

CdT 9.2.2018

III L'OPINIONE

FRANCESCO MISMIRIGO*

AL MINISTRO ZALI CINQUE DOMANDE SUL TRAM-TRENO



Il progetto del tram nel Luganese suscita molti entusiasmi. Finalmente anche a Lugano, città più trafficata della Svizzera, si realizza un'opera volta a privilegiare il trasporto pubblico.

La prima fase del progetto sembra pronta. In linea di principio convince. Convincono meno alcuni aspetti del tracciato, anche se con tono perentorio Claudio Zali, direttore del Dipartimento del territorio (DT) ha affermato che lo stesso «non è messo in discussione» (Il Mattino della Domenica del 4 febbraio). In novembre il ministro affermò però che «quello da noi proposto non è l'unico tracciato possibile. Ma è l'unico pronto ed è l'unico pagato dalla Confederazione» (Corriere del Ticino, 16 novembre 2017). Vale a dire che non è l'unico progetto possibile e tanto meno il migliore, ma è quello che faremo.

Siccome secondo Berna il progetto non è ancora del tutto maturo (Corriere del Ticino del 17 gennaio) è legittimo chiedersi se i contenuti del documento elaborato dall'associazione RailValley e sottoposto di recente al DT (il 2 febbraio) non debbano essere valutati. Anche perché una petizione con 2.551 firme a sostegno del tram fino a Taverne è stata consegnata a Claudio Zali il 5 febbraio. In Svizzera opere di questo genere si realizzano solo quando sono condivise. Le imposizioni non piacciono e irritano.

Vediamo i punti più critici che meritano riflessione. Uno: il percorso da Bioggio a Manno sulla strada cantonale non convince e dei ricorsi sono in atto. Pure il PLR di Bioggio è scettico (7.2.18) dato che il tracciato bloccherebbe gli accessi alla zona industriale. Domanda uno: perché non si può sfruttare il binario industriale fino a Manno? Due: la maggior parte di chi giunge in auto nel Luganese arriva dall'autostrada. Il Park&Ride è previsto a Bioggio: per prendere il tram gli automobilisti dopo la rotonda dovranno percorrere il tratto Manno-Bioggio, come ora. Domanda due: non sarebbe più logico costruire posteggi in zona Suglio (fermata tram)? Se no, perché non si può fare? Tre: il prolungamento del tram da Manno a Taverne (vedasi studio citato) permetterebbe a chi giunge in treno e lavora o studia fra Manno e Taverne di disporre di una stazione alternativa a quella di Lugano, unico punto di contatto previsto col tram. Domanda tre: non vi è pericolo di intasamento della stazione di Lugano, anche per i limitati collegamenti con la fermata tram in centro? Quattro: con l'apertura della galleria di base del Ceneri nel 2020 i treni diretti transiteranno in galleria. Vi è da sperare che la linea storica sia mantenuta con treni TiLo che offrano lo stesso servizio odierno. In data 31 gennaio a Porza funzionari del DT hanno affermato che si realizzeranno nuove fermate a Bironico e a Taverne. Eventualmente pagate interamente dal Cantone. La linea manterrebbe tutto il suo senso se vi fosse un punto di interscambio con il tram. Domanda quattro: vi sono certezze che la linea storica del Ceneri, con o senza Confederazione, sarà mantenuta e integrata nel sistema TiLo? Cinque: togliere linee esistenti è cosa assurda, ma il tram fino a Taverne potrebbe essere prolungato fino a Rivera, assicurando una linea TiLo solo da Taverne verso Lugano, qualora non vi fosse utenza sufficiente fra Taverne e Rivera che raggiunge Bellinzona col treno. Domanda cinque: per quale concreto motivo non si può sfruttare il binario FFS industriale da Bioggio a Taverne?

* membro di comitato dei Verdi Ticino