

Consultazione PAL3

Osservazioni concernenti il tram Bioggio – Lugano-Centro e l'asta Bioggio Molinazzo – Manno-Suglio

Come associazione rivolta all'innovazione in ambito ferroviario abbiamo analizzato il progetto della rete tram-treno del Luganese, soprattutto la galleria Bioggio – Lugano-Centro e l'asta del tram Bioggio Molinazzo – Manno-Suglio.

Siamo arrivati alla conclusione che, soprattutto per motivi pratici per l'utenza, ma anche per motivi finanziari, è meglio rinunciare a questi due progetti e puntare su altre soluzioni.

Rinunciare al Tram Bioggio – Lugano-Centro

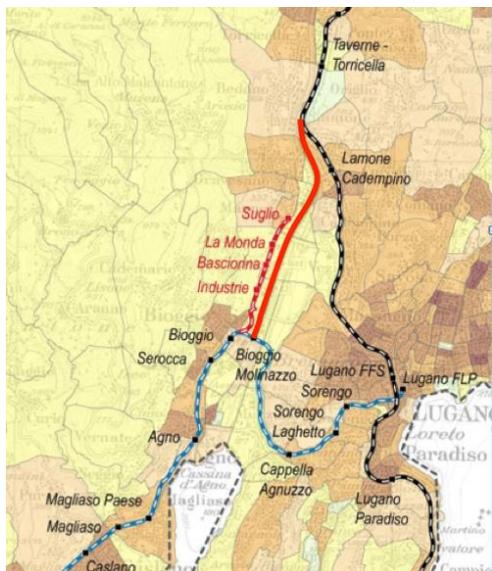
Con un aumento pronosticato dell'utenza di 1'600 passeggeri e costi di 174 milioni (senza IVA ed espropri), il rapporto costo-benefici di questa tratta è pessimo: risulta un investimento di ca. 109'000 Fr. per ogni passeggero in più, una cifra esorbitante che difficilmente troverà sostegno dalla Confederazione.

Rinunciando poi alla linea tram da Cornaredo al Pian Scairolo, non ha senso costruire la tratta Bioggio-Lugano Centro, che era la base della soluzione a H.

Rinunciare all'asta Bioggio Molinazzo – Manno-Suglio

La nuova asta del tram si fermerà a Suglio e non vi sono prospettive che possa essere completata fino a Lamone. Si dovrebbe utilizzare l'autopostale tra queste due località, ciò che aumenta ancora i costi di gestione. Il potenziale prognosticato di 2'550 utenti non giustifica la costruzione di questa tratta. Anche qui bisogna mettere a confronto i costi di 52 mio (senza IVA ed espropri) con i 750 passeggeri che dovrebbero, secondo l'aumento previsto, circolare in più su questa tratta: risultano oltre 69'000 FR./passeggero.

La nostra proposta



Mantenimento della tratta esistente del tram Molinazzo – Lugano-Stazione.

Utilizzare per il tram la linea delle FFS tra Taverno-Toricella e lo scalo merci di Lugano-Veddeggio, già esistente. Prolungando di ca. 1.5 km questa linea tra Molinazzo e Lugano-Veddeggio si arriva con il tram fino a Taverno-Toricella.

Tram Molinazzo – Taverne-Torricella

A circa 150 m dalla tratta progettata, parallela alla Via Cantonale, esiste già un'infrastruttura ferroviaria per lo scalo merci di Lugano-Vedeggio, che è usata da pochi treni merci che circolano tra Taverne-Toricella e Lugano-Vedeggio. Inserendo una rotaia per lo scartamento ridotto (vedi foto FFS/RhB tra Ems e Coira), può circolare il tram e rimane garantito l'accesso per FFS Cargo allo scalo merci.



Vantaggi di questa soluzione

Vantaggi per l'utenza:

Questa soluzione interessa particolarmente i comuni del Vedeggio e del Basso Malcantone, perché potrebbe spostare parecchio traffico stradale su rotaia sulla tratta Ponte Tresa – Valle Vedeggio, dove le strade sono estremamente intasate.

Arrivando con il tram fino a Taverne-Toricella si crea un collegamento diretto con la TILO che serve tutta la Valle Vedeggio. Taverne-Toricella diventerebbe il nodo d'interscambio anche per gli autopostali dalla zona Val Colla/Tesserete.

Non costruendo il tram accanto alla strada cantonale, quasi permanentemente intasata, si riesce a separare meglio il traffico pedonale dal traffico veicolare.

Secondo il progetto PAL3 una persona che deve andare da Ponte Tresa a Mezzovico arriverebbe con il tram a Manno Suglio, dovrebbe prendere un bus per Lamone e poi la Tilo. Oppure dovrebbe arrivare a Lugano-Centro, salire con l'ascensore in Stazione e poi prendere la Tilo per la Valle Vedeggio. Questa è un'offerta di trasporto pubblico decisamente poco interessante e porta inevitabilmente a caricare e intasare ulteriormente la stazione di Lugano o appunto incentiva l'utente a percorrere questa tratta anche in futuro in automobile.

Secondo la nostra proposta da Ponte Tresa si arriva a Mezzovico cambiando solo una volta a Taverne – Torricella e passando dal tram al treno nella stessa stazione.

Motivi finanziari:

Si utilizza in gran parte una linea esistente. Dovrebbe quindi essere comprensibile, anche senza entrare nei dettagli, che si può realizzare una tratta del tram più lunga con un minor investimento e raggiungere un'utenza superiore ai 2'550 passeggeri giornalieri prognosticati. Il rapporto costo/benefici migliore potrebbe fare arrivare più fondi dalla Confederazione.

Se si rinuncia alla nuova linea Bioggio-Manno, che è in fase di progettazione, è da ritenere che il finanziamento già accordato dalla Confederazione possa essere utilizzato per adattare la linea esistente nel modo qui proposto. Siamo coscienti che i crediti per l'elaborazione del progetto definitivo Bioggio-Manno sono già stati deliberati, ma siamo convinti che la soluzione da noi proposta, per via del migliore rapporto costi/benefici, compensi largamente gli importi già spesi.

Visto che si utilizzano delle infrastrutture FFS potrebbero arrivare ancora più fondi dalla Confederazione, perché si tratterebbe di un vero tram-treno.

Altri investimenti possibili per la rete tram grazie alla minor spesa

Nel 2020 sarà aperta la nuova galleria ferroviaria del Ceneri e l'attuale linea Taverne-Toricella - Giubiasco sarà molto meno frequentata. Inserendovi una terza rotaia per lo scartamento ridotto, analoga a quella proposta tra Lugano-Veduggio e Taverne-Toricella, si potrebbe proseguire con il tram aggiungendo delle fermate, teoricamente fino a Giubiasco, ma almeno fino a Rivera. Si creerebbe in questo modo la possibilità di avere una linea metropolitana del Veduggio da Ponte-Tresa fino a Rivera, molto interessante anche dal punto di vista turistico.

Il PAL3 rileva come il sistema di P&R, senza collegamento diretto con l'autostrada, andrà a caricare ulteriormente le strade circostanti. La situazione peggiore è evidentemente quella di Molinazzo, perché per arrivare in zona bisogna passare da Manno o da Bioggio, i punti più critici. Si dovrebbe creare un P&R a Muzzano, presso l'area di sosta dell'A2 dove vi è già un'uscita/entrata autostradale, appena sotto alla ferrovia FLP. Costruendo un autosilo su questo sedime e aggiungendo una fermata della FLP, si potrebbe prendere il tram verso la stazione FFS di Lugano o verso Bioggio, Manno e Ponte Tresa, senza intasare e anzi scaricando le varie strade.

La tratta FLP che arriva alla stazione di Lugano, grazie al P&R e al collegamento verso Taverne, risulterebbe più utilizzata. Potrebbe essere interessante estenderla fino a Cornaredo, passando da Molino Nuovo (vedi documento La Terrazza sul Lago).

Per ulteriori approfondimenti si rimanda ai seguenti documenti:

- [La Terrazza sul Lago](#)
- [Sviluppo delle infrastrutture a sud delle Alpi](#)
- www.railvalley.org

Sessa, il 6 gennaio 2016

Stefan Krebser
Presidente ass. RailValley
079 240 49 58
info@railvalley.org