

La Confederazione si assumerebbe i costi, ma vuole (anche) una galleria a doppio binario

# Tram-treno... e Berna pagherà

Un'opera da circa 300 milioni di franchi (7 per la sola progettazione). Ora che l'Ufficio federale dei trasporti conferma il sostegno finanziario è tempo per i Cittadini per il territorio di rispondere ai comparti che necessitano un riesame.

di Cristina Ferrari

Quella che è una vera novità è il fatto che la spesa per il tram-treno del Luganese potrà essere assunta integralmente dalla Confederazione. La conferma viene da Berna, o meglio da una lettera inviata dall'Ufficio federale dei trasporti lo scorso luglio alla Divisione cantonale delle costruzioni (ma resa nota solo con il messaggio recentemente sottoscritto dal Consiglio di Stato inerente al progetto definitivo della tappa prioritaria della rete tram-treno nell'ambito del Programma di agglomerato del Luganese). Qui si afferma che "anche con i costi supplementari dovuti alla realizzazione completa a doppio binario (una delle richieste avanzate dalla Confederazione per la galleria, ndr), il progetto otterrà una buona valutazione socio-economica".

## "Annullati i limiti finanziari"

Una sottolineatura fondamentale per il futuro di questa importante infrastruttura: «Ora le cose possono cambiare favorevolmente perché i limiti finanziari non condizionano più così strettamente



La tappa prioritaria della rete tram-treno del Luganese

te i progetti e si possono prospettare soluzioni che prima non erano finanziariamente sostenibili» ci rende certi Marco Sailer dei **Cittadini per il territorio di Massagno**. «La decisione della Confederazione dunque rimette in discussione l'assetto previsto dell'intero comparto di Lugano» ci spiega il nostro interlocutore.

Quattro, in particolare, i punti da riesaminare. Primo, la fermata di Sant'Antonio, richiesta dalla stessa Città. Secondo

punto, la fermata in galleria, il cui assetto deve essere completamente rivisto a seguito della decisione di raddoppiare i binari, e la cui opportunità — come evidenziato dai **Cittadini per il territorio** - "a questo punto deve essere riesaminata". Terzo: il collegamento con la stazione Ffs. Da adottare considerata la modifica della fermata in galleria. Infine, ultimo punto, la stazione di testa di Lugano-Centro: "in superficie o sotterranea?"; legata alla questione

de la continuazione verso Cornaredo. Una lettera, quella vergata da Berna, che per i **Cittadini** "apre nuove importanti prospettive per lo sviluppo della mobilità nel Luganese. Nel contempo chiude un dibattito, che purtroppo non è mai nemmeno iniziato, sulle varianti alternative alla soluzione tram-treno. Intanto l'annuncio permette di correggere e migliorare buona parte delle debolezze inserite nel progetto finora elaborato".

## CIRCONVALLAZIONE

### Borradori: 'Se non tocca l'aeroporto, per noi va bene'

Non c'è ancora un tracciato specifico ma sono al vaglio alcuni corridoi lungo la sponda destra del Veduggio, accanto allo scalo. Corridoi che don hanno comunque essere ancora approfonditi dal profilo della fattibilità e da quello dei costi. La riunione, in cui ogni parte ha presentato le proprie tesi, osservazioni e preoccupazioni si è svolta in un clima pacato e ha soddisfatto tutti. I ripensamenti del capo del Dipartimento del territorio Claudio Zali sulla circoscrizione Agno-Bioggio al Municipio di Lugano vanno bene, a meno che non riguardino l'area dell'aeroporto.

Questo, in estrema sintesi, l'esito dell'incontro chiesto dalla Città ieri mattina a Palazzo civico per approfondire l'argomento. Un incontro a cui ha partecipato una parte del Municipio, Claudio Zali con i suoi funzionari, il direttore dell'aeroporto Alessandro Sozzi e il Consiglio di amministrazione di Lugano Airport Sa con il presidente Emilio Bianchi. «Sapevamo che erano emerse criticità, ma potebbero essere opportunità da approfondire per poterle eventualmente cogliere al volo», dice il sindaco di Lugano **Marco Borradori**. Quali opportunità? «Sono principalmente legate all'accesso veicolare da Nord per l'aeroporto che oggi non c'è», risponde il sindaco. La ricerca di nuovi percorsi non potrebbe creare problemi all'aeroporto? «C'è stato spiegato dove il nuovo tracciato potrebbe passare e il direttore dello scalo ha formulato delle osservazioni». Quali? «La principale è legata al Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (Psia) che definirebbe il perimetro all'interno del quale ci sarà l'aeroporto del futuro - osserva Borradori -. È un documento approvato a livello federale, per cui l'invito al Cantone è stato di lasciarlo intatto, altrimenti occorrerebbe ripassare da Berna con procedure lunghe e possibili risvolti economici». L'incontro si è chiuso e la prossima riunione è stata fissata a fine gennaio quando il Cantone avrà le idee molto più chiare sul tracciato. Intanto, ci informa il sindaco, «è imminente il messaggio sul rilancio dello scalo, ma prima di licenziarlo attendremo l'incontro con il Cantone». AR

## 'Da Berna ci sono buone speranze ma nessuna certezza'



«Berna ci pone requisiti supplementari in vista della realizzazione di un secondo tubo con relativo binario che migliorerebbe la sostenibilità del sistema nel tracciato da Lugano a Bioggio, Non è ancora sicuro il finanziamento ma se un finanziatore fa richieste aggiuntive... È una buona notizia».

Il direttore del Dipartimento del territorio **Claudio Zali** non metterebbe la mani sul fuoco a proposito della copertura dei costi del tram-treno, da parte della Confederazione. «La certezza si avrà solo quando decideranno le Camere federali. Potremo esserne quasi certi quando il Consiglio federale, in un avanzato quest'opera fra quelle meritevoli di finanziamento - prosegue Zali -. La progettazione dell'opera è iniziata e abbiamo chiesto un credito aggiuntivo proprio perché ci servono più soldi per dare seguito alla lettera giunta dall'Uffi-

cio federale dei trasporti. Tali richieste lasciano comunque ben sperare». A proposito di circoscrizione Agno-Bioggio, il consigliere di Stato ha confermato che nelle valutazioni in corso «il Psia (Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica) è "pianificante" ed è uno dei condizionamenti del corridoio destro di cui siamo ed eravamo a conoscenza». Allo stesso modo, Zali tranquillizza: «Altro aspetto di cui dovremo tener conto è legato alle luci per certe traiettorie di atterraggio, delle distanze, delle zone dei radar. Siamo a conoscenza di tali requisiti da rispettarle».

Definiti l'inizio e la fine, per la circoscrizione, il Dipartimento sta approfondendo la parte centrale. «Intanto inizieremo a pubblicare, rispettando i tempi, per realizzare la prima tappa - prosegue il consigliere di Stato -. Confidiamo, negli anni che mancano all'avvio dei lavori della zona centrale, di portare il dossier al medesimo grado di maturazione, per cui l'anno prossimo decideremo cosa fare e definiremo un possibile tracciato alternativo». Dal profilo dei costi, le certezze arriveranno anche se una volta conclusi gli approfondimenti. AR