

«Le opposizioni diminuiranno»

MOBILITÀ / Claudio Zali e il Dipartimento del territorio sono piuttosto fiduciosi sul destino del progetto tram-treno: «Le vere obiezioni sono una trentina ed è aperto il dialogo con chi le ha presentate» – Si punta a iniziare i lavori già nel 2022, coordinandosi poi con il cantiere della circonvallazione

John Robbiani

Nel 2018, quando il Dipartimento del territorio presentò il primo progetto (poi ritirato) del tram-treno le opposizioni furono 128. Contro il progetto rivisto - messo in consultazione quest'anno - le opposizioni sono state 115. Non una grande miglioramento se ci si basa su questi numeri nudi e crudi. In realtà - come ha spiegato il capo progetto Ivan Continati - la differenza c'è. Le «opposizioni vere», così sono state definite, sono una trentina (nel 2018 erano 80), mentre le altre obiezioni presentate riguardano essenzialmente richieste d'indennità, contestazioni d'esproprio oppure casi di persone che - attraverso un'opposizione - chiedono che vengano messi nero su bianco gli accordi trovati con il Cantone in fase di discussione. Il Dipartimento del territorio e il consigliere di Stato Claudio Zali sono tra l'altro convinti che - incontrando chi ha espresso perplessità - si riuscirà ulteriormente a diminuire il loro numero. «Il bilancio - ha sottolineato Zali - è positivo e il consenso della politica e dei cittadini è molto ampio».

Il tracciato in collina

Nel 2018 la pietra d'inciampo del primo progetto riguardava soprattutto la tratta di tram tra Bioggio e Manno. Il fatto di passare sulla strada cantonale (e la scelta di chiudere per questo diversi accessi stradali alle zone industriali) aveva sollevato le opposizioni di tante aziende attive in quell'area. E perfino dell'Ufficio delle strade nazionali, che temeva la convivenza tra il tram e l'entrata autostradale. Problemi in gran parte risolti con il progetto 2020, che prevede l'interramento dei binari in ampie tratte della strada Regina. Stavolta - ma era così anche nel 2018 - i critici contestano la decisione di dismettere la linea di collina delle FLP, che da Molinazzo porta alla stazione di Lugano passando da Sorengo. Tratta giudicata non più necessaria visto che il futu-



In giugno inizieranno a circolare nel Luganese i nuovi tram acquistati dalle FLP alla Stadler Rail.

© DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

L'inaugurazione

del tram-treno è prevista nel 2029. Il capolinea sarà alla pensilina di Botta

ro tram-treno arriverà a Lugano in una galleria scavata sotto la collina di Breganzona. Scelta contestata da diverse associazioni ambientaliste e dai Comuni di Muzzano, Sorengo e Collina d'Oro. «Ho parlato con le sindache di questi tre Comuni (Simona Soldini, Antonella Meuli e Sabrina Romelli, *n.d.r.*) - ha spiegato il presidente della Commissione regionale dei trasporti Giovanni Bruschetti - e dalle discussioni è emersa una loro non contrarietà di fondo allo smantellamento della linea. Chiedono alternative». «Smantellamento della linea - ha poi sottolineato Zali - che è un discorso che non nasce di certo oggi e per cui gli stessi Comuni ci avevano dato il consenso (6 anni fa, *n.d.r.*) a patto di avere delle alternative. Per questo si è pensato a un servizio di trasporto pubblico su gomma, fino a Muzzano e fino ad Agno, in

grado di servire zone oggi non coperte». Sindache che (vedasi box a lato) continuano comunque a sostenere che smantellare una ferrovia («che non resta incolonnata e non inquina») sia un peccato, e sperano che la Confederazione capisca la richiesta senza rivedere o annullare i contributi (290 milioni).

«Ma sarebbe un doppione»

Zali ha lasciato capire che non sarà così. «Berna ce lo ha confermato nuovamente. Mantenere la linea di collina creerebbe ridondanza (sarebbe come avere due ferrovie che vanno a Lugano, *n.d.r.*), e peggiorerebbe il progetto del tram-treno. Questo potrebbe portare la Confederazione a rivedere il finanziamento dell'opera».

«Evitiamo che nasca vecchio»

Durante l'incontro con la stampa (in cui hanno preso la paro-

la anche il sindaco di Manno Giorgio Rossi e il vicedirettore delle FLP Marco Truaisch) Zali e Continati, tornando al numero di opposizioni, hanno ribadito di essere certi di riuscire a risolvere le pendenze in tempi ragionevoli. L'avvio dei lavori è infatti previsto per il 2022. Anche Bruschetti spera che sarà così. «Questo è un progetto anticipatore dei tempi e speriamo che il tempo perso non ci faccia arrivare a un progetto nato vecchio. Per ora, per fortuna, questo rischio non c'è ancora». Il tram-treno potrebbe diventare realtà nel 2029. E Zali ha confermato di voler, se possibile, procedere in contemporanea anche con il cantiere della circonvallazione di Agno e Bioggio. Questo permetterebbe di «generare una piccola economia di scala» e diminuire l'impatto sul territorio dei lavori.

Sabrina Romelli

«Smantellare la linea resta un peccato»

La sindaca di Collina d'Oro

Collina d'Oro è, con Muzzano e Sorengo, uno dei Comuni che ha presentato opposizione. «Resto dell'avviso - spiega la sindaca Sabrina Romelli - che dismettere una ferrovia che non inquina e non resta incolonnata, sia un peccato. Spero che Berna lo capisca. Ma non per questo vogliamo veder naufragare l'intero progetto tram-treno».