

Stazione FFS Lugano:

Completato lo scavo del Sottopasso pedonale di Besso

Alla stazione di Lugano procedono i lavori per il nuovo Sottopasso pedonale di Besso, opera che si inserisce nella prevista sistemazione dell'intera area (progetto StazLu), la cui progettazione è affidata al Consorzio LUCI - Lugano Consorzio Ingegneri:

- Filippini & Partner Ingegneria SA, Capofila Consorzio e responsabile genio civile;
- Studio d'ingegneria G. Dazio & Associati SA, coordinamento con sottopasso pedonale di Besso;
- Emch+Berger AG, coordinamento con l'autosilo del Comparto di Besso;
- Emch+Berger Verkehrsplanung AG – specialista traffico;
- Planidea SA – specialista ambiente;
- Geoalps Engineering SA – geologo.



Com'è oggi, come potrebbe essere domani (in basso a destra).

©CDI/CHIARA ZOCCHETTI/©SBB CF FFS

LA VISITA / I lavori sono iniziati nel 2021 e termineranno a fine 2025: le FFS hanno invitato i media per fare il punto sull'opera che collegherà Lugano a Besso per i pedoni - Si tratta innanzitutto di una sfida logistica: «Cinque anni fa sapevamo già quello che avremmo fatto oggi»

Federico Storni

È un cantiere che merita di essere raccontato, quello per la realizzazione del nuovo sottopasso pedonale di Besso. Non fosse altro perché è un attimo dare per scontato che sia facile scavare un buco profondo fra gli otto e i tredici metri, largo una ventina e lungo quasi cento, senza perturbare più di troppo il traffico ferroviario, veicolare e pedonale. Un buco che passa sotto i binari e che passerà sotto due strade. Un buco per cui un edificio storico è stato spostato di qualche decina di metri. Che questo cantiere meriti di essere raccontato lo ritengono in primis le FFS - che ne curano l'esecuzione - che ieri all'uopo hanno convocato i media per farglielo visitare e illustrare, alla presenza del capoprogetto generale Michele Radicati.

Come sarà

Il nuovo sottopasso di Besso è una delle opere che più caratterizzerà la stazione di Lugano del futuro. I lavori sono iniziati nel 2021 e termineranno a fine 2025 (Radicati ha detto che al momento le tempistiche sono rispettate). Una volta conclusi si potrà iniziare a realizzare l'accesso sotterraneo al futuro tram-treno, un buco di cinquanta metri sotto l'ex par-

cheggio Pestalozzi, a fianco del sottopasso. Terminato a sua volta questo accesso, si potrà costruire un importante nodo intermodale del trasporto pubblico su gomma proprio sull'ex Pestalozzi. A poca distanza, nel frattempo, sarà realizzato un nuovo tunnel stradale all'altezza dell'ex latteria.

Il sottopasso pedonale di Besso, rispetto al suo predecessore, sarà più ampio, più luminoso e più lungo. Permetterà un migliore accesso ai binari (con anche dei lift) e avrà degli spazi commerciali lato via Maraini, dove verrà realizzata una terrazza con vista sul Monte Brè (la si intravede nel rendering in basso a destra). Vi sarà anche spazio per una manciata di negozi. Da lì delle scale

mobili permetteranno di bypassare via Maraini: sfoceranno nel parco del Bertaccio, rendendo più agevole l'accesso alla città. Lato Besso, anche in questo caso, l'uscita sarà oltre la strada. Sotto il futuro piazzale di Besso (ma è un progetto con un iter separato) è anche prevista la realizzazione di un'ampia e luminosa area di sosta - pure dotata di negozi - che potrebbe diventare la nuova piazza del quartiere.

Realizzare il sottopasso costerà circa 56 milioni di franchi, finanziati da Confederazione, Cantone e Città di Lugano.

Dodici chilometri di micropali
E veniamo al cantiere. Qualche cifra: per garantire la sicurezza

dello scavo sono stati posati oltre 12 chilometri di micropali a sostegno del terreno circostante, connessi da 5,8 chilometri di ancoraggi. Per garantire l'esercizio ferroviario, sono stati posati ponti ferroviari sotto tutti e quattro i binari. Ponti che fungono anche da marciapiede per chi attende i treni. Anche per garantire il passaggio dei bus è stato posato un ponte provvisorio lungo 40 metri e pesante oltre cento tonnellate: È comparso quasi da un giorno all'altro oltre un anno fa e resterà in funzione sino alla fine del cantiere. L'ex deposito, spostato di quaranta metri più a nord lo scorso agosto, verrà portato nella sua posizione finale (un po' più a nord di quella precedente) già a set-

tembre. Sotto ai piedi avrà nuove fondamenta che gli garantiranno «un altro secolo di vita».

Esagerare, ma non troppo

Tutto questo ha richiesto una preparazione certosina. «Cinque anni fa sapevamo già cosa avremmo fatto oggi», ha spiegato Radicati. Esagerando forse, ma nemmeno troppo. La data della fine dei lavori è infatti da rispettare pressoché definitivamente.

Un terrapieno che non esisteva

Un'ultima curiosità: il terrapieno su cui sorge e si affaccia la stazione di Lugano non esisteva 150 anni fa. È stato realizzato usando il terreno scavato per realizzare la trincea di Massagno. Tanto che il primo sottopasso di Besso fu realizzato «a cielo aperto», e solo in seguito è stato ricoperto di materiale. Per questo motivo, peraltro, la terra di scavo non è particolarmente ambita per altri progetti.

