

Richieste per il Pal3: pianificazione partecipata e priorità al tram

‘La mobilità sia su rotaia’

La posizione critica di Ata e dei Cittadini per il territorio sul Pal2 e le proposte per il prossimo Piano d'agglomerato luganese inviate a Berna

di Elena Spoerl

Il governo ha avviato oggi la consultazione sulle schede di Piano direttore riguardante i programmi d'agglomerato di quattro zone, tra cui il Luganese. Nel frattempo l'Associazione traffico e ambiente (Ata) e i Cittadini per il territorio hanno scritto alla Confederazione per esprimere le loro critiche sul Piano dell'agglomerato luganese di seconda generazione (Pal2) - dopo che Berna ha ridotto ai minimi termini i sussidi federali alle opere che contemplava, concedendo al progetto unicamente 10 milioni in favore della mobilità lenta (bici e pedoni) - nonché le loro proposte per uno sviluppo efficiente e sostenibile della mobilità luganese. Ritengono che la Confederazione abbia respinto il Pal2 in ragione del suo inadeguato rapporto costi-benefici.

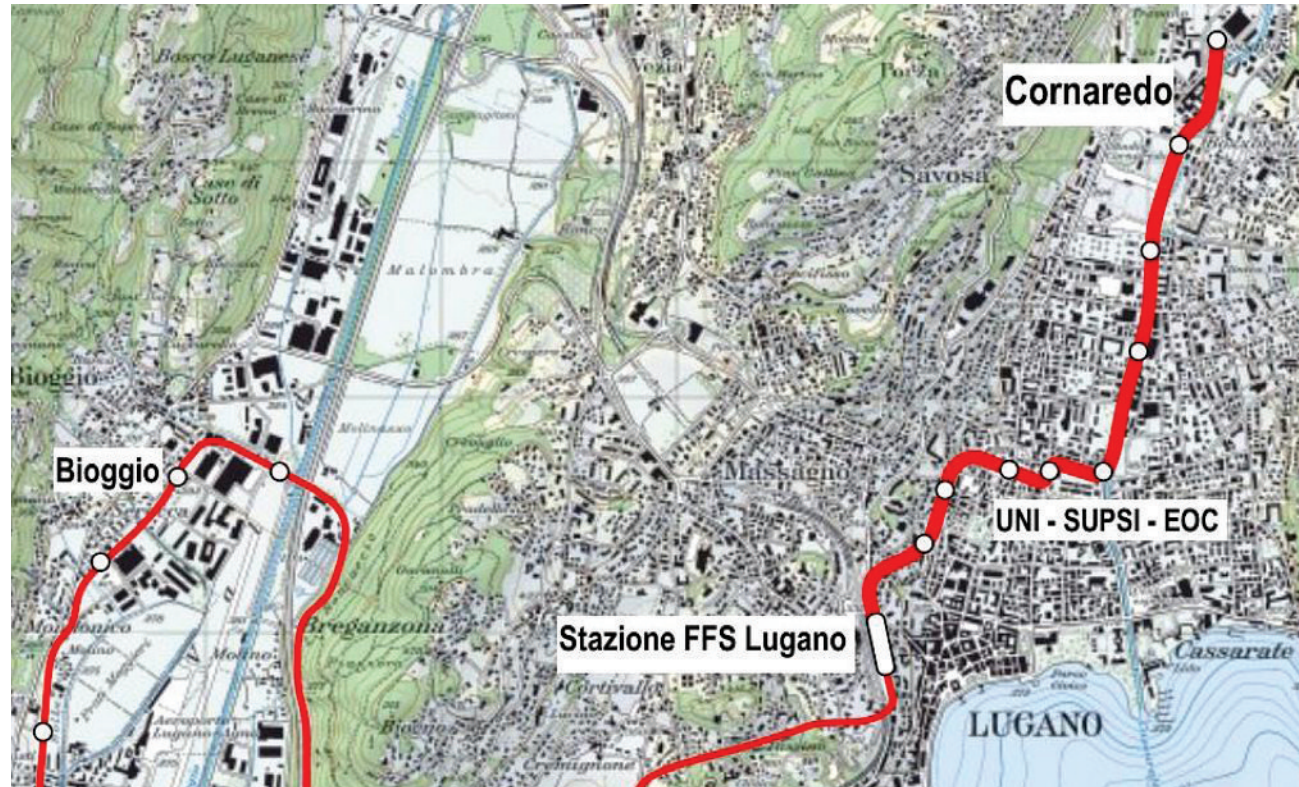
Prima di tutto chiedono che la prossima pianificazione sia veramente partecipata. Occorre infrangere l'atteggiamento che la consultazione sia un intralcio: è un arricchimento, e la Commissione regionale dei trasporti del Luganese ne tenga buon conto. Secondo: che il Pal3 concepisca la nuova mobilità - finalmente - su rotaia, ossia treno

(Flp) e tram. Il tram è stato voluto dall'Ata già un quarto di secolo fa. Altre città svizzere nel frattempo hanno ampliato la propria rete tramviaria mentre a Lugano si riparte da zero. Werner Herger dell'Ata spera che il Pal3 rispetti le osservazioni di Berna, si realizzi in tempi ragionevoli e a costi accettabili. Per l'Ata è prioritaria la linea tramviaria cittadina Cornaredo-Centro-Paradiso-Grancia.

Le critiche mosse al Pal2 dai Cittadini per il territorio e da altre associazioni locali - VivaGandria, Uniti per Brè, Capriasca Ambiente e l'Associazione quartiere Bomborozzo - vertono sui suoi scarsi risultati. Le proiezioni fino al 2025 indicherebbero che il rapporto tra mezzi pubblici e privati nel Luganese sarà allora ancora di 1:9 (il Ticino è il fanalino di coda dell'intero Paese), la congestione del traffico stradale sarà più intensa di quella antecedente la realizzazione della galleria Veduggio-Cassarate e il miglioramento ambientale irrisorio.

Tram fino a Cornaredo

Il Pal2, secondo Marco Sailer, portavoce dei Cittadini, dà ancora la priorità alla mobilità individuale e si contraddice in quanto promuove sugli stessi assi nuove strade e trasporti pubblici (tram, strada di gronda e semisvincolo sul Pian Sciarolo; Flp e superstrada nel Malcantone). I firmatari delle lettere al Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti dell'energia e delle comunicazioni (Datec)



Auspicato il prolungamento della linea dalla Stazione a Cornaredo

e a quello dello sviluppo territoriale (Are) chiedono che, invece della galleria che da Bioggio porta in città - come previsto nel Pal2 per un costo che supera i 400 milioni di franchi - la prima opera tramviaria da realizzare sia il prolungamento dell'attuale linea Flp dalla Stazione Ffs a Cornaredo. La spesa prevista

sarebbe di 200 milioni e i vantaggi numerosi: l'alto rapporto utilità - costi dell'opera, il fatto che sarebbe mantenuta la linea collinare dell'attuale Flp da Bioggio alla Stazione Ffs e infine che quest'ultima sarebbe pure servita dal tram, che unirebbe Ponte Tresa a Cornaredo passando sotto la Stazione, poi

su via S. Gottardo, via Zurigo, il campus Usi-Supsi e quindi lungo il Cassarate. In alternativa alla galleria di Bioggio, per risolvere il problema del traffico veicolare e sollevare Agno - punto maggiormente critico del Malcantone - si propone la realizzazione di una galleria breve (1,2 km) che aggiri il comune.