

L'OPINIONE ■ MATTIA TONELLA*

MA NON È COLPA DI GABRIELE

Ho letto con un certo stupore l'opinione dell'onorevole Zali sul giornale di giovedì scorso. Intanto, perché tira in ballo suo figlio di 6 anni, le cui abitudini alimentari dovrebbero essere confinate ad amici e conoscenti. Poi e soprattutto perché, così facendo, taccia di capricciosi bambini dell'asilo tutti coloro che hanno osato opporsi al progetto ferroviario del Tram-Treno. E lo fa dopo averli già definiti - facendo prova di populismo - «maggioranti» (RSI dell'8 febbraio) che starebbero alzando gli scudi solo per proteggere i propri interessi personali (la «difesa dei capannoni»), a scapito del bene comune. Fra le molte opposizioni presentate il 7 febbraio 2018 all'Ufficio federale dei trasporti, vi è quella dell'associazione ASTRAS, da me presieduta, che è stata costituita con l'obiettivo di impedire la realizzazione del tram treno da Bioggio a Manno sul tracciato sottoposto per approvazione a Berna. Sul sito dell'associazione (www.tram.sostenibile.ch) possono essere scaricate l'opposizione inviata dall'Associazione ASTRAS a Berna, nonché informazioni di dettaglio sullo studio di fattibilità che l'associazione ha commissionato alla CSD Ingegneri, studio di comprovata esperienza in ambito di progetti ferroviari. L'associazione ASTRAS è convinta che il tracciato ferroviario fra Bioggio e Manno debba svilupparsi in modo totalmente scollegato dagli assi stradali. Il progetto sottoposto per approvazione all'Ufficio federale dei trasporti prevede l'attraversamento a raso della rotonda delle 5 vie e dell'incrocio di Suglio. Una pazzia totale. Chi - come chi scrive - abita nella Valle del Vedeggio, capisce immediatamente il gravissimo errore di concetto, che provocherà il collasso totale della circolazione, con un chiaro peggioramento della qualità di vita, soprattutto dei residenti. Peccato, perché lo studio di fattibilità prevedeva ancora l'attraversamento di queste due importanti crocchie in sopraelevata. Il progetto di massima ha lasciato poi cadere la sopraelevazione a Suglio (con un attraversamento della cantonale più a sud), mantenendo il viadotto a Bioggio. Tutte le sopraeleva-

zioni sono sparite nel progetto definitivo. Non mi stupisce leggere con quali parole l'Onorevole Zali schernisce la CSD Ingegneri, parte di una «plethora di specialisti ferroviari» della domenica, che avrebbero elaborato un progetto «allo stadio di matita colorata su di una cartina». Al posto di lanciarsi in invettive pochi giorni dopo lo scadere del termine delle opposizioni, l'onorevole Zali avrebbe forse fatto meglio ad attendere di conoscere gli argomenti degli oppositori. Invito anche lui a consultare il predetto sito dell'associazione. Dovrà ricredersi sul suo giudizio affrettato espresso nei confronti della CSD Ingegneri. Lo studio conferma infatti la fattibilità, incluso il problema dello scartamento diverso dei binari. E il tracciato proposto dall'associazione ASTRAS tiene maggiormente conto della pianificazione intercomunale del comparto FFS Bioggio-Manno, che si prefigge la riqualifica e la realizzazione di una città in cui vivranno e lavoreranno oltre 6.000 persone. Lo spauracchio della perdita del finanziamento federale, di cui l'onorevole Zali abusa regolarmente per giustificare la sua chiusura totale davanti ad ogni proposta di modifica del progetto, è un mito. Infatti, il finanziamento federale per l'asta Bioggio-Manno è già stato concesso nell'ambito del PAL 2. Mentre la grossa fetta del finanziamento federale - non ancora definitivamente approvato dal parlamento - concerne soprattutto la realizzazione della tratta Bioggio-Lugano, con la galleria di Breganzona e l'ascesa alla stazione FFS di Lugano. Contrariamente a quanto asserisce l'onorevole Zali (7 anni di ritardo e 10 milioni di franchi di costi per la nuova progettazione in caso di modifica del tracciato sottoposto a Berna), la variante di tracciato proposta dall'associazione ASTRAS per l'asta Bioggio-Manno permetterebbe un risparmio di dozzine di milioni di franchi sui costi di realizzazione, totalmente (voluntamente?) sottostimati nel progetto definitivo, che per l'intero progetto prevede un'indennità totale di espropriazione - in aggiunta al costo vero e proprio dei terreni espropriati - di soli 20,5 milioni. Oltre ai costi di realizzazione inferiori, vi

sarebbe inoltre il beneficio di una massiccia riduzione dei tempi di esecuzione, e la Via Cantonale fra Bioggio e Manno sarebbe risparmiata da 3 anni e mezzo di cantiere. Last but not least: sarebbe mantenuta la possibilità di estendere il tracciato con una spesa irrisoria fino a Tavernes (e non più a Lamone, dove l'estensione è stata abbandonata dal Cantone in seguito all'impossibilità di ottenere finanziamenti federali). Vi sarebbe inoltre tutto il tempo materiale per progettare in dettaglio il tracciato alternativo, visto che l'inizio lavori per la tratta Bioggio-Manno sarebbe previsto, nel progetto sottoposto alle autorità federali, solo nel 2023. Durante le fasi di progetto (studio di fattibilità, progetto di massima e progetto definitivo) del tram treno - durate complessivamente quasi 10 anni - nessuno dei proprietari immobiliari e delle aziende attive nei comuni di Manno e Bioggio è mai stato interpellato dal Cantone o dai progettisti da esso incaricati. Tutti sono stati messi davanti al fatto compiuto del tracciato finale del tram treno. Stupisce pertanto leggere che l'onorevole Zali attesti al progetto tram treno un iter procedurale trasparente e democratico, quanto alcuni suoi alti funzionari hanno ammesso il contrario in occasione di sopralluoghi presso alcune aziende pesantemente toccate dal tracciato previsto. Purtroppo, il trend dell'opacità resta immutato. L'Associazione ASTRAS ha infatti appreso dal contributo dell'Onorevole Zali che sarebbe previsto un (secondo) park and ride a Manno in zona Cairello. Una nuova opera, che porterà ancora più veicoli attraverso l'incrocio di Suglio, e di cui finora l'opinione pubblica non ha avuto nessuna contezza. L'associazione ASTRAS spera dunque che, se non il consigliere di Stato Zali, almeno le autorità federali possano accogliere la richiesta di mettere sul piatto dell'asta Bioggio-Manno la carne impanata, e non la pasta al sugo imposta senza alcun diritto di scelta da papà Claudio. Carne impanata che del resto era sul menu iniziale (attraversamento della rotonda 5 vie e dell'incrocio di Suglio in sopraelevazione).

* presidente associazione ASTRAS, Manno

Le critiche sul tram vanno però accettate

■ «O mangi questa minestra o salti dalla finestra» è in sintesi il messaggio del consigliere di Stato Zali sul Corriere del Ticino di giovedì scorso. In Svizzera godiamo di una eccezionale rete ferroviaria a binario stretto. Oggi nessuno pensa più di sopprimere le ferrovie costruite con lungimiranza all'inizio del ventesimo secolo. Il Ticino, negli ultimi 50 anni, è stato purtroppo colpito massicciamente dall'onda politica che ha voluto smantellarli. Ben venga quindi ora un nuovo progetto di tram nel Luganese. I

progettisti concepiscono le nuove opere con le loro visioni e con la ragione, basandosi su esempi confermati. Dal 2005 diversi operatori, con formazione molto diversa, si sono chinati sul problema del traffico di persone a Lugano e nell'agglomerato del basso Vedeggio in rapida crescita. Si è prodotto però un fenomeno atipico per la realtà democratica elvetica, in senso di un'assenza totale di partecipazione popolare a un progetto fatto per la popolazione. La Commissione regionale dei trasporti del Luganese non ha accolto alcun consiglio, idea, progetto che esulasse dai progetti ufficiali. Oggi ci troviamo di fronte ad una proposta cara, sovvenzionata in gran parte dalla Confederazione in quanto ferrovia, però

con un'efficacia molto discutibile, come evidenziano critiche abbastanza semplici. È un progetto che prevede un collegamento con un nuovo mezzo di trasporto dalla stazione FFS a Bioggio in un tempo uguale rispetto al tempo attuale (FLP), con l'aggiunta di un cambio di mezzo per raggiungere la stazione del tram a 60 metri sotto terra. Siamo lontani, lontanissimi dal paragone del consigliere di Stato con le stazioni della metropolitana. Il ripristino del tram a Lugano ci vuole, ma con la partecipazione della popolazione e soprattutto con l'accettazione delle critiche costruttive e delle proposte sensate.

Kaj Klau, Savosa, consigliere comunale per I Verdi