

Il tram-treno è ormai a una fermata dal futuro



In città il tram-treno sbucherà in zona Sant'Anna e proseguirà fino al capolinea su corso Pestalozzi, che verrà riqualificato e destinato soprattutto ai pedoni.

MOBILITÀ / In aprile il progetto verrà messo in consultazione – Costruzione al via tra due anni. La messa in esercizio è prevista tra il 2027 e il 2029 e rivoluzionerà il modo di spostarsi in città. Zali: «Abbiamo centrato il bersaglio» – Borradori: «Già si studia l'arrivo al Campo Marzio»

John Robbiani

Tutto è ormai pronto. Tempo un mese e il progetto definitivo della rete tram-treno del Luganese sarà messo in consultazione. E se stavolta non si solleverà un muro di opposizioni (come invece accaduto tra il 2017 e il 2018) i lavori potranno iniziare nel 2020. La gigantesca opera - destinata a cambiare radicalmente la mobilità dell'area urbana - potrebbe dunque entrare in funzione tra il 2027 e il 2029. Ieri sera il Dipartimento del Territorio, la città di Lugano, la Commissione regionale dei trasporti e le Ferrovie Lugano-Ponte Tresa hanno ufficialmente presentato il progetto definitivo, che come detto presenta numero-



Con questa variante possiamo spendere di più per le infrastrutture e risparmiare sulle espropriazioni
Claudio Zali
consigliere di Stato

si miglioramenti rispetto a quello presentato (e poi ritirato) nel 2018. Un progetto contro cui vennero depositate 137 opposizioni. «In quell'occasione - ha spiegato il Consigliere di Stato Claudio Zali - sparammo un primo colpo. Per questo nuovo progetto ne spariamo un altro, abbastanza certi di aver centrato il bersaglio dopo aver letteralmente sondato il terreno metro per metro». E dopo aver incontrato praticamente tutti i privati che avevano sollevato criticità nei confronti del progetto iniziale.

«Uso razionale del territorio»

«Il nuovo progetto - ha sottolineato Michele Foletti (municipale di Lugano, ieri in veste di rappresentante della Commissione dei trasporti) - ha il pregio di utilizzare in modo molto più razionale il territorio. E questo costando più o meno come quello precedente». Un uso più razionale del territorio e il pregio di aver risolto diversi problemi sulla tratta tra Ponte Tresa e Bioggio (in particolare tra Bioggio e Manno). Il tram-treno, nella nuova versione, sarà per esempio interrato alla rotonda stradale di Cavezzolo. Così facendo (e diminuendo la capienza del park&ride a 200 posti) si potrà salvaguardare l'accesso stradale all'area industriale. Stesso discorso sulla strada Regina tra

Manno e Bioggio. Il primo progetto prevedeva il mantenimento di solamente un accesso stradale all'area industriale, e questo aveva sollevato le ire e le preoccupazioni dei proprietari delle fabbriche di quella zona (tra l'altro una delle più produttive del Ticino). Il tram-treno verrà dunque - ne avevamo già parlato nell'edizione del 31 ottobre - interrato all'altezza della ditta Prodega e proseguirà dritto, senza intralci con il traffico motorizzato, fino al terminal di Suglio (dove è previsto un nuovo park&ride da 200 posti), bypassando l'entrata autostradale.

L'arrivo in centro

Come noto la tratta principale del futuro tram-treno è rappresentato dalla linea Bioggio-Lugano. Da Bioggio (ogni cinque minuti) i vagoni attraverseranno un viadotto (Cavezzolo) e poi si immetteranno in un tunnel di circa 2 chilometri scavato all'interno della collina di Breganzona. Prima di sbucare in centro il tram disporrà di una fermata in sotterranea, collegata con degli ascensori e delle scale mobili alla stazione FFS di Lugano. In centro i binari spunteranno in zona Sant'Anna (dove c'è la sede di EFG), con una fermata all'aperto che si chiamerà «Lugano Cappuccine». Poi proseguirà per altri 200 metri circa fino al

Già in produzione

I nuovi vagoni in arrivo tra 12 mesi

Più rapidi e sicuri

«Sono già in fase di produzione e il primo esemplare ci sarà consegnato nel gennaio dell'anno prossimo, e poi messi in esercizio in aprile». Così Stefano Soldati, il presidente della FLP, ha presentato il nuovo materiale rotabile che presto sarà in funzione sui binari della Ferrovia Lugano-Ponte Tresa. Materiale rotabile (prodotto dalla Stadler) modernissimo, più sicuro e molto più confortevole rispetto a quello attuale (acquistato negli anni Settanta). I treni saranno lunghi 45 metri, avranno otto porte e saranno in grado di viaggiare fino a 80 chilometri all'ora (contro i 60 degli attuali). La capacità totale sarà di 293 passeggeri, di cui 98 a sedere.

terminal, oggi previsto in corso Pestalozzi (alla Pensilina Botta). Corso Pestalozzi che verrà riqualificato e sarà dedicato dunque al trasporto pubblico, ai pedoni e al servizio a domicilio. Ma non è finita. Il sindaco Marco Borradori ha annunciato che è già in corso uno studio per prolungare l'arrivo del tram fino al Campo Marzio, dove Lugano intende realizzare nei prossimi anni il polo congressuale. In una seconda tappa progettuale andrà realizzata la rete cittadina del tram-treno, con l'arrivo a Cornaredo e al Pian Scairolo. E in futuro - anche se ancora non è sicuro - fino a Lamone.

I costi aumentano di 20 milioni

Il primo progetto stimava in 400 i milioni necessari al finanziamento dell'opera. Quello nuovo si attesta a circa 418 (cui andrebbero sommati anche 22 milioni per il nuovo Park&Ride di Suglio). Un aumento di circa il 4% dunque. Come si è riusciti - è stato chiesto in sala - a contenere in questo modo l'aumento delle spese? «Investiremo di più in infrastrutture - ha spiegato Zali - e meno in espropri». Questo a dimostrazione di come anche il Dipartimento del Territorio (il progetto è stato illustrato ai presenti dall'ingegner Ivan Continati) sia convinto di aver risolto buona parte delle criticità del primo progetto. Criticità ora semmai più che altro rinviate al prospettato smaltimento della linea «in collina» delle FLP (che oggi collega Agno alla stazione di Lugano). Ma su questo dovrà esprimersi il Gran Consiglio.