

# Mobilità

## La rivoluzione corre sul tram-treno

Plebiscito dal Parlamento al credito di 81 milioni di franchi per la realizzazione della prima tappa del tracciato. L'opera sarà inaugurata nel 2027 e cambierà il volto del Luganese - Da Bioggio si arriverà in centro in 5 minuti

VIOLA MARTINELLI, JOHN ROBBIANI  
e FEDERICA GALFETTI

■ Avveniristico, lungimirante e rivoluzionario. Sono questi gli aggettivi che - da destra a sinistra - si sono sentiti ripetere più spesso nel corso del dibattito in Gran Consiglio sul progetto del tram-treno del Luganese. E al momento del voto, alle parole di lode sono seguiti i fatti: con 79 voti favorevoli, nessun contrario e due astenuti, il Legislativo ha plebiscitato il credito di 81 milioni di franchi per la realizzazione della prima tappa della rete tram-treno (per la quale serviranno 63,24 milioni) e per la realizzazione del nuovo sottopasso pedonale di Besso (17,7 milioni). Ottenuto il via libera, i lavori inizieranno nel 2020 e salvo imprevisti l'opera sarà pronta nel 2027. Costo complessivo dell'operazione: 400 milioni di franchi di cui 263,4 a carico della Confederazione e 63,24 del Cantone mentre i Comuni del Luganese investiranno 45,79 milioni. La rivoluzione della mobilità in Ticino ha quindi ricevuto un decisivo colpo di gas, come evidenziato dal corelatore **Nicola Pini** (PLR), occorrerà lavorare per evitare deragliamenti. «Il progetto non solo è ambizioso ma rivoluzionerà la mobilità di tutto il cantone - ha precisato - allo stesso tempo però, la Gestione ha formulato una serie di raccomandazioni all'attenzione del Dipartimento del territorio. Una sorta di segnali di pericolo che, speriamo, possano essere accolti dal Dipartimento e dal Consiglio di Stato». Dalla necessità di una comunicazione più trasparente alla richiesta di maggiori dettagli sui costi per l'esproprio dei terreni, sono 17 i punti critici sollevati nel rapporto. Aspetti questi che (vedi articolo a lato) sono stati passati alla lente in aula dal direttore del Dipartimento del territorio **Claudio Zali**. «Abbiamo espresso una serie di raccomandazioni - ha aggiunto il deputato leghista e corelatore **Daniele Caverzasio** - perché se è vero che il progetto permetterà un decisivo miglioramento della viabilità è altresì vero che il tema delle espropriazioni ci preoccupa». Già perché se stando alle valutazioni del Governo il costo complessivo per gli indennizzi ammonterebbe a circa 20,5 milioni, secondo una stima dell'associazione ASTRAS il conto lieviterebbe invece a 100 milioni. Ma non solo. Proprio per quel che concerne l'esproprio e la scelta del tracciato, sul tavolo dell'Ufficio federale dei trasporti sono tutto-

### IL PROGETTO

#### RAPIDITÀ

Per arrivare in centro da Bioggio occorreranno 7 minuti (oggi il viaggio dura 22 minuti). Da Manno occorreranno invece 13 minuti per arrivare in città (oggi 34). La tratta Ponte Tresa-Lugano si percorrerà in 24 minuti (oggi in 35)

#### IL TUNNEL E IL VIADOTTO

Per collegare il Vedeggio a Lugano è previsto lo scavo di una galleria di 2,2 chilometri sotto la collina di Breganzona. Tra Bioggio e l'imbocco del tunnel è invece previsto un viadotto

#### LA STAZIONE SOTTERRANEA

All'interno del tunnel ci sarà una fermata sotterranea (l'ultima prima di sbucare alla Pensilina Botta e arrivare in città). Sarà collegata alla stazione FFS di Lugano con una gigantesca scala mobile

#### L'INVESTIMENTO

La tappa prioritaria costerà circa 387 milioni di franchi. Il finanziamento è assicurato da Confederazione, Cantoni, Comuni del Luganese e FLP

#### LE TEMPISTICHE

L'avvio della realizzazione è previsto nel 2020, mentre la messa in esercizio - se non ci saranno intoppi - nel 2027

#### PASSEGGERI IN AUMENTO

Oggi le FLP trasportano 7.500 passeggeri al giorno. Con il tram-treno saranno 20.000 (+170%)



ra pendenti 127 opposizioni. Ma torniamo a Palazzo delle Orsoline. Detto delle preoccupazioni legate agli espropri, il deputato PLR **Nicola Brivio** ha posto l'attenzione sulla necessità di accompagnare la creazione del tram-treno alla «costruzione di un Park&Rail a Ponte Tresa. Sappiamo bene che avere a che fare con i nostri vicini non è sempre facile - ha affermato - ma per la buona riuscita del progetto bisognerà iniziare ad entrare nell'ottica di finanziare la creazione di posteggi sul suolo italiano». Più sentimentale è stato **Giancarlo Seitz** (Lega) che ha ripercorso la storia del tram a Lugano, con qualche aneddoto. «Quella di oggi non sarà una decisione importante solo dal profilo finanziario, ma anche per il volto della regione, se mai riuscirà a vedere transitare

nuovamente i tram per Lugano per me sarà una vittoria». «Quello che vent'anni fa era un'utopia diventerà realtà - gli ha fatto eco **Luigi Canepa** (PPD) - da Bioggio si arriverà in centro in 5 minuti e dagli attuali 7.500 passeggeri al giorno si passerà a una media di 20.000 utenti. Pensate ai benefici anche in termini ambientali». Dello stesso avviso **Carlo Lepori** (PS) per il quale «il tram-treno è vero cambiamento di paradigma: avremo una struttura di trasporto pubblico che permetterà di vivere, lavorare e godere delle attività culturali senza dover ricorrere all'auto. È un passo avanti ma non siamo alla meta. Anzi metaforicamente parlando si potrebbe dire che siamo arrivati a Galileo, ma siamo ancora lontani da Newton. Il sostegno del PS non è una cambiale in bianco

ma è vincolato all'approfondimento dei punti critici». Tra questi, come rilevato dal capogruppo dei Verdi **Francesco Maggi**, «la questione della futura fermata aeroporto che, dove prevista ora, non è molto efficace. Allo stesso tempo bisognerà valutare la situazione della tratta di collina (ndr. le aree di Sorengo, Muzzano e Collina d'Oro oggi servite dalle FLP verranno allacciate tramite una linea di bus Lugano-Muzzano-Agno)». Infine, auspicando che in futuro «simili progetti conoscano un iter più celere», il deputato de La Destra **Paolo Pamini** ha annunciato il lancio da parte del collega **Sergio Morisoli** di una mozione nella quale si chiede «di investire 1 miliardo di franchi nella mobilità privata» in modo da migliorare le strade e permettere «una viabilità più fluida».

CLAUDIO ZALI

### «Ci chiederemo come abbiamo fatto a vivere senza»

■ Con il tram-treno «introdurremo il teletrasporto e quando l'opera sarà pronta ci chiederemo come abbiamo fatto a vivere finora». È con queste parole che il direttore del Dipartimento del territorio **Claudio Zali** ha concluso il suo intervento in aula. Un intervento nel quale il consigliere di Stato ha analizzato punto per punto le criticità e le raccomandazioni espresse dalla Gestione. A partire dal «difetto di coinvolgimento e di informazione sul progetto lamentato da più parti», si legge nel rapporto. Malumori che hanno portato all'inoltro di 127 opposizioni. «Ci può stare - ha detto Zali - in fondo andiamo a toccare degli interessi privati e la possibilità di ricorrere fa parte della nostra democrazia». Per poi precisare: «Il dipartimento è aperto al dialogo e dirò di più: per questo progetto era stato chiesto un credito di 400mila franchi per la comunicazione ma questo è stato bocciato dal Governo nell'ambito delle misure di risparmio». Allo stesso tempo, «nel corso dell'estate il Territorio incontrerà i proprietari dei fondi che hanno presentato opposizione, sperando che le istanze vengano ritirate». Per poi lanciare una frecciata: «Per quanto concerne le espropriazioni monitoreremo la spesa. Ma vorrei rendere attento chi oggi si lamenta del valore che acquireranno i terreni per effetto del tram-treno». Passando invece al tracciato, Zali ha annunciato che sull'ubicazione della stazione aeroporto «stiamo discutendo con dei privati in modo da posizionare la fermata più vicino allo scalo». E se il prolungamento della rete verso Cornaredo, rispettivamente verso Tavernerio e il Pian Sciarolo «sarà oggetto del lavoro futuro poiché prima si doveva attendere un passo decisivo sulla tappa prioritaria del progetto», in merito alla creazione di un Park&Rail a Manno Zali ha confermato che «stiamo valutando quest'ipotesi, anche per evitare che il P&R di Molinazzo diventi un collettore di traffico». Da Molinazzo a Sorengo, per quel che concerne poi la linea di collina Zali ha garantito che «valuteremo il suo mantenimento e prima di smantellare i binari torneremo sul tema». Infine, sulla possibilità espressa dalla Gestione di «acquistare lo stabile ex-BSI per ubicarvi l'uscita della galleria a Lugano, poi caduta su Sant'Anna» Zali ha precisato che la proposta «è in fase di valutazione, non da ultimo per un suo possibile uso nell'interesse pubblico».

## Le reazioni Domina la soddisfazione per un sì tanto atteso

Bruschetti: «Basta inutili polemiche» - Borradori: «Ritorno al passato in una visione futuristica» - Quadroni: «Alternative da valutare»



VERSO IL FUTURO Una visione del tram che verrà. (Foto Stadler)

■ «Non posso che essere soddisfatto dalla decisione del Gran Consiglio: il Ticino e il Luganese hanno bisogno di questi progetti. È tempo di smetterla di annacquare o insabbiare con inutili polemiche». Non usa mezzi termini **Giovanni Bruschetti**, sindaco di Massagno e presidente della Commissione regionale dei trasporti del Luganese, nel commentare il plebiscito del Parlamento. «Dopo aver incassato il sostegno da Berna la decisione del Gran Consiglio era attesa e il sì espresso in una simile ampiezza ci spinge a continuare nel solco del consenso fin qui ricevuto». Consenso che però, nel lungo iter che ha conosciuto il progetto non è sempre stato granitico. «Ora attendiamo l'esito dei reclami - replica il nostro interlocutore - quel che è certo è che il progetto è solido e permetterà di rivoluzionare la mobilità della regione». E grande soddisfazione è stata espressa anche dal sindaco di Lugano **Marco Borradori** per il quale il sì del Legislativo «è un segnale concreto nei confronti di una regione che vive una situazione molto difficile in termini di mobilità. Questo progetto importante

e gigantesco rappresenterà un cambio di paradigma». In primis nella città sul Ceresio dove, dopo sessant'anni, torneranno a circolare i tram. «È un ritorno al passato ma con parametri futuristici», continua Borradori che sollecitato sulle polemiche emerse non ha dubbi: «Credere che tutto filasse liscio sarebbe stato ingenuo. D'altra parte pensare in grande non è mai un errore. Anzi: sbagliato sarebbe stato voler fare tutto assieme, un progetto unico che comprendesse anche i prolungamenti oggi alla lente». Ad esprimere qualche riserva è invece **Riccardo Quadroni**, che a nome dell'Associazione tram sostenibile ASTRAS ha affermato: «Va bene l'approvazione del progetto, a condizione che vengano seguite le raccomandazioni fatte dalla Gestione che invita il Governo a esaminare tutte le possibili soluzioni alternative al tracciato presentato, che peraltro è stato oggetto di numerose opposizioni». L'auspicio è quello di non lasciare nulla al caso, considerando che «mancano ancora sei anni al primo colpo di piccone, per cui non si può dire sia troppo tardi», ha proseguito Quadroni. Piace-

volmente sorpreso dal voto «per nulla scontato» del Parlamento è invece il sindaco di Bioggio **Eolo Alberti** che ha definito il risultato «un punto di partenza e non una sconfitta per le aziende presenti nel comparto. L'intenzione è di mettere a disposizione un servizio pubblico performante che non può che essere utile per la mobilità dei dipendenti che potranno recarsi sul posto di lavoro in tempi più brevi». «Con questo sì il Gran Consiglio si è dimostrato maturo e lungimirante - ha commentato il direttore delle FLP **Roberto Ferroni** - ha dimostrato di conoscere le difficoltà viarie che attanagliano il Luganese». Infine, di tutt'altro avviso è l'associazione RailValley che propone di aggiornare lo studio del 2014, non da ultimo considerando che «l'apertura della galleria di base del Monte Ceneri è imminente. Lo studio del 2014 aveva considerato un perimetro limitato alle zone limitrofe del Vedeggio, sarebbe quindi opportuno - conclude l'associazione - aggiornare i calcoli prendendo come zona di riferimento il reale e ben più ampio bacino di utenza».