



Osservazioni al Programma d'agglomerato del Luganese di seconda generazione (PAL 2)

Introduzione

Ormai da un ventennio si lavora al Piano dei trasporti del luganese e sui relativi documenti e temi correlati. Tuttavia, in questi anni, di concreto si è visto poco se non interventi di allargamento di strade e l'avvio dei lavori di realizzazione della nuova Galleria stradale Veduggio – Cassarate. Le misure fiancheggiatrici previste sono invece in ritardo. I posteggi in centro città sono di fatto aumentati, e la rete ciclabile è inesistente, salvo alcuni tratti sporadici e incompleti, inaugurati e, in seguito, abbandonati. Addirittura, un breve tratto del percorso ciclabile "La via dei laghi" è paradossalmente vietato alle bici! La situazione della mobilità pedonale è migliore, anche se persistono ancora numerosi problemi quali i tempi d'attesa ai semafori troppo lunghi e tempi di attraversamento troppo brevi, soprattutto per anziani e persone diversamente abili. Inoltre, si segnala la pericolosità di alcuni attraversamenti pedonali come quello alla stazione (fra Via San Gottardo, Via Genziana e la strada d'accesso alla stazione), ora risolto cancellando semplicemente le strisce pedonali. Di fatto si è evitato di affrontare il problema, dato che i pedoni continuano ad attraversare in quel punto, sola via d'accesso alla stazione per chi proviene da Via San Gottardo. L'unica nota positiva riguarda l'incremento dei trasporti pubblici ora migliorati, ma non ancora sufficientemente performanti per fare concorrenza all'auto.

Tutto ciò si traduce con una minore qualità di vita dei cittadini e con una situazione della qualità dell'aria preoccupante. Nel 2010, infatti, i giorni di superamento dei limiti delle PM10 sono stati ben 19, con un valore massimo di 90 microgrammi/m³ raggiunto il 29 gennaio. I dati riguardanti l'ozono sono ancora peggiori, che infatti, i giorni in cui si è superato il valore limite giornaliero sono stati ben 85, con un valore massimo di 257 microgrammi/m³ raggiunto il 9 luglio. Nel 2009, si sono registrati invece 11 giorni di superamento del valore limite giornaliero delle PM10 e 105 superamenti del valore limite giornaliero dell'ozono. Questi dati dimostrano oggettivamente che lo stato dell'aria non migliora se non in base alle condizioni meteorologiche.

Questa breve e non esaustiva descrizione della situazione ci porta ad esprimere la nostra delusione e insoddisfazione fra quanto promesso e scritto nei documenti e quanto invece ad oggi realizzato.

Consultazione troppo breve

La complessità dell'incarto PAL 2 è elevata, i documenti da consultare sono molti e il loro linguaggio complesso. Inoltre, il periodo scelto per la consultazione (23 maggio – 24 giugno, prolungato su richiesta delle associazioni al 22 luglio) è poco indicato, visto l'avvicinarsi e l'inizio delle vacanze. La modalità scelta per la consultazione non permette di fatto la partecipazione allargata della popolazione a tematiche così importanti che avranno ricadute concrete per molti anni a venire proprio su chi vive e lavora nell'agglomerato di Lugano. C'è il rischio concreto che i cittadini si accorgano degli effetti di quanto previsto solo troppo tardi e questo, a nostro avviso, non è accettabile!

Il documento PAL 1 e la nuova versione PAL 2

La prima versione del documento relativa al Programma d'agglomerato del Luganese sottoposto all'esame della Confederazione non ha riscosso un buon successo. La Confederazione ha, di fatto, espresso molte critiche al lavoro svolto, di seguito riportiamo quelle che giudichiamo più importanti:

- L'esame del rapporto costi/benefici non ottiene un risultato molto positivo, tanto che la Confederazione ha deciso di concedere solo il tasso minimo dei contributi federali (30%).
- “La strategia globale di gestione della rete di trasporti pubblici è ancora troppo poco sviluppata. Si segnala ad esempio la mancanza di estensioni transfrontaliere del sistema dei trasporti pubblici, la mancanza di misure di accompagnamento sulla rete stradale (moderazione del traffico volta a favorire il sistema tram-treno) oppure la realizzazione di misure controproducenti (circonvallazione Agno-Bioggio)”.
- “Nonostante i potenziamenti importanti dell'offerta di trasporto pubblico, il principio di base dell'accessibilità per il traffico individuale motorizzato della corona suburbana (impianti P+R) è mantenuto” (aspetto giudicato negativamente!).
- “Il potenziale di modifica della ripartizione modale in favore dei trasporti pubblici, connesso alla prossima apertura della galleria Vedeggio-Cassarate, potrebbe essere maggiormente sfruttato riducendo la permeabilità stradale nel perimetro centro-stazione di Lugano”.
- “Le misure previste per il traffico lento si concentrano soprattutto nel cuore dell'agglomerato e sono ancora troppo poco concrete. Il programma prevede pochi posteggi per le biciclette e pochi miglioramenti degli accessi alle stazioni e alle fermate dei trasporti pubblici. Inoltre, la mobilità pedonale è trattata solo marginalmente”.
- “Il progetto prevede poche misure di riqualifica viaria nei nuclei urbani e quelle poche non sono precisate a sufficienza”.
- “A parte i quartieri situati al centro dell'agglomerato, il programma non permette di diminuire sostanzialmente il carico veicolare (solo -2% delle prestazioni del traffico motorizzato privato secondo le modellizzazioni)”.

Nel nuovo documento ora in consultazione, queste critiche, che noi condividiamo appieno, non vengono minimamente affrontate. Si tratta apparentemente di un esercizio di riscrittura che ha come uniche novità

l'estensione del perimetro dell'agglomerato e la creazione di un nuovo fondo di finanziamento regionale che temiamo serva solo ad ovviare la riduzione dei fondi previsti da Berna e non più probabilmente disponibili. Non vi è invece traccia di un mutamento nelle strategie di pianificazione della mobilità privilegiando, finalmente, una mobilità sostenibile a favore dei trasporti pubblici e della mobilità lenta. Vengono sempre e ancora proposti gli stessi interventi a favore delle strade con l'aggravante che, con il crescere dei documenti realizzati nel corso degli anni, aumentano anche le strade inizialmente non previste e che vanno, a nostro avviso, a minare la già poca efficacia del Piano dei trasporti del Luganese. Si veda ad esempio il "così detto" tridente di penetrazione in città inizialmente previsto come una sola via di accesso alla città, il nuovo "viale Stazione" nel progetto TRIMA o, ancora, la nuova strada di accesso al Pian Scairolo detta strada di "Gronda" ubicata a est del tracciato dell'autostrada. Opere per noi tutte da stralciare.

Nel merito: Domande poste in consultazione

- *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?*

L'idea di estendere il perimetro del PAL 2 a tutti i 55 Comuni fra il Monte Ceneri e il ponte diga di Melide ci troverebbe in parte d'accordo se venisse considerato principalmente sotto l'aspetto della mobilità. Come infatti risulta anche dal Rapporto esplicativo sul PAL 2, la maggior parte degli spostamenti avvengono all'interno del Luganese, ha quindi senso pensare alla regione come un unico territorio in modo da rendere più efficienti i trasporti pubblici e le infrastrutture ad essi associati. Tuttavia, a nostro avviso, l'estensione del perimetro ai 55 comuni del Luganese non corrisponde appieno al concetto di agglomerato in quanto ingloba anche realtà periferiche che presentano esigenze e caratteristiche differenti. Il rischio, che ci appare concreto, è che, estendendo il perimetro a tutti i 55 comuni, si continui il processo di cementificazione per realizzare aree abitative, commerciali e industriali riducendo ancor di più la qualità della vita dei cittadini e aumentando i già cronici problemi di traffico. La possibilità ci appare concreta leggendo ad esempio il rapporto esplicativo sul PAL 2 a pag 39 in cui viene scritto *"Un ruolo particolare per lo sviluppo dell'agglomerato urbano Luganese, ..., potrebbe essere assunto dalla porzione di fondovalle del territorio del Medio ed Alto Vedeggio, che potrebbe anche assurgere ad un ruolo di area strategica qualora fossero impostate delle adeguate riflessioni di sviluppo intercomunale sulla cui base definire le misure infrastrutturali necessarie"*. Non vorremmo proprio che questo si concretizzi con uno sviluppo su tutto il fondo valle di strutture industriali e commerciali e con il mantenimento, a fine lavori, dell'uscita autostradale di Sigirino! Lo sviluppo edificatorio e la qualità dei sistemi di trasporto sono infatti strettamente legati. All'estensione dell'edificato si associa, oltre al consumo di prezioso territorio, un aumento di traffico se questo non è anticipato e pianificato da un'ottima mobilità pubblica, cosa attualmente non presente. D'altro lato, nella situazione attuale, molte aree del Luganese in cui si concentrano i posti di lavoro e i servizi (es: Bioggio, Manno, Bedano, Grancia, ecc.) non sono per nulla ben serviti dai trasporti pubblici. In conclusione, affinché l'estensione del perimetro del PAL 2 non si traduca nell'ennesima colata di cemento e per poterci esprimere con maggiore cognizione di causa a questa domanda, chiediamo che gli intenti pianificatori e quelli territoriali vengano precisati in modo chiaro e concreto.

- *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?*

Allo stato attuale non siamo in grado di dare una risposta con cognizione di causa a questa domanda. Siamo convinti che per poter definire delle aree funzionali si debbano considerare, valutare e approfondire contemporaneamente differenti fattori quali lo sviluppo demografico, la politica dei trasporti e degli insediamenti, eventuali ampliamenti delle infrastrutture e la realtà territoriale. Solo l'analisi correlata di tutti questi fattori consente infatti di stabilire delle aree funzionali. Accettare delle aree funzionali senza disporre di tutti questi elementi strettamente correlati fra loro è, a nostro avviso, un passo azzardato, in quanto si verrebbe a creare una situazione di accettazione di misure o provvedimenti sulla base di decisioni prese a priori non basate su analisi complete. Il che risulta per noi paradossale e non accettabile! Il PAL 2, allo stato attuale, non definisce in modo adeguato tutti questi parametri.

- *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?*

A nostro avviso questa domanda ci sembra superflua. Sia il comune di Lugano, sia il cantone considerano il sistema tram-treno un pilastro del PAL. Nello stesso rapporto esplicativo del PAL 2, nell'introduzione (pag. 6), viene scritto "L'elemento fortemente innovativo proposto dal PAL rispetto al PTL è rappresentato dall'introduzione del concetto di un sistema di tram-treno su cui incentrare la politica di gestione della mobilità pubblica del Luganese, decisione fortemente sostenuta dalla Confederazione nell'ambito della sua valutazione". Nella stessa Scheda R3 del Piano direttore in consultazione insieme al PAL 2 è scritto, nel Cap. 2.1 "Indirizzi generali", al punto d: "Realizzare la rete tram-treno quale perno infrastrutturale prioritario dello sviluppo dell'agglomerato".

Per noi la realizzazione del sistema tram-treno è prioritaria per contribuire a risolvere i problemi di mobilità nel Luganese. A nostro avviso, la sua realizzazione deve essere condotta al più presto e prima di eventuali altre misure viarie. La realtà attuale invece è opposta. La progettazione e la realizzazione di nuove strade è molto più avanzata della progettazione del sistema tram-treno, progetto che non è neppure portato avanti nel suo insieme, ma "a pezzi". Ci troviamo quindi nella situazione che alcune tratte del sistema tram-treno sono ad un livello di pianificazione più avanzata rispetto ad altre per le quali deve essere ancora realizzato uno studio di fattibilità. Questa strategia ci sembra poco efficace e non coerente con quanto si è finora sempre affermato e viene ancora ribadito nei presenti documenti. Come possibile che una misura ritenuta fondamentale sia pianificata solo in parte nella fase B (2015 – 2018: navetta Molinazzo – Centro, in pratica una navetta fra un posteggio e il centro città), mentre le due aste, che noi giudichiamo più necessarie e urgenti (Cornaredo - Centro – Pian Scairolo; Collegamento FLP con Manno – Lamone) siano previste solo nella fase C (2023 – 2026)? Attualmente il PTL e, rispettivamente, il PAL è più che altro un piano della viabilità stradale piuttosto che dei trasporti pubblici e della mobilità lenta!

- *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 “fondo infrastrutturale regionale” potrebbe trovarci d’accordo solo nell’ipotesi che questo servisse per anticipare unicamente quelle misure legate al miglioramento dei trasporti pubblici (tram) e della mobilità lenta che potrebbero in concreto migliorare la qualità di vita dei cittadini dell’agglomerato riducendo gli ingorghi e il traffico caotico. Il tutto nel segno di una mobilità sostenibile.

Nella proposta attuale, si tratta invece di un fondo a cui parteciperebbero tutti i 55 comuni senza sapere ,ad oggi, quali misure verrebbero finanziate e quindi se queste siano effettivamente efficaci. A nostro avviso non è accettabile chiedere l’introduzione di fondo proponendo di aumentare il moltiplicatore dei comuni di 1 punto senza esplicitare in modo dettagliato per cosa servano i soldi e quali benefici concreti avranno i singoli comuni con le opere che verranno realizzate.

La domanda che ci sorge spontanea è quindi che il fondo serva unicamente a compensare il minore quantitativo di contributi erogato dalla Confederazione. Se questa ipotesi corrispondesse al vero, e quindi se il fondo infrastrutturale servisse effettivamente per realizzare opere di fatto bocciate dalla Confederazione (es: circonvallazione Agno-Bioggio, doppiopista dell’autostrada fra Grancia e il portale della Veduggio-Cassarate o ancora anello stradale con posteggi previsto nel progetto StazLug), non ne vediamo l’utilità. Invece di persistere in questa direzione, riteniamo piuttosto urgente la modifica del Programma d’agglomerato, facendo proprie le osservazioni della Confederazione.

La creazione di questo fondo pone inoltre, a nostro avviso, un problema di partecipazione e democrazia nelle decisioni di utilizzo dello stesso. Il fondo, infatti, verrebbe gestito dal neonato “Ente regionale per lo sviluppo del Luganese” in cui, nonostante vi siedono i rappresentanti di tutti i comuni, il peso del loro voto è proporzionale alla loro “popolazione finanziaria”. Ne consegue, in pratica, che la città di Lugano, insieme ad un altro paio di comuni, è in grado di imporre le proprie decisioni a tutti gli altri¹ (la città di Lugano dispone infatti di ben 27 voti supplementari), esautorando di fatto i diversi consigli comunali dalla possibilità di decidere e giudicare quali interventi realizzare sul proprio territorio. Ci troveremmo quindi nell’assurda situazione che i comuni più piccoli e poveri, sono obbligati ad aumentare il moltiplicatore, per finanziare un fondo che prevede la realizzazione di opere per le quali non hanno possibilità di decisione.

A nostro avviso invece la strada da intraprendere è quella della partecipazione e della condivisione degli interventi per far sì che finalmente il PAL contempra una pianificazione ed una mobilità sostenibile.

In conclusione, allo stato attuale, il PAL 2 non incontra il nostro consenso. La forte sensazione che abbiamo è che il programma d’agglomerato, così come attualmente elaborato, sia sostanzialmente un piano della mobilità privata e dell’espansione edilizia, figlio delle vecchie politiche dei decenni passati e che poco abbia

¹ L’Art. 14 “Diritti di voto” dello Statuto dell’ente regionale per lo sviluppo del Luganese (ERS-L) stabilisce il numero di rappresentanti dei vari comuni in base alla popolazione finanziaria (1 voto ogni 2'000 abitanti). In questo modo Lugano riceve 27 voti (rappresentanti) supplementari, mentre Capriasca (secondo comune a ricevere più voti supplementari in base alla propria popolazione finanziaria) riceve solo 3 voti (rappresentanti) in più. In totale, per settore, si ha quindi la seguente rappresentatività: Lugano 29 voti, Ceresio Centrale 11 voti, Ceresio Nord 14 voti, Valli di Lugano 22 voti e Malcantone 23 voti.

in comune con gli obiettivi della politica degli agglomerati prevista dalla Confederazione. Ci riserviamo naturalmente di rivedere il nostro giudizio se in futuro verrà imboccata una strada più equilibrata.

I Verdi del Ticino