

Tram-Treno da perfezionare

Di Bruno Storni

Dopo i 72 milioni stanziati nel 2003 per la Ferrovia Mendrisio Varese, i 90 che abbiamo votato in parlamento per la partecipazione al progetto Tram-Treno da 400 milioni, rappresentano il più grande investimento cantonale della storia per il Trasporto Pubblico (Tp). Sono comunque pochi se consideriamo quanto speso per Veduggio-Cassarate, Mappo-Moretina ecc., senza risolvere i problemi del traffico avendo fatto nel contempo pochissimo per il Tp. Tant'è che nella Città Ticino l'uso del Tp è meno della metà della media nazionale. C'è quindi tanto da recuperare, il TramTreno, si prevede, porterà un aumento di 5200 passeggeri/giorno (2030). Con la prossima apertura della Galleria di Base del Ceneri e il raddoppio del binario Contone Gordola (nonostante i ritardi del Programma d'agglomerato Locarnese, vedi fermata Minusio) si prevede un aumento di circa 3'000 utenti/giorno della ferrovia a Locarno. E se fossero di più? Il Tunnel di base del Gottardo ha già portato ad un più 30% nel primo anno. In Ticino non abbiamo mai brillato per lungimiranza nella progettazione del Tp, siamo stati gli ultimi con l'orario cadenzato e la comunità tariffale, rimaniamo con un'offerta insufficiente, treni stracolmi tanto che le mensilità Arcobaleno non crescono più, dieci anni fa abbiamo costruito la nuova fermata di Riazzino troppo corta per treni Flirt lunghi (2 x 6 elementi).

Sbagliano anche i virtuosi

Ma attenzione, sbagliano anche i virtuosi, per esempio il futuristico metro automatico M2 in esercizio da 10 anni a Losanna, dopo solo 5 anni era già in saturazione. Dai 13mila passeggeri/giorno che trasportava la storica Ficelle Ouchy-GareCFF si è subito passati a 70mila, ben oltre le previsioni e la capacità realizzata. Per far fronte al grande successo della M2 hanno già dovuto acquistare nuove composizioni e la cadenza è stata aumentata a una corsa ogni 130 secondi, nel 2017 siamo già 82mila passeggeri con punte da 110mila. Il Metrò Ticino ne prevede 30mila nel 2030 al Ceneri, il nuovo collegamento Locarno-Lugano dovrebbe avere una cadenza ogni 30 minuti. L'errore della M2 è il non aver raddoppiato il tunnel sotto la stazione, che è rimasto a un binario per questioni finanziarie. Il quadro generale della M2 è comunque significativo, la nuova offerta oltre che essere stata presa d'assalto, ha portato ad un aumento del 16% dell'utenza sulle linee urbane e una riduzione del traffico motorizzato in Città del 15%. È su questa onda che a Losanna hanno messo in cantiere il progetto per la M3 la nuova linea che partendo dalla GareCFF, corre parallela alla M2 fino alla stazione nodo del Flon, dove arriva la M1 e la ferrovia regionale LEB, per poi continuare fino alla Blecherette. Per ovviare all'errore della M2, la M3 continuerà con un nuovo tunnel sotto la stazione e si congiungerà alla M2. Il primo tratto GareCFF-Flon dovrebbe entrare in esercizio nel 2025 (prima del TramTreno). Alla GareCFF di Losanna intanto si investe un miliardo per far fronte alla crescita generata, oltre che dalla M3, anche dal previsto aumento dalla cadenza a 15 minuti per l'interregio Ginevra Losanna con 100mila posti seduti/giorno. Seppur in scala ridotta sono queste le dinamiche che potremmo aspettarci anche in Ticino grazie alle varie opere: Mendrisio-Varese, Gallerie di Base Gottardo e Ceneri con la bretella verso Locarno e il Tram-Treno da 400 milioni, progetto che deve mirare oltre i previsti 5'200 passeggeri in più per una Città di 63mila abitanti. La M2 da 700 milioni ne trasporta 70mila in più, in una Città di 130mila abitanti. In questo senso il Tram-Treno dovrà essere progettato con lungimiranza e ottimismo, considerando seriamente le diverse proposte di miglioria in campo. Sempre ammesso che ci crediamo e che puntiamo ad uno split modale degno di una Città Ticino, sgravando le strade e non allargandole, come si insiste a fare spostando le colonne da capo all'altro del cantone.