

LINEA DI COLLINA

Non perdiamo né il treno né la bussola

Ci riferiamo all'editoriale del direttore Fabio Pontiggia pubblicato il 3 agosto nel quale esprime il suo punto di vista sui contrari all'eliminazione della linea di collina della Ferrovia Lugano-Ponte Tresa. Caro Direttore le possiamo assicurare di non aver perso né il treno né la bussola. Siamo solamente realisti. L'onorevole Claudio Zali si ostina a portare avanti il progetto iniziale senza tener conto che il Gran Consiglio, su invito dell'allora granconsigliere Bruno Storni, aveva proposto uno studio per valutare l'opportunità, la fattibilità e i costi del mantenimento dell'attuale tracciato della FLP di collina. Proposta finora senza risposta. È strano che il capo del Dipartimento del territorio dapprima promuova la tassa di collegamento per scoraggiare il traffico motorizzato e nel contempo vuole sostituire una linea molto frequentata in esercizio fin dal 1912 con bus a rischio di rimanere bloccati nel traffico. Senza contare che si potrebbe evitare la costosa costruzione della stazione sotterranea di Lugano. Il direttore Pontiggia dimentica che già in passato sono state smantellate delle linee ferroviarie regionali come il tram sul lungolago di Lugano, la ferrovia di Tesserete e la Lugano-Cadro-Dino, con il risultato che oggi queste infrastrutture mancano pesantemente nell'economia del traffico della regione.

Ma perché siamo convinti della bontà di mantenere in esercizio la linea di collina, posizione condivisa dai Comuni di Sorengo, Muzzano e Collina d'Oro? In sostanza, per i seguenti motivi: fornirà un'offerta d'esercizio congrua con la domanda dell'utenza anche dopo la costruzione della galleria del tram-treno da Bioggio a Lugano. Non sarà un doppione in quanto le due linee hanno finalità diverse, per cui non cadranno i finanziamenti della Confederazione. Inol-

tre mantenere la linea non causerà aggravii finanziari.

Le previsioni sugli sviluppi della mobilità sono cambiate dal 2016. Ora non si prevede più che gli utenti del Piano del Vedeggio e del Malcantone siano diretti in città nella misura dell'80% ma solo del 48%. Quindi il 52%, cioè un po' più della metà, sarà diretto o provverrà dalla stazione FFS di Lugano, dai treni TILO o Alptransit o dalle aree circostanti. Dati contenuti in uno studio pubblicato lo scorso novembre che non hanno comportato reazioni da parte delle autorità o dal capo dello stesso DT. Caro direttore, le possiamo assicurare che non siamo degli ecologisti «che perdono la bussola» né degli sprovveduti oppositori. Siamo cittadini responsabili delle sorti di una regione che soffre delle pesanti carenze del sistema viario e del trasporto pubblico. Ci sentiamo perciò in dovere di sostenere il punto di vista delle tre associazioni – Cittadini per il territorio, ATA e STAN – propugnatrici del mantenimento in esercizio della linea che fornirà una maggiore frequenza di corse sul ramo Agno-Ponte Tresa che ha un forte carico, invece che su quello di Manno, piuttosto debole da questo punto di vista. Inoltre ci permettiamo far osservare che i tempi di percorso per raggiungere con la ferrovia LPT la stazione FFS di Lugano, a partire da Bioggio-Molinazzo, sono equivalenti a quelli con il tram-treno. Nel progetto di sistemazione della stazione FFS di Lugano è già considerata la possibilità di realizzare un passaggio pedonale diretto tra la stazione FLP e l'atrio della stazione FFS, luoghi che si situano alla stessa quota. Infine, il servizio della FLP permette di evitare l'uso delle inquietanti scale mobili in un pozzo interrato profondo 50 metri e l'angusta piattaforma di interscambio in caverna, previste dal progetto tram-treno. Ricordiamo che il tracciato FLP serve le tre zone residenziali di Sorengo con OTAF, Muzzano e Collina d'Oro e le loro importanti aree di svago di rilevanza regionale. Siamo più che convinti che mantenendo in funzione la linea di collina si rende più stabile il sistema di trasporto, perché in casi di guasti sulla linea in

galleria si può sopperire con quella in superficie e viceversa.

Antonio Borra Sorengo
Americo Bottani Gentilino

MELIDE

Rappresentanza anomala nel Municipio

Il Municipio di Melide è formato da due rappresentanti della Lista civica, da uno della lista socialisti e verdi e da due eletti sulla lista liberale radicale ma che poi alla sezione hanno voltato le spalle, diritto che nessuno nega. Di conseguenza non partecipano alle sedute del gruppo del Consiglio comunale e alle riunioni di partito. Il PLR di Melide si trova perciò senza una sua rappresentanza in Municipio, situazione resa ancor maggiormente problematica dal rinvio delle elezioni al 2021. Al gruppo liberale radicale del Consiglio comunale viene così a mancare l'apporto informativo sui messaggi, direttamente da parte di membri del Municipio. Per valutare il disagio che pure ha a che vedere con il corretto esercizio della democrazia rappresentativa si può fare riferimento alle complesse trattande all'ordine del giorno del Consiglio comunale di lunedì 14 settembre. Una concerne la richiesta di credito per 6,9 milioni di franchi, per finanziare la riqualificazione del nucleo storico. Il precedente Messaggio sullo stesso oggetto, venne ritirato dal Municipio a seguito della reazione dei proprietari di stabili caricati in maniera eccessiva dai contributi di miglioria. L'attuale messaggio presenta aspetti di tutt'altro che facile interpretazione, sia riguardo ancora ai contributi di miglioria, sia alla pavimentazione in lastre anche delle viuzze e piazzette che altri vorrebbero in dadi di granito, come si è fatto nei villaggi vicini. Con uno specifico messaggio viene altresì chiesta l'approvazione di un credito di 525.000 franchi per la «predisposizione nel nucleo di una rete di acqua industriale a