

## PAL3. La CRTL chiede voti migliori.

I responsabili del PAL3 (cioè la CRTL, pres. Bruschetti e i suoi operatori), sostenuti dal Dipartimento del Territorio, si sono recati a Berna per cercare di far correggere il pessimo giudizio che il loro prodotto vi aveva raccolto. Il resoconto del Corriere del Ticino (9.4.2018) mette bene in evidenza l'ampia manovra di pressione architettata: delegazione di prestigio, forte motivazione politica, ottimismo di parata, nessuna autocritica. Tutta la discussione è stata imperniata (così il CdT) sulla richiesta di correggere la pagella stesa dall'Ufficio federale per lo sviluppo territoriale (ARE), in modo da guadagnare un giudizio più favorevole di almeno un punto, così da evitare di essere esclusi dai sussidi federali e di rimediare una figuraccia. Sui contenuti, le scelte e la strategia del PAL3, nessuna parola. Eppure, sono queste le ragioni della bocciatura federale e anche del nostro giudizio negativo. In effetti anche il giornalista del Corriere del Ticino ha difficoltà a capire e a sintetizzare i contenuti del PAL3, perché nelle 438 pagine del rapporto finale non emerge nessuna linea strategica comprensibile. Si tratta di un affastellamento di appunti e di idee, a nostro parere scombinato, che non apportano niente di sostanziale ma soprattutto che non correggono gli erronei indirizzi del PAL2.

Buona parte della questione è riconducibile al contestato indirizzo di sviluppo territoriale denominato PAL2, adottato dalla CRTL nel 2012 e ratificato dal Dipartimento del territorio con la modifica del Piano Direttore. Il PAL2, ripetiamo, è una strategia fallimentare, costosissima (700 milioni nella prima tappa, 700 milioni nella seconda, in totale 1458 milioni di franchi), del tutto inefficace perché non riduce le congestioni stradali, non modifica il rapporto d'uso modale degli spostamenti, non migliora lo stato di inquinamento dell'aria e non impedisce lo sparpagliamento degli insediamenti nel territorio. A queste conclusioni impietose giungono gli stessi estensori dello studio PAL2, non dei critici esterni quali possiamo essere noi o la Confederazione. Quest'ultima

aveva criticato molto il PAL2, salvando tuttavia il progetto Tram-Treno. Anche noi siamo della stessa opinione, il concetto Tram-Treno è valido e deve essere perseguito senza indugio; ma il progetto deve essere migliorato, pena il suo fallimento.

Le critiche della Confederazione al PAL3, che hanno portato al suo giudizio di insufficienza, sono di due tipi: a) il PAL3 non ha tenuto in considerazione i suggerimenti dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale che tendevano a migliorare e a correggere gli indirizzi del PAL2; b) negli ultimi 12 anni sono stati concessi crediti per più di 100 milioni di franchi, ma le relative opere non sono state attuate se non in minima parte.

Non si tratta, come lascia supporre il presidente Bruschetti, di rallentamenti che riguardano il progetto Tram-Treno (che finora viaggia in orario), bensì di vecchi progetti allestiti, decisi e sussidiati nell'ambito del PAL1 (2008) e del PAL2 (2012). Per esempio i progetti (2007) per realizzare corsie per gli autobus sugli assi principali di penetrazione a Massagno e a Paradiso (20 milioni), i crediti (2007) per realizzare il terminale autobus alla stazione di Lugano (11 milioni) e i relativi collegamenti pedonali (38 milioni), il credito (2008) per il nodo di interscambio alla fermata FFS di Lamone, il credito (2012) per realizzare una passerella ciclabile sul fiume Tresa (2 milioni), il credito per la pista ciclabile del NQC a Cornaredo (10 milioni), progetto contestato perché fuori misura, il credito (2012) per realizzare otto percorsi ciclabili regionali per biciclette e pedoni (23 milioni). Di questa miriade di buone intenzioni non è stato attuato quasi nulla. Giustamente la Confederazione sostiene che è meglio concludere i progetti iniziati, prima di avviarne altri.

Le valutazioni e giudizi della Confederazione ci sembrano ben fondati. Piuttosto che mobilitarsi per far cambiare parere ai funzionari federali pensiamo che sia più ragionevole impegnarsi per far cambiare alla CRTL il suo atteggiamento verso il territorio e le finanze pubbliche.