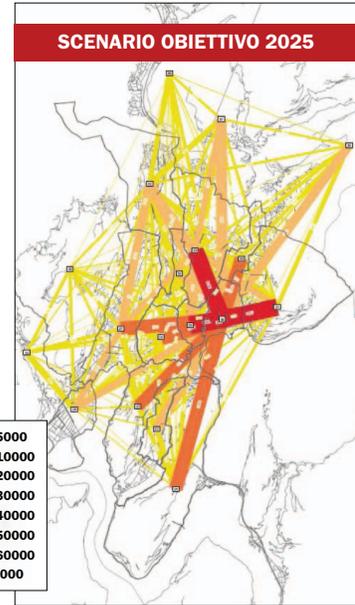
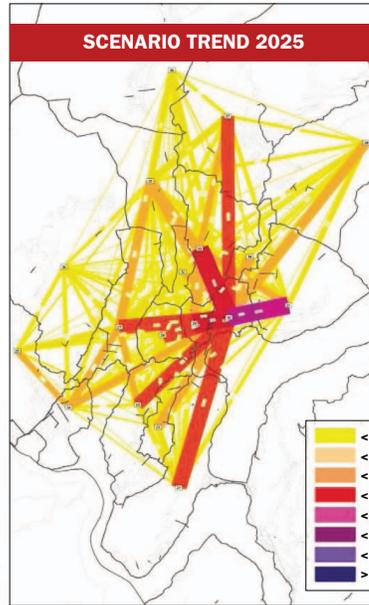
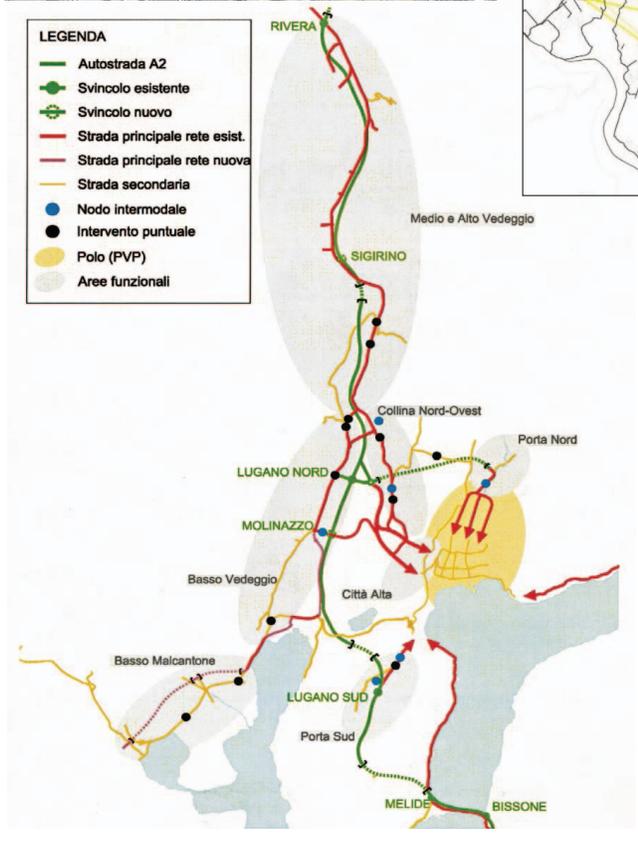




- LEGENDA**
- Autostrada A2
 - Svincolo esistente
 - Svincolo nuovo
 - Strada principale rete esist.
 - Strada principale rete nuova
 - Strada secondaria
 - Nodo intermodale
 - Intervento puntuale
 - Polo (PVP)
 - Aree funzionali



SORRISI E GRAFICI Volti distesi per Giovanni Bruschetti, Marco Borradori e Stefano Wagner alla presentazione del PAL2. Nei grafici, a sinistra i risultati auspicati dagli interventi, qui sopra lo sviluppo del traffico con le «linee di crisi» se tutto continuerà come ora e come lo si vorrebbe. (fotogonnella)

I promotori All'orizzonte c'è già la Città Ticino

Giovanni Bruschetti: «Un approccio innovativo»

«È un momento importante per un progetto importante e innovativo». Così esordisce **Giovanni Bruschetti**, presidente della Commissione Regionale dei Trasporti del Luganese (CRTL), ricordando che «la Commissione ha assunto il coordinamento del programma su delega del Cantone, il che attesta la maturità politica raggiunta nella nostra regione rispetto ad altre realtà». Questo PAL2 è diverso «perché ha un approccio diverso. Non è partito dalle infrastrutture ma, al contrario, da un modello territoriale su cui inserire le misure per la mobilità. Abbiamo obiettivi ambiziosi, considerato che stiamo parlando di investire 1,5 miliardi di franchi nei prossimi 20-30 anni. La maggior parte degli investimenti saranno per opere fuori dal perimetro della Città. D'altra parte il concetto della complementarietà di tutto il territorio del Luganese da noi è già associato ai vari tavoli in cui si discutono i progetti». «La delega alla CRTL viene da una lunga collaborazione - riconosce il consigliere di Stato **Marco Borradori** - e la fiducia è ben riposta. L'obiettivo è migliorare non solo la mobilità ma anche il quadro territoriale-urbanistico e ambientale, in armonia con lo sviluppo previsto dal Piano Direttore». Sullo sfondo, ricorda il ministro, «c'è la Città Ticino. Un concetto forse ancora lontano: se pensiamo però a quando, fra pochi anni, ci sarà AlpTransit e le distanze tra i vari Poli si ridurranno a pochi minuti, capiamo come ciò potrebbe anche far cadere gli squilibri tra le varie regioni».

Come filosofia di base, prosegue Borradori, «il PAL2 cerca di sottolineare ciò che unisce in questa regione, mettendo al centro il motore economico costituito logicamente dalla Città e guardando alle sue necessità sul piano della mobilità, in cui il tram è la spina dorsale. In futuro si prevede un aumento del 20% degli spostamenti: la maggior parte di questo aumento dovrà essere assorbito

dal trasporto pubblico, ma il 30% andrà comunque a gravare quello privato, su strade già intasate». L'ingegner **Stefano Wagner**, che con lo studio SAsa ha elaborato il PAL2, spiega che «la Confederazione non giudica se un progetto è bello, ma vuole sapere a cosa serve e quale utilità avrà nello sviluppo di una regione. Poi, dà soldi solo per programmi che hanno raggiunto il consenso. E deve essere chiara una cosa: o li otteniamo adesso tutti insieme col PAL, o nessuno potrà poi andare a Berna a bussare cassa per questo o quel progetto singolo. La scadenza è il 30 giugno, il nostro obiettivo è arrivare a un finanziamento federale del 35%. Attenzione: i Programmi di agglomerato presentati a Berna, che quattro anni fa erano una ventina, potenzialmente potrebbero raddoppiare». In tempi globalmente incerti come questi, per le ipotesi sul futuro, come il numero di abitanti o di posti di lavoro, «non ci sono al momento cattivi segnali, né per la Svizzera né per il Ticino. Quindi - conclude Wagner - le ipotesi formulate a suo tempo dal professor Angelo Rossi, con 154 mila abitanti e 86 mila posti di lavoro nel 2025, restano valide. E non volevamo fare l'errore di sottovalutarle nell'ambito della programmazione». Il sindaco di Lugano - e vicepresidente della CRTL - **Giorgio Giudici** osserva dal canto suo che «siamo confrontati con due fattori. Internamente non possiamo ancora quantificare l'incremento di traffico futuro dovuto allo sviluppo urbano del nostro territorio. Esternamente siamo cercando di sapere con più esattezza da dove vengono e dove vanno i frontalieri, per poter immaginare le loro esigenze di mobilità. Quanto alla mentalità, è chiaro che finché saremo - e io per primo - autodependenti, sarà difficile cambiare. Ad aiutare può essere un'offerta di trasporto pubblico talmente interessante, anche dal punto di vista economico, da spostare questi equilibri».

CIFRE & CURIOSITÀ

- 1.400.000.000** è all'incirca il costo totale delle opere inserite nel PAL 2. Quelle con priorità 1 e 1/2 costano circa 600 milioni.
- 115.000** sono i veicoli privati che ogni giorno entrano a Lugano; 15.500 le persone che lo fanno con i mezzi pubblici; 5.000 coi trasporti su gomma, 10.500 con il treno.
- 15/20%** è l'incremento del carico di veicoli sulle strade stimato per il 2025 se non ci saranno nuovi interventi infrastrutturali.
- 147.000** è la popolazione del distretto prevista per il 2025 (nel 2007 era 133.500); il PAL 2 è basato cautelativamente su quota 160.000; gli attuali Piani Regolatori permettono di arrivare a 250.000.
- 85.500** il numero di addetti (lavoratori) previsto per il 2025 (78.500 nel 2007); il PAL 2 si basa su quota 90.000.
- 39.500** i posteggi privati presenti in centro città (compresi Paradiso e Massagno); 7.200 quelli pubblici di cui il 62% è pagamento, il 30% regolamentato e l'8% gratuito di lunga durata.
- 1.200** i posteggi offerti nei park and ride di periferia: 800 a Cornaredo e 400 a Lugano Sud.

PRIORITÀ 1-2

NODO INTERMODALE BIOGGIO-MOLINAZZO

Si tratta del principale punto d'interscambio della tappa prioritaria della rete tram e permette di «filtrare» il traffico automobilistico fra il Basso Veduggio e il centro di Lugano. Il nodo intermodale prevede la costruzione di un park and ride con 800 posti, la fermata del tram Bioggio-Molinazzo, fermate dei bus diretti nel resto della regione e verso l'aeroporto, posteggi di corta durata, posteggi per biciclette e moto, strutture di servizio per gli utenti.

COSTO ATTIVAZIONE 32 milioni 2023/2024

PRIORITÀ 1-2

RETE CICLABILE REGIONALE (FASE 2)

Il progetto contempla interventi per completare, valorizzare e rendere fruibile una serie di percorsi ciclabili di vario genere: quello nazionale Monte Ceneri-Agno-Morcote-Melide, quello cantonale Tesserete-Canobbio-Lugano-Agno-Ponte Tresa-Cassinone e quelli regionali Tesserete-Ponte Capriasca-Lamone-Mulini di Bioggio-Agno, Tesserete/Sonvico-Dino-Lugano-Noranco-Figino, Lamone-Veza-Massagno-Lugano, Tavernerio-Ponte Capriasca-Cornano-Massagno-Lugano, Canobbio-Cornaredo-Lugano e Tavernerio-Bedano-Manno-Bioggio-Agno.

COSTO ATTIVAZIONE 32 milioni 2013-2018

PRIORITÀ 1-2

NODO INTERMODALE LAMONE-CADEMPINO

Anche in questo caso l'obiettivo è filtrare il traffico automobilistico diretto nel polo urbano. Il progetto prevede la realizzazione di un park and ride da 100 posti vicino alla stazione FFS, il miglioramento dell'accesso al terminale del trasporto pubblico e l'arredo degli spazi adiacenti.

COSTO ATTIVAZIONE 10 milioni 2015/2018

NOTA
Fra i progetti inseriti nel PAL 2 abbiamo citato i dieci che in quanto a necessità di sussidi hanno priorità -1- o -1.2-. Il documento ne contiene altri quattordici con priorità che vanno da -2- a -3.4-.