

L'OPINIONE ■ SIMONE BORASCHI\*

## TRAM-TRENO, IL FUTURO È UN PO' PIÙ VICINO



■ Il Gran Consiglio ha recentemente approvato un credito di vitale importanza per la mobilità del Luganese. La nuova linea tram-treno Ponte Tresa - Bioggio - Lugano - Manno sarà realtà. Gli ultimi 65 milioni per il completamento dell'opera hanno ricevuto luce verde e permetteranno di realizzare un'opera necessaria in particolare per il Malcantone e la valle del Vedeggio, confrontati oramai

da troppi anni con un serio problema di traffico. La nuova linea garantirà, con tempi di percorrenza ridotti e con un aumento delle corse, di offrire un collegamento alternativo alla strada per frontralieri e residenti che per lavoro o altre necessità si spostano da e verso Manno. Non bisogna poi dimenticarsi che a contorno dell'opera verranno realizzate delle infrastrutture secondarie di eguale importanza, come il nuovo sottopasso pedonale di Besso e la nuova fermata di Caslano Colombara tra Ponte Tresa e Caslano. Quest'ultima permetterà ai ragazzi del Basso Malcantone di avere un collegamento ferroviario nelle immediate vicinanze della nuova scuola media che verrà inaugurata nel mese di settembre a Ca-

slano. Non bisogna dimenticarsi neanche degli sforzi fatti dai Comuni per promuovere altre forme di mobilità, come il nuovo bike sharing introdotto di recente a Caslano e nei comuni limitrofi. Sommate assieme, tutte queste piccole e grandi opere rappresentano una risposta, seppur limitata nella forma e nel contenuto, all'annoso problema del traffico che è diventato ormai il tratto indelebile di questa regione, senza che da Bellinzona arrivassero mai delle risposte degne di tale nome. Ma finalmente qualcosa si è mosso e ci permette di guardare, con un'ottica meno catastrofista, a un futuro in arrivo (si spera il prima possibile) su una nuova linea del tram.

\* consigliere comunale PLR Caslano

L'OPINIONE ■ GIANNI CATTANEO\*

## AEROPORTO, RIPARTIAMO DALLE INFRASTRUTTURE



■ Dobbiamo decidere: preferiamo disporre di un aerodromo aperto esclusivamente all'aviazione generale - come è stato fino alla fine degli anni '70 - o crediamo che il Luganese e il

Ticino, in quanto regioni periferiche, abbiano bisogno di un aeroporto moderno, con collegamenti regolari di linea, simile a molte altre realtà regionali in Europa?

Se la volontà è quella di mantenere i voli di linea anche in futuro, allora è indispensabile ingranare la marcia giusta e muoversi in un'ottica di innovazione e cambiamento. Oggi più di ieri urgono interventi all'infrastruttura dell'aeroporto di Lugano-Agno, che ne possano garantire l'esistenza e la competitività nel panorama aereo europeo.

Le compagnie aeree con velivoli adatti ad operare su Lugano sono pochissime: in Europa, parliamo al massimo di qualche decina; in Svizzera ve ne è una sola. Perché? Semplice: gli spazi attuali della pista di Lugano per una compagnia regionale non low-cost sono troppo ridotti. Per operare su determinate rotte in modo economicamente vantaggioso impiegando gli attuali e futuri velivoli di corto raggio (più capienti, più economici, più ecologici), in dotazione alle maggiori compagnie aeree, è essenziale disporre di qualche metro in più di pista. Questa è senza dubbio la chiave per aumentare il numero di voli e di operatori. Aeroporti come quelli di Ber-

na-Belp o London City si sono già mossi in un'ottica di ampliamento delle infrastrutture. I risultati stanno dando loro ragione: la dimensione della pista è infatti il primo elemento che stabilisce quanto uno scalo sia attrattivo per le compagnie aeree. Le condizioni imposte dall'infrastruttura attuale di Lugano-Agno pongono invece gravi limiti ai tipi di aeromobile che possono atterrare a Lugano; ciò influenza naturalmente negativamente le scelte delle compagnie aeree che potrebbero operare su Lugano, e che optano così per l'esclusione del nostro scalo dalle loro rotte. Eppure, l'offerta di Lugano-Agno sarebbe facilmente in grado di fare concorrenza agli aeroporti lombardi: la semplicità di gestione offerta e i tempi minimi per i passeggeri sono caratteristiche di rapidità e qualità del servizio che differenziano l'aeroporto di Lugano dagli scali più grandi.

Un capitolo altrettanto importante riguarda i sistemi di avvicinamento strumentale, che risolverebbero l'attuale impasse riguardante l'affidabilità dei voli. Infatti, tra i fattori che limitano gravemente l'operatività delle compagnie su Lugano - soprattutto in inverno - vi è l'attuale sistema di avvicinamento strumentale. Datato inizi anni '80, non permette agli aerei di linea di scendere al di sotto degli 800 metri di quota durante la fase di avvicinamento da Sud per poi continuare la manovra a vista atterrando da Nord. Grazie ai moderni sistemi di navigazione satellitare, gli aerei possono atterrare in sicurezza grazie al supporto del sistema GPS - questo però ovviamente solo negli aeroporti debitamente attrezzati. Le procedure di avvicinamento con supporto satellitare permetterebbero anche a Lu-

gano una maggiore flessibilità nella scelta della rotta di avvicinamento, consentendo percorsi di volo più brevi, discese ottimizzate e avvicinamenti curvi, un grande vantaggio viste le aree topograficamente difficili come la nostra. Queste tecnologie satellitari stanno rivoluzionando da parecchi anni il modo in cui la navigazione e gli avvicinamenti strumentali sono progettati e realizzati. Esempi in tutto il mondo lo dimostrano, con enormi benefici per gli operatori aerei e i gestori aeroportuali in termini di sicurezza, affidabilità e costi di manutenzione. In una realtà geografica particolarmente complessa come quella di Lugano-Agno tale tecnologia non potrà forse impedire completamente le cancellazioni dei voli, ma abbasserebbe notevolmente gli ostacoli per gli avvicinamenti e atterraggi, aumentando in modo significativo il livello di operatività e affidabilità.

Per il futuro dello scalo di Lugano Agno e la sopravvivenza stessa dei collegamenti di linea è essenziale uscire rapidamente dalla logica delle attese e delle promesse per spostarsi su quella dei fatti. Un miglioramento concreto delle infrastrutture dell'aeroporto, e in particolare della pista, è determinante. Il futuro dell'aeroporto di Lugano dipende dalla capacità di operare velocemente quegli interventi fondamentali che possano consentirgli di acquisire competitività sul mercato del trasporto aereo. Per fare questo è necessario far squadra dietro ad un'infrastruttura il cui potenziale è sottovalutato - anche nel contesto di controlli e burocrazia sempre più onerosa per i grandi scali. Se riusciremo a cogliere queste opportunità, potremo volare alto.

\* membro del Comitato ASPASI - Air traffic control officer