

Quattrocento i milioni (63 a carico del Cantone, 48 per i Comuni) per l'opera che renderà l'auto obsoleta

Tram-treno, una rivoluzione

Un deciso passo avanti verso un futuro sostenibile con il messaggio governativo che stravolgerà la trafficata mobilità del Luganese

di Alfonso Reggiani

Costa poco più di 400 milioni di franchi la realizzazione della rete tram-treno che collegherà la città di Lugano con la valle del Vedeggio e il Malcantone. Il credito che sarà chiamato ad approvare il Gran Consiglio si aggira invece sui 63 milioni, mentre a carico dei 48 Comuni del Luganese, in base alla chiave di riparto, l'onere è di 45,8 milioni. Il resto verrà finanziato dalla Confederazione che ne metterà 263,5 nell'ambito del Programma strategico di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e altri 25,5 già stanziati dal parlamento federale per il Programma di agglomerato del Luganese (Pal 1 e Pal 2).

Sono questi, in soldoni, i numeri del messaggio del Consiglio di Stato presentato ieri a Palazzo delle Orsoline a Bellinzona dal titolare del Dipartimento del territorio **Claudio Zali**: «Questa è la pietra miliare, dopo un lungo percorso preparatorio, verso la realizzazione di un'imponente opera attesa da decenni». È definitiva la parte ferroviaria, mentre rimangono aperte un paio di questioni legate all'integrazione degli interventi con il progetto stradale di circunvallazione Agno-Bioggio (cfr. sotto).

Rispetto alla tempistica, il finanziamento di Berna, dopo oltre due anni di valutazioni del rapporto costi/benefici, come detto, sarà di 265 milioni e sgraverà parecchio l'onere di Cantone e Comuni. Il via libera delle Camere federali è previsto a metà del 2019, per cui l'inizio dei lavori, opposizioni e ricorsi annunciati permettendo, è programmato nel 2020. Sette anni dopo, l'opera dovrebbe vedere la luce. Avrà un effetto drimontente, rivoluzionario sulla trafficata mobilità del Luganese e i 200mila accessi giornalieri in città - ha affermato Zali -. Ci vorrà un po' di tempo per digerire il suo impatto e capire che l'auto diventerà un mezzo di trasporto obsoleto. Da Bioggio il centro città sarà raggiungibile in 5-7 minuti, mentre ce ne vorranno solo otto da Manno».

Previsti il sottopasso pedonale a Besso e la galleria a due binari sotto Breganzona

Parallelemente dovranno essere portati avanti gli interventi collaterali all'opera, a cominciare dalla nuova officina delle Ferrovie luganesi Sa (che sorgerà in territorio di Bioggio), la cui spesa è di 29 milioni e non rientra nel messaggio governativo, e i Park & Ride di Cavezzolo (Bioggio) e di Manno. Nel frattempo, le Fip stanno acquistando il materiale rotabile e i nuovi vagoni. E lungo l'attuale tracciato, in Malcantone, è previsto il raddoppio dei binari a Magliaso e a Caslano. In Gran Consiglio ar-

riverà presto anche il credito di 177 milioni di franchi per realizzare il nuovo sottopasso pedonale di Besso che complessivamente ne costerà 43,43 e che rientra nel progetto di nuova stazione ferroviaria a Lugano. Opera questa che godrà dei finanziamenti attribuiti nell'ambito del Pal 1 (8,6 milioni), peraltro come la tratta di tram fra Bioggio e Manno (che avrà 4 fermate). A carico della Città ci saranno 5 milioni, mentre i Comuni del Luganese sono chiamati a sorsarne 12,8. Il tram, con la futura nuova fermata due livelli sotto la stazione, sarà così collegato al piazzale di Besso e al centro città, con l'arrivo presso la pensilina.

Il sottopasso sarà raggiungibile dalla galleria a doppio binario sotto la collina di Muzzano e Breganzona. I lavori per le due opere inizieranno fra il 2020 e il 2023. Per cui, sarà dismesso l'attuale tracciato del treno (con le fermate di Sorengo e Muzzano) che sarà rimpiazzato, ha detto Zali, da un servizio sostitutivo su gomma, con l'aumento dell'offerta di trasporti lungo la Piodela verso Agno. Lungo l'attuale tracciato, si pensa di creare un percorso di mobilità lenta. Confermata invece la fermata del tram in zona aeroporto. La Confederazione ha concesso il finanziamento ma ha chiesto al Cantone di prevedere il binario doppio per la galleria di Breganzona e fermate lunghe 50 metri (non solo di 45), in vista dell'ampliamento della rete tram verso il futuro nuovo quartiere di Cornaredo e la zona del Pian Scairolo.

Ecco la ripartizione della spesa (in milioni di franchi)

	Costo preventivo (base o c/c)	Finanziamento CH PALZ	Finanziamento CH PROSSSE 2030	Altre fonti (Manno, Ferrovie Luganesi SA)	Cantone Ticino	Comuni (CRTL)
Bioggio - Lugano centro	249,23		249,23		0,00	0,00
Bioggio - Manno	113,24	25,48	14,20	0,74	42,24	30,58
Bioggio - Ponte Tresa	24,80			2,00	13,22	9,58
Park & Ride Molinazzo	13,41				7,78	5,63
Totale	400,68	25,48	263,43	2,74	63,24	45,79



La famosa 'asta' sulla carta ha già preso forma

INFOGRAFICA | LAREGIONE