

Quale futuro per il Luganese?

AZIONE, 21 settembre 2015

Mobilità I cittadini di Lugano dovranno votare sul finanziamento di 102 milioni di franchi del Programma di agglomerato del Luganese (PAL2)

Fabio Dozio

Come sarà Lugano fra venti anni? E come si presenterà la regione che si estende dal Monte Ceneri al ponte diga di Melide? Difficile dire, la speranza è che vi possa essere un'inversione di rotta se, come molti esperti sostengono, (ma basta guardarsi attorno!), negli ultimi venti anni l'intero Ticino è diventato più brutto.

I cittadini di Lugano avranno almeno un'occasione per dire la loro sullo sviluppo futuro della città e dei suoi dintorni. Saranno infatti chiamati a esprimersi sul PAL2, il Programma di agglomerato del Luganese per il periodo 2014-2033 proposto dalla Commissione regionale dei trasporti e approvato dal Consiglio di Stato. Si prevedono investimenti per 629 milioni di franchi, 298 a carico del Cantone, 115 stanziati da Berna e 216 dai Comuni, fra cui Lugano fa la parte del leone con 102 milioni di franchi.

Un bel mucchio di milioni per cercare di sviluppare armonicamente il bacino del Luganese. «L'elemento innovativo proposto dal PAL2 – si legge nel rapporto finale – è rappresentato dall'introduzione del concetto di un sistema di trasporto tram-treno su cui incentrare la politica di gestione della mobilità pubblica del Luganese, decisione fortemente sostenuta dalla Confederazione».

Tra le critiche mosse dalla Confederazione al PAL2 c'è anche quella di non definire un concetto paesaggistico

Finora Lugano si è sviluppata in modo diffuso, per non dire disordinato. La città vecchia è stata sacrificata, così come molte ville di prestigio architettonico del centro. La periferia si è sviluppata in modo difforme e il Pian Scairolo è l'emblema di un'urbanizzazione dove la speculazione ha soffocato qualsiasi intento pianificatorio.

Per il futuro ci sono due obiettivi: delineare dove sviluppare la nuova città e migliorare la mobilità nella regione.

Secondo il PAL2 la città dovrebbe crescere, soprattutto per quanto riguarda le attività produttive, nella zona di Cornaredo e nel Basso Vedeggio (ai portali della galleria Vedeggio Cassarate), nella zona della stazione ferroviaria e, in un secondo tempo, nel Pian Scairolo.

Per quanto riguarda la mobilità,

vero punto critico di tutta la faccenda, si conferma l'approccio multimodale, vale a dire che i differenti modi di trasporto sono considerati complementari tra di loro e non in concorrenza. A proposito di trasporto pubblico, spicca la proposta di rilanciare il tram, soppresso a Lugano negli anni Sessanta. Apriamo una breve parentesi per ricordare che nel secolo scorso la città era provvista di una ricca rete tramviaria, che collegava Cornaredo a Paradiso e il resto del centro e di due «trenini», uno che raggiungeva Cadro e Dino, un altro che portava a Tesserete. Tutto liquidato. Il tram del futuro nasce a piccoli passi. Nell'attuale proposta di finanziamento è prevista solo la prima tappa, vale a dire il raccordo della ferrovia Lugano Ponte Tresa verso Bioggio e Manno e verso il centro città, grazie a una galleria. La FLP non arriverebbe più alla stazione FFS, come oggi, ma in centro città. Inoltre dovrebbe essere ampliata la rete ferroviaria TILO, prolungandola da Tavernes vers la valle del Vedeggio fino a collegarla con il tram.

Il PAL2 afferma di non prevedere nuove strade, «se non laddove siano necessarie per apportare dei significativi miglioramenti alla qualità di vita degli abitanti, come nel Basso Vedeggio e nel Basso Malcantone (la circonvallazione di Agno), oppure dove sono necessari interventi per migliorare l'accessibilità delle aree strategiche, come il Pian Scairolo e a Cornaredo». Ossia, di strade non se ne dovrebbero fare (come consiglia la Confederazione), però si faranno. Questo è uno dei punti cruciali.

La Confederazione, che ha valutato

il programma, è molto critica, perché ritiene che non vi sia una chiara scelta a favore del trasporto pubblico.

L'Ufficio federale dello sviluppo territoriale accoglie complessivamente il PAL2, ma ha deciso di non finanziare la galleria del tram e la circonvallazione di Agno, boccia dunque due misure importanti del Programma. A proposito della mobilità, che già oggi è il tormento di Lugano, con una città che si paralizzava se accade un piccolo incidente su qualsiasi arteria, Berna è lapidaria: «Il PAL2 non è sufficientemente improntato a strategie di gestione del traffico e della domanda in grado di impedire un ulteriore incremento dei livelli di congestione del traffico sulla rete stradale».

Sul capitolo dello sviluppo della città e dei nuovi insediamenti: «la lacuna principale risiede nel fatto che il PAL2 si basa sul Piano direttore cantonale e non contiene disposizioni più ambiziose in grado di risolvere i problemi dell'agglomerato». Secondo l'esame della Confederazione, nel PAL2 mancano misure restrittive per contenere lo sviluppo delle zone non servite dai trasporti pubblici e sono assenti norme per contenere l'incremento del traffico motorizzato privato. In sostanza, secondo Berna, «l'accessibilità dei poli di sviluppo economico rimane, in linea generale, fortemente orientata al traffico motorizzato privato», e infine «il PAL2 non definisce un concetto paesaggistico».

Se la Confederazione è severa, lo sono anche di più le sette Associazioni regionali di Cittadini per il territorio e dell'ATA (Associazione Traffico e Ambiente), che hanno pubblicato «Un

programma sostenibile per lo sviluppo dell'agglomerato luganese». Lo studio definisce «incongruenti e inefficaci» le misure proposte dal PAL2, in particolare perché da una parte «s'intende sviluppare i trasporti pubblici (Tram e treno), mentre dall'altra si pianificano nuove strade, fra le quali la circonvallazione di Agno e Bioggio, un progetto «contorto e illogico». «Nonostante i colossali e irrealistici investimenti programmati nel prossimo decennio – scrive l'ingegner Marco Sailer, principale autore dello studio – le simulazioni confermano che nel 2025 lo sfavorevolissimo rapporto d'uso dei mezzi di trasporto resterà immutato: 9 a 1, nove viaggi con l'automobile contro un solo viaggio con il trasporto pubblico!» In questo campo lo studio solleva due principali critiche. La prima è che il PAL2 «continua a proporre grandi investimenti stradali basandosi sulla mobilità individuale automobilistica». La seconda, che si progetta di realizzare «in prima priorità il collegamento tramviario Bioggio-Lugano in galleria, un'opera da 300 milioni di franchi, eccessivamente costosa, insufficientemente legata alla stazione FFS, poco più utile del servizio esistente, inadatta a indurre una conversione su larga scala nell'uso dei trasporti pubblici». Secondo i «Cittadini per il territorio» il fulcro del sistema dei trasporti pubblici luganesi deve diventare la Stazione FFS.

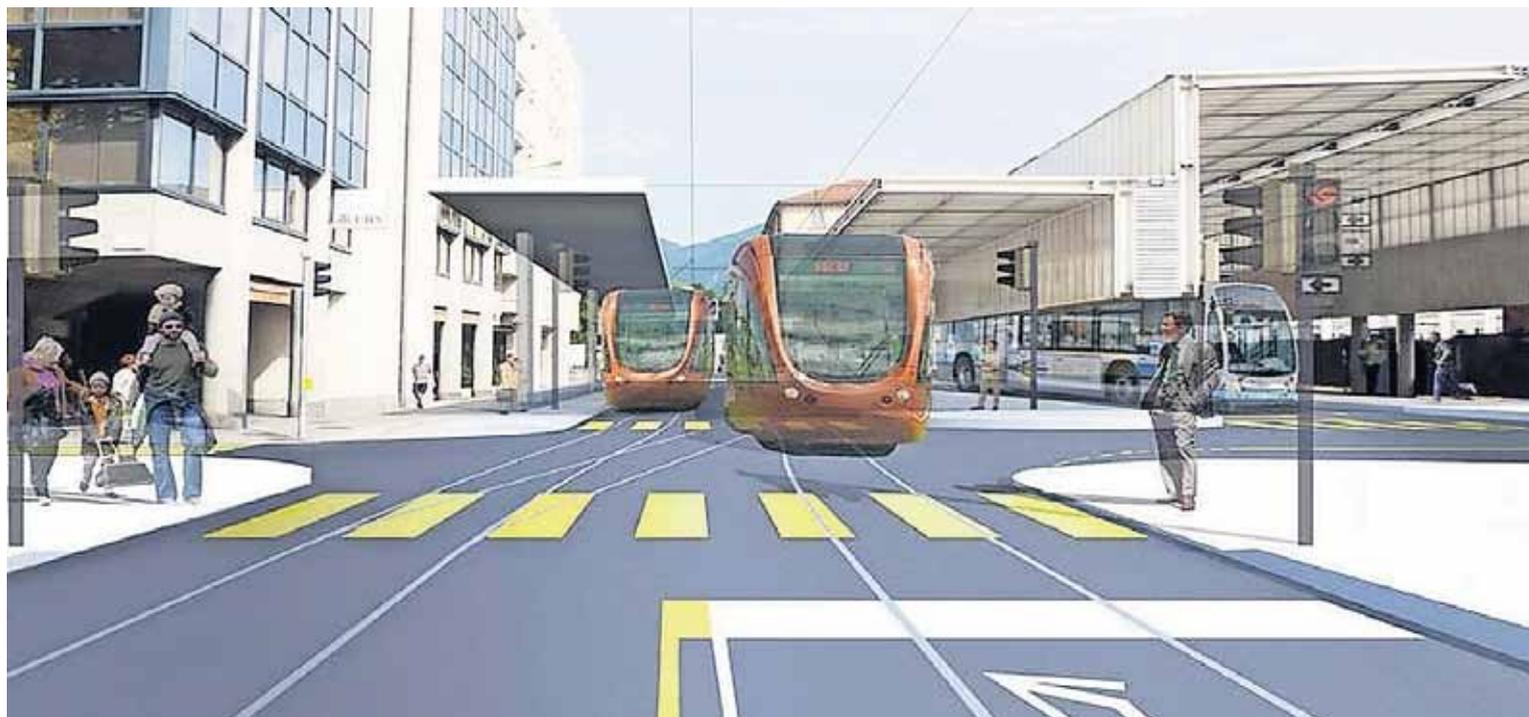
Nel campo urbanistico le Associazioni ritengono che il PAL2 con investimenti enormi ottenga risultati modestissimi: prima di costruire a Cornaredo e al Pian Scairolo andrebbe

intensificato il piano del Cassarate e quello del Vedeggio.

Toccherà ai cittadini di Lugano esprimersi sul progetto di finanziamento del PAL2 che alla città dovrebbe costare poco più di 102 milioni di franchi. Una trentina di legislativi ha approvato il progetto. Otto comuni hanno detto di no, altri hanno chiesto chiarimenti.

Il referendum contro il credito lanciato dai socialisti, dai verdi e dagli ambientalisti ha avuto successo. «Con il referendum – afferma il consigliere comunale socialista Marco Jermini – si vuole solo impedire che si spendano soldi pubblici per opere inutili». I giovani PLR del luganese si sono già schierati contro il PAL2. «Con la qualità di vita non si scherza» affermano i giovani liberali, sottolineando che l'efficacia delle misure è insufficiente in quanto la congestione del traffico aumenterà e la tratta sotterranea del tram Bioggio-Lugano centro sarà pressoché inutile. Per Michele Foletti, vicepresidente della Commissione regionale dei trasporti e municipale di Lugano, la Commissione dovrà prendere atto delle decisioni dei Consigli comunali e dell'esito del referendum, «capire i motivi delle bocciature e probabilmente pensare a un PAL3 con altri orientamenti».

Come voteranno i luganesi? Gli oppositori sono in chiaro, e gli altri? Seguiranno le indicazioni dei partiti? Accetteranno fiduciosi le promesse del PAL2 o ascolteranno le critiche formulate da Berna? Potrebbe esserci una spaccatura tra fautori dell'automobile e sostenitori del trasporto pubblico. O si penserà ai conti in rosso della Città?



Il tram è uno degli elementi fondamentali del Programma di agglomerato del Luganese. (Città di Lugano)