

Mobilità In città il tram sbucherà dalla banca

Per ovviare alle opposizioni, proposte sette modifiche al maxiprogetto che nel 2027 collegherà Lugano al Malcantone Tracciato e costi non cambiano: investimento di 400 milioni di franchi – In centro rilanciata l'uscita all'altezza di EFG

CHIARA NACAROGLU

La linea del tram-treno del Luganese sbucherà in centro città dalla galleria all'altezza dello stabile della banca EFG. È questa una delle modifiche principali al maxiprogetto, che nel 2027 collegherà su rotaia il Malcantone e la città, presentate ieri in conferenza stampa. Più che una vera e propria novità, l'uscita all'altezza di EFG rivaluta un'opzione che, in passato, era stata abbandonata a causa della netta opposizione degli allora proprietari dello stabile (la BSI). La nuova uscita in città è solo una delle sette modifiche di progetto presentate ieri dal direttore del Dipartimento del territorio (DT) Claudio Zali alla presenza dei sindaci dei Comuni toccati, del vicepresidente della Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) Michele Foletti e del presidente del CdA delle Ferrovie Luganesi SA (FLP) Stefano Soldati.

Oltre un centinaio i contrari

Gli interventi, ancora in fase di valutazione, vanno incontro alle esigenze di aziende e privati interessati. In concreto, per il DT significa occuparsi delle 127 opposizioni ricevute per il progetto così come è andato in pubblicazione l'anno scorso. «Abbiamo riflettuto sulle obiezioni sollevate – ha spiegato Claudio Zali – cercando soluzioni alternative e, secondo noi, migliori, che permettano di risolvere i contenziosi in essere». Le modifiche verranno ultimate entro la fine del 2019 in modo da poter essere pubblicate all'inizio dell'anno prossimo, per permettere agli interessati di ritirare le opposizioni. «Alla fine, le opposizioni dovrebbero ridursi di circa la metà – continua il direttore del DT, – tenendo conto del fatto che dobbiamo convivere con chi si oppone al progetto per partito preso. Vogliamo accelerare la fase di superamento delle opposizioni per iniziare i lavori nel corso di questo quadriennio. Da noi – ha chiosato Zali, – a differenza di quanto accade in Paesi vicini, non si mette in discussione un'opera quando si inizia a realizzarla».

Tra parcheggi e sottopassi

Le modifiche illustrate da Ivan Continati, capo progetto del Piano dei trasporti del Luganese (PTL), non toccano il tracciato originale (la sua revisione costerebbe tempo e denaro) e permettono di non posticipare l'inizio dei lavori previsto per il 2021. Oltre alla novità riguardante l'uscita in centro città, quelle relative alla zona di Manno-Suglio si concentrano sulla strada cantonale. Si sta infatti valutando il mantenimento di un secondo accesso alla strada industriale all'altezza dell'area di servizio ENI: visto che il comparto è già parecchio trafficato, sono state studiate soluzioni viarie alternative, tra cui la costruzione di un sottopasso ferroviario che permetterà l'attraversamento di via Cantonale in sotterranea. In corrispondenza del terminal di Suglio è stata

avviata la fase di studio per la costruzione di un secondo *park and ride* (P+R) da 200 posti auto che sarà complementare a quello già previsto a Bioggio in zona Cavezzolo. Quest'ultimo verrà quindi ridimensionato (da 400 a 200 posteggi) e interrato. Sempre in zona Cavezzolo è previsto un lavoro di ottimizzazione degli accessi stradali, l'armonizzazione con il tracciato della circoscrizione Agno-Bioggio e la realizzazione di un ulteriore sottopasso ferroviario all'altezza del nodo delle Cinque Vie. Infine, altre modifiche di progetto riguardano lo spostamento della fermata all'aeroporto di Agno e quello del sottopasso pedonale di Besso.

«Non costerà di più»

Nonostante le novità siano significative e prevedano in più occasioni la realizzazione di sottopassi, il costo dell'opera non dovrebbe subire variazioni. «I maggiori costi di progettazione ed esecuzione – ha detto Zali – saranno compensati da minori indennità espropriative, quindi la nostra speranza è di uscire alla pari con quanto già preventivato». Il costo del progetto, lo ricordiamo, è stimato attorno ai 400 milioni di franchi.

Il presidente del CdA delle FLP Stefano Soldati ha elencato dal canto suo alcuni degli elementi «rivoluzionari» che il tram-treno porta con sé. Tra questi la notevole riduzione dei tempi di percorrenza per gli utenti. Un esempio? Da Bioggio si raggiungerà Lugano in soli 7 minuti (attualmente sono 22) e da Manno si arriverà in città in 13 minuti (risparmiandone 21), mentre la frequenza delle corse negli orari di punta sarà ogni 5 minuti da Bioggio e ogni 10 minuti da Ponte Tresa e Manno. Il nuovo materiale rotabile (9 convogli silenziosi e dotati di aria condizionata) arriverà entro la fine dell'anno prossimo e la prima messa in servizio avverrà all'inizio del 2021, ha spiegato Soldati. Si prevede una crescita esponenziale dell'utenza, che nel 2030 dovrebbe raggiungere +170% grazie all'opera che è stata definita «futuristica» dal sindaco di Manno Giorgio Rossi. «Il tram-treno è necessario – ha detto – e darà impulso al trasporto pubblico in una regione dove il traffico è al collasso».

Un sito Internet per l'estate

A breve dovrebbe esserci un incontro con chi si è opposto al progetto per valutare le richieste e, dopo la pubblicazione delle modifiche, è prevista l'approvazione da parte dell'Ufficio federale dei Trasporti e l'inizio dei lavori, come detto, nel corso del 2021. Nei prossimi mesi, invece, il Dipartimento del territorio ha previsto una serie di attività volte ad informare e coinvolgere direttamente la popolazione sul progetto, l'avanzamento dell'iter e, in seguito, dei lavori. Vi sarà pure un sito Internet dedicato che andrà online nel corso dell'estate e verranno organizzate alcune serate pubbliche nei Comuni interessati.



SOPRA E SOTTO TERRA In alto, l'uscita della galleria all'altezza della banca EFG in centro città. Nelle immagini in mezzo, a sinistra i relatori della conferenza stampa che ha avuto luogo ieri (da sinistra: Claudio Zali, Ivan Continati, Stefano Soldati e Michele Foletti), a destra l'ottimizzazione del comparto Cavezzolo. In basso a sinistra, il mantenimento del secondo accesso alla zona industriale, a destra il P+R al terminal di Manno-Suglio. (Foto Reguzzi, Rendering DT)