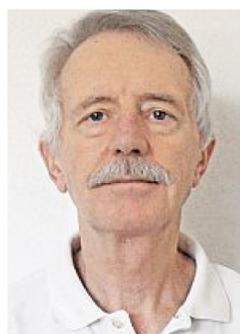


# NON HA SENSO SMANTELLARE LA STORICA FLP



III Quando, nel 2010, il progetto prioritario del tram-treno del Luganese fu presentato al pubblico (nel PAL2), esso raccolse due principali critiche: l'opera era funzionale al piano del Vedeggio ma poco alla città di

Lugano, e lo smantellamento della linea FLP di collina non era condiviso. Ora, otto anni dopo, il progetto definitivo è pubblicato e i cittadini possono vedere che le cose non sono cambiate, benché gli approfondimenti abbiano messo in luce aspetti nuovi. Il progetto tram-treno ha due finalità: collegare il Piano del Vedeggio con il centro di Lugano (e viceversa) e collegare il piano del Vedeggio con la stazione FFS di Lugano (e viceversa). Gli studi affermano che le due finalità sono di ugual peso e i pronostici assegnano ad ognuna di esse un carico di 8.000 passeggeri al giorno. Significa che pur in presenza del collegamento diretto da Bioggio a Lugano-centro in galleria, il potenziale di utenza della linea di collina resterebbe elevato, addirittura maggiore di quello attuale. Da questo punto di vista dunque lo smantellamento della linea non si giustifica, anche perché con la nuova opera i vantaggi per gli utenti che si recano alla stazione FFS saranno minimi. Infatti con la linea FLP il percorso da Bioggio-Molinazzo alla stazione FFS richiede 9 minuti e con il nuovo tram-treno 8 minuti (3 minuti di treno fino alla stazione sotterranea, poi 5 minuti per il trasbordo e la salita con le lunghe e affollate scale mobili in cunicolo). La qualità del viaggio però è senza paragoni: da una parte un percorso ameno, panoramico, variato, dall'altro un percorso sotterraneo inquietante, con un trasbordo e una lunga e ripida salita in

cunicolo. Il mantenimento in esercizio della vecchia linea non domanda maggiori investimenti o maggiori spese d'esercizio, anzi permette di risparmiare le spese supplementari previste per attuare la linea di autobus sostitutiva. Con 4 corse all'ora in coincidenza con i treni TILO regionali, l'esercizio può essere attuato con lo stesso materiale rotabile computato dal progetto tram-treno e senza ulteriori interventi infrastrutturali. L'integrazione della vecchia linea FLP nel progetto Tram-Treno consente altresì di correggere il modello di esercizio, adattandolo al diseguale carico dell'utenza (fornendo cioè maggior frequenza di corse sul ramo Agno-Ponte Tresa, che ha un forte carico, piuttosto che su quello di Manno, che ha un debole carico). Un argomento tecnico di peso. È poi in grado di alleggerire l'uso delle controverse scale mobili in cunicolo, offrendo un'alternativa più rassicurante ma altrettanto efficiente. Ha il pregio poi di continuare a servire le aree di svago del laghetto di Muzzano e della Collina d'Oro e il loro comprensorio residenziale, dove i Consigli comunali di Muzzano e Sorengo (nel voto sul PAL2) hanno espresso la volontà di opporsi alla dismissione della linea. Infine bisogna ricordare che la ferrovia FLP, messa in funzione nel 1912, ha anche un grande valore storico, meritevole di essere conservato al pari di altri impianti che sono stati salvati e ora vivono bene. Da questo punto di vista e da quello turistico la sua soppressione sarebbe imperdonabile. Le ragioni per mantenere in esercizio la linea FLP esistente sono dunque numerose e solide, quelle per smantellarla poche. D'altronde come si potrebbe dismettere una linea che ha sufficiente utenza, non richiede investimenti supplementari e arriva proprio dove deve arrivare, cioè alla stazione FFS?

\* ingegnere