

## Comunicato: Mobilità del Vedeggio

16 giugno 2017

RailValley in passato ha analizzato a più riprese le tematiche relative al comparto del Vedeggio e del Luganese, con la pubblicazione di diversi studi e prese di posizione.

Negli ultimi mesi abbiamo rivisto nuovamente la situazione, alla luce dei cambiamenti intercorsi nella pianificazione e degli sviluppi tecnologici che si prevedono nel settore della mobilità.

### Tram Bioggio-Taverne con uso linea ferroviaria esistente

Attualmente è in progettazione una linea tram Bioggio – Manno (Suglio) (linee magenta e rosso).

RailValley suggerisce di creare una linea tram Bioggio – Taverne

- Costruire la tratta in progettazione Bioggio – La Monda (linea magenta).
- Da La Monda e fino a Taverne, sfruttare la ferrovia merci già esistente (linea verde).

## Linea tram Bioggio - Taverne



- Linee tram verso Ponte Tresa e Lugano Centro (progetto)
- Progettata linea tram Bioggio – Manno (La Monda)  
Parte della prevista linea Bioggio - Suglio
- Progettato troncone fino a Manno (Suglio)  
Doppione della ferrovia merci Manno - Taverne
- Ferrovia merci esistente Manno (La Monda) – Taverne.  
Da attrezzare per uso tram tramite inserimento terzo binario per scartamento 1 metro

## Tecnicamente

- Si rinuncia alla costruzione del tratto in progettazione da La Monda fino a Suglio. Il risparmio di questa soluzione sarebbe nell'ordine di Fr. 30 milioni;
- La progettata nuova linea Tram Bioggio – Manno (Suglio) prevede una deviazione verso Manno Stazione Merci per creare una rimessa per i tram. La nuova linea tram può essere facilmente collegata con la linea merci esistente Taverne – Manno.  
La linea tram da La Monda viene fatta proseguire fino a Taverne usando la linea ferroviaria merci esistente. La ferrovia esistente (scartamento 1.44 metri) viene adattata inserendo una rotaia per permettere il transito di tram (scartamento 1 metro). Questa soluzione è già in uso in diverse tratte della Svizzera interna.

## Redditività

Lo studio sulla mobilità del Vedeggio dopo la messa in funzione del tunnel di base del Monte Ceneri (del 18 settembre 2014) ha analizzato la possibilità di fare arrivare i TILO fino a Manno (la Monda) sfruttando la linea merci esistente. Era arrivato alla conclusione che questa soluzione non era economicamente sostenibile. Rispetto allo studio, riteniamo che la linea Bioggio – Taverne possa essere un investimento interessante per i seguenti motivi:

- Rispetto allo studio, si rinuncia alla costruzione del troncone La Monda – Suglio (risparmio di ca. 30 milioni). Per l'adattamento e la costruzione delle nuove stazioni ferroviarie sulla tratta Manno - Taverne lo studio prevedeva un costo di 21 milioni. A questi dovrebbero essere aggiunti i costi per la posa della terza rotaia. La maggior parte dei costi per realizzare la linea tram fino a Taverne sarebbero compensate dai risparmi per la rinuncia alla costruzione del doppione La Monda - Suglio.
- A Suglio vi è una stazione unica. Nello studio risultavano invece due stazioni uno per il tram e uno per il TILO. L'utilizzo della stazione TILO risultava ovviamente meno interessante.
- Le autopostali potrebbero essere connesse alla rete tram a Gravesano o a Taverne, evitando di farle arrivare a Suglio, che è una zona congestionata nelle ore di punta.
- Per la linea montana del Ceneri (Lugano – Giubiasco) lo studio prevede una copertura dei costi del 14%, quindi ben al di sotto alla soglia del 20% per ricevere i sussidi della Confederazione. Tutti i costi di gestione sarebbero a carico del Cantone e dei Comuni.  
La linea tram Bioggio – Taverne potrebbe portare traffico alla linea TILO, in modo tale da portare la copertura dei costi oltre il 20%.:
  - La Confederazione continuerebbe a versare la propria parte. Il Cantone e i Comuni avrebbero un onere minore, quindi ha senso che questi investano per fare in modo che la linea diventi attrattiva.
  - Il collegamento Ponte Tresa – Taverne sarebbe interessante per i frontalieri. Sono migliaia quelli che lavorano nel Vedeggio. Spostare i frontalieri sul mezzo pubblico, porterebbe un miglioramento del traffico stradale nella zona di Ponte Tresa, Magliaso, Bioggio, Agno e Manno.
  - Si avrebbero dei collegamenti diretti fra il Malcantone – Vedeggio, molto interessanti per il comparto turistico Lema – Tamaro. Per molti turisti potrebbe essere attrattivo recarsi a Bellinzona e Locarno (e viceversa), attraverso la linea panoramica di montagna.
  - Alcune linee postali posizionate su Lamone o Suglio, potrebbero essere incentrate su Taverne, con risparmi, miglioramento del servizio e maggiore attrattività della TILO.
  - Da Manno e Gravesano sarebbe più comodo recarsi a Giubiasco tramite la linea Montana, piuttosto che andare a Lugano.

- La stazione di Taverne, con collegamenti anche verso Ponte Tresa diventerebbe più interessante per la Capriasca. Ci potrebbero essere più corse di autopostali e quindi anche più indotto per la linea TILO.
- Si potrebbe anche pensare di adattare la linea montana con una terza rotaia, per fare passare i tram e avere dei tram da Ponte Tresa a Giubiasco. Si potrebbero avere fermate più frequenti (su richiesta) rispetto a quelli dei convogli TILO.
- Se non si arriva a una copertura dei costi del 20%, si dovrà probabilmente ridurre il servizio della TILO. Molte persone che usano la TILO si troverebbero a dovere usare l'auto per andare a Lugano, con i conseguenti disagi e costi.

Riteniamo che gli studi sulla mobilità del Vedeggio in previsione della messa in funzione del tunnel di base del Ceneri, debbano essere aggiornati in modo da tenere in considerazione i vantaggi e l'impatto del collegamento tram Bioggio-Taverne.

### Tram Bioggio - Lugano

La Confederazione sembra intenzionata a concedere un sussidio di Fr. 230 milioni per la costruzione della linea tram Lugano-Bioggio in galleria. La notizia è positiva, anche se non verrà assunto tutto l'onere, come era stato ipotizzato. Molto negativa è la conferma della notevole lievitazione dei costi. Si stima ora che sorpasseranno i Fr. 400 milioni, ben oltre quindi le stime iniziali di Fr. 271 milioni. Il rapporto costi/benefici di questa tratta risulterà estremamente carente. Il problema di fondo è che questa linea in galleria non ingrandisce il bacino di utenza, ma sostituisce l'ultimo tratto della linea esistente della FLP. L'investimento è gigantesco, ma non porta un gran numero di nuovi utilizzatori.

La richiesta di sussidio quasi certamente andrà a buon fine, ci sono però anche delle incognite dovute al budget stanziato dall'Assemblea federale.

Nel caso in cui la Confederazione non dovesse subsidiare l'opera come previsto, si invita a rinunciare al progetto Bioggio – Lugano e a valutare soluzioni che aumentino il bacino d'utenza e abbiano dei rapporti costi/benefici migliori. Un collegamento tram Cornaredo – Grancia, con fermata alla Stazione di Lugano, unirebbe i quartieri a Sud e il Nord della città al sistema dei trasporti pubblici, aumenterebbe il numero di utenti e porterebbe notevoli benefici alla mobilità di Lugano e del Luganese.

### Mezzi di nuova generazione

La mobilità del Luganese, fortemente dipendente dall'auto anche per trasporti di piccola e media lunghezza, è messa in crisi dal sempre maggiore intasamento delle strade. Le FFS e Poste Svizzere stanno già provando dei minibus a guida automatica in diverse città della Svizzera. La guida automatica sta facendo passi da gigante. RailValley ritiene che queste tecnologie si prestano molto bene a risolvere alcuni dei problemi della mobilità del Luganese. Si invitano gli enti pubblici competenti ad avviare uno studio volto a capire:

- come questi nuovi mezzi a guida automatica potrebbero essere impiegati;
- quale impatto e quali miglioramenti potrebbero portare alla mobilità del Luganese;
- quali interventi infrastrutturali o di altro genere si necessitano per favorire e rendere e più efficiente l'impiego di questi mezzi;
- che impatto potrebbero avere su altri elementi della pianificazione.

La nostra associazione è volentieri a disposizione per chiarire nei dettagli quali elementi hanno portato a queste conclusioni.

**RailValley**

Associazione per la promozione dell'innovazione in ambito ferroviario

Per ulteriori informazioni:

Domenico Zucchetti – Vice Presidente

Stefan Krebsler – Presidente

[info@railvalley.org](mailto:info@railvalley.org)