

Consultazione Circonvallazione Bioggio – Agno

Presentiamo qui di seguito le nostre osservazioni in merito alla circonvallazione di Bioggio – Agno, focalizzandoci sugli aspetti relativi al tram.

Intervenire in una consultazione, suggerendo modifiche al progetto presentato, può dare l'impressione che si ritardi la realizzazione delle opere previste. Presentando un tracciato alternativo, si vuole invece accelerare la realizzazione della linea del tram. La proposta di RailValley, relativa a una linea tram da Bioggio a Taverne, è realizzabile nell'arco di 2 o 3 anni. Da costruire a nuovo c'è solo un tratto di binario per il tram, lungo poco più di 1 Km, che non dovrebbe porre problemi di realizzazione ed espropri. Per il resto si fa capo a infrastrutture esistenti che devono solo essere adattate tecnicamente. Anche i finanziamenti sono già assicurati.

Il progetto posto in consultazione non potrà essere realizzato a breve perché dipenderà dalla realizzazione della galleria Bioggio Lugano Centro e inoltre ha diversi punti critici, fra cui quello di impedire la connessione tram e TILO.

Sono anni che i comuni versano contributi e non hanno ancora visto benefici. La situazione del traffico in zona è critica. La linea Bioggio – Taverne potrebbe essere attivata in concomitanza con l'apertura della nuova galleria ferroviaria del Ceneri. Il tram, con diverse fermate intermedie in tutti i comuni e con collegamenti diretti verso la stazione di Lugano e verso Ponte Tresa, tramite la linea esistente FLP, e verso Bellinzona, tramite la TILO, permetterebbero a molte persone di lasciare a casa la propria l'auto. Il traffico nel comparto ne trarrebbe sostanziali benefici. Questa soluzione è pienamente compatibile, anzi favorirebbe gli sviluppi previsti nella pianificazione per quanto attiene alle infrastrutture del traffico pubblico e privato.

Qualsiasi opera di trasporto deve coniugarsi con il resto delle strutture per creare una rete dei trasporti performante e in grado di svilupparsi in futuro. Di seguito si amplia la prospettiva, dando informazioni in grado di capire i diversi contesti operativi sia gli sviluppi futuri. A questo riguardo vi sono anche accenni a nuove tecnologie che sono destinate a cambiare la mobilità nei decenni a venire e sarebbe utile cominciare a considerare.

Si è voluto raggruppare diverse informazioni in tempi molto stretti. Ci dispiace di non aver avuto tempo per curare particolarmente la presentazione, gli aspetti grafici e migliorare alcuni punti. Si rimane comunque a disposizione per qualsiasi ulteriore informazione.

Tram Bioggio - Taverne

L'immagine che segue sintetizza la proposta di RailValley di una linea tram/treno Bioggio – Taverne, realizzabile in tempi molto brevi e facendo capo a finanziamenti già accordati. Il tracciato è messo a confronto con il progetto in consultazione.

Linea tram Bioggio - Taverne



Galleria Bioggio – Lugano e stazione a Molinazzo

L'attuale linea delle FLP passa leggermente a nord dell'aeroporto, attraversa il Vedeggio e l'autostrada e poi si dirige verso Muzzano. RailValley suggerisce di mantenere questa linea e di realizzare l'imbocco della galleria per Lugano Centro, in prossimità dell'impianto di depurazione, prima che il tram salga verso Muzzano.

Il progetto in consultazione prevede l'imbocco della galleria del tram/treno più a nord, in zona Crespera. Questa soluzione pone diversi problemi per il comparto. Si suppone sia stata concepita con lo scopo di potere ampliare l'aeroporto verso nord. L'allungamento della pista di 70 m a nord è già stato realizzato e un ulteriore allungamento dovrebbe avvenire a sud e non più verso nord. Crediamo non vi siano più motivi per realizzare la galleria vicino alla Crespera.

La soluzione di costruire la galleria come continuazione della linea esistente avrebbe diversi vantaggi:

- È la più vantaggiosa in termini di costi e impatto ambientale: si sfrutta il ponte sul Vedeggio e quello sull'autostrada già esistenti. Si evita di costruire tutta la serie di viadotti che prevede il progetto di circonvallazione per arrivare fino alla nuova galleria.
- La galleria verso Lugano Centro, con entrata più a sud avrebbe una lunghezza simile alla variante del PAL3.
- La stazione di Molinazzo rimarrebbe approssimativamente dove si trova ora.
- Creare il collegamento tram verso Manno, in provenienza da Lugano e Ponte Tresa non porrebbe problemi.
- Si evita di dovere costruire una nuova stazione e tagliare diametralmente il comparto di Cavezzolo. C'è più spazio per concepire un incrocio funzionale per la circonvallazione.
- L'autosilo per il P&R risulterebbe vicino alla stazione di Molinazzo.

- Si potrebbe realizzare immediatamente la nuova tratta verso Manno, perché non dipende dalla costruzione della tratta verso Lugano Centro.

Per ulteriori osservazioni in merito alla galleria Bioggio – Lugano Centro vedi punto specifico.

Linea tram/treno Molinazzo - Stazione merci Lugano-Vedeggio accanto al riale Barboi

Per la realizzazione della linea tram fra Molinazzo e Manno (Stazione merci Lugano-Vedeggio) si suggerisce un tracciato accanto al riale Barboi.



Il tracciato tram/treno fino allo scalo merci.



La linea del tram/treno (in magenta) lascia spazio per realizzare al meglio i raccordi con la circonvallazione.

I vantaggi di questa soluzione sarebbero vari:

- Vi è diverso spazio per realizzare la nuova linea del tram/treno, senza entrare in conflitto con strutture esistenti.
- Sarebbe l'occasione per rinaturalizzare il riale Barboi, creare un passaggio pedonale e una pista ciclabile e relativi stalli alle stazioni. Si potrebbero rivalorizzare questi spazi, creando delle piccole isole di verde e relax, utili ai molti lavoratori e agli studenti in zona.
- Le stazioni previste verrebbero a trovarsi in punti molto comodi e facilmente accessibili. In particolare, quella in prossimità della stazione merci Lugano-Vedeggio sarebbe facilmente accessibile e vicina all'utenza.
- La linea tram/treno e i passaggi pedonali e ciclabili potrebbe passare sotto la cantonale della Crespera.

- La linea tram/treno, non passando accanto alla via Cantonale, permetterebbe di mantenere le entrate sulla via Cantonale e non obbligherebbe a rivedere tutto il piano viario della zona, come è il caso del progetto messo in consultazione.

Tram/treno verso Suglio e Taverne utilizzando la linea merci FFS esistente

Si suggerisce di fare transitare il tram/treno sulla linea merci FFS esistente. Si tratta di inserire una rotaia fra i due binari esistenti, in modo che possano usare la linea non solo treni (scartamento 1.44 metri), ma anche i tram con scartamento di 1 metro. Per quanto riguarda la linea di contatto ci sono due possibili soluzioni:

- Tra circa 2 anni saranno messi in esercizio nuovi convogli sulla FLP, che potrebbero essere già adattati alla tensione delle FFS (vedi RhB e FFS a Coira).
- La linea di contatto della linea merci può essere adattata alla tensione dei convogli FLP. I pochi convogli merci sarebbero trainati da locomotive di manovra diesel o ibride (Eem923 FFS).

La soluzione a tre rotaie è già ampiamente utilizzata in Svizzera, qui si presentano due immagini della linea a nord di Coira.



Linea 3 rotaie



*Incrocio e scambi
linea a 2 e 3 rotaie*

Questa soluzione avrebbe diversi vantaggi:

- Si sfrutterebbero delle infrastrutture esistenti e non si necessita di creare nuovi incroci tram-strada.
- La realizzazione sarebbe molto più veloce perché non implica progettazioni ed espropri. Si necessita unicamente di adattare tecnicamente la linea al tram/treno.
- Si eviterebbe di costruire una nuova linea tram/treno fra le stazioni Vedeggio e Suglio, con un risparmio approssimativo di Fr. 20 milioni.
- Si eviterebbe che la nuova linea tram/treno blocchi gli accessi ai palazzi e alle strade nel comparto via Cantonale di Manno.
- I preziosi terreni a Suglio, previsti per la nuova stazione, potrebbero essere valorizzati altrimenti.
- L'autorimessa e l'officina dei tram/treno potrebbero essere posizionate più a nord, in zona Suglio e non compromettere la fruibilità della stazione merci.
- Il tram/treno potrebbe proseguire verso Taverne-Toricella, sulla linea merci esistente e creare in tal modo l'importante interconnessione fra tram e TILO, a Taverne-Toricella. Con la soluzione proposta nel PAL3, la linea tram/treno si fermerebbe a Suglio. Non potrebbe mai realizzare il progettato prolungamento fino a Lamone, sia per gli alti costi, sia per i problemi che sorgerebbero nell'inserire un tram in questo comparto.
- Sulla linea verrebbero create stazioni intermedie a Suglio, Lamone, Gravesano e Bedano, già state pensate nell'ambito dello studio per portare la TILO a Manno. Questo aumenterebbe di molto il potenziale del tram/treno sia verso Lugano, sia verso Ponte Tresa, incrementandone la redditività della linea e offrendo un servizio apprezzato.

- Taverne-Toricella diventerebbe il punto di interconnessione anche per le autopostali verso l'alto Vedeggio e la Capriasca. Per l'alto Malcantone entrerebbe in considerazione anche la fermata del tram/treno di Bedano o Gravesano.
- Le autopostali e il traffico privato di interconnessione non dovrebbero più arrivare fino a Suglio. Non si creerebbe in questa zona già critica ulteriore ingorgo e non sorgerebbero i prevedibili problemi di ritardi.
- Anche se il percorso è diverso, rispetto al progetto sottoposto alla Confederazione, visto che gli intenti sono i medesimi, sarebbe di certo possibile mantenere i sussidi. Visti i minori costi di realizzazione della tratta Bioggio - Suglio, la Confederazione dovrebbe permettere di utilizzare i sussidi già stanziati per realizzare il collegamento tram fino a Taverne-Toricella.

Nota: Questa opzione è anche utilizzabile nel caso in cui si volesse costruire la linea del tram/treno accanto alla cantonale. Il progetto infatti prevede una diramazione verso la stazione merci Lugano-Vedeggio per costruire un'officina deposito. Da lì in avanti, verso Suglio, si potrebbe utilizzare la linea merci FFS esistente.

Redditività collegamento Bioggio – Taverne

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. Aveva concluso che la soluzione non era economicamente sostenibile.

Il collegamento tram Bioggio – Taverne-Toricella sarebbe invece un investimento interessante, per tutta una serie di motivi:

- Rispetto allo studio si rinuncia alla costruzione del troncone La Monda – Suglio. Ci sono minori investimenti (risparmio di ca. 20 milioni) e avendo una linea sola verso Suglio si riducono anche i costi di gestione.
- A Suglio vi è così una stazione unica. Nello studio risultavano invece due stazioni, una per il tram/treno e una per il TILO. L'utilizzo della stazione TILO risultava ovviamente meno interessante.
- La linea tram/treno creerebbe indotto alla linea montana del Ceneri (vedi punto seguente) in modo tale da riuscire a mantenere i sussidi della Confederazione che coprono il 51% del deficit operativo.

Aumento copertura dei costi della linea montana del Ceneri

Lo studio sulla mobilità del Vedeggio, dopo la messa in funzione del tunnel di base del Monte Ceneri (del 18 settembre 2014), ha calcolato che la linea montana del Ceneri avrà una copertura dei costi del 14%. Sarà sotto quindi alla soglia minima del 20%, necessaria per ricevere i sussidi federali che coprono il 51% del deficit. Il finanziamento dell'esercizio ferroviario TILO sulla tratta Lugano – Lamone – Taverne – Rivera – Giubiasco sarà completamente a carico del Cantone e dei Comuni della zona. Il carico finanziario sarà importante, per cui si prospetta già la riduzione dell'offerta di collegamenti. Molte persone che usano la linea TILO per recarsi al lavoro a Lugano o Bellinzona, saranno costrette a fare capo a mezzi privati, con il conseguente aumento di traffico.

Il collegamento tram/treno fra Bioggio – Taverne potrebbe portare utenti alla linea montana del Ceneri, in modo tale da arrivare a una copertura dei costi del 20%. I costi supplementari di gestione della linea tram/treno Suglio – Taverne sarebbero ampiamente compensati dal fatto che si continuerebbero a ricevere i sussidi della Confederazione. La questione è molto rilevante e si necessitano ulteriori approfondimenti tecnici e finanziari.

Deve essere chiaro che se si persegue il progetto di tram/treno posto in consultazione, che si ferma a Suglio, cadrà la possibilità di rendere attrattiva la linea montana del Ceneri. Le conseguenze finanziarie per il Cantone e i Comuni della zona potrebbero essere molto pesanti.

Qui di seguito si elencano i motivi per cui il collegamento tram/treno Bioggio – Taverne-Toricella potrebbe portare utenza alla linea montana del Ceneri e altri vantaggi connessi:

- Il collegamento Ponte Tresa – Taverne-Toricella sarebbe interessante per i frontalieri. Sono migliaia quelli che lavorano nel Vedeggio e spostarli 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.
- La linea permetterebbe alle persone di spostarsi facilmente nella Valle del Vedeggio.
- Alcune linee postali posizionate su Lamone o Suglio potrebbero essere incentrate su Taverne-Toricella con risparmi, miglioramento del servizio e maggiore attrattività della TILO.
- La stazione di Taverne-Toricella, 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.
- L'aumento della redditività potrebbe favorire la concessione dei sussidi federali per le stazioni di Toricella e Bironico-Camignolo.
- 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.

Strada di circonvallazione di Bioggio e Agno

La proposta formulata da RailValley semplifica il comparto di Cavezzolo. La strada di circonvallazione potrebbe passare a est o a ovest della fermata di Molinazzo, con un sottopassaggio della linea del tram.

Anche se di principio tutti sono favorevoli alla realizzazione di una circonvallazione, al momento della pianificazione sorgono non pochi problemi, perché nessuno desidera una strada con molto traffico vicino. Il comparto è molto delicato e i tempi e i costi di realizzazione rischiano di dilatarsi. La soluzione migliore per togliere il traffico, senza avere impatti sul territorio è ovviamente quella della galleria, ma i costi non la giustificano.

In futuro l'opzione galleria potrebbe ritornare d'attualità in termini di costo. Infatti, si va verso una mobilità privata fatta di veicoli elettrici e dotati di guida automatica. Le auto elettriche non hanno emissioni nocive e il mortale monossido di carbonio, per cui è più facile realizzarle e gestirle (diventano più simili a quelle dei treni). Un ulteriore modo per ridurre i costi potrebbero essere di creare dei tunnel solo per le automobili, di dimensioni minori, più facili da costruire e con costi che si riducono di molto contenendo il diametro. Il traffico in zona è prevalentemente formato da auto, i mezzi pesanti potrebbero continuare a transitare sulle strade esistenti. Una circonvallazione in galleria, con due canne unicamente per le auto elettriche toglierebbe una parte importante del traffico, senza impatto sul territorio. Le norme attuali non prevedono però soluzioni di questo genere. Tenendo conto che i tempi di realizzazione sono nell'ordine di più di 10 anni, parallelamente al progetto di circonvallazione in consultazione, il Dipartimento del territorio, in collaborazione con il Dipartimento federale dei trasporti, potrebbe avviare uno studio sulle gallerie per le auto di nuova generazione. A questo riguardo, si segnala che un concetto simile è in fase di sviluppo anche negli USA (www.boringcompany.com).

Alternativa al Park & Ride di Bioggio

Con la proposta qui formulata, il P&R dovrebbe essere posizionato in modo da rimanere vicino alla stazione del tram. Questa soluzione attirerebbe ulteriore traffico in un comparto già altamente congestionato. L'alternativa sarebbe quella di costruire un P&R in autostrada, in zona Muzzano dove vi è già un'uscita autostradale per sosta e passa la linea FLP e si potrebbe facilmente creare una fermata. Il P&R permetterebbe di arrivare velocemente alla stazione di Lugano e in centro e scaricherebbe gli svincoli autostradali di Manno e Noranco.

Alternativa al tram Bioggio – Lugano Centro

L'Ufficio federale dei trasporti ha comunicato che la Confederazione potrebbe finanziare nella misura del 60% la tratta Bioggio – Lugano Centro. Allo stesso tempo ha richiesto delle modifiche tecniche che porteranno a dei costi complessivi per la nuova tratta superiori a Fr. 400 milioni. RailValley aveva segnalato che i costi preventivati per questi progetti, nell'ambito del PAL2, erano troppo ottimistici e i nuovi dati confermano purtroppo queste considerazioni.

Si pongono alcune questioni importanti:

- Il trenino FLP arriva già a Lugano in stazione. La tratta Bioggio – Lugano Centro va a sostituire una linea esistente senza portare un aumento consistente di utenza. Il rapporto costi -benefici della nuova linea è molto basso.
- La tratta è molto costosa e gli investimenti a carico del Cantone e dei Comuni rimangono comunque molto alti.
- La Confederazione ha già annunciato che le richieste di finanziamento sono molte di più rispetto ai mezzi a disposizione. L'attribuzione sarà fatta in base ai rapporti costi- benefici delle opere. Anche se l'Ufficio federale dei trasporti si è dimostrato molto possibilista, il rischio di avere un punteggio basso e non ottenere i sussidi esiste.

Sono anni che si continua a puntare su questo progetto. RailValley continua a ribadire la necessità di proporre progetti che ampliano il bacino di utenza e che hanno probabilità maggiori di ricevere sussidi da Berna, proprio per il miglioramento della mobilità.

In questa prospettiva si sollecita il Cantone a riformulare alla Confederazione la richiesta di avviare la prima tappa Vezia – Melide per il completamento di Alptransit a sud di Lugano (per i dettagli, vedi comunicato allegato).

La realizzazione della tratta Alptransit Vezia Melide creerebbe i presupposti per la realizzazione della famosa H dei trasporti pubblici di Lugano, con l'asta Est che passerebbe in stazione a Lugano.

- Il tracciato e i necessari approfondimenti geologici per la tratta fino a Melide sono già stati fatti e si potrebbe partire immediatamente con la progettazione e i lavori. Il tracciato è completamente in galleria, per cui non si presumono opposizioni.
- Ci sarebbero diversi vantaggi, fra i quali la possibilità di usare la linea Lugano – Paradiso, che sarà scarsamente utilizzata, per creare un collegamento tram fra la stazione di Lugano e Noranco – Grancia – Barbengo, zona quasi sempre congestionata proprio a causa della mancanza di collegamenti di mezzi pubblici validi.
Si potrebbe poi realizzare un collegamento tram Cornaredo – Grancia, con fermata alla Stazione di Lugano. Si unirebbero i quartieri a Sud e a Nord della città al sistema dei trasporti pubblici, aumentando il numero di utenti e portando 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. La guida automatica sta facendo passi da gigante; FFS e Poste Svizzere stanno già provando dei minibus a guida automatica in diverse città della Svizzera. Questi sistemi sarebbero particolarmente adatti alle zone del Malcantone e del Vedeggio. Minibus che arrivano direttamente a casa, prenotati con il telefonino, renderebbero molto più interessante i servizi pubblici del tram e la TILO. Questo porterebbe a un alleggerimento delle strade.

Si invitano gli enti pubblici competenti ad avviare uno studio volto a capire come potrebbero inserirsi e quali interventi strutturali sarebbero necessari per favorirne l'impiego.

Allegati:

Comunicato RailValley "Apltransit Completamento fino a Melide" del 22 giugno 2017.

Sessa, il 13 luglio 2017

RailValley

Associazione per la promozione dell'innovazione in ambito ferroviario

Per ulteriori informazioni:

Domenico Zucchetti – Vice Presidente

Stefan Krebsler – Presidente

info@railvalley.org