

Mobilità Adesso quel tram non è più solo un desiderio Presentato il progetto di massima della tappa Bioggio-Lugano

■ Se tutto va bene, tra una dozzina d'anni ci sederemo su una carrozza del tram a Manno e dieci minuti dopo ci ritroveremo alla Pensilina Botta, in pieno centro di Lugano. Quel tram chiamato desiderio comincia a prendere forma e ieri, a Bellinzona, è stato presentato il progetto di massima della prima tappa, che dal Piano del Vedeggio porta al cuore della City. Progetto di massima ma molto dettagliato e vicino all'idea finale, che ha ricevuto una forte accelerazione - i primi input vennero dieci anni fa - anche dalla necessità di inserirlo nella seconda stesura del Programma di agglomerato (PAL2) da presentare a Berna per i sussidi. E quanto questi sussidi federali siano importanti - per non dire indispensabili - lo si capisce quando si sa che stiamo parlando di un costo attuale di 271 milioni. Se il progetto piacerà a Berna, ci si potrà attendere un contributo pari a circa un terzo della spesa (quindi 90 milioni): il resto se lo spartiranno - le quote non sono ancora state negoziate - il Cantone e i tre Comuni principalmente interessati, ovvero Lugano, Bioggio e Manno, nonché altri comuni della regione e la Ferrovia Lugano-Ponte Tresa (FLP) che sarà trasformata in rete tram da Bioggio al confine con l'Italia.

Le tappe successive dovrebbero toccare da una parte il prolungamento verso Lamone, dall'altra una tratta dal Pian Scairolo a Cornaredo. Qui siamo ancora a livello di studio preliminare.

Gronauer

Nel presentare in dettaglio il progetto, il Capo progetto **Stéphane Gronauer** ha spiegato che il numero di passeggeri sulle varie tratte è una stima, che potrebbe crescere alla prova dei fatti. I convogli saranno dei veri e propri tram su rotaia e questo comporterà anche un cambio di materiale da parte della FLP. I tempi di esecuzione saranno lunghi (6-7 anni) perché si potrà scavare la galleria solo da una parte, ovvero dal Vedeggio, non essendo pensabile aprire un cantiere per lo scavo in centro città.

Rispetto al primo progetto, e in seguito anche all'opposizione della BSI è stata modificata l'ubicazione dell'uscita in zona St. Anna/via Cantonale (trattative sono a buon punto con i proprietari dei terreni). Il tram proseguirà poi in superficie fino alla Pensilina.

Lungimirante e condiviso

«Attrattivo, lungimirante, condiviso e rispettoso dei preventivi»: così il consigliere di Stato **Marco Borradori** ha presentato il progetto, descrivendone «le carte vincenti: elevata capacità e frequenze, confort». Il tram «può coesistere con il traffico motorizzato e sicuramente incentiverà lo sviluppo di nuovi poli, sia residenziali che produttivi». «Vogliamo iniziare i lavori nel 2016 - ha concluso Borradori - ed entro gennaio contiamo di trovare l'intesa per elaborare una richiesta di credito sotto forma di un messaggio unico da portare in Gran Consiglio e nei vari Consigli comunali».

Una spina dorsale

«Lugano ci crede!», ha esordito la municipale **Nicoletta Mariolini**, parlando di una «rinascita» dopo che i tram già esistenti a Lugano sono stati smantellati (con «politiche poco lungimiranti») nel dopoguerra. «La Città ha dato un contributo finanziario, politico e tecnico ma il ringraziamento per essere arrivati puntuali all'appuntamento con Berna va soprattutto ai tecnici ed ai funzionari. Abbiamo sempre visto questo progetto come una spina dorsale della città futura: permetterà sia la messa in rete di potenzialità quali il Nuovo Quartiere Cornaredo, il Pian Scairolo, la Stazione FFS e naturalmente il Piano del Vedeggio».

Basso Vedeggio sollevato

Gli altri Comuni «partner» principali del progetto sono Bioggio e Manno. «Viabilità e mobilità - ha ricordato il sindaco di Bioggio **Mauro Bernasconi** - sono temi molto sensibili per noi. Sul nostro territorio sono

previste importanti infrastrutture come la stazione e il Park+Ride, con le fermate dei bus regionali. Ci attendiamo un netto miglioramento della qualità di vita e per evitare uno sviluppo disordinato abbiamo invitato gruppi di professionisti a formulare proposte urbanistiche». «Per noi - gli ha fatto eco il municipale di Manno **Francesco Chiesa** - questo è «il» progetto che risolverà il problema dei trasporti pubblici. E in attesa del tram, ci stiamo muovendo per prolungare la linea di bus numero 5 da Cadempino. Grazie al tram, potremo riorganizzare accessi e strade e riqualificare le aree esistenti. Tra l'altro siamo in dirittura d'arrivo anche per la pianificazione del nuovo comparto residenziale del Cairelletto».

Progetto per tutti

«Questo è un progetto per tutto il Luganese, non solo per chi sarà toccato dalle fermate del tram», ha specificato il vice-presidente della Commissione regionale Trasporti - nonché sindaco di Agno - **Mauro Frischknecht**: «e del resto nel sondaggio avviato nell'ambito del PAL2, tutti i comuni hanno indicato il tram come priorità. A metà gennaio come CTRL dovremmo adottare il PAL2, che contiene tra l'altro anche la circonvallazione Agno-Bioggio, e metterlo in consultazione. Il tempo stringe: bisognerà andare a Berna nella primavera prossima».

La vecchia FLP

Un altro punto in sospeso è il destino della tratta FLP da Bioggio a Lugano, via Muzzano e Sorengo, che in un primo tempo era stata tolta. «La nostra visione - precisa Mariolini - è favorevole a mantenerla, sempre che ci siano le condizioni per farlo. C'è un punto a questo proposito nel bando di concorso, la decisione finale potrà avvenire solo con dati più precisi».

«Noi siamo favorevoli al mantenimento», ha aggiunto **Antonio Galli**, presidente della FLP, che ad una domanda sulle tariffe ha risposto: «i prezzi sono alti se si usa poco il treno, ma sono bassi con l'abbonamento Arcobaleno. Ricordo che il passeggero paga solo un terzo del costo reale».

«E per i pendolari - ha concluso Borradori - il costo del tragitto è di un quarto rispetto a quanto spendono usando l'auto».

CLAUDIO MEIER

COMPLEMENTI SU

www.cdt.ch/k55511

BORRADORI:«Le carte vincenti del tram sono capacità e frequenze elevate e confort»

MARIOLINI:«Se si può, siamo favorevoli a mantenere la FLP anche a Muzzano e Sorengo»





BENTORNATO La cartina della futura rete tram e due scorci di come si presenterà in centro a Lugano (in alto a sinistra la Pensilina) e a Manno.

Powered by **TECNAVIA**

Copyright © 20/12/2011 Corriere del Ticino