

## Comunicato: Mobilità del Vedeggio

22 maggio 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-Manno con uso linea ferroviaria esistente**

La progettata nuova linea Tram Bioggio – Manno (Suglio) prevede una deviazione verso Manno Stazione Merci per creare una rimessa per i tram. Alla luce del fatto che la linea tram sarà di fatto collegata con la linea merci esistente Tavernes – Manno, si invita a considerare i seguenti punti:

- Rinunciare a posare dei nuovi binari a lato della strada cantonale fra la Stazione di Manno fino a Suglio e usare invece, da Manno Stazione fino a Suglio, i binari della linea ferroviaria già esistente. Per fare passare il tram sui binari della ferrovia esistente, serve posare una rotaia all'interno delle due esistenti. Il risparmio di questa soluzione sarebbe nell'ordine di Fr. 30 milioni;
- Valutare nuovamente di fare proseguire la linea tram oltre Suglio fino a Tavernes, usando la linea ferroviaria esistente. Senza il doppiamento fra Manno e Suglio, l'estensione risulterebbe molto più redditizia rispetto a quanto emerso dallo studio effettuato e l'opera potrebbe essere finanziata con i risparmi citati al punto precedente;
- Aggiornare gli studi sulla mobilità del Vedeggio in previsione della messa in funzione del tunnel di base del Ceneri, considerando i vantaggi del collegamento tram Bioggio-Tavernes. A questo riguardo si rileva che diverse linee dell'autopostali (verso il Vedeggio, Malcantone e Val Capriasca) trarrebbero importanti benefici.

### **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 iniziate 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 sussidiare 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)