

Il tram-treno sarà diverso e sembrano tutti contenti

SVILUPPI / Non muta il tracciato ma delle modifiche importanti richiedono una nuova pubblicazione dei piani a inizio 2020. Convince in particolare il nuovo sottopasso a Manno che preserva gli accessi alla zona industriale e sgrava via Cantonale

**Federico Storni
John Robbiani**

Il progetto tram-treno è da rifare, e sembrano tutti contenti. È infatti in arrivo un nuovo progetto definitivo - si stima nei primi mesi del 2020 - che dovrà essere approvato da Berna, mentre la richiesta d'approvazione di quello vecchio è stata stralciata. Niente di allarmante, sia chiaro: i contributi federali non sono a rischio. Fa tutto parte dell'iter per correggere il progetto (cosa che costerà 3,5 milioni) ed evadere le 127 opposizioni giunte riguardo la prima proposta. Si ricomincia da capo, in altre parole, con nuovi picchettamenti e posa di modine. E, si spera, molte meno opposizioni.

Sette grandi novità

Che qualcosa fosse cambiato è cosa nota: lo scorso aprile il Dipartimento del territorio aveva reso note sette modifiche significative al progetto: dei sottopassi in zona Suglio a Manno e in zona Cinque Vie a Bioggio, l'aumento degli accessi in zona industriale a Manno, l'uscita del tram a Lugano dalla galleria all'altezza dello stabile della banca EFG, un nuovo park&ride da 200 posti a Suglio e il dimezzamento (da 400 a 200) di quello a Cavezzolo a Bioggio, nonché lo spostamento della fermata all'aeroporto di Agno e quello del sottopasso pedonale di Besso. Non è stato per contro modificato il tracciato originale.

L'idea, aveva detto allora il consigliere di Stato Claudio Zali, era quella di quantomeno dimezzare le opposizioni e iniziare comunque i lavori in questo quadriennio, mantenendo dunque la tabella di marcia prefissata (2021-2027).

Atteggiamento diverso

Per capire come è stato accolto il nuovo iter proposto dal Cantone, abbiamo contattato l'avvocato Mattia Tonella, presi-



Nel rendering una delle modifiche proposte: il sottopasso in zona Suglio che permette di mantenere l'accesso alla zona industriale.

Claudio Zali

**«Questa volta
abbiamo fatto centro»**

Un passo avanti

«Il primo progetto - ci ha spiegato il consigliere di Stato Claudio Zali - era di sicuro perfettibile e aveva forse il difetto di aver accolto maggiormente determinate richieste degli enti pubblici locali rispetto alle esigenze dei proprietari dei terreni toccati. Usando una metafora direi che con il primo colpo abbiamo centrato il bersaglio, mentre con il secondo abbiamo affinato il tiro e colpito il centro».

dente di ASTRAS (Associazione tram sostenibile) e rappresentante di alcuni privati che si erano opposti al progetto originale, in particolare nella zona industriale tra Manno e Bioggio: «Il leitmotiv è positivo con tutti i proprietari, non solo per quanto riguarda ASTRAS. Le autorità cantonali hanno massicciamente cambiato il loro atteggiamento nei confronti degli oppositori: hanno aperto le orecchie, iniziando ad ascoltare, e sono state molto propositive. Abbiamo visto che c'è stata una volontà chiara di trovare una soluzione condivisa. Non si tratta di fare regali, ma di provare a risolvere problemi concreti e basilari che faranno la differenza».

Ad ASTRAS e ai proprietari rappresentati da Tonella sono piaciute in particolare tre modifiche: il mantenimento di tre accessi alla zona industriale di Manno, la quasi totale eliminazione dei passaggi a raso e il nuovo sottopasso di Suglio, che sgraverà via Cantonale (un'ipo-

tesi che spaventava anche l'USTRA).

Una richiesta da abbandonare?

ASTRAS chiedeva anche un'altra modifica, ben più sostanziale: lo spostamento del tracciato dalla strada cantonale alla zona industriale fra Bioggio e Manno: «Qui parlo a titolo personale - ha detto Tonella, - ma se il trend rimane questo, ovvero la ricerca di soluzioni che mettono d'accordo, credo che l'Associazione ne debba prendere atto e abbandonare la richiesta, perché superata dagli eventi».

Soddisfazione ad Agno

Come detto, il progetto definitivo non c'è ancora (Tonella ha detto che per ASTRAS è positivo il «pre-pre-pre-pre avviso»). Il Dipartimento del territorio si è preso sino a fine anno per incontrare tutti gli oppositori e nei mesi successivi tirerà le somme con la stesura del nuovo progetto definitivo. Oltre ad ASTRAS, i progettisti hanno già

incontrato ad esempio il Municipio di Manno per lo spostamento della futura fermata dell'aeroporto di una settantina di metri verso i Prati Maggiori: il sindaco Thierry Morotti ci ha confermato che l'idea è condivisa. Presto vi sarà un incontro anche con Bioggio e, ci ha detto il sindaco Eolo Alberti, per quanto visto finora le modifiche proposte (la riduzione del P&R di Cavezzolo e il nuovo sottopasso in zona Cinque Vie) di principio convincono.

Se non c'erano i privati...

I Comuni, d'altronde, hanno sempre sostenuto il progetto. Anche troppo, secondo Tonella: «La nostra battaglia ha avuto un suo perché e ne è prova quel che sta succedendo. Le modifiche sono state rese possibili dai privati e non dalle amministrazioni comunali interessate, che sostenevano a spada tratta il primo progetto. La somma degli oppositori ha fatto sì che fosse accolto ciò che i Comuni non hanno chiesto».