

In esclusiva le immagini ufficiali dei mezzi che serviranno la Lugano-Bioggio-Manno

Tram-Treno, convogli ordinati

A fare la comanda, la Ferrovie Luganesi Sa. Ditta produttrice è la Stadler Altenrhein, al costo di circa 40 milioni. Dal 2020 serviranno la tratta fino a Ponte Tresa, dal 2027 l'altra.

di Dino Stevanovic

Il Tram-Treno del Luganese ha un 'volto' e una mamma. Sarà infatti l'elvetica Stadler Altenrhein Ag a costruire i convogli che rivoluzioneranno la mobilità dell'area più urbanizzata del cantone. I primi nove sono stati ordinati proprio in questi giorni dalla Ferrovie Luganesi Sa (Flp) in vista del pensionamento del treno che dal 1978 serve la tratta fino a Ponte Tresa. «Il materiale che compriamo è appositamente compatibile sui due tracciati - specifica però il direttore della Flp **Roberto Ferroni** - viaggeranno quindi sia su quello vecchio (Ponte Tresa-Bioggio, ndr), che su quello nuovo (Lugano-Bioggio-Manno, ndr), senza alcuna modifica». Per l'acquisto si è tenuto conto di entrambi i profili d'ingombro, come pure delle lunghezze delle fermate delle linee. In altre parole: quello in foto è l'aspetto che avrà la rete tramviaria che sta facendo discutere tutta la regione.

Indipendentemente dal progetto del Tram-Treno, la Flp avrebbe cambiato i propri vagoni: quelli attuali spongono quest'anno quarantacinque candeline e presentano una serie di problemi che grazie all'importante investimento saranno risolti. Fra questi, l'assenza di aria condizionata che, durante le ondate di

calore - come quella potente del giugno scorso, ad esempio - rende il viaggio disagiata. «I nuovi mezzi saranno dotati di tutti i comfort e di importanti misure di sicurezza per i passeggeri - spiega Ferroni - in particolare i sistemi legati agli accessi, la videosorveglianza, gli ingressi ribassati per persone con difficoltà motorie. Saranno inoltre convogli silenziosi, a beneficio di chi abita nelle immediate vicinanze della strada ferrata».

Il concorso per il nuovo materiale rotabile si è tenuto l'anno scorso e la ditta svizzera ha gareggiato fino all'ultimo con la spagnola Caf per ottenere l'appalto. L'investimento globale è stimato in circa 40 milioni di franchi e garantito da una fidejussione della Confederazione.

Riguardo alla polemica sulla nuova rete: 'Sarebbe un autogol farsi scappare l'opportunità'

Motivo dell'acquisto, non è solo la vetustà degli impianti attuali, ma anche il costante aumento di passeggeri sulla linea. Negli ultimi dieci anni sulla Lugano-Ponte Tresa si è registrato infatti un aumento dell'utenza del 60%. E anche il 2017 si è chiuso con un incremento del 75%, superando la soglia dei 2,5 milioni di passeggeri trasportati. «Numeri che ci indicano che, soprattutto nelle ore di punta, bisogna potenziare le corse e la capacità per soddisfare la clientela. E questo con il binario attuale non è più possibile». I nuovi convogli potranno trasportare 250 passeggeri l'uno e negli orari di punta circoleranno in doppia composizione. E se l'arrivo dei nuovi tram è previsto nel 2020, bisognerà



Il colore distintivo resterà l'arancione

aspettare il 2027 per l'apertura della nuova rete. Toccando la zona industriale di Manno e Bioggio - dove confluiscono 10'000 lavoratori al giorno -, il centro di Lugano sarà raggiungibile in rispettivamente 13 e 7 minuti.

«Sono consapevole che alcune piccole modifiche per soddisfare qua e là le esigenze dei privati che hanno interposto ricorso potranno far slittare la messa in esercizio. Tuttavia - valuta Ferroni - sono convinto che tutti gli attori coin-

volti comprendano la necessità di realizzare questo importante progetto, ben finanziato dalla Confederazione, e che il buon senso prevalga. Sarebbe un enorme autogol lasciarsi scappare quest'opportunità unica».



In verde l'alternativa

PROGETTO DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

Intanto la neocostituita Astras propone una variante "industrie friendly"

Una nuova variante per l'asta Bioggio-Manno, che contempli l'utilizzo dell'esistente binario industriale, che serve lo scalo merci di Manno. Il mosaico del Tram-Treno del Luganese si aggiorna con un nuovo pezzo, grazie all'iniziativa dell'Associazione Tram Sostenibile (Astras), che parzialmente ricalca quanto sostenuto dai promotori della petizione che vorrebbero l'allungamento fino a Taverne. Il neocostituito gruppo intende sottoporre infatti un'alternativa al tracciato approvato dal Dipartimento del territo-

rio (Dt) che non ostacolerebbe - come ritenuto invece dai contrari per il progetto ufficiale - né la circolazione sulla strada Cantonale né le infrastrutture presenti. Una variante "industrie friendly" insomma, tant'è che ad Astras hanno aderito diversi proprietari e operatori economici della zona, oltre ad abitanti della valle del Veduggio. «L'associazione - si legge in un comunicato diffuso dal presidente di Astras, Mattia Tonella - si prefigge in particolare di valorizzare la rete ferroviaria esistente, creando sinergie con i gestori della stessa,

sfruttando in maniera razionale il territorio e il paesaggio, per ottimizzare ed estendere l'offerta di mezzi pubblici e sgravare la rete stradale e autostradale". Tra le preoccupazioni principali, vi è infatti quella che il progetto attuale possa - una volta realizzato, nel 2027 - far collassare la viabilità di una zona già sotto pressione. E così, Astras ha dato mandato allo studio CSD Ingegneri di analizzare la fattibilità: ne emerge che con tale soluzione ci sarebbero anche dei risparmi finanziari, nell'ordine dei 20-30 milioni di franchi.

Quasi 130 le opposizioni totali

Non stupisce quindi che anche Astras sia tra le fila dei contrari al tracciato del Dt e abbia presentato un proprio ricorso all'Ufficio federale dei trasporti (UfT), dov'è attualmente pendente l'Approvazione dei piani del Tram-Treno del Luganese. Che il progetto abbia riscosso diversi pareri negativi non è una novità, ma colpisce il numero di opposizioni pervenute: 127 quelle catalogate dall'UfT, come riferito ieri dal portale *Ti.ch*.