



«Tram-Treno»: tratta Bioggio-Manno

## Sicurezza e viabilità a rischio

In Svizzera, da decenni, si cerca di eliminare il più possibile i passaggi a livello e le intersezioni con vie ferrate per la sicurezza e la fluidità del traffico. Nel progetto «Tram-Treno» del luganese, salta all'occhio l'attraversamento in diagonale della linea tramviaria della strada cantonale poco prima del capolinea di Suglio e l'accesso a via Industria che saranno regolati da nuovi impianti semaforici. Ciò, oltre alla chiusura degli accessi a due vie la-

terali e alla cadenza di blocco della circolazione ogni 8-10 minuti sulla strada cantonale, inficerà pesantemente la mobilità veicolare. Proprio nell'ambito della sicurezza stradale non ci sembrano delle soluzioni moderne, anzi piuttosto incerte, un «déjà vu» foriero di incertezza e apprensione.

Da tener presente che sulla tratta Bioggio-Suglio/Manno è previsto un regime tranviario con circolazione «a vista»,

dove il conducente è responsabile della guida del tram come succede per un autobus, quindi sottostà alle regole della circolazione stradale.

### La strada cantonale e lo svincolo autostradale

L'attuale condizione della strada cantonale è già ora quasi al collasso. Da Grumo di Gravesano in avanti si raggiungono, in più fasi giornaliere, i limiti di capacità e non sono previsti all'orizzonte correttivi atti a migliorare la situazione.

Viste le difficoltà esistenti, non si dovrebbe cercare di peggiorare lo stato attuale, salvo che le intenzioni del pianificatore siano quelle di creare il più possibile disagio per obbligare l'utente a servirsi per forza, del tram! In tale contesto, per il TCS rimane sempre prioritaria la libera scelta del mezzo di trasporto e la ricerca della massima sicurezza, questioni che, su quanto proposto nel progetto del Cantone, difettano un po'.

C'è poi, proprio in prossimità della prevista stazione di Suglio, lo svincolo, di primaria importanza per la regione, dal quale si accede all'autostrada ed alla galleria Vedeggio-Cassarate, quindi a Lugano, che potrebbe subire gli effetti negativi



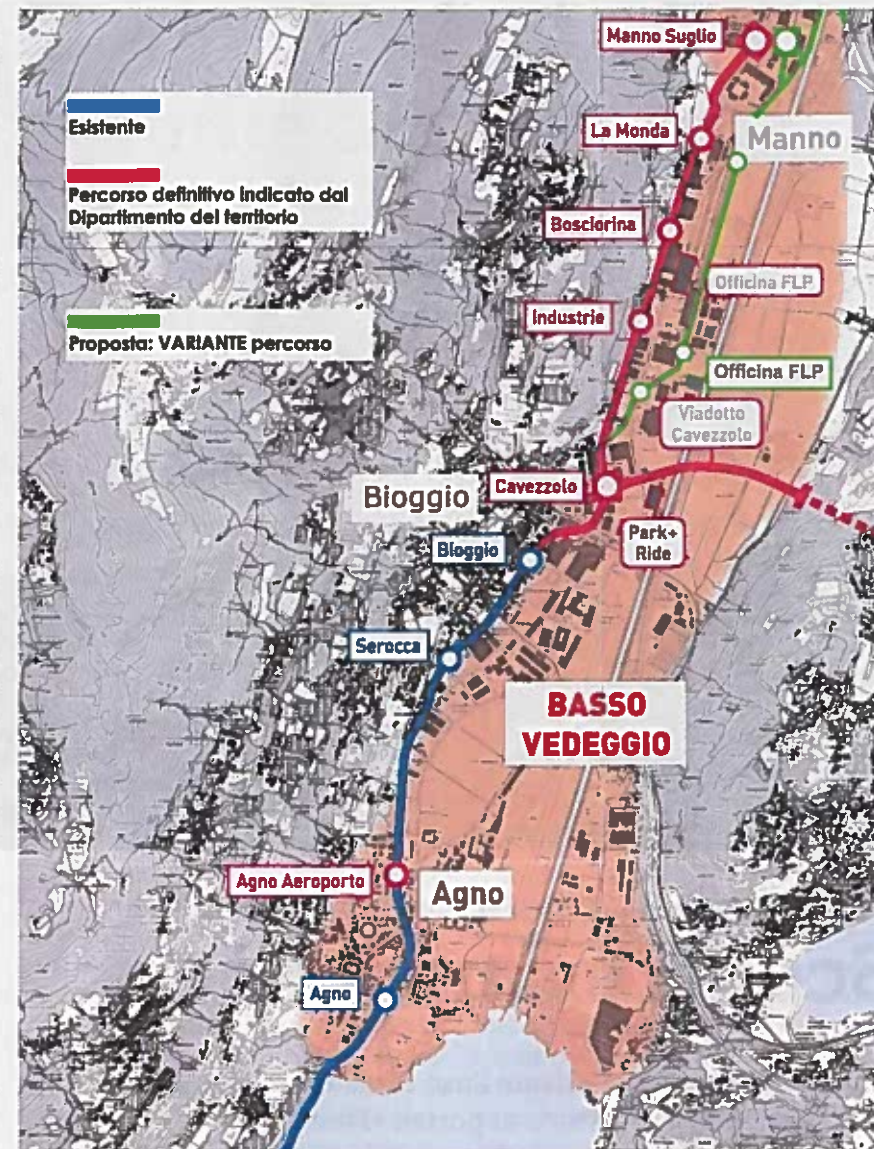
dell'innesto e dell'esercizio della tramvia. Inoltre, la realizzazione di questo progetto si dilungherà per circa quattro anni, periodo in cui gli utenti dovranno armarsi di pazienza e la circolazione stradale sarà messa a dura prova.

### Soluzioni alternative

Dall'attento esame della fattispecie, viene spontaneo chiedersi: ma non c'erano altre alternative? Magari meno invasive, più razionali e sicure? Certamente le possibilità non sono molte; o interrare la tramvia prima dell'attraversamento della strada cantonale fino alla stazione di Suglio, oppure sfruttare il binario delle FFS, già esistente, a sud della zona industriale.

La variante dell'interramento avrà dei costi decisamente superiori a quelli previsti dall'attuale progetto ed anche i tempi di realizzazione potrebbero essere più lunghi. Quindi, sarebbe senz'altro una buona soluzione per la sicurezza e parzialmente per la fluidità del traffico, ma ostica dal punto di vista finanziario. Prospettive diverse potrebbe avere l'alternativa dell'utilizzo del binario FFS che serba diversi vantaggi e si inserirebbe più armonicamente nel contesto, anche in chiave di un futuro prolungamento verso Taverna.

In effetti i benefici maggiori possono essere così riassunti: tracciato su proprio sedime e nessuna interferenza con la strada cantonale nel tratto «Cinque vie»-Suglio. Quindi maggiore sicurezza e senza interazioni con il traffico veicolare, attraversamenti e nuovi impianti semaforici; accesso, come finora, allo svincolo au-



La variante (verde) che dal nodo di Cavezzolo si collega alla linea merci esistente, evitando l'attraversamento della strada dopo la fermata «La Monda» e prima del terminale «Manno-Suglio» (rossa)



Il tratto Asta Bioggio - Manno con l'attraversamento della carreggiata prima del terminale Manno-Suglio (Fonte: Conferenza stampa Rete tram-treno del Luganese, Dip. del Territorio, 15 settembre 2017)

tostradale; nessun disagio alla circolazione stradale (circa 4 anni) per i lavori sulla strada cantonale; nessun sbarramento di strade laterali; migliore copertura del servizio ferroviario e, in futuro, facilità di prolungamento della linea fino a Taverna con accesso a TILO; diminuzione dei costi di costruzione.

La stazione di Suglio verrebbe spostata di una cinquantina di metri, di fronte alla sede dell'UBS sul piazzale della Posta di Manno.

La linea Tram-Treno del luganese è certamente una realizzazione attesa dalla popolazione e sicuramente porterà dei vantaggi alla mobilità individuale, però si auspica che siano implementate le soluzioni più consone e pratiche, che non vadano ad interferire e a penalizzare altri sistemi di trasporto.