

## Piacciono i ritocchi al tram-treno

*Luce verde dal Parlamento al credito di 3,55 milioni per correggere il progetto Ma la richiesta al Governo di rivalutare la tratta di collina accende il dibattito*

Il Gran Consiglio ha dato via libera al credito supplementare di 3,55 milioni di franchi chiesto dal Dipartimento del territorio per correggere il progetto del tram-treno del Luganese e ovviare così, almeno in parte, alle numerose opposizioni presentate. Ma se sulla necessità di sostenere un progetto definito a più riprese «indispensabile» il plenum si è detto unanime, la richiesta di rivalutare lo smantellamento della tratta di collina ha rischiato di far deragliare i lavori parlamentari. In particolare il PS, tramite un emendamento, ha chiesto al Cantone di valutare se salvaguardare comunque la linea FLP che collega Bioggio alla stazione di Lugano, passando da Sorengo. Una soluzione alla quale il Dipartimento del territorio aveva già mostrato il pollice verso e che, come ribadito dal consigliere di Stato Claudio Zali, rappresenta un'alternativa «insensata» che non solo comporterebbe costi importanti, ma che non è neppure rivendicata dai cittadini dei Comuni interessati. Dopo un acceso dibattito il plenum ha comunque deciso di approfondire la variante.

**MARTINELLI e GIANINAZZI a pagina 5**

# Mobilità Il tram-treno prende slancio

Luce verde dal Gran Consiglio a un credito di 3,55 milioni di franchi per correggere il progetto  
Ma sulla tratta di collina il dibattito s'infiama - Zali: «È il capriccio di alcune associazioni»

VIOLA MARTINELLI e PAOLO GIANINAZZI

■ Per dirlo in termini ferroviari, il dibattito in Gran Consiglio sul credito aggiuntivo da 3,55 milioni di franchi per il tram-treno del Luganese ha rischiato di deragliare. Nell'ultima sessione prima della pausa estiva, il Legislativo si è infatti chinato sulla richiesta del Dipartimento del territorio di una nuova iniezione finanziaria che - assieme agli 8,76 milioni già concessi negli scorsi anni - sarebbe servita a progettare una serie di modifiche al progetto iniziale e avviare così a parte delle 127 opposizioni presentate. E se negli interventi dei gruppi tutti i partiti si sono detti concordi nel sostenere un progetto che rivoluzionerà la mobilità del Luganese, al momento di discutere sul mantenimento della tratta di collina tra Bioggio e Lugano è saltato il banco. Tanto da obbligarne il presidente **Claudio Franschella** (PPD) ad interrompere i lavori per cercare di vederci chiaro. Almeno dal profilo giuridico.

## Scoppia il caos

A creare scompiglio è stata la decisione del relatore di minoranza **Bruno Storni** (PS) che ha annunciato il ritiro del rapporto dopo che, lunedì in Commissione della gestione, è stato raggiunto un accordo: sostenere il rapporto di maggioranza, ma modificandolo con un emendamento che invita il Consiglio di Stato a «presentare un messaggio per lo stanziamento di un credito di progettazione aggiuntivo per studiare il mantenimento della tratta di collina e progettare una fermata in zona Sant'Anna». «Abbiamo smantellato troppe ferrovie regionali e ora si vuole fare lo stesso per la tratta Bioggio-Lugano. Non si è imparato nulla dal passato», ha affermato Storni per poi invitare il plenum «ad essere lungimirante perché il progetto ha ancora margini di miglioramento». Ferma la replica del direttore del Dipartimento del territorio **Claudio Zali** che ha ribadito come «l'emendamento vincola il Governo a presentare un messaggio dopo che l'Esecutivo si è già pronunciato» in maniera negativa su queste due richieste. In particolare, se la creazione della fermata in zona Sant'Anna «era stata scartata perché avrebbe necessitato una variante del piano regolatore dell'intero comparto», il mantenimento della linea di collina è stato definito «insensato» da Zali. Che ha poi snocciolato «otto semplici ragioni» per respingere

l'emendamento: dall'esiguo numero di utenti agli elevati costi di gestione, passando poi per i tempi sbagliati nei quali la proposta è stata formulata e la collisione con la volontà popolare e federale. Per poi lanciare l'affondo: «È un capriccio delle varie associazioni quali ATA, STAN e Cittadini per il territorio che vogliono imporre le loro volontà senza essere state democraticamente elette, buttando così nel cestino anni di lavoro», ha affermato Zali per il quale «si mette a rischio l'intero progetto per un'opposizione che non è stata sollevata neppure dai cittadini dei paesi direttamente interessati dalla modifica». A dargli sostegno il deputato leghista **Michele Foletti** che ha evidenziato come «si mettono i Comuni con le spalle al muro: il mantenimento della linea di collina costerà tre milioni all'anno che andranno a carico proprio degli enti locali che, al contrario, si sono già detti favorevoli allo smantellamento. Non si costruisce il consenso con delle modifiche a cinque minuti dalla mezzanotte». Pronta la replica di Storni: «Spiace sentire parole poco gentili come quelle del consigliere di Stato. Non da ultimo considerando che oggi il Dipartimento chiede un credito aggiuntivo dopo che è andato a sbattere contro un muro di 127 ricorsi. Opposizioni che si sarebbero potute evitare se si fossero ascoltate le nostre criticità». E qui è scoppiato il caos. Perché se la maggioranza del plenum «resta scettica sul mantenimento della tratta collinare», ha voluto assicurare il co-relatore **Nicola Pini** (PLR), dare luce verde all'emendamento avrebbe obbligato il Dipartimento a procedere con la progettazione della fermata extra e il mantenimento della linea. «Effettivamente così formulato l'emendamento non è chiaro», ha constatato il consulente giuridico del Gran Consiglio **Tiziano Veronelli**. «Se l'emendamento non è preciso, mi spiace ma mi tiro fuori dall'accordo», ha affermato il presidente PPD **Fiorenzo Dadò**, seguito poi anche dal leghista **Eolo Alberti**. «Ma il principio è chiaro: chiediamo una valutazione di queste varianti, non di decidere oggi della loro attuazione», ha rilanciato il capogruppo socialista **Ivo Durisch**. Da qui la necessità di interrompere i lavori. Una volta rientrati in aula, il presidente della Gestione e co-relatore del rapporto di maggioranza **Daniele Caverzasio** (Lega) ha messo i puntini sulle "i": «Votiamo il principio espresso nell'emendamento. Il Governo dovrà quindi presen-



**VERSO IL FUTURO** Il maxiprogetto che dal 2027 collegherà Lugano al Malcantone costerà circa 400 milioni di franchi. (Foto Rendering DT)

tare un messaggio nel quale valuta, positivamente o meno, il mantenimento della tratta di collina e i relativi costi».

## Lacrime e imprese titaniche

Fatta chiarezza, il verdetto del Parlamento è stato chiaro: con 51 voti favorevoli, 21 contrari e 7 astenuti il Legislativo ha detto sì al credito aggiuntivo, invitando nel contempo l'Esecutivo a rivalutare il mantenimento della tratta collinare e la creazione di una fermata aggiuntiva. Soddisfatti i Verdi per i quali «modificare un contesto urbano densamente popolato senza che vi siano ricorsi è un'impresa titanica», ha detto **Samantha Bourgoïn** mentre il presidente dell'UDC **Piero Marchesi** ha ricordato come il Malcantone «attende da decenni una soluzione che vada a sgravare le strade dal traffico». «Dopo tanti anni il mio pianto verrà consolato», ha affermato **Giovanni Berardi** (PPD) in un intervento dal sapore amaro: «Da bambino mi scesero le lacrime nel vedere gli operai smantellare i binari del tram in centro città. Oggi andiamo a riparare quell'errore».