



## MUNICIPIO

Lugano, 27 novembre 2017 trs  
centro inf.: 1000.0  
ris. mun.: 23/11/2017

Onorevoli Signore e Signori

. Raoul Ghisletta  
. Simona Buri  
. Marco Jermini  
. Tessa Prati  
. Antonio Bassi  
. Nicola Schoenenberger  
. Nina Pusterla  
. Carlo Zoppi  
. Demis Fumasoli  
Consiglieri Comunali

**Rispettivi indirizzi**

Oggetto: Interrogazione no. 883 - "Municipio di Lugano e progettazione completa della rete tram del Luganese"

Onorevoli Signore e Signori,

in riferimento alla Vostra interrogazione in oggetto, del 21 aprile 2017, rispondiamo qui di seguito puntualmente alle domande poste.

1. *Il Municipio intende prendere posizione affinché il Cantone acceleri il più possibile la progettazione della rete tram completa del Luganese?*
2. *Il Municipio intende progettare subito l'asta di Cornaredo-Lugano Centro-Pian Scairolo?*
3. *Il Municipio intende progettare subito i prolungamenti della già prevista linea in galleria Manno-Lugano Centro:*
  - *da un lato fino a Campo Marzio;*
  - *e dall'altro fino a Lamone o Taverne, dove vi è interscambio con FFS?*

Il Municipio segue attentamente l'evoluzione del progetto del tram-treno del Luganese, sia a livello tecnico, sia politico, tramite la specifica Delegazione delle autorità.

Si tratta di un progetto strategico di grande importanza per la Città e per l'intero agglomerato, ma anche ambizioso, molto impegnativo dal profilo tecnico e finanziario, che trova realizzazione solo in un quadro di consenso regionale e sulla base di procedure e strumenti di carattere regionale e federale, primo fra tutti il Programma d'agglomerato del Luganese (PAL).

Si ricorda che il progetto definitivo della rete tram-treno (tappa prioritaria Lugano centro-Bioggio-Manno) si trova nella sua fase finale di elaborazione.

Attualmente è in corso una prima consultazione tecnica dell'incarto completo in bozza presso l'autorità federale, alla quale seguirà la trasmissione vera e propria per approvazione da parte dell'Ufficio federale dei trasporti, il quale approverà la pubblicazione ai sensi della Legge sulle ferrovie (LFerr); la pubblicazione è prevista ancora nel corso di quest'anno.

Parallelamente è in corso, da parte della Confederazione, l'esame della nuova concessione ferroviaria e l'esame per la concessione del relativo finanziamento, che si confida possa avvenire non tramite il fondo PAL, bensì tramite il fondo federale PROSSIF: le recenti dichiarazioni pubbliche della Consigliera federale Doris Leuthard sul progetto tram-treno fanno ben sperare.

La decisione delle Camere federali sull'impiego del fondo PROSSIF sono attese per la metà del 2019, allorquando dovrebbe pure concludersi la fase di pubblicazione del progetto ai sensi della LFerr.

Il programma lavori prevede quindi l'inizio della costruzione per il 2020, per una durata di cantiere ca. 7 anni.

La tappa prioritaria è il primo tassello di una rete, denominata rete ad H, che integra l'esistente Ferrovia Lugano-Ponte Tresa trasformandola in una linea tram, in una rete integrata che collega le aree insediative e di sviluppo del bacino del Cassarate con quelle della Piana del Vedeggio.

Di seguito lo schema che illustra la rete tram-treno: in rosso la tappa prioritaria, attualmente in fase di Progetto definitivo. In arancio, la futura tappa Cornaredo-Centro-Pian Scairolo, per la quale esiste ad oggi uno *studio di fattibilità*: i prossimi passi saranno quindi l'allestimento di un progetto di massima e il consolidamento del quadro di finanziamento, con l'introduzione del progetto nel quadro dei prossimi Programmi d'agglomerato (PAL).



Come vedremo in seguito, i tempi per la realizzazione della seconda tappa Cornaredo-Centro-Pian Scairolo non sono ancora definiti, ma in ogni caso l'orizzonte temporale di realizzazione non è da prevedere prima del 2035.

In linea generale, va evidenziato come la fattibilità dell'opera, nel suo complesso, dipenda in buona sostanza dal finanziamento federale e dalla programmazione regionale delle grandi opere infrastrutturali, delineata a livello di agglomerato con tutti i Comuni coinvolti, tramite il PAL (per la tappa prioritaria, come indicato sopra, ev. tramite il PROSSIF).

Si ricorda che nel 2012 si era, di fatto, conclusa la prima fase del PTL, con un consuntivo di spesa di ca. 515 milioni di franchi, che ha visto le seguenti principali realizzazioni:

- Galleria Vedeggio-Cassarate;
- Potenziamento della ferrovia Lugano-Ponte Tresa;
- Nodo intermodale Fornaci;
- Posteggi di interscambio lungo la ferrovia Lugano-Ponte Tresa;
- Potenziamento dei trasporti pubblici su gomma urbani e regionali;
- Sistemazione della stazione FFS di Lugano, modulo ferroviario;
- Riorganizzazione della gerarchia stradale e nuova gestione semaforica del Polo luganese;
- Passeggiata ciclopedonale a lago Agno-Magliaso.

Siccome il PAL è da considerare un'opera unitaria i cui singoli interventi sono strettamente correlati, le misure della prima fase del PTL sono le fondamenta su cui poggia e si sviluppa l'intero piano, nell'ottica del miglioramento costante.

Già durante l'allestimento del PAL2 la Commissione Regionale dei Trasporti del Luganese e il Dipartimento del territorio hanno intavolato delle trattative per definire il quadro realizzativo e finanziario dell'insieme delle opere infrastrutturali previste per il ventennio 2014-2033.

La convenzione del mese di dicembre 2013 prevede un impegno finanziario complessivo lordo di ca. 630 milioni di franchi, di cui 216 milioni di franchi a carico dei Comuni, da versare tra il 2014 e il 2033, per le seguenti opere:

- Rete tram-treno del Luganese (Lugano centro-Bioggio-Manno);
- Stazione FFS di Lugano (StazLu1-modulo 3);
- Opere di pronto intervento (PPI) nella valle del Vedeggio e sulla Collina Nord;
- Opere di pronto intervento (PPI) nel Basso Malcantone;
- Viabilità definitiva del Nuovo quartiere Cornaredo;
- Circonvallazione Agno-Bioggio;
- Viabilità del Pian Scairolo;
- Nodo intermodale di Cornaredo;
- Nodo intermodale di Molinazzo;
- Park+Ride di Lamone-Cadempino;
- Assi di penetrazione Massagno, Paradiso e Savosa (PVP fasi B/C).

A partire dall'autunno 2014 i Municipi hanno sottoposto ai loro Legislativi la richiesta di credito. La rete ciclabile regionale è pure consolidata e finanziata tramite un accordo di finanziamento specifico.

Si ricorda pure che contro il credito di 102.4 milioni di franchi, concesso dal Consiglio Comunale di Lugano per la propria quota di finanziamento del PAL2, era stato lanciato un referendum. Nel settembre del 2015, il Municipio aveva dichiarato la ricevibilità della domanda di referendum. Contro questa decisione era insorto al Consiglio di Stato un cittadino: nel dicembre del 2015, il Governo - nel suo ruolo di autorità giudiziaria amministrativa di prima istanza - ha accolto il ricorso. Contro questa decisione è nuovamente stato interposto un ricorso, attualmente ancora pendente al tribunale cantonale amministrativo.

*Nell'ambito del PAL3 (programma di agglomerato di 3. generazione), attualmente all'esame della Confederazione, si conferma la rete tram-treno del Luganese come elemento infrastrutturale portante della mobilità tra le aree strategiche del Luganese. Parte di essa - la tratta Bioggio-Manno - è già consolidata nello scenario trend 2030, con il finanziamento garantito dalla Confederazione. La rete tram-treno integra a livello regionale l'offerta a scala cantonale/internazionale di FFS e TILO ed è l'ossatura principale della rete di trasporto pubblico per l'orizzonte futuro. Essa costituisce la base per tutti gli interventi proposti per quanto riguarda il trasporto pubblico nel Luganese.*

Visto quanto sopra esposto, occorre sottolineare che, di principio, non si tratta quindi semplicemente di intercedere con il Cantone affinché si acceleri la progettazione delle tappe successive, bensì innanzitutto di consolidare il progetto (tappa prioritaria e tappe successive) a livello politico e finanziario, con gli strumenti deputati a questo genere di opere di carattere regionale e nelle competenti sedi istituzionali: nell'ordinamento svizzero, ciò avviene oggi tramite i Programmi d'agglomerato, al cui finanziamento partecipano tutti i Comuni coinvolti.

*Nel documento PAL3, si precisa che il completamento della rete tram-treno con l'asta Cornaredo-Pian Scairolo è un intervento fondamentale per ottimizzare la rete strutturante sul lungo periodo; esso non è tuttavia previsto nell'ambito della programmazione (anche finanziaria) delle opere fino al 2030. A tale orizzonte si propone pertanto di anticipare la "H" ferroviaria con un asse strutturante di trasporto pubblico urbano su gomma ad elevato livello di servizio.*

Ciò premesso, è evidente che la tempistica per avviare le successive fasi di progettazione della tratta Cornaredo-Centro-Pian Scairolo deve fare i conti con questa realtà e programmazione, anche finanziaria, delle opere infrastrutturali regionali.

Ciò non di meno, il Municipio si impegna affinché il progetto tram-treno prosegua senza interruzioni: in questo senso, il Municipio ha già chiesto e chiederà nelle sedi opportune che le successive tappe della rete tram-treno del Luganese siano affrontate tempestivamente e programmate per i prossimi anni.

Nell'ambito dell'allestimento del rapporto sulla mobilità del Programma d'agglomerato di 3. generazione (PAL 3), è stata pure individuata la possibilità di realizzare, più a corto termine, un servizio di trasporto pubblico su gomma ad alto livello di servizio tra Cornaredo ed il Pian Scairolo (*Agglobus*).

Per poter beneficiare del contributo finanziario che la Confederazione stanziava per la realizzazione di misure infrastrutturali, è tuttavia necessario che la fattibilità delle misure e le implicazioni finanziarie siano verificate attraverso un apposito studio.

La Commissione Regionale dei Trasporti del Luganese ha così promosso uno studio di fattibilità con l'obiettivo di determinare in modo rapido un tracciato per un servizio di trasporto pubblico su gomma ad alte prestazioni (e non un ritorno al "filobus") che colleghi i poli Cornaredo - Centro - Pian Scairolo, stimarne i costi e valutare come implementare la linea.

Per agevolare lo svolgimento dei lavori, la Committenza ha affidato ad una Delegazione delle Autorità, composta da un rappresentante per ognuno dei Municipi dei Comuni coinvolti, il compito di elaborare e concordare le proposte.

Su questa base i Comuni di Lugano, Cadempino, Canobbio, Collina d'Oro, Grancia, Lamone, Massagno, Paradiso, Porza, Savosa e Vezia hanno sottoscritto un accordo (1. settembre 2016) concernente l'avvio dei lavori di progettazione per lo studio di fattibilità.

Il compito di capofila - direzione generale di progetto - è stato affidato alla Città di Lugano ed è stato condotto dalla Divisione Pianificazione, Ambiente e Mobilità. Lo studio è nel frattempo concluso ed è già stato trasmesso alla Commissione Regionale dei Trasporti del Luganese.

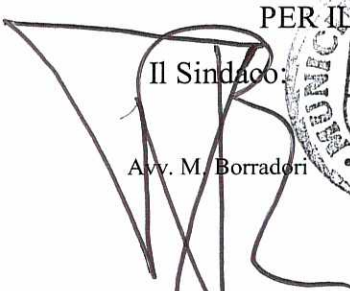
Lo scopo dello studio è in sostanza quello di verificare la fattibilità di anticipare la seconda tappa della futura linea tram-treno mediante una linea bus ad alto rendimento, in attesa che la seconda tappa del tram-treno, che completerà il concetto ad H, sia sufficientemente consolidata dal profilo pianificatorio e del finanziamento.


Va pure segnalato che il Municipio, per il tramite della propria delegazione in seno alla Commissione Regionale dei Trasporti del Luganese, ha già annunciato che intende approfondire la fattibilità di un prolungamento della tappa prioritaria della linea tram-treno dal Piazzale Ex Scuole (che costituisce nel progetto definitivo il capolinea della linea Manno-Bioggio-Lugano), fino al Campo Marzio, in modo da poter offrire un allacciamento alla rete tram al futuro polo turistico-alberghiero.


Per migliore comprensione, si allega l'opuscolo Rete tram del Luganese, recentemente pubblicato dal Dipartimento del territorio, che illustra lo stato attuale del progetto.  
(<http://www4.ti.ch/dt/dc/ptl/temi/rete-tram-treno-del-luganese/rete-tram-treno/opuscolo/>)

Ci è grata l'occasione per porgerVi, Onorevoli Signore e Signori, l'espressione dei nostri migliori saluti.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco:  Avv. M. Borradori

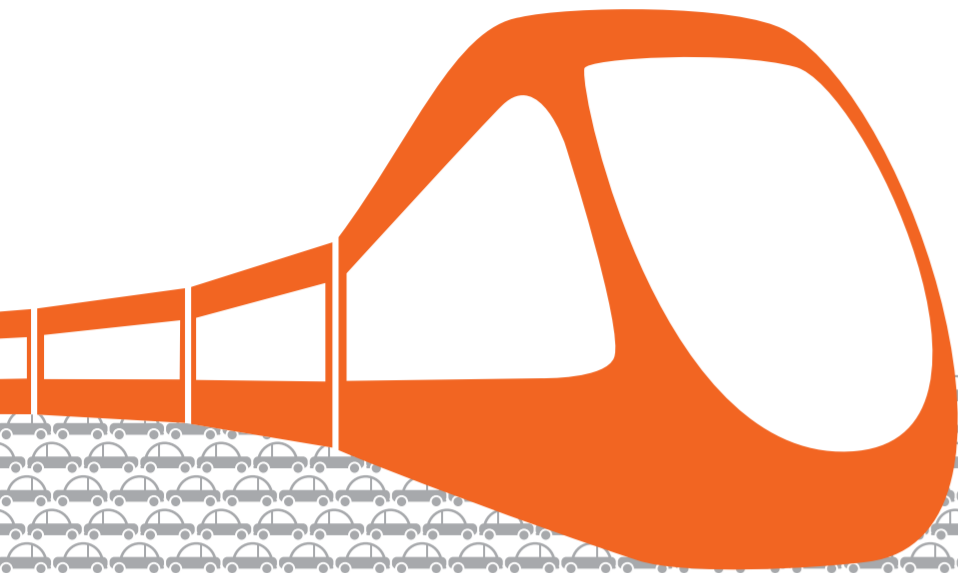
Il Segretario:  R. Bregy



C.p.c.:

- . Consiglio Comunale
- . Municipio
- . Divisione Pianificazione, Ambiente e Mobilità

# Rete tram-treno del Luganese



Una risposta sostenibile alle esigenze di mobilità



# Spina dorsale dell'agglomerato



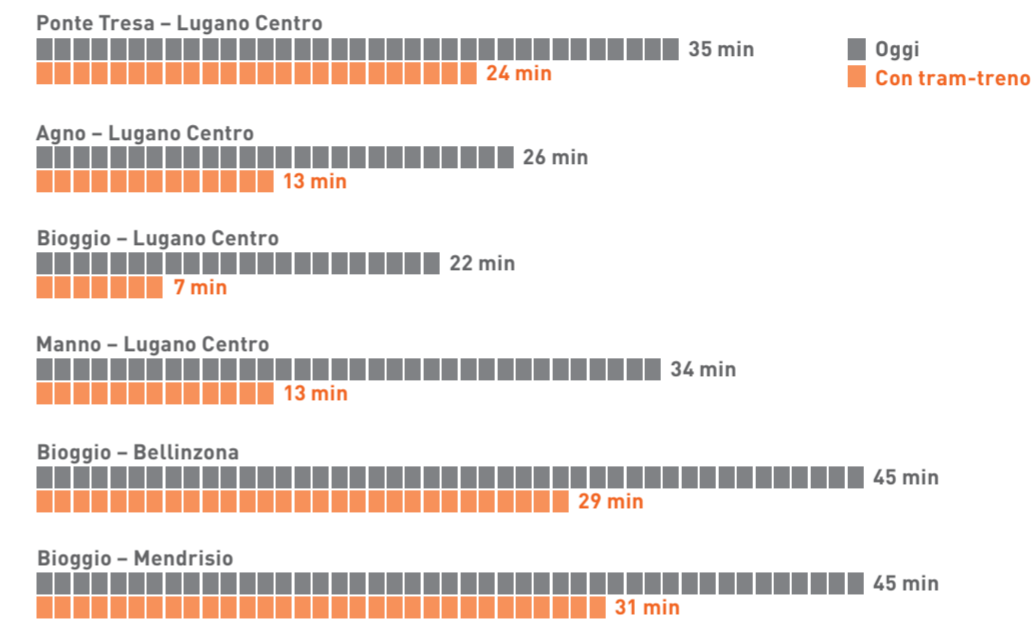
## La Rete tram-treno:

- » costituisce l'elemento strutturante degli insediamenti e della mobilità
- » mette in relazione le aree strategiche dello sviluppo del Luganese
- » migliora l'accessibilità del Basso Vedeggio e del Malcantone
- » rappresenta un'alternativa efficace agli spostamenti in automobile

# Rapidamente a destinazione



Tempi di viaggio drasticamente ridotti

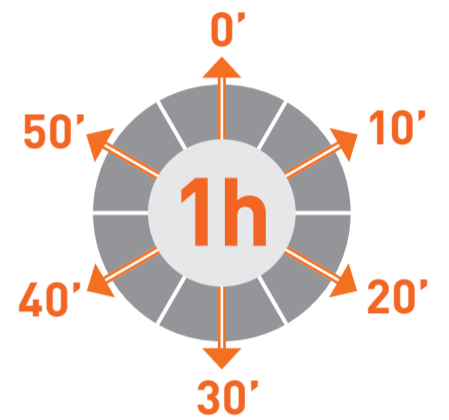


# Frequente e puntuale



Corse ogni 5 e 10 minuti nelle ore di punta

- » Nelle ore di punta corse: ogni 10' tra Ponte Tresa e Lugano, ogni 10' tra Manno e Lugano, ogni 5' tra Bioggio e Lugano
- » Nelle ore di morbida corse: ogni 15' tra Ponte Tresa e Lugano, ogni 30' tra Manno e Lugano



# Un'idea che diventa realtà



Puntuali verso un futuro sostenibile

# La tappa prioritaria



Dalla progettazione alla messa in esercizio

# Al passo coi tempi



Per un agglomerato dinamico

# Viaggiare in pieno relax

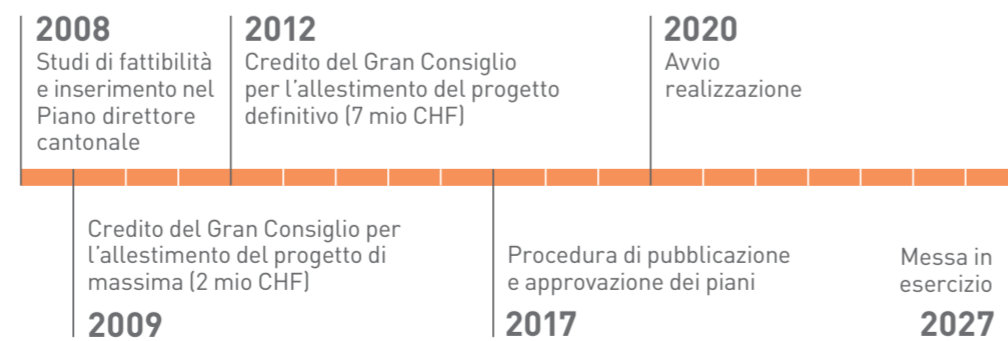


Una nuova flotta per il piacere di viaggiare

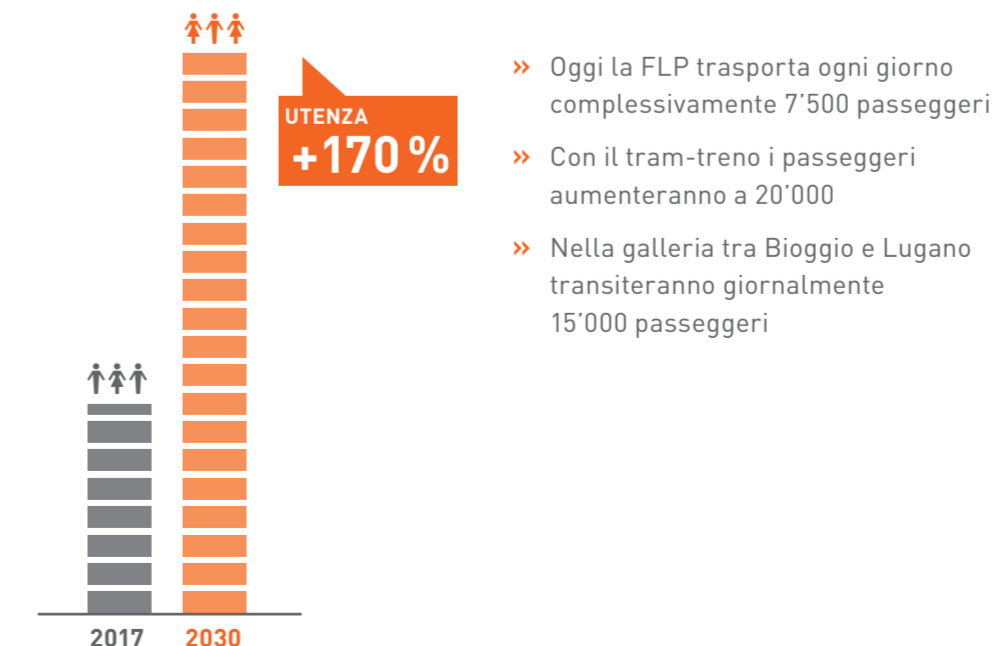
Su scala locale l'effetto previsto dalla Rete tram-treno del Luganese è paragonabile a quello delle gallerie di base del San Gottardo o del Monte Ceneri. Nessuna infrastruttura stradale è infatti riuscita finora a rendere realmente contiguo l'agglomerato alla Valle del Vedeggio. Il mezzo pubblico si rivela dunque vincente: dove l'automobile deve fare i conti con un traffico spesso intenso e rallentato, il tram-treno permetterà collegamenti rapidi, efficaci, frequenti e nel segno della sostenibilità.

Da Bioggio al centro di Lugano in soli 7 minuti, con corse ogni 5 minuti nelle ore di punta: lo stesso tempo impiegato a piedi dalla stazione cittadina al lungolago. La Rete tram-treno è la risposta più efficace al traffico veicolare della Valle del Vedeggio e del basso Malcantone. La sua promessa? Rivoluzionare la mobilità del Luganese.

Claudio Zali, Consigliere di Stato e Direttore del Dipartimento del territorio



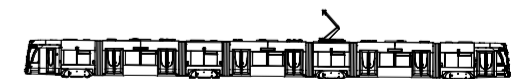
- » I costi per le infrastrutture ferroviarie e le sistemazioni stradali della tappa prioritaria ammontano a 387 mio CHF
- » Il finanziamento è assicurato da Confederazione, Cantone, Comuni del Luganese e FLP



- » Oggi la FLP trasporta ogni giorno complessivamente 7'500 passeggeri
- » Con il tram-treno i passeggeri aumenteranno a 20'000
- » Nella galleria tra Bioggio e Lugano transiteranno giornalmente 15'000 passeggeri

## Caratteristiche tecniche

- » Direzione di guida: bidirezionale
- » Lunghezza: ca. 45 m
- » Larghezza: 2,40 m
- » Capacità posti a sedere: ca. 70
- » Capacità posti totale: ca. 250
- » Scartamento: 1000 mm



250 POSTI

L'infrastruttura a scartamento metrico disporrà prevalentemente di corsie riservate lungo l'intera tratta. Tra Bioggio e Ponte Tresa verrà utilizzata l'infrastruttura FLP esistente, che sarà adeguatamente potenziata per garantire l'aumento delle frequenze di esercizio.

## Maggiori informazioni

Ferrovie Luganesi SA - FLP  
Via Stazione 8, 6982 Agno  
www.flpsa.ch

Repubblica e Cantone Ticino  
Dipartimento del territorio  
Via Franco Zorzi 13, 6500 Bellinzona  
www.ti.ch/dt

**PROGETTO  
DEFINITIVO**  
SETTEMBRE 2017

## Legenda

- Progetto tram-treno tappa prioritaria, nuova infrastruttura
- Progetto tram-treno tappa prioritaria, nuova infrastruttura in galleria
- Linea FLP esistente, tratta Ponte Tresa - Bioggio
- Progetto tram-treno tappa prioritaria, raddoppio dei binari
- Studio di fattibilità prolungamento verso Cornaredo
- Studio di fattibilità prolungamento verso Pian Scairolo
- Nodi di interscambio
- Fermate progetto tram-treno tappa prioritaria
- Fermate linea FLP esistente
- Nuova fermata secondo il Piano direttore cantonale
- Aree strategiche

0m 500m 1000m

