

# Viabilità **Quel punto in più che vale milioni**

Autorità regionali e cantonali a Berna per discutere su come sono state valutate le richieste di sussidio  
L'obiettivo è fare in modo che il PAL3 risulti sufficiente spiegando il perché alcune opere sono in ritardo

■ «Per il PAL3 è sufficiente aumentare la valutazione preliminare della Confederazione di un solo punto per ottenere un finanziamento del 40%». **Giovanni Bruschetti**, presidente della Commissione regionale dei trasporti (CRT-L), appare sereno. Recentemente è stato a Berna, con una folta delegazione del Dipartimento del territorio, per parlare con i rappresentanti del DATEC (il Dipartimento federale dell'ambiente e dei trasporti) del risultato in fase di analisi preliminare del Programma di agglomerato del Luganese di terza generazione (il PAL3, appunto). PAL3 che - ne scrivevamo il 25 gennaio - Berna aveva giudicato insufficiente e dunque non finanziabile. Questo aveva immediatamente scatenato in Ticino parecchie discussioni (tanto che Verdi e socialisti avevano più o meno esplicitamente chiesto le dimissioni dei vertici della Commissione dei trasporti). Ma ora, con le valutazioni della Confederazione scritte nero su bianco, si capiscono meglio i motivi di quella preliminare bocciatura che - questo perlomeno è l'auspicio del Cantone e della CRT-L - potrebbe modificarsi in un risultato positivo in sede di esame definitivo grazie alla discussione che si è iniziata a intavolare proprio a Berna.

## I calcoli federali

Ma vediamo cosa dice l'analisi di Berna. Il PAL3 è stato valutato tenendo in considerazione 4 criteri: «Miglioramento alla qualità dei sistemi di trasporto», «Incoraggiamento allo sviluppo urbano verso l'interno», «Aumento della sicurezza del traffico» e «Riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse». In tutti questi ambiti il PAL3, su una scala di giudizio che andava da -1 a 3, ha ottenuto 1 punto, per un totale di 4 punti complessivi che, di fatto, ne attestano la sufficienza.

«Documenti alla mano - ha sottolineato Bruschetti - possiamo dunque dire che il nostro programma d'agglomerato è stato giudicato in modo tutt'altro che negativo». A fronte di tale risultato, che giudica l'efficacia delle misure proposte dal PAL, la nota dolente viene dalle considerazioni espresse circa il «Rendiconto delle opere già messe in opera» (e cioè lo stato d'avanzamento dei lavori delle opere previste nei precedenti Programmi d'agglomerato che il Luganese ha presentato a Berna, in cui il PAL3 incassa un problematico -1 (su una scala da -2 a 0). Risultato: 4-1=3. Ecco spiegata l'insufficienza. Ed è soprattutto su quel -1 che Cantone e CRT-L hanno discusso con Berna. L'obiettivo è quello di portarlo almeno a 0, in modo da raggiungere una valutazione totale pari a 4 punti e - appunto - ottenere la sufficienza (ed il corrispondente 40% dei finanziamenti federali).

## C'è ottimismo

Ma torniamo a quel «-1». Per Berna alcuni progetti, soprattutto la realizzazione del sistema tram-treno, sarebbero in ritardo. Ma è una tesi che - soprattutto il Dipartimento del territorio - s'intende smontare.

«I ritardi - è stato spiegato - sono attribuibili principalmente all'adattamento della galleria Bioggio-Manno con doppio binario (e questo è stato chiesto proprio dall'Ufficio federale dei trasporti), al coordinamento con le procedure federali per l'ottenimento del finanziamento PROSSIF 2030 (di cui parleremo tra un attimo, ndr) e all'ordinazione del nuovo materiale rotabile». Un modo per dire che il tram-treno (opera regina del programma d'agglomerato) è sì un po' in ritardo, ma questo anche perché l'intero progetto è stato rivisto su ordine della Confederazione. E rivedere l'intero progetto ha permesso al tram-treno di venir finanziato al 100% proprio da Berna at-



## GLI INTERVENTI PREVISTI

Riassumere in poche parole i contenuti del PAL3 è impresa ardua. Si tratta in estrema sintesi di una serie di progetti pensati per migliorare il PAL2 (che a sua volta indicava come interventi prioritari la realizzazione del tram-treno e la riorganizzazione della viabilità stradale tramite, anche, la circonvallazione Agno-Bioggio). Progetti - presentati con l'intenzione di rispondere alle criticità che la Confederazione aveva già sollevato quando aveva analizzato il PAL2 - che intendono meglio integrare il tram-treno e la circonvallazione nel territorio. Tra di essi c'erano tra le altre cose progetti di mobilità lenta e la suddivisione del Luganese in 21 «aree funzionali» che, assieme, avrebbero costituito la «città-agglomerato». Dei 36 progetti sottoposti al DATEC da tutta la Svizzera solamente 4 (Lugano, Argovia Est, Delémont e Frauenfeld) avevano preso in fase preliminare un voto insufficiente. Promossi a pieni voti i progetti di Basilea, Berna, Neuchâtel, San Gallo, Zugo, Wil e Langenthal, mentre per il Ticino sono stati approvati (con voto sufficiente) quelli di Bellinzona, di Locarno del Mendrisiotto. Ora il Luganese punta comunque a ricevere un finanziamento federale del 40%. Questo significherebbe incassare da Berna una decina di milioni.

**IN MISSIONE** La Commissione dei trasporti e il Cantone sperano che il viaggio a Berna possa fruttare l'aumento di un punto nella valutazione del PAL3 e quindi una decina di milioni in più di sussidi. (Foto Cdt/bp)

traverso il già citato fondo PROSSIF (il progetto per il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria). Cantone e CRT-L in ogni caso non puntano a migliorare solo il risultato negativo relativo alla voce «avanzamento dei lavori», ma anche altri campi: soprattutto quella riguardante l'impatto del PAL3 sulla concentrazione dei posti di lavoro e della popolazione in luoghi adeguati. PAL3 che punta dunque alla sufficienza e al miglioramento, peraltro dichiarato nei suoi obiettivi, della quota di finanziamento che si spera ora al 40%. Le premesse, ci è stato confermato, sembrano esserci.

**«Ecco quel che abbiamo ottenuto»** Bruschetti, e con lui i funzionari del Dipartimento che hanno discusso a Berna, sperano che anche questa volta il Luga-

nese possa ottenere per il PAL3 un finanziamento federale (il PAL2 era stato finanziato al 35%, il PAL1 al 30%). «Senza dimenticare i 260 milioni che Berna ha già annunciato di destinare al progetto tram-treno». Un finanziamento al 40% del PAL3 significherebbe per la nostra regione incassare un'ulteriore decina di milioni di franchi. «E ribadire così i fatti - ha sottolineato Bruschetti - l'impegno con cui da diversi anni la CRT-L accompagna il Cantone nelle varie fasi del Piano dei trasporti e dei Programmi d'agglomerato. Anche per questo, e ai fini di un'informazione chiara, precisa e completa, nel corso delle prossime settimane e d'intesa con il Dipartimento del Territorio, incontreremo e informeremo i Municipi del Luganese. I giudizi affrettati ed i processi sommari, invece, non ci interessano proprio». **J.R.**