

# Biggio «Quel percorso del tram non ci piace»

Progetto definitivo contestato da un gruppo di proprietari di aziende e terreni, tra cui Quadroni, Tarchini e Agustoni  
Fermati gli operai che stavano piazzando i picchetti - La promessa del Cantone: «Cercheremo soluzioni condivise»

**JOHN ROBBIANI**

**M**i c'è malumore e preoccupazione tra molte aziende (e tra diversi proprietari di terreni) toccate, tra Manno e Biggio, dal tracciato indicato dal Dipartimento del territorio per la futura linea del tram-treno. Aziende e proprietari che hanno già costituito un gruppo che intende ottenere - anche a costo di ricorsi e opposizioni, già annunciati - la revisione del tracciato. Aziende che si dicono favorevoli all'arrivo del tram nel Veduggio, ma anche convinte che il tracciato (con i binari che passeranno sulla strada cantonale) pregiudicherebbe lo svolgimento dell'attività di diverse ditte, con il rischio che alcune decidano di chiudere e trasferirsi altrove. Il tram, secondo loro, dovrebbe essere «indipendente dalla strada» e c'è anche chi - ma ne parleremo in seguito - ha già elaborato possibili soluzioni alternative. Del gruppo fanno parte tra gli altri Riccardo Quadroni (proprietario di diversi fondi in zona, tra cui quello che ospita Avalog), Holcim, Cesare Agustoni della Immobiliare Veduggio e Tarchini Group.

## Scattano i ricorsi

Ieri mattina, su ordine del Cantone, sono iniziati i lavori di picchettamento e modatura dei terreni su cui passerà la linea tram-treno. Lavori contro cui è stata presentata una lunga serie di ricorsi. Tra chi si è opposto ci sono, di certo, Quadroni, Tarchini, Impelnia, Immobiliare Veduggio, Planzer e un'azienda del gruppo Nestlé. «Stamattina (ieri per chi legge, ndr) - si spiega Quadroni - ho dovuto fermare gli operai incaricati dal Cantone che si sono presentati sui miei terreni per il picchettamento». Chi si è opposto contestando la procedura seguita dal Cantone - è il 10 di questo mese - ci spiega Silvio Tarchini - abbiamo ricevuto una lettera in cui ci veniva annunciato che, il 16, avrebbero iniziato il picchettamento. Noi siamo andati a vedere la Legge, che prevede un'altra prassi. Prima di iniziare i lavori, si dovrebbe inviare agli interessati i piani con i dati esatti. Cosa che non c'è stata. Dunque, a malincuore, abbiamo dovuto fare ricorso. Un altro ricorso fa leva su un altro aspetto. «Nel vostro scritto», viene indicato nella mia comunicazione a Bellinzona - «menzionate di agire in base a un incarico delle Ferrovie Luganesi SA (FLP). Vi preghiamo di farci avere senza indugi una copia del relativo secondo, o, almeno, all'approvazione dello stesso da parte dell'Ufficio federale dei trasporti». Secondo il diritto federale ferroviario infatti, che regola la procedura, il diritto di costruire ed esercitare l'infrastruttura ferroviaria spetta all'Imprenditore ferroviaria concorrente. «Allo stato attuale la FLP non dispone di nessuna concessione formale per l'esercizio della tratta Biggio-Manno. Ne consegue che sino al rilascio della concessione il vostro ufficio non può iniziare la procedura di autorizzazione dei piani (...) e neppure il picchettamento».

## «Ecco la nostra soluzione»

Ma cosa non piace alle aziende della tratta tram tra Biggio e Manno? anzitutto il fatto che il tracciato previsto dal Dipartimento

prevede l'eliminazione di due dei tre accessi esistenti alla zona industriale e l'aggiunta di una serie di semafori che «provocherà con certezza il collasso del traffico stradale di tutto il piano del Veduggio». Il tram, insomma, resterebbe incolonnato come tutti. Meglio sarebbe, per i proprietari, regolare gli incroci dell'infrastruttura ferroviaria tramite strade con dei sotto o sovrappassaggi. Ma, come detta, c'è chi ha già sottoposto al Dipartimento del territorio delle soluzioni (e delle idee) per spostare il tracciato. Lo ha fatto, per esempio, proprio Quadroni, che ha proposto (vedasi immagine a lato) di far passare il tram-treno sul lato orientale della zona industriale, verso il fiume Veduggio. Dal terminal di Biggio il tram, invece che immergersi sulla cantonale, entrerebbe cioè nella zona industriale (subito dopo aver attraversato una breve tratta in sovrappassata, necessaria per proteggere il torrente che scorre in quell'area) per correnne poi sul tracciato ferroviario esistente (la ferrovia industriale che dall'Hupac di Biggio porta a Taverne) usando il sottopassaggio sotto al cavalcavia dell'incrocio di Suglio (anche qui esistente) per giungere verso dello stabile UBS di Manno. Il vantaggio - ci viene spiegato - è che le espropriazioni sarebbero molto ridotte e non ci sarebbero quasi ingenerenze con le proprietà private che sorgono lungo la via Cantonale. «Con questa soluzione il tram scorreerebbe libero dagli ingorghi stradali». E in più, secondo l'imprenditore, questo tracciato permetterebbe il futuro di portare il tram anche nel medio Veduggio, fino a Torricella-Inverna, utilizzando il già esistente percorso della ferrovia.

**La replica: è anche noi loro interesse.** Abbiamo contattato il Dipartimento del territorio per una replica e delle precisazioni. Il capogruppo Ivan Continini si è detto non sorpreso delle opposizioni. Un progetto di questa natura, che tocca 160 proprietari, ha osservato - solleva prevedibili reazioni e prese di posizioni. «Se la preoccupazione principale riguarda gli accessi stradali, il posto dire che abbiamo già anticipato che ne creiamo un secondo». E con la circosvalenza forse si potrebbe trovare una soluzione anche per il terzo accesso. «Ma sono problemi che risolveremo in procedura, intanto i proprietari, di cui tra l'altro ci siamo già informati, ci stanno presentando le loro preoccupazioni». Il ministro Zali, ci è stato riferito, si è dunque già detto disponibile con loro per trovare soluzione. Questo non significa però che il tracciato attuale sembra, se non per il momento, il tracciato che è in fase troppo avanzata e rivedere il percorso tra Biggio e Manno significherebbe perdere tempo. Forse anni. «Mi lasci dire poi», ha concluso Continini - «che stiamo attendendo la procedura federale e che il picchettamento, che è una fase preparatoria, è anche nell'interesse dei proprietari. Proprio grazie ai picchetti conosceranno con esattezza dove passano i tracciati. E una volta che per il picchettamento pubblico dei piani è previsto in novembre, è allora che verranno raccolte le osservazioni».

