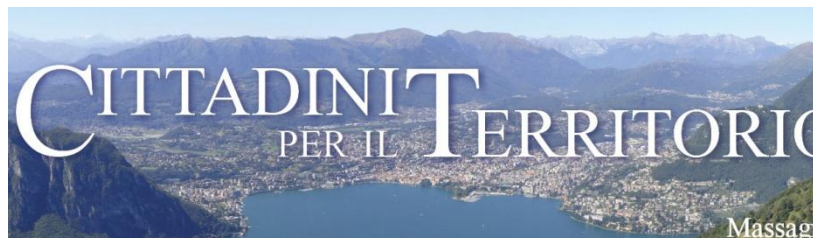


**Cittadini per il territorio**  
**Gruppo di Massagno**  
Casella postale 409  
6908 Massagno  
ct.massagno@bluewin.ch  
www.cittadiniperilterritorio-massagno.ch



**VivaGandria**  
6978 Gandria  
vivagandria@viva-gandria.ch  
www.viva-gandria.ch

VivaGandria

**Uniti per Brè**  
Casella postale 17  
6979 Brè sopra Lugano  
mattias.schmidt@bluewin.ch  
www.uniti-per-bre.ch



**Capriasca Ambiente**  
c/o Fulvio Gianinazzi  
6953 Lugaggia  
www.capriascambiente.ch  
info@capriascambiente.ch



**Associazione Quartiere**  
**Bomborizzo**  
c/o Sergio Bernasconi  
via Ceresio 8a, 6900 Massagno

# Partecipazione

alla consultazione sul PAL2, programma d'agglomerato del Luganese  
**Fase 1:** "scenario di sviluppo territoriale, socio-economico ed istituzionale"

21 agosto 2011

## Indice del documento

1. In entrata.....	3
1.1 Impressione generale .....	3
1.2 Ricerca del consenso sul PAL2, partecipazione della popolazione .....	3
1.3 Trasparenza.....	4
2. Lo scenario auspicato per lo sviluppo dell'agglomerato Luganese.....	5
2.1 Intenti della consultazione.....	5
2.2 Analisi dello stato attuale .....	5
2.3 Obiettivo primario del PAL2. ....	6
2.4 Perimetro .....	6
2.5 Specializzazione funzionale.....	6
2.6 Zone funzionali proposte.....	7
2.7 Le strategie per i trasporti .....	13
2.8 Le strategie di sviluppo .....	17
2.9 Il quadro istituzionale .....	20
3. La scheda R3 del Piano Direttore cantonale .....	21
4. La risposta alle domande del PAL2.....	22
5. Considerazioni finali .....	23

## Gruppo di redazione

Marco Sailer, Marco Gianini, Giorgio Bellini, Mattias Schmidt, Gianni Cattaneo, Fulvio Gianinazzi, Giuliano Frigeri, Sergio Bernasconi, Chiara Lepori Abächerli, Fabio Guarneri.

## Recapito

Casella postale 409, 6908 Massagno;

[ct.massagno@bluewin.ch](mailto:ct.massagno@bluewin.ch)

# 1. In entrata

## 1.1 Impressione generale

I documenti sono voluminosi, poco concreti e di difficile comprensione.

L'esperienza derivata dalla prima stesura del PAL e l'insegnamento tratto dalle precise critiche dell'ARE quasi non si intravedono. L'analisi dello stato attuale e la presentazione dello scenario auspicato sono scarse e non convincenti.

Per contro occupa molto spazio la questione della formazione di un nuovo potere luganese, più autonomo e meno suddito (rispetto alle Autorità costituite), potere che si vorrebbe dotato di proprie competenze decisionali e finanziarie. Un tema politico esposto nel luogo e in modo inappropriato.

## 1.2 Ricerca del consenso sul PAL2, partecipazione della popolazione

Le istruzioni della Confederazione insistono molto sull'aspetto della partecipazione della popolazione e sulla condivisione delle proposte da parte di tutti gli attori rilevanti. La Confederazione lo pone come primo requisito di base, tassativo.

Si esprime così:

*Gli attori rilevanti per lo sviluppo dell'agglomerato – gli enti territoriali (Comuni, enti regionali e Cantoni) da un lato e la **popolazione** dall'altro – sono coinvolti nell'elaborazione, nell'attuazione e nella rielaborazione del programma d'agglomerato e nei principali studi e pianificazioni su cui il programma si fonda. Lo scopo è di ottenere un ampio consenso politico che garantisca un'attuazione possibilmente condivisa.*

La *partecipazione della popolazione* alla elaborazione della pianificazione territoriale è stabilita dalla LPT (art.5) e dalla LALPT (art.15). La partecipazione ha un duplice scopo:

- l'individuazione tempestiva di tutte le problematiche
- la ricerca di un ampio consenso.

La partecipazione della popolazione è un atto volto a rendere razionale il processo pianificatorio. Affinché sia effettiva presuppone:

- un'informazione esauriente e comprensibile,
- la possibilità, offerta a tutti, di esprimersi formalmente,
- la considerazione delle osservazioni raccolte.

La ricerca del consenso è un atto successivo alla partecipazione formale. Essa deve coinvolgere in una azione di collaborazione, aperta e rispettosa, gli attori rilevanti (istituzionali e non) e la popolazione.

Il documento messo in consultazione esprime la volontà di avviare *in questa fase* una consultazione *estesa* degli enti istituzionali e della popolazione.

### **Invece, nei fatti:**

- l'atto messo in consultazione è di difficile e molto faticosa comprensione.
- L'informazione della popolazione è stata scarsa e insufficiente: per la città una serata l'8 giugno che, esclusi gli addetti ai lavori, ha raccolto meno di 10 persone.

Sulla stampa e sugli organi di informazione si sono avuti pochi riscontri. Non si è constatato nessun sforzo di andare al nocciolo delle questioni e di esporle in modo comprensibile e trasparente.

- L'intervallo concesso per inoltrare le osservazioni è stato insufficiente. Ufficialmente 16 giorni dopo la serata di presentazione. La nostra richiesta di prorogare il termine fino a fine agosto è stata respinta. Ci sono state accordate prima 4 settimane e poi ancora 8 giorni. In totale poco più di un mese e mezzo in pieno periodo estivo. Per il nostro gruppo termini impossibili da mantenere, né per informarsi, né per discutere e concordare la presa di posizione
- Alla domanda di accedere ai dati del modello di traffico, illustrati parzialmente nel rapporto, ci è stato opposto un netto diniego, aggiunto al rinnovato rifiuto di prolungare il termine della consultazione fino a fine agosto.

In conclusione la procedura è stata condotta, a noi pare, per formalismo, senza l'obiettivo di informare, informarsi e convincere la popolazione.

### 1.3 Trasparenza

Il "modello di traffico cantonale" è uno strumento che permette di simulare lo svolgimento degli spostamenti delle persone (con autoveicoli privati o con i trasporti pubblici) in ipotetiche situazioni future.

Fondamentali sono le ipotesi alla base delle simulazioni del modello. Esse sono molto dettagliate, per es. l'area del Luganese è suddivisa in 300 zone elementari in cui, ad es., sono fissati per ogni zona:

- il numero degli abitanti attivi e non attivi,
- il numero degli scolari (per vari livelli scolastici) e degli anziani,
- il grado di motorizzazione,
- il numero dei posti lavoro suddivisi per categorie,
- le attività principali suddivise in gruppi caratteristici,
- i centri per il tempo libero,
- ecc.

Di queste ipotesi il rapporto fornisce solo informazioni molto sommarie: le 300 zone sono raggruppate in 18 macrozone, una aggregazione che non permette di conoscere la distribuzione della popolazione e degli addetti al loro interno. Per questa ragione abbiamo chiesto di conoscere i dettagli, tanto più che le ipotesi sono già state usate, senza spiegazioni, nel rapporto "traffico e mobilità". Ci interessavano soprattutto le ipotesi relative alla City e ai quartieri contigui, alla Stazione FFS, alla trincea di Massagno, a Via Besso e a Via San Gottardo, a Gandria, a Brè, alla Capriasca, al Vedeggio e alle aree contigue.

Ma le informazioni richieste ci sono state negate. Al riguardo non ci resta che fare due sconolate considerazioni:

- a) la mancanza di trasparenza riduce il modello di traffico a una scatola nera, *imperscrutabile*. In questo modo i risultati non potranno essere credibili e autorevoli.
- b) il rifiuto, inevitabilmente, alimenta i sospetti che si vogliano nascondere ipotesi controverse.

## 2. Lo scenario auspicato per lo sviluppo dell'agglomerato Luganese

### 2.1 Intenti della consultazione

Gli estensori del documento messo in consultazione, scrivono

*"Il documento PAL2-fase1 mette in consultazione uno scenario auspicato per lo sviluppo dell'agglomerato Luganese per quanto attiene gli **aspetti***

- territoriali,*
- socio-economici ed*
- istituzionali,*

*con l'obiettivo di ottenere una "visione di sviluppo" condivisa e consolidata in vista dell'elaborazione della Fase 2 "misure di trasporto e mobilità".*

*In questo senso il documento non contiene elementi di analisi e proposte riguardanti i trasporti, la mobilità in generale e gli investimenti infrastrutturali necessari, con le specifiche modalità di finanziamento, tematiche che saranno affrontate nella Fase 2 dei lavori."*

In particolare in questa fase e con questo documento gli estensori si prefiggono il consolidamento dell'analisi dello stato attuale, dell'analisi delle tendenze e delle strategie di sviluppo.

Anche noi ci atterremo a questi intendimenti.

### 2.2 Analisi dello stato attuale

A proposito dell'analisi dello stato attuale le istruzioni della Confederazione per l'esame e il cofinanziamento dei programmi di agglomerato di 2a generazione spiegano:

*"L'analisi dello stato attuale ha lo scopo di identificare le priorità e le sfide principali alle quali dovrà rispondere il PAL2", il quale dovrà " fondarsi su una conoscenza approfondita della struttura e dell'evoluzione degli insediamenti e del paesaggio, dei sistemi di trasporto e della situazione ambientale".*

Consideriamo perciò la quasi totale mancanza di questo genere di valutazioni e l'assenza di chiare e precise descrizioni grafiche degli aspetti territoriali determinanti, una **carezza molto grave**, tale da invalidare le successive proposte.

Il doc. PAL - fase1 infatti non presenta "un'analisi dello stato attuale e dell'evoluzione nel tempo (passata e futura) dei tre settori trasporti, insediamenti e ambiente né evidenza in particolare i potenziali, i punti deboli e gli interventi necessari nell'agglomerato in forma grafica, cartografica e testuale" come richiesto dalle note "istruzioni" della Confederazione.

Il doc. PAL - fase1 è anche pressoché privo di descrizioni grafiche dello stato territoriale attuale e della sua evoluzione svolte secondo le tecniche della moderna analisi dei dati georeferenziati.

## 2.3 Obiettivo primario del PAL2.

Sostiene il PAL2:

*"Obiettivo primario sarà quello di trovare un equilibrio tra opportunità di residenza e di lavoro con l'esigenza di organizzare razionalmente la mobilità generale (fattore di competitività territoriale primario) e, nella misura del possibile in maniera prioritaria, i movimenti pendolari da e verso l'agglomerato ed al suo interno."*

Osserviamo:

non abbiamo capito.

## 2.4 Perimetro

Siamo d'accordo con la proposta di estendere il perimetro di studio ai confini regionali.

## 2.5 Specializzazione funzionale.

Spiega il PAL2:

*"La proposta di una specializzazione funzionale dei diversi comparti territoriali mira a favorire lo sviluppo di aree con chiare destinazioni, ponendo così le premesse per una concentrazione ed una riduzione degli oneri di infrastruttura, salvaguardando nel contempo il territorio rimanente dagli impatti di un'urbanizzazione diffusa e disordinata (uno sviluppo cioè improntato su una logica banale del "tutto ovunque")."*

*Lo sviluppo delle componenti insediative lavorative in alcune aree strategiche avviene in uno spirito di concentrazione e utilizzazione razionale del territorio, e andrà supportata mediante adeguati interventi di tipo pianificatorio."*

Osserviamo:

- Concordiamo con il metodo e le finalità generali proposte.
- L'applicazione dei principi enunciati richiede però una dettagliata conoscenza e interpretazione della realtà attuale, della sua evoluzione recente e del riconoscimento delle tendenze future. Elementi che non emergono dallo studio avviato e messo in consultazione. Elementi che non sono presentati in modo analitico, comprensibile e concreto, per cui le scelte proposte non sono sostenute da argomenti razionali e convincenti.
- In particolare non sappiamo quanto gli indirizzi si distinguano dallo sviluppo avvenuto nel recente passato, né abbiamo un'idea di come gli obiettivi si possano effettivamente ottenere.
- E poi le aree proposte devono essere omogenee, compatte e con funzioni chiaramente identificate.
- Discuteremo ancora nei punti seguenti queste tematiche.

## 2.6 Zone funzionali proposte

Sono proposte 18 zone funzionali, raggruppate in 4 categorie geografiche / operative. Le zone e le categorie sono:

Centro	Suburbana strategica	Suburbana	Periurbana
1 Città Bassa	2 Città Alta	5b Medio Vedeggio	10 Alto Vedeggio
	3 Porta Nord	6a Collina Nord	11 Capriasca
	4 Porta Sud	6b Collina Nord/Ovest	12 Valle del Cassarate
	5a Basso Vedeggio	7a Collina Centrale	13 Alto Malcantone
		7b Collina d'Oro	14 Medio Malcantone
		8 Brè	15 Arbostora
		9 Basso Malcantone	

Osservazioni

### a) Categorie

Si mescolano categorie geografiche (Centro, Zona suburbana, Zona periurbana) con categorie operative (Zone strategiche).

È un metodo, a nostro parere, inappropriato. Le zone strategiche sono delle scelte, degli indirizzi; la geografia è invece un dato di fatto.

Proponiamo di considerare le scelte strategiche come un attributo di zone geografiche e non come categoria costitutiva.

La classificazione geografica Centro - Zone suburbane - Zone periurbane è molto grossolana. Notiamo con una certa preoccupazione che in decenni di studi per il PD, per le regioni e per altro, la denominazione e la classificazione degli azzonamenti territoriali è ripetutamente cambiata, il che non è un buon segno. In questa versione del PAL2 si cambia ancora rispetto al recentissimo studio sul PD del 2009. C'è da restare sconcertati.

Emerge, a nostro avviso, il **difetto di fondo** di questa proposta di zone funzionali: non aver riconosciuto nei fatti che la Regione luganese è caratterizzata da due poli (Lugano e il Piano del Vedeggio), poli che divengono centrali per le aree circostanti.

La proposta del PAL2 è invece rigorosamente Lugano-centrica e non riconosce, se non a denti stretti, che la dinamica di sviluppo si è estesa con una propria autonomia anche al di là degli ambiti urbani storici.

D'altronde è proprio l'analisi di Angelo Rossi che sostiene la tesi. Dice infatti: *“La nostra analisi ha messo in evidenza che il motore economico Luganese, in futuro, sarà azionato da due stantuffi: Lugano e la Valle del Vedeggio. Nel tempo la potenza di questi due stantuffi tenderà ad equilibrarsi, perché l'apparato produttivo della Valle del Vedeggio crescerà più rapidamente di quello della Città. Le due sottozone sono comunque quelle che, anche in futuro, ospiteranno le funzioni economiche della regione urbana del Luganese*

## b) La City

La City luganese è il polo economico principale del Cantone. Deve essere considerata in modo speciale e singolarmente. In particolare non può essere integrata nelle valutazioni dell'intero comune, come è stato fatto, né in un'unica grande zona funzionale che va da Paradiso a Cornaredo.

La City è un'area di alta produttività in cui le interazioni funzionali sono determinanti per la sua efficienza. Proprio le relazioni tra i posti di lavoro, le attività commerciali e di vendita al dettaglio, la ristorazione, le offerte per il tempo libero, la residenza, i servizi amministrativi, le attività culturali, gli spazi e il verde pubblici costituiscono la ricetta per il successo. Bisogna fare molta attenzione a non lasciar indebolire nemmeno una singola componente della miscela.

L'accessibilità della City deve essere facile, aperta, comoda per un gran numero di utenti. Un assetto *pedonale*, piacevole, sicuro, senza disturbi e fastidi è il marchio della qualità urbana. A Lugano c'è possibilità di migliorarlo e deve essere messo in programma.

Le questioni enunciate sono di massima importanza e richiedono, a nostro avviso, una trattazione specifica, approfondita e di facile comunicazione.

Obiettivo: mantenere e sviluppare l'efficienza e la qualità della City luganese.

## c) Città Alta -Città Bassa

La novità più sorprendente di questo rapporto è proprio la scissione del territorio cittadino in due entità distinte: Città Bassa da Paradiso a Cornaredo e Città Alta dalla Stazione alle Cinque Vie.

Sono definizioni inaccettabili, perché arbitrarie, storiche e opportunistiche.

**La Città Bassa**, cioè Lugano bassa, è un neologismo coniato dal PAL2, forse con ironia. Ma è un termine che non dice nulla e aggrega entità e quartieri tra loro molto dissimili. Già abbiamo argomentato a favore della trattazione autonoma della City. Allo stesso modo dovrebbero essere considerati anche gli altri quartieri cittadini, riprendendo e adattando le definizioni del vecchio (ma acuto) COTAL.

**La Città Alta** è un concetto di pura fantasia. Visti i retroscena e i secondi fini che nasconde, deve essere confutato con vigore.

Il PAL2 definisce così la zona: "*parte collinare estesa dall'area della stazione FFS di Lugano al limitare dell'edificazione di Povrò e delimitata ai lati dalle colline Nord e Sud. Attraversata dai due principali assi di penetrazione nord del polo cittadino (via S.Gottardo e via Besso)*".

Città Alta: termine di peso perché di norma non definisce solo una distinzione geografica, rispetto a quella di un'altra realtà del medesimo agglomerato, quella bassa, ma anche caratteristiche funzionali e socioculturali autonome.

Una *Città-Altra* quindi, come l'Acropoli di Atene (che in greco vuol proprio dire Città Alta) all'origine cittadella preistorica e in seguito città monumentale e sacra. Come Bergamo Alta, città storica e monumentale con centro-città "altro" rispetto a quello polifunzionale moderno della Bergamo Bassa. Come Ville Haute di



Friburgo medioevale e moderna, rispetto alla Basse Ville, "altra" caratteristica parte della città storica.

Il termine di Città Alta e di conseguenza il concetto che il termine esprime, non prende dunque in considerazione i condizionamenti storico geografici che la nostra realtà territoriale presenta da tempi immemorabili.

L'origine del termine, che si vuole legittimare nel contesto luganese, deriva dallo studio chiamato *MasterPlan-CittàAlta*. In quel progetto si ipotizzava effettivamente la formazione di una "cittadella" sulla Trincea ferroviaria di Massagno, una sorta di "Acropoli" da costruire attorno a una nuova strada chiamata *Viale della Stazione*. Il progetto ha suscitato viva opposizione tra la popolazione. Non è mai stato messo in consultazione e la popolazione non ha mai avuto l'occasione di opporsi. Siamo pertanto rimasti sorpresi e indignati nell'apprendere che il progetto *MasterPlan-CittàAlta* è stato inviato a Berna come misura proposta dal PAL1.

Protestiamo formalmente contro tale subdolo modo di agire, che tende a mettere i cittadini e le istituzioni politiche di fronte al fatto compiuto.



FIGURA: IL MODELLO DI CITTÀ ALTA INSERITO NEL CUORE DEL QUARTIERE RESIDENZIALE DI MASSAGNO

#### **d) La stazione FFS di Lugano**

La stazione FFS di Lugano è veramente un'area con un grande potenziale di sviluppo. Essa possiede la migliore localizzazione del Cantone, strettamente legata al nodo dei trasporti pubblici e alla City, una offerta insediativa molto elevata (60'000 m<sup>2</sup> di SUL) e di grande qualità, un avanzato grado di maturazione della pianificazione. Per questa ragione è giustificato definirla un'area strategica di importanza cantonale e considerarla, in quanto tale, un'opera da sviluppare prioritariamente.

Per contro non è plausibile, né giustificato, estendere l'area strategica anche al quartiere soprastante di Besso e di Massagno. Non ci sono motivi, il comparto strategico va contenuto entro l'area ristretta della stazione.

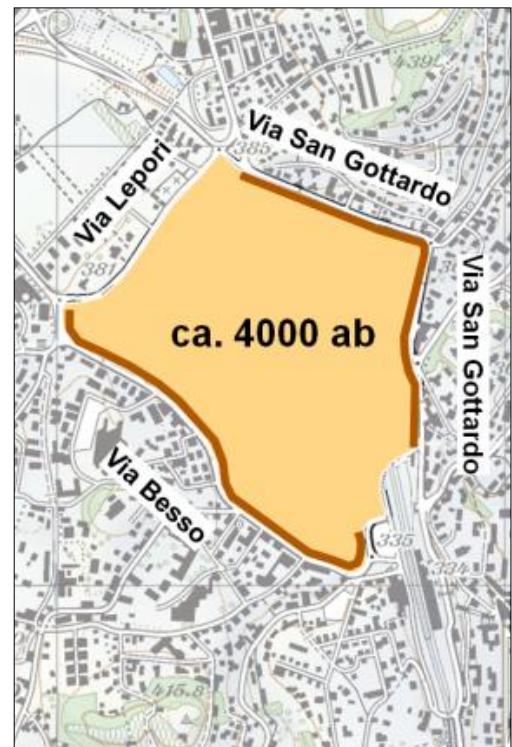
#### **e) Il quartiere di Besso e Massagno**

I quartieri di Besso e di Massagno sono quartieri prevalentemente residenziali, di qualità, con alcune attività terziarie e commerciali situate lungo gli assi stradali di via San Gottardo e via Besso.

La vocazione di queste aree è di continuare a sviluppare la tendenza residenziale maturata con successo finora. Non c'è nessun motivo per cambiare indirizzo!

Il quartiere **di Massagno** in questo senso è esemplare. Il quartiere è quella porzione del comune di Massagno che è delimitato da via Besso a Sud, via S.Gottardo a nord e a est e da via Lepori a ovest. Cresciuto diversamente dagli altri quartieri di Lugano, proprio perché in collina, a Massagno lo sviluppo è avvenuto secondo i modelli delle città-giardino, grazie a una categoria di proprietari fondiari prevalentemente locali, con intendimenti poco speculativi e a una regolamentazione edilizia (PR) equilibrata di tipo urbano.

FIGURA: MASSAGNO, UN'ISOLA RESIDENZIALE DI QUALITÀ CON ATTIVITÀ LAVORATIVE SUI CONFINI



In questa vera e propria isola residenziale vi sono condizioni di vita invidiabili, incentrate su caratteristiche di situazione e coerenti scelte politico amministrative: quartiere con carattere urbano (sono escluse attività terziarie e residenze secondarie), traffico moderato (zona 30 km/ora, inibizione del traffico parassitario), le attività terziarie e commerciali sono confinate lungo gli assi stradali di Via S.Gottardo e di Via Besso.

La qualità di vita del quartiere è perciò molto elevata nonostante l'alta densità demografica, più di 8000 abitanti per Km<sup>2</sup>, poiché è ancora qua e là emergente la qualità suburbana della città giardino, la densità insediativa non è eccessiva anche se recenti nuove costruzioni hanno fatto temere uno sviluppo sproporzionato. La tranquillità è un dato di fatto grazie al traffico moderato e al poco transito parassitario, l'accessibilità al Centro Città è garantita da percorsi pedonali e numerose fermate di trasporti pubblici, la dotazione di servizi urbani necessari è completa (scuole di ogni genere, impianti sportivi, negozi, farmacie, uffici amministrativi, ufficio postale, Cinema Lux, Casa per anziani, ristoranti, ecc.). Gli spostamenti pedonali e ciclabili a Massagno sono piacevoli e comodi, anche perché insistono su percorsi storici. La vita associativa vi è molto sviluppata. Queste caratteristiche rafforzano **il forte senso di appartenenza** della popolazione, favorita anche dall'autonomia politica.

*L'isola residenziale del quartiere di Massagno deve essere tutelata, migliorata e sviluppata, con l'obiettivo di divenire un denso quartiere residenziale di 5'000 abitanti, con alta qualità abitativa e ambientale, adatto per abitanti di ogni età.*

Inaccettabile perciò il modello MasterPlan-CittàAlta che sostiene lo sviluppo al centro del quartiere di un asse cittadino (il Viale della Stazione) lungo il quale edificare fabbricati urbani per complessi post-terziari, commerciali e abitativi", integrato " con un nuovo progetto di sviluppo di un Campus universitario comprensivo di parco e di edifici scolastici".

Il modello MasterPlan-CittàAlta prefigura l'estensione del polo di sviluppo della Stazione FFS di Lugano nell'area della trincea (cioè nel quartiere di Massagno). Una scelta non condivisa che degrada una positiva realtà esistente.

Non c'è dubbio, per noi, che nell'economia regionale sia prevalente l'interesse pubblico a mantenere il quartiere residenziale (unico, denso, di qualità e sito in prossimità del centro città) piuttosto che espandervi attività terziarie e di servizio come ce ne sono tante.

La copertura della trincea ferroviaria di Massagno è buona cosa, utile per realizzarvi un'ampia area verde urbana, al servizio della città e del quartiere. Ma non è un intervento strategico e nemmeno impellente.

#### **f) Il Polo del Vedeggio**

Il polo del Vedeggio si è sviluppato efficacemente negli ultimi decenni. Le originali funzioni industriali-artigianali sono poi state integrate anche da funzioni terziarie, di servizio alle aziende e alla clientela.

Il polo del Vedeggio comprende l'aeroporto, il parco del Vedeggio, le rive del lago e le zone residenziali pedemontane. È servito dall'accesso autostradale di Lugano-nord e, con difficoltà, dalla strada cantonale Ostarietta - Ponte Tresa. Pur essendo percorso in buona parte dalla ferrovia FLP e servito da varie autolinee la sua accessibilità è in larga misura centrata sul trasporto individuale.

Come per altre zone del PAL2 vale la critica che la proposta di area funzionale è troppo generica e non distingue le componenti della zona. Che fine ha fatto il parco del Vedeggio citato specificatamente dal COTAL?

Poi non ci convince la scissione tra Basso e Medio Vedeggio. In fondo c'è similitudine di caratteristiche e c'è continuità. L'unione delle due aree funzionali rafforzerebbe indiscutibilmente il Polo del Vedeggio, coinvolgendo comuni importanti, sviluppati e dinamici. Ma la maggior ragione per sostenerne l'unione è che al Basso Vedeggio manca un efficiente polo ferroviario, come potrebbe essere Lamone o Taverne. In una visione di sviluppo centrata sui trasporti ferroviari e tramviari questo è un argomento di peso.

#### **g) Porta Sud e Porta Nord**

Anche qui, nomi di fantasia. Definire queste zone "porte" è scelta tirata per i capelli, oltre che inutile. Il Pian Scairolo non è per nulla la porta sud di Lugano;

Cornaredo forse sarà quella nord, quando si aprirà la galleria Veduggio-Cassarate; per intanto è la porta per la "Stampa".

Il Pian Scairolo e il NQC (Nuovo quartiere di Cornaredo) sono definite aree strategiche. Ribadiamo che la qualifica di "area strategica" è un attributo e non la caratteristica funzionale della zona.

L'indicazione dipende dalla strategia scelta, che può essere valida o meno. Non basta avviare studi di pianificazione per determinare una strategia di sviluppo razionale e prioritaria, si devono avere argomenti convincenti ed economicamente vantaggiosi per sostenerla.

Il dato di fatto è che le due aree sono poco o nulla servite dai trasporti pubblici, che nel Pian Scairolo i problemi viari sono insolubili e non permettono ulteriori sviluppi delle attività e che nel NQC lo sviluppo sarà tutto incentrato sull'automobile fintanto che non sarà realizzata la linea del tram che lo servirà (e non sarà né per domani, né per dopodomani).

## **h) Bre e Gandria**

Le zone vanno separate, troppa è la differenza funzionale e territoriale per giustificarne l'aggregazione.

### **Gandria:**

Il paese di Gandria è una zona pregiata per le qualità paesaggistiche e per il patrimonio culturale che rappresenta. La sua vocazione è turistica e residenziale.

Fondamentale sarà l'azione per la salvaguardia dei suoi valori, classificati da ISOS e IFP al più alto grado di protezione. Il territorio necessita di un approccio attento e particolare per la salvaguardia, il riassetto e la valorizzazione dell'esistente. Le possibilità di edificazione di nuovi spazi abitativi e/o commerciali sono - e devono restare - estremamente limitate

Appare necessario rilanciare il turismo secondo un modello sostenibile/consapevole e, analogamente, le attività produttive/commerciali correlate.

L'accessibilità con i trasporti pubblici dovrà necessariamente essere potenziata (inserimento nella rete TPL, possibili sinergie con linea bus italiana, incrementare l'uso della navigazione). Anche la viabilità pedonale e ciclabile dovrà essere curata e sviluppata, con l'idea di legare Gandria a Cassarate.

### **Brè**

Il territorio comprende le pendici e il paese di Brè. È zona residenziale e turistica con altissimi valori panoramici. Racchiude notevoli potenziali per attività di svago individuali (escursionismo, gite nella natura, ristoro e turismo sostenibile).

La protezione del paesaggio, delle aree inedificate e dei nuclei deve assumere la priorità più elevata.

La corrosione e il consumo del territorio devono essere fermati, l'effetto Monte Carlo sulle pendici del Brè decisamente impedito. Il turismo dolce sulla vetta del Monte dovrebbe essere sviluppato con misura e sensibilità e l'accessibilità assicurata dalla mobilità pubblica, pedonale e ciclistica.

## i) Capriasca

La Capriasca costituisce un comprensorio collinare con insediamenti immessi nel verde. Destinazione: prevalentemente residenziale, agricola in funzione paesaggistica, e di svago nelle estese aree boschive e collinari.

L'obiettivo principale dello sviluppo territoriale della zona dovrebbe essere quello di mantenere un elevato livello di qualità insediativa in un ambiente di pregio. Parallelamente si deve agire per fermare l'espansione edilizia a macchia d'olio e per impedire l'utilizzazione conflittuale del territorio.

I nuclei, le aree verdi e boschive, le reti di percorsi pedonali e ciclabili sono elementi da proteggere e da sviluppare.

## Conclusioni

Le zone funzionali proposte non raccolgono il nostro consenso. A nostro parere:

- la delimitazione è eccessivamente grossolana e inadatta ai bisogni della pianificazione;
- le aggregazioni funzionali sono talvolta sbrigative, per es. la City aggregata a Paradiso e Viganello, la stazione FFS aggregata a Massagno;
- le aree funzionali non sono omogenee;
- la descrizione delle vocazioni è così vaga da essere inutile;
- i nomi affibbiati alle zone sono spesso infondati e di fantasia;
- la categorizzazione è sommaria, non considera il bipolarismo e mescola la geografia con la strategia.

Sull'argomento, se ci è concesso, desidereremmo avanzare un suggerimento. Pensiamo che se si iniziasse con il definire le tipologie funzionali caratterizzanti le zone, in modo preciso ma non eccessivamente dettagliato, poi si potrebbe proporre una scansione funzionale del territorio luganese più utile, più flessibile e più vicina alle esigenze pianificatorie.

## 2.7 Le strategie per i trasporti

### **Il PAL2 propone:**

*Il mantenimento dell'impostazione di fondo del PAL, con una rete tram-treno quale "perno infrastrutturale prioritario dello sviluppo dell'agglomerato" e la conferma della priorità degli interventi per la Fase 2015-2018, e specificatamente il Tram Tappa 1, la riqualificazione del Basso Vedeggio (NPV - Nuovo Polo Vedeggio) e le misure infrastrutturali di Cornaredo (NQC - Nuovo Quartiere Cornaredo).*

### **Osserviamo:**

#### **a) Premesse**

Le infrastrutture di trasporto non sono un valore autonomo, né una finalità a sé stante. Sono al servizio degli insediamenti e come tali forniscono un contributo importante all'efficienza del sistema socio-economico regionale.

La realizzazione delle infrastrutture di trasporto è molto onerosa e richiede tempi lunghi. Le scelte in questo caso devono essere perciò molto ben ponderate e largamente condivise.

È indispensabile che sia chiaramente dimostrata l'utilità degli investimenti e che il rapporto costi/benefici sia positivo, evidente e accettato.

Né può essere sorvolato il principio secondo cui l'onere finanziario della realizzazione delle infrastrutture di trasporto deve ricadere in buona misura su chi ne beneficia. Ciò a maggior ragione per le opere di portata regionale.

## **b) La situazione attuale dei trasporti regionali**

Lo sviluppo dei trasporti nel luganese nel recente passato, è stato tutto incentrato sulla mobilità privata. Inoltre sempre a rimorchio dei fatti compiuti e mai in funzione di promozione o di indirizzo. Anche la costruzione della galleria Veduggio-Cassarate, opera di grande mole in via di completamento, ha seguito questa logica: automobilistica e a rimorchio.

Lo stato della mobilità nella regione e in particolare nel centro città è critico praticamente da sempre. La grave congestione delle strade è permanente e si diffonde viepiù in periferia. Ne soffre l'accessibilità del cuore economico della regione e del Cantone, che a causa di questa situazione perde efficienza e indebolisce la sua concorrenzialità in rapporto ad altre aree. Il degrado tocca in ugual misura l'accessibilità con i veicoli privati che l'accessibilità con i trasporti pubblici su strada.

La perdita di attrattività e di dinamismo della City è un fenomeno preoccupante e con rilevanti conseguenze economiche e territoriali. Deve essere analizzato e valutato approfonditamente sotto tutti gli aspetti. Non può essere semplicemente accettato acriticamente come fa il PAL2.

Dal nostro punto di vista la decadenza della City deve essere vigorosamente contrastata. Devono essere messe in atto urgenti e appropriate misure per rilanciarne lo sviluppo e l'attrattività. A questo scopo gli interventi nel campo dei trasporti sono determinanti.

Da dieci anni, da quando sono stati esposti i principi di intervento del PVP, non è successo praticamente nulla, la situazione ha continuato a degradarsi e i pochi provvedimenti applicati non hanno inciso granché.

Solo il rinnovamento e il potenziamento del servizio con i treni regionali TILO ha avuto un successo evidente. Più contenuti invece gli effetti del potenziamento dell'esercizio della FLP, con il passaggio alla cadenza di 15 minuti, e i cambiamenti apportati all'esercizio TPL.

La circolazione con le biciclette in questi anni non ha avuto molta considerazione. Nei fatti, in area urbana non si è fatto praticamente nulla, in ambito regionale qualcosa per gli spostamenti per lo svago. Ma a parole si è stati generosi.

### c) Il contributo dei trasporti allo sviluppo socio-economico

Affinché gli investimenti nel campo dei trasporti abbiano una minima speranza di successo si deve seguire una logica rigorosa, cioè razionale. L'esperienza fallimentare condotta da trent'anni con la pianificazione dello sviluppo dell'aeroporto di Agno deve insegnare.

Il punto di partenza, razionale, per la pianificazione delle nuove infrastrutture dei trasporti nella regione luganese è la constatazione che lo sviluppo delle attività economiche e delle residenze basato sulla mobilità automobilistica non può più crescere se non seguendo una dinamica centrifuga. Che però è la tendenza che si vuole contrastare, come dice e scrive anche il PAL2.

Se si vuole indurre uno sviluppo centripeto, come dice anche il PAL2, allora bisogna cambiare rotta. Intanto dicendo chiaramente le cose e non nascondendosi dietro a formulazioni eufemistiche e vaghe come quelle di perseguire l'obiettivo di una "equilibrata ripartizione modale tra i diversi mezzi di trasporto". Se veramente si vuole cambiare rotta si deve essere più precisi e chiari anche con se stessi.

La nuova rotta non può essere che questa:

- sviluppare un sistema di trasporti pubblici che per efficienza e disponibilità permetta una ulteriore crescita dell'accessibilità all'area urbana, alla City e al Polo del Vedeggio in particolare.
- frenare lo sviluppo di insediamenti basati sull'accessibilità automobilistica.

Questi due volani: sviluppo dei trasporti pubblici e freno alla crescita basata sul trasporto privato devono costituire il motore dello sviluppo regionale ( se si vuole perseguire l'obiettivo dello sviluppo sostenibile, centripeto).

Detto in modo ancora più chiaro: la crescita regionale di attività e residenze deve essere indotta dallo sviluppo dei trasporti pubblici.

Altro principio guida:

la realizzazione delle infrastrutture dei trasporti pubblici deve precedere lo sviluppo insediativo perseguito.

Principio semplice da enunciare, nella pratica mai applicato. Però indispensabile se si vorranno raggiungere gli obiettivi prefissati, in termini di crescita economica e di freno alla dispersione.

### d) Il progetto Tram-Treno

Il PAL1 ha proposto la realizzazione di un nuovo sistema Tram-Treno con un costo totale valutato attorno a mezzo miliardo di franchi.

Il concetto non è concretizzato in progetti. Si è sentito parlare di elementi di prima tappa, ma non resi pubblici se non in modo sommario. Sulla stampa sono apparsi pareri discordi, in parte molto critici, riguardo alle possibili soluzioni. Il consenso sulla proposta e sul finanziamento è lontano dall'essere acquisito.

Visto lo stato delle cose e il costo enorme dell'opera è praticamente escluso che nel 2025 avremo il sistema Tram-Treno realizzato. Per questo il PAL2 punta

almeno sulla realizzazione della prima tappa: l'attestamento della FLP nel centro di Lugano, mediante un raccordo in galleria da Bioggio a Sant'Anna.

La proposta di prima tappa non raccoglie il nostro consenso.

Innanzitutto perché il modo di proporre la scelta segue la deprecata **tattica del salame**. Sul tema non ci dilunghiamo molto, ma fintanto che non ci sarà un progetto globale comprendente tutti i rami della rete, approfondito nei vari aspetti e che abbia superato le procedure formali di approvazione e di finanziamento non ci esprimeremo a favore della prima tappa.

Poi riteniamo che la navetta da sola non porti un sufficiente beneficio supplementare né alla regione né alla città, costa moltissimo e i compromessi a cui si è dovuto sottostare (spostamento dell'uscita, rinuncia alla stazione di Sant'Anna e alla funicolare di raccordo con la stazione FFS) ne hanno ulteriormente diminuita l'utilità generale.

E infine c'è il rischio concreto che l'opera rimanga a metà, senza ulteriore continuazione.

In conclusione:

- sosteniamo il concetto Tram-Treno, ma non accettiamo di dare via libera all'intera prima tappa programmata;
- chiediamo l'approfondimento del progetto su tutti gli elementi della rete, lo studio degli aspetti tecnici, finanziari e realizzativi, e il suo consolidamento democratico;
- chiediamo alla città di Lugano, la maggiore beneficiaria del progetto, l'assunzione in primis delle responsabilità progettuali e finanziarie. Non è normale che per un progetto di questa portata, che corre quasi interamente sul territorio comunale la città sia a rimorchio; mentre dovrebbe esserne la locomotiva.

### **I trasporti pubblici nel 2025**

È più che probabile che tra 15 anni in città non avremo nessun tram. Se pensiamo, a titolo di paragone, che per realizzare un percorso ciclabile di meno di un chilometro tra Agno e Magliaso, ci sono voluti ben più di 10 anni allora quella che potrebbe essere presa per una affermazione pessimistica acquista invece contorni solidamente reali.

Per incentivare lo sviluppo regionale dovremo però comunque potenziare i trasporti pubblici, in modo che offrano maggior efficienza e capacità.

Le aree ben servite dal trasporto pubblico nel 2025 saranno sostanzialmente quelle attuali, cioè le zone attorno alle stazioni dei treni e della FLP e quelle del centro città servite dal trasporto urbano. Queste zone non saranno molto più estese di oggi ma, si spera, meglio servite.



## e) Le nostre proposte e le nostre priorità

Dallo scenario di base 2025 esposto precedentemente possiamo trarre alcune conseguenze e proposte:

- 1) le aree strategiche dette "Porta sud" e "Porta nord" non saranno servite da efficienti trasporti pubblici entro il 2025. Di conseguenza nei prossimi 15 anni non devono essere sviluppate.
- 2) il polo del Vedeggio dovrebbe e potrebbe essere ulteriormente fatto crescere attorno alla linea della FLP. Per questo appare appropriato predisporre, in **prima tappa**, il prolungamento della linea FLP fino alla stazione di Taverno o fino alla stazione di Lamone, usando, se adatto, il tracciato del raccordo industriale esistente. La proposta, a prima vista, sembra attuabile con un favorevole rapporto utilità/costi.
- 3) La City dovrà essere meglio raccordata alla Stazione. Oltre al rinnovamento della funicolare di S. Lorenzo si dovrebbero prevedere la costruzione della prevista nuova funicolare con terminale nella City nord, l'istallazione di scale mobili concatenate da S. Anna alla Stazione passando per il Bertaccio, e il restauro della funicolare degli Angeli. Questi interventi rafforzano sostanzialmente l'accessibilità della City, creando favorevoli premesse per il suo rilancio.
- 4) Dovrà essere sostanzialmente migliorata l'efficienza, l'affidabilità e l'offerta dei trasporti pubblici urbani. Questo obiettivo potrà essere raggiunto solo mediante la rigorosa regolazione e il contenimento della circolazione auto veicolare. Le due misure vanno di pari passo e dovranno essere condotte in consonanza.
- 5) Non costa molto ed ha un effetto benefico sotto molti aspetti, lo sviluppo di reti ciclabili nelle aree adatte attorno alla City e al Polo del Vedeggio. L'obiettivo è di raccogliere un buon numero di spostamenti casa-scuola-lavoro.
- 6) È anche utile sviluppare attorno ai due Poli, una rete di percorsi pedonali, sicuri e piacevoli che raccordino le abitazioni e le fermate dei trasporti pubblici con le scuole, i posti di lavoro e i servizi.

## 2.8 Le strategie di sviluppo

Affinché si possano formulare ipotesi di sviluppo fondate, devono essere **necessariamente approfonditi vari aspetti della questione regionale**, segnatamente:

- 1) Per perseguire lo sviluppo sostenibile della regione, i nuovi insediamenti di attività e di residenti nei prossimi tre lustri dovranno concentrarsi nelle zone ottimamente servite dai trasporti pubblici.

Zone servite bene già oggi e migliorabili subito, non tra 20 anni.

Per questo sarebbe stato utile, addirittura indispensabile secondo la Confederazione, disporre di una mappa con i gradi di servizio del trasporto pubblico secondo la norma VSS. Ma è uno dei tanti dati di base che mancano.

- 2) Per indirizzare gli insediamenti dei nuovi residenti in luoghi consoni allo sviluppo sostenibile bisogna anche aver individuato le aree residenziali di qualità, protette dai rumori, densificabili e dotate dei necessari servizi. Poi, identificati, i quartieri residenziali devono essere protetti da interventi molesti, quali nuove strade di traffico, posteggi, attività terziarie o commerciali non legate al quartiere. Si tratta di mirare a costituire quartieri residenziali attrattivi per tutti i ceti sociali, gestiti efficacemente secondo principi rispettosi dell'uomo e dell'ambiente. L'identificazione di tali aree non è stata condotta se non molto genericamente.
- 3) Per far fronte all'invecchiamento della popolazione e alla variazione delle strutture familiari, che con grandi numeri sarà il tema dei prossimi anni, bisogna individuare le zone in cui indirizzare la realizzazione di specifiche, appropriate infrastrutture e indurre Enti pubblici e investitori immobiliari a concretizzarle. Un tema nemmeno sfiorato dal PAL2.
- 4) Per razionalizzare e ridurre gli spostamenti pendolari tra abitazioni, posti lavoro e scuole si devono sviluppare le zone residenziali attorno ai poli di sviluppo, cioè prioritariamente attorno alla City e al Polo del Vedeggio. E porre le scuole, dalle medie in su, in prossimità delle fermate dei trasporti pubblici.
- 5) Per tutelare e valorizzare il paesaggio, gli spazi aperti a vocazione ricreativa e gli spazi verdi urbani importanti per l'equilibrio delle zone residenziali per prima cosa si sarebbero dovuti censire e citare. Invece quelle indicate dal COTAL (per es. il Parco del Vedeggio) sono scomparse e quelle di importanza regionale e urbana non sono generalmente menzionate nelle descrizioni e nelle vocazioni delle zone funzionali.
- 6) Per difendere e promuovere l'immagine cittadina, amata perché ricca di memorie storiche e di vita vissuta, è necessario avere riguardo per i valori del passato che costituiscono il riferimento identitario della popolazione. Segnatamente gli edifici significativi, i monumenti, i quartieri, i percorsi storici devono essere tutelati. Il PAL2 e la scheda R3 di PD sono tenuti a esprimere gli indirizzi voluti.

**La "visione di sviluppo" proposta dal PAL2**, pur senza le analisi basilari rilevate sopra, **è formulata** (dagli estensori del rapporto) **con queste parole:**

*"La concentrazione dello sviluppo socio-economico, per tipologie specifiche determinate dalla vocazione dei comparti, in alcune aree strategiche dell'agglomerato ("scenario obiettivo"), in alternativa ad uno sviluppo diffuso su tutto il territorio ("scenario trend"), codificando lo sviluppo di queste aree tramite dei "pacchetti di misure" con contenuti pianificatori-territoriali e investimenti infrastrutturali".*

*Per la popolazione residente si postula una crescita in termini assoluti importante nelle aree centrali con una loro vocazione specifica in tal senso (Città Bassa, Città Alta, Collina Nord e Collina Centrale), e in misura leggermente minore, per i comparti Capriasca e Collina d'Oro, tutti comunque in un perimetro che permette l'organizzazione della mobilità attorno ad un'adeguata offerta di trasporto pubblico. In tutti gli altri comparti la crescita rimane inferiore, ma sempre positiva. Nei comparti Porta Nord e Porta Sud non si prevede invece l'insediamento residenziale, così come in tutto il comparto del Vedeggio la crescita della popolazione, in termini percentuali, risulta contenuta a favore di una intensificazione delle attività economiche.*

*Per gli addetti si postula una concentrazione della crescita in termini assoluti nelle aree strategiche del Nuovo Polo Vedeggio, della Porta Sud (Pian Scairolo) e della Porta Nord (Cornaredo). In termini percentuali si ipotizza un aumento di una certa rilevanza anche nei comparti della Città Alta e del Medio Vedeggio e – seppur in misura minore, anche nell'Alto Vedeggio, entrambe aree con una forte vocazione per l'insediamento di aree lavorative di interesse regionale, ma ancora sprovviste di adeguati strumenti di ordinamento territoriale."*

## **Dissentiamo dalle affermazioni del PAL2 in questi punti:**

- **Sullo sviluppo demografico e occupazionale.**

Il PAL2 ipotizza un aumento di 30'000 abitanti e di 15'000 addetti nei prossimi 15 anni. È ipotesi superiore a quanto previsto dagli esperti degli istituti statistici e non è motivata. Ci si deve rendere conto che forzare lo sviluppo significa far capo prevalentemente all'immigrazione e ai lavoratori frontalieri. È quello che la società vuole in questo momento e in questa misura?

- **Sulla crescita dei posti lavoro nelle aree strategiche.**

L'ipotesi del PAL2 alloca quasi tutto lo sviluppo degli addetti in quattro zone: "Città Alta" (+1500), "Porta nord" (+3500), "Porta sud" (+2500), Basso e Medio Vedeggio (+4200).

Le ipotesi di sviluppo nelle aree delle "Porte" sono da noi contestate poiché le zone non sono sufficientemente servite dai mezzi pubblici di trasporto. Lo sviluppo in queste aree può basarsi (quasi) solamente sull'accessibilità veicolare privata. Il PAL2 sembra non preoccuparsi se prevede che in queste due zone, mal servite dai trasporti pubblici, si insedierà circa la metà della crescita ipotizzata.

Lo sviluppo nella "Città Alta", cioè alla stazione FFS, a Besso e a Massagno, è in contraddizione con la vocazione residenziale dei quartieri. L'imprecisione della proposta è inquietante per gli abitanti.

L'unica scelta veramente appropriata è quella di continuare a sviluppare il Polo del Vedeggio, e su questo concordiamo.

Sorprende e lascia interdetti per contro la rinuncia a sviluppare nuovi posti di lavoro nella City e nelle zone contigue. Sono zone adatte ad accogliere ulteriori attività, con una tradizione solida e di successo, servite bene da trasporti pubblici migliorabili. È ipotesi incomprensibile, rinunciataria, che codifica la decadenza della City.

- **Sullo sviluppo delle residenze.**

Il PAL2 prevede che almeno il 60% dello sviluppo delle residenze avvenga nella città e nella sua immediata periferia, e solo poco più del 5% attorno al Polo del Vedeggio. Questa congettura significa che, nei fatti, non si riconosce il dualismo dello sviluppo luganese.

- **Sulla teorizzazione della "tattica del salame".**

Il PAL2 sostiene che si debbano spingere i progetti di sostegno alla visione di sviluppo fino a un "punto di non ritorno". Poi si vedrà? Non è necessario dire che si tratta di una visione spregiudicata.

## **In alternativa esprimiamo i seguenti indirizzi per una visione diversa dello sviluppo regionale:**

- 1) Riconoscere pienamente il dualismo dello sviluppo regionale luganese. La città e il Polo del Vedeggio devono concretamente assumere ambedue il ruolo di poli di sviluppo. Ciò significa che la crescita deve partire dai due Poli ed irradiarsi in primo luogo nelle aree circostanti. Gli interventi e gli investimenti devono perciò concentrarsi in quelle aree.
- 2) Abbandonare lo sviluppo delle cosiddette "aree strategiche di Porta" (Pian Scairolo e NQC) fintanto che non siano realizzate le infrastrutture dei trasporti pubblici in grado di sostenere le nuove attività. Investimenti in questi comparti, nel medio periodo, sono giustificati solo per mantenere lo stato esistente.
- 3) Lo sviluppo di Lugano e del suo centro città deve continuare, con maggior efficienza; il motore dello sviluppo deve essere costituito dalla crescita della sua accessibilità con i trasporti pubblici. Grandi potenzialità di sviluppo sono evidenti nell'area della stazione, la cui attuazione può e deve essere intrapresa senza indugi. Per contro il concetto di "Città Alta" (MasterPlan) va definitivamente abbandonato, perché ingiustificato e controproducente.
- 4) Lo sviluppo del Polo del Vedeggio deve essere perseguito con coerenza, pianificandone rigorosamente l'assetto mirato. Anche qui lo sviluppo deve svolgersi attorno all'asse ferroviario (FLP) di cui il prolungamento verso Taverne costituisce l'elemento prioritario e la spinta per integrarsi nel sistema TILO. L'aggregazione delle aree del Basso e Medio Vedeggio è molto opportuna. Di pari importanza è lo sviluppo di dense aree residenziali ben situate in prossimità dei centri di attività.
- 5) Mettere l'accento sullo sviluppo e la valorizzazione delle aree verdi, (sia quelle preziose site in area urbana, sia quelle periferiche e rivierasche) e sulla conservazione dell'immagine storica del paesaggio e delle sue memorie.
- 6) Fermare la dispersione degli insediamenti sul territorio, contrastare il "modello Monte Carlo" e l'ammasso di funzioni contrastanti una accanto all'altra

## **2.9 Il quadro istituzionale**

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.

Nei fatti però il PAL2 è un documento che continua la linea di questua di sussidi dalla Confederazione e dal Cantone. Si vede bene dalla fatica che fa a motivare i Comuni a metterci un po' anche del loro.

A proposito del "fondo infrastrutturale regionale" il rapporto PAL2 si esprime con queste affermazioni.

**L'istituzione di un "fondo infrastrutturale regionale"** che permetterà al Luganese di poter procedere con il finanziamento necessario per la pianificazione, la progettazione e la realizzazione degli importanti investimenti

infrastrutturali con modalità e tempistiche non solo determinate dai programmi di co-finanziamento delle Autorità cantonali e nazionali (pag. 8)

Si ipotizza pertanto, nel contesto delle misure di ordinamento politico-istituzionale previste dal PAL2, l'opzione di far capo in larga misura a **risorse proprie** per la realizzazione di quelle misure che dovessero essere realizzate anticipatamente rispetto ai tempi pattuiti con la Confederazione nell'ambito del PAL2, proponendo l'istituzione di un nuovo "fondo infrastrutturale regionale" che dovrà permettere al Luganese – e la Città di Lugano che questa politica l'ha spesso praticata in passato con successo – sanno bene quali sono i vantaggi di una tale autonomia decisionale. (pag. 17)

Decidere da soli sulle priorità e sui tempi è la miglior garanzia per assicurare il proprio sviluppo. Ciò è naturalmente impossibile in un sistema federalista organizzato a più livelli e con competenze decisionali e responsabilità finanziarie condivise. Un approccio maggiormente autonomo e meno sudditante rispetto a dinamiche esterne appare ciò nondimeno auspicabile. L'agglomerato Luganese – e la Città di Lugano che questa politica l'ha spesso praticata in passato con successo – sanno bene quali sono i vantaggi di una tale autonomia decisionale. (pag. 18)

Basta iniziare con il riprendere in mano il proprio destino e investire nel futuro. L'agglomerato Luganese ha le risorse per farlo: basti pensare che un aumento medio di 1 punto di moltiplicatore per tutti i Comuni dell'agglomerato genera un volume di risorse pari a oltre 6 milioni di franchi. Un importo sufficiente per finanziare un **volume di investimenti di ca. 100 milioni di franchi**, da ammortizzare sull'arco di 25 anni. (pag. 18)

Sul argomento noi pensiamo:

- che sia positivo l'impegno regionale (CRTL e ESR) a svolgere compiti di coordinamento, di stimolo e di rappresentanza.
- che invece non sia opportuno creare un nuovo centro di potere, dotato di fondi propri e di potere decisionale autonomo, che si ponga in posizione intermedia tra Cantone e Comuni. Pensiamo che la questione sia posta troppo vagamente e nel posto sbagliato.

Sul tema della creazione del fondo infrastrutturale regionale constatiamo che l'ipotesi non dispone di base legale. Per attuare il disegno proposto sarebbero necessarie importanti modifiche legislative. Se si vuole discutere del tema, lo si riporti perciò nella sua sede appropriata, che è l'istituzione cantonale.

### 3. La scheda R3 del Piano Direttore cantonale

Dopo le considerazioni precedenti è evidente che non condividiamo la proposta di nuova scheda R3 del PD cantonale.

Le principali ragioni di dissenso sono:

- la formulazione è eccessivamente vaga, tale da sembrare inutile. Un evidente peggioramento rispetto al COTAL;
- l'identificazione e la delimitazione delle zone non è adatta alle esigenze della pianificazione: il Centro città troppo grossolanamente aggregato, nomi di fantasia per varie zone, aree funzionali non omogenee, confini spesso arbitrari e di eccessiva estensione, descrizione generica delle vocazioni, insufficiente considerazione per le aree residenziali e per le aree verdi (specialmente urbane);
- La categorizzazione è sommaria, non convincente, non considera il bipolarismo e mescola la geografia con la strategia;
- la citazione del fondo infrastrutturale regionale, affidato all'ESR, è inopportuna e prematura.

## **4. La risposta alle domande del PAL2**

### **4.1 Si concorda di estendere il perimetro del PAL2 a tutti e 55 i Comuni fra il Monte Ceneri e il ponte-diga di Melide, formando così un sistema territoriale e socio-economico unitario entro cui governare a livello politico-istituzionale lo sviluppo dei prossimi decenni?**

Siamo d'accordo di estendere il perimetro del PAL2 all'intera regione luganese.

### **4.2 Le 18 aree funzionali proposte, con le loro vocazioni specifiche, rappresentano una base adeguata a partire dalla quale definire nella fase successiva dei lavori gli obiettivi e le misure concrete del PAL2?**

Né le 18 aree funzionali proposte, né le loro vocazioni specifiche, rappresentano una base adeguata per la continuazione dei lavori.

### **4.3 Il sistema tram-treno, rappresenta ancora un elemento prioritario per l'organizzazione della mobilità del Luganese, da completare insieme alle misure viarie e di mobilità lenta previste dal PTL?**

Il sistema Tram-Treno è una valida ipotesi che va perseguita, ma essa non può costituire, se non in minima parte, la base per lo sviluppo regionale dei prossimi 15 anni. Non è realistico pensare che il progetto sarà portato a termine ed esplicherà i suoi effetti in quel breve periodo. Ci vorrà ancora tempo per mettere a punto un progetto completo, condiviso nella sostanza e nel finanziamento e poi per realizzarlo compiutamente.

Non accettiamo che se ne avvii la costruzione, iniziando con la navetta Bioggio - Lugano centro, senza aver prima consolidato la programmazione degli altri rami. Piuttosto a noi appare giustificata e realistica, la realizzazione in prima tappa, entro i termini del PAL2, del raccordo del Polo del Vedeggio con la stazione FFS di Taverne o di Lamone, scelta che può fondarsi su una motivazione autonoma e che appare attuabile a costi ragionevoli.

### **4.4 L'introduzione di un "fondo infrastrutturale regionale" appare una misura necessaria per dare all'agglomerato del Luganese una maggiore incisività ed efficacia nella realizzazione delle opere infrastrutturali necessarie a garantire il modello di sviluppo auspicato?**

La creazione di un fondo infrastrutturale regionale richiede una esplicita base legale, oggi inesistente. Non siamo d'accordo che il tema venga trattato nell'ambito del PAL2 e del PD.

## 5. Considerazioni finali

Giunti al termine del lungo e impegnativo esame siamo soddisfatti del lavoro svolto. È stata un'occasione eccezionale, una vera novità, che ci ha permesso di esprimerci e di ragionare complessivamente sugli indirizzi dello sviluppo economico e territoriale della regione. Il nostro impegno è stato motivato e sostenuto dalla speranza, forse illusione, di poter collaborare, come cittadini, alla definizione delle scelte comuni che riguardano il futuro luganese.

Della preziosa occasione concessaci ringraziamo la CRTL.

Il metodo scelto dalla CRTL suddivide l'analisi e la consultazione in due frazioni:

- nella prima si elabora e si discute la "visione di sviluppo" auspicata
- nella seconda si elaborano e si discutono le "misure" appropriate per raggiungere gli obiettivi prefissati.

Ora ci siamo perciò concentrati sulla prima frazione, e a ragion veduta dopo approfondito esame esprimiamo il nostro parere che è di dissenso e non su aspetti marginali, ma sul nocciolo delle questioni.

Il dissenso verte principalmente su due punti:

- 1) lo sviluppo della città, che il PAL2 indirizza soprattutto in periferia, confermando le tendenze *centrifughe* avvenute negli ultimi decenni;
- 2) l'offerta di mobilità a sostegno dello sviluppo, che il PAL2 basa ancora sul *traffico privato individuale*.

Il disaccordo è netto sulle strategie di sviluppo degli insediamenti.

Le tre aree strategiche:

- il Nuovo Quartiere di Cornaredo (NQC), centrato sulla galleria stradale Vedeggio - Cassarate,
- il Quartiere di Pian Scairolo, posto in un contesto stradale insolubile,
- la "Città Alta", basata su una nuova strada (il Viale della Stazione) che rovina un quartiere residenziale di qualità,

non fanno altro che concorrenziare (con il sostegno pubblico) il centro città, accelerandone e programmandone la decadenza.

La mobilità a sostegno dello sviluppo regionale, il sistema Tram-Treno, appare nella sua formulazione, *immatura*; comunque con giustificazioni insufficienti per sostenere la scelta di avviare subito la realizzazione della sua prima onerosissima tappa. Nel periodo PAL2 (13 anni) lo sviluppo programmato non potrà contare sul nuovo sistema tramviario e dovrà dunque appoggiarsi ancora totalmente sull'accessibilità automobilistica privata. La proposta Tram - Treno non sarà dunque trainante per lo sviluppo auspicato ma a rimorchio.

Queste ragioni ci inducono ad abbozzare una proposta alternativa, fondata sul concreto riconoscimento della struttura bipolare dell'agglomerato urbano luganese: la

City e il Piano del Vedeggio, bipolarismo già acutamente segnalato da Angelo Rossi nei suoi studi.

Sul principio bipolare applichiamo le regole dello **sviluppo centripeto** indicate dalla Confederazione e sostenute dalle nostre Autorità. Dice la Confederazione:

*"All'interno degli agglomerati lo sviluppo degli insediamenti va indirizzato soprattutto verso gli spazi urbani da densificare."*

E anche:

*"L'ulteriore sviluppo va orientato verso le zone che si trovano in prossimità delle fermate ferroviarie."*

In questo senso proponiamo di rafforzare e sviluppare i due Poli regionali del centro città e del Piano del Vedeggio:

- escludendo le concorrenze programmate in periferia,
- sviluppando e densificando le aree del Piano del Vedeggio e del Centro città, compresa la Stazione FFS di Lugano,
- migliorando l'accessibilità del centro città a partire dalla Stazione FFS, con funicolari e scale mobili,
- sostanziando la funzionalità del Piano del Vedeggio mediante il prolungamento della linea FLP fino alla stazione di Lamone o di Taverne,
- favorendo l'insediamento di abitanti in quartieri densificati facilmente serviti dai trasporti pubblici, prioritariamente siti a ridosso dei Poli,
- frenando la dispersione degli insediamenti nel territorio, fermando la corrosione degli spazi liberi e la distruzione delle memorie storiche regionali.

Ma anche le buone proposte restano vane se attorno ad esse non si forma un forte consenso politico e popolare. La ricerca del consenso deve perciò essere un obiettivo prioritario e per conseguirlo le Autorità dovrebbero agire con coerenza e determinazione. È un processo che richiede tempo.

Considerati però i tempi previsti per l'allestimento del PAL2 (conclusione tra 10 mesi) è molto poco probabile che l'obiettivo di proporre una visione di sviluppo e un pacchetto di misure largamente condivisi da autorità e popolazione, possano essere raggiunti nei termini desiderati.

Per cui suggeriamo 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.

Temiamo che se non si procederà in quel senso, l'operazione PAL2 si ridurrà a una semplice questua.

Massagno, 21 agosto 2011