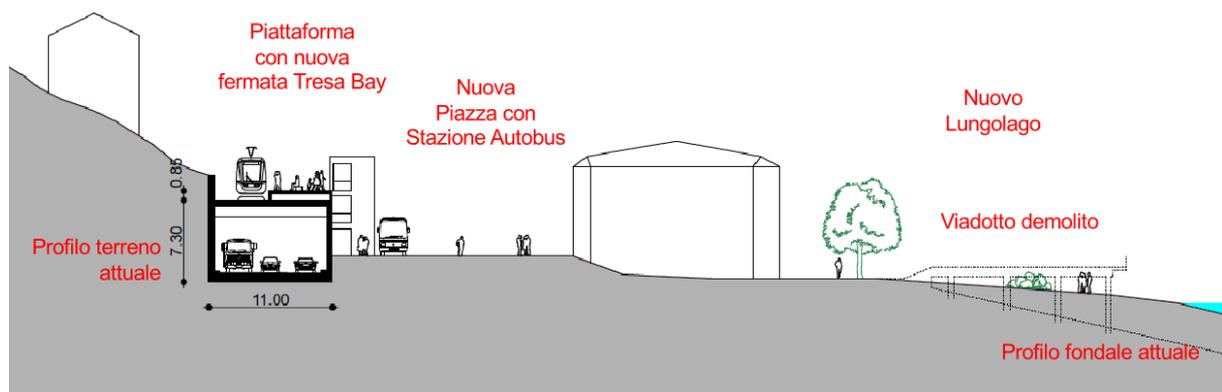

Comunicato stampa progetto EUREKA

Nel contesto dell'aggregazione dei comuni di Ponte Tresa, Monteggio, Croglio e Sessa nel nuovo comune di Tresa, il comune di Ponte Tresa si è fatto promotore dell'idea progettuale EUREKA, creando un gruppo di riflessione composta dal municipale Dario Bozzolo, il consulente Helios Robbiani e il sindaco Daniel Buser, che prevede un progetto di circonvallazione del nucleo di Ponte Tresa, la riorganizzazione viaria e la riqualifica del nucleo. Lo scopo è di anticipare alcuni lavori previsti da piano direttore cantonale inerenti in progetto delle gallerie Magliaso-Caslano-Ponte Tresa (variante C2) e dello scambio intermodale del traffico ferroviario con il traffico su gomma pubblico e privato, un primo passo per ovviare parzialmente al problema del traffico del Basso Malcantone. Il progetto nei suoi dettagli:

Il progetto stradale di circonvallare il nucleo storico si attua mediante il traforo dall'attuale stazione della FLP fino allo sbocco posto in affaccio alla Tresa.

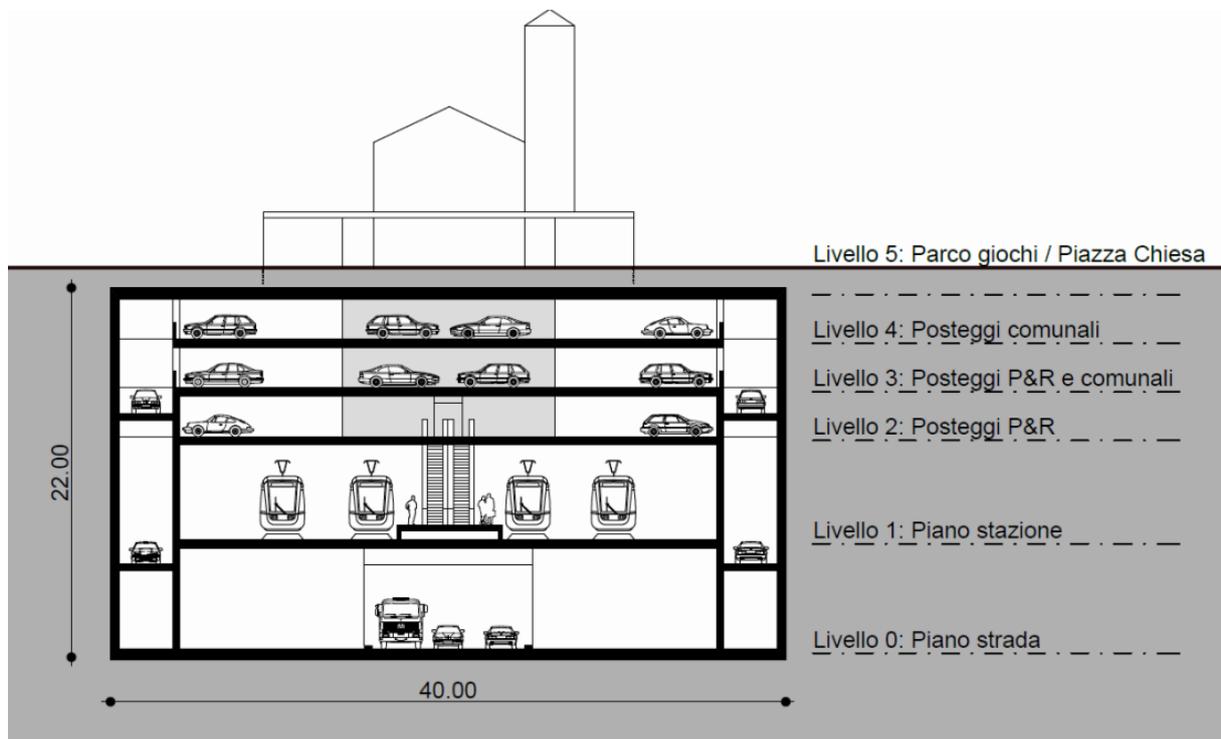


Vista portale est nuova stazione e parziale riqualifica zona antistante il nucleo

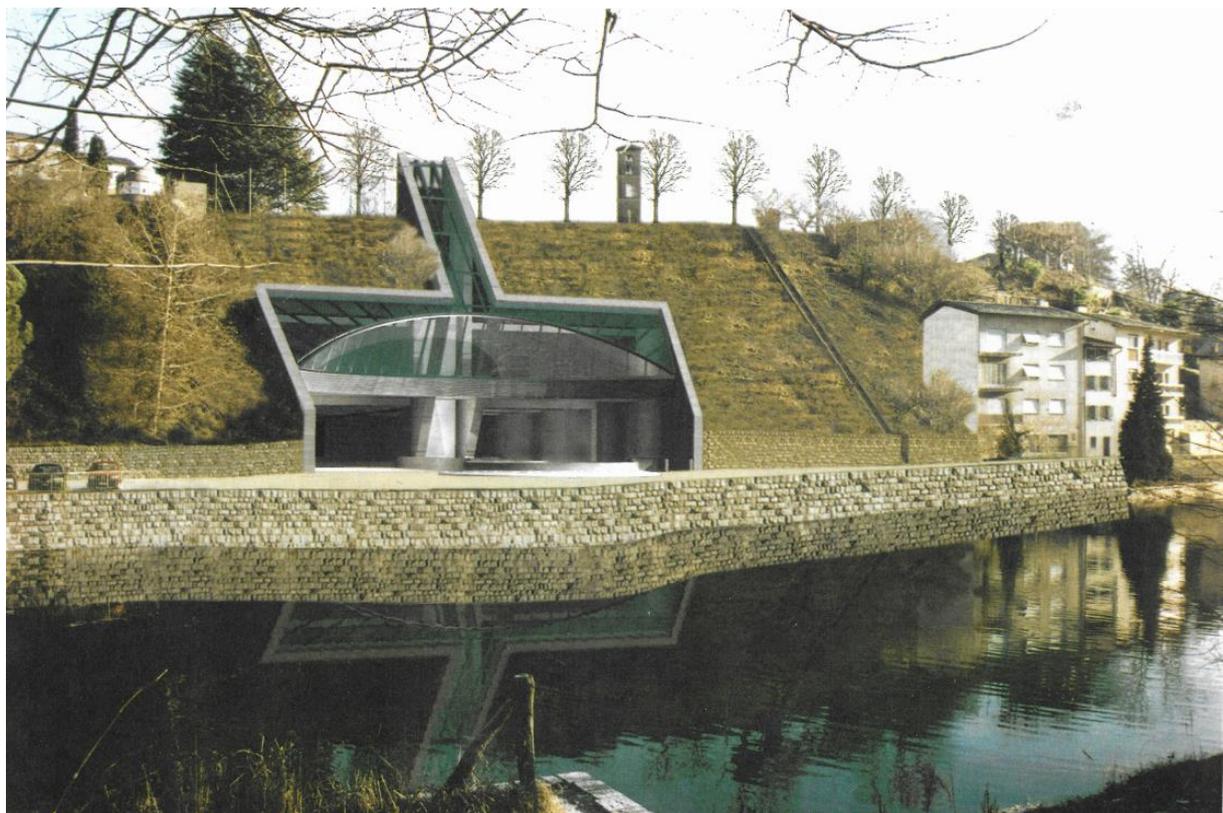


Sezione portale est e riqualifica zona lago

Creazione di un nuovo nodo di interscambio modale in sotterraneo, in corrispondenza dell'attuale campo sportivo (attestamento galleria stradale, stazione-capolinea ferroviario, autosilo per residenti, visitatori e utenti della Valle della Tresa. Si realizza così l'obiettivo di offrire un'alternativa efficace all'utilizzo dell'auto, riconoscendo a pieno titolo a FLP la funzione di asse portante e coordinatore della mobilità nel Basso Malcantone, asta ferroviaria irrinunciabile nel modello tram-treno, anche in ottica transfrontaliera.



Sezione capolinea e nodo d'interscambio (portale ovest)



Vista portale ovest, progetto del 1997

Copyright studio Boltas Bianchi architetti

L'impianto doganale rimane quello attuale, mentre una passerella ciclo-pedonale (non indicata sul rendering sopra) permetterà all'utenza di lasciare il mezzo privato dalla parte italiana zona piazza mercato, dove è prevista l'edificazione di un autosilo con 500 posti auto, e raggiungere comodamente a piedi la stazione FLP attestato sul lungo Tresa. Questa faciliterà anche la connessione pedonale tra i trasporti pubblici dal lato svizzero con le coincidenze delle stesse sul lato italiano.

Il progetto ferroviario, indissolubile da quello stradale, mira alla soppressione dei passaggi a livello sulla tratta Colombera – Ponte Tresa, quindi, a rendere più attrattivo, veloce e sicuro il tragitto ferroviario, incrementandone la capacità e la qualità dei servizi. L' esercizio permetterà un servizio di tram urbano con cadenze ravvicinate (10'). Allo stesso tempo si persegue l'obiettivo di ottenere un'accresciuta sicurezza del traffico veicolare sulla tratta citata.



Planimetria nuovo tracciato FLP in blu e tracciato stradale in rosso

Il progetto territoriale, obiettivo strategico, mira a rigenerare il tessuto storico di Ponte Tresa andato letteralmente distrutto all' inizio degli anni '60, quindi a recuperare il contatto del nucleo con la riva del lago e recuperare l'attrattività del borgo.



< 1963



> 1963

Ponte Tresa prima e dopo la costruzione del viadotto a fronte lago

Il progetto prevede l'eliminazione del viadotto a lago costruito nel 1962, il ripristino del "quai" col materiale proveniente dallo scavo delle gallerie e contestualmente la riorganizzazione di Piazza Municipio che sarà sede amministrativa del nuovo Comune Tresa.

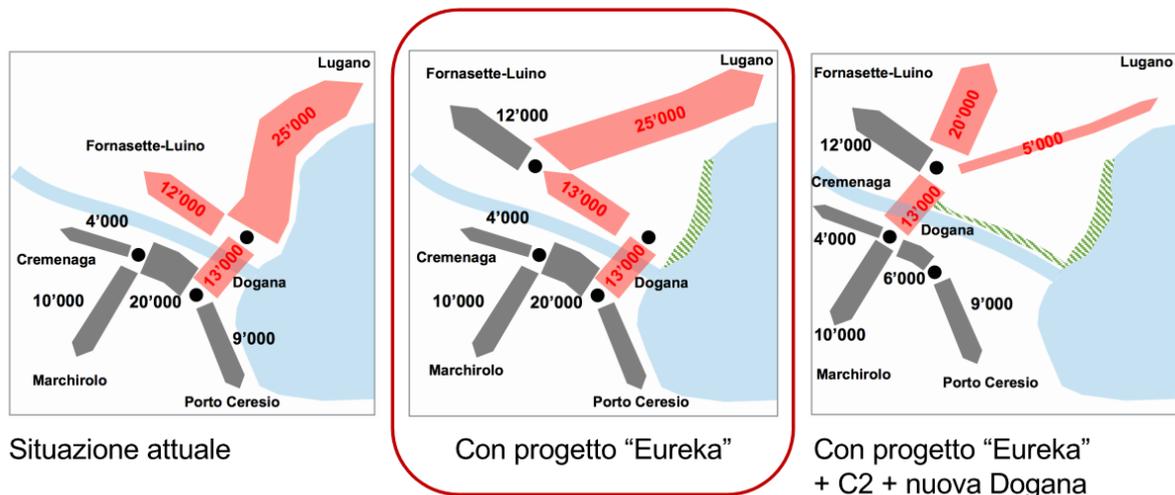
L' edificio del nodo d'interscambio modale posizionato sotto l'attuale campo da calcio e con sbocco sul lungotesa, è destinato a diventare uno degli elementi pubblici cardine per la popolazione del borgo. Da esso si dipartiranno nuovi e ristrutturati percorsi pedonali, che metteranno in rete spazi e edifici pubblici, come pure la nuova passeggiata lungo la riva del lago.

La strada cantonale Caslano - Ponte Tresa (via Colombera), liberata dalla linea ferroviaria, viene convertita in corridoio urbano e sarà la continuazione del progetto da previsto dal cantone della pista ciclo-pedonale che finalmente raccorderà Monteceneri a Fornasette, a completamento di questo importante progetto di mobilità lenta.

L'idea progettuale presentata non è una novità, bensì un progetto pubblicato, verificato da Confederazione e Cantone nell'ambito del PTL nel 1997, accompagnato da perizie esterne, unicamente rivisto in alcuni dettagli. Tale progetto era nato da un'idea progettuale degli anni '70. In considerazione di questo fatto, ci troviamo davanti ad un progetto in uno stato molto avanzato, che

permetterebbe un inizio lavori a tempi relativamente brevi, accelerando quello che è il processo di attuazione della galleria Agno-Magliaso-Caslano-Ponte Tresa, a completamento dell'opera di raccordo del basso e medio Malcantone e dei valichi doganali al piano del Vedeggio e all'autostrada A2. Il progetto nel suo complesso permetterebbe una rivalorizzazione territoriale di tutto il basso e medio Malcantone, un aumento di attrattività di quella parte di Malcantone attualmente soffocata dal traffico, sia per gli aspetti residenziali, turistici e l'insediamento di piccole e medie industrie.

Ricordiamo che oggi si registrano in media 25'000 autoveicoli giornalieri in transito sul viadotto davanti al nucleo di Ponte Tresa, di cui 13'000 sulla dogana di Ponte Tresa e 12'000 in direzione valle della Tresa.



Flussi di traffico indicativi (Traffico Giornaliero medio TGM)

Stato attuale dell'idea progettuale

Ad oggi il gruppo di riflessione de progetto "Eureka" ha presentato la sua idea al Dipartimento del Territorio (DT, al Comitato Organizzativo della Commissione Regionale dei Trasporti del Luganese (CO-CRTL), alla Conferenza dei Sindaci del Malcantone, e alle FLP che hanno accolto tutti con entusiasmo l'idea.

I costi del progetto sono stimati a 125 milioni di franchi, che parzialmente andrebbero a dedursi dal progetto principale delle gallerie della variante C2, attualmente in fase di verifica e sviluppo progettuale da parte del DT.

Il gruppo di riflessione del progetto Eureka confida nella volontà dei tecnici e della politica cantonale affinché si possa procedere nel prossimo decennio alla realizzazione di questo importante progetto, che aprirebbe nuove opportunità ad una regione intera di oltre 25'000 abitanti, periferia inscindibile del centro urbano di Lugano.