



Partito Socialista
Sezione di Lugano del PSS

sede:
via Zurigo 13
6900 Lugano
tel. 091 / 23 89 23
c. c. p. 69-3879-7

GRUPPO IN CONSIGLIO COMUNALE

Lodevole
MUNICIPIO DI LUGANO
Palazzo Civico
6901 **LUGANO**

Lugano, 30 marzo 1995

INTERROGAZIONE SCRITTA

Onorevole Sindaco,
Onorevole Municipali,

SOGGETTO : Piano di Pronto Intervento (PPI) - Lotto 4 via Basilea - passaggio FFS

In data 22 marzo scorso il Gruppo del Partito Socialista in CC vi inoltrava una prima interpellanza sul tema "risanamento dell'aria - indagine sulle malattie respiratorie imputabili all'inquinamento atmosferico". Reputando questa specifica tematica ambientale (la qualità dell'aria a Lugano) estremamente importante per la nostra cittadinanza, soprattutto per quella fascia della stessa più a rischio (i bambini), ci permettiamo ora sottoporvi ulteriori problemi e quesiti che hanno destato e destano tuttora la nostra massima preoccupazione.

Indipendentemente da quella che sarà la vostra risposta alla nostra precedente interpellanza sappiamo che le conclusioni degli studi specifici più recenti confermano che con tenori di sostanze inquinanti superiori anche minimamente ai valori prescritti dall'Ordinanza Federale contro l'inquinamento atmosferico (OIAf) si manifestano effetti negativi statisticamente rilevanti sull'apparato respiratorio delle persone. **Ciò conferma l'urgenza di ridurre l'inquinamento atmosferico sotto i limiti prescritti dall'OIAf, in modo da garantire anche alle fasce più deboli della popolazione (tra cui i bambini) un'esistenza priva di rischi.**

Se da un lato le emissioni dovute agli impianti fissi sono state drasticamente ridotte, grazie soprattutto al non sempre da tutti capito ed apprezzato lavoro dei tecnici del Dipartimento del Territorio-Divisione Ambiente, dall'altro la scarsa volontà politica, inclusa purtroppo quella del Municipio di Lugano, di voler perseguire con vigore e coerenza obiettivi ambientali ("più qualità di vita") è forse la vera causa dei tremendi ritardi con cui si procede nel settore delle emissioni prodotte dal traffico motorizzato. Il concetto di *moderazione del traffico* (riduzione e canalizzazione dello stesso, corretta gestione del controllo con riferimento alla politica dei parcheggi pubblici e privati) deve assumere particolare importanza se si vuole perseguire lo scopo, che anche noi condividiamo, **di essere più mobili in modo più razionale e meno inquinante.**

Nel contesto del Piano di Risanamento dell'Aria (PRA) si inserisce la realizzazione del Piano dei Trasporti del Luganese (PTL). A chi è preoccupato della salute dei nostri bambini non può che dispiacere sapere che da tutte le parti, ma soprattutto dai centri economici legati al moderno consumismo (Migros a S. Antonino e IKEA a Grancia) piovono sul PRA ricorsi su ricorsi che ostacolano il perseguimento del principale obiettivo. Come può dispiacere che la realizzazione di alcune misure di pronto intervento legate al PTL (p.es. la ferrovia Lugano-Ponte Tresa FLP o il sottopassaggio FFS a

Lugano) siano oggetto di eterne discussioni, che non sempre sono finalizzate al soddisfacimento di criteri di razionalità, economicità e protezione dell'ambiente. Chi nutre queste preoccupazioni può comunque capire come siano necessarie opere di mediazione all'interno del dibattito politico; ma è evidente che il successo del processo di risanamento dell'aria dipende in buona misura dal successo della componente ambientale nel momento in cui si tratterà (o si tratta) di operare scelte in materia economica, pianificatoria e viaria.

Proprio le risultanze legate al PTL potranno significare una svolta importante per la qualità dell'aria nella nostra città e nel Luganese. E' pertanto estremamente importante che il nostro Esecutivo chiarisca una volta per tutte la situazione per quanto riguarda gli interventi di PPI sul suo comprensorio, specificatamente quelli inerenti la zona via Basilea/sottopassaggio FFS.

I primi progetti per l'eliminazione del passaggio FFS a Lugano (collegamento stradale fra Loreto e Besso attraverso via Tassino e via Basilea) furono infatti sottoposti dalla Commissione dei Trasporti del Luganese al Dip. Territorio nel lontano 1992 assieme a quelli inerenti la zona di Cornaredo, via Besso, incrocio via Torricelli / via Tesserete, via S.Gottardo. Questi erano stati scelti (fra tutte le opere di PPI previste) ed attuati in base a criteri di priorità ed opportunità senza dubbio condivisibili, soprattutto perché miravano ad un miglioramento sensibile del funzionamento dei mezzi di trasporto pubblici nei comprensori di Lugano e Massagno. Il parere dei tecnici della Divisione Ambiente fu drastico: il progetto così previsto per eliminare il passaggio FFS non poteva essere condiviso poiché "di natura esclusivamente stradale" e comportante "la costruzione e l'inserimento di una strada, pur se definita provvisoria, che sarebbe andata ad intaccare una zona -quella sottostante il Parco di Tassino, definita di pregio".

Se le informazioni in nostro possesso sono corrette, il Dip. del Territorio commissionava di seguito un esame di impatto ambientale preliminare ad uno Studio d'Ingegneria di Giubiasco, che concludeva il mandato nel giugno 1994 formulando proposte di intervento alternative al progetto PPI originale. L'esame concludeva infatti che il progetto PPI per l'eliminazione del passaggio FFS con l'inserimento di una nuova strada nel sedime del Parco di Tassino avrebbe provocato un aumento del disturbo fonico e dell'inquinamento dell'aria in un'area in cui il primo valore da salvaguardare era la tranquillità. Un incremento della rumorosità si sarebbe registrato anche presso gli edifici situati fra via Maraini e la linea ferroviaria. Si sarebbe intaccato un'importante fascia di verde in una zona sempre più accerchiata dall'edificazione. Con l'intervento proposto sarebbero stati infatti eliminati ca 2'400 mq di terreno del Parco del Tassino (ca. 1/10 della superficie) e ca. 800 mq di bosco, diminuendo l'attrattività del Parco. La costruzione della strada avrebbe inoltre eliminato il comodo passaggio d'entrata al Parco del Tassino per chi proviene da via Basilea. Con il progetto proposto dal PPI si sarebbe sì risolto il problema dell'eliminazione di un punto pericoloso quale l'attraversamento delle FFS, ma probabilmente solo in parte il problema del rallentamento e formazione di colonna in via Maraini. Infatti la prevista preselezione per svoltare in via Tassino avrebbe potuto causare ancora colonna, vista la sua lunghezza e capacità (4-5 vetture in attesa). I flussi di traffico non sarebbero variati di molto, mentre sarebbero aumentati i km di percorrenza giornalieri nel perimetro di studio in esame. La situazione pedonale sarebbe peggiorata nella zona della stazione con l'eliminazione di un punto di attraversamento delle linea ferroviaria. **Per questi motivi l'esame concludeva che la realizzazione del lotto 4 del PPI doveva venire soppesata con varianti d'intervento che raggiungevano il medesimo risultato, garantendo nel contempo un minore impatto ambientale.** Concretamente lo studio valutava 5 varianti, scartandone 3 perché inattuabili e suggerendone due perché realizzabili, perché avrebbero raggiunto lo scopo (eliminazione del passaggio FFS) e avrebbero migliorato nel contempo la gestione dei flussi di traffico nella zona della

stazione. La variante di intervento più favorevole risultava essere la costruzione di un sottopassaggio alla linea ferroviaria nel punto in cui si trova attualmente il passaggio a livello, con l'inserimento di una rotonda in via Maraini all'altezza del posteggio FFS.

Chi vi sottopone questa interrogazione è sempre stato convinto che la direzione nella quale si stava procedendo fosse esattamente quella suggerita nel citato esame di impatto ambientale e che il nostro Municipio la stesse sostenendo. Il Messaggio del DT al Gran Consiglio del dicembre 1994 richiedente ca. 95'000'000 fr. per opere inerenti il PP1 chiedeva fra l'altro 2'000'000 fr per lo studio più approfondito di questa problematica, così come richiesto dall'esame di impatto ambientale citato. La Commissione della Gestione del GC (e con lei l'allora Direttore del DT on. Respini) cambiava, durante il mese di febbraio 1995, improvvisamente idea ed includeva, aumentando il credito richiesto a 108'000'000 fr. la variante "strada di cabotaggio attraverso il Parco del Tassino". Questi recenti avvenimenti, molto repentini ed inattesi, fanno calare il sospetto che la soluzione più costosa e meno rispettosa dell'ambiente, che non persegue lo scopo finale né del PTL né del PRA, sia quella che più si presta a quegli squallidi giochi partitici di spartizione della torta dai più denunciati in campagna elettorale ma dagli stessi sistematicamente attuati. Non possiamo per nulla condividere questo modo di agire, così come non lo condividono - a quanto ci è dato modo di sapere - i tecnici del DT.

Nel mare di queste certezze e di dati di fatto, sguazza la posizione ibrida e torbida della Città di Lugano; conformemente agli articoli di legge che lo consentono, ci permettiamo pertanto di chiedere al lodevole Municipio:

1a) "Qual è stato il ruolo del Municipio di Lugano in occasione del dibattito in Commissione della Gestione del GC e nel Gran Consiglio stesso?"

1b) "E' stato coinvolto o è intervenuto in qualche modo il Municipio di Lugano per far conoscere o ribadire la propria posizione sui lavori previsti al lotto 4 del PP1 in via Basilea/passaggio FFS?"

2) "Ha cercato il Municipio di Lugano di informare i rappresentanti luganesi in Gran Consiglio sulle conseguenze della variante "strada di cabotaggio" sulla salute dei propri cittadini?"

3) "E' cosciente il lodevole Municipio di Lugano che la variante votata dal GC (e apparentemente non contestata) causerà, visti i dati autorevoli dell'esame di impatto ambientale citato, un incremento delle malattie alle vie respiratorie fra i nostri bambini?"

Vi ringraziamo in anticipo per l'attenzione che vorrete prestare a questa nostra interrogazione e cogliamo l'occasione per porgere a tutti i nostri migliori saluti.

Marco Jermini

