

# TRAM-TRENO: PROGETTI, RICORSI E ALTERNATIVE



■■ Sono ben centoventisette le opposizioni al progetto di tram-treno del Luganese giunte all'Ufficio federale dei trasporti. Opposizioni di associazioni, enti, aziende,

cittadini, gruppi di interesse, FFS, AIL, Ustra eccetera. Un numero che deve far riflettere, in particolare il Dipartimento del territorio (DT) e il suo direttore Claudio Zali. Il tracciato Bioggio-Manno ha raccolto il maggior numero di critiche.

Pur sostenendo questo importante progetto per la mobilità pubblica che vuole sgravare la strada dalle automobili, tutti hanno espresso preoccupazione. Molti hanno proposto alternative fattibili e possibili ampliamenti del percorso. Il ministro Zali ha recentemente affermato che «il tracciato non passa sul binario industriale esistente (che ha uno scartamento diverso) perché le stazioni verrebbero ad ubicarsi in luoghi non at-

trattivi per rapporto alle destinazioni degli utenti». L'idea di aggiungere un terzo binario è invece fattibile (come è il caso fra Coira e Landquart). Inoltre l'attuale binario industriale corre proprio nel bel mezzo delle aziende. Da Manno a Tavernes il binario è affettivamente locato più vicino al Vedeggio.

Claudio Zali ha pure annunciato la realizzazione di un park&ride a Manno: ottima scelta che evita agli automobilisti di restare incolonnati fino a Bioggio. A quando risale la scelta? È forse dovuta a una presa di coscienza che il progetto attuale un po' perfettibile lo sia? Se ci basiamo sul documento di presentazione del tram inviato a tutti fuochi lo scorso autunno, il p&r a Manno non c'è. E non figura neppure nella documentazione presentata in conferenza stampa a Bellinzona il 15 settembre 2017.

Sia il progetto presentato dall'Associazione tram sostenibile che raccoglie abitanti, proprietari e operatori economici delle zone industriali di Bioggio e Manno ([www.tramsostenibile.ch](http://www.tramsostenibile.ch)), sia quello di RailValley ([www.railvalley.org](http://www.railvalley.org)), sia quello dell'associazione Cittadini per il territorio, ma non solo questi, sono stati

elaborati da ingegneri riconosciuti nel settore. Quindi si potrebbe rimandare al mittente l'infelice espressione «pletora di specialisti in tracciati ferroviari» con cui sono stati tacciati dal direttore del DT. Che si indirizzava pure a cittadini e utenti del trasporto pubblico che non si oppongono al principio del tram ma che desiderano che sia realizzato un progetto il più conforme possibile alle esigenze di mobilità e con una visione d'insieme a vantaggio di tutto l'agglomerato.

Le critiche e i suggerimenti al progetto tram-treno sono giunti quasi tutti di recente. C'è chi accusa di essersi mossi in ritardo, giacché è almeno dal 2011 che il progetto è conosciuto. Ma forse il messaggio del DT non è passato come avrebbe dovuto presso popolazione e diretti interessati che non condividono l'idea che «questo non è l'unico progetto possibile e tanto meno il migliore, ma è quello che faremo». Viviamo in un Paese dove anche le opere di interesse pubblico sono discusse e si realizzano quando sono condivise. Le imposizioni non piacciono e irritano. Quindi ci si augura che ora si possa finalmente dialogare tutti assieme.

\* membro del Comitato cantonale dei Verdi del Ticino