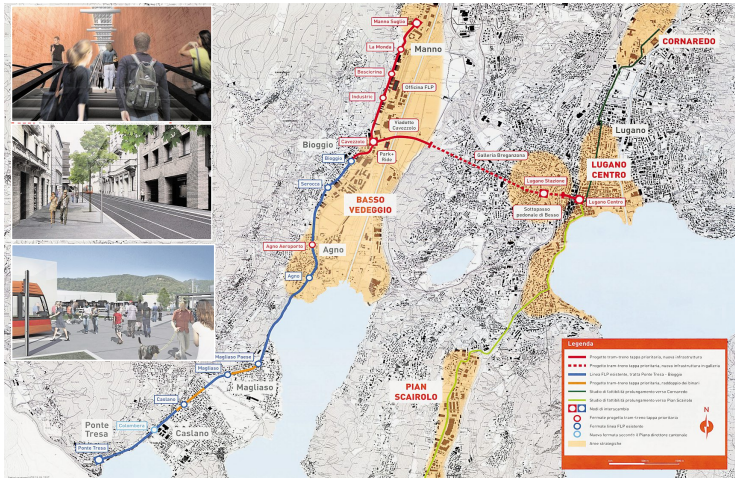


Trasporti



La rivoluzione della mobilità è iniziata

Approvata dal Consiglio di Stato la realizzazione della tappa prioritaria del sistema tram-treno del Luganese Lopera, da oltre 400 milioni di franchi, sarà pronta nel 2027 e cambierà radicalmente il volto della regione

JOHN ROBBIANI
 Una data storica. Un passo fondamentale verso la realizzazione di quello che, per il Luganese, potrebbe essere il progetto del secolo o, come ha affermato il consigliere di Stato Claudio Zali, «un'opera rivoluzionaria» e una «pietra miliare» per Lugano e la sua regione. Stiamo parlando della rete tram-treno. Il Dipartimento del territorio ha infatti presentato il messaggio, approvato dal Consiglio di Stato, per la

CLAUDIO ZALI
 È una pietra miliare per la città e tutto il suo distretto

realizzazione della tappa prioritaria (tra Manno, Bioggio e il centro di Lugano) e la realizzazione del nuovo sottopasso pedonale di Besso (che, con una gigantesca scala mobile, collegherà la stazione FFS alla fermata sotterranea dei tram).

Tra 10 anni sarà realtà
 Il messaggio verrà ora sottoposto al Gran Consiglio e se tutto andrà per il verso giusto la costruzione della maxi opera potrà iniziare nel 2020. Il sistema tram-treno potrebbe entrare in servizio nel 2027 - tra esattamente 10 anni - cambiando per sempre Lugano e l'intero distretto.

La prima tratta
 Il messaggio del Governo riguarda la prima tratta del sistema tram-treno, quella definita «prioritaria». La linea principale sarà la Bioggio-Lugano (fino alla pensilina Botta). Il tram da Bioggio attraverserà un viadotto (di 700 metri) e poi si immetterà

in galleria (di Breganzona, lunga 2.130 metri). Il tram arriverà in città e si fermerà prima in sotterranea (sotto la stazione FFS, appunto) e poi sbucherà su corso Pestalozzi. Ma la tappa prioritaria prevede anche una tratta tra Manno e Bioggio.

Il sottopassaggio della stazione
 La fermata sotterranea sarà come detto collegata alla stazione da un nuovo sottopasso (dotato di scala mobile). L'opera, da sola, costerà 43,4 milioni (il Cantone stanzerà 17,7 milioni, Lugano 4,28, gli altri comuni del Distretto 12,9 e la Confederazione 8,63).

Il supporto della Confederazione
 La realizzazione della prima tappa del tram-treno costerà invece circa 400 milioni. Oltre la metà (263,4 milioni) saranno finanziati dalla Confederazione attraverso il PROFFIS (programma di sviluppo strategico dell'industria ferroviaria). Il Cantone pagherà 63,24 milioni, mentre i Comuni del Luganese 45,79 milioni di franchi.

L'altro 9 febbraio
 Proprio l'ingente contributo da parte della Confederazione è stato descritto con grande orgoglio dal ministro Zali (ma anche dagli altri oratori presenti durante la presentazione del progetto): il direttore della Direzione delle costruzioni Giovanni Pettinari e Ivan Confalonieri, capo-progetto del Piano dei trasporti del Luganese. «Per noi 9 febbraio 2014 - ha sottolineato Zali - è una data storica. In molti lo ricordano per la votazione contro l'immigrazione di massa, ma quel giorno è anche stato votato il finanziamento e l'ampiammento dell'infrastruttura ferroviaria». Il 9 febbraio 2014 si è insomma deciso di stanziare in tutta la Svizzera (entro il 2015) tra i 7 e i 12 miliardi per potenziare la ferrovia. E il Di-

partimento del territorio ha avuto il pregio di essere riuscito a convincere Berna (in particolare la consigliera federale Doris Leuthard) che il progetto Luganese non era unicamente un tram, ma che aveva chiare caratteristiche ferroviarie (e per questo finanziabile attraverso il PROFFIS). «Sulla base di un processo di valutazione durato 2 anni - ha sottolineato Zali - la Confederazione ha riconosciuto che il rapporto costi-benefici del nostro progetto era notevole».

Bioggio più in centro di Molino Nuovo
 Per descrivere l'impatto che il sistema tram-treno avrà sul Luganese il ministro Zali si è limitato a un esempio. «Da Bioggio si arriverà in centro a Lugano in 5 minuti, con collegamenti ogni 5 minuti. Questo significa che Bioggio sarà più vicino al centro che Molino Nuovo. Un dato che, da solo, credo sia in grado di spiegare come cambieranno i rapporti tra la città, il Vevegoglio e il Malcantone. Cambiamenti di mobilità che modificheranno molto probabilmente anche gli assetti urbanistici dell'intera regione. A Manno e Bioggio inoltre saranno realizzati due grandi park&ride».

GIOVANNI BRUSCHETTI
 Si consolida un progetto su cui abbiamo lavorato moltissimo

I prossimi passi
 Nei prossimi mesi (tra ottobre e novembre) il Dipartimento provvederà alla mobilitare e al picchettamento delle zone in cui sorgerà l'opera. In dicembre avverrà il

deposito pubblico dei piani mentre si prevede di ottenere la licenza di costruzione a metà 2019. I lavori potrebbero iniziare (ma sarà necessaria l'approvazione del Gran Consiglio) nel 2020 e terminare nel 2027.

«Commissione soddisfatta»
 Molto soddisfatti si è detto anche Giovanni Bruschetti, presidente della Commissione regionale dei trasporti (che ha seguito fin dal principio il progetto). «Viene consolidato ulteriormente il lavoro che abbiamo svolto nell'ambito delle nostre competenze. Un progetto che è stato riconosciuto come degno di sussidio da parte di Berna, che intende finanziare circa 260 milioni dell'intero investimento. Spero dunque che questi 260 milioni faranno diminuire i contributi che i Comuni e il Cantone hanno immaginato di stanziare, oppure che vengano erogati per altre opere previste nel Luganese. Che sono tante».

Il successivo ampliamento
 Ma il sistema tram-treno non si limiterà alla tratta Manno-Bioggio-Lugano (senza dimenticare il collegamento con Ponte Tresa già offerto dalle FLP). In futuro si intende realizzare anche un collegamento dal centro di Lugano a Cornaredo (e forse il prolungamento del tram fino al Campo Marzio) e un collegamento dal centro al Pian Scairolo. E in un futuro ancora successivo non si può escludere un collegamento fino a Lamone.

La FLP si prepara
 Intanto la FLP (Ferrovio Lugano-Ponte Tresa) si prepara a gestire l'intera rete tram-treno. La società (che prevede di aumentare i suoi passeggeri da 7.500 a 20.000 al giorno) è al lavoro per sostituire il materiale rotabile. Verrà anche realizzata, con un investimento di 28,9 milioni, una nuova officina.

CIRCONVALLAZIONE



LE CRITICHE DI LUGANO: QUEL PERCORSO INTRALICA L'AEROPORTO...

Al Municipio di Lugano il tracciato «preferito» del Dipartimento del territorio della circoscrizione di Agno e Bioggio non piace affatto. La variante di strada che costeggia l'aeroporto ha sollevato pesanti critiche. La notizia, di cui il CoT aveva già parlato il 31 agosto scorso, è stata confermata ieri dal sindaco Marco Borradori alla RSL. Lugano teme che la fase di realizzazione della circoscrizione possa compromettere l'operatività dell'aeroporto. Pressa di posizione che l'Esecutivo ha smentito, nero su bianco, al Dipartimento. La Città («Per essere costruttivi», ci ha spiegato Borradori) ha anche chiesto all'ingegner Pierino Borella l'elaborazione di uno studio (che conferma le criticità) e la stesura di una variante meno impattante per Lugano Airport. Zali nel frattempo ha già incontrato i vertici dello scalo.