

Consultazione Rete tram-treno del Luganese - domanda di concessione

Presentiamo qui di seguito le nostre osservazioni in merito alla domanda di concessione per la rete tram treno del Luganese – tappa prioritaria – pubblicata l’11 agosto 2017 sul foglio ufficiale.

Ribadiamo quanto indicato nel [Documento redatto per la Consultazione sulla circonwallazione di Bioggio](#), allegando copia del nostro documento del 13 luglio 2017.

Riassumendo:

- **Tratta Bioggio – Suglio.** Deve essere costruita utilizzando la linea ferroviaria merci esistente Manno - Taverne. La soluzione messa in consultazione limita l’espansione dell’offerta di trasporto pubblico, ha un impatto molto negativo sulla circolazione stradale ed è anche inutilmente costosa.
- **Tratta Bioggio – Lugano Centro.**
 - I nuovi dati pubblicati evidenziano che la maggior parte degli utenti sono diretti verso la stazione FFS. Il rapporto costi/benefici di questa costosissima opera è bassissimo se non addirittura negativo. Sono auspicabili altre soluzioni.
 - Nel caso si voglia comunque realizzare la galleria Bioggio – Lugano Centro, il portale della galleria Ovest dovrebbe essere posizionato ca. 300 m più a Sud. In questo modo si potrebbe mantenere l’esistente attraversamento sul Vedeggio e si semplificherebbe il comparto di Cavezzolo.

Qui di seguito completiamo le considerazioni già espresse, tenendo conto delle nuove informazioni disponibili.

Galleria Bioggio – Lugano Centro è peggiorativa dell’offerta

Il nuovo scenario pianificato (vedi pag. 20/21 del rapporto esplicativo della domanda di concessione) indica che la maggior parte delle persone sono dirette alla stazione FFS. Per gli utenti che si connettono al treno arrivare a un livello inferiore è peggiorativo rispetto alla FLP che arriva direttamente in stazione.

Bisogna inoltre considerare che molti di quegli utenti che vanno in Centro lo fanno per proseguire dal terminale bus verso altre destinazioni. Sarebbe meglio potenziare l’offerta in Stazione di collegamenti diretti con tutte le parti della città. Ne beneficerebbero tutti i passeggeri del treno e non solo quelli della FLP.

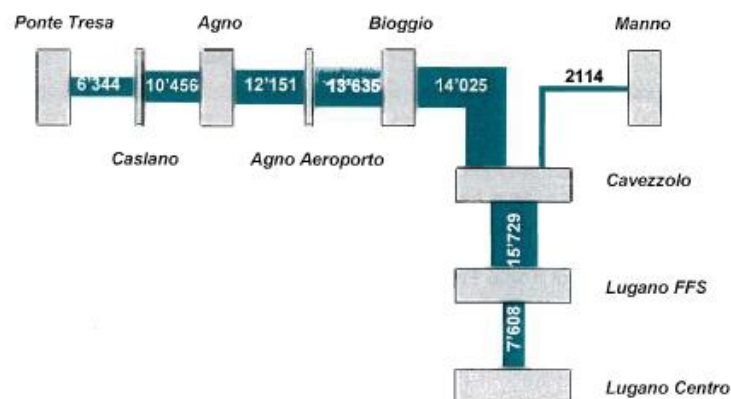


Figura 8: Carico giornaliero medio, scenario pianificato.

Il rapporto costi/benefici di questa costosissima opera è basso se non addirittura negativo. Alla luce dei nuovi dati parrebbe utile il potenziamento della FLP attuale, con il rifacimento dell'arrivo in stazione e la realizzazione di una linea tram Cornaredo – Grancia che passa dalla stazione FFS e non in centro.

La stazione FFS di Lugano deve diventare il perno dei trasporti pubblici

Nella domanda di concessione si fa riferimento a degli studi del 1996/1998 e 2001 che avevano immaginato il collegamento diretto Bioggio – Lugano, senza recepire l'importante cambiamento che c'è stato.

Le ipotesi sono state fatte quando vi era un'alta probabilità che l'uscita Sud della nuova galleria di base del Monte Ceneri fosse stata a Taverne (più a sud della stazione). Tutti i treni sarebbero transitati alla stazione di Lamone. Lamone avrebbe avuto la funzione di nodo intermodale regionale. Per questo motivo si era progettata la linea tram Bioggio – Suglio – Lamone. Si immaginava che le persone provenienti da Bellinzona o da Mendrisio, sarebbero scese a Lamone e da lì avrebbero proseguito in tram verso Manno, Agno e Ponte Tresa. In questo contesto, il collegamento Bioggio – Lugano Centro, serviva prevalentemente il centro cittadino, tanto che per andare in stazione si pensa fossero sufficienti degli ascensori o funicolari. L'utilizzo della linea merci Manno - Taverne non entrava in considerazione perché a Taverne sarebbero passati solo i treni che servivano la linea montana del Ceneri.

Vezia è poi diventato lo sbocco a Sud della galleria, ma la pianificazione successiva è rimasta ancorata a dei progetti basati su altri presupposti. Nel rapporto esplicativo a pag. 8 si fa ancora menzione di collegare Suglio con Lamone; ma a Lamone passano solo i treni per la linea montana. Questo collegamento non ha senso e di conseguenza non serve costruire una linea fino a Suglio. Meglio usare la linea merci esistente fino a Taverne.

Con il portale a Vezia, la stazione di Lugano ha assunto un ruolo fondamentale anche per il traffico regionale. La stazione di Lugano è inoltre destinata a diventare un importante centro di servizi (SUPSI e commerci). È giusto quindi fare in modo che diventi il perno dei trasporti.

Gli utenti devono potere raggiungere i diversi punti della città direttamente dalla stazione, senza essere obbligati a recarsi in centro Lugano.

Tratta Bioggio – Manno (Suglio)

Questa tratta deve essere realizzata utilizzando la linea merci esistente Manno – Taverne (inserimento di una terza rotaia). La realizzazione della linea presentata nella consultazione, preclude il potenziamento del trasporto pubblico:

- È escluso, per motivi di costo e infrastrutturali, che si possa realizzare la tratta Suglio – Lamone. Verrà quindi a cadere l'interconnessione Tram – TILO, limitando quindi di molto la possibilità di creare un sistema di trasporto pubblico efficiente per servire il comparto Vedeggio e Malcantone.
- La linea TILO montana del Ceneri non potrà godere dei benefici dell'interconnessione con il tram. Il deficit dovrà essere interamente coperto dai Comuni e dal Cantone. Si rischia una riduzione dell'offerta.
- L'attraversamento della strada cantonale in più punti, gestiti da impianti semaforici, inciderà molto negativamente sul traffico già congestionato. Sarà molto difficile creare convogli diretti Ponte Tresa – Manno in aggiunta a quelli Lugano – Manno. Le molteplici interruzioni della circolazione avrebbero un impatto molto negativo sul traffico stradale.

Allegati:

[Presa posizione Circonvallazione di Bioggio](#) del 17 luglio 2017.

Sessa, il 15 settembre 2017

RailValley

Associazione per la promozione dell'innovazione in ambito ferroviario

Per ulteriori informazioni:

Domenico Zucchetti – Vice Presidente

Stefan Krebsler – Presidente

info@railvalley.org