

Tram-treno rimodellato

Il Dipartimento del territorio traccia 7 modifiche. Scopo: ridurre le opposizioni

laRegione · 19 apr. 2019 · 14 · Di Guido Grilli

Un progetto che si modifica per andare maggiormente incontro alle esigenze di aziende, privati e Comuni. Rete tram-treno del Luganese: il tracciato, «già approvato dalla Confederazione unitamente agli importantissimi sussidi», rimarrà lo stesso ma saranno apportate modifiche. Lo scopo? Riuscire a trovare compromessi e dimezzare così le attuali 127 opposizioni presentate contro l'avveniristico progetto toccasana «per una regione ormai al collasso a livello di traffico stradale» (parole del sindaco di Manno, Giorgio Rossi, che ha ospitato e moderato la conferenza stampa). Il capo del Dipartimento del territorio, Claudio Zali, ieri ha detto che l'intento è quello di mantenere immutata la tempistica e dare così avvio alla costruzione dell'opera nel 2021.



E i costi? Anche per questi Zali ha dichiarato che l'auspicio è che essi non cambino, «dovremmo uscire a pari e patta: a fronte dei nuovi interventi previsti, i costi saranno compensati da entità espropriative molto minori». Sono sette, complessivamente, le modifiche del progetto tram-treno, tutte pensate con l'intento di andare incontro alle opposizioni sollevate i cui promotori saranno convocati singolarmente in questi mesi dal Dipartimento, il quale procederà quindi a una nuova pubblicazione delle modifiche del progetto per cui si prevede l'approvazione dei piani dall'Ufficio federale dei trasporti nel 2021. Tra le modifiche illustra-

te ed esposte da Ivan Continati, capoprogetto del Piano dei trasporti del Luganese: la rivalutazione dell'uscita della galleria in centro città al di sotto dei palazzi della ex Bsi, oggi di proprietà della Efg, che era una prima ipotesi e che, in virtù di contatti con i nuovi proprietari, potrebbe essere l'alternativa più valida, e che tra l'altro sarebbe anche preferita dalle Ail che altrimenti sarebbero pronte a ricorsi. Altri ritocchi significativi: il ridimensionamento del Park and Rail di Bioggio che verrebbe interrato; lo studio per un nuovo Park and Rail in zona Manno-Suglio, in corrispondenza del terminale tram-treno; lo spostamento della fermata Agno-Aeroporto e del sottopasso di Besso, quest'ultimo per un'esigenza delle ferrovie.

In futuro Bioggio-city in 7 minuti

Altra novità: si sta valutando di far transitare il tram-treno sotto la via Cantonale a Manno-Suglio e in tal modo si garantirebbe un'ottimizzata compatibilità con il traffico viario, dato il mantenimento del secondo accesso alla zona industriale. Per quanto riguarda il comparto Cavezzolo, è previsto un lavoro di ottimizzazione degli accessi stradali, un'armonizzazione con il tracciato della Circonvallazione Agno-Bioggio e un ulteriore sottopasso ferroviario all'altezza del nodo Cinque Vie. Anche Michele Foletti, vicepresidente della Commissione regionale dei trasporti del Luganese ha accolto con favore le nuove proposte di modifica. Dal canto suo, il presidente della Ferrovia Lugano Ponte-Tresa, Stefano Soldati, ha messo in evidenza alcune peculiarità del progetto tram-treno, vera soluzione all'attanagliante traffico stradale, mostrando, con alcuni esempi concreti, quelli che saranno i rivoluzionari tempi di percorrenza, decisamente inferiori a quelli odierni. Da Bioggio a Lugano centro si arriverà in soli 7 minuti, contro i 22 minuti di oggi; da Ponte Tresa alla city il viaggio durerà 24 minuti contro i 35 attuali. Anche le frequenze saranno "da metropolitana". L'anno prossimo, intanto, è in agenda l'arrivo del nuovo materiale rotabile della Flp che segnerà ulteriori miglioramenti. Il numero delle persone che si serve dei mezzi di trasporto pubblico è già in aumento e lieviterà ancora. Tra il 2007 e il 2030 – è stato indicato – l'utenza crescerà del 170%.