

«Rischiamo i milioni»

TRAM-TRENO / Zali teme che il mantenimento della linea di collina che serve Sorengo, Muzzano e Collina d'Oro faccia sfumare gli aiuti promessi da Berna - «Non è quello che si aspettano dopo aver deciso di finanziare il collegamento sotterraneo fra Lugano e Bioggio» - Ma i contrari alla visione del Cantone sono pronti a dare battaglia



L'arrivo in città non è contestato. È il tratto precedente a far discutere.

**Giuliano Gasperi
John Robbiani**

Il consigliere di Stato Claudio Zali ha duecentoquaranta milioni di motivi per essere contrario al mantenimento della linea di collina della FLP. Il tratto di ferrovia che serve Sorengo, Collina d'Oro e Muzzano è destinato a sparire con l'apertura del nuovo collegamento sotterraneo fra Lugano e Bioggio, ma non tutti sono d'accordo.

L'Associazione traffico e ambiente, la Società ticinese per l'arte e la natura e l'associazione Cittadini per il territorio, forti di una petizione firmata da duemila persone, si sono dette pronte a battersi fino al Tribunale federale (si veda l'articolo sotto). Sulla possibilità di salvare la linea di collina il Governo ha commissionato uno studio che dovrebbe essere pronto a settimane, ma secondo Zali non è quello il punto.

«Quasi sicuramente a livello tecnico si potrà fare. Il problema è il rapporto fra costi e benefici». E nella colonna dei costi - sottolinea il capo del Dipartimento del Territorio - andrebbero inserite anche le mancate entrate. «Ho in mano una lettera dell'Ufficio federale dei trasporti che, per usare

Giovanni Bruschetti

«Non mi resta che scuotere la testa»

Parla il presidente della CRTL

«Non mi resta che scuotere il capo». Anche Giovanni Bruschetti, presidente della Commissione regionale dei trasporti, si dice deluso, ma non sorpreso. «Zali ha tutta la mia solidarietà, ma per me queste opposizioni "a priori" non sono purtroppo una novità. Il progetto tram-treno è estremamente positivo e così lo si mette a rischio». L'opera secondo Bruschetti porterà a un cambiamento epocale che interesserà almeno 120.000 abitanti. «È stata analizzata, avallata e finanziata dagli esperti della Confederazione, ma in Ticino sono sempre più numerosi gli "esperti dell'ultimo minuto"». Per Bruschetti le opposizioni rischiano di far perdere tempo, forza e interesse al progetto. «Potrebbero cambiare (a Berna, ndr) le condizioni del finanziamento. Mi preoccupa».

un eufemismo, è molto critico sull'eventualità di creare una ridondanza». Cioè avere due linee, quella «vecchia» in superficie e quella nuova in galleria. «Non è quello che si aspettano dopo aver deciso di finanziare - con 240 milioni - la realizzazione del collegamento sotterraneo fra Lugano e Bioggio».

In pratica cambierebbe il contesto del progetto e quindi il progetto stesso, dato che non può essere valutato separatamente da ciò che lo circonda. «Se rimanesse la linea in superficie, il rapporto fra costi e benefici di quella sotterranea diminuirebbe e l'opera avrebbe meno punti nell'ottica dei sussidi federali». Significherebbe perderli? «Andremmo incontro a questo rischio» taglia corto Zali, che poi sottolinea i benefici del servizio sostitutivo con il bus: «Avrebbe lo svantaggio di correre su strada, è vero, ma il vantaggio di creare un collegamento, scendendo dalla Piodella, con la zona industriale di Muzzano e la stazione di Agno. Sarebbe migliorativo rispetto alla situazione attuale».

I contrari andranno comunque avanti per la loro strada e il punto, per il Cantone, è capire di quanto potrebbero allungarsi le tempistiche dell'opera. Il Tribunale federale può impiegare anche anni per

emettere i suoi giudizi. «Nelle nostre scalette abbiamo tenuto conto delle possibili lungaggini procedurali - spiega sempre Zali - e adesso stiamo esaminando le varie opposizioni. Dobbiamo capire qual è il loro peso specifico, quante di queste potrebbero fermare l'intero progetto».

Una abbastanza «pesante» era quella delle AIL, che lungo il tracciato scelto dal Cantone per il tram gestiscono diverse infrastrutture sotterranee (cavi elettrici, fibre ottiche, tubi per l'acqua e il gas) e in superficie (sottostazioni e cabine elettriche). «Con le AIL abbiamo pronta una bozza di convenzione - fa sapere Zali - e credo che tutti i nodi tecnici e finanziari verranno sciolti».

«Opera fondamentale»

Abbiamo chiesto un parere anche ad Angelo Jelmini, municipale di Lugano che ha seguito il dossier e presidente del CdA di TPL (che in futuro potrebbe, con i suoi bus, offrire il citato servizio sostitutivo al trenino nella tratta non più prevista dal progetto). «Il tram-treno - ci ha spiegato - è un progetto importantissimo per la regione ed è importante che venga realizzato. L'idea del progetto ad H (che prevede il collegamento Bioggio-Lugano e poi in un secondo tempo la



La Confederazione

si è espressa in modo molto critico, per usare un eufemismo, sull'eventualità di avere una ridondanza



Dobbiamo capire

qual è il peso specifico di tutte le opposizioni ricevute, quante di queste potrebbero bloccare il progetto

Claudio Zali

consigliere di Stato

linea Pian Scairolo-Cornaredo, ndr) è buona».

Jelmini è convinto che ci sarà tempo (la messa in esercizio del tram è prevista per il 2027) per trovare le soluzioni migliori in grado di servire al meglio l'utenza della tratta non più prevista.

«Prima progettano e poi presentano lo studio?»

LA REPLICA / Bruno Storni (ATA) rimanda al mittente le accuse: «Noi puntiamo al meglio e dire che siamo contrari all'opera è disinformazione»

Tra i critici sul progetto c'è l'ATA, Associazione traffico e ambiente, che però non ci sta a passare per «chi si oppone in modo accanito - come detto da Claudio Zali a *La Regione* - a un progetto avveniristico di una linea di trasporto pubblico che vuole sgravare il traffico e migliorare la qualità di vita». «Dire questo - spiega il presidente dell'ATA Bruno Storni - è fa-

L'analisi

sul mantenimento della linea di collina è stata avviata su proposta della sinistra

re disinformazione. Ci siamo sempre impegnati per il tram-treno. Abbiamo contribuito all'ottenimento dei finanziamenti e vogliamo veder realizzata l'opera». Ma l'ATA vuole, appunto, anche il mantenimento della linea di collina.

La richiesta del Gran Consiglio

Bruno Storni è anche stato il promotore dell'emendamento - approvato dal Gran Consi-

glio - in cui si chiedeva uno studio sul mantenimento della linea tra Muzzano, Sorengo e Collina d'Oro. Studio che dovrebbe arrivare a breve. «Se è stato chiesto uno studio - sottolinea Storni - allora occorre attendere quello e poi presentare il progetto. Si è fatto il contrario. E non è colpa nostra. Noi tra l'altro abbiamo presentato delle proposte per salvare la linea». L'ATA chiede di ge-

stire il servizio tram-treno con tre linee anziché due: la Ponte Tresa-Lugano Centro, la Ponte Tresa-Stazione FFS (questa non più prevista dal progetto cantonale) e la Manno-Lugano Centro (in galleria). Per farlo occorrerebbe rinunciare alla fermata sotterranea, rivedere lo snodo di Cavezzolo a Bioggio e creare un collegamento diretto, a Lugano, tra la stazione FLP e la stazione FFS.