

Non smantellare la linea FLP di collina



ARGOMENTI

PER OPPORCI AL PROGETTO TRAM-TRENO ALLESTITO DALLE AUTORITÀ

Argomento 1

La linea di collina non è un doppione.

Il doppione è la fermata in galleria e le lunghe scale mobili

■ **Il doppione previsto dal progetto tram-treno:**

- Costa 30 mio fr in più
- Non è più comodo, né più veloce

■ **Tempi di percorso analoghi**

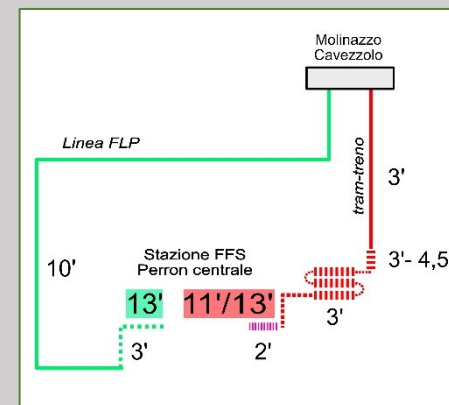
- con la FLP: 13 minuti da Bioggio
- con il tram-treno: 11-13 minuti

■ **Il percorso FLP è più comodo, gradevole e sicuro**

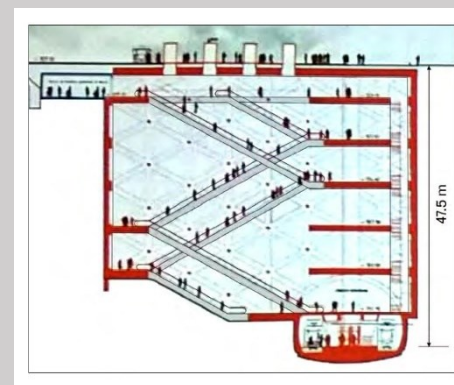
- La stazione in caverna e il pozzo di 50 m con le scale mobili non sono apprezzati.

■ **Si risparmiano 30 milioni di franchi**

- La linea FLP è esistente. Si deve solo collegarla meglio all'atrio della stazione FFS di Lugano: costo 1,2 mio Fr.
- Il raccordo sotterraneo e il pozzo delle scale mobili invece costano ben più di 30 mio di franchi, *e non sono attraenti.*



Tempi di percorso analoghi



Le scale mobili sotterranee costano 30 mio fr.

Argomento 2

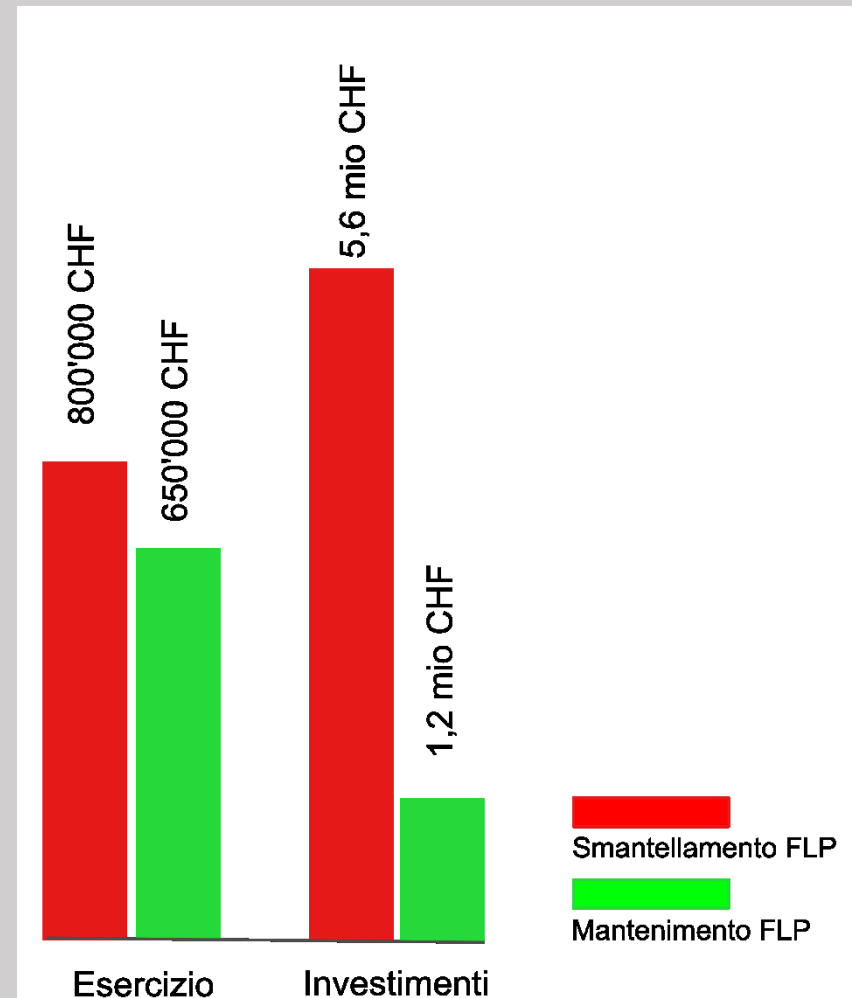
Costa di più smantellare la linea che mantenerla il funzione

■ Smantellare la linea

- **5,6 milioni** di franchi per togliere i binari e le traversine,
- **800'000 franchi annui** per realizzare una *insoddisfacente e poco affidabile* linea bus sostitutiva, dalla stazione FFS di Lugano ad Agno

■ Mantenere la linea

- Investimento di circa **1,2 mio franchi** per realizzare il sottopassaggio tra la stazione FLP e la stazione FFS
- **650'000 franchi annui** per l'esercizio della linea



Migliorare il progetto del tram-treno

1. Perché non è un buon progetto

- Si basa su dati non aggiornati. Ora:
 - La destinazione Stazione FFS di Lugano è e sarà preminente (dati FLP)
 - La gestione è ora al 99% di tipo ferroviario. Solo 200 m sono restati a conduzione tramviaria.
- Non è utile per la città di Lugano e oltretutto le crea gravi disagi.
- Rovina inutilmente il territorio del Piano del Vedeggio
- Spreca decine di milioni di franchi che si potrebbero risparmiare e usare meglio se si adottassero soluzioni più appropriate.

2. Il progetto dovrebbe essere corretto in tre punti

- Mantenere in esercizio la linea FLP integrando il suo esercizio nel modello tram-treno
- Semplificare l'assetto nel nodo di Bioggio-Cavezzolo
- Modificare l'attestamento in centro città
 - Attestamento sotterraneo a Lugano centro (o a Sant'Anna)
 - Scale mobili esterne da Sant'Anna alla stazione FFS di Lugano (rinuncia alla fermata in caverna e al pozzo delle scale mobili)

Correggere l'interscambio di Cavezzolo

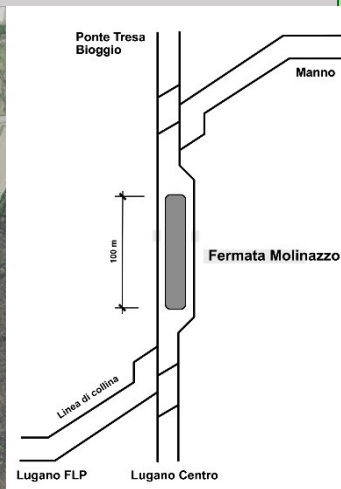
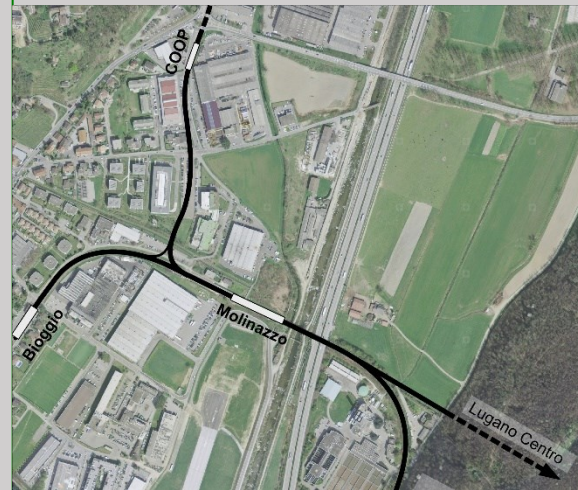
■ Non così

- L'impianto sminuzza il territorio rendendone difficile l'uso razionale
- Gli interscambi tra le linee sono difficili e pericolosi per i passeggeri
- La lunghezza delle fermate (50 m) limita l'uso di convogli doppi (splitting)
- Per raccordare la linea di collina si deve costruire un raccordo di quasi un km
- Maggior tempo di viaggio – maggiori costi
- I lunghi viadotti (700 m) sono deturpanti



■ Ma così

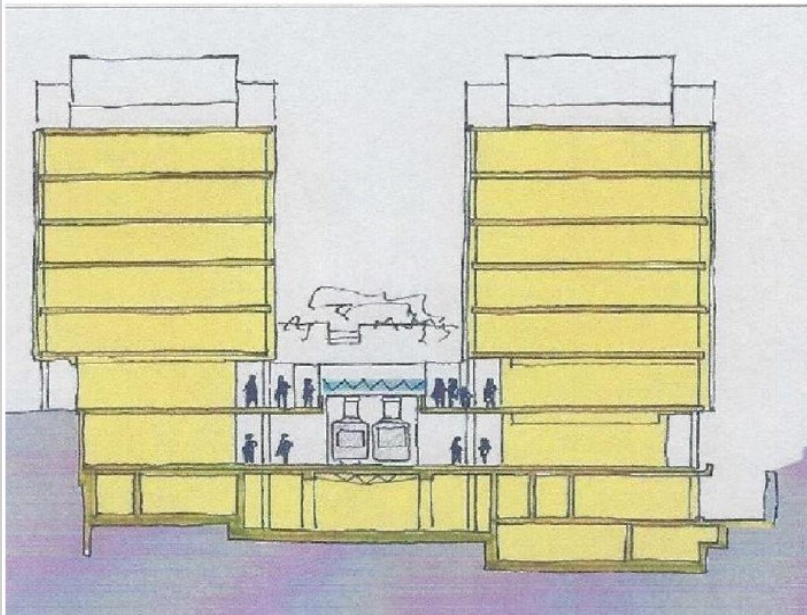
- Lasciare il tracciato dove è.
- Fermata semplice a due binari che permette l'interscambio diretto
- Non frammenta il comprensorio edificabile
- Evita i lunghi e vistosi viadotti
- Costa 30 mio CHF in meno



Fermata a Sant'Anna invece che sotterranea

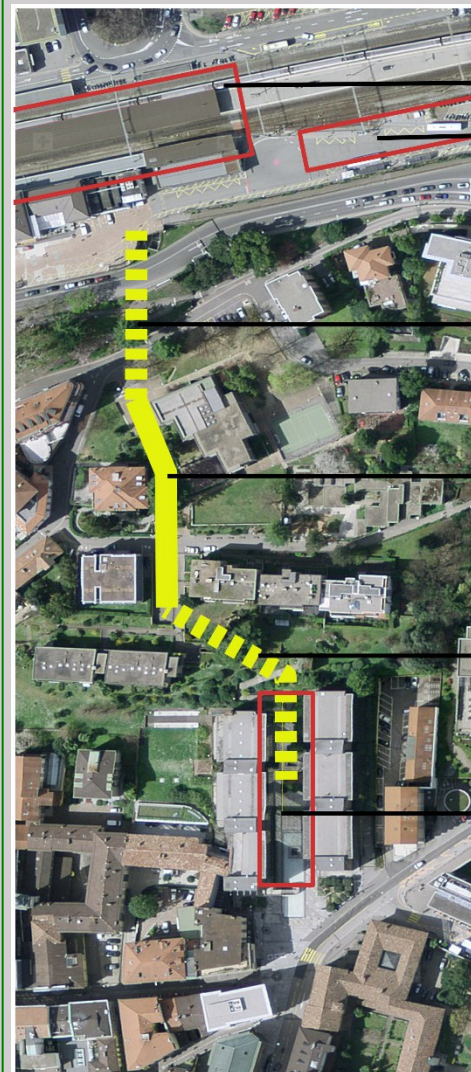
Fermata tram-treno a Sant'Anna

- Fermata richiesta anche dal Mun. di Lugano
 - Alleggerisce la fermata di Lugano Centro.
 - Grande importanza urbanistica
 - Può essere realizzata al PT o al piano -1
- Scale mobili utili per la città e la collina
 - Elevatissime frequenze pedonali: pronosticate **1800 persone** in 15 minuti



Progetto arch. Paolo Fumagalli

Scale mobili per la stazione FFS



Stazione FFS

Nuova SUPSI

Rampa già progettata
Ascensore obliquo

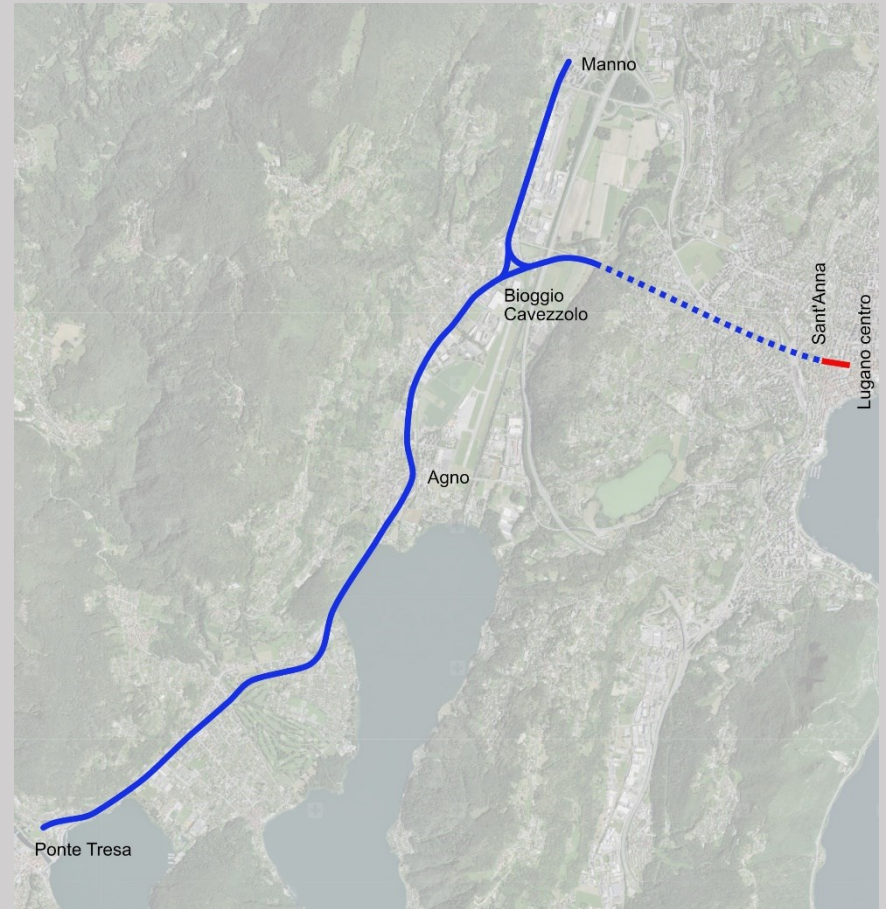
Tratto pianeggiante
ev. marciapiede mobile

Scala mobile
Ascensore obliquo

Sant'Anna
Fermata del tram-treno

L'attestamento in centro città

- Non in superficie, perché:
 - Occupa grande spazio, prezioso per l'urbanistica cittadina
 - È fonte di disturbi all'esercizio del TT, causa ritardi e disfunzioni
 - Il tratto di 200 m su Corso Pestalozzi costituisce l'unico elemento tranviario su una rete ferroviaria di 18 km.
 - Disturba la puntualità e l'affidabilità dell'intero sistema.
- Ma sotterraneo
 - Assicura una migliore qualità dell'esercizio e dello spazio urbano
 - Ha costi sopportabili (20-30 mio CHF)
 - Ha migliore accettazione nella popolazione
- Oppure attestamento a Sant'Anna



- Tratto con gestione ferroviaria, cioè secondo orari fissi e impianti semaforici.
- Tratto con gestione tranviaria, cioè con guida a vista.

Le migliorie consigliate darebbero al progetto un assetto solido ed essenziale

