

# TICINO 2001

Una concezione di mobilità ecologica

## Estratto Luganese

Orto Galli

AST  
Associazione Svizzera del  
Traffico



Sezione della Svizzera  
italiana  
6807 Tavernes

## 8 I TRASPORTI PUBBLICI NEL LUGANESE

### 8.1 Definizione del problema e situazione attuale

Il Luganese presenta la struttura più complessa di tutte le regioni del Canton Ticino; anche la rete dei trasporti pubblici risulta di conseguenza assai intricata: la fig.8 ne riassume la struttura di base.

Il centro della rete è la stazione di Lugano , in cui si fermano tutti i treni diretti provenienti da Zurigo, Lucerna, Basilea e Milano: in questo modo è garantito in maniera ottimale il collegamento con i centri italiani ed il nord delle Alpi.

### 8.11 Concorso di idee per la sistemazione della stazione di Lugano

Attualmente è in atto un concorso di idee per la sistemazione dell'areale della stazione di Lugano. Dal punto di vista del traffico gli elementi essenziali del programma sono:

- \* messa in galleria della ferrovia Lugano-Ponte Tresa (FLP) a partire da Bioggio creando una linea diretta fino al centro cittadino ("Lugano Centro") . La stazione FFS sarebbe collegata a questa linea con un ascensore a partire da una fermata sotterranea. L'attuale linea della FLP via Muzzano fino alla stazione verrebbe eliminata.
- \* costruzione della strada di collegamento, già prevista da lungo tempo , da Lugano sud a Lugano nord, che passerebbe dietro alla stazione
- \* costruzione di circa 1000 posteggi: oggi esistono alcune decine di posteggi di breve durata e altrettanti di lunga durata.

### 8.2 Il "Metro del Luganese"

Nel Luganese, analogamente al mini-metro di Locarno, la FLP potrebbe giocare un ruolo importante nei collegamenti della regione. Perché ciò sia possibile non bisogna però in parte smantellarla con il pretesto della razionalizzazione , bensì ampliarla . Analogamente al mini -metro di Locarno la FLP verrà chiamata qui "Metro del Luganese"

Il metro del Luganese potrebbe avere una forma a X che , a partire da Bioggio , punto centrale , presenterebbe le quattro ramificazioni seguenti:

1. Tratta esistente Bioggio - Agno - Magliaso - Ponte Tresa
2. Tratta esistente Bioggio - Muzzano - Stazione Lugano, prolungata fino alla Scuola tecnica di Trevano, passando presso l'Ospedale Civico
3. Tratta proposta nel concorso di idee Bioggio-Lugano centro
4. Tratta nuova Bioggio-Taverne, utilizzando il binario FFS di collegamento, con l'introduzione di un terzo binario a scartamento ridotto.

Questo sistema di linee a X permette di collegare alternativamente due tratte:

\* Ponte Tresa - Lugano Centro e Taverne - Scuola Tecnica

oppure

\* Ponte Tresa - Scuola tecnica e Taverne - Lugano Centro

Con un orario adeguato a Bioggio è possibile garantire coincidenze in ogni direzione : con un treno ogni quarto d'ora su ogni tratta sarebbero disponibili ogni ora due collegamenti diretti e due con cambiamento di vettura..

La formazione di un triangolo di binari a Bioggio permetterebbe inoltre un collegamento diretto Ponte Tresa - Taverne; di particolare interesse per i frontalieri che entrano in Svizzera a Ponte Tresa e lavorano in ditte che si trovano tra Bioggio e Taverne .Se si vuol ottenere uno spostamento modale dalla strada alla ferrovia nel traffico pendolare questa linea è di fondamentale importanza.

8. 21 Con "duobus" oppure lungo la linea FLP verso Lugano centro

Questa concezione può essere ampliata rendendo transitabile anche per bus la tratta Bioggio-Lugano Centro. In questo

modo ci sarebbe la possibilità di far arrivare i bus e gli autopostali del Malcantone, in galleria, direttamente al centro di Lugano ; questo capolinea dovrebbe allora però essere dotato di una rampa di uscita verso la città. Una situazione del genere permetterebbe a sua volta delle linee di transito verso le regioni settentrionali e meridionali del Luganese. Il passaggio in galleria dei bus permetterebbe ai collegamenti diretti dal Malcantone di evitare le colonne all'entrata della città.

Per poter superare anche la colonna tra Ponte Tresa e Agno sarebbe opportuno far transitare i bus sul tracciato della ferrovia anche lungo questa tratta, almeno nei punti più critici (Vallone). Bisognerebbe verificare se il tracciato della ferrovia, munito di un fondo carrozzabile, non potrebbe essere utilizzato con un sistema combinato di bus, anche senza ulteriori impianti. I sistemi di sicurezza dovrebbero in questo caso rispondere sia ai treni che ai bus.

Per fare in modo che la galleria tra Bioggio e Lugano Centro non abbisogni di aereazione artificiale, bisognerebbe utilizzare dei mezzi atti a viaggiare come filobus in galleria e in città e come normali torpedoni diesel sul resto della rete. Per motivi di capacità la galleria dovrebbe comunque essere dotata di due corsie, fatto che chiaramente implica costi maggiori.

Anche se quest'idea presenta sicuramente aspetti affascinanti, non può essere ulteriormente sviluppata sostanzialmente per tre motivi :

1. L'Alto Malcantone, con la sua struttura estremamente complessa e la bassa densità di popolazione, sembra essere più adatto ad un sistema semi-collettivo di bus su domanda che ad un servizio di linea.
2. Il debole traffico dei passeggeri dal Malcantone non giustifica degli investimenti così importanti (galleria a due corsie, duobus elettrici e diesel).
3. La stazione FFS di Lugano e Lugano Centro sono due nodi di traffico che dovrebbero essere serviti da tutte le linee di bus in ogni direzione : le linee previste, essendo linee di transito, non sono adatte a questo scopo (vedi concezione dei bus nel Luganese, cap. 8.3).

## 8.22 Prolungamento della FLP verso Ponte Tresa Italia

Al fine di rendere la FLP più attrattiva per i pendolari provenienti dall'Italia, il suo tracciato dovrebbe essere prolungato fin in territorio italiano. Per far ciò è necessaria la costruzione di una breve galleria sotto la chiesa di Ponte Tresa, come pure di un ponte sulla Tresa. Sul lato italiano del fiume dovrebbe essere costruito un parcheggio per i circa 2400 pendolari che ogni giorno entrano in Svizzera con l'automobile.

I controlli doganali verrebbero effettuati al momento del passaggio dall'automobile al treno: le lunghe attese al confine verrebbero così eliminate e l'attrattività del mezzo di trasporto pubblico aumenterebbe notevolmente.

## 8.23 Impedire la strada del Malcantone

La politica ufficiale dei trasporti viaggia comunque sempre ancora nella direzione opposta: si vuol infatti di nuovo far fronte ai problemi del traffico con la costruzione di una nuova strada; essa partirebbe dal raccordo autostradale "Lugano Nord" della N2, passerebbe nei pressi di Agno per poi raggiungere la valle della Tresa a nord di Ponte Tresa con una galleria lunga circa 5 chilometri, che continuerebbe con un ampio arco in direzione nord fino in Val Travaglia (valle che da Luino si apre in direzione sud). Punto d'arrivo della strada sarebbe Varese.

Con questa nuova via di comunicazione si vuol togliere il traffico dei frontalieri dalla strada cantonale Ponte Tresa-Agno-Lugano. Come il solito restano senza risposta questioni del tipo:

- \* dove andranno a finire le auto dei pendolari a Lugano?
- \* che aumento del traffico provocherà la nuova strada?
- \* quanto tempo ci vorrà finché la strada cantonale sarà di nuovo intasata?
- \* qual è il carico ambientale causato dall'aumento del volume di traffico?
- \* quanti incidenti esso provocherà?
- \* quali saranno le conseguenze sulla struttura degli abitati della regione?

Bisogna tener conto anche del fatto che è grazie alle colonne giornaliere alla frontiera e alle porte di Lugano che la FLP è una delle poche ferrovie svizzere in attivo. Essa è quindi la prova evidente che anche le aziende di trasporti pubblici possono essere condotte senza deficit, se l'attrattività del traffico individuale motorizzato non viene continuamente incrementata. Con la nuova strada del Malcantone anche la FLP rischierebbe di vedere colorarsi di rosso le proprie cifre...

### 8.3 La concezione dei bus nel Luganese

#### 8.31 Compiti dei bus nel Luganese

Il metro del Luganese, come descritto più sopra, garantisce i collegamenti regionali tra le città, rispettivamente, la stazione di Lugano da un lato e la valle del Vedeggio e Magliaso /Ponte Tresa dall'altro. Tutti gli altri collegamenti tra la regione e Lugano, come pure i collegamenti tra le varie parti della regione, devono essere stabiliti con un servizio di bus.

A partire dalla nuova struttura della regione la rete regionale dei bus si suddivide nelle tre sottoreti seguenti (in gran parte indipendenti una dall'altra):

- \* Lugano Nord /Val Colla /Val Capriasca
- \* Lugano Sud / Collina d'Oro /Pian Scairolo
- \* Malcantone

Esse vengono a loro volta completate da singole linee, come ad esempio quella verso Gandria-Porlezza (I).

La città di Lugano possiede due baricentri che sono principale meta e punto di partenza degli utenti dei mezzi pubblici: la stazione FFS, situata circa 60 metri al di sopra della città, e "Lugano Centro", nel mezzo della città a livello del lago. Questa bipartizione viene ulteriormente accentuata dal trasferimento della FLP e la costruzione del nuovo capolinea sotterraneo.

Poichè ambedue i baricentri sono contemporaneamente meta e punto di partenza, tutte le linee di bus dovrebbero servire

ambidue i punti in ogni direzione. Una concezione del genere non è realizzabile con un sistema di linee di transito senza dover effettuare lunghi giri insensati. La concezione proposta prevede perciò di far arrivare ogni linea di bus alla propria meta a partire dalla stazione FFS e passando per "Lugano Centro" o a partire da "Lugano Centro" e passando per la stazione FFS; in questo modo ogni utente proveniente da ogni direzione ha la possibilità di arrivare sia alla stazione che in centro città senza dover cambiare.

Questa concezione implica però che sulla tratta relativamente corta tra i due baricentri si crei una concentrazione di otto linee di bus; su questo tracciato deve quindi essere garantito il libero transito dei mezzi pubblici in misura ancora maggiore rispetto ad altre tratte con servizio di bus.

Un'altra alternativa sarebbe quella di creare un solo terminal di bus, alla stazione o in città e di offrire a partire da quest'ultimo un collegamento diretto con l'altro centro, con un sistema di scale mobili, funicolare o funivia; questa variante è però nettamente meno attrattiva di quella descritta più sopra.

#### 8.32 La rete dei bus di linea

Con le 9 linee di bus seguenti è possibile garantire buoni collegamenti in tutto il Luganese, completando l'offerta delle FFS e della FLP :

1. Lugano FFS - Lugano Centro - Pregassona - Cadro - Sonvico
2. Lugano Centro - Lugano FFS - Scuola Tecnica Trevano - Canobbio - Tesserete
3. Lugano Centro - Lugano FFS - Cureglia - Tesserete
4. Lugano FFS - Lugano Centro - Paradiso - Pazzallo - Carona
5. Lugano FFS - Lugano Centro - Paradiso - Cadepiano - Figino
6. Lugano Centro - Lugano FFS - Sorengo - Montagnola - Agra
7. Lugano FFS - Sorengo - Carabbietta - Figino - Morcote - Melide - Paradiso - Lugano Centro (linea circolare, bus nelle due direzioni)
8. Lugano FFS - Lugano centro - Gandria - Porlezza (I)
9. Taverne - Origgio - Tesserete

Le linee 1-3 servono il settore nord , le linee 4-7 il set-

tore sud; la linea 8 arriva fino al paese italiano di Porlezza seguendo il braccio orientale del Ceresio, e con la linea 9 viene creato un collegamento tra Tesserete - FFS e metro del Luganese. Ognuna di queste linee deve essere in esercizio tra le 5.00 e le 24.00, con corse ogni ora e nei periodi di punta ogni mezz'ora. Di conseguenza devono essere previste per ogni collegamento al minimo da 10 a 12 corse di andata e ritorno al giorno.

### 8.33 Due sistemi semi-collettivi di bus su domanda

Con il Malcantone e la regione Tesserete/Val Colla/Val Capiasca, l'agglomerazione di Lugano possiede due regioni con una morfologia estremamente complicata e una rete stradale altrettanto complessa ed intricata. In zone di questo tipo è praticamente impossibile offrire una rete attrattiva di collegamenti con un servizio di linea, senza andare incontro a spese insostenibili.

La situazione attuale rispecchia fin troppo bene questo stato di cose: di regola esistono solo 4-6 corse di andata e ritorno al giorno, l'offerta è quindi troppo modesta perché la popolazione la utilizzi regolarmente. D'altro canto far circolare dei bus quasi vuoti risulta talmente costoso per Cantone e Comuni che è impensabile migliorare l'offerta. E' quindi necessario abbandonare l'idea del servizio di linea e introdurre in ambedue le regioni un sistema su domanda.

Il funzionamento di un sistema di questo tipo non può essere presentato per esteso in questo contesto, anche perché finora mancano esempi simili. Va rilevato però che al contrario dell'Onsernone e della Calanca le due regioni non sono di tipo lineare (7x10 km il Malcantone e 6x11 km la val Colla) questo potrebbe creare problemi nuovi di gestione per un sistema semi-collettivo. D'altro canto la struttura dell'abitato, formato da piccoli nuclei, rende inevitabile l'uso di un servizio di questo tipo.

I veicoli del sistema di bus su domanda ("mini-bus" di 8 posti o "midi-bus" che offrono fino a 18 posti) transitano solo nella regione dotata di questo sistema. Il trasbordo sui bus di linea verso Lugano avviene a Tesserete, Sonvico e Cadro (Val Colla), risp. alle fermate della FLP di Ponte

Tresa, Magliaso, Bioggio e Gravesano (Malcantone).

Sarebbe possibile anche introdurre dei sistemi misti che permetterebbero di trasportare il mattino e la sera i numerosi pendolari provenienti dal Malcantone, con linee dirette di bus a Lugano o , per evitare le colonne, all'entrata occidentale della galleria del metro del Luganese a Bioggio.

#### 8.34 Servizio di linea nel Malcantone con tre linee circolari

Anche con dei bus di linea sarebbe comunque possibile servire meglio il Malcantone. Una possibile concezione è stata proposta dalla Regione Malcantone e si basa su tre percorsi circolari, i cui tre punti di partenza e di arrivo si trovano tutti sull'asse Ponte Tresa- Bioggio. Questo concetto permette di offrire un orario decisamente migliore di quello attuale con lo stesso numero di veicoli e poche ore di chauffeur in più.

Un concetto di questo tipo potrebbe venir realizzato in tempi molto brevi, sarebbe quindi una misura immediata (vedi anche studio della regione Malcantone).

#### 8.4 Misure politiche e pianificatorie

Gli studi e le verifiche seguenti rappresentano i presupposti per un effettivo miglioramento dei trasporti pubblici nel Luganese (l'elenco non è completo):

- \* studio di una concezione di un sistema semi-collettivo di bus su domanda nel Malcantone e nella regione di Tesserete/Val Colla/Val Capriasca
- \* studio di fattibilità circa l'utilizzazione di duobus tra Bioggio e Lugano Centro
- \* concetto per i bus nella regione di Lugano, ponendo particolare attenzione ad un collegamento efficiente di tutte le linee di bus con la stazione FFS di Lugano e Lugano Centro
- \* studio per il prolungamento della FLP verso Ponte Tresa Italia
- \* chiarire la problematica riguardante un possibile posteggio per i pendolanti a Ponte Tresa Italia
- \* studiare le possibilità di un prolungamento della FLP da Bioggio a Taverne; utilizzazione del binario industriale già esistente, risp. ricerca di un tracciato più adatto.

Fig.7 Struttura dei trasporti pubblici nel Luganese

