

Il gruppo socialista chiaramente sostiene la richiesta di credito per la ripresa della progettazione correttiva ad un progetto purtroppo malfatto per il quale lo scorso anno avevamo già votato il credito per la realizzazione. Caso più raro che unico.

Già allora avevamo espresso forti perplessità su quanto si voleva fare e presentato diverse proposte di miglioramento ma che erano state bellamente ignorate dalla maggioranza commissionale e chiaramente dai relatori del rapporto che hanno seguito pedissequamente il Consiglio di Stato puntando avanti tutta e sbattendo con un muro di 120 opposizioni.

Risultato, si ritorna alla casella di partenza e si chiedono altri 3,5 mio per una serie di correttivi che una progettazione appena sufficiente avrebbe già previsto dall'inizio.

Da notare che non stiamo progettando una canalizzazione o un risanamento selviculturale ma una fondamentale opera da 400 mio per finalmente cercare di avvicinare un agglomerato Ticinese nei parametri di mobilità Svizzeri.

Purtroppo già nel messaggio dello scorso anno si poteva leggere che il progetto così come presentato era tutt'altro che convincente se con i 400 mio previsti si calcolava un aumento dell'utenza con il nuovo tramreno di soli 5300 passeggeri al giorno, in un agglomerato nel quale entrano ed escono 200mila veicoli al giorno.

A titolo di paragone a Losanna la realizzazione della M2 costata 800 mio ha portato l'utenza da 15mila a 80mila, e 5 anni dopo l'inaugurazione era già in saturazione tanto che proprio nelle settimana scorsa il Canton Vaud ha votato altri 150 mio per il potenziamento del sistema raddoppiando il tratto sotto la stazione per permettere una cadenza di 2 minuti, riparando un errore fatto inizialmente e inserendo una nuova fermata. Inoltre si investono al 580 mio per una terza linea di metrò.

È quindi fondamentale, visto che non si è voluto sentire le nostre proposte, ma ora dobbiamo ritornare sulla progettazione per cause di forza maggiore (120 ricorsi), che si facciano i compiti fino in fondo e si cerchino tutte le migliorie possibili per poi realizzare un'opera che non serva solo per 5300 passeggeri in più ma per multipli.

Abbiamo visto negli ultimi anni che pur con i binari del 1870 in Ticino abbiamo avuto un notevole aumento dell'uso del Treno grazie a orario cadenzato, a nuove composizioni e all'abbonamento arcobaleno. 190 mio passeggeri chilometri nel 2017 per rapporto ai 75 mio del 2004 !! 250%

Il primo e finora unico nuovo tratto di strada ferrata posato in Ticino dopo il 1870 la Mendrisio Stabio viene già usato da 4500 utenti al giorno.

Nella seconda metà del secolo scorso purtroppo abbiamo smantellato troppe ferrovie regionali, in questo caso si vuole smantellare la tratta Bioggio Lugano, per la serie non si vuole imparare dagli errori del passato.

In questo senso avevo presentato un rapporto di minoranza nel quale chiediamo di aumentare il credito del presente messaggio a 4.6 mio per permettere di progettare altre possibili migliorie a questo problematico progetto.

Avendo nel frattempo trovato un accordo con la commissione della Gestione che riprendere l'auspicio del rapporto di minoranza trasformandolo da una richiesta diretta di aumento dell'importo a una richiesta al Consiglio di Stato affinché presenti un messaggio per un credito di progettazione, ritiro il rapporto di minoranza e presenterò la richiesta tramite un emendamento al Decreto di cui parleremo più tardi.

Concludo esortando il Consiglio di Stato e la Commissione dei trasporti del Luganese e la Ferrovia Lugano Ponte Tresa a voler rivedere a fondo questo progetto che sarà fondamentale per ricostruire una mobilità decente in un agglomerato sempre più immobile malgrado il quasi miliardo investito negli ultimi 15 anni.

Gli errori che facciamo oggi li pagheremo molto cari anche solo fra 20 anni. Dobbiamo finalmente agire con lungimiranza e puntare a risolvere veramente la situazione e non accontentarci di 5200 utenti in più che già a fronte di quanto avviene sulla Mendrisio Stabio è un numero troppo piccolo e non sicuramente da Città Ticino con un relativo Metrò.

Senza un cambiamento di paradigma negli obiettivi e nella progettazione di queste importantissime opere rischiamo di rimanere in colonna o in piedi nei Tilo sovraffollati, per altri decenni.

Emendamento al decreto

Art 5 (nuovo)

Considerate le modifiche di progetto per le quali si chiede il credito in oggetto e poiché il progetto ha secondo una parte della Commissione ancora margini di miglioramento, in particolare relativi al mantenimento della linea di collina, tratta Bioggio-Lugano Stazione, che meritano approfondimenti (come già in parte auspicato nel rapporto al messaggio 7413), si chiede che il Consiglio di Stato, valutati opportunità, fattibilità e costi, presenti un messaggio per lo stanziamento di un credito di progettazione aggiuntivo per:

- Studiare il mantenimento del tracciato di collina Bioggio Stazione FFS con il suo inserimento a Bioggio nella nuova linea e con un modello d'esercizio adeguato all'utenza che migliori l'efficienza e la stabilità del sistema
- Progettare una fermata in zona Sant'Anna tra gli stabili ex BSI (conseguente al cambiamento del tracciato pure oggetto del presente M7664);

Bruno Storni