

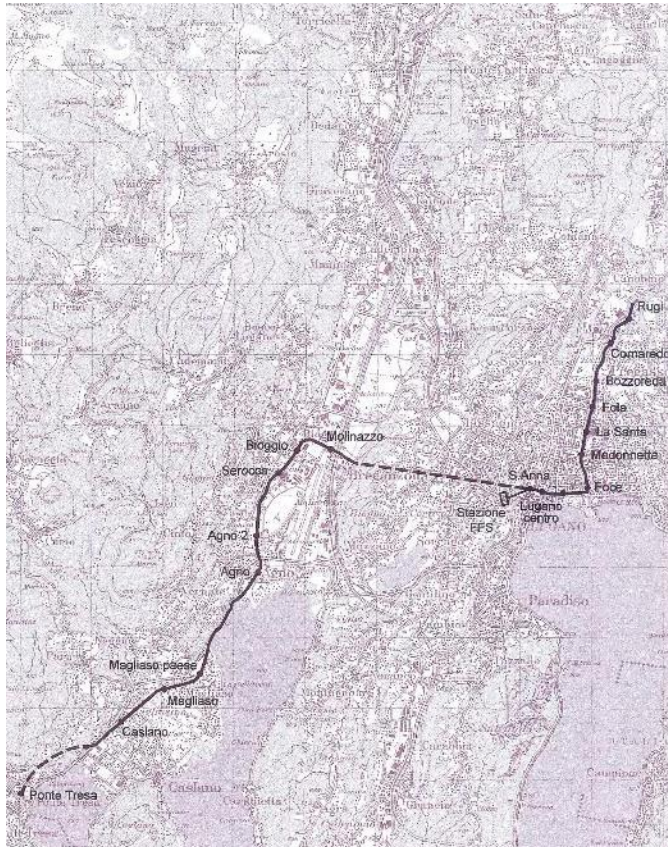
# Il Tram treno del Luganese

---

IL PUNTO ALLA SITUAZIONE – APRILE 2018

# Le idee iniziali

2001 Sezione della mobilità



2005 ATA

(rielaborazione di un'idea del 1993)



# Sviluppi successivi

---

**2005** Studio di fattibilità  
tecnico/urbanistico

**2008** Studio di fattibilità della tratta  
del Basso Vedeggio

**2009** Progetto di massima della  
tappa prioritaria

**2012** Progetto definitivo della  
tappa prioritaria

**2016** Aggiornamento del progetto  
definitivo

**2018** Pubblicazione

**2012** Integrazione del TT nel  
**PAL2**  
*Operazione fallimentare*

**2016** **PAL3**  
Non corregge l'impostazione

# Novità non considerate nel progetto del DT-CRTL

---

- Nuovo calcolo dell'utenza di passeggeri
- Messa in vendita dello stabile ex-BSI (S.Anna)
- Crisi dell'aeroporto.

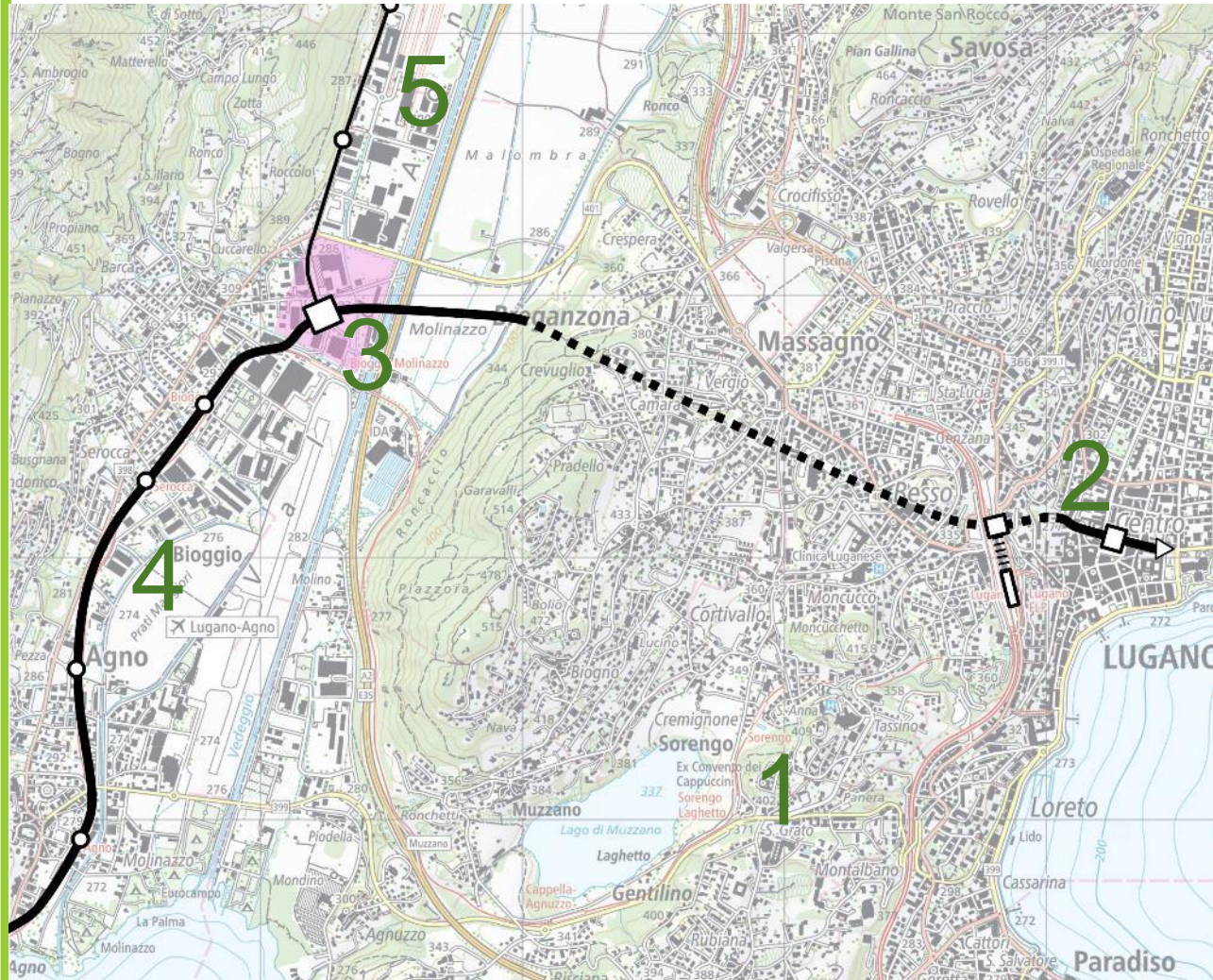
# Il progetto TT pubblicato nel 2018

Quattro punti da  
correggere:

1. Linea FLP di collina
2. Uscita Sant'Anna
3. Assetto Cavezzolo
4. Modello d'esercizio

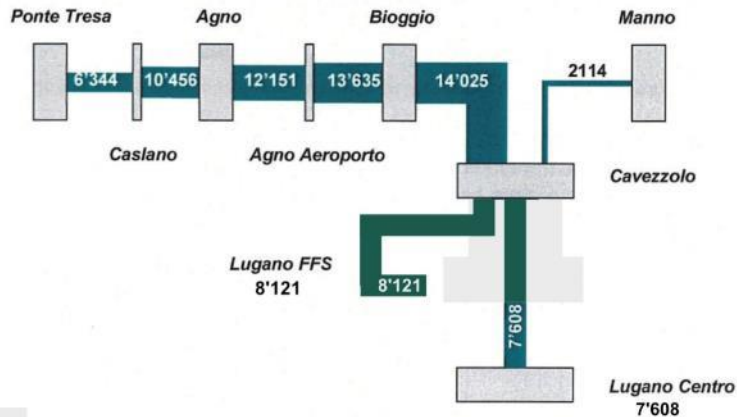
Un punto da ponderare  
nuovamente:

5. Tracciato Bioggio-Manno



# Smantellamento ingiustificato della FLP

## Nuovo diagramma di carico



Carico giornaliero medio, scenario pianificato. (Rapp Trans AG, 2014)

Più del 50% degli utenti FLP saranno diretti alla Stazione FFS di Lugano

Negli studi precedenti invece si calcolava meno del 20%

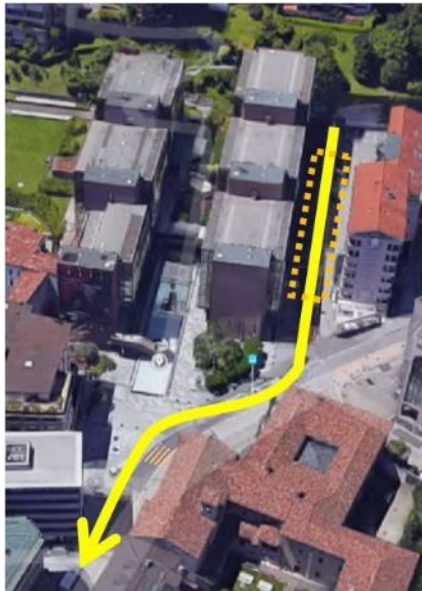
## Mantenere la linea in esercizio perché:

- Non sarà un ramo secco: resterà abbastanza utenza (più di oggi) anche con la galleria Bioggio-Lugano Centro
- Non sarà un doppione: non causerà maggiori costi di esercizio (il numero dei convogli rimane invariato)
- Permette di migliorare il modello di esercizio (vedi dopo)

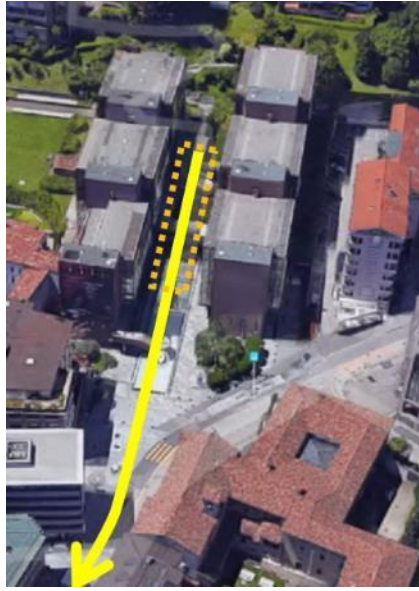
# Scelte gravi perché sbagliate e irreversibili

A Sant'Anna:  
pessimo assetto urbano proposto

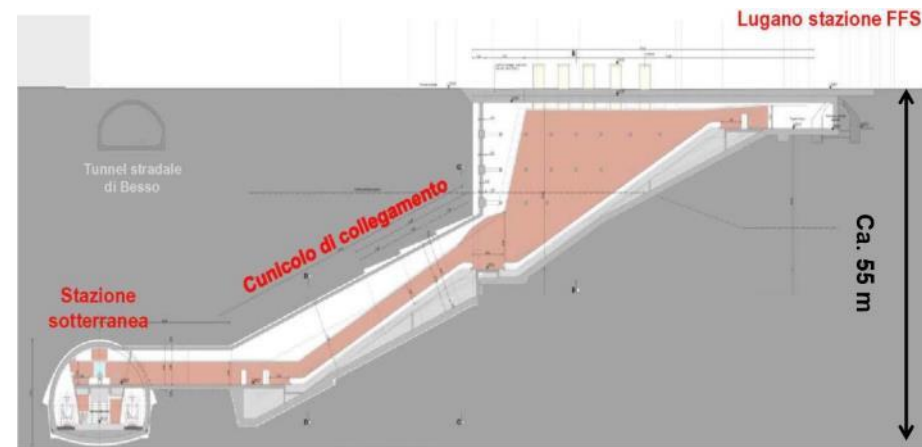
Non così



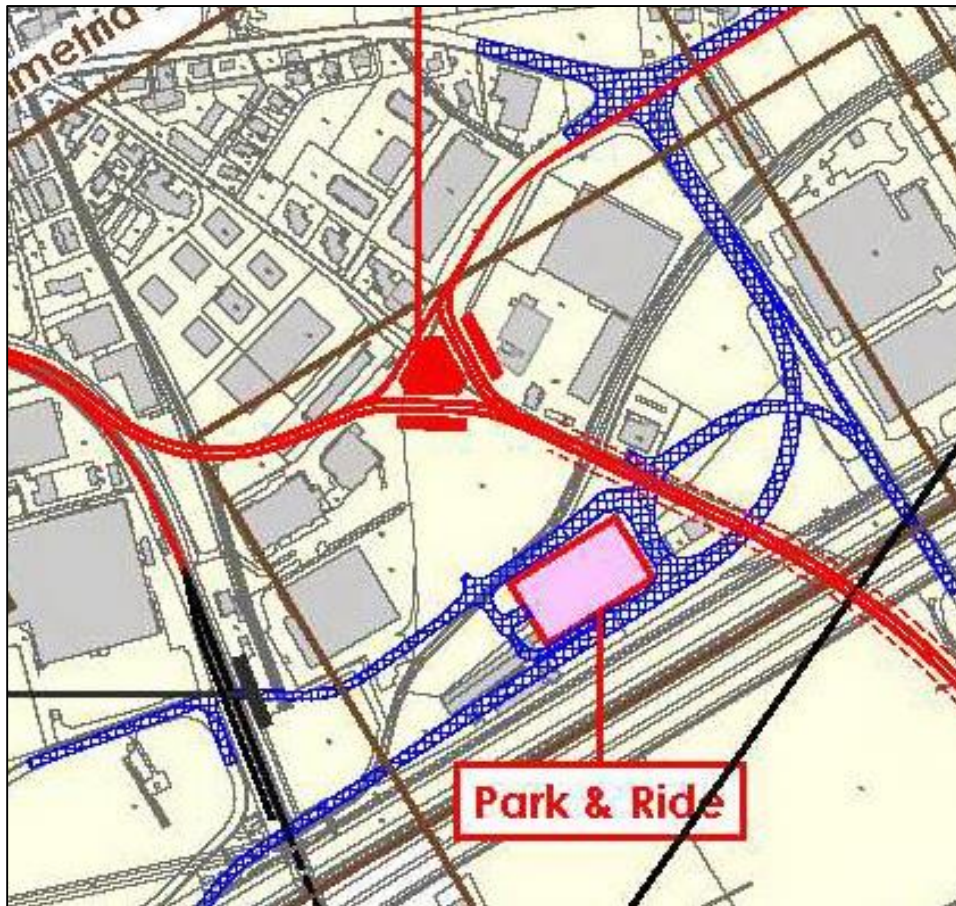
Ma così



Stazione sotterranea e scale mobili in cunicolo:  
da evitare, se possibile



# A Cavezzolo (Bioggio) Impatto eccessivo e dannoso



- L'infrastruttura tranviaria,
  - la circonvallazione stradale di Agno e Bioggio,
  - i vincoli dell'aeroporto,
- impediscono** di sviluppare *il nucleo centrale* del nuovo insediamento urbano previsto dal Piano NPV e dal PD.

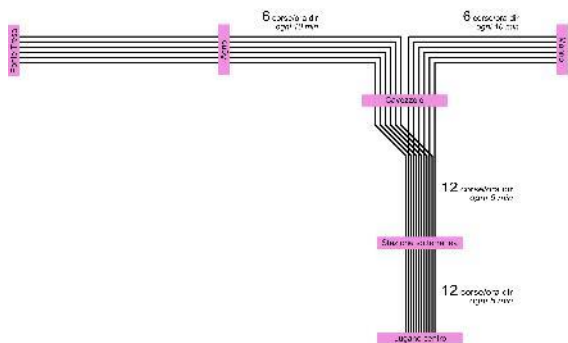
In quest'area i Comuni intendono edificare un nuovo quartiere che costituisce il cuore del Piano del Vedeggio.

**La CH finanzia il TT** perché auspicava che avrebbe sostenuto lo sviluppo degli insediamenti.

**Ma ora, a ragion veduta, potrebbe ripensarci.**

# Il modello di esercizio non è conforme all'utenza

## Modello d'esercizio proposto

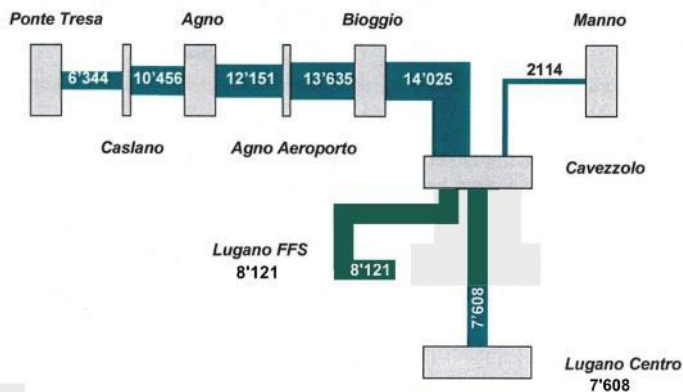


Sul ramo Agno-Bioggio sono previsti 14'000 passeggeri/giorno e 6 corse all'ora.

Sul ramo Bioggio-Manno sono previsti 2'100 passeggeri/giorno e 6 corse all'ora.

## Lo squilibrio è evidente.

## Utenza prevista 2030



Sul ramo di Bioggio-Agno si prevede il raddoppio dell'utenza ma si progettano solo il 50% di corse in più.

Bioggio-Manno

# Due varianti di tracciato

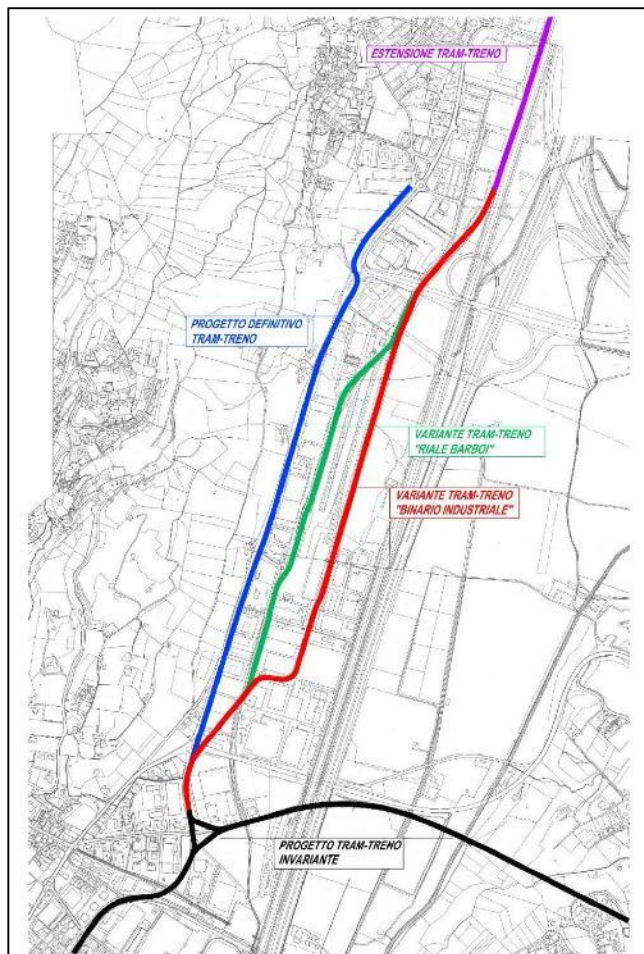


Figura 19: Varianti di tracciato a servizio del comparto produttivo di Bioggio-Manno

Il collegamento da Bioggio a Manno può svolgersi su due tracciati:

- a) A fianco della strada cantonale (proposta DT)
- b) Sul tracciato del binario industriale (proposta ASTRAS)

La scelta tra le due varianti pone un classico problema di **ponderazione degli interessi**, cioè della valutazione dei costi/benefici dell'opera.

In tutta la copiosissima documentazione (2000 pagine)  
non c'è questa analisi essenziale.

Alle criticità rilevate la nostra proposta fornisce una risposta

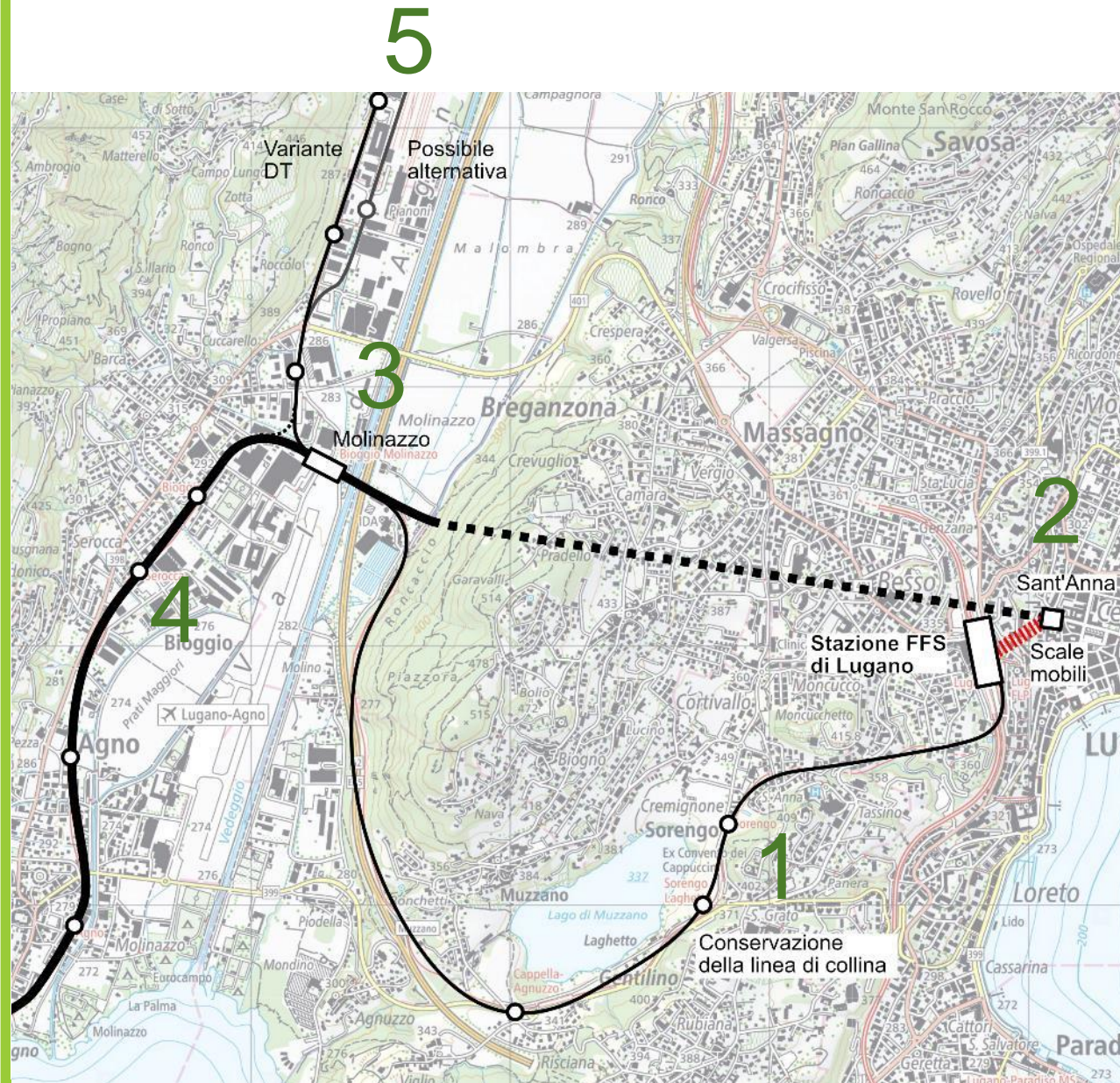
## Proposta dei Cittadini per il territorio del Luganese

### Quattro correzioni

1. Linea FLP di collina mantenuta in esercizio
2. Stazione a Sant'Anna nella corte dello stabile ex-BSI
3. A Cavezzolo non si sposta il tracciato dei binari e si mantiene la fermata di Molinazzo
4. Modello d'esercizio è ottimizzato

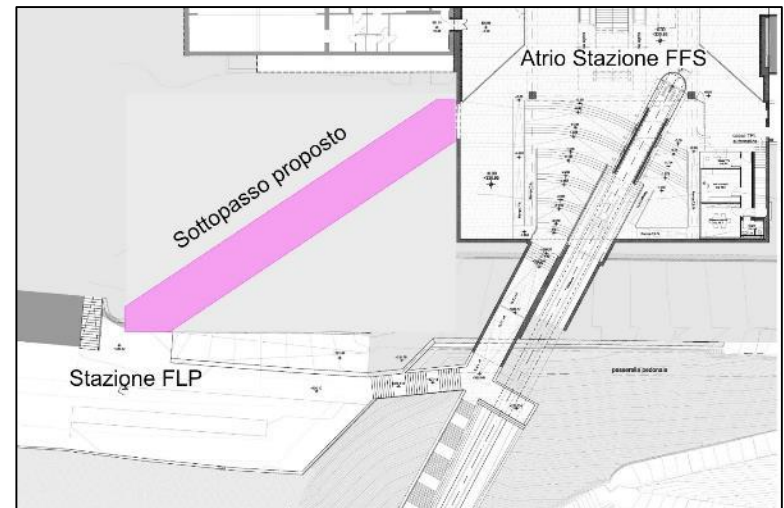
### Resta da ponderare:

5. Tracciato più opportuno da Bioggio a Manno



# La conservazione della linea FLP ha molti vantaggi e non costa di più

- Più del 50% dei passeggeri è diretto alla Stazione FFS di Lugano
- Mantenendo la frequenza delle corse ogni 15 min. (come oggi) si offre una capacità sufficiente.
- Si conserva un *valore storico* (anno 1912) con *qualità panoramiche*.
- Mantenendo in esercizio la linea e formando un stazione a Sant'Anna si può rinunciare alle scale mobili in cunicolo e alla stazione sotterranea.
- I tempi di percorrenza da Molinazzo alla Stazione FFS sono simili (ca 11min) a quelli proposti dal progetto TT (fermata in galleria e scale mobili)
- Si può facilmente realizzare un corto sottopassaggio pedonale tra la Stazione FLP e la Stazione FFS



Per Sant'Anna:

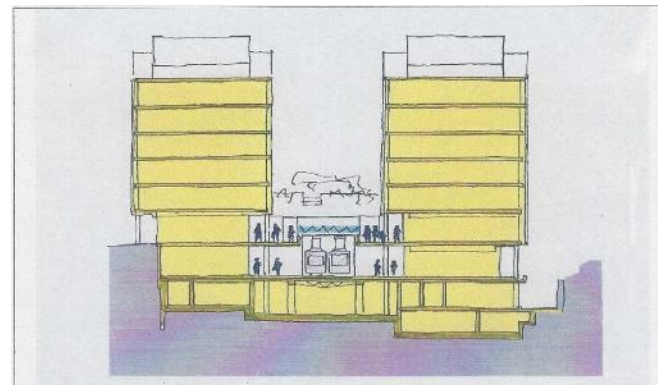
# Riprendere la soluzione già studiata

- Creare la stazione TT all'interno dello stabile ex-BSI (Già studiata)

Fotomontaggio



Sezione stabile ex-BSI



Sant'Anna:

# Realizzare le scale mobili per la StazLu

- Collegare Sant'Anna alla Stazione FFS e alla SUPSI con scale mobili esterne (7 min). Facili da realizzare e poco costose. Ev. aggiunta di lift o funicolare.
- Rinunciare alla fermata sotterranea e alle scale mobili in cunicolo.



Sant'Anna:

# Per intanto concludere qui il progetto

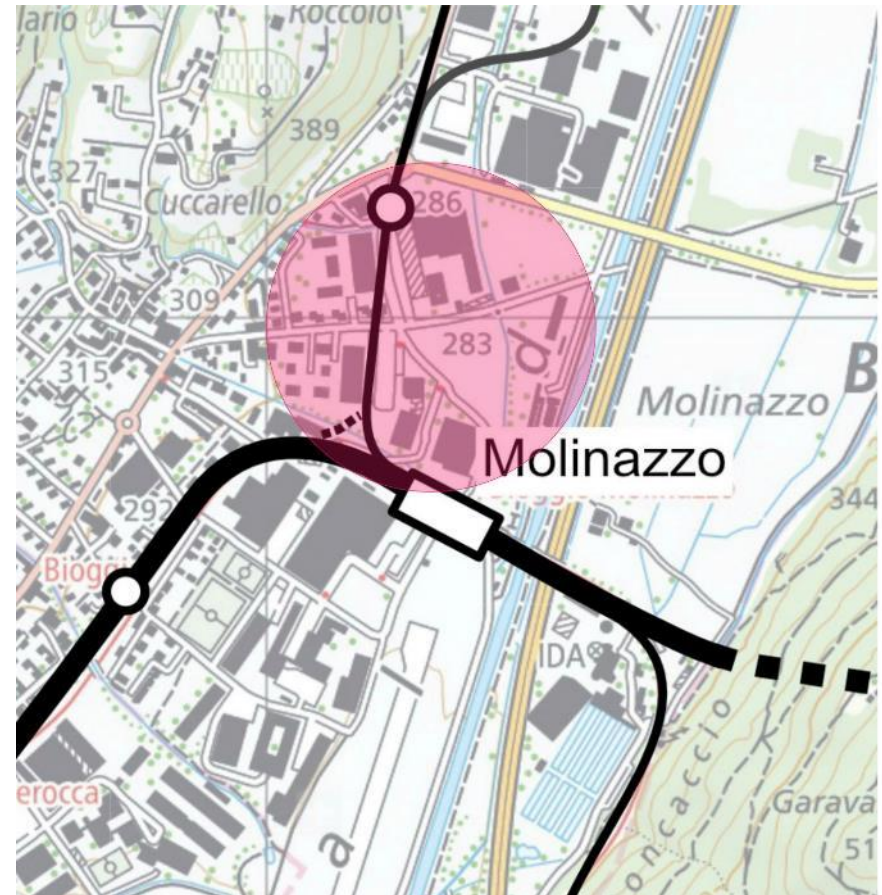
- **Concludere la prima tappa a Sant'Anna,** senza prolungare i binari fino in centro. Si evitano così gravi intralci, per un percorso tramviario di soli 150 m.
- La **continuazione** è riportata alla tappa successiva, ciò che appare più che ragionevole.



L'attestamento del Tram-Treno nel piazzale ex-scuole, in questa fase, *arrec*a alla città più ostacoli e disturbi che vantaggi. Sarebbe una **scelta prematura e con gravi inconvenienti**.

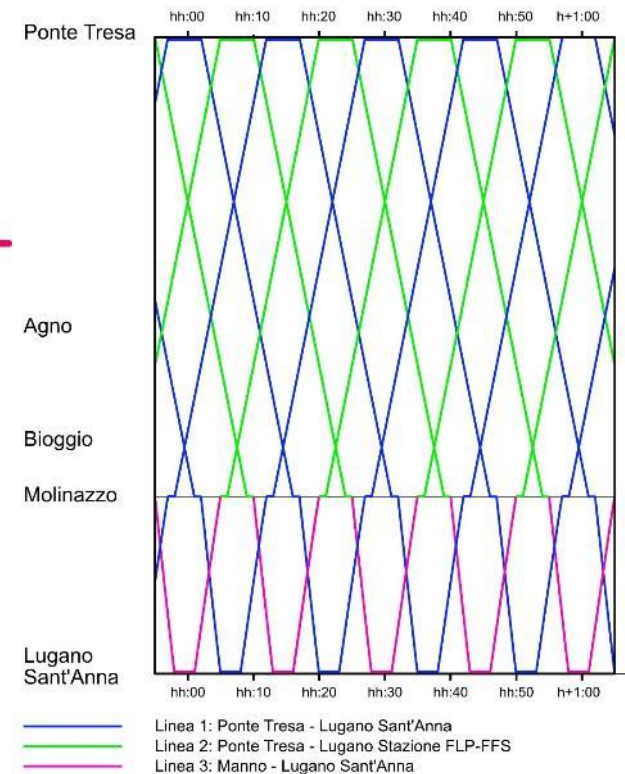
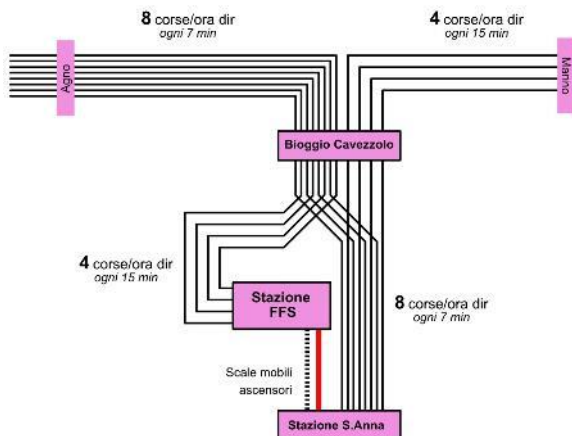
# Una migliore soluzione per Cavezzolo (Bioggio)

- Mantenere il tracciato tranviario e la fermata di Molinazzo
- Spostare il portale della galleria accanto al depuratore IDA
- Risolvere i problemi viari ad Agno, (circonvallazione locale) dove ce n'è un grande bisogno. Rimandare la soluzione viaria definitiva a una fase successiva.
- In questo modo si libera il terreno da pesanti ipoteche infrastrutturali.
- Si può dunque avviare studi urbanistici per creare il quartiere di Cavezzolo, nuovo cuore del Piano del Vedeggio.



# Un miglior modello d'esercizio

- Il modello d'esercizio che proponiamo prevede:
  - 8 corse/hdp tra Agno e Lugano S.Anna
  - 4 corse/hdp tra Manno e Molinazzo
  - 4 corse/hdp tra Molinazzo e Stazione
- Da Agno si alternano una corsa diretta a Lugano centro e una corsa diretta alla Stazione (intervallo 7')
- A Molinazzo la corsa per la Stazione interscambia subito con la linea da Manno diretta a Lugano Centro
- A Bioggio-Molinazzo si realizzano ottime coincidenze
  - senza attese tra le linee 2 e 3 (nei due sensi)
  - con 4' di attesa per le linee da Agno a Manno (e viceversa)



Bioggio -Manno

# Valutare le alternative di tracciato

---

Valutare le alternative secondo i criteri:

- Utenza (Residenti e PL)
- Intralci alla circolazione dei convogli
- Disturbi agli insediamenti e alla viabilità
- Prolungamento fino a Lamone o a Taverne

**La ponderazione dovrebbe essere condotta con metodo partecipativo.**

# Conclusioni 1

Il Tram-Treno migliora sensibilmente l'offerta del trasporto pubblico luganese.  
Il concetto è valido.

Il progetto deve però essere migliorato in vari punti,  
affinché tutti gli obiettivi auspicati siano raggiunti.

La proposta dei CT-Lu rappresenta una buona base di discussione.

OBIETTIVI AUSPICATI	OBIETTIVI RAGGIUNTI	
	Var. DT-CRTL	Var. CT-Lu
Collegamento Pian Vedeggio – Lugano Centro	○	○
Collegamento Pian Vedeggio – Stazione FFS	○	○
Collegamento Lugano Centro– Stazione FFS	●	○
Sostegno allo sviluppo urbanistico		
- del comparto di Cavezzolo (Bioggio)	●	○
- del comparto di Sant'Anna (Lugano)	●	○

# Conclusioni 2

Contro il progetto sono state inoltrate 127 opposizioni.

- **Si auspica che il progetto sia migliorato con un procedimento partecipativo. Così ne uscirà una buona soluzione.**
- Se invece prevarrà l'atteggiamento «*tiriamo dritti*», si corre il rischio di fallire, poiché il progetto presentato è *insoddisfacente* in vari punti (come abbiamo mostrato).
- Un ruolo chiave lo avrà il Gran Consiglio, il quale potrà indicare il metodo per appianare le opposizioni.  
Auspichiamo vivamente che il Gran Consiglio decida i crediti solo quando sarà stata concordata una buona soluzione.
- Ricordarsi il principio:  
opere territoriali complesse hanno *successo* solo quando si basano su:  
*1. buoni progetti, 2. largamente condivisi, 3. con finanziamenti certi.*



Cittadini per il  
territorio  
di  
Lugano

VivaGandria

Cittadini per il territorio  
di Viganello



SCAÍROLO



---

## CITTADINI PER IL TERRITORIO DEL LUGANESE

Sull'argomento Tram-Treno

leggete: <http://www.cittadiniperilterritorio-massagno.ch>