

INTERROGAZIONE

Programma di agglomerato di Lugano 2 (PAL2) - È infine giunta l'ora di un cambiamento strategico e di persone in seno alla CRTL per dare priorità al trasporto collettivo nel Luganese e agli obiettivi pianificatori?

1. Riflessioni generali

Il programma d'agglomerato è uno strumento di pianificazione e gestione che permette agli agglomerati di affrontare le loro molteplici sfide in modo coordinato, efficace ed efficiente e di svilupparsi conformemente ai principi della sostenibilità¹.

I programmi di agglomerato promossi dalla Confederazione sono finanziati attraverso il Fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato; il suo impiego è basato su una visione globale dei trasporti che (LFIT art. 4 cpv. 2):

- includa tutti i modi e i mezzi di trasporto, considerandone vantaggi e svantaggi;
- dia la priorità ad alternative efficaci piuttosto che a nuove infrastrutture;
- tenga conto della capacità di finanziamento a lungo termine e della situazione finanziaria dell'ente pubblico;
- includa il coordinamento con lo sviluppo degli insediamenti e la protezione dell'ambiente;
- miri a tener conto in modo adeguato di tutte le parti del Paese.

Il programma d'agglomerato svolge una duplice funzione²:

- per la struttura di collaborazione e gli enti territoriali interessati rappresenta uno strumento di coordinamento e gestione delle politiche settoriali «traffico» e «evoluzione degli insediamenti»;
- sul piano formale costituisce lo strumento con il quale gli enti responsabili presentano alla Confederazione, in conformità alla LFIT, una domanda di sovvenzionamento delle loro infrastrutture di trasporto.

Appare quindi evidente la stretta relazione tra il programma di investimenti infrastrutturali per il traffico privato e pubblico e una politica tesa a influenzare l'evoluzione degli insediamenti. Gli obiettivi di questa politica sono chiaramente espressi in un altro documento, che chiarisce il concetto di «sviluppo centripeto degli insediamenti»³:

L'importanza della relazione tra il programma di investimenti infrastrutturali e una politica per evoluzione degli insediamenti risulta chiara dai «criteri di efficacia (CE)» adottati per la concessione delle sovvenzioni federali⁴:

CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto.

Nell'ordine: (i) miglioramento del traffico pedonale e ciclistico, (ii) del sistema di trasporto pubblico, (iii) della rete stradale ecc.

CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti.

1 Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 2a generazione, pag. 11, 2010

<http://www.are.admin.ch/themen/agglomeration/00626/01680/index.html?lang=it>

2 ibidem, pag. 19

3 Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, Concessione per lo sviluppo centripeto degli insediamenti, pag. 5, 2010

4 ARE, Istruzioni..., pag 34 e segg., 2010

Nell'ordine: (i) concentrazione dei posti di lavoro e della popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti, (ii) riduzione della dispersione insediativa, (iii) miglioramento della qualità degli spazi pubblici.

CE3: aumento della sicurezza del traffico.

CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse.

Nell'ordine: (i) riduzione delle emissioni atmosferiche e delle emissioni di CO₂, (ii) delle emissioni foniche, (iii) del consumo di superficie e valorizzazione dei paesaggi e degli spazi naturali.

Il meccanismo di funzionamento del fondo infrastrutturale della Confederazione per gli agglomerati è interessante e, sembra, non ancora ben compreso da chi è chiamato a preparare le proposte: le sovvenzioni riguardano gli investimenti infrastrutturali per il traffico, ma i criteri per ottenerli riguardano misure di carattere pianificatorio e obiettivi di qualità non legati alla logica delle infrastrutture. Non si tratta cioè di valutare se una nuova strada risolva problemi puntuali di traffico, ma se sia coerente con una politica degli insediamenti che vuole evitare la dispersione abitativa e non sia in concorrenza con gli investimenti per il trasporto pubblico ecc.

Le difficoltà a sottoporre un primo Programma di agglomerato del Luganese (PAL1) con una tale rivoluzione nell'approccio alle problematiche degli agglomerati, erano comprensibili. Dei 29 programmi sottoposti nella prima generazione, 3 sono stati bocciati; 2, tra cui il PAL, hanno ricevuto il minimo (30% di sovvenzione) e 24 tra il 35% e il 40%. Nessuno ha ricevuto il massimo (50%).

La valutazione della Confederazione per le proposte luganesi del PAL1 era risultata molto negativa: «La strategia globale di sviluppo urbano sui vari assi del sistema tram-treno e la coerenza globale degli interventi sulle reti di trasporto restano tuttora parziali. La realizzazione della strategia dello sviluppo degli insediamenti non è sufficientemente concreta. Il progetto, ad esempio, non contempla criteri di localizzazione per i grandi generatori di traffico o misure all'interno o fuori del perimetro dell'agglomerato per garantire la concentrazione dello sviluppo nelle aree strategiche ben servite dai trasporti pubblici.»⁵

Non è quindi comprensibile come il PAL2 si sia limitato ancora a proporre un piano viario, integrato dal progetto tram, senza però nessun elemento di politica degli insediamenti. I modelli di sviluppo presentati nella precedente consultazione sul PAL2⁶ parlano invece, per il periodo 2007-2025, di una crescita del numero di abitanti e dei posti di lavoro in quasi tutte le aree funzionali dell'agglomerato: dallo 0% riservato ad alcune «aree periurbane» al 158% («Porta nord») per gli addetti e dal 4% («Porta nord») al 37% («Collina centrale») per gli abitanti, senza che sia possibile leggere un qualsiasi sforzo di crescita centripeta delle residenze e delle attività produttive. Si nota invece uno spostamento dal «Polo» («Città bassa») verso aree «suburbane» e addirittura «periurbane». La crescita della popolazione è molto alta in tutte le aree funzionali, specialmente quelle «suburbane» (23%-37%, tranne «Bre» 10%) e quelle «periurbane» (19%-30%).

Non si è notato cioè nessuno sforzo di indirizzare in modo centripeto la crescita degli insediamenti e delle attività economiche; anzi questa crescita è proposta, come in passato, in modo tendenzialmente diffuso, slegata dalla presenza di trasporto pubblico e quindi affidata a un'ulteriore crescita del trasporto individuale motorizzato.

L'assenza, anche nel PAL2, di elementi chiari di una politica di evoluzione centripeta degli insediamenti, di coordinamento degli insediamenti e dei grandi attrattori di traffico con i servizi di trasporto pubblico e la presenza di varie misure tese a favorire il trasporto individuale motorizzato in concorrenza con il trasporto pubblico sono elementi già messi in evidenza da chi si era espresso criticamente sulle proposte del PAL2: il Partito socialista, i Verdi, l'Associazione trasporti e ambiente e i Cittadini per il territorio. Dubbi purtroppo confermati dall'ARE nel suo giudizio sui vari progetti e nella sua proposta di finanziamento⁷.

2. Considerazioni

⁵ ARE, Programma d'agglomerato del Luganese, Rapporto d'esame della Confederazione, pag. 5, 2009

⁶ CRTL, Programma di agglomerato del Luganese di seconda generazione (PAL2) - Fase 1 - Analisi delle potenzialità territoriali, pag. 10, 2011

⁷ Rapporto per la consultazione, giugno 2013

<http://www.are.admin.ch/themen/agglomeration/00626/01680/index.html?lang=it>

Il PAL2 del Luganese è stato giudicato dalla Confederazione tra i meno positivi della Svizzera e ha ottenuto di poco la sufficienza (4 punti su 12 per la valutazione dei benefici⁸)

"Non è solo una questione di costi" spiega **Jürg Blattner**, responsabile dei progetti agglomerativi in seno all'Ufficio federale dello sviluppo territoriale -interpellato dal sito RSI il 27 giugno- "Il Luganese ha chiesto alla Confederazione il cofinanziamento di due importanti opere: la circonvallazione Agno-Bioggio e il tram (280 milioni per la tratta Lugano-Bioggio-Manno); è più facile che in futuro arrivino i fondi per la ferrovia, dato che a Lugano la quota di trasporto pubblico, in relazione al trasporto totale, è sotto la media rispetto ad altre città svizzere e c'è dunque un grosso potenziale". Nella valutazione, da parte della Confederazione, del Programma di agglomerato del Luganese di seconda generazione (il cosiddetto PAL2), la circonvallazione Agno-Bioggio è stata inserita tra i progetti di categoria C; non s'ha da finanziare, insomma. Il tram Lugano-Bioggio-Manno, invece, fa parte della lista B: se ne parlerà a partire dal 2019.

La circonvallazione di Agno non sarà sussidiata.

La navetta tram Bioggio-Lugano è rimandata a dopo il 2019.

Nel complesso su progetti per 450 milioni di franchi (priorità A) sono stati riconosciuti sussidi solo per 10 milioni⁹!

Le autorità ticinesi sono state informate dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE nel corso del 2° trimestre 2013¹⁰

La bocciatura del sussidiamento della circonvallazione Agno-Bioggio da parte della Confederazione costituisce evidentemente una pesante bocciatura tecnica e politica per la Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL, ora sotto il cappello dell'Ente regionale per lo sviluppo del Luganese - ERSL) e per il project manager, i quali nei loro lavori non hanno mai veramente accettato la logica del Programma di agglomerato (investimenti infrastrutturali per migliorare la qualità di vita: densificazione abitativa, accentramento delle attività economiche e residenziale lungo gli assi del servizio pubblico). E non hanno tenuto conto delle critiche ragionate e costruttive del Partito socialista, dei Verdi, dell'Associazione trasporti e ambiente, dei Cittadini per il territorio. Ovviamente anche il Dipartimento del territorio del Canton Ticino, sino a poco tempo fa diretto dall'on. Sindaco, deve assumersi le sue responsabilità tecniche e politiche, passate e presenti, per la pesante bocciatura federale, per di più avvenuta pochi giorni dopo un'importante votazione cantonale sul tema dei trasporti nel Malcantone.

La CRTL si è ostinata a proporre piani di sviluppo stradale nel Luganese, che sono slegati da un riassetto territoriale, aggiungendo (quale alibi?) tratte di tram a lungo termine, che sono concorrenziolate dalle opere stradali!

Noi pensiamo che nella politica dei trasporti per il Luganese non si può continuare a tenere i piedi in due scarpe: bisogna dare chiaramente priorità al trasporto collettivo, visto che il trasporto privato ha una quota esagerata rispetto al trasporto pubblico e dato che il nostro territorio, piccolo e prezioso, non può essere ulteriormente intasato da strade.

Capiamo benissimo la delusione delle cittadine e dei cittadini di Agno e di altri Comuni del Malcantone per la bocciatura del sussidiamento federale della circonvallazione Agno-Bioggio, ma in questa bocciatura federale ci sono delle precise responsabilità tecniche e politiche della CRTL. Visti i limitati mezzi finanziari occorrerà probabilmente ridurre il progetto di circonvallazione e sviluppare soluzioni altrettanto efficaci, ma meno costose ed invadenti del progetto bocciato.

⁸ ibidem, pag. 17

⁹ Decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2015

¹⁰ «Nel corso del 2° trimestre 2013 i risultati dell'esame condotto dalla Confederazione (rapporti d'esame provvisori) sono stati presentati a tutti gli enti responsabili, con i quali sono stati discussi i dettagli tecnici.» Rapporto per la consultazione, pag. 12

Preoccupa inoltre l'esito dell'incontro del 19 luglio 2013 tra il Sindaco di Lugano on Borradori, il presidente della CRTL on. Bruschetti e il consigliere di Stato e attuale direttore del Dipartimento del territorio on. Barra: questi in un comunicato annunciano di voler andare avanti come se nulla fosse accaduto, ridando la priorità ai progetti stradali e ai parcheggi, semplicemente dilazionando la tempistica di realizzazione per motivi finanziari (orizzonte posticipato fino a 20 anni!!!). Così facendo mettono conseguentemente in secondo piano la creazione di una rete tram completa (che comprenda il collegamento Lamone-Bioggio, le aste est e ovest, oltre la navetta Bioggio-Lugano centro) ed efficiente, sulla quale a nostro parere bisogna invece investire le scarse risorse finanziarie a disposizione.

Chiediamo pertanto al Municipio di Lugano

- 1. Quale valutazione tecnica e politica fa della decisione federale sul sussidio PAL2 e in particolare della bocciatura federale del sussidiamento della circonvallazione Agno-Bioggio?**
- 2. Ritiene necessario da subito un profondo riorientamento della politica dei trasporti della CTRL, stabilendo una chiara priorità agli investimenti a favore della mobilità pubblica e lenta, come pure a favore di una politica di riordino territoriale?**
- 3. Allo scopo di avere una direzione politica e tecnica coerente con gli obiettivi federali per i piani di agglomerato, che punti chiaramente sullo sviluppo del trasporto pubblico nel Luganese come pure sul riordino territoriale, intende favorire in tempi rapidi la sostituzione dei membri del comitato esecutivo CRTL, rispettivamente dei progettisti, che non condividono tale impostazione e che sono responsabili dello scarso riconoscimento del PAL2 da parte della Confederazione?**

Con ossequio

(per il gruppo PS) Raoul Ghisletta, Marco Jermini, Demis Fumasoli, Simona Buri, Martino Rossi, Edoardo Cappelletti, Antonio Bassi