

L'OPINIONE ■ GIANCARLO RÉ*

LUGANO: QUALE VOLTO PER UNA CITTÀ CHE VIVE?

Il direttore Giancarlo Dillena ha scritto, il 4 luglio, un editoriale dal titolo «Un volto per una città che vive» che termina con il seguente appello: «Mi piacerebbe che al dibattito sulla salvaguardia di certe vestigia del passato, seguisse un altrettanto appassionato dibattito intorno a molte, diverse proposte sul volto da dare alla Lugano di domani. Qualcuna un po' folle. Perché spesso sono proprio queste idee che hanno fatto e faranno la storia». Raccolgo volentieri la sfida e segnalo che, secondo me, il progetto che potrebbe cambiare il volto di Lugano è la realizzazione della rete tram dell'agglomerato. Considerato come Dillena parli di proposte «un po' folli», citerò innanzitutto il rapporto della Commissione speciale del Consiglio comunale che, il 1. marzo 1984, approvò il Messaggio sul Piano regolatore. Quel documento proponeva di accogliere la proposta municipale intesa a creare un collegamento ferroviario dal Centro città ai Piani di Bioggio. Addirittura, la maggioranza dei membri della Commissione riteneva prioritario questo intervento rispetto alla galleria stradale Vedeggio- Cassarate!

Nel 1984 la proposta poteva essere considerata «un po' folle» perché allora la Confederazione non aveva la base legale per subsidiare gli interventi infrastrutturali nelle città. Considerati gli investimenti necessari per realizzare progetti di questo tipo è evidente che, senza il sostegno federale, non si sarebbe mai riusciti a concretizzare l'idea. Vale comunque la pena ricordare il rapporto del 1984 perché dimostra che, già allora, c'è chi vedeva che, per risolvere il problema del traffico in un agglomerato come il nostro, occorre puntare decisamente verso infrastrutture su ferro che corrono in sede propria.

Nel frattempo, fortunatamente, sono cambiate le premesse perché la Confederazione, nel 2005, ha creato il Fondo infrastrutturale per subsidiare gli interventi a favore del traffico pubblico. Il Fondo ha a disposizione 20 miliardi di franchi in 20 anni, di cui 6 miliardi per investimenti a favore del traffico negli agglomerati. Inoltre la Commissione regionale dei trasporti, il Cantone e la città di Lugano hanno elaborato il progetto ad «H» che completa la navetta, già prevista nel PR del 1984, con l'asta ovest, sul Piano del Vedeggio con collegamento verso la Città, e quella est da Cornaredo al Pian Scairolo. Il Programma di agglomerato luganese (PAL) ha già ottenuto, dalla Confederazione, una partecipazione finanziaria di 27,4 milioni per il periodo 2011-2015 (per interventi diversi) e una promessa di altri 72,4 per il 2015-2018. Il Cantone, a sua volta, ha stanziato 2 milioni per lo studio di massima della galleria BioggioCentro (di cui 800mila votati da Lugano) e altri 240mila per lo studio di fattibilità dell'asta est da Cornaredo al Pian Scairolo (altrettanti da Lugano). Entro metà dell'anno prossimo occorrerà presentare alla Confederazione, nell'ambito del PAL 2, la richiesta definitiva.

Molto dunque si è mosso a partire dal 1984 quando l'idea poteva sembrare un po' folle. Per concretizzare il progetto di rete tram ad H occorre però che tutte le forze politiche «remino nella stessa direzione». Infatti, in tutta la Svizzera, sono stati presentati 30 progetti che, nel complesso, comporterebbero spese superiori a quelle a disposizione del Fondo. Sarebbe veramente un peccato se un progetto che potrebbe cambiare il volto di Lugano venisse collocato in seconda o terza priorità in mancanza del sostegno unanime delle forze politiche locali.

* consigliere comunale PLR Lugano