

# Mobilità



## PAL2 Il Luganese ha un suo piano per muovere il futuro

Il Programma di agglomerato chiederà a Berna sussidi su 1,5 miliardi da investire entro il 2030

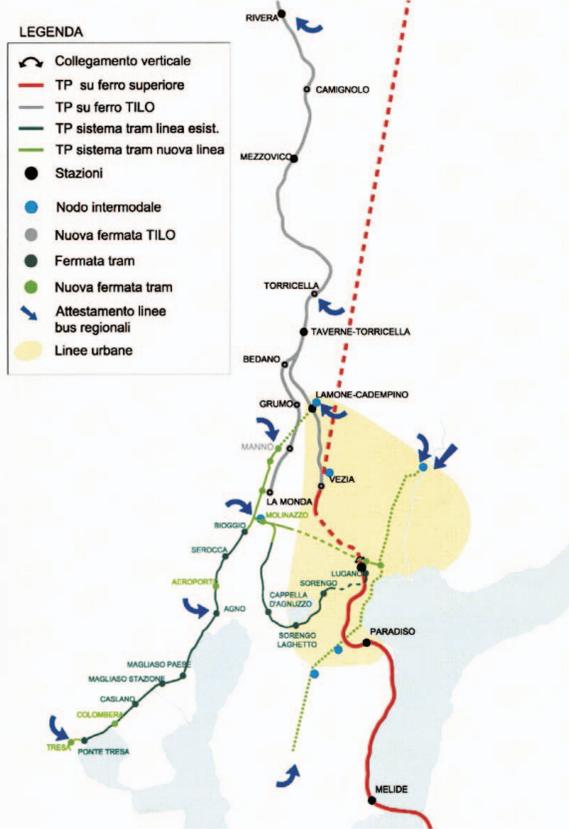
A CURA DI  
**CLAUDIO MEIER  
E GIULIANO GASPERI**

Il Programma di agglomerato del Luganese di seconda generazione (PAL2), presentato ieri e che ora andrà in consultazione, apre alle visioni future di tutta la regione. Visioni a 360 gradi, che non si fermano alla lista della spesa delle Infrastrutture (strade, tram, park+ride eccetera) da mandare a Berna per chiedere un sussidio. È questo il messaggio nuovo del PAL2, ed è anche un progetto molto ambizioso di riordino territoriale. L'obiettivo temporale suggerito è il 2030, che programmaticamente parlando è già domani. In realtà la trama proposta dovrebbe reggere anche più in là. Lo dice il disegno e le logiche che ne conseguono. Lo dice il fatto che tutti i 55 Comuni dell'area hanno già accettato di unirsi nell'Ente di sviluppo regionale. Lo dice la pressione, esterna ed interna, che spinge a considerare con occhio molto più benevolo i progetti aggregativi. Lo dice l'accelerazione improvvisa di alcuni tavoli di lavoro intercomunali, come ad esempio quello per la viabilità del Basso Malcantone.

Lo scopo primo è mettere ordine in una regione che per cinquant'anni si è «guardata» crescere, con l'orizzonte ombelicale dei singoli Comuni e una disorganizzazione e spreco territoriale che sono sotto gli occhi di tutti. Responsabilità politiche ce ne sono, a discolpa della miopia si può citare da una parte la voglia di crescere (e di essere tutti materialmente più ricchi, perché no?), dall'altra la sensazione di avere a disposizione risorse inesauribili, di persone, beni e territorio. Ora, come spesso accade, ci accorgiamo che queste risorse scarseggiano: troppe macchine e poco spazio per infilarcele, pochi trasporti pubblici e troppi pochi utenti, troppa richiesta di insediamenti abitativi e spazi sempre minori. Ne risulta un senso di soffocamento che molti di noi provano tangibilmente quando, al mattino o alla sera, in colonna entriamo o usciamo dalla Città. Sui vari progetti del PAL2, su priorità, costi e tempi di realizzazione leggete dettagliatamente nelle schede.

Quello che non c'è nelle relazioni tecniche è il disegno complessivo. Politicamente, alla fine si pensa di arrivare ad avere nel Luganese so-

lo 5-6 Comuni, che potrebbero essere quelli ora rappresentati come «aree funzionali». Legati strettamente ma in modo organizzato. Tu hai zone più adatte alla produzione, io zone più adatte agli insediamenti abitativi: coordiniamoci per evitare doppij e rendere il «passaggio» delle persone da una zona all'altra il più efficiente possibile. Non spaventa apparentemente il desiderio del Cantone di aumentare la chiave di riparto delle spese a carico dei Comuni (ora del 15%): è pronto infatti il progetto di costituire tramite l'Ente di Sviluppo un Fondo proprio - finanziato dai Comuni - con cui contribuire alle spese e accelerare o sbloccare i progetti. È un modo per marcare la responsabile indipendenza di tutta la regione. Per ora, via alla consultazione pubblica fino a fine marzo, con tutti i documenti visibili fra poco sul sito «www.pal2.ch» e una serata pubblica, giovedì 16 febbraio alle 17.30 a Villa Negroni. Poi, tutti a Berna. Possibilmente uniti, possibilmente determinati a far passare visioni serie. Lo chiede soprattutto la logica. Bisognava applicarla, e per questo con il PAL2 inizierà ufficialmente il futuro.



**PRIORITÀ 1**

**VIABILITÀ E NODO INTERMODALE A CORNAREDO\***

Con l'entrata in funzione della Veduggio-Cassarate, vanno ridisegnate le geometrie viarie del quartiere. Previste fra le varie cose una nuova rotonda sul fiume Cassarate in un park and ride da 400 posti più 250 privati con collegamenti autobus verso Lugano e la periferia. Il progetto prevede anche una riqualifica urbana della zona con l'obiettivo di armonizzare gli elementi artificiali (strade) con quelli naturali (zone verdi) a vantaggio dei cittadini. L'intervento ha comunque sollevato opposizioni legate soprattutto alla grandezza del park and ride.

**COSTO** 90,3 milioni (riassetto viario 52,3; nodo intermodale 38;\* nel PAL 2 le schede sono distinte)

**ATTIVAZIONE** 2018/2016

**PRIORITÀ 1**

**NODO INTERMODALE DI VEZIA**

L'opera è necessaria per ridurre il numero di auto dirette verso il centro «filtrando» il traffico proveniente dal Veduggio e dalla Capriasca. Il nodo intermodale consiste in un park and ride da 400 posti più 250 privati con collegamenti autobus verso Lugano e la periferia. Il progetto prevede anche una riqualifica urbana della zona con l'obiettivo di armonizzare gli elementi artificiali (strade) con quelli naturali (zone verdi) a vantaggio dei cittadini. L'intervento ha comunque sollevato opposizioni legate soprattutto alla grandezza del park and ride.

**COSTO** 17 milioni

**ATTIVAZIONE** tempi incerti

**PRIORITÀ 1-2**

**RETE TRAM LUGANO-BIOGGIO-MANNO**

Il progetto è ritenuto importante per collegare la valle del Veduggio al polo urbano con un mezzo sostenibile e rafforzare il ruolo della città. Il tratto da Bioggio a Lugano sarà quello principale nella famosa «+»: partirà a Nord della stazione FLP e sbucherà in centro città (piazze ex Scuole). Verso Mannio sono previste tre fermate in zona industriale e il capolinea a Suglio. Da Bioggio a Ponte Tresa si vuole potenziare con nuovi binari l'attuale linea FLP.

**COSTO** 250,2 milioni (Lugano-Bioggio 183,3; Bioggio-Manno 55,5; adattamento FLP Ponte Tresa-Bioggio 11,4)

**ATTIVAZIONE** 2023/2024

**PRIORITÀ 1-2**

**PIANO DI SICUREZZA**

Si punta a eliminare i punti pericolosi o poco funzionali sulle strade principali. Il progetto tocca Basso Veduggio/Malcantone (moderazioni traffico, riqualifica piazza Vicari Agno, rotonde Caslano e Magliaso potenziate, sistemazione incrocio via Cantonale-via Stazione a Caslano, Medio Veduggio (incroci via Grumo-via Danas e via Cantonale fluidi e sicuri, miglioramento incroci via San Gottardo-via Industria e via Purèca a Taverner) e collina Nord-Ovest (miglioramento incrocio via San Gottardo-via Stazione a Cadempino, migliore viabilità nel nucleo di Vezia, sicurezza in via Cureglia a Comano).

**COSTO** 18,5 milioni

**ATTIVAZIONE** breve termine

**PRIORITÀ 1-2**

**CIRCONVALLAZIONE NEL BASSO VEDEGGIO**

La sua realizzazione è attesa per sgravare dal traffico gli abitati di Agno e Bioggio. Il tracciato si estende per 4,1 km e nel progetto è diviso in tre sezioni: vallone di Agno-Piodella, Mulini di Bioggio, ponte su Veduggio-Bioggio. Sono previsti un tratto sotterraneo ad Agno e una galleria artificiale ai Mulini. In programma c'è anche una serie di misure accompagnatorie: mitigazione del rumore lungo tutto il tracciato, recupero della Strada Regina fra Agno e Bioggio con moderazioni del traffico e pista ciclabile e riqualifica del golfo di Agno con la creazione di nuovi ecosistemi.

**COSTO** 124,9 milioni

**ATTIVAZIONE** 2020

**PRIORITÀ 1-2**

**VIABILITÀ SUL PIAN SCAIROLO**

Con la ridefinizione degli accessi alla zona si punta ad evitare il sovraccarico della rotonda di Pambio e a sgravare una parte dello svincolo autostradale di Lugano Sud. Sono in programma, in particolare, una rotonda all'uscita dell'A2 verso Pazzallo, un nuovo accesso all'autostrada in direzione Sud (parallelo alla rampa proveniente da Lugano) e una nuova strada a Est dell'A2 che arrivi fino all'abitato di Grancia (il cui costo, non ancora definito, non rientra nel totale citato sotto). Su via Senago sono previsti anche due incroci con semafori.

**COSTO** 26,5 milioni

**ATTIVAZIONE** 2015