



MUNICIPIO

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

Onorevoli Signori
. Urs Lüchinger
. Ugo Cancelli
Consiglieri Comunali
Rispettivi indirizzi

Oggetto: interrogazione no. 853 - "Come verrà collocata la stazione del Tram-Treno in zona pensilina?"

Onorevole Signor Lüchinger,
Onorevole Signor Cancelli,

in riferimento alla Vostra interrogazione in oggetto, del 14 febbraio 2017, rispondiamo qui di seguito puntualmente alle domande poste.

1. *Corrisponde al vero che il Cantone sta approfondendo il progetto definitivo per la realizzazione di una prima tappa del futuro tram-treno con fermata in superficie presso l'attuale pensilina dei bus, contrariamente a quanto definito dal progetto originale della "navetta", prevista a Piano regolatore, con arrivo sotterraneo?*

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.

Il progetto prevede che la linea del tram, che integra l'attuale tracciato della ferrovia Lugano-Ponte Tresa (da Ponte Tresa a Bioggio), sia estesa fino a Manno e prosegua da Bioggio fino al centro Città attraverso una galleria a doppio binario (con una fermata intermedia sotterranea al di sotto della stazione FFS), per proseguire fino a Sant'Anna, da dove la linea procederebbe in superficie su Via Cantonale e Corso Pestalozzi fino al capolinea di Piazzale ex scuole.

Il Piano regolatore di Lugano indicava effettivamente una "navetta" per il collegamento sotterraneo tra il centro (piazzale ex scuole) e Bioggio-Valle del Vedeggio. L'indicazione è inserita nel PR di Lugano e non è tuttavia mai stata approfondita nella sua fattibilità.

Il progetto della "navetta" è in realtà da tempo superato dagli eventi: il Piano direttore cantonale, il Piano dei trasporti del Luganese, il Programma d'agglomerato di prima e seconda generazione ed ogni altro concetto di sviluppo urbano e della mobilità dell'agglomerato, condivisi al livello di Commissione Regionale dei Trasporti del Luganese e tutti i Comuni coinvolti nel progetto, prevedono da anni il tracciato sopra esposto, e quindi in superficie (fatta salva la tratta della galleria di Breganzona).

I motivi per questa scelta, perfettamente nota al Legislativo, sono prioritariamente di ordine finanziario e di esercizio: per migliore comprensione si richiama il messaggio municipale no. 8431 del 22 febbraio 2012, mediante il quale si era chiesto ed ottenuto un credito di 2.8 milioni di franchi quale contributo per l'elaborazione del progetto definitivo della tappa prioritaria della rete tra del Luganese.

In occasione dell'esame del citato messaggio, la Commissione della Pianificazione del Territorio aveva trattato esaurientemente il tema del percorso da Sant'Anna al Centro, prendendo atto in particolare degli approfondimenti attuati sul tema.

Qui di seguito si riprende un estratto dal rapporto della Commissione del 27 marzo 2012 (punto 8.2, pag. 7).

8.2 Approfondimento Studio di Fattibilità. Percorso sotterraneo in corso Pestalozzi?

È stata analizzata anche la variante di tracciato del tram completamente in sotterranea sotto Corso Pestalozzi con il terminale sotto il Piazzale ex-Scuole a circa 16 metri di profondità. Il collegamento con la stazione sarebbe stato garantito da un lift fra il tunnel del tram e la stazione FFS. L'analisi delle varianti è stata eseguita mediante un'analisi multi-criteri basata sui seguenti macrocriteri:

- *benefici per l'utente: disporre di un collegamento di trasporto pubblico efficace e di facile accesso fra il Centro Città, la stazione FFS e il nodo di Molinazzo. Il collegamento deve garantire un'ottima qualità dell'offerta e un'elevata sicurezza per l'utente;*
- *impatto sull'ambiente: impatto delle nuove infrastrutture sull'ambiente circostante;*
- *benefici per la collettività: ottimizzare i benefici per la collettività;*
- *committente / gestore: realizzare la soluzione che permetta adattamenti futuri a costi ridotti ed un'elevata flessibilità d'esercizio;*
- *costi d'esercizio: costi di esercizio e influssi monetari sull'attuale sistema di trasporto pubblico.*

La valutazione ha dimostrato che, fra tutte le soluzioni alternative studiate, la variante completamente sotterranea sotto Corso Pestalozzi sia quella che porta i minori benefici e mostra i maggiori costi d'investimento dovuti in particolare alla tratta a doppio binario del tunnel tranviario situata in ambiente urbano e con difficili condizioni idrogeologiche, così come alla realizzazione del terminale, sempre in sotterranea, presso Piazzale ex-Scuole.

La variante sotterranea potrebbe essere vantaggiosa rispetto alle varianti a raso, poiché non vi sarebbe nessuna interazione con il sistema viario preesistente, ma le seguenti numerose difficoltà hanno il sopravvento: · rottura di carico del sistema che pregiudicherebbe la compatibilità con le future estensioni della linea · condizioni idrogeologiche della zona · presenza di diverse infrastrutture (canalizzazioni, riale Genzana, cunicoli di servizio) · sicurezza delle fermate sotterranee (incendio, vandalismo, ecc.).

[...]

2. *Se così fosse, è verosimile per una gestione ottimale del trasporto pubblico si debba sacrificare ulteriore superficie alla già ridotta piazza ex-scuole, condizionando non poco la futura destinazione che il Municipio intende dare al comparto con il riassetto urbanistico auspicato anche dal Consiglio comunale?*

Il progetto tram-treno prevede l'attestamento della fermata (capolinea della tappa prioritaria) sul lato nord di Piazzale ex Scuole, in corrispondenza di Corso Pestalozzi.

Per questo motivo, il progetto prevede di ricavare due nuove corsie destinate alle fermate del trasporto pubblico su gomma a sud dell'attuale pensilina.

Va quindi considerato che il Piazzale ex Scuole rivestirà il ruolo primario e preponderante di nodo principale di interscambio dei trasporti pubblici in Città, garantendo non solo l'accessibilità dell'utenza a partire dalla rete del tram-treno, che collegherà direttamente il centro Città con la stazione FFS tramite la sua fermata sotterranea, ma svolgendo un ruolo di piattaforma di interscambio diretta e funzionale tra la rete tram-treno ed il trasporto pubblico urbano e locale su gomma.

La superficie libera disponibile sul piazzale, che costituirà prioritariamente un'area di circolazione pedonale ed interscambio con le linee urbane su gomma e con la linea tram-treno, interessata da flussi pedonali importanti, e potrà ospitare determinati servizi, oggi allocati nelle strutture a sud della pensilina e potrà essere completata con nuove strutture quali, ad esempio, un posteggio interrato per veicoli a due ruote.

Come correttamente osservato, approfittando dell'arrivo della linea tram-treno, la sistemazione definitiva dell'area del Piazzale ex Scuole necessiterà altresì di una progettazione unitaria e di riqualifica urbana, che il Municipio avvierà prossimamente nel quadro degli approfondimenti chiesti dal Consiglio Comunale in accoglimento della Mozione no. 3855.

Si ricorda infatti che il Consiglio Comunale ha recentemente accolto la Mozione no. 3855, intitolata "Concernente lo studio per una variante del Piano regolatore per il comparto della Sezione di Lugano (Zona Lugano-Centro)", che chiede al Municipio di intraprendere uno studio per una variante del Piano regolatore riguardante questo comparto e meglio le zone del Lungolago, Via Magatti-Via della Posta, Viale Cattaneo, Via Balestra e Corso Pestalozzi.

Indicazioni utili alla sistemazione urbanistica definitiva di Piazzale ex Scuole scaturiranno anche da questo approfondimento.

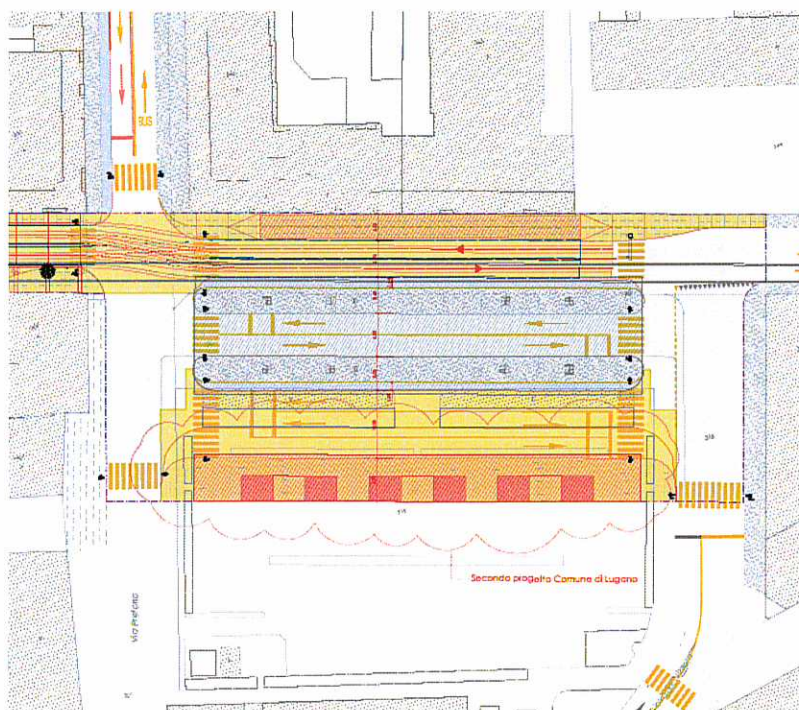
Va inoltre ricordato e sottolineato che il progetto definitivo tram-treno, così come l'approfondimento pianificatorio chiesto dalla mozione sopraindicata, non pregiudicano i progetti infrastrutturali già avviati nel comparto: il riferimento va in particolare al riordino delle infrastrutture ed alla nuova pavimentazione in pietra naturale per la Contrada di Verla e la Piazzetta della Posta, con le intersezioni di Via Vegezzi e Via Canova con Via Magatti e Via della Posta, oggetto di uno specifico messaggio di richiesta del credito di costruzione (MMN. 9513 del 25 agosto 2016).

Nello stesso messaggio, si ricorda infatti che l'attuazione delle opere previste non precludono in futuro la gestione di eventuali modifiche a carattere pianificatorio del comparto in oggetto.

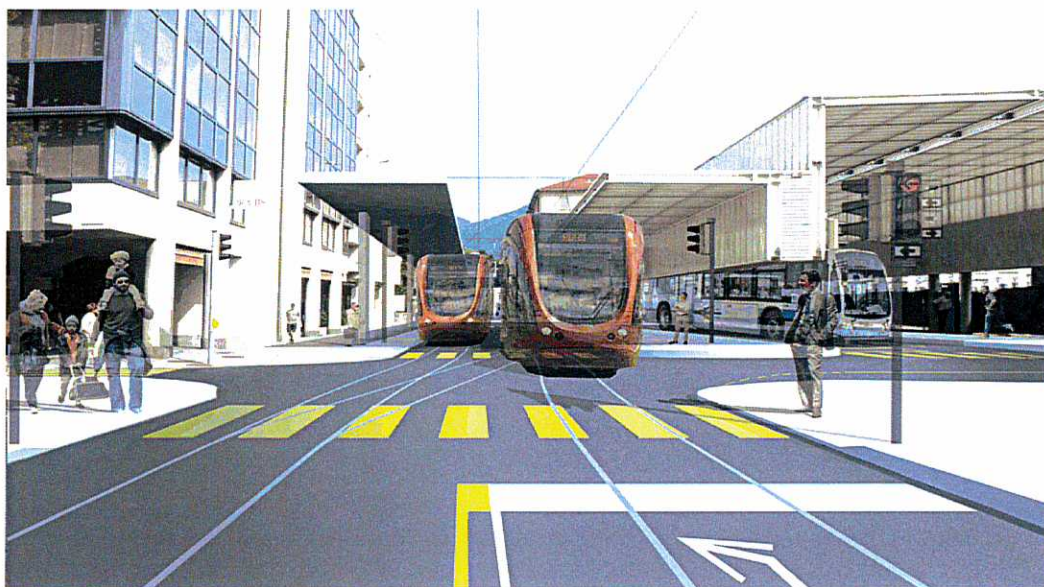
Gli interventi prospettati dal messaggio municipale non toccano infatti comparti e superfici che saranno oggetto di futuri opere di sistemazione (piazzale ex scuole, futura fermata del tram, ecc.).

In conclusione, l'attestamento della linea tram-treno costituisce occasione privilegiata per una riqualifica urbanistica ed una sistemazione definitiva e qualitativa di Piazzale ex Scuole: il progetto definitivo del Tram risulta congruente con gli obiettivi di riqualifica perseguiti.

L'estratto di cui alla pagina seguente illustra lo stato attuale del progetto definitivo (stato ad oggi noto) in corrispondenza di Piazzale ex Scuole.



Di seguito, si riporta pure un rendering della nuova fermata.



3. *Ritenuto che la Città sta promuovendo alcuni progetti fondamentali per il suo futuro sviluppo economico a Cornaredo e Campo Marzio, si chiede in che misura il progetto citato ne tiene conto e, in caso contrario, quali potrebbero essere le conseguenze per la loro riuscita.*

Il progetto della rete tram-treno considera lo sviluppo dell'agglomerato urbano del Luganese nel suo complesso e si integra nelle strategie di sviluppo della Città e dei suoi poli di sviluppo.

Come evidenziato in precedenza, il progetto è congruente con tutti gli strumenti pianificatori di ordine superiore (Piano Direttore, PTL, PAL. ecc.) e costituirà la spina dorsale della struttura territoriale del Luganese, creando un nuovo e rapido accesso alla City, rafforzandone il ruolo, collegando- valorizzandone le peculiarità, la Vale del Vedeggio e la Valle del Cassarate, e mettendo in relazione tra loro le aree strategiche per lo sviluppo del Luganese, il Centro Città, la Stazione FFS, il Piano del Vedeggio, il Basso Malcantone e, in futuro, il Quartiere di Cornaredo e Pian Scairolo.

La tappa prioritaria è infatti il primo tassello di una rete, denominata rete ad H, che integra l'esistente Ferrovia Lugano-Ponte Tresa trasformandola in una linea tram a supporto dell'intero agglomerato.

Lo schema seguente illustra lo schema della 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 dei un progetto di massima ed il consolidamento del quadro di finanziamento, con l'introduzione del progetto nel quadro dei prossimi Programmi d'agglomerato (PAL).



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.

Nell'ambito dell'allestimento del rapporto sulla mobilità del Programma d'agglomerato di 3. generazione (PAL 3), è stata 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 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 CRTL, 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.

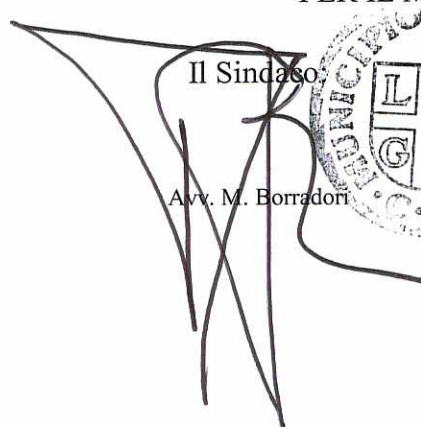
In conclusione, il progetto della rete tram-treno, sia per quanto attiene al progetto definitivo tappa prioritaria, sia per quanto riguarda le tappe future e quelle intermedie (Agglobus) considera e riconosce i poli di sviluppo della Città ed progetti in corso, così come - più in generale, la rete futura dei trasporti pubblici di carattere regionale e locale, sia su ferro, sia su gomma.

Le tempistiche realizzative dipendono, per contro, da strumenti e procedure di ordine superiore, e in particolare dal Programma d'agglomerato.

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/>)

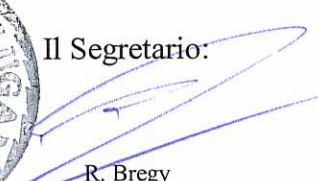
Ci è grata l'occasione per porgerVi, Onorevole Signor Lüchinger e Onorevole Signor Cancelli, l'espressione dei nostri migliori saluti.

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



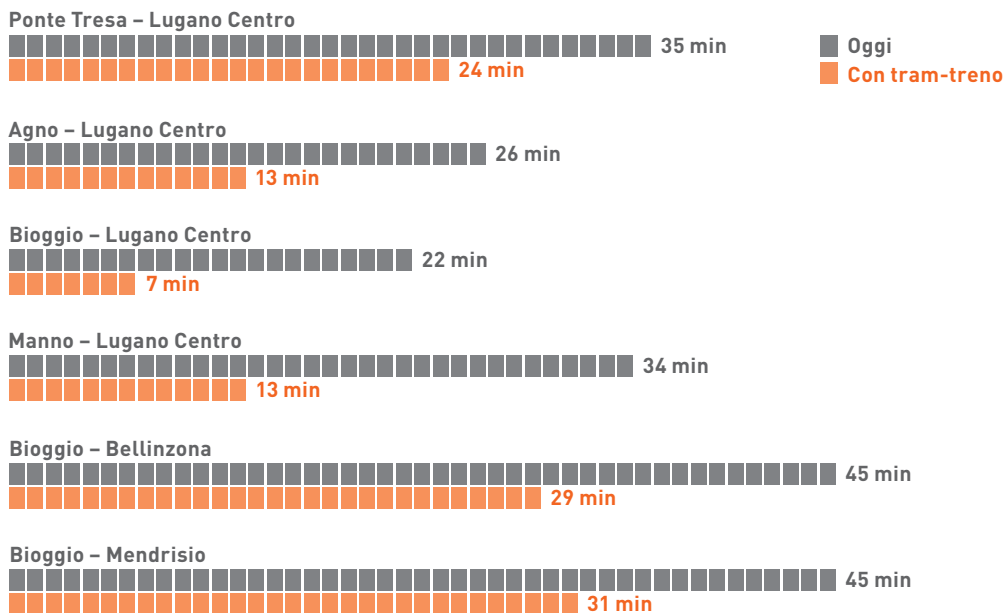
La Rete tram-treno:

- » 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



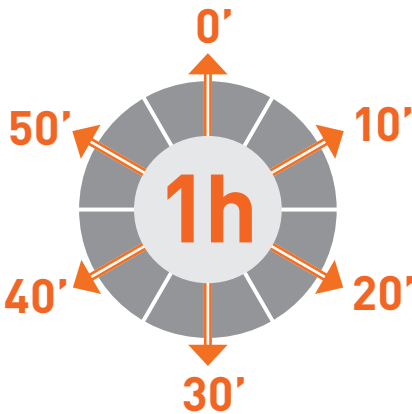
Frequente e puntuale



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 corsa:
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

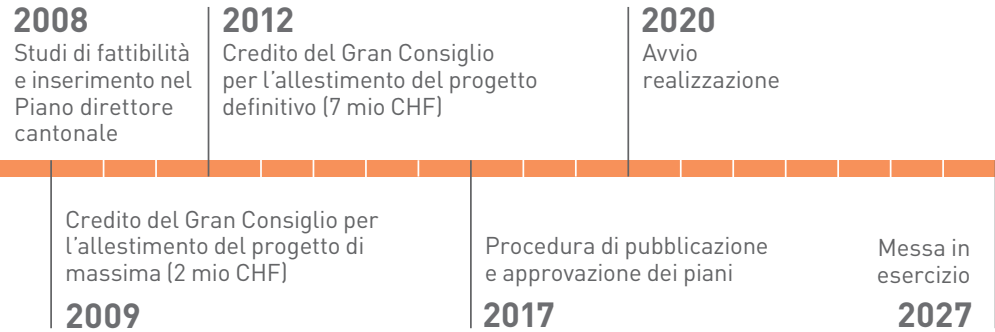


Una nuova flotta per il piacere di viaggiare

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.

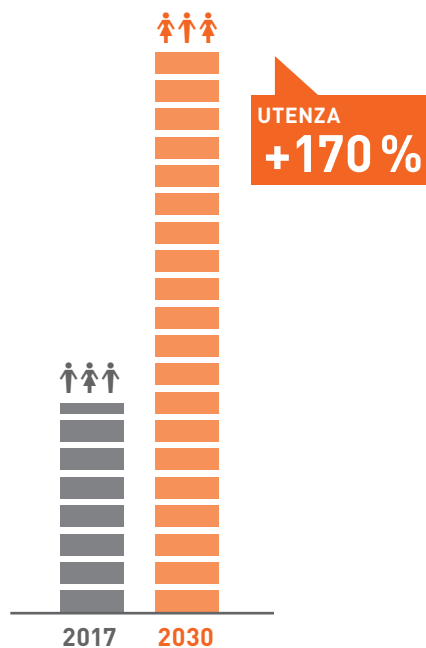
Da Bioggio al centro di Lugano in soli 7 minuti, con corse ogni 5 minuti nelle ore di punta: lo stesso tempo impiegato a piedi dalla stazione cittadina al lungolago. La Rete tram-treno è la risposta più efficace al traffico veicolare della Valle del Vedeggio e del basso Malcantone. La sua promessa? Rivoluzionare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

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.

250 POSTI



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

Ponte
Tresa

Colombera

Caslang

Caslang

Magliaso

Magliaso Paese

Magliaso

Agno

Agno Aeroporto

Agno

Serocca

Bioggio

Bioggio

Cavezzolo

Officina FLP

Industrie

Bosciorina

La Monda

Manno Suglio

Manno

BASSO
VEDEGGIO

PIAN
SCAIROLO

Galleria Breganzona

Lugano Stazione

Sottopasso
pedonale di Besso

Lugano Centro

LUGANO
CENTRO

Lugano

CORNAREDO