

SÌ AL TRAM, NIENTE PIÙ FERMATE NELLA PIANIFICAZIONE

In questi giorni si è dato un certo rilievo alla notizia della valutazione parzialmente negativa, da parte della Confederazione, del Programma di agglomerato del luganese di terza generazione (PAL3). È vero che allo stadio attuale non è una bocciatura definitiva, bensì un parere critico sul quale, nel quadro della consultazione, il Cantone avrà modo di prendere posizione, tuttavia l'aspro giudizio federale spinge o dovrebbe spingere a fare qualche riflessione sulla situazione pianificatoria del Luganese e non solo. Già il PAL2 (votato in Consiglio comunale a Lugano nel 2015) aveva suscitato perplessità, poiché giudicato anch'esso insufficiente dalla Confederazione. Le critiche vertevano sulla mancanza di coordinamento tra i vari elementi del programma, sull'applicazione di principi considerati superati e sulla lentezza nella realizzazione. Mancava poi una visione generale del terri-

torio e le proposte risolutive dei problemi di mobilità parevano inadeguate. Roberto Ritter, nel suo intervento critico in occasione della votazione sul PAL2, disse: «Lo sviluppo centripeto degli insediamenti deve portare alla ricerca di nuovi equilibri in un agglomerato chiaramente definito nei contorni e nei contenuti». Affermazione che corrispondeva agli auspici della Confederazione. Oggi ci troviamo nella fase di consultazione del PAL3, ma le lacune pianificatorie rilevate sono sostanzialmente le stesse di quelle sottolineate da Berna per il PAL2. Il PAL 3 comprende alcune opere importanti: il tram-treno, la circosvalazione Agno-Bioggio e altre misure urbanistiche. Il giudizio parzialmente negativo pare si riferisca soprattutto alla Agno-Bioggio, perché ancora non vi è un progetto definitivo e persistono divergenze tra i Comuni. Inoltre la Confederazione, in occasione dell'esame del PAL 2, aveva inte-

grato nella sua valutazione alcuni suggerimenti che, pare, non sono stati presi in considerazione per il PAL3. È chiaro che se, dopo la consultazione, le valutazioni saranno confermate, la conseguenza per la Città sarà il rallentamento nell'attuazione di alcune opere legate alla mobilità lenta e alla circolazione. Più gravosi potrebbero essere gli effetti per altri Comuni. Il tram-treno per contro non sarà bloccato, poiché il finanziamento della tratta Bioggio-Manno, corrispondente a 25,48 milioni, era incluso nel PAL2, e le ulteriori tratte saranno finanziate per 263,43 milioni dal Fondo infrastrutturale ferroviario, per 63,24 dal Cantone e i restanti 45,79 dai Comuni. L'auspicio, come richiesto dal PLR di Lugano e dal gruppo in Gran Consiglio con la mozione congiunta «PTL: da completare subito con il Tram», è che questo progetto possa venir concretizzato senza ulteriori indugi. Giova ricordare che già il Piano

Regolatore di Lugano (approvato dal CdS nel 1986) contemplava la realizzazione di una navetta ferroviaria dal centro a Bioggio. I successivi aggiornamenti hanno portato al progetto ad «H», la cui asta in galleria corrisponde alla navetta del PR. Il tram-treno è un tassello imprescindibile: porterà benefici importanti per la viabilità cittadina e dell'intero agglomerato. Essendo l'iter lungo, sarà indispensabile riconsiderare i principi pianificatori e operare con una visione più volta verso il futuro, che tenga conto delle direttive della Confederazione: maggior valorizzazione del territorio, sviluppo di una rete di trasporti pubblici razionale e coordinata. Opportuna sarà anche un'analisi critica del lavoro della Commissione regionale dei trasporti del Luganese e delle tempistiche con le quali il Dipartimento del Territorio valuta e promuove i progetti regionali.

* presidente del PLR di Lugano