

FABIO GIACOMAZZI*

A MANNO IL TRAM DEVE AFFIANCARE LA CANTONALE

La prima volta che ho sentito parlare di un tram sul Piano del Veduggio è stato una decina di anni fa. Allora si ipotizzava un'entrata in servizio nel 2019. Oggi si parla del 2027. Se vogliamo che l'orizzonte si allontani ancora ulteriormente e a tempo indeterminato, non c'è nulla di meglio che tirar fuori oggi dal cilindro soluzioni e tracciati alternativi inadeguati.

È questo il rischio a rimettere in discussione un tracciato che certamente non è l'unico possibile, ma che è il risultato ottimale di una pianificazione accorta, basata su una molteplicità di criteri non solo tecnici e funzionali, ma anche pianificatori e urbanistici. Questo soprattutto per il nuovo tronco tra Bioggio e Manno.

In questo settore è stata fatta una chiara scelta di abbinamento fra il tram e la strada cantonale, così da riqualificare questo come asse urbano importante e non solo come strada di scorrimento. Tra i grandi stabili con uffici e servizi e l'impianto FFS Cargo le attuali superfici di circolazione interne vanno trasformate in un viale con posteggi, ciclo-pista, marciapiede e alberature, dal quale accedere ai vari stabili.

A favore di questa scelta ha giocato anche la difficoltà ad ottenere da un ente come le FFS la disponibilità per altre funzioni a carattere locale delle sue aree e dei suoi impianti, come richiederebbe la variante di tracciato pavimentata. Le FFS sono un'organizzazione assai composta, con procedure decisionali distribuite fra molteplici servizi tecnici, amministrativi e manageriali, che hanno il compito di pianificare e gestire sul lungo periodo reti, infrastrutture e aree complesse, in un'ottica strategica nazionale e internazionale. Sappiamo per esperienza che trattare con le FFS significa dover attendere che ogni questione abbia fatto la sua trafila interna senza sapere quando la risposta arriverà e se sarà positiva, tanto più se si tratta di esigenze che non rientrano nelle priorità dell'azienda.

A Manno qualcuno presenta come l'uovo di Colombo un tracciato combinato con il binario industriale delle FFS, che si snoda tra il retro di capannoni industriali e la bosaglia lungo il fiume Veduggio. Vi sarebbero delle fermate sperdute nella terra di nessuno, poco insistenti di giorno e completamente deserte di notte, lontane dall'abitato e dai poli d'attività attuali e futuri. L'esempio in scala uno a uno l'abbiamo a Bioggio-Molinazzo. Senza contare che una fermata si troverebbe a soli 300 metri dalla stazione di Lamone-Cadempino: allora tanto vale andare lì a prendere bus e/o TILO!

Con il tracciato affiancato alla strada cantonale avremo a Manno una fermata terminale (senza precludere un futuro prolungamento) integrata in un nuovo quartiere urbano che si sta pianificando in un'area industriale dismessa contigua all'abitato e nella quale potranno insediarsi almeno 500 unità fra abitanti e soprattutto posti di lavoro. Con il tram per spostarsi non avranno bisogno dell'auto e non intaseranno le strade. Ci sono buoni motivi per credere che anche buona parte dei 1.300 abitanti e degli altri 5.000 addetti nelle zone lavorative vicine che saranno allacciate al tram facciano altrettanto.

Con la visibilità e l'attenzione che hanno assunto ultimamente i programmi d'agglomerato, la coordinazione tra infrastruttura del traffico e pianificazione degli insediamenti è diventata una specie di mantra. Alla fermata del tram di Manno vi è uno dei pochi luoghi del Canton Ticino dove questa coordinazione è una reale ed effettiva opportunità e non solo uno slogan dichiarato.

* architetto urbanista