroviaire Lugano - Mendrisio - Malpensa (aéroport intercontinental). Cette ligne permettrait d'un côté de raccourcir considérablement les temps de parcours entre Lugano et la Suisse romande grâce au passage à travers l'Italie [DT, 2004a] et, d'autre part, elle offrirait une liaison directe entre Lugano et Varese. C'est donc une œuvre fondamentale pour Tilo, société née en 2004 qui va mettre en place, dans les prochaines années, un système de S-bahn dans la Regio Insubrica¹.

À l'échelle cantonale, pendant les années 1990, le Piano dei Trasporti del Luganese² a été rédigé et approuvé. Il s'agit d'un ensemble de mesures visant une amélioration de la mobilité de l'agglomération de Lugano et une atténuation des problèmes de pollution. Sa réalisation complète est prévue sur 2 - 3 décennies ; cependant, certaines mesures urgentes ont déjà été réalisées³ et les travaux pour son œuvre majeure, le tunnel routier Vedeggio - Cassarate, débiteront au cours du 2005. Ce tunnel créera un nouvel accès autoroutier à la ville de Lugano, permettant de rejoindre le centre-ville par le nord, à travers le quartier de Cornaredo. Par conséquent, une partie du trafic qui actuellement traverse la commune de Massagno pour rejoindre Lugano, estimé à environ 2'400 véhicule par heure, passera dans le futur par ce nouveau tunnel, en réduisant la charge de la via San Gottardo à environ 1'700 véhicules par heure (estimation tirée par : [CT, DT, 1998], [CT, DT, 2002]).

Au niveau local, il faut prendre en considération la naissance de la Nuova Lugano, née après la fusion de Lugano avec de nombreuses communes de la banlieue. Cette fusion accentue le rôle de Lugano comme centre principal du

¹Région transfrontalière Suisse - Italie

²Dans la suite du travail j'utiliserai souvent l'abréviation PTL.

³Mesures faisant partie du Piano di Pronto intervento comme, par exemple, des Park&Ride et des voies réservées aux moyens de transport en commun.

Canton, surtout en ce qui concerne son poids économique et démographique [Baroni, 2004 : p.19]. Massagno, qui n'a pas pris part à la fusion, est pourtant en rapport étroit avec la nouvelle commune, dont il est limitrophe.

Les acteurs intéressés aux enjeux de la mobilité de Lugano sont nombreux et peuvent être divisés en deux groupes : les acteurs collectifs, c'est-à-dire les décideurs, et les acteurs individuels, c'est-à-dire les usagers.

Acteurs collectifs :

- les autorités politiques : les communes, le canton, la confédération et la Commissione Regionale dei Trasporti del Luganese⁴
- les anciennes régies fédérales : CFF, Auto Postale (car postal)
- les acteurs privés comme, par exemple, les TPL (Trasporti Pubblici Luganesi, en partie contrôlés par la commune de Lugano), la FLP (Ferrovia Lugano Ponte Tresa), l'ARL (Autolinee Regionali Luganesi)

Acteurs individuels :

- trafic motorisé (automobiles, motos, scooters, etc.)
- trafic lent (piétons, cyclistes)
- utilisateurs de transports en commun.

1.2 Propos d'approfondissement

Les propos d'approfondissement que je vais formuler, constitueront le fil rouge de ma recherche : ils seront par la suite discutés, grâce aux données recoltées sur le terrain.

La commune de Massagno ne peut plus faire face au trafic motorisé qui la concerne actuellement. Des mesures doivent être prises pour améliorer la qualité de vie de la population :

- le trafic motorisé privé des pendulaires, en entrée et en issue de Lugano, doit être réduit sensiblement, afin d'en contenir les nuisances, par exemple la pollution et le bruit
- des interventions, favorisant les moyens de transports en commun sur l'axe routier principal (via San Gottardo) : la ligne de bus parcourant cette route doit devenir un moyen de transport efficace et non sujet aux embouteillages. Cette amélioration doit rendre le bus compétitif par rapport à la voiture et réduire le nombre de véhicules traversant la commune
- la réalisation de la nouvelle gare CFF de Lugano : elle permettra à Massagno de disposer d'un nœud d'échange (transport privé - transport en

⁴Dans la suite du travail, j'utiliserai souvent l'abréviation CT.

commun) proche et bien desservi. On prévoit en outre une réorganisation du trafic aux alentours de la gare : les bouchons qui s'y produisent, ont aujourd'hui un impact insupportable pour Massagno

- de nouvelles mesures d'aménagement du territoire et de gestion du trafic, afin de valoriser le territoire de Massagno, en tant que lieu de vie de qualité, à proximité du centre ville. En particulier, il faut limiter le trafic parasite à l'intérieur des quartiers et protéger les zones habitatives des nuisances de la circulation.

Chapitre 2

Méthodologie

Cette recherche se base sur des documents, cités dans la bibliographie, et sur des données brutes. Les textes bibliographiques abordent soit les aspects théoriques de la mobilité, soit le contexte dans lequel s'inscrit ce travail. Les données brutes sont constituées par trois interviews que j'ai effectuées au mois de septembre 2004.

2.1 Support bibliographique

Il m'a paru utile de diviser la bibliographie en deux parties. La première, nommée *références générales*, regroupe les textes qui traitent la thématique de la mobilité de façon théorique. Dans cette partie on trouve aussi les ouvrages présentant le contexte général, suisse et tessinois, dans lequel s'inscrit mon travail.

La deuxième partie est composée par les documents et les articles spécifiques au cas étudié, c'est-à-dire aux problèmes de la mobilité concernant la commune de Massagno.

La recherche bibliographique a été faite principalement sur Internet, ce qui a permis de parcourir les catalogues de nombreuses universités et bibliothèques. Ensuite, la consultation de certains ouvrages, soit à la bibliothèque de l'Université de Fribourg, soit à celle de l'Université de Lugano, m'a permis de trouver des textes utiles à mon travail.

2.2 Collecte des informations spécifiques au cas étudié

Les informations concernant le cas de la commune de Massagno, sont hétérogènes : il y a aussi bien des livres que des articles, des interviews, un cd-rom et des documents provenant des administrations communales et cantonale. J'ai veillé à ce que ces documents soient les plus actuels possibles, pour que les données qu'ils proposent soient pertinentes.

Après une première phase où j'ai recoltée une partie du matériel sur papier, j'ai commencé à rédiger la partie du travail décrivant le contexte. J'ai ensuite formulé des propos d'approfondissement plus précis : c'est sur la base de ces propos que j'ai décidé quels interlocuteurs interviewer, afin d'analyser plus en détail certaines thématiques. Les interviews ont été menés selon la technique de l'entretien semidirectif, c'est-à-dire un interview avec des contraintes de départ et des questions préparées à l'avance, mais avec une bonne liberté dans les réponses de l'interlocuteur.

J'ai d'abord contacté l'architecte Bruschetti, directeur de l'Office technique de la commune de Massagno, que j'avais déjà rencontré au gymnase dans le cadre d'un cours de géographie. Ensuite, via e-mail, j'ai pris contact avec un représentant de la Commissione Regionale dei Trasporti del Luganese, Monsieur Arnaboldi, et un représentant du Canton, Monsieur Giacomazzi. Chacune de ces trois personnes, m'a accordé un entretien personnel, au cours duquel j'ai enregistré nos conversations. Les transcriptions de ces trois interviews se trouvent en annexe. Messieurs Bruschetti, Arnaboldi et Giacomazzi m'ont aussi fourni des documents techniques qui ont permis de compléter la documentation à ma disposition.

Ces entretiens ont éclairé aussi quelles sont les attentes de la part des différents acteurs, par rapport aux projets concernant Massagno et la gare CFF de Lugano. Mon but a été en même temps celui de comprendre comment évoluent les différents projets et de quelle façon collaborent les acteurs impliqués, afin de produire des solutions qui soient satisfaisantes pour tout le monde.

2.3 Exploitation des informations

La réalisation des interviews m'a permis de récolter des informations actuelles, provenant de personnes directement impliqués dans les projets qui concernent la commune de Massagno. De plus, ces entretiens m'ont donné la possibilité de comprendre comment le travail est géré par chaque acteur et quelles sont les relations existant entre eux.

Pour analyser les données récoltées, il me paraît d'abord indispensable de définir les concepts relevés dans les interviews. Dans cette première partie de mon travail, j'expliquerai certains termes, liés au sujet traité et utilisés par mes interlocuteurs, comme le "Piano dei Trasporti del Luganese" ou les "groupes fonctionnels". Je ne me limiterai toutefois pas à leur explication, mais je tâcherai de saisir et montrer l'importance qu'ils revêtent pour Massagno.

Ensuite, je comparerai les positions de mes interlocuteurs sur les thèmes ayant trait à la commune de Massagno qu'ils ont abordés au cours des interviews. En tant que représentants d' "entités" différentes (le canton, la commune ou la CT), les personnes que j'ai rencontrées ont exprimé des intentions parfois discordantes par rapport à un même projet. Il s'agit premièrement de mettre en relief ces différences et de connaître les médiateurs que chaque acteur utilise pour soutenir son point de vue. Ensuite il s'agit de comprendre de quelle façon on aboutit à un projet définitif et accepté par tout le monde. En dernier lieu il faut évaluer l'influence du projet concordé sur Massagno. Tous les projets d'aménagement du territoire sont en effet le fruit d'une négociation et d'une recherche du consensus qui est indispensable pour la réalisation d'une œuvre comme le PTL, au moins dans le contexte du dispositif suisse d'aménagement du territoire.

Chapitre 3

Massagno dans le cadre du PTL

Les personnes interviewées ont souvent utilisé des termes spécifiques tels que "Piano dei Trasporti del Luganese" ou "Nuova Lugano". Dans la prochaine section, je vais donner une explication de ces termes et, si nécessaire, je vais clarifier le rapport entre les concepts qu'ils recouvrent et Massagno. La deuxième partie du chapitre porte sur l'analyse des projets concernant la via San Gottardo, la nouvelle gare CFF de Lugano et la couverture de la *trincea ferroviaria*. La dernière partie est dédiée à la présentation des stratégies et des médiateurs mobilisés par les différents acteurs.

3.1 Définitions préalables

Piano dei Trasporti del Luganese (PTL)

Le PTL est un plan réalisé par la Commissione Regionale Trasporti del Luganese et approuvé par le Canton en 1993. Il s'applique à niveau régional et poursuit trois objectifs :

- la réorganisation du territoire
- l'amélioration de tout type de mobilité
- la réduction des nuisances sur l'environnement

Le PTL ne vise pas seulement à éliminer les embouteillages produits par le trafic privé, mais représente un projet beaucoup plus ambitieux qui s'étale sur deux phases de réalisation. La première, plus urgente, devrait s'achever entre 2015 et 2020 et a un coût estimé à environ 900 millions de francs [CT, 1994].

La deuxième phase est soumise à l'évaluation des résultats de la première et devrait s'étaler sur trente ans. Elle prévoit une nouvelle amélioration des prestations des transports publics, en particulier grâce à la réalisation d'un raccordement rapide souterrain entre le centre ville et la vallée du Vedeggio,

ainsi qu'au prolongement du chemin de fer Ponte Tresa - Lugano jusqu'au centre d'études de Trevano, au nord de la ville. En outre, un nouveau tunnel routier devrait relier les quartiers de Gandria et Cornaredo.

Groupe fonctionnel

C'est un ensemble d'œuvres prévues par le PTL qui sont liées fonctionnellement entre elles. Le groupe fonctionnel du tunnel routier Vedeggio - Cassarate, par exemple, prévoit aussi la réalisation de mesures accessoires telles qu'un nouveau parking Park&Ride et l'augmentation de la fréquence des courses du train Lugano - Ponte Tresa, un réaménagement du quartier de Cornaredo, un service de bus vers le centre ville, etc.

Nodo intermodale

C'est un lieu qui facilite le passage d'un moyen de transport privé à un moyen de transport en commun (et viceversa). Un *nodo intermodale* est souvent caractérisé par la présence d'une gare du chemin-de-fer, d'un arrêt des lignes de bus et d'un parking pour les voitures. Un exemple typique est celui d'une gare qui offre des parkings Park&Ride à prix réduits pour les utilisateurs continuant leur voyage vers le centre-ville avec les transports publics.

Commissione Regionale dei trasporti del luganese ou Commissione Trasporti¹ (CT)

À la fin des années 80, la surface couverte par les 70 communes de la région de Lugano a été divisée en cinq zones, disposant chacune d'une assemblée, chargée de discuter les problèmes de trafic sur son territoire. Chaque assemblée a élu trois délégués² et un président dans la Commissione Regionale dei Trasporti. La tâche principale de la CT a été celle de réaliser le PTL.

Trincea ferroviaria

C'est une sorte de "tunnel à ciel ouvert" sur le territoire de Massagno, dans lequel passe la ligne du chemin de fer, situé à nord de la gare CFF de Lugano. Puisque le territoire de Massagno est presque complètement bâti, cette zone constitue la seule possibilité de développement pour la commune, dans les prochaines années. Les réflexions sur son aménagement ont été lancées suite à la révision du plan d'aménagement local de Massagno [ETHZ 1996, p. 5]. Sur la Figure 2, la trincea est indiquée par la surface bleue.

¹ *Commission des transports*

² À l'exception de Lugano qui, à cause de son poids démographique et territorial, dispose de six membres.

Nuova Lugano

C'est le nom donné au projet pour l'aggrégation de Lugano avec huit communes limitrophes. L'aggrégation a été achevée en octobre 2003 avec la résolution du Grand Conseil : Lugano est ainsi devenue, avec sa population de 52'000 habitants, la neuvième ville de Suisse. Massagno ne fait pas partie de la nouvelle commune [Figure 1].



Figure 1 - En vert, le territoire de la Nuova Lugano (après la fusion) et en rouge celui de la commune de Massagno.

3.2 Impacts du PTL sur l'aménagement local de Massagno

Même si Massagno n'est pas comprise dans la nouvelle commune de Lugano en tant qu'entité politique, elle est partie intégrante de cette agglomération urbaine. Dans le *Piano dei Trasporti dell'Agglomerato* [CT, DT, 1998], on affirme que l'agglomération de Lugano a rejoint un tel niveau d'identité urbaine, de continuité spatiale et de relations internes qu'elle est en train de se transformer en une nouvelle ville, de taille majeure. Dans le même document, on souligne l'importance du réseau des transports qui matérialise les relations entre les différentes zones de la ville. Massagno est justement une partie de la nouvelle ville et l'évolution du réseau des transports la concerne directement.

L'architecte Bruschetti affirme que, dans le cadre du PTL, les deux œuvres les plus importantes pour Massagno, c'est-à-dire la construction du tunnel

Vedeggio - Cassarate et de la nouvelle gare CFF de Lugano, font partie de la première phase de réalisation. Massagno est concernée par d'autres projets strictement liés à ces deux œuvres : la couverture de la trincea ferroviaria, en relation au projet de la gare CFF, et le réaménagement de la via San Gottardo, via Besso et via Tesserete, subordonné à la réduction du trafic induite par l'introduction du tunnel Vedeggio - Cassarate. Dans les prochains paragraphes, ces différents projets seront présentés plus en détail.

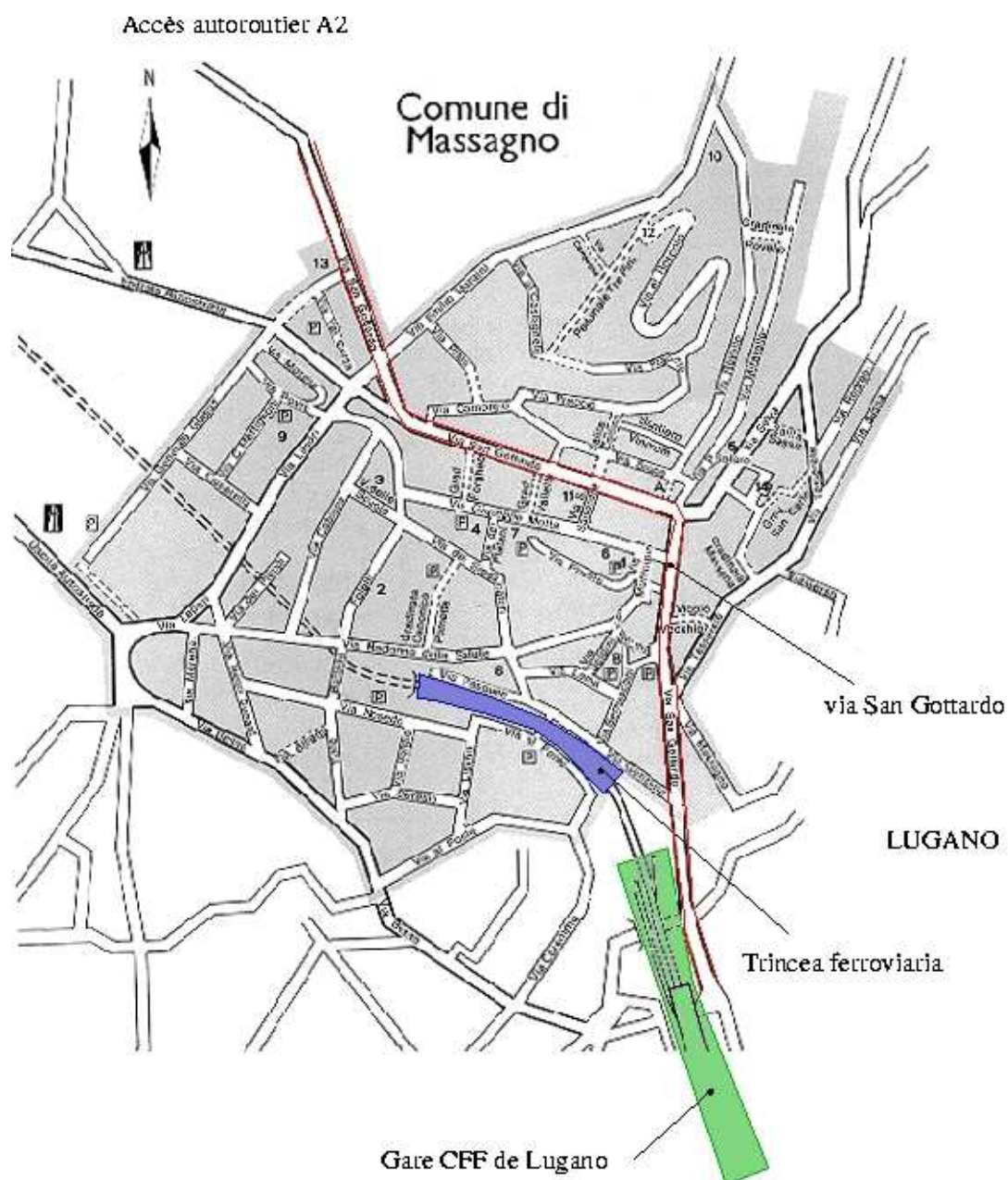


Figure 2 - La via San Gottardo (en rouge) traverse complètement Massagno, constituant l'un des principaux accès à la ville de Lugano depuis l'autoroute. En vert, la surface de la gare CFF de Lugano et en bleu celle de la trincea ferroviaria.

3.2.1 La via San Gottardo

Sur un point, en particulier, Bruschetti et Arnaboldi sont parfaitement d'accord : le PTL doit aussi promouvoir une réorganisation urbaine. Ce concept, appelé *nouveau dessin du territoire*³ dans [CT, 1993], est en train d'être réalisé par la municipalité, qui a actuellement⁴ mis en consultation les changements nécessaires à son Plan d'Aménagement Local (PAL), pour permettre le réaménagement de via San Gottardo.

Le but est un nouvel *arrangement* [de via San Gottardo] *du point de vue routier, accompagné par un étude architectonique - urbanistique. On ne veut donc pas seulement élargir la route, mais aussi la rendre attractive d'un point de vue urbanistique.* [Bruschetti, Annexe 2, traduction de Lorenzo Clementi].

L'un des trois buts du PTL est l'amélioration de la mobilité au sens large du terme, comprenant donc le trafic privé, les transports publics et le trafic lent [Arnaboldi, Annexe 1]. Dans le cas de via San Gottardo à Massagno, la situation actuelle pour le trafic lent est particulièrement dangereuse : *des passages piétons qui traversent plus que deux voies sont particulièrement dangereux, surtout pour des personnes âgées* [Bruschetti, Annexe 2, traduction de Lorenzo Clementi]. Le projet de rénovation de cette artère prévoit la réalisation d'une voie réservée aux transports publics, mais aussi la construction de trois passages souterrains, afin de rendre plus sûr la traversée d'un côté à l'autre de la rue, qui sera à l'avenir encore plus large [Bruschetti, Annexe 2]. D'autres mesures seront prises, afin de protéger le reste de la commune. Les routes qui se trouvent sur le territoire de Massagno, ont été hiérarchisées, afin d'en définir les caractéristiques (largeur, nombres de voies, etc.) par rapport à leur rôle. Le PAL définit trois rues de transit⁵, qui ont la fonction de canaliser le trafic traversant la commune, des rues de raccordement, reliant les quartiers avec les rues de transit et, enfin, des rues pour la circulation locale. Sur ces dernières, la vitesse sera limitée à 30 km/h, afin de protéger les quartiers habitatifs du trafic parasite. Sur la via San Gottardo seront posés aussi des feux rouges, rendant plus aisée l'immission du trafic provenant des rues locales sur cette artère de transit.

Une autre mesure contenue dans le PAL favorise l'alignement des bâtiments qui se trouvent le long de via San Gottardo, avec la suppression des espaces libres entre eux. De cette façon, on veut créer une sorte de barrière, ayant le rôle de protéger contre le bruit les habitations plus éloignées.

³Traduction de l'italien

⁴décembre 2004

⁵Via Besso, via Tesserete et via San Gottardo

3.2.2 La nouvelle gare CFF de Lugano

La nouvelle gare CFF de Lugano constitue le groupe fonctionnel 4 du PTL ; celui-ci prévoit l'augmentation du nombre des voies pour le chemin de fer, ainsi qu'une réorganisation routière, la création d'un terminal pour les transports publics régionaux (car postal), d'un Park&Ride et la couverture de la *trincea ferroviaria* [Figure 2].

Côté ferroviaire, la nouvelle conception des CFF prévoit un nœud à Lugano, où les trains *intercity*⁶ et les trains régionaux Tilo se rencontreront au même moment, ce qui permettra aux premiers de dépasser les seconds. Cela implique la création d'une nouvelle voie et d'un nouveau quai [Giacomazzi, Annexe 3]. La mise en service de la ligne à haute vitesse AlpTransit est prévue pour 2015 ; elle réduira les temps de parcours de la manière suivante :

Trajet	temps de parcours actuel	avec AlpTransit (2015)
Lugano - Zürich	3h	1h 45
Lugano - Milan	1h 30	1h

Table 1 - Réduction des temps de parcours grâce à AlpTransit.
Source [CT, DT, 2002]

L'introduction de Tilo et de AlpTransit va sensiblement augmenter l'accessibilité de Lugano, qui se trouvera dans dix ans à moins de deux heures de distance de Zürich et à une heure de Milan (en train). Il en va de même pour Massagno, commune principalement résidentielle qui accroîtra son attractivité, grâce à sa proximité d'une gare internationale et régionale bien desservie.

Côté routier, le groupe fonctionnel prévoit la création d'un terminal pour les transports publics régionaux ainsi qu'un Park&Ride : on veut de cette manière faciliter le passage d'un moyen de transport à l'autre⁷. La réorganisation routière vise aussi à supprimer le passage à niveau situé à sud de la gare.

⁶Des trains qui relient les principales villes du pays

⁷La gare devient ainsi un *nodo intermodale*

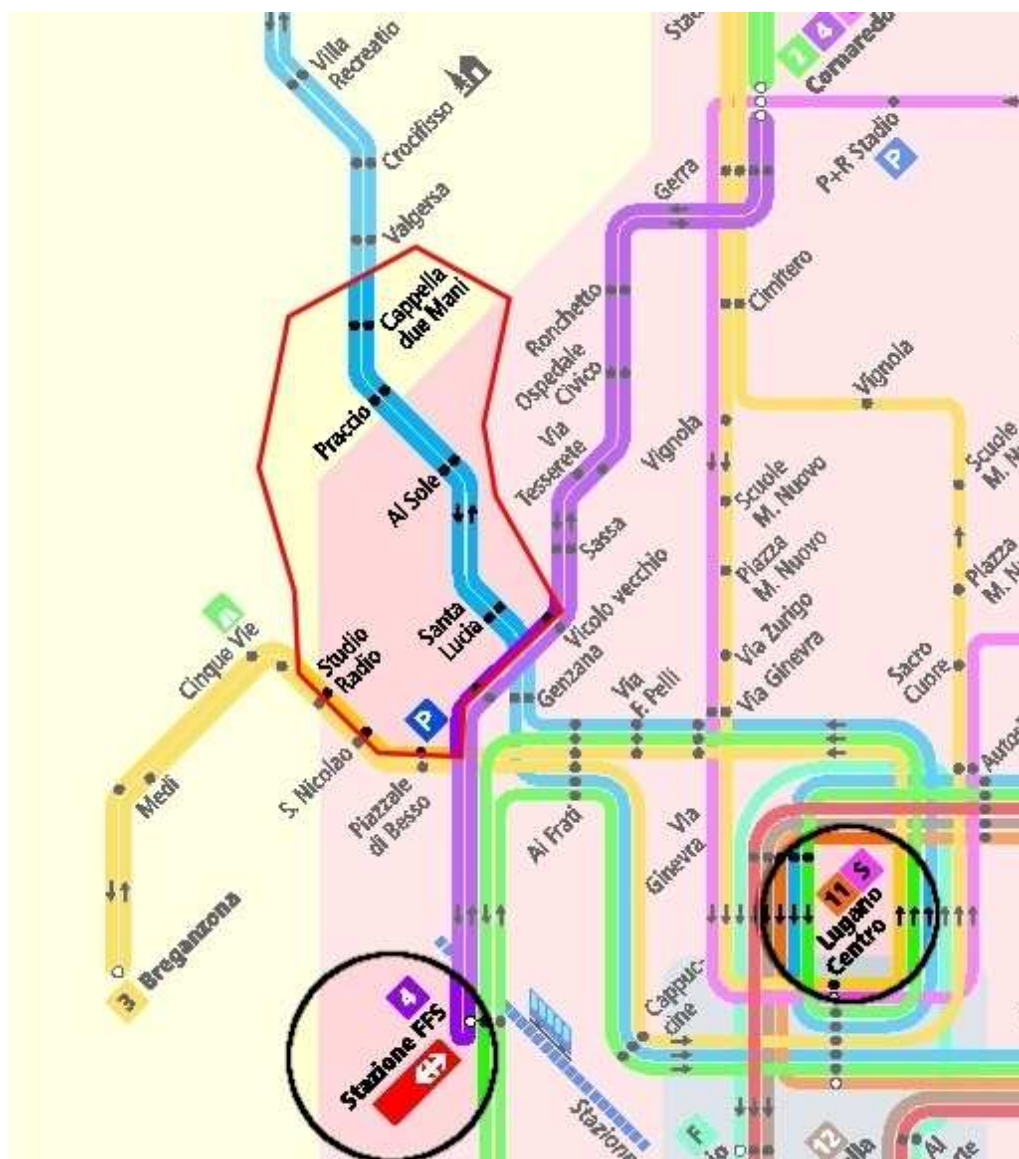


Figure 3 - Service des transports publics (bus) dans l'agglomération de Lugano.

En rouge, le périmètre de la commune de Massagno. Les autres secteurs en évidence sont le terminal de Lugano centre (à droite) et la gare CFF (à gauche).

3.2.3 La couverture de la trincea ferroviaria

Le projet qui concerne de plus près Massagno, est cependant celui relatif à la trincea ferroviaria. Sa couverture apporterait deux grandes améliorations à cette commune. Premièrement, une réduction des immisions phoniques et, deuxièmement, la création d'un nouvel espace libre d'environ 30'000 mètres

carrés, au milieu d'un quartier urbain à proximité de la gare.

Le projet de couverture de la trincea n'est pas nouveau. En effet, Massagno est engagé dans sa promotion depuis de nombreuses années. Auparavant, *le Canton évitait volontiers d'en discuter et ceci sûrement à cause de l'investissement important qu'une telle œuvre requiert* [Bruschetti, Annexe 2, traduction de Lorenzo Clementi]. En 1996, le professeur Campi du Polytechnique Fédéral de Zurich, a proposé à ses étudiants d'architecture, dans le cadre d'un séminaire, le thème de la couverture de la trincea ferroviaria de Massagno [ETHZ 1996]. Les étudiants ont élaboré différents projets, qui sont cependant restés tels.

La situation a changé au mois de mai 2003, lorsque les communes de Massagno et Lugano, le Canton, les CFF et la CT ont signé une convention qui les engage à travailler ensemble, afin de restructurer la gare de Lugano et de trouver des solutions pour la couverture de la trincea ferroviaria. Ainsi, au mois de mars 2004, Lugano et Massagno ont approuvé le crédit nécessaire⁸ à la réalisation d'une étude de faisabilité pour la couverture de la trincea. Dans son discours du début 2005, le conseil communal de Massagno a confirmé son intention de continuer sur la voie d'une coopération politique avec Lugano [Robert E., 2005]. Massagno a donc trouvé dans la commune de Lugano un allié important, en ce qui concerne le projet de couverture de la trincea ferroviaria [Bruschetti, Annexe 2]. Puisque cette œuvre a été incluse dans le projet de nouvelle gare CFF de Lugano, elle devient partie du PTL [Robert E., 2005] : elle ne va donc plus *intéresser seulement la commune de Massagno, même en ce qui concerne le financement* [Bruschetti, Annexe 2, traduction de Lorenzo Clementi].

3.3 Médiateurs mobilisés par les différents acteurs

Les paragraphes précédents offrent des éléments de réflexion sur les stratégies d'action adoptées par les différents acteurs. Dans cette section je vais donc essayer de mettre en évidence les choix principaux opérés par chaque acteur.

Tant que Massagno était seul à se faire promoteur du projet de couverture de la trincea, son idée a été très peu considérée par les autres acteurs concernés. À cause des coûts élevés prévus pour cette œuvre, la commune ne pouvait pas agir seule et le projet est ainsi resté bloqué pendant des années. La

⁸200'000 fr en total, répartis entre le deux communes. Source : <http://www.lugano.ch>

coopération sur ce sujet avec un partenaire important, tel que la commune de Lugano (elle même renforcée par la fusion de 2003 avec les communes limitrophes), a permis de relancer la discussion : pendant les deux dernières années, le projet a avancé plus rapidement.

Analoguement, monsieur Arnaboldi explique que jusqu'aux années 1980, c'était le Canton qui rédigeait des *Piani viari* : ceux-ci étaient par la suite imposés aux communes. Cette approche créait un fort mécontentement de la part des communes, pour lesquelles les solutions envisagées n'étaient souvent pas satisfaisantes. Cette démarche a changé à la fin des années 80, quand le conseiller d'État Generali a proposé la création des Commissioni Regionali dei Trasporti, des institutions dans lesquelles chaque commune est représentée et qui ont pour but la formulation de propositions aptes à résoudre les problèmes de trafic dans les agglomérations du canton. C'est justement la collaboration de toutes les communes au sein de la *Commissione Regionale dei Trasporti del Luganese* qui a mené à la constitution du Piano dei Trasporti del Luganese [Arnaboldi, Annexe 1], approuvé ensuite par le Canton.

Il faut en outre rappeler, en ce qui concerne les médiateurs, que les communes sont chargées de la rédaction du Plan d'Aménagement Local (PAL), dans lequel elles fixent les règles permettant d'influencer le développement de leur territoire. C'est au Canton, par la suite, qu'appartient l'approbation du PAL, qui doit concorder avec le Plan Directeur Cantonal (PDC). Le Canton peut s'appuyer sur un médiateur très important : les ressources financières. Quant au PTL, par exemple, le Canton va se charger de son financement à raison de 40 - 45%, contre le 15% des communes (la partie restante est financée par la Confédération) [Arnaboldi, Annexe 1]. L'importance de son intervention financière, ainsi que son rôle de mandant, lui permet donc d'avoir un poids important lors de la négociation avec les communes.

Il est intéressant de revenir ici sur le concept d'échelle géographique. Les faits que je viens d'exposer, semblent indiquer assez clairement que l'échelle idéale pour aborder des problèmes de mobilité, dans le cas de l'agglomération luganaise, est celle régionale. En effet, c'est lors de la participation de toutes les communes intéressées, que des projets importants ont pu être achevés. Par contre, l'action d'une commune isolée qui s'engage dans la réalisation d'une œuvre d'importance régionale, risque de produire une solution qui ne satisfait pas les autres acteurs ou de ne produire aucune solution, faute de moyens financiers. Cette constatation met en évidence un autre facteur essentiel pour le succès des projets présentés : la collaboration entre les communes. Si, jusqu'aux années 1980, c'était le Canton qui avait été prépondérant dans

le domaine de la mobilité, au cours des deux dernières décennies la situation s'est modifiée. Maintenant, ce sont les communes qui recherchent et nouent des collaborations à l'échelle régionale, permettant de trouver des solutions, soutenues par le consensus de tout le monde.

Chapitre 4

Conclusions

À la fin de cette recherche, un fait mérite, à mon avis, d'être mis en relief : les problèmes de mobilité locaux trouvent leurs causes aux différentes échelles géographiques et donc la recherche de possibles solutions doit pareillement être envisagée dans le cadre des différentes échelles géographiques. Massagno constitue un exemple significatif.

En effet, on constate qu'à l'échelle internationale (européenne), le projet ayant l'impact majeur pour Massagno et pour toute l'agglomération de Lugano, est la réalisation du tunnel ferroviaire de base du Gothard. Cette œuvre va conférer une nouvelle importance à la gare CFF de Lugano en tant que point intermédiaire entre les métropoles de Milan et Zürich (et donc entre le sud et le nord des Alpes) et implique une adaptation des structures existantes. Ces interventions ont des impacts directs, à une échelle beaucoup plus grande, sur l'aménagement local de la commune de Lugano (puisque la gare se trouve sur son territoire) et de Massagno (concerné par la couverture de la trincea).

À l'échelle cantonale, le système de S-bahn Tilo devrait aussi apporter un nombre croissant de pendulaires à la gare de Lugano. De plus, la réalisation du tunnel routier Vedeggio - Cassarate, dans la première phase du PTL, réduira le trafic traversant la commune de Massagno. Cette dernière verra ainsi se renforcer son rôle de lieu résidentiel privilégié, principalement à cause de deux facteurs : en premier lieu, grâce à la proximité de liaisons ferroviaires attractives sur le plan régional, national et international et, en deuxième lieu, suite à une amélioration de la qualité de vie, due en particulier à la réduction des nuisances provoquées par la circulation excessive.

À l'échelle locale, on vient de constater dans cette recherche, combien la solution aux problèmes de mobilité de Massagno influence l'aménagement du territoire de la commune. Il est vrai que, même si le trafic sur via San Gottardo et via Besso est destiné à diminuer, ces deux voies restent une porte

d'accès importante pour la ville de Lugano, mais leur réaménagement, déjà effectué sur via Besso et en cours de définition pour la via San Gottardo, vise à une nette amélioration de la qualité de vie des habitants. Les mesures destinées à favoriser le transport en commun et à augmenter la sécurité du trafic lent, en particulier des piétons, vont en ce sens. Massagno envisage aussi une valorisation de ces tronçons de route du côté urbanistique. Cet aspect n'est pas à sous-estimer, quand on réfléchit à la vocation touristique de la région de Lugano. Massagno pourrait, dans le futur, reconquérir une place importante aussi du point de vue touristique. Située en amont de la ville, mais très proche de la gare (dont la transformation en nodo intermodale facilitera beaucoup les usagers) et de la sortie de l'autoroute, cette commune a certainement des atouts à jouer avec le nouvel aménagement de son territoire. Je désire ajouter aussi, pour conclure, que ce travail m'a permis de dégager la façon dont les projets ont été abordés. Les représentants des institutions politiques et des entreprises de transport en commun ont d'abord confié à des équipes spécialisées la tâche d'effectuer des études, pour définir les lignes directrices du développement futur, à moyen et long terme, relatives à chaque projet (nouvelle gare CFF, couverture de la trincea, aménagement de via San Gottardo). Dans une deuxième phase, les acteurs intéressés ont pris en considération les aspects financiers de l'œuvre, pour passer ensuite à la préparation du projet définitif et à la décision sur les différentes étapes de réalisation. Les communes touchées par les projets du PTL, ont souvent introduit dans leurs plans d'aménagement locaux les indications sorties des études, effectuées par les équipes spécialisées. Une dernière considération s'impose à la conclusion de cette recherche : jusqu'aux années 70, la population arrivait dans la ville de Lugano surtout grâce aux tramways (Lugano - Cadro - Dino et Lugano - Tesserete) et aux autocars du service postal. Dans les 35 années suivantes, les habitants du Luganese sont passés à l'emploi des autobus (ayant substitué le tram) et surtout de la voiture privée (le Tessin a en moyenne deux voitures par famille!). La réorganisation du territoire et des transports en commun doit donc être accompagnée par un changement des habitudes. Il faudra que la population comprenne que l'amélioration de la qualité de vie dans la région, exige un changement de mentalité.

Bibliographie

Références générales

Dissertations sur la mobilité

Bassand M., Brulhardt M. -C. (1980), *Mobilité spatiale : bilan et analyse des recherches en Suisse*, Saint-Saphorin, Georgi

Bassand M., Brulhardt M. -C., Hainard F. (1985), *Les Suisses entre la mobilité et la sédentarité*, Lausanne, Presses polytechniques romandes

Bovy Ph. H. (1985), *Les transports publics sont-ils à même de résoudre les problèmes du trafic d'agglomération ?*, Unione delle città svizzere, giornata delle città', Coire, ITEP

Bovy Ph. H. (1990), *Environnement et politique des transports en Suisse*, Congrès "Vivre et circuler en ville", Bagneux, CETUR

Christ W. (2000), *Ecological train station : a focal point in sustainable city and region development*, Congrès "Making cities livable", Charleston (South Carolina), document téléchargé par le site Internet de l'Université de Weimar (Allemagne)

www.uni-weimar.de/architektur/staedtebau1/forschung/aufsaeetze/etrainstation_eng.htm
visité le 8.5.2004

Fédérations des Maires des Villes Moyennes (2002), *Intermodalité et pôles d'échange, la gare et ses emprises ? Guide pratique*, Paris

Lorenzo Giorgio (2004), *In bicicletta nelle aree urbane : pianificare la mobilità ciclistica con metodi moderni : il caso di Milano*, Milano, Libreria Clup

Merlin P. (1985), *Les politiques de transport urbain*, Paris, PUF Que sais-

je ? numéro 1344

Pini Daniele (2004), *Stazioni ferroviarie e riqualificazione urbana*, Bologna, Editrice Compositori

Contexte général

Associazione svizzera del traffico (AST 1987), *Ticino 2001, Una concezione di mobilità ecologica*, Lugano

AssoVEL2 (2004), *Mendrisio MobiliTI : conferenza internazionale per la mobilità sostenibile : atti 2003*, Mendrisio, AssoVEL2

Eisinger A., Schneider M. (2003), *Urbanscape Switzerland*, Basel - Zürich, Birkhäuser, Avenir Suisse

Pescia M. (1997), *La politica dei trasporti urbani nelle agglomerazioni : l'esempio della regione di Lugano*, Friburgo, Université de Fribourg

Ticino, Dipartimento del Territorio - Sezione Trasporti (DT 2004), *Mobilità nel Ticino*, Bellinzona

Turri E. (2000), *La megalopoli padana*, Venezia, Marsilio

Ufficio di Statistica del Cantone Ticino (USTAT 2003), *Mobilità e territorio per uno sviluppo sostenibile*, in : Dati statistiche e società, Marzo 2003, pp. 4 - 46

Documents spécifiques au cas étudié

Agazzi E. (2004), *Un consulente per pianificare*, in : Corriere del Ticino, 16 settembre 2004, p. 17

Baroni D. (2004), *Quali città per il Ticino di domani ?*, in : Azione, 15 settembre 2004, p. 19

Commissione Regionale dei Trasporti, *Piano dei Trasporti del Luganese*, cd-rom réalisé par la CT, Lugano

Commissione Regionale dei Trasporti (CT 1993), *Il piano dei trasporti del luganese (PTL)*, sintesi, Lugano

Commissione Regionale dei Trasporti (CT 1994), *Il piano dei trasporti del luganese (PTL)*, documento operativo, Lugano

Commissione Regionale dei Trasporti e Dipartimento del Territorio (CT, DT 1998), *Piano dei trasporti dell'Agglomerato Luganese (PTA)*, Lugano

Commissione Regionale dei Trasporti e Dipartimento del Territorio (CT, DT 2002), *Piano della viabilità del Polo luganese (PVP) fase A*

Commune de Lugano (2004), <http://www.lugano.ch>, site Internet officiel de la ville de Lugano, visité le 10.9.2004

Pedrazzi I. (2004), *Più bus dal 2005 per i quartieri*, in : Corriere del Ticino, 1. ottobre 2004, p. 16

Politecnico federale di Zurigo, Dipartimento di Architettura, Prof. Mario Campi (ETHZ 1996), *Il recupero del centro : nuovi paesaggi urbani - Massagno*, Zurigo

Robert E. (2005), *Politica concordata con la Città*, in : Corriere del Ticino, 10 janvier 2005, p. 12

Ticino, Dipartimento del Territorio (DT 2004a), <http://www.ti.ch/DT>¹, site Internet officiel du Département du Territoire du Canton Tessin, visité le 22.9.2004

¹Sur ce site on trouve aussi le Plan Directeur tessinois

Annexes

Annexe 1

Intervista al Sig. Arnaboldi, rappresentante della Commissione Regionale dei Trasporti

Inizio con un'introduzione e poi lei potrà pormi delle domande più specifiche. Il PTL persegue tre obiettivi : il ridisegno del territorio, il miglioramento della mobilità, non solo intesa come traffico ma in senso lato, e la riduzione del carico ambientale. Per raggiungere questi tre obiettivi, è stato allestito un Piano dei Trasporti a livello integrato, cioè consideranto tutti i mezzi di trasporto, dai pedoni al traffico privato e pubblico sia su gomma che su ferro. L'integrazione di questo concetto avviene poi nei vari nodi intermodali : sono previsti tre filtri. Il primo filtro fa affluire l'utenza più lontana, quindi esso è composto dalla ferrovia Lugano - Ponte Tresa, dal progetto Tilo e dovrebbe convogliare su Lugano l'utenza che viene da "lontano" (Bellinzona, Locarno, Chiasso, Mendrisio, ecc.). Sulla Lugano - Ponte Tresa saranno costruiti numerosi P+R in modo che facciano da filtro. Il secondo anello filtra il traffico sulla omega² , una tangenziale al polo di Lugano che sarà realizzata grazie alla galleria Vedeggio - Cassarate. Sulla omega ci saranno cinque nodi intermodali, cioè un interscambio tra i vari mezzi di trasporto pubblico e privato e, chiaramente, questi nodi saranno muniti di P+R. Questi due filtri (primo e secondo anello) sono indirizzati al traffico sistematico, quindi al traffico dei pendolari ed al traffico scolastico. Abbiamo poi un terzo filtro, che è un attestamento a protezione della city : esso è composto dai posteggi in centro città. Si tratta di posteggi indirizzati al commercio, al terziario, al turismo ; posteggi di corta durata, mentre i posteggi sui nodi del primo e del secondo anello saranno posteggi di lunga durata. Questo è il concetto che sta alla base della mobilità.

Devo ricordare che il PTL è stato allestito a saturazione del territorio,

²Sistema stradale di aggiramento della città, cfr. [CT, DT 1998]

quindi in base a tutti i piani regolatori : non si vuole perciò solo risolvere le problematiche esistenti attualmente, ma si guarda già al futuro. È stato diviso in due fasi d'attuazione : la prima fase, che ci vede impegnati in una realizzazione di 15 - 20 anni, è costituita da un elenco di opere per un costo approssimativo di un miliardo. Un credito è già stato votato anche dal Gran Consiglio.

Per quanto riguarda il riassetto del territorio, sono stati allestiti due studi, il COTAL (Concetto di Organizzazione Territoriale dell'Agglomerato Luganese) ed il PTA (Piano dei Trasporti dell'Agglomerato). In questi due documenti sono stati dati gli indirizzi urbanistici per la formazione dell'agglomerato luganese, non inteso come nuova città di Lugano, ma inteso come territorio che si estende da Agno a Taverne sino a Gandria : la zona urbana della città, che comprende il Piano del Vedeggio ed il Piano del Cassarate.

Dal punto di vista ambientale, è stato allestito il PRAL (Piano di Risanamento dell'Aria del Luganese), anche questo uno strumento che si appoggia sia sugli studi urbanistici sia su quelli trasportistici. Questi strumenti sono stati poi ancorati nel Piano Direttore cantonale ed oggi sono vincolanti. Non entro nel merito del piano delle opere perchè è molto esteso. Il PTL è stato poi scomposto in diciassette gruppi funzionali; ogni gruppo ha una sua funzione : per esempio, la galleria Vedeggio - Cassarate, che è indubbiamente il gruppo funzionale più importante, non prevede solo la realizzazione dell'asse stradale, perchè questo sposterebbe semplicemente il traffico da un posto all'altro, ma ci sono una serie di misure comprese nel gruppo funzionale. Ad esempio, la costruzione di posteggi per duemila posti auto, sia a Cornaredo sia alle Fornaci, il quale è appena stato inaugurato, e a Vezia. Abbiamo inoltre il potenziamento della Lugano - Ponte Tresa, il cui cadenzamento viene portato da 20 a 15 minuti, nonchè tutte le misure di gestione del traffico, chiamate misure fiancheggiatrici : sono praticamente misure d'integrazione tra il trasporto privato ed il trasporto pubblico. Il Piano Viario del Polo contiene tutte queste misure. Il Gruppo funzionale uno contiene inoltre anche la prima tappa della costruzione della stazione FFS di Lugano. Come vede, sono gruppi che comprendono diverse opere e sono tutte queste opere che faranno funzionare la mobilità nel contesto più ampio del PTL.

1. Come e da chi è composta la Commissione Regionale dei Trasporti ?

Le propongo una cronistoria : dagli anni 60 alla fine degli anni 80, il Cantone allestiva i Piani Viari nei quali si cercava di risolvere il problema del traffico. Non erano piani dei trasporti, ma ci si limitava

a dei piani che erano essenzialmente progetti per la costruzione di nuove strade. Essi venivano, per così dire, calati dall'alto, dall'autorità superiore, non venivano perciò mai accettati dai comuni, perchè dove si costruivano nuove strade, arrivava poi più traffico. Alla fine degli anni 80, il Consigliere di Stato Generali, ha chiamato a raccolta gli 88 comuni della regione del luganese e, praticamente, ha detto loro di essere loro [i comuni] a portare delle proposte in merito al Piano Viario. È così nata la commissione, la quale rappresenta gli 88 comuni del luganese che, nel frattempo, sono diventati 70 grazie alle varie fusioni. Il territorio del luganese, che copre praticamente tutto il distretto, è stato suddiviso in cinque settori di traffico : ognuno di essi ha un'assemblea, composta dai rappresentanti di tutti i comuni. Ci sono il Malcantone, le Valli di Lugano, il Ceresio centrale (Pian Scairolo, Melide, Morcote, la Collina d'Oro), il Ceresio nord (da Sorengo fino a Vezia e Porza), Canobbio e Lugano (la nuova città di Lugano nata dalla fusione e Cadro). Vengono dunque istituite delle assemblee di settore, in cui si discutono i problemi del traffico. Un altro compito dell'assemblea di settore è quello di nominare un presidente e tre membri nella "vera" Commissione dei Trasporti. Lugano, a seguito delle fusioni, ha diritto a sei membri : la commissione è dunque composta da 18 membri che rappresentano tutti i settori. Essa ha un proprio comitato organizzativo composto da sei persone, di cui un presidente ed un segretario. Il nostro compito³ è stato quello di allestire il Piano dei Trasporti che abbiamo consegnato al Consiglio di Stato nel dicembre del 1993; l'autorità cantonale l'ha fatto suo e si è poi passati agli approfondimenti e alla progettazione.

2. Il PTL è stato suddiviso in due fasi. Quali sono gli elementi essenziali di ogni fase? Cosa è già in fase di realizzazione e cosa invece è previsto in un futuro più lontano?

Quando si è deciso di suddividere il PTL in fasi, ne sono state create due : per la prima fase la realizzazione è stata postulata in un lasso di tempo di 10 - 15 anni, mentre per la seconda fase si parla di circa trent'anni. Nel contesto della prima fase si sono presi in considerazione i problemi urgenti, vale a dire quelli inerenti il corridoio di traffico di primo livello. Mi spiego : il Malcantone, da Ponte Tresa fino a Bioggio, è un corridoio di traffico di primo livello nel contesto della mobilità in ambito urbano nel luganese. Ogni corridoio di traffico che è stato esaminato, ha portato alla progettazione di determinate opere,

³il compito della CT

pensiamo alla galleria, alla circonvallazione [di Agno - Bioggio] , alla stazione, ecc. È quindi stato fatto un elenco di opere urgenti, in quanto la priorità è stata evidentemente data alla prima fase. Da questo elenco è poi stato calcolato il costo complessivo, per il quale vi è un credito di 102 milioni. Il PTL è poi finanziato in parte dalla Confederazione nella misura del 40 - 45%, dal Cantone per il 40 - 45% a dipendenza di quanto pagherà la Confederazione e dai comuni, per i quali è stato fissato un importo fisso del 15%. I comuni pagano già da circa tre anni il PTL, indipendentemente dalle opere realizzate sul proprio comune, in quanto il Piano ha lo scopo di risolvere i problemi a livello regionale e non a livello locale. Tutti perciò pagano, siccome tutti i cittadini si spostano nel territorio. Quali sono le opere più importanti? Iniziamo a dire ciò che è stato fatto : nell'ambito dello studio del PTL, si è constatato che già 10 anni fa c'era una rete stradale che per questioni di sicurezza e di trasporto pubblico era da correggere e sistemare. È dunque stato allestito un Piano di Pronto Intervento (PPI), che è un sottopiano del PTL ; esso contiene un elenco di opere per il quale il Cantone si è attivato ed, in dieci anni, se ne sono realizzate diverse. Ad esempio, la corsia preferenziale di via Besso, la sistemazione dell'incrocio di via Toricelli con via Tesserete, la corsia preferenziale in via Sonvico, a Cornaredo il terminale dei bus, il potenziamento, nel 2001, del potenziamento del trasporto pubblico a livello regionale. Si è perciò iniziato subito a realizzare le misure urgenti, opere che però non interferissero con il piano generale. Sono stati spesi circa 80 milioni, che non fanno parte dei 900 milioni stanziati per il PTL. Parallelamente, si è iniziato ad attuare il PTL vero e proprio : il potenziamento del trasporto pubblico del Malcantone, del Piano del Vedeggio e del Pian Scairolo nonchè la grande riorganizzazione del trasporto pubblico a Lugano. La prima opera infrastrutturale è stata la recente inaugurazione del P+R delle Fornaci. Va detto che le procedure sono estremamente lunghe per questo genere di opere, in quanto occorre trovare il consenso : senza di esso, non si riesce a calare un'opera sul territorio, sebbene l'opera sia necessaria. Sono poi iniziati i lavori per il potenziamento della Lugano - Ponte Tresa, sono opere che dureranno all'incirca due o tre anni ; a breve, forse ancora quest'anno, inizierà l'opera "regina", vale a dire la galleria Vedeggio - Cassarate. Nel frattempo, si sta progettando la stazione FFS ; sono stati fatti degli studi d'approfondimento per l'NQC (Nuovo Quartiere di Cornaredo) e si è dato avvio allo studio del Piano Viario del Polo. È inoltre stata approvata la scheda di Piano Direttore per la circonvallazione di Agno - Bioggio, tra poco si inizierà la progettazione : stiamo dunque portando avanti molti interventi in

modo parallelo. L'obiettivo è quello di arrivare nel 2015 - 2020 con la completazione della prima fase.

3. La stazione FFS di Lugano diventerebbe perciò un nodo intermodale, giusto?

Sì, la stazione FFS diventerà la piattaforma per il trasporto pubblico a livello urbano. Vi sarà pure un potenziamento dal punto di vista dei binari, perchè ovviamente AlpTransit e Tilo necessiteranno di maggiore spazio. Ristrutturazioni tecniche per quanto riguarda i binari, saranno poi accompagnate da infrastrutture ferroviarie, ma poi, soprattutto, sarà costruito un P+R ed un terminale per tutto il trasporto pubblico. Un nuovo anello viario permetterà poi di risolvere i problemi di traffico ai quali si assiste oggi al tunnel di Besso.

4. I centri commerciali del Pian Scairolo generano un enorme flusso di traffico. Se non erro, è stato trovato un accordo di collaborazione con il grande magazzino Ikea...

Per la precisione, è stato trovato un accordo tra l'ATA (Associazione Traffico ed Ambiente) e Ikea : questo accordo permetterà di potenziare il trasporto pubblico. Il Pian Scairolo è, diciamo, un settore a sè : vi erano dei Piani Regolatori che permettevano molto ed ora ci troviamo nella situazione che tutti conoscono. È previsto un intervento del PPI per la sistemazione dell'asse stradale esistente, è inoltre previsto il potenziamento dell'accesso autostradale sud (A2). Questi lavori dovrebbero iniziare alla fine del 2005. Soprattutto, si è finalmente trovato l'accordo con tutti i comuni per allestire un concetto urbanistico nuovo : vale a dire rivedere tutto il Piano, studiarne la contenibilità e trovare un concetto viario nuovo perchè quello che si prevede di costruire con il PPI è un intervento a breve termine per risolvere i problemi più implacabili. Si vuole però trovare una soluzione migliore, anche perchè il Piano dei Trasporti è un piano settoriale, bisogna capire cosa si vuole fare del territorio e sino dove si può arrivare a costruire : il piano viario va allestito di conseguenza.

Annexe 2

Intervista all'Arch. Bruschetti, direttore dell'ufficio tecnico e sindaco di Massagno

1. Quali sono i miglioramenti per il comune di Massagno previsti dal PTL?

Una miglior viabilità e questo in rapporto anche al progetto della stazione, i cui contenuti fanno parte del PTL e, soprattutto, dalla galleria che collegherà Lamone alla zona della Resega (Cornaredo). Questa opera, secondo statistiche già fatte, porterà ad uno snellimento notevole del traffico in entrata a Lugano. Tenendo conto del fatto che, attualmente, per andare a Lugano si deve passare da Massagno, o da via Besso o da via San Gottardo, successivamente alla realizzazione della galleria, il traffico in transito da Massagno sarà notevolmente ridotto.

Quali saranno gli interventi che interessano più da vicino il vostro comune?

Sì, su via Besso ci sono già stati degli interventi, ma la via San Gottardo in particolare sarà oggetto di una risistemazione dal punto di vista viario che sarà accompagnata da uno studio di tipo architettonico - urbanistico. Dunque, non soltanto allargare la strada, ma renderla urbanisticamente interessante : è prossima la partenza di una procedura pianificatoria in questo senso, vale a dire che il progetto cantonale per via San Gottardo avrà delle ripercussioni sul piano regolatore comunale. Avvieremo a brevissimo la procedura prevista dalla legge sulla pianificazione per portare avanti questa variante.

In questo progetto inerente la via San Gottardo, sono state previste anche delle misure a favore del traffico lento (pedoni, ciclisti)?

Sì, ma attenzione : stiamo parlando di un'arteria di grande traffico, si tratta infatti di una strada di collegamento per cui, per quanto riguarda i ciclisti, la precedenza, nel senso della percorribilità, è data al traffico veicolare. Per i pedoni, invece, sono previste delle notevoli migliorie in quanto è noto che i passaggi pedonali che attraversano più di due corsie sono particolarmente pericolosi soprattutto per persone anziane. Saranno realizzati degli impianti semaforici, che permetteranno da un lato una più facile immissione nel traffico di via San Gottardo dei veicoli provenienti dalle vie laterali e, nel contempo, permetteranno di gestire

l'attraversamento pedonale della strada in modo più sicuro. Sono inoltre previsti tre sottopassaggi e questo è, evidentemente, una misura che va a fore della sicurezza del pedone. Addirittura, i primi studi davano un marciapiede rialzato per non far camminare il pedone all'altezza del traffico, ma è una soluzione che non è più stata portata avanti. L'attenzione al pedone è dunque stata data e verrà data, perchè, ed è bene ricordarlo, siamo ancora in fase di progetto preliminare.

2. Siete soddisfatti dal servizio di trasporti pubblici di cui dispone Massagno (TPL, Auto Postale) ?

In questo caso la domanda andrebbe rivolta piuttosto al dicastero che comprende la polizia comunale : loro si occupano anche di trasporti pubblici, mentre io sono direttore dell'Ufficio tecnico. Io posso parlare come utente, ma allora esulo dal mio ruolo : in questo caso, dire che è meglio adesso rispetto a prima. Fino a poco tempo fa, per fare una battuta, l'arrivo del bus numero 5 (quello che passa da Massagno) era da considerarsi come un'avvenimento ! Io non sono un assiduo utilizzatore del mezzo pubblico ma, quando ho avuto bisogno, devo dire che ho constatato che l'arrivo del bus è abbastanza immediato ed il servizio è ottimo. Ripeto, però, che sono un utilizzatore occasionale.

3. Se ben ricordo, il progetto di copertura della *trincea ferroviaria* è stato aggiunto al progetto per la realizzazione della nuova stazione FFS di Lugano, è giusto ?

Cosa comporta questo per Massagno ?

Sì, l'area che interessa la trincea ferroviaria, fa parte dell'area ormai allargata del progetto per la nuova stazione di Lugano. Questo vuol dire che la copertura della trincea, quando mai si farà e come la si farà, non interesserà più, anche dal punto di vista economico, solo il comune di Massagno ma, per ovvi motivi di riassetto urbanistico, essa farà parte anche del progetto della stazione e, dunque, anche del PTL. Ci saranno perciò più interessi in gioco e questo è importante.

Se esiste già un progetto, cosa prevede esso per gli spazi che si verrebbero a creare una volta coperta la trincea ?

No, non esiste ancora alcun progetto.

4. Nel progetto di copertura della trincea entrano in gioco altri attori : per esempio il comune di Lugano e le FFS. Come avvengono la discussione con gli altri attori (riunioni, relazioni di esperti, ecc.) ?

Per ora sono più discussioni politiche che tecniche, per cui la domanda andrebbe rivolta più al politico che al sottoscritto. Posso però dire che, recentemente, il comune di Massagno ha trovato un alleato nel comune di Lugano, il quale ritiene pure opportuno un intervento per la copertura della trincea ferroviaria. Il Cantone, invece, fino a poco fa svicolava evitando volentieri la questione e questo, sicuramente, a causa dell'importante investimento che tale intervento richiede. Come avvengono questi contatti? Recentemente la discussione si è intensificata. Massagno e Lugano hanno raggiunto un accordo con le FFS per andare avanti con i lavori. Entrambi i comuni hanno stanziato un credito per approfondire gli studi : ora si procederà verosimilmente a tappe, con dei mandati e degli incarichi per capire cosa potrebbe succedere nei nuovi spazi che si creerebbero e come la copertura dovrebbe avvenire. Non è ancora stata data una destinazione definitiva, tutti gli scenari già immaginati sono ancora in fase di studio. In ogni caso i costi di realizzazione verranno ripartiti fra i diversi interessati.

Il fatto che Massagno non faccia parte della Grande Lugano causa dei problemi (ad esempio difficoltà di coordinazione o lentezza nell'applicazione di determinate misure) ?

Questa è una questione politica. In ogni caso io direi di no. In particolare, gli ultimi importanti sviluppi potrebbero dimostrare il contrario.

Annexe 3

Intervista al Sig. Giacomazzi, Dipartimento del Territorio, Sezione trasporti

1. Quali sono le ripercussioni pratiche che avranno progetti quali Ferrovia2000 sud, Tilo e AlpTransit sulla stazione FFS di Lugano (per esempio la posa di nuovi binari, ammodernamento delle strutture)?

Per la stazione di Lugano, sto seguendo un progetto di ristrutturazione completo del nodo d'interscambio. Tale progetto prevede un riassetto completo sia a livello ferroviario che stradale. A livello ferroviario, il sistema Tilo unitamente al nuovo concetto di treni a lunga percorrenza, cioè i treni Cisalpino che diventeranno il tassello principale del traffico passeggeri tra Zurigo e Milano, prevede un nodo a Lugano. Ciò significa che, alla stazione di Lugano, i treni intercity Cisalpino sorpasseranno i treni regionali Tilo : questo necessita la creazione di un quarto binario e di un nuovo marciapiede. Oggi ce ne sono solamente tre e ne saranno necessari quattro. Entro il 2007 - 08, quando entreranno in funzione in nuovi treni Cisalpino, dovrà essere pronto questo quarto binario. Il progetto di stazione di Lugano, prevede però anche una nuova stazione terminale dei bus sul piazzale di Besso, un nuovo Park&Ride, dei sottopassi pedonali, degli accessi alla città eccetera. Anche il traffico viario sarà modificato, con un nuovo anello stradale che elimini anche il passaggio a livello attuale.

2. Tilo : di cosa si tratta? Quali sono i primi miglioramenti e quando questo sistema di ferrovia celere sarà una vera alternativa all'automobile?

Tilo ha come obiettivo finale quello di collegare a cadenze semiorarie tutti gli agglomerati del Cantone, più quelli confinanti di Como e Varese. È dunque un sistema il cui nucleo principale si estende tra Lugano, Bellinzona, Locarno Como e Varese, con un'estensione fino a Biasca ma con cadenze orarie e semiorarie solo nelle ore di punta. Oltre a ciò, verrà introdotta la fermata in tutte le stazioni intermedie; quindi, rispetto ad oggi, dove abbiamo tante stazioni nelle periferie che sono servite solo a cadenza oraria, ci sarà un notevole miglioramento. Nella fase finale, farà parte del sistema Tilo anche la galleria di base del Monte Ceneri, che consentirà una riduzione importante dei tempi di percorrenza tra Sopra e Sottoceneri. Si dovrà pure integrare il sistema Tilo nel sistema dei treni a lunga percorrenza : si dovrà prevedere un treno diretto ogni mezzora tra Bellinzona e Lugano, dove gli intercity

avrebbero poi delle coincidenze con i treni regionali.

Gli elementi importanti di Tilo sono dunque la galleria di base del Monte Ceneri e il collegamento Lugano - Mendrisio - Varese - Malpensa, quest'ultimo elemento permetterà di allacciare anche l'agglomerato di Varese al sistema di ferrovia celere ticinese. Come prima tappa, già prevista per la fine di quest'anno [2004] , prevede l'introduzione della cadenza semioraria in tutte le stazioni del Ticino a sud di Bellinzona.

Come avvengono i rapporti con l'Italia, per esempio a riguardo della Lugano - Mendrisio - Malpensa ?

Per quanto riguarda la Lugano - Mendrisio - Malpensa esiste un comitato nel quale sono rappresentati i committenti svizzeri ed italiani. Da parte svizzera ci sono il Canton Ticino, le FFS e da parte italiana ci sono la Regione Lombardia e le Ferrovie dello Stato (FS), la cui parte riguardante l'infrastruttura si chiama Rete Ferroviaria Italiana (RFI). Con questi partner abbiamo lavorato in strettissimo contatto, diciamo che in questo senso c'è stata grande coordinazione e che ovviamente sta continuando.

3. Qual è il ruolo del Cantone nel PTL e in Tilo ?

Per quanto riguarda Tilo, si parla di traffico regionale : siamo dunque noi [il Cantone] , assieme alla Confederazione, ad essere i committenti di questo servizio. Siamo dunque noi che diciamo cosa vogliamo. Chiaramente, si deve tenere conto che ci muoviamo sull'asse nord - sud che è un asse molto transitato e non si può perciò avere tutto ciò che si vorrebbe e abbiamo dovuto studiare questi progetti in coordinazione con le Ferrovie. Abbiamo lavorato in stretto contatto con le Ferrovie per quanto riguarda l'infrastruttura ed il traffico a lunga percorrenza, per definire in quale direzione ci stiamo muovendo, per poter inserire i treni del sistema Tilo.

4. AlpTransit : quante stazioni sono previste in Ticino ? Ce ne sarà una a Lugano (eventualmente solo una in Ticino, a Lugano) ? Il progetto di "stazione Ticino" sul Piano di Magadino ?

La pianificazione attuale in ambito di Ferrovia2000 prevede la fermata di treni intercity, quindi treni veloci, sia a Bellinzona che a Lugano. A livello pianificatorio è stata garantita la fattibilità di una stazione sul Piano di Magadino, è però difficile dire se e quando verrà realizzata, in quanto, fondamentalmente, il concetto è quello di servire i centri

delle città. Una stazione nuova nel mezzo del Piano non rientra quindi nelle opere prioritarie previste. Diciamo che è un'opzione che si lascia aperta, ma per il momento si dà la priorità a Bellinzona e Lugano.

5. Quali sono i vantaggi principali della tratta che si prevede di costruire tra Stabio e Arcisate (e dunque la Lugano - Mendrisio - Malpensa) ?
Questo collegamento ha tre obiettivi : il primo di essi è la realizzazione del sistema regionale Tilo. Ci sono moltissimi frontalieri, ed il loro numero è in aumento, che quotidianamente attraversano la frontiera e che oggi non hanno praticamente nessuna alternativa all'uso di un veicolo privato. Oltretutto l' "ostacolo" costituito dalla dogana risulta essere sempre meno importante. Il secondo obiettivo è quello di collegare più rapidamente il Ticino con la Svizzera romanda, passando per l'Italia. Rispetto ad un collegamento via Gottardo, si risparmierebbero, ad esempio tra Lugano e Losanna, ben due ore di percorrenza. Abbiamo perciò un utenza che abbiamo stimato attorno ai 1000 - 1500 utenti al giorno che farebbero capo a questa relazione. Non da ultimo, e questo è il terzo obiettivo, il nuovo raccordo permetterà il collegamento con l'aeroporto intercontinentale della Malpensa.
6. I vari progetti che abbiamo citato, a che punto sono della loro progettazione risp. realizzazione ?
Per quanto riguarda la stazione FFS, il nuovo binario è previsto per il 2007 - 08, mentre la realizzazione completa di tutti gli altri grossi interventi è prevista per il 2010.
AlpTransit, come sappiamo, è già in fase di realizzazione e per la galleria di base del Monte Ceneri sono stati votati i crediti; non so esattamente in che fase si trovi questo progetto, ma credo che sia stato progettato e che dovrebbe partire nei prossimi anni. La data d'entrata in servizio per entrambe le opere, se non erro, dovrebbe essere il 2015. Prima si parlava del 2012 per il Gottardo e del 2016 per il Ceneri, ma ora le due opere dovrebbero essere relizzate assieme. La Mendrisio - Varese - Malpensa sarà attiva attorno al 2010.
7. Ho sentito parlare di un collegamento ferroviario diretto tra Lugano e Locarno. È seriamente preso in considerazione ?
Sì, è già previsto e pianificato, verrà realizzato assieme al tunnel di base del Monte Ceneri. Permetterà un collegamento diretto, ogni ora, tra Locarno e Lugano (e magari proseguendo verso la Malpensa).

Annexe 4

SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE TICINO-LOMBARDIA Concetto d'offerta 2012 / 2016

