

L'OPINIONE ■ KAJ KLAUE*

IL PAL2 NON È LUNGIMIRANTE



■ Un'economia efficace richiede una mobilità efficace delle persone. Ciò è particolarmente vero negli agglomerati. Il nostro spazio di vita è limitato e il popolo svizzero lo ha capito chiaramente accettando

in marzo 2013 la legge sulla pianificazione del territorio che garantisce un uso più parsimonioso del suolo. Per muoversi il cittadino deve per forza adeguarsi pure alla limitazione del suolo. Come per l'insediamento la progettazione della viabilità deve essere visionaria, far parte di un progetto lungimirante. Il Programma di Agglomerato del Luganese di seconda generazione, ovvero PAL2, non rispetta questi presupposti e purtroppo manca di visione globale, manca di lungimiranza, si contraddice, non migliora per nulla la viabilità e costa tanto! Questo programma è stato presentato alla Confederazione alla ricerca di sussidi, ma la Confederazione ha bocciato la maggior parte delle richieste valutandole

inefficaci. Il Cantone e la Commissione dei trasporti del Luganese (CTRL) hanno dunque presentato il programma ai Comuni del Luganese, chiedendo ora ai cittadini di spendere 686 milioni di franchi (di cui oltre 100 milioni pagati dal Comune di Lugano) per un lavoro inutile. Nel programma presentato manca soprattutto lo sviluppo di una rete di traffico pubblico efficace. Spostarsi da solo in città in un veicolo che occupa 5 - 10 m² di superficie non può ritenersi in alcun modo ragionevole. Non è un'opinione partigiana oppure negazionista ma implica il buonsenso. Già anni fa il professor Lino Guzzella, ingegnere reputato specialista nella ricerca e nello sviluppo dei motori ibridi, decano, oggi presidente della scuola politecnica di Zurigo (ETHZ), disse nel 2011: «Nella città non c'è posto per automobili individuali, ma deve esserci il traffico pedonale, con biciclette e con mezzi pubblici» (1). A certi cittadini però piace l'uso del veicolo personale ingombrante in quanto lo trasporta dalla porta di casa al lavoro, fabbrica, negozio senza cambio di mezzo di trasporto. Il veicolo privato viene pure da alcuni utilizzato come ufficio ambulante,

nelle code dovute al traffico con il computer portatile accanto oppure il telefono all'orecchio in assenza di alternative ragionevoli. È innegabile che questa viabilità invade lo spazio degli altri, provocando molto rapidamente un intasamento paralizzante della rete stradale, costoso e che genera rumore e inquinamento atmosferico. La soluzione logica segue la decisione del popolo sulla pianificazione del territorio: una mobilità efficace «usa con parsimonia il suolo» a disposizione. I cittadini di Lugano devono essere informati sulle scelte di questa importanza e decidere tramite un referendum se sono disposti a spendere i loro soldi per lavori inutili. La viabilità cittadina e del suo agglomerato che si sta sviluppando è una sfida a lungo termine, che concerne tutti. I cittadini dovrebbero poter scegliere programmi più efficaci che in effetti sono stati elaborati già da tempo e che aspettano solo la volontà politica per la loro applicazione.

* medico

(1) Intervista con Michael Mait, salzburg.ÖRF, at 2011: «In die Stadt gehören keine Autos, sondern in die Stadt gehört der Fußverkehr, der Fahrradverkehr, der öffentliche Verkehr»