

Uno studio per salvare la linea FLP di collina

LA PROPOSTA / Per l'ATA, dati alla mano, conviene conservarla: costerebbe meno dei bus e il servizio sarebbe migliore. Questo permetterebbe di arricchire il progetto tram-treno, spostando innanzitutto la fermata sotto la stazione a Sant'Anna

Federico Storni

La linea FLP di collina non solo va salvata, ma farlo permetterebbe di risolvere alcune criticità del progetto tram-treno del Luganese, con una sorta di effetto a cascata. È questa la tesi di uno studio presentato dall'Associazione traffico e ambiente (ATA), con il sostegno della STAN, dei Cittadini per il territorio del Luganese, dei Comuni di Sorengo, Muzzano e Collina d'Oro e dell'OTAF (il Piano del traffico dell'OTAF è basato sul trenino, molto usato da collaboratori e ospiti, e la sua scomparsa porrebbe gravi difficoltà, ci ha spiegato il direttore Roberto Roncoroni).

Lo studio dell'ATA è una sorta di fuga in avanti e uno strumento di pressione politica. Ne precede infatti uno analogo che il Gran Consiglio ha chiesto al Consiglio di Stato per valutare se mantenere (o no) la linea e se creare una nuova fermata del tram-treno a Sant'Anna, tra gli stabili ex BSI a Lugano. L'ATA consegnerà le sue conclusioni ai granconsiglieri nei prossimi giorni: «È un passo importante perché le nostre opinioni sono supportate dai dati. E con questi dati il Cantone dovrà confrontarsi» ci ha detto l'ingegnere e pianificatore della mobilità Marco Sailer, uno dei quattro autori del documento assieme ai colleghi Paul Romann, Lorenzo Custer e Antonio Borra.

Se solo la metà va in città

Lo studio evidenzia diversi motivi per cui la linea FLP di collina dev'essere mantenuta in servizio: si afferma che non



C'è chi il sorriso non lo vuole proprio perdere.

© CDT/ARCHIVIO

Raccolta firme

In arrivo anche una petizione

Per mantenerla

Ieri alla sede dell'OTAF, dove è stato presentato lo studio, è stata pure lanciata una petizione per chiedere il mantenimento della linea di collina. Una volta firmata verrà poi inviata ai granconsiglieri. Fra i relatori ieri figuravano anche il futuro consigliere nazionale Bruno Storni (per ATA) e il granconsigliere Carlo Lepori (Cittadini per il territorio).

è un doppione del futuro tram-treno in galleria, che non sarà un ramo secco e che costerà meno rispetto all'alternativa su gomma, fornendo nel contempo un servizio migliore.

Uno degli argomenti usati dal Cantone per proporre la dismissione è che si perderebbero dei sussidi, in quanto la Confederazione non sostiene le linee del trasporto pubblico che sono un doppione. Ma, ha spiegato Sailer illustrando ieri in conferenza stampa il suo lavoro, la linea di collina non è un doppione. L'ingegnere ha citato una proiezione delle FLP per il 2030 secondo cui metà dei passeggeri in provenienza dal piano del Vedeggio e dal Malcantone sarà diretto alla stazione FFS di Lugano e non in centro città: «Prima la per-

centuale di chi si recava in città era stimata all'80%». L'idea è dunque che vi siano bisogni diversi fra l'utenza e che si possa ipotizzare un servizio dedicato sia a chi si reca in stazione (la linea di collina), sia a chi si reca in città (la futura galleria). Sailer ha anche fatto notare che i tempi di percorrenza stimati sono all'incirca gli stessi: oggi dalla fermata di Molinazzo a Bioggio ci vogliono dieci minuti ad arrivare al capolinea FLP in stazione e tre (tramite un nuovo sottopasso di 40 metri) per giungere ai binari. In galleria invece si arriverebbe in tre minuti alla fermata sotto la stazione, ma poi ne servirebbero fra gli otto e i dieci per raggiungere i treni cinquanta metri sopra tramite delle scale mobili.

Il mantenimento della linea di collina, sostiene sempre lo studio, avrebbe senso anche a livello economico. L'ATA stima costi netti d'investimento di 650.000 franchi annui (più 1,2 milioni per il nuovo sottopasso), mentre i bus sostitutivi costerebbero 800.000 franchi annui (più 5,6 milioni per togliere binari e traversine). Bus che circolerebbero con meno frequenza e bloccati nel traffico, peggiorando il servizio. Basterebbe quindi spostare quattro delle 12 corse orarie previste dalla galleria alla linea di collina per mantenere quanto esiste oggi.

Gli effetti a cascata

Poi ci sono gli effetti a cascata sul progetto tram-treno se si opterà per la conservazione. Innanzitutto non servirebbe più la fermata sotto la stazione, che si potrebbe spostare a Sant'Anna, collegando poi gli stabili ex BSI alla stazione con scale mobili esterne e ascensori obliqui.

I soldi risparmiati in tal modo permetterebbero inoltre di interrare il tratto fra Sant'Anna e il capolinea alla pensilina in centro (200 metri), cosa che permetterebbe più opzioni urbanistiche in superficie.

Sull'altro lato della collina, infine, il mantenimento della linea permetterebbe di rinunciare all'interscambio previsto a Cavezzolo, facendolo alla fermata esistente di Molinazzo. Da qui il tram seguirebbe i binari delle FLP sin sotto la collina e lì entrerebbe in galleria (e non di fianco alla Crespera), cosa che permetterebbe di evitare di costruire un viadotto che taglia gli ampi prati.