

Il progetto del tram appesantito da 127 opposizioni

Il tracciato Bioggio-Manno, disegnato dal Cantone, stabilisce un primato di voci contrarie. E il presidente di Astras rilancia la variante alternativa: «Evita gli espropri milionari»

LUGANO - È una pioggia di opposizioni come se ne vede raramente. In un'epoca di record e guinness il progetto per il tram del Luganese si ritaglia un primato che non avrebbe voluto: quello delle voci contrarie. All'Ufficio federale dei trasporti ci hanno messo un po' a fare la conta esatta: «Per adesso abbiamo catalogato 127 opposizioni - riferisce il portavoce dell'UFT interpellato da Tio/20minuti -. Questo numero non dovrebbe variare molto, anche se è possibile qualche opposizione in più o in meno».

C'è posta per Berna - Insomma, nelle scorse settimane (il termine scadeva il 7 febbraio) molta corrispondenza è giunta a Berna dal Luganese. E in particolare dalla zona industriale di Bioggio-Manno, dove il tracciato disegnato dal Cantone ha raccolto il maggior numero di critiche. Voci importanti, quasi istituzionali come le Ffs o le Ail, pur affermando di sostenere la grande opera che vuole sgravare la strada dalle automobili, hanno espresso preoccupazione. E con loro diverse aziende che lavorano lungo la strada cantonale Regina, dove appunto è previsto scorrerà il binario dell'asta da Cavezzolo a Suglio. Temono gli espropri di terreni, la riduzione a un solo accesso stradale, per giunta regolato da un impianto semaforico, l'adeguamento logistico ma soprattutto il cantiere che per anni rischia di ostacolare pesantemente la produttività di chi lavora lì.

Una variante sul tavolo - E allora è nata anche un'associazione, l'Associazione tram sostenibile (Astras) che raccoglie gli abitanti, nonché i proprietari e gli operatori economici delle zone industriali di Bioggio e Manno. Non per mettersi semplicemente di traverso sui binari, ma per proporre un tracciato alternativo. Una variante che passa parallela alla cantonale, però alle spalle delle aziende, in un'area meno affollata di edifici (sul sito www.tramsostenibile.ch sono pubblicati tutti i piani di dettaglio e la relazione tecnica fatta da CSD Ingegneri). Una soluzione che il presidente di Astras, Mattia Tonella, promuove così: «La nostra soluzione, elaborata con i crismi di un vero e proprio progetto di massima, si prefigge di ottenere un mezzo pubblico su rotaia che possa operare in maniera totalmente indipendente dall'assetto viario esistente, e da quello futuro (dettato in particolare dalla futura circonvallazione di Agno e Bioggio)».

I vantaggi dichiarati - La variante proposta intende sfruttare il binario delle Ffs esistente e i vantaggi principali sarebbero «di natura economica e di esecuzione dell'opera. Le richieste di indennità espropriativa inoltre si sgonfierebbero e la soluzione metterebbe verosimilmente d'accordo la maggior parte degli oppositori del comparto Bioggio-Manno». Ciò, secondo Tonella, «giungerebbe ai tempi di realizzazione. Inoltre, la fase di cantiere non avrebbe nessun impatto sulla viabilità della strada cantonale Regina. Aggiungo poi che, benché la nostra proposta preveda, come quella del Cantone, un capolinea a Manno, essa permetterebbe in tempi brevi l'estensione a nord fino a Taverne».

Risarcimenti milionari - Ma all'orizzonte non ci sono solo le nubi delle opposizioni che avranno l'inevitabilmente conseguenza di rallentare l'iter del progetto. La seconda ondata, quella che pesa sulle casse pubbliche, rischia di essere quella delle indennità che lo Stato dovrà pagare, non tanto per gli espropri, ma per il risarcimento dei danni riconducibili al progetto (tra i 100 e i 200 milioni, sostengono i diretti interessati). L'Uft dichiara di non essere competente per decidere sull'importo delle indennità, e di conseguenza non analizzerà gli importi delle richieste: «La commissione federale di stima, in un secondo tempo e dopo il rilascio della decisione, è l'unica competente» precisano a Berna.

«Va informato il Parlamento» - Di sicuro sarà un importo molto più elevato dei 20,5 milioni stimati dai progettisti, rileva il presidente di Astras: ««Secondo le informazioni di cui dispongo, le richieste di indennità espropriative inviate all'Uft superano di gran lunga i 200 milioni di franchi. Il Cantone ha sottovalutato in maniera incredibile l'impatto economico del tracciato proposto. Ritengo che il Consiglio di Stato debba informare in maniera esaustiva il parlamento, che sarà chiamato ad approvare il messaggio relativo al finanziamento dell'opera. Altrimenti a consuntivo vi saranno gioco forza delle pesanti correzioni verso l'alto dei costi complessivi di progetto».

TIO.CH 23.02.2018 - 06:08