

Bioggio «Quel percorso del tram non ci piace»

Progetto definitivo contestato da un gruppo di proprietari di aziende e terreni, tra cui Quadroni, Tarchini e Agustoni Fermati gli operai che stavano piazzando i picchetti - La promessa del Cantone: «Cercheremo soluzioni condivise»

JOHN ROBBIANI

■ C'è malumore e preoccupazione tra molte aziende (e tra diversi proprietari di terreni) toccate, tra Manno e Bioggio, dal tracciato indicato dal Dipartimento del territorio per la futura linea del tram-treno. Aziende e proprietari che hanno già costituito un gruppo che intende ottenere - anche a costo di ricorsi e opposizioni, già annunciati - la revisione del tracciato. Aziende che si dicono favorevoli all'arrivo del tram nel Vedeggio, ma anche convinte che il tracciato (con i binari che passeranno sulla strada cantonale) «pregiudicherà lo svolgimento dell'attività di diverse ditte», con il rischio che alcune decidano di chiudere e trasferirsi altrove. Il tram, secondo loro, dovrebbe essere «indipendente dalla strada» e c'è anche chi - ma ne parleremo in seguito - ha già elaborato possibili soluzioni alternative. Del gruppo fanno parte tra gli altri Riccardo Quadroni (proprietario di diversi fondi in zona, tra cui quello che ospita Avoalq), Holcim, Cesare Agustoni della Immobiliare Vedeggio e Tarchini Group.

Scattano i ricorsi

Ieri mattina, su ordine del Cantone, sono iniziati i lavori di picchettamento e modatura dei terreni su cui passerà la linea tram-treno. Lavori contro cui è stata presentata una lunga serie di ricorsi. Tra chi si è opposto ci sono, di certo, Quadroni, Tarchini, Implema, Immobiliare Vedeggio, Planzer e un'azienda del gruppo Nestlé. «Stamattina (ieri per chi legge, ndr) - ci spiega Quadroni - ho dovuto fermare gli operai incaricati dal Cantone che si sono presentati sui miei terreni per il picchettamento». Chi si è opposto contesta la procedura seguita dal Cantone. «Il 10 di questo mese - ci spiega Silvio Tarchini - abbiamo ricevuto una lettera in cui ci veniva annunciato che, il 16, avremmo iniziato il picchettamento. Noi siamo andati a vedere la Legge, che prevede un'altra prassi. Prima di iniziare bisogna infatti trasmettere agli interessati i piani con i dati esatti. Cosa che non c'è stata. Dunque, a malincuore, abbiamo dovuto fare ricorso». Un altro ricorso fa leva su un altro aspetto. «Nel vostro scritto - viene indicato nella missiva indirizzata a Bellinzona - menzionate di agire in base a un incarico delle Ferrovie Luganesi SA (FLP). Vi preghiamo di farci avere senza indugi una copia del relativo accordo, unitamente all'approvazione dello stesso da parte dell'Ufficio federale dei trasporti». Secondo il diritto federale ferroviario infatti, che regola la procedura, il diritto di costruire ed esercitare l'infrastruttura ferroviaria spetta all'impresa ferroviaria concessionaria. «Allo stato attuale la FLP non dispone di nessuna concessione formale per l'esercizio della tratta Bioggio-Manno. Ne consegue che sino al rilascio della concessione il vostro ufficio non può iniziare la procedura di autorizzazione dei piani (...) e neppure il picchettamento».

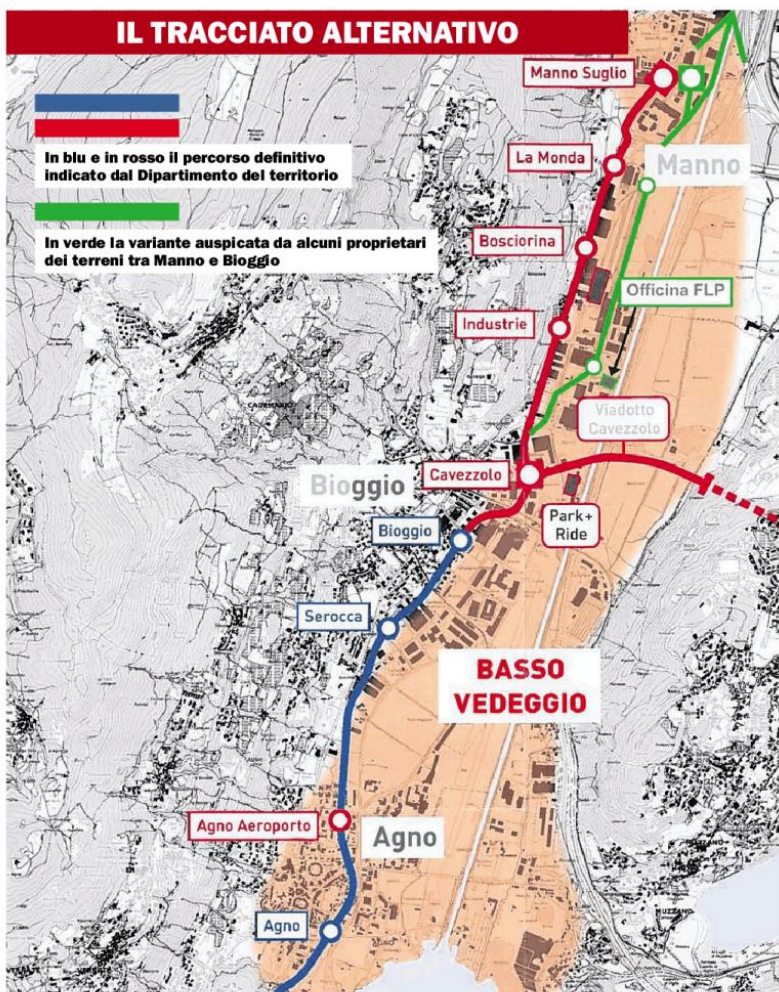
Ecco la nostra soluzione

Ma cosa non piace alle aziende della tratta tram tra Bioggio e Manno? Anzitutto il fatto che il tracciato previsto dal Dipartimento

prevede l'eliminazione di due dei tre accessi esistenti alla zona industriale e l'aggiunta di una serie di semafori che «provocherà con certezza il collasso del traffico stradale di tutto il piano del Vedeggio». Il tram, insomma, resterebbe incolonnato come tutti. Meglio sarebbe, per i proprietari, regolare gli incroci dell'infrastruttura ferroviaria tramite strade con dei sotto o soprapassaggi. Ma, come detto, c'è chi ha già sottoposto al Dipartimento del territorio delle soluzioni (e delle idee) per spostare il tracciato. Lo ha fatto, per esempio, proprio Quadroni, che ha proposto (vedasi immagine a lato) di far passare il tram-treno sul lato orientale della zona industriale, verso il fiume Vedeggio. Dal terminal di Bioggio il tram, invece che immergersi sulla cantonale, entrerebbe cioè nella zona industriale (subito dopo aver attraversato una breve tratta in sopraelevata, necessaria per proteggere il torrente che scorre in quell'area) per correre poi sul tracciato ferroviario esistente (la ferrovia industriale che dall'Hupac di Bioggio porta a Taverno) usando il sottopassaggio sotto al cavalcavia dell'incrocio di Suglio (anche questo esistente) per giungere sul retro dello stabile UBS di Manno. Il vantaggio - ci viene spiegato - è che le espropriazioni sarebbero molto ridotte e non ci sarebbero quasi ingerenze con le proprietà private che sorgono lungo la via Cantonale. «Con questa soluzione il tram scorrerebbe libero dagli ingorghi stradali». E in più, secondo l'imprenditore, questo tracciato permetterebbe in futuro di portare il tram anche nel medio Vedeggio, fino a Torricella-Taverno, utilizzando il già esistente percorso della ferrovia.

La replica: «È anche nel loro interesse»

Abbiamo contattato il Dipartimento del territorio per una replica e delle precisazioni. Il capoprogetto Ivan Continati si è detto non sorpreso delle opposizioni. Un progetto di questa portata e che tocca 160 proprietari - ha osservato - solleva prevedibilmente reazioni e prese di posizioni. «Se la preoccupazione principale riguarda gli accessi stradali, posso dire che abbiamo già anticipato che ne creeremo un secondo». E con la circosvalazione forse si potrebbe trovare una soluzione anche per il terzo accesso. «Ma sono problemi che risolveremo in procedura, incontrando i proprietari, di cui tra l'altro capiamo le preoccupazioni». Il ministro Zali, ci è stato riferito, si è dunque già detto disposto a discutere con loro per trovare soluzioni. Questo non significa però che il tracciato tram-treno cambierà, anche perché il progetto è in fase troppo avanzata e rivedere il percorso tra Bioggio e Manno significherebbe perdere tempo. Forse anni. «Mi lasci dire poi - ha concluso Continati - che stiamo seguendo una procedura federale e che il picchettamento, che è una fase preparatoria, è anche nell'interesse dei proprietari. Proprio grazie ai picchetti conosceranno con esattezza dove passerà il tram. È una fase che precede la presentazione pubblica dei piani, prevista in novembre. E allora che verranno raccolte le osservazioni».



LA TABELLA DI MARCIA

Il Dipartimento del territorio si è detto convinto che la nuova rete tram-treno potrà entrare in servizio nel 2027 (e dunque tra esattamente 10 anni). Il primo passo (dopo la presentazione del progetto definitivo) era rappresentato dal picchettamento e dalla modatura del tracciato, iniziata ieri (vedasi articolo a lato) ma che, come detto, ha già sollevato delle opposizioni. Il deposito pubblico dei piani è previsto per dicembre, mentre nell'estate

dell'anno prossimo il Cantone spera di arrivare alla licenza di costruzione. L'intera opera, lo ricordiamo, costerà circa 400 milioni di franchi e sarà finanziata in buona parte dalla Confederazione (che ha già assicurato la copertura di circa 240 milioni di franchi). Il progetto presentato dal Dipartimento del territorio prevede come noto la realizzazione di una rete tram-treno tra Ponte Tresa e Bioggio (che ricalcherà in grandi linee il tracciato già

oggi offerto dalla FLP) e tra Bioggio e Manno. A Bioggio poi (prima su un viadotto e poi in galleria) il tram-treno raggiungerà Lugano, dove verrà creata una fermata sotterranea collegata alla stazione FFS di Lugano. La realizzazione dell'asta urbana (tra Cornaredo e il pian Scairolò) avverrà in una seconda fase, mentre in una terza è possibile che venga implementata la tratta del Vedeggio, collegando Manno a Lamone-Cadempino.