

## MUNICIPIO

Lugano, 31 gennaio 2011/al  
centro inf.: 101.0 / 260.0

ris. mun.: 26/01/2011

**Posta A**  
Onorevole Signor  
Giordano Macchi  
Consigliere Comunale  
Via Bottogno 7a  
**6962 Viganello**

Oggetto: interrogazione no. 302 - "Riflessione sul percorso del Tram"

Onorevole Signor Macchi,

in riferimento alla Sua interrogazione citata in oggetto, dello scorso mese di novembre, La informiamo che il Municipio di Lugano, ha preso atto nel corso della sua seduta del 26 gennaio 2011 delle informazioni fornite dai propri Servizi e Le comunica quanto segue.

Prendendo spunto dalla recente pubblicazione del libro "C'era una volta Lugano-Cadro-Dino" ed in relazione ai progetti in corso sulla Rete tram del Luganese, espone una possibile variante di tracciato per l'asta Molinazzo-Lugano centro. La variante consiste nel prolungare il tracciato esistente, a partire dal capolinea di Lugano, attraverso un nuovo ponte e verso Via San Gottardo, per poi proseguire su questa strada fino al tornante, immettendosi su Via Cantonale e fino al Piazzale ex Scuole (pensilina Botta).

Secondo il Suo parere, la variante sarebbe interessante per i costi e per i tempi di realizzazione, notevolmente inferiori rispetto ad una galleria, poiché permetterebbe di mantenere l'attuale tracciato della ferrovia Lugano-Ponte Tresa, in quanto passa direttamente dalla stazione FFS di Lugano, rendendo superflua la seconda funicolare tra la stazione e Via Peri.

Rispondiamo quindi qui di seguito puntualmente alle domande poste nell'interrogazione.

*1. Un simile percorso è già stato valutato dagli specialisti? Se non lo fosse, sarebbe opportuno approfondirlo nelle sedi competenti?*

In via preliminare, va ricordato che il progetto di massima della tappa prioritaria della rete Tram (Molinazzo-Centro e Molinazzo-Manno), attualmente in corso, si basa su due precedenti studi di fattibilità, conclusisi rispettivamente nel dicembre del 2005 e nel marzo del 2008.

In base a questi studi, era stato sviluppato il concetto della Rete ad H, che prevede il collegamento tra la Piana del Vedeggio ed il Centro di Lugano attraverso una galleria.

La scheda del Piano direttore cantonale relativa al Piano dei trasporti del Luganese PTL (ex scheda 12.23, attuale scheda M3), ha per altro ripreso questi indirizzi, rendendoli vincolanti per le autorità investite di compiti pianificatori.

Di principio, la scelta del collegamento Tram tra la Piana del Vedeggio ed il centro di Lugano è già stata presa, sulla base delle approfondite valutazioni sopra menzionate, e che avevano portato a giudicare necessario un collegamento rapido e diretto della Città con la valle del Vedeggio, sia in relazione agli scambi che avvengono fra queste due aree, sia alla possibilità di creare un parcheggio di attestamento sulla Piana del Vedeggio per accedere alla Città (Park&Ride di Molinazzo). Si noti che il percorso in galleria verrà percorso in un paio di minuti.

Ciò nonostante, anche sulla base della sollecitazione pervenuta con l'interrogazione, il tracciato da Lei esposto è stato nuovamente valutato nell'ambito del Progetto di massima della tappa prioritaria.

Come noto, nella sua fase preliminare, nel frattempo conclusa, il progetto ha esaminato ed approfondito le diverse alternative di uscita al portale Sant'Anna; in quell'ambito, si è ritenuto opportuno estendere le verifiche e le valutazioni anche alla proposta qui delineata.

Il risultato della verifica ha permesso di concludere che il tracciato proposto non è idoneo, da un lato per una situazione sfavorevole dal punto di vista delle pendenze, dall'altro poiché l'inserimento di due binari di tram su Via San Gottardo, che è la strada più trafficata di Lugano, andrebbe a caricare ulteriormente un'arteria stradale già sovraccarica e causerebbe il collasso del sistema viario fra la Città bassa e quella alta. Questo conflitto determinerebbe una diminuzione delle capacità generali del sistema Tram a svantaggio dell'utente del traffico pubblico, così come di quello del traffico privato, e non vi sono argomenti di carattere urbanistico determinanti, tali da compensare le valutazioni negative di cui sopra.

*2. Indipendentemente da questa variante che ne garantirebbe la funzionalità, quale è la posizione del Municipio di Lugano relativamente al vecchio percorso della Lugano-Ponte Tresa? Va mantenuto o dismesso?*

Il Municipio condivide pienamente la posizione espressa congiuntamente dal Dipartimento del territorio e dalla Commissione regionale dei trasporti (vedi conferenza stampa del 28 aprile 2010).

Si ritiene che:

- al momento non sussistono elementi sufficientemente consolidati per stabilire un abbandono del servizio ferroviario sulla tratta Molinazzo-Lugano stazione FFS;
- a breve termine non s'impone una decisione sul futuro della tratta in questione in quanto, nella migliore delle ipotesi, la realizzazione della tappa prioritaria della Rete tram del Luganese potrà essere avviata nel 2015-2018.
- la soluzione più idonea sarà da stabilire a tempo debito, sulla base di previsioni

aggiornate sugli sviluppi degli insediamenti e della mobilità.

3. *Infine si domanda: oltre alle classiche vie dei sussidi federali e cantonali, è mai stato valutato per il progetto Tram del Luganese di operare congiuntamente con i privati (finanziamento ibrido, ed esempio per l'asta più in ritardo, braccio destro H)?*

A tutt'oggi tali ipotesi non sono ancora state valutate, poiché premature.

Le valutazioni economiche sin qui attuate nel quadro del progetto di massima della tappa prioritaria (Molinazzo-Centro e Molinazzo-Manno) e della seconda tappa (Cornaredo-Centro-Pian Scairolo) sono di grande massima e coerenti al grado di approfondimento del progetto (studio di fattibilità).

Per quanto attiene all'asta prioritaria, questi costi verranno ulteriormente precisati e dettagliati nell'ambito del progetto di massima. È infatti uno degli scopi del progetto quello di definire i costi dell'opera e disporre delle basi per poter ottenere la partecipazione da parte della Confederazione nell'ambito del Programma d'agglomerato del Luganese (PAL2).

Il concetto di finanziamento dell'opera, così come le ipotesi di partecipazione privata ai costi, ma anche le chiavi di riparto tra i diversi attori e beneficiari del progetto, è attualmente prematura e potrà essere approfondita al momento in cui si conoscerà la partecipazione finanziaria della Confederazione nel quadro del Programma d'agglomerato (PAL2).

Il Municipio non esclude tuttavia l'ipotesi da Lei delineata, vale a dire la partecipazione di privati nel quadro di progetti PPP (public/private partnership), ancorché di regola queste forme di finanziamento sono di difficile attuazione nell'ambito del trasporto pubblico, il cui grado di copertura dei costi è relativamente basso.

Ci è grata l'occasione per porgerLe, Onorevole Signor Macchi, l'espressione dei nostri migliori saluti.

#### PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco:

Il Segretario:

Arch. dipl. ETH G. Giudici

lic. jur. M. Delorenzi

C.p.c.:

- . Consiglio Comunale
- . Municipio
- . Segretario Generale
- . Direttore Operativo
- . Dicastero del Territorio