

Comunicato stampa

Lugano, 29 agosto 2011

Associazioni per il territorio sul PAL2: Per uno sviluppo meno dispersivo, incentrato sui trasporti pubblici

Il Programma d'agglomerato del Luganese "di seconda generazione" (PAL2), recentemente in consultazione, indirizza troppo lo sviluppo della città verso la periferia. Inoltre, l'offerta di mobilità si basa principalmente sul traffico privato individuale. La proposta di un sistema tram/treno non sarà un elemento trainante per lo sviluppo auspicato, ma a rimorchio e in ritardo. È quanto scrivono le Associazioni del Luganese con interesse per il territorio, nella loro presa di posizione all'indirizzo della Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL).

Le Associazioni: Cittadini per il territorio - Massagno, VivaGandria, Uniti per Brè, Capriasca Ambiente e l'Associazione Quartiere Bomborozzo hanno esaminato la proposta della CRTL. Un'occasione rara e preziosa, che ha permesso ai Cittadini di esprimersi sui fondamentali indirizzi dello sviluppo economico e territoriale della regione.

A fronte di una proposta di sviluppo diffuso in tutte le direzioni (fig.1), i Cittadini per il territorio propongono lo sviluppo del Luganese concentrato nei suoi due poli principali, Lugano e il Vedeggio, sostenuto da trasporti pubblici efficienti e potenziati (fig.2).

La City luganese è il polo economico principale del Cantone. Il suo dinamismo deve essere aiutato, il suo ruolo rafforzato e i segni di declino combattuti. Si deve finalmente smettere di appoggiare con iniziative pubbliche la concorrenza della Periferia alle attività della City e invece concentrarsi su interventi che migliorano e fanno crescere la sua accessibilità con i trasporti pubblici, soprattutto potenziando i collegamenti con la stazione FFS. Il Polo del Vedeggio si è molto sviluppato negli ultimi decenni; la sua efficienza è però ostacolata da una viabilità talvolta difficile e da un limitato servizio con i trasporti pubblici. Per rafforzare e sostenere il suo sviluppo le Associazioni di Cittadini segnalano due indirizzi auspicati: a) il potenziamento della linea ferroviaria FLP raccordandola alla stazione FFS di Lamone o di Taverne (integrando così l'area del Vedeggio nel sistema TILO), b) la densificazione delle aree residenziali a contorno del Polo, in modo da ridurre il pendolarismo diffuso.

Per contro le altre aree strategiche proposte (Nuovo Quartiere di Cornaredo e Pian Scairolo) andranno sviluppate solo quando saranno convenientemente servite da capaci trasporti pubblici. Deve valere il principio secondo cui la realizzazione delle infrastrutture dei trasporti pubblici deve precedere lo sviluppo insediativo e non seguirlo a cose fatte. Principio semplice da enunciare, nella pratica mai applicato.

Questo approccio, più mirato, permetterebbe di frenare la dispersione degli insediamenti sul territorio, di valorizzare le zone residenziali dei Poli e difendere le aree verdi rimaste, sia quelle preziose nell'area urbana, sia quelle periferiche e rivierasche.

Per favorire uno sviluppo di questo tipo, le Associazioni di Cittadini chiedono che sia messa in atto una strategia coerente già nei primi passi. Dissentono perciò sulle priorità proposte dalla CRTL, che non vanno in questa direzione. Agli obiettivi di prima tappa proposti dalla CRTL: 1) Nuovo Quartiere Cornaredo, 2) Piano del Vedeggio, 3) Tram Bioggio - Lugano centro, le Associazioni contrappongono: 1) rafforzamento della City, migliorando i collegamenti con funicolari e scale mobili alla Stazione FFS, 2) Piano del Vedeggio, 3) Tram Bioggio - Stazione FFS di Lamone o di Taverne.

Parallelamente i Cittadini per il territorio si esprimono a favore di una rete di percorsi pedonali e ciclabili sicura e piacevole, che integri e raccordi i due principali Poli di sviluppo.

Dal rapporto del PAL2 emerge la volontà di creare un nuovo potere luganese. "*Decidere da soli*", sviluppare un "*approccio maggiormente autonomo e meno sudditante*", rivendicare "*inequivocabilmente la responsabilità esecutiva*", queste sono le sue affermazioni fondanti. Le Associazioni non concordano con tale visione: ritengono che sia positivo l'impegno regionale (di CRTL e ESR) a svolgere compiti di coordinamento, di stimolo e di rappresentanza ma che invece non sia opportuno creare un nuovo centro di potere, dotato di fondi propri e di potere decisionale autonomo. È un tema politico che andrebbe trattato nella sede appropriata, cioè il Gran Consiglio.

Considerati i tempi previsti per l'allestimento del PAL2 (conclusione tra 10 mesi) i Cittadini per il territorio ritengono poco probabile che l'obiettivo di proporre una visione di sviluppo e un pacchetto di misure largamente condivisi da autorità e popolazione, possa essere raggiunto nei termini desiderati. Suggestiscono quindi "di diluire le ambizioni, concentrando l'impegno nella formulazione di una proposta parziale di prima fase. Una proposta facilmente condivisibile, per esempio basata sul rafforzamento dello stato attuale e sulla promessa di approfondire successivamente i temi dello sviluppo urbano, secondo un calendario e delle modalità chiaramente espresse".

Per maggiori informazioni:

- visitate il sito <http://www.cittadiniperilterritorio-massagno.ch>

- leggete, anche se un po' lungo, ma conciso e ricco di argomentazioni, il Documento inoltrato alla CRTL

Marco Sailer, Pres. Cittadini per il territorio, Gruppo di Massagno

Tel. 079 394 84 33

Allegati: Doc. inoltrato alla CRTL

Schemi grafici

Lo sviluppo regionale auspicato

Non così

Proposta del PAL2.

Sviluppo diffuso, centrifugo non sostenuto da infrastrutture di trasporto efficienti e capaci.

Le aree strategiche del *Nuovo Quartiere di Cornaredo* e del *Pian Scairolo* possono svilupparsi praticamente solo con il traffico privato individuale.

Lo sviluppo sulla *Trincea di Massagno* è in conflitto con la vocazione residenziale del quartiere.

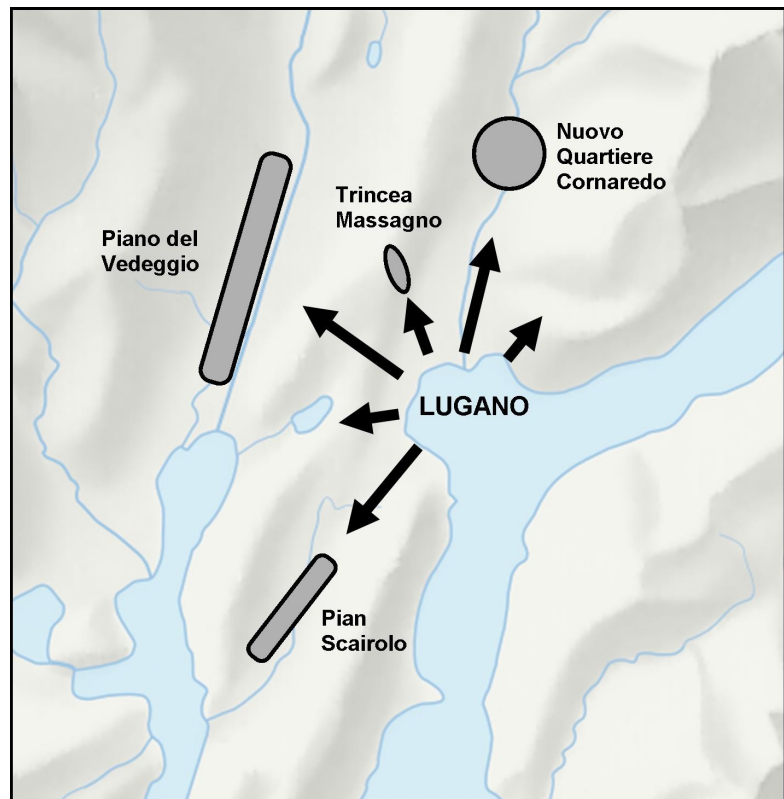


Fig.1

Ma così

Proposta alternativa.

Sviluppo compatto, centripeto sostenuto da infrastrutture di trasporto efficienti e capaci.

Le aree strategiche della *City* e del *Piano del Vedeggio*, con interventi appropriati, possono essere servite efficacemente da trasporti pubblici potenziati, per es. il prolungamento della FLP fino alla stazione FFS di Lamone o di Taverne; o la costruzione di nuove funicolari e scale mobili dalla Stazione FFS di Lugano al centro città.

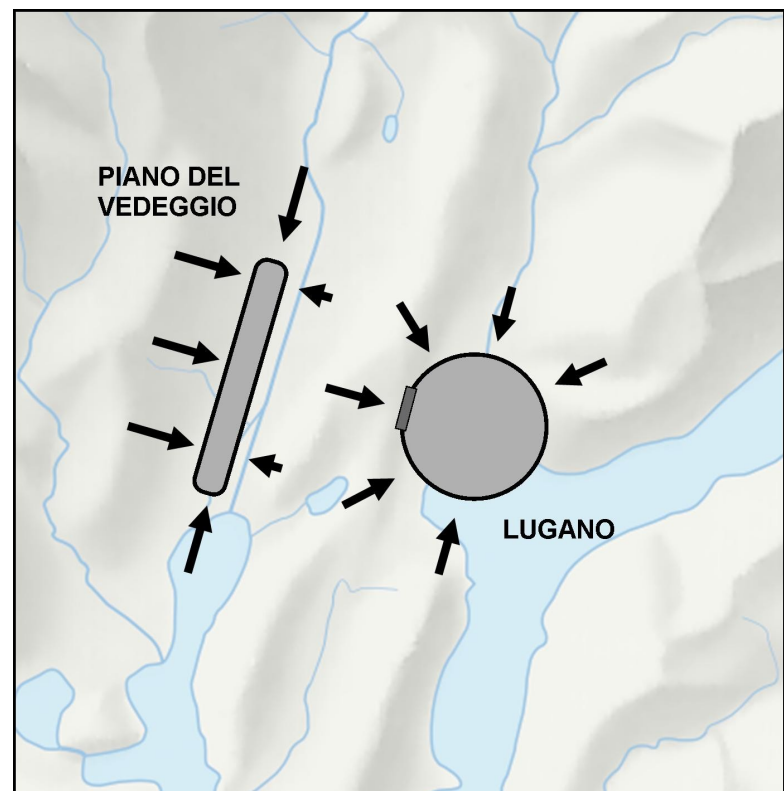


Fig.2