



Dossier Tram-Treno del Luganese
Audizione Commissione della Gestione del
Gran Consiglio del Cantone Ticino
29 maggio 2018

Domenico Zucchetti
RailValley

Attività

- Fondata nel 2009
- Comitato e Consiglio consultivo
- Innovazione del sistema ferroviario e logistico
- Fornire informazioni con una **visione d'insieme e strategica a chi prende decisioni**

Contributi significativi

- Polo d'innovazione ferroviaria in Ticino
 - Credito federale CHF 100 milioni per innovazione
 - Nuova legge federale sul trasporto di merci
-

RailValley

Tram e Treno nel Luganese

- Promozione soluzione tram e ferroviaria
- Stazione di Lugano, sinergie (2010 Terrazza sul lago)
- Diverse analisi e documenti
- Partecipato a molteplici consultazioni

Progetto Tram-Treno del Luganese

- Documenti preparatori
 - Coadiuvati da specialista Ing. Paul Stopper
 - Parlato con i principali interlocutori
 - Informazione a diversi attori: Proprietari, Gruppo petizione Taverne, persone attive politicamente
 - Elaborato documento Dossier Tram Treno
 - Scelta di indipendenza per via della procedura attuale che prevede anche di fare valere gli indennizzi
-

Tram/Treno del Luganese prossimo alla realizzazione

Il credito di progettazione del 2012 ha portato al progetto di dettaglio

- Situazione attuale molto positiva
 - Il tram la soluzione ai problemi del traffico
 - Domanda di concessione (Business plan)
 - Progetto di dettaglio
 - Procedura di ricorso/approvazione avviata
 - Ampia convergenza e sostegno politico in Ticino
 - Pieno sostegno politico e finanziario dalla Confederazione (incluso nel credito di 12 Mia)
 - Spazi e tempi per miglioramenti
-

Evoluzione tecnologica favorevole al Ticino

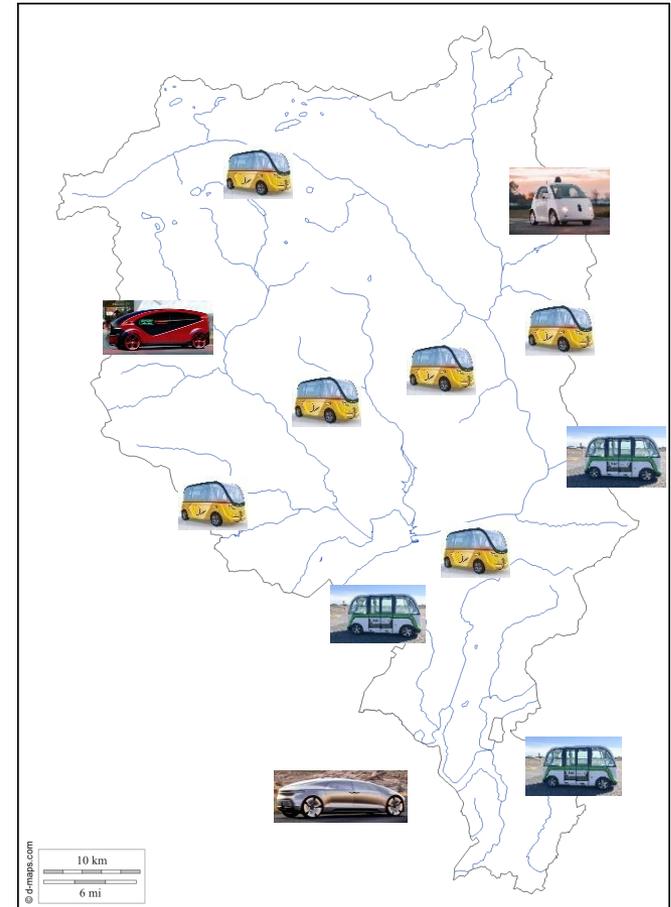
Verso un nuovo sistema circolatorio del Ticino

Arterie (Trasporto pubblico)

- Treno / Tram / Autopostali
- Fermate nel centro valle
Prossime a destinazione
- Guida automatico Tram/TILO
Maggiori frequenze, 1 vettura

Capillari (trasporti individuali pubblici)

- Smart Shuttle
- Trasporti di vicinanza
- Fra le fermate, la casa e i
posti di lavoro



«Smart Shuttle»

Trasporto pubblico individualizzato

Veicoli collettivi a guida automatica

- 2 - 7 posti
- Velocità max 50 km/h
- Investimenti limitati
- Costi d'esercizio ridotti

Concetto operativo

- Molti veicoli a disposizione
- A tutte le ore
- Riservazione tramite smartphone
- Trasporto da e verso destinazione precisa



<https://www.postauto.ch/it/smartshuttle-videos>

Tram-Treno

Nodi di natura politica

Sappiamo ora quali sono gli elementi fissati nel credito di progettazione 2012 che

- Hanno reso laboriosa la progettazione
- Non portano a una soluzione ottimale
- Suscitano diverse opposizioni

Tutti gli elementi sono conosciuti e sulla carta, al Gran Consiglio di sciogliere i nodi

- Necessità e possibilità di migliorare il tracciato
- Definire una strategia e non procedere con rattoppi
- Interconnessione Tram/TILO nel Vedeggio
- Competenza al Dipartimento del Territorio e CdS

Migliorare il sistema grazie a esperienza acquisita

Tram-Treno

Fermata Manno-Suglio non oltre la cantonale

Rinunciare all'obbligo di portare il tram a Ovest della cantonale Bioggio-Manno

Tragitto variante RailValley (ce ne sono altri)

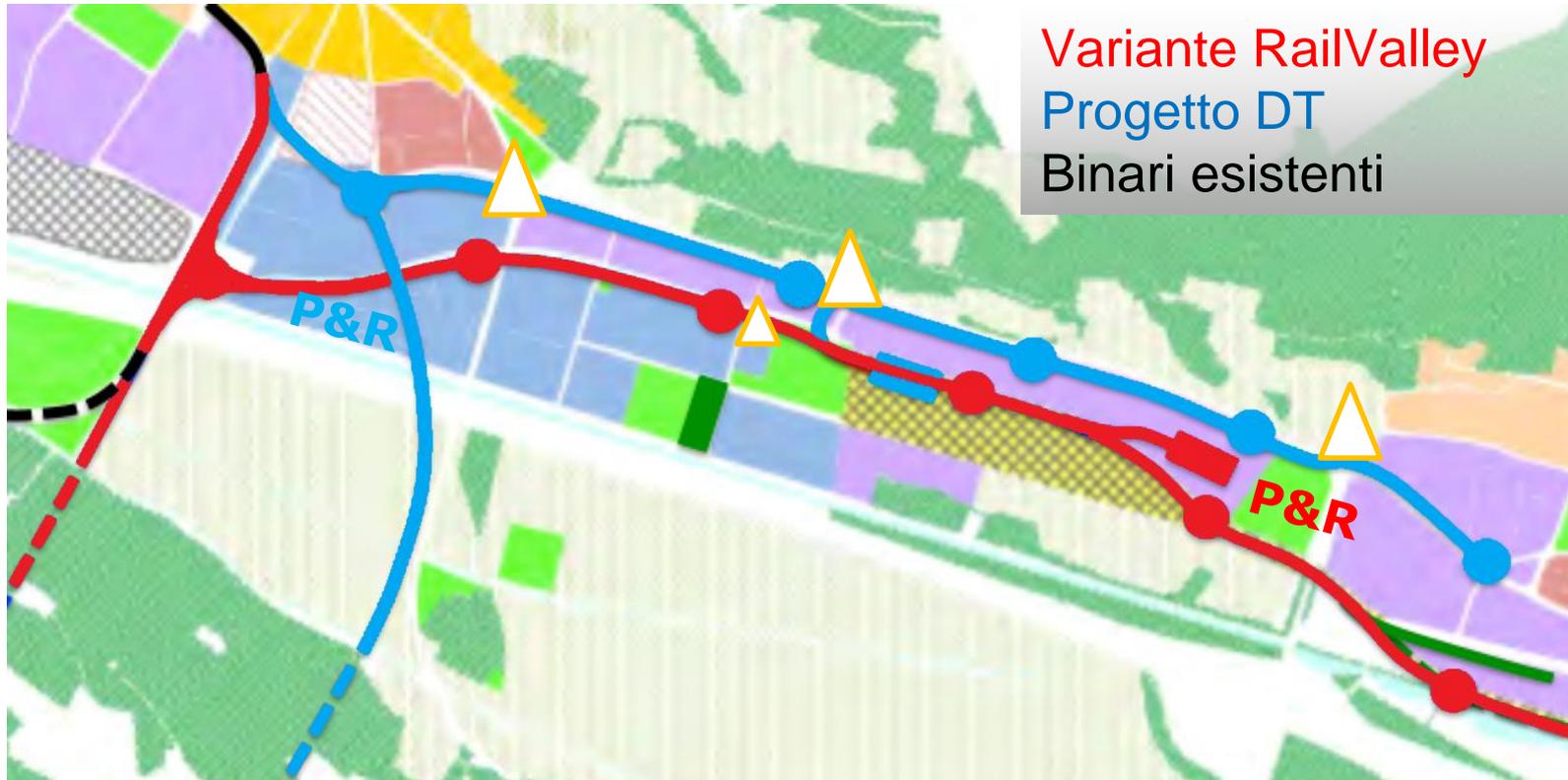
- Fermata a Suglio a Est della Cantonale
 - Cavezzuolo passaggio su terreno non urbanizzato
 - Attraversamento sotto la cantonale della Crespera
 - Interno al comparto costruito (evita blocco entrate)
 - Uso binari ferroviari esistenti scalo merci
 - Minimo conflitto con le strade
 - Spazio per Officina e Autosilo (prossimità svincolo)
 - Evita la gran parte degli indennizzi
 - Serve bene la zona industriale di Manno
 - Minori costi
 - Già predisposto per proseguimento fino a Taverne
-

Comparto Bioggio-Molinazzo – Manno-Suglio Progetto DT e variante RailValley



Comparto Bioggio-Molinazzo – Manno-Suglio Sguardo al futuro

Variante RailValley nel centro dei previsti insediamenti



Mappa del rapporto "Progetto di sviluppo urbano per il Piano del Vedeggio"

Tram-Treno

Mantenimento linea esistente Bioggio Molinazzo

Rinunciare all'obbligo di spostare la linea tram attuale più a nord per ampliare l'aeroporto

Vantaggi mantenimento linea esistente Molinazzo

- Semplificazione realizzativa
- Spazio per le fermate, P&R, circonvallazione
- Valorizzazione del comparto di Bioggio Cavezzolo
- Anticipazione messa in esercizio di 4 anni
- Riduzione costi



Valorizzazione comparto Bioggio-Molinazzo / Cavezzolo



Lugano Stazione e Centro

Considerare alternative alla stazione sotterranea

Rimuovere obbligo di fare la stazione sotterranea

Errore iniziale (Si assumeva che)

- La maggior parte degli utenti andasse in centro
- Degli ascensori fossero sufficienti per collegare la fermata sotterranea alla Stazione

Maggior parte degli utenti va verso la Stazione

- Il tempo guadagnato con la galleria viene perso sulle scale mobili

Alternativa galleria elicoidale

- Fermata tram direttamente in Stazione FFS
 - Galleria elicoidale verso il centro (percorso +1 minuto)
 - Costi simili (maggiori costi dovuti a tratta più lunga, compensato dalla rinuncia alla stazione sotterranea)
-

Stazione di Lugano: Variante Paul Stopper Un approccio nuovo



Con i miglioramenti al progetto non si perde tempo

Tempi di progettazione supplementari ampiamente compensati dalla guadagno di tempo

Risoluzione più veloce opposizioni

- Cadono molte opposizioni
- Meno proprietari indennizzati, più generosi con i rimanenti

Bioggio–Lugano e Bioggio–Manno comparti indipendenti

- Bioggio-Manno in funzione prima della galleria (meno 4 anni)
- Scavo galleria inizia anche se non risolte opposizioni della tratta Bioggio Manno

Galleria Bioggio-Lugano (elicoidale)

- Scavo non più solo dal portale di Bioggio
 - Possibilità di avviare lo scavo anche in stazione FFS
 - Riduzione tempi di scavo di 2 anni
-

Velocizzazione lavori

ATTIVITA'	ANNO 1				ANNO 2				ANNO 3				ANNO 4				ANNO 5				ANNO 6				ANNO 7				ANNO 8			
	T1	T2	T3	T4																												
COMPARTO BIOGGIO - LUGANO CENTRO																																
Galleria Elicoidale																																
Viadotto Caverzolo																																
Lugano Centro																																
COMPARTO BIOGGIO - MANDO																																
Fermata Caverzolo e P&R																																
Tratta Inrocio S via - Terminale Suglio																																
Tratta Bioggio - Caverzolo																																
Officina FLP																																
COMPARTO BIOGGIO - PONTE TRESA																																
Redoppio di Castano																																
Redoppio di Megliaso																																
Fermata Agno Aeroporto																																
Interventi fermata di Agno																																
Interventi fermata Ponte Tresa																																
MESSA IN ESERCIZIO RETE TRAM-TRENO																																

-4 anni

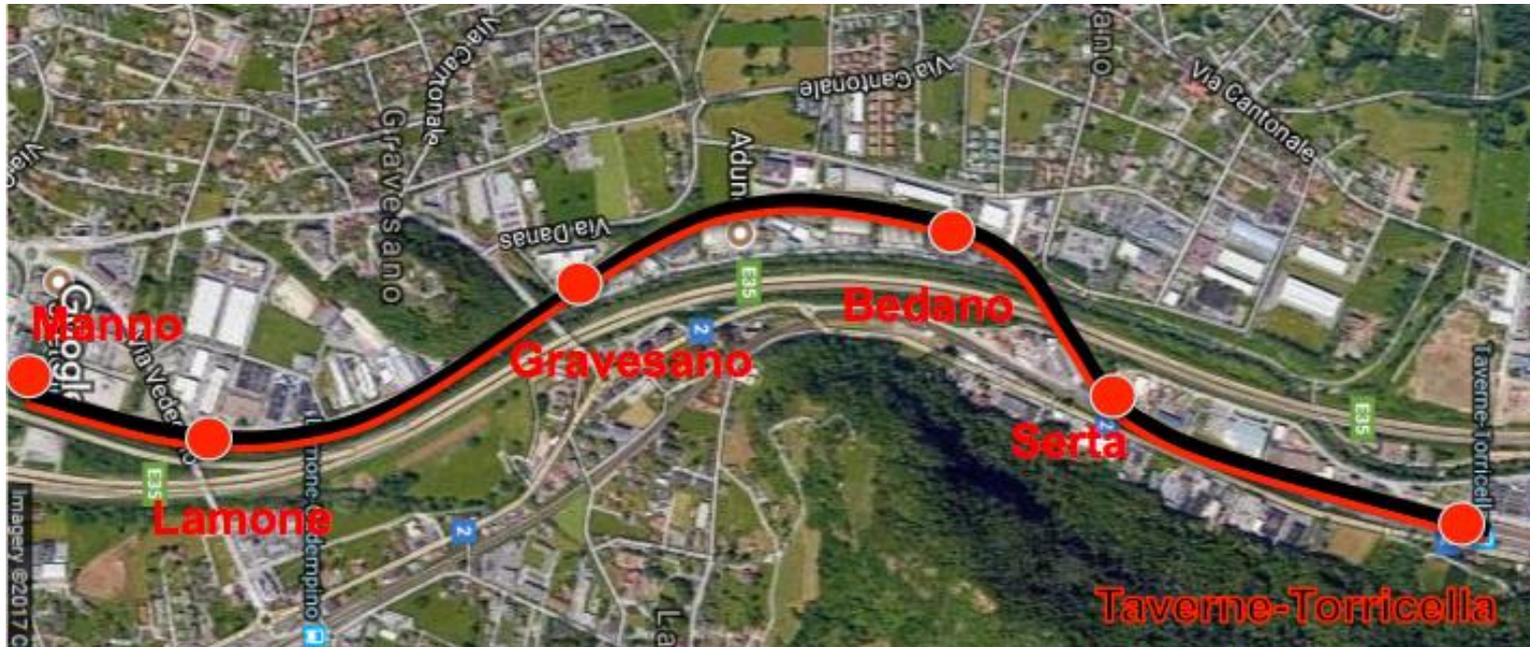


Tram-Treno

Interconnessione Tram/TILO Veduggio

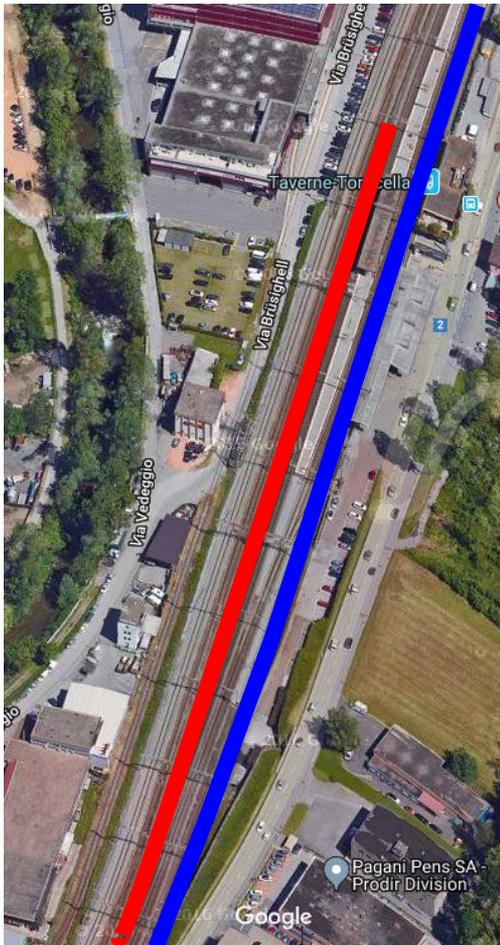
- **Interconnessione Tram/TILO Veduggio**
 - Senza, il progetto tram non è completo
 - Sinergie importanti per il tram e TILO
 - **Apertura nuova galleria del Ceneri**
 - Tasso copertura linea montana 14%
 - Cadono i sussidi della Confederazione (51%)
 - Servizio a rischio nel medio / lungo termine
 - **Studiare/includere interconnessione a Taverne**
 - Realizzabile immediatamente (binari esistenti)
 - Serve Manno, Lamone, Gravesano, Bedano, Taverne
 - Integrazione Capriasca / Malcantone
 - Finanziamento Confederazione (Ferrovia)
 - Mantenimento servizio linea montana del Ceneri
-

Interconnessione Tram/TILO a Taverne Usi binari industriali esistenti (doppio scartamento)

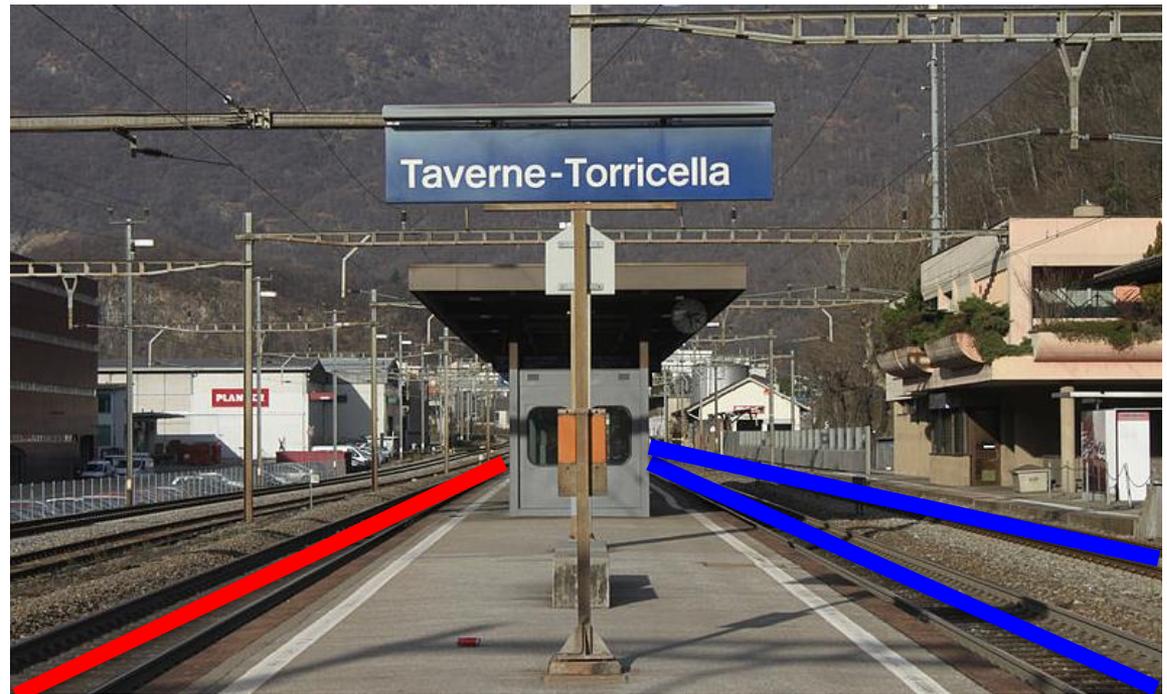


Taverne-Torricella si liberano i binari

Interconnessione Tram/TILO facile e veloce



— Tram-treno
— TILO



Tram-Treno

Competenza al Dipartimento del Territorio e CdS

- **Organizzazione decisionale vecchiotta**
 - CRT inizio 1990, prima delle aggregazioni e ERS
 - Focalizzazione sul consenso
 - Iter a diversi livelli, lungo e laborioso
 - Elenco desideri dei comuni, difficile migliorare
 - Confederazione competizione per sussidi
 - Piani d'agglomerato, tanto lavoro, risultati modesti

 - **Semplificare velocizzare decisioni Tram-Treno**
 - Tutti gli elementi ora sono sul tavolo
 - Competenza esclusiva al DT e CdS
 - Funzionari DT non più solo esecutori (dialogo)

 - **Dal 2020 il Ticino si unisce, necessaria regia unica**
-

Tram Treno del Luganese

Gran Consiglio e Commissione della Gestione

Approvazione dei crediti richiesti

- Conferma del pieno sostegno politico
- Approvazione dei crediti richiesti (eventualmente subordinati a dei miglioramenti)

Togliere i paletti che impediscono soluzioni migliori

- Attribuzione competenza unica al DT/CdS per il tram/treno
- Flessibilità e mezzi finanziari per:
 - Migliorare il progetto nei punti critici
 - Includere interconnessione Tram/TILO nel Vedeggio

Preparare il Ticino a cogliere le opportunità del futuro

- Studio nuovo Sistema circolatorio pubblico ticinese
 - Superamento delle CRT e regia unica
-

Ulteriori informazioni e contatti:

Stefan Krebsler: 079 240 49 58

Domenico Zucchetti: 076 368 08 10

Paul Stopper: 076 330 92 91

E-mail: info@railvalley.org

Sito: www.railvalley.org
