

# Scairolo È in coda anche la politica

Chiesto un credito per affrontare i ricorsi contro il progetto di riordino viario del comparto Lugano, Grancia e Collina d'oro sperano che il Piano regolatore sia approvato entro il 2020

GIULIANO GASPERI

■ Sembra la legge del contrappasso descritta nella *Divina Commedia*. Per la precisione, una delle cosiddette pene per analogia: dato che la politica, in passato, con una pianificazione disordinata e disunita, ha contribuito a creare il caos viario sul pian Scairolo, oggi si trova essa stessa incolonnata e rallentata, con i relativi costi, nella tortuosa procedura di riordino del comparto.

Dante a parte, è proprio questa la sensazione che si ha leggendo l'ultimo messaggio del Municipio di Lugano sulla ripianificazione dell'area: una richiesta di credito di 234 mila franchi per autorizzare a posteriori vecchie spese, per affrontare i 46 ricorsi inoltrati contro il Piano regolatore intercomunale, per costi amministrativi e per approvare in modo definitivo il nuovo strumento.

L'idea dei Comuni di Lugano, Grancia e Collina d'Oro, che stanno affrontando il progetto insieme dal 2004, è quella di fare il possibile per rendere il pian Scairolo meno trafficato e più vivibile. Sulla sponda destra della roggia, alle spalle dei centri commerciali, è prevista ad esempio una zona verde e residenziale con precedenza alla mobilità lenta. Per far fronte alle code, invece, sono in programma un potenziamento dei mezzi pubblici e la creazione di posteggi interati e park&ride. Un altro aspetto chiave è il divieto di costruire nuovi edifici in quest'area, che è stato compensato con un aumento delle superfici utili lorde del 20% per quelli esistenti a beneficio in parte anche dei centri commerciali. Il concetto nel suo complesso non ha fatto certo l'unanimità, creando una «colonna» di ricorsi provenienti da abitanti della zona e da vari sodalizi, tra cui la Società ticinese per l'arte e la natura, i Cittadini per il territorio e l'Associazione traffico e ambiente.

I contrari, riassumendo le tesi principali, temono che il nuovo Piano regolatore, con la densificazione delle superfici dei generatori di traffico odierni, il traffico alla fine lo vada ad aumentare vanificando il potenziamento del trasporto pubblico – il futuro tram avrà una corsia preferenziale, ma «l'asta» del pian Scairolo non è stata ritenuta prioritaria – e ritengono poi che il recupero del verde vicino al riale sarà molto arduo, visto che i terreni sono in mano a privati. E a tal proposito, i ricorrenti temono che gli oneri espropriativi a carico dei Comuni ammontino a diverse decine di milioni di franchi.

Ora però si tratta di stanziarne 234 mila per portare a termine la procedura e poi attendere la decisione sui ricorsi da parte del Consiglio di Stato. Il primo credito di una certa importanza per la pianificazione del pian Scairolo è stato messo a disposizione otto anni fa: 500 mila franchi, sempre divisi fra i tre Comuni, per allestire il nuovo PR. Negli anni se ne sono

aggiunti altri: 35 mila nel 2012 per la progettazione di massima di una pista ciclabile vicino alla roggia; 120 mila nel 2014 «per ulteriori approfondimenti e costi procedurali necessari», come leggiamo sul messaggio municipale di Lugano; 100 mila, lo stesso anno, per il progetto definitivo della ciclopista, la cui realizzazione ora necessita di 6,2 milioni che in parte verranno stanziati dal Cantone; infine, tra il 2015 e il 2016, altri tre crediti per garantire l'operatività della CIPPS, cioè la commissione intercomunale che

si sta occupando del progetto. «La richiesta di mezzi finanziari operativi ulteriori – spiega l'Esecutivo di Lugano – era determinata da una parte da compiti operativi supplementari emersi dall'esame preliminare del Cantone e dalla consultazione pubblica del 2013, soprattutto per quanto riguarda le verifiche ambientali, e dall'altra dal protrarsi della procedura ben oltre ai tempi originariamente ipotizzati, oltre che dalla volontà di procedere con la realizzazione della strada pedemontana di sponda destra».

Tutto ciò si è consumato prima del 2016, quando è avvenuta la pubblicazione del nuovo Piano regolatore intercomunale. Successivamente si sono aggiunte le spese citate in apertura, che i Comuni ritengono comunque ben motivate.

«L'approvazione del PR e la sua crescita in giudicato – stima, o spera, l'Esecutivo luganese – dovrebbe avvenire entro il 2020, permettendo di procedere con i primi investimenti nella mobilità lenta». Come questa procedura e come il traffico attuale.



GARBUGLIO Sciogliere i nodi non è facile, nè tantomeno gratis.

(Foto Zocchetti)