

IL DIBATTITO

Dt, le responsabilità della Lega

di Ing. P. Borella

Le esternazioni dell'on. Zali su laRegione di martedì 28 luglio 2020, con tanto di foto a tutta pagina in Prima impongono una presa di posizione da parte del sottoscritto. La reazione stizzite dell'ancora direttore del Dipartimento del territorio alle opposizioni delle associazioni protezionistiche e di privati, come il sottoscritto, contro il progetto Tram-treno non solo sono fuori luogo e prive di ogni fondamento ma dimostrano l'assoluta estraneità del direttore del Dt alle procedure stabilite dalle legislazioni in materia volute dal legislatore a tutela degli interessi di tutti i cittadini in particolare quelli futuri come beneficiari delle opere che si intendono realizzare. Mi permetto di richiamare a questo proposito le conclusioni del convegno Sia a Lugano del 2019 sulla progettazione delle opere stradali destinata principalmente ai futuri fruitori delle opere medesime. Ho deciso di rendere pubblica questa presa di posizione sia come professionista impegnato per anni in progetti di valorizzazione del territorio cantonale nei comprensori segnalati dall'on Zali (Basso Vedeggio e Piano di Magadino) sia in qualità di membro di Associazioni protezionistiche coinvolte sia anche come semplice cittadino contribuente (...)

Segue a pagina 14

IL DIBATTITO

Dt, le responsabilità della Lega

di Ing. P. Borella

Segue da pagina 11

(...) che partecipa al finanziamento delle opere come contribuente.

Il sapientone è chi esterna a vanvera

Riassumendo Zali afferma che le opposizioni al progetto Tram-treno son fatte da parte dei soliti sapientoni e che lui quindi ignora anche le critiche motivate. Dimentica solo due cose fondamentali: la prima che il lungo tempo trascorso non è attribuibile ai contestatori ad oltranza di ogni progetto in questo Cantone e la seconda che non sono le procedure prescritte che determinano le lungaggini delle stesse ma la non applicazione delle medesime.

La Lega prima responsabile dei ritardi

Infatti per gli ultimi 30 anni la Lega è stata alla testa del Dipartimento del territorio (prima Borradori poi Zali). Qualche responsabilità sui ritardi deve pure esserci stata da parte di un movimento politico nato e cresciuto contro le politiche territoriali ed ambientali introdotte da Berna in tempi non sospetti e pertanto la colpa generica attribuita ai contestatori risulta un escamotage per togliere l'attenzione dai veri responsabili delle lungaggini. Chi non ricorda infatti il progetto sostenuto da Borradori del raccordo A2-A13 sul piano di Magadino respinto

in una votazione referendaria e chi non ricorda l'iniziativa popolare della Lega di proporre una galleria Bioggio-Vallone come circonvallazione Agno-Bioggio anch'essa respinta in votazione popolare. Andiamoci quindi piano con le speculazioni sulla debolezza dei ricordi da parte dei cittadini di questo Cantone perché ci sono di quelli che non dimenticano le azioni politiche della Lega che hanno contribuito in modo determinante a dilazionare i tempi di allestimento dei relativi progetti.

Le procedure ignorate

L'affermazione poi che le lungaggini son colpa delle procedure si dimostra una bufala inventata ad arte per scaricare le proprie evidenti responsabilità. Le procedure sono infatti chiare (vedi art. 2 e 3 dell'Ordinanza della Legge sulla Pianificazione Opt) dove, quando l'ente pubblico dispone di più possibilità di risolvere un problema territoriale, devono essere definiti gli interessi in gioco da prendere in considerazione, stabilita la procedura di ponderazione degli stessi e quindi procedere alla scelta motivata della variante. Il problema è che questa procedura non è stata applicata. I progetti citati da Zali (in particolare la circonvallazione Agno-Bioggio dopo la rinuncia del progetto ufficiale Mulini-Piodella) non sono stati oggetto di una ponderazione degli interessi in gioco ma la scelta è avvenuta per decisione personale dell'on. Zali medesimo che si è inchinato di fronte al veto del Municipio di Agno su un tracciato alternativo sul lato ovest dell'aeroporto proposto dal Municipio di Lugano definito secondo l'applicazione scrupolosa della procedura prevista citata in precedenza. Da notare che la giurispru-

denza del Tribunale federale afferma che è obbligatorio ricorrere alle procedure di consultazione in modo da poter disporre di tutte le opinioni prima della ponderazione. Per ciò che riguarda la A2-A13 la ponderazione è stata fatta ma in assenza di una variante a nord della linea Ffs esistente così deciso a priori per non sottrarre terreni all'agricoltura dimenticando il fatto che la Lpt prevede la compensazione reale delle aree agricole utilizzate per il sedime stradale. Il confronto e la ponderazione sono quindi stati falsati fin dall'inizio della procedura. Se a ciò aggiungiamo che la strada è stata assunta di recente dalla Confederazione, e quindi non più a carico del Cantone con conseguente comportamento menefreghista relativo ai costi dell'opera da parte dei responsabili cantonali nel gruppo di progetto, il quadro delle responsabilità che ne esce è chiarissimo. Ci si trova infatti ora confrontati con un progetto dal costo stratosferico di 1'600 milioni per 14 km di strada cioè un ordine di grandezza non più sostenibile dal punto di vista costi-benefici e quindi politico in quanto non finanziabile attraverso il fondo Fostra se non tra 30-40 anni. Ora tutto tace in attesa di scaricare sui balivi federali la eventuale rinuncia alla realizzazione dell'opera anche per motivi di opportunità oltre che finanziari.

Zali si scusi con i diretti interessati

Riteniamo di aver confutato in dettaglio le esternazioni e le considerazioni pretestuose dell'on. Zali. Secondo il sottoscritto Zali dovrebbe scendere dall'olimpico del suo smisurato alterego oppure cambiare mestiere.