

Parte la raccolta firme contro lo smantellamento della linea ferroviaria fra Bioggio e Lugano

Flp, è petizione salva-collina

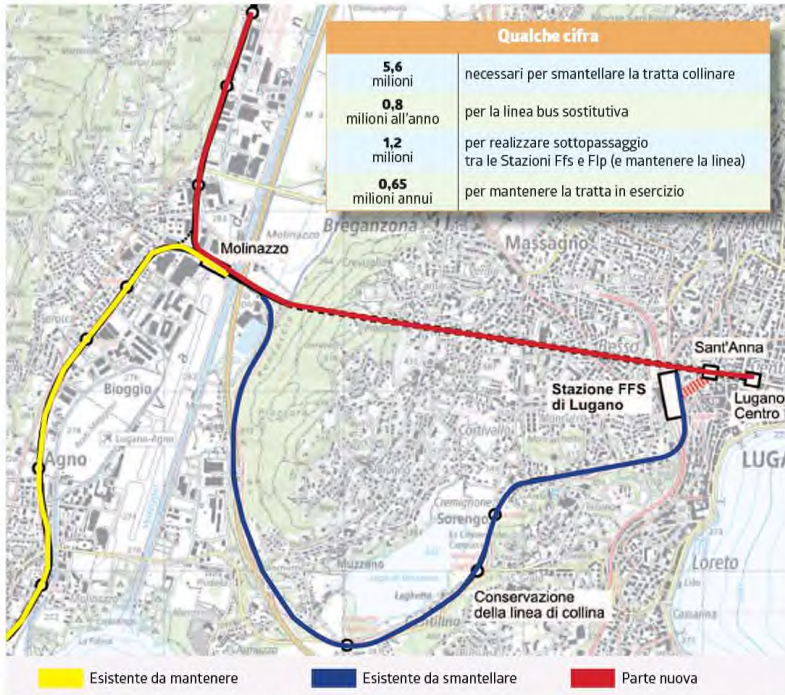
Il tracciato dovrebbe essere dismesso a favore del tunnel sotto la collina di Breganzona previsto dal progetto del Tram-Treno. I contrari: 'Non sarebbe un doppione, ha vari vantaggi'.

di Dino Stevanovic

Non è vero che sarebbe un doppione. Ruota principalmente su questo aspetto la difesa della parte collinare - tra Bioggio e Lugano, via Muzzano e Sorengo - della Ferrovia Lugano-Ponte Tresa (Flp). A volerla smantellare è il Dipartimento del territorio (Dt) nell'ambito del maxi-progetto Tram-Treno del Luganese. Verrebbe sacrificata a favore di un tracciato retto - comprendente una galleria sotto la collina di Breganzona - tra Bioggio e Lugano. «Ma sarebbe un errore» ammonisce il granconsigliere e presidente dell'Associazione traffico e ambiente (Ata) **Bruno Storni**. E per far capire al Dt che non si tratta solo di «uno strano capriccio», ma che «c'è un vero interesse - sottolinea il presidente dei Cittadini per il territorio del Luganese (CtI), **Carlo Lepori** -, lanciamo una petizione». A mobilitarsi per la raccolta delle firme non sono solo Ata, CtI e altre associazioni di interesse pubblico come la Società ticinese per l'arte e la natura (Stan). A sostenere la linea collinare della Flp sono anche i tre Comuni direttamente toccati dalla ferrovia: Collina d'Oro, Muzzano e Sorengo. L'obiettivo è farsi perlomeno ascoltare dal direttore del Dt, Claudio Zali. A giugno, ricordiamo, il Gran Consiglio ha votato a maggioranza un credito di 35 milioni di franchi per rivedere alcuni punti critici del progetto dipartimentale.

'Mantenerla costerebbe di meno che sacrificarla e sarebbe più efficiente del bus sostitutivo'

Fra questi, è stato chiesto anche di presentare uno studio alternativo che contempli fattibilità e costi di mantenimento del tracciato esistente. «In questo progetto è venuto meno il coinvolgimento della popolazione - osserva Lepori - il risultato sono state le quasi 130 opposizioni inoltrate». Parte di queste sono state poi effettivamente risolte. «Zali ha fatto un passo solo verso i ricorrenti più potenti, che tutelavano giustamente un interesse privato e che hanno un grosso peso politico e finanziario - valuta sem-



Anche i tempi non sarebbero così diversi rispetto alla galleria

INFORMATICA LAFESIONE

pre il presidente dei CtI -. Gli altri sono stati trattati con disprezzo». E così - in attesa che il Dt ne prepari uno proprio, come chiesto dal parlamento - ieri all'Ofaf di Sorengo è stato presentato un progetto alternativo salva-collina collinare. A realizzarlo, quattro professionisti del settore: gli ingegneri e pianificatori **Marco Sailer** e **Paul Romann**, l'architetto **Lorenzo Custer**, l'ingegnere del genio civile **Antonio Borra**. «Il nostro studio permetterebbe un sistema semplice, solido ed essenziale - secondo il primo -, in quanto la linea collinare non è e non sarebbe un ramo secco». Basandosi su calcoli e cifre forniti dal Dt, lo studio evidenzia che circa la metà (52%) degli utenti del Tram-Treno saranno diretti alla Stazione Ffs di Lugano e l'altra metà (48%) in centro città. «Sono

aspetti importanti da dire - sottolinea Sailer -, perché i progetti si fanno in base all'utenza». E proprio per questo, avrebbe senso mantenere la linea collinare, ritenuta complementare e utile a rendere il sistema più stabile. Contestato anche il presunto vantaggio in termini di tempo: «È vero con la galleria ci si metterebbe solo tre minuti da Bioggio a Lugano (dieci invece con la vecchia linea Flp, ndr) - ammette Sailer -, ma bisogna considerare poi tutti i tempi di percorrenza a piedi dalla pianificata stazione sotterranea del Tram-Treno a quella Ffs». In definitiva, gli autori dello studio hanno pronosticato 13 minuti di percorrenza totali per chi usa la Flp collinare e vuole raggiungere i binari della stazione, contro gli 11/13 di chi userà il Tram-Treno. Gli oppositori sostengono inoltre che nel

2030, a progetto idealmente concluso, la Flp collinare potrà aumentare comunque i propri utenti dai 6'000 al giorno di oggi a 8'000. E ci sono poi gli aspetti finanziari: smantellarla costerebbe di più che mantenerla. In primis per gli investimenti: 5,6 milioni per togliere binari e traversine contro 1,2 milioni per realizzare il sottopassaggio fra le Stazioni Ffs e Flp. E poi in termini di gestione corrente: 650'000 franchi annui per mantenere l'esercizio della linea (al netto degli introiti) contro gli 800'000 per realizzare una linea bus sostitutiva da Lugano ad Agno. «Che comunque non sarebbe paragonabile: il treno passa più frequentemente ed è più veloce», constata Sailer. La linea inoltre, si ricorda, ha un notevole valore storico, simbolico, paesaggistico e turistico.

I COMUNI

'A Zali chiediamo dialogo sul tema'

Un 'triangolo rosa' sul cammino preso dal Dipartimento dei Terri (Dt). Sono tutte donne le sindacate guida dei tre Comuni direttamente volti dal prospettato smantellamento della tratta collinare della Flp: C d'Oro, Muzzano e Sorengo. E, seppur sfumature differenti, sostengono le alle associazioni di interesse socio (cfr. articolo principale) il mantenimento della linea. «Abbiamo grossi dubbi sul fatto di una linea sostitutiva su gomma sia effettivamente praticabile - l'opinione di **Si Soldini** (Muzzano) -. E ora che ci sto studio vediamo sul tavolo degli elementi validi, i nostri dubbi sono creati». «Purché non allunghi i tempi di licitazione e non metta in forse i sensi della Confederazione - esordisce **nella Meuli** (Sorengo) - siamo d'accordo anche noi. Sul nostro territorio abilitato l'Ofaf sono molti gli utenti e gli operatori che usano la Flp come mezzo di trasporto». «È anacronistico togliere un tratto su rotaia in un periodo in cui vi è mezzo al traffico - sostiene infatti **brina Romelli** (Collina d'Oro) -. I bisogna pensare anche al fatto che la strada zona verrebbe penalizzata non solo per lo stesso territorio, ma verso il Malcantone. Chiediamo che il Dt esamini anche la proposta formulata da questo gruppo di lavoro

La fermata? Meglio a Sant'Anna

Durante la presentazione di ieri si sono inoltre avanzate delle proposte per modifiche al progetto. In primis, rinunciare alla fermata in galleria fino alla Stazione Ffs e preferire quella a Sant'Anna. «Sarebbe una variante anche molto meno costosa, in quanto la fermata sotterranea costerebbe trenta milioni di franchi» spiega **Sailer**. Per contro, prevalentemente ragioni urbanistiche, si preferirebbe soluzione sotterranea in centro città. «Zali, si domanda un'ulteriore corsa per l'interscambio di Cavezzolo a ggio, dove si unirebbero le linee prove da Manno, Ponte Tresa e Lugano. «diamo di non creare la stazione a di triangolo (nei pressi della Coor ma di mantenere e migliorare la linea a Molinazzo». Palla, ora, al Dt.