

Rete Tram-Treno, parola a Fabio Giacomazzi, urbanista ed ex delegato delle autorità del progetto

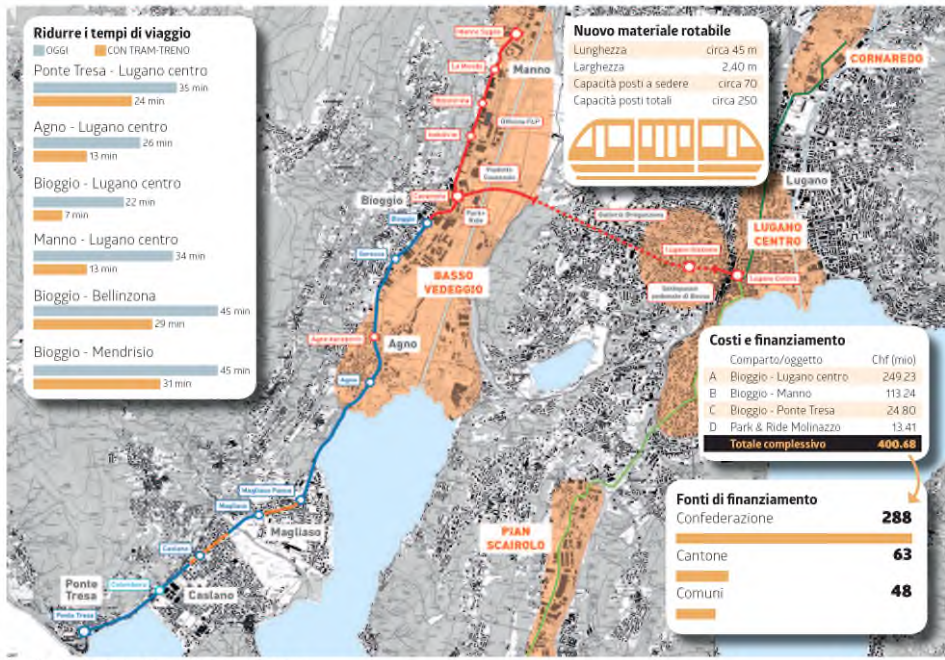
Fino a Taverne? 'Ora è presto'

LeX sindaco di Manno spiega perché per il prolungamento la situazione è meno chiara e va attentamente valutata

di Alfonso Reggiani

Pregi e difetti del progetto di rete Tram-Treno del Luganese ed eventuale prolungamento del tracciato fino a Torricella-Taverne. Dopo le posizioni espresse da alcuni sindaci della valle del Vedeggio sul tracciato del Luganese in pubblicazione (cfr. "La Regione" del 27 dicembre 2017 e 4 gennaio 2018), interviene l'urbanista **Fabio Giacomazzi**, autore dello studio pianificatorio d'indirizzo territoriale "Nuovo Polo Vedeggio" di Agno, Bioggio e Manno (misura inserita nel Pal 3) ed ex sindaco di Manno e membro della Delegazione delle autorità del progetto tram.

Cominciamo dal tracciato fra Bioggio e Manno. «Non è l'unica soluzione possibile, ma è una di quelle che vanno bene, poiché serve in modo ottimale gli importanti stabili di uffici esistenti in questo settore. Ricordo che tra Bioggio e Manno vi sono circa 5000 posti di lavoro. A lato della strada cantonale il tracciato è lineare e permette di riqualificare questo asse stradale. Tra la prima fila di stabili lungo la strada cantonale e l'area Ffs Cargo il tracciato è meno lineare e vi sono più ostacoli: da questa parte è meglio prevedere gli accessi agli stabili, i posteggi e i percorsi pedonali e ciclabili», sostiene Giacomazzi. Quanto invece alla possibilità di sfruttare il binario Ffs esistente tra Taverne e Manno, prosegue l'urbanista, «la linea ferroviaria che collega la stazione di Torricella-Taverne all'impianto Ffs Cargo Vedeggio è piuttosto discosta dall'abitato di Manno e gli accessi pedonali sono poco attrattivi. Con il tracciato affiancato alla strada cantonale avremo a Manno una fermata terminale integrata in un nuovo quartiere urbano che si sta pianificando in un'area industriale dismessa contigua all'abitato e nella quale potranno insediarsi almeno 500 unità di lavoro e soprattutto posti di lavoro. È la soluzione migliore nell'ottica di un ottimale coordinamento fra sviluppo insediativo e promozione del trasporto pubblico. E questo il criterio principale che oggi deve presiedere alle scelte di tracciato di un'infrastruttura come il tram». A proposito del potenziale conflitto fra tram e circolazione stradale Giacomazzi ritiene che «la circolazione



I contenuti principali del progetto in pubblicazione

di tram su strade destinate anche alla circolazione di veicoli e l'attraversamento di incroci sono soluzioni ampiamente praticate nelle grandi città svizzere dove esiste questo sistema di trasporto pubblico e dove i volumi di traffico privato sono spesso anche maggiori di quelli sulla strada cantonale tra Manno e Bioggio. Il piano del Vedeggio è un compromesso che si sta trasformando a tutti gli effetti in una porzione di città, il cui asse urbano portante è la strada cantonale. Lo illustra l'aspetto assunto dal tronco stradale rinnovato in zona Suglio a Manno, che possiamo considerare a tutti gli effetti una sorta di "boulevard". Su queste strade le auto devono poter circolare con una certa scorrevolezza, ma non correre come su un'autostrada. Quindi un tram ci può anche stare, soprattutto in una prospettiva futura in cui quest'offerta di trasporto pubblico dovrà ridurre il traffico delle automobili».

Rispetto al prolungamento della linea chiesto tramite una petizione, l'urbanista osserva che «il progetto in pubblicazione non preclude nessuna opzione futura di prolungamento. Fino a Manno il tracciato è ben giustificato anche in termini di rapporto costi/benefici. Oltre, la situazione è meno chiara e va ancora attentamente esaminata: è quindi prematuro fare ora scelte di tracciato per il prolungamento; c'è il rischio di rimettere in discussione il percorso già acquisito

della prima fase e quindi di allungare ulteriormente i già lunghi tempi di realizzazione o addirittura rinviare tutto alle calendee greche». A chi propugna a spada tratta il prolungamento a nord di Manno, Giacomazzi fa notare «che il binario Ffs esistente è ancora più discosto dagli abitati da servire e la morfologia degli insediamenti ancor meno favorevole ai percorsi pedonali. Anche le caratteristiche degli insediamenti lavorativi mi sembrano diversi: ci sono piuttosto magazzini, depositi, produzioni artigianali con una minore densità di posti di lavoro e con esigenze di mobilità più orientate al mezzo privato che al trasporto pubblico. E, per servire in modo efficiente gli abi-

tati di Gravesano, Bedano e Taverne-Torricella «sarebbe comunque necessaria una linea bus complementare. Allora tanto vale attestare a Manno, oppure in futuro a Lamone-Cadempino, prolungando il tram fino in questo punto, nel quale già convergono la vecchia linea ferroviaria del Cenere, la rete bus Tpl, i bus e gli autopostali per la collina e per la Capriasca. In questo modo la fermata Tilo di Lamone-Cadempino potrebbe mantenere e sviluppare la sua funzione di principale piattaforma d'interscambio del trasporto pubblico dell'agglomerato dopo la stazione di Lugano, a beneficio anche dei 3 comuni in questione e di tutta la Valle del Vedeggio».

INFOGRAFICA CARSONE/CANTONE