

L'OPINIONE ■■ CLAUDIO ZALI\*

# L'IMPANATA DI GABRIELE E IL PROGETTO TRAM-TRENO



■■ Di tanto in tanto il mio ultimogenito (6 anni in aprile) abbozza una protesta alla vista della pasta al sugo servitagli nel piatto e prova ad obiettare che lui voleva invece l'impanata con patatine. La mamma con

tono dolce gli fa osservare: «Gabriele, hai visto che stavo cucinando la pasta. Se volevi l'impanata me lo dovevi dire prima». L'episodio di vita domestica, comprensibile nella sua semplicità anche alla pletora di specialisti in tracciati ferroviari di cui si sta scoprendo ricco il nostro cantone, mi permette di introdurre il tema dell'iter in corso per l'approvazione dei piani del tram treno di Lugano.

Il tracciato recentemente pubblicato non dovrebbe infatti avere sorpreso nessuno, visto che è lo sviluppo del progetto di massima presentato nel 2011 e sulla cui base il Gran Consiglio nel settembre del 2012 aveva stanziato 7 milioni per l'allestimento del progetto definitivo, sviluppato in totale trasparenza sotto la supervisione di un'apposita delegazione delle autorità composta da rappresentanti dei Comuni interessati e, beninteso, della Commissione regionale dei trasporti del Luganese. È pertanto al più tardi dal 2011 che si sapeva che il capolinea sarà a Manno e non (per ora) a Lamone o a Taverna. Parimenti, era

fin da allora noto che tra Manno e Bioggio il tram circolerà parallelo alla strada cantonale e non sui binari del raccordo industriale, così come si sapeva che esso penetrerà fino al cuore della città (vero punto di forza del progetto!), privo di pindariche gallerie elicoidali che lo elevino sino alla quota della stazione FFS. Come ho già avuto modo di sottolineare, questo progetto è pronto oggi, è finanziato dalla Confederazione con circa 300 milioni (su 400) e può essere realizzato a partire dal 2020. I tracciati alternativi dei predetti «specialisti», il cui merito è soprattutto quello di girare al largo dai parcheggi e dalle vie di accesso dei capannoni di proprietà dei soliti imprenditori in zona Bioggio-Manno, si trovano invece allo stadio del tratto di matita colorata su di una cartina. Solo tra circa 7 anni (e una decina di milioni di franchi) queste idee avranno il necessario grado di sviluppo progettuale. A quel momento potremo bussare alla porta della Confederazione, chiedere se i 300 milioni di finanziamento sono ancora disponibili e, nella migliore delle ipotesi, finalmente iniziare i lavori. Più o meno nella data in cui il progetto attuale sarà pronto. Detto ciò sui ritardi che provocherebbe ogni modifica sostanziale del progetto, rispondo volentieri alle cinque domande poste da Francesco Mismirigo nell'edizione del 9 febbraio, per quanto non l'abbia già fatto la premessa. Ribadisco quindi, in primo luogo, che il tracciato non passa sul binario industriale esistente

(che ha uno scartamento diverso) perché le stazioni verrebbero ad ubicarsi in luoghi non attrattivi per rapporto alle destinazioni degli utenti. Confermo inoltre che in aggiunta al progetto verrà realizzato un park and ride a Manno, in zona Cairello, per fornire possibilità di attestamento in particolare a chi proviene dall'autostrada, sgravando così la galleria Veduggio-Cassarate e il quartiere di Cornaredo. La stazione sotterranea, correttamente dimensionata, permetterà l'interscambio con la stazione FFS grazie a scale mobili e ascensori, così come avviene senza problemi nelle stazioni della metropolitana. La linea esistente tra Lugano e Bellinzona sarà ovviamente mantenuta anche dopo l'apertura della galleria di base del Ceneri, mentre che la tratta attuale della FLP tra Lugano e Bioggio dovrà essere dismessa per esplicita richiesta della Confederazione, che non sovvenziona il doppio di un percorso esistente. Per servire Sorengo e Viglio, ma anche la Piodella di Muzzano con collegamento fino ad Agno, sarà introdotto un nuovo trasporto su gomma e il tracciato dismesso sarà convertito in percorso ciclopedonale. Gabriele dopo un paio di forchettate di pasta al sugo dimentica di avere desiderato l'impanata. Nella sua innocente saggezza sa bene che se per capriccio rifiutasse la pastasciutta, l'impanata arriverebbe solo il giorno successivo e gli toccherebbe andare a letto senza cena.

\*consigliere di Stato