

# Mobilità «Cento milioni per cosa?»

Socialisti, verdi e comunisti motivano il referendum contro il maxicredito per il PAL 2  
«Non si può investire così tanto in un piano che per la Confederazione è inefficace»

**GIULIANO GASPERI**

■ Lunghe giornate sotto il sole cocente attendono socialisti, comunisti e verdi di Lugano. Entro metà agosto dovranno raccogliere le circa tremila firme necessarie per potersi giocare alle urne la battaglia sul contributo della Città per le opere viarie pianificate nel distretto. La posizione del fronte rossoverde è stata ribadita ieri in conferenza stampa: 102 milioni di franchi in vent'anni (più 600 totali) per un Programma d'Agglomerato del Luganese (PAL 2) che la Confederazione giudica poco efficace sono decisamente troppi. «Secondo Berna, a livello di rapporto fra costi e benefici siamo al limite della sufficienza» ha incalzato il presidente del PS di Lugano **Raoul Ghisletta** squadrando a mo' di pagella il giudizio dell'autorità. In una scala che andava da -1 a 3, la strategia del Luganese ha ricevuto 1 in tutte le categorie ottenendo una promessa di sussidio del 35%. La quota massima era il 50%. «Cento milioni per Lugano sono insostenibili» ha aggiunto Ghisletta - Noi comunque non bocciamo tutto, proponiamo di dividere il credito in una fetta di 310 milioni per le misure prioritarie e una da 376 per quelle da considerare in un secondo tempo». Nella prima categoria i referendisti inseriscono la tratta del tram Bioggio-Manno, la nuova stazione FPS di Lugano, i piani per la sicurezza e la fluidità del traffico nel Veduggio e nel Basso Malcantone, la viabilità definitiva di Cornaredo, il park-ride di Lamone-Cadempino e gli assi di penetrazione di Massagno, Paradiso e Savosa; nella seconda il nodo intermodale di Molinazzo, la circosollavazione Agno-Bioggio, la viabilità del Pian Scariolo e la linea del tram Lugano-Bioggio. Per quest'ultima, secondo il fronte scettico, non vale la pena spendere 203 milioni, soprattutto perché si va a smantellare la linea esistente della FLP e perché, con il tram in galleria, si perdono i collegamenti in superficie con i Comuni lungo il tragitto.

## «Guardiamo già avanti»

Al municipale di Lugano **Angelo Jelmini** non piace lo «spezzatino» di Ghisletta. «Il PAL 2 è un pacchetto che non può essere scorporato. È frutto di un lavoro portato avanti da tutti i Comuni del Luganese, è un accordo dove ognuno ha fatto valere le proprie esigenze. Scorporare significa ripartire da zero». «Lugano deve investire tanto, è vero - ammette Jelmini - ma due terzi delle opere previste porteranno dei benefici alla città. Il PAL 2 non è perfetto, è una tappa intermedia: allo studio c'è già il PAL 3, che terrà conto di tutte le

critiche». Su questo i referendisti hanno qualche dubbio, ricordando che diverse osservazioni fatte in passato non sono state prese in considerazione. «Non ci hanno nemmeno risposto» ha commentato **Mattias Schmidt** del gruppo Cittadini per il territorio. «È giusto opporsi a questa politica avventata: per un deciso sviluppo del trasporto pubblico, per la mobilità lenta e per liberare il futuro dalle insopportabili code di veicoli» ha scritto **Giorgio Bellini** di Viva Gandria. «Il referendum - ha aggiunto **Chiara Lepori Ablicherli** dell'Associazione traffico ambiente - era l'ultima ratio». Per il consigliere co-

munale del Partito comunista **Edoardo Cappelletti**, invece, «il PAL dev'essere un progetto partecipativo in cui coinvolgere le associazioni». **Tamara Merlo**, dei Verdi, ha ricordato un obiettivo chiave: «Spostare l'ago della bilancia dal trasporto privato a quello pubblico: oggi il rapporto è di 9 a 1». È un aspetto critico sollevato anche da Berna: «Il PAL 2 - si legge nel rapporto del febbraio 2014 - non propone misure che impediscano un deterioramento dei livelli di congestione facendo leva sulla gestione dei flussi (...) o su altri provvedimenti in grado di influenzare la domanda e la scelta del vettore».