TRASPORTI PUBBLICI LUGANESI SA

RASSEGNA STAMPA
dal 20 Marzo al 21 Marzo 2024

Oggetto: Elettrificazione linea 5 TPL

Giornali

Corriere del Ticino
La Regione

Online

tio.ch
ticinonews.ch
laregione.ch
ilgiornaledelticino.ch
tio 20 minuti
rsi.ch
bluewin.ch

Televisione

Teleticino
Il Quotidiano - RSI

TRASPORTI PUBBLICI LUGANESI SA

Agli organi d'informazione
Pregassona, 20 marzo 2024

COMUNICATO STAMPA

È realtà: con TPL, Lugano si prepara alla transizione ecologica

---

L'ultimo pezzo del puzzle, necessario al proseguimento del progetto di elettrificazione della Linea 5 di TPL, ha finalmente trovato il suo incastro con la luce verde dal Dipartimento del Territorio per l'acquisto di 8 autobus articolati elettrici. Un nuovo importante tassello per la sostenibilità ambientale del nostro territorio.

È ufficiale: nella seconda metà del 2025 verranno messi in circolazione sulla Linea 5 (Viganello-Lugano-Manno) 8 bus articolati da 18 metri a trazione elettrica, una vera e propria prima a livello cantonale. Si tratta di un progetto che, come afferma il Presidente di TPL, On. Filippo Lombardi, "*permetterà all'azienda di entrare nel futuro della mobilità sostenibile. TPL quale azienda di trasporto pubblico, ha il compito di contribuire a migliorare la mobilità cittadina con azioni concrete volte, in primis, a mettere in strada mezzi sempre meno inquinanti. Il progetto di elettrificazione della Linea 5 indica chiaramente che TPL va in questa direzione, pronta, negli anni a seguire, a convertire l'intera flotta alle energie rinnovabili*".

L'elettrificazione della Linea 5 è una prima importante tappa del grande cambiamento a cui l'azienda si sta preparando da quasi 10 anni con lavori meticolosi di analisi, progettualità e fattibilità. Dal 2015 ad oggi sono stati infatti condotti studi di vario tipo, da valutazioni topografiche ad altre relative ai costi e alle performance energetiche e ambientali della flotta attuale dell'azienda. Un gruppo di lavoro – composto da TPL, Città di Lugano, Aziende Industriali di Lugano (AIL) – si è occupato di determinare quale tecnologia tra diesel, idrogeno, ibrido ed elettrico fosse la soluzione più appropriata per i bus TPL, per la Città e per il servizio reso alla popolazione. Un lavoro di squadra, questo, che ha identificato l'elettrico come vettore propulsivo. La fase di test, durata tre giorni, ha confermato la validità della scelta testando i mezzi in condizioni di piena operatività.
È l'azienda svizzera specializzata in autobus elettrici – nonché unico produttore di bus in Svizzera – Carrosserie Hess AG, con sede a Bellach (SO) ad essersi aggiudicata il concorso pubblico internazionale indetto nel 2023 per l'approvvigionamento dei veicoli elettrici e delle stazioni di ricarica.

La decisione di elettrificare per prima la Linea 5 è frutto di un'attenta ponderazione di fattori e attori. **Roberto Ferroni**, Direttore di TPL, la definisce come "*una scelta peculiare che sottolinea la precisa volontà di TPL di fare la differenza: la Linea 5, infatti, è, tra tutte, una delle più impegnative e tra quelle maggiormente utilizzate*". Si tratta di una delle linee più lunghe della TPL (16.4 km andata e ritorno) e ogni autobus percorre quindi giornalmente quasi 300 chilometri, confrontandosi con punti particolarmente impegnativi e con un dislivello di 117 metri. Con 2,2 milioni di utenti all'anno, è la seconda linea dopo la 3 a trasportare il maggior numero di passeggeri.
I veicoli saranno in grado di operare autonomamente in elettrico durante l'intero servizio giornaliero di oltre 19 ore grazie a due stazioni di ricarica che verranno realizzate su due fermate del tragitto: una all'Uovo di Manno, l'altra alla Cappella due Mani. Una sfida tutt'altro che banale e una vera e propria innovazione a livello cantonale.

Una linea di bus completamente elettrica costituisce un passo avanti in termini di contenimento dell'impatto dell'attività dei mezzi sull'ambiente circostante, senza compromessi sul versante della qualità del servizio all'utenza. I vantaggi si riassumono in una totale assenza di emissioni di CO_2 e di polveri sottili in area urbana, in una forte riduzione dell'inquinamento acustico grazie alla silenziosità del motore elettrico e, non da ultimo, in una diminuzione delle vibrazioni interne al veicolo, che apporta più confort ai passeggeri e una migliore qualità di lavoro per il personale di guida.

Per la realizzazione del progetto è stata determinante la volontà e il sostegno finanziario della Città di Lugano, l'appoggio dei Comuni toccati dalla linea interessata (Cadempino, Lamone, Manno, Massagno, Savosa e Vezia), i cui consigli comunali hanno infatti approvato all'unanimità sia l'idea che il finanziamento, oltre che il contributo accordato dal Cantone.

Un impegno comune, dunque, a sostegno di una visione condivisa, ossia di promuovere il trasporto pubblico come mezzo preferito per gli spostamenti urbani e interurbani, limitando l'utilizzo del mezzo privato, affinché il nostro territorio possa risultare più vivibile. Grazie, infatti, all'impegno congiunto di politica, istituzioni e imprese di trasporto, attraverso il potenziamento 2021, i primi frutti sono già visibili, tanto che rispetto al 2019, anno di riferimento pre-pandemico, l'aumento complessivo del numero di passeggeri sulle linee TPL è aumentato di quasi il 13% (15'562'578).

L'elettrificazione delle linee è solo parte dell'impegno più ampio di TPL sul fronte della sostenibilità ambientale, da tempo consapevole che innovazione e tutela dell'ambiente devono essere capi saldi nel modo di essere e operare. Negli anni, in questa direzione, sono stati realizzati una serie di progetti concreti come l'impianto fotovoltaico sul tetto della rimessa di Pregassona, che nel 2024 verrà ampliato portando la produzione di energia pari a coprire il fabbisogno di 61 economie domestiche di media grandezza; e l'impianto di lavaggio dei bus che, grazie al recupero dell'acqua è in grado di ridurre la contaminazione durante il lavaggio e favorire il risparmio idrico.

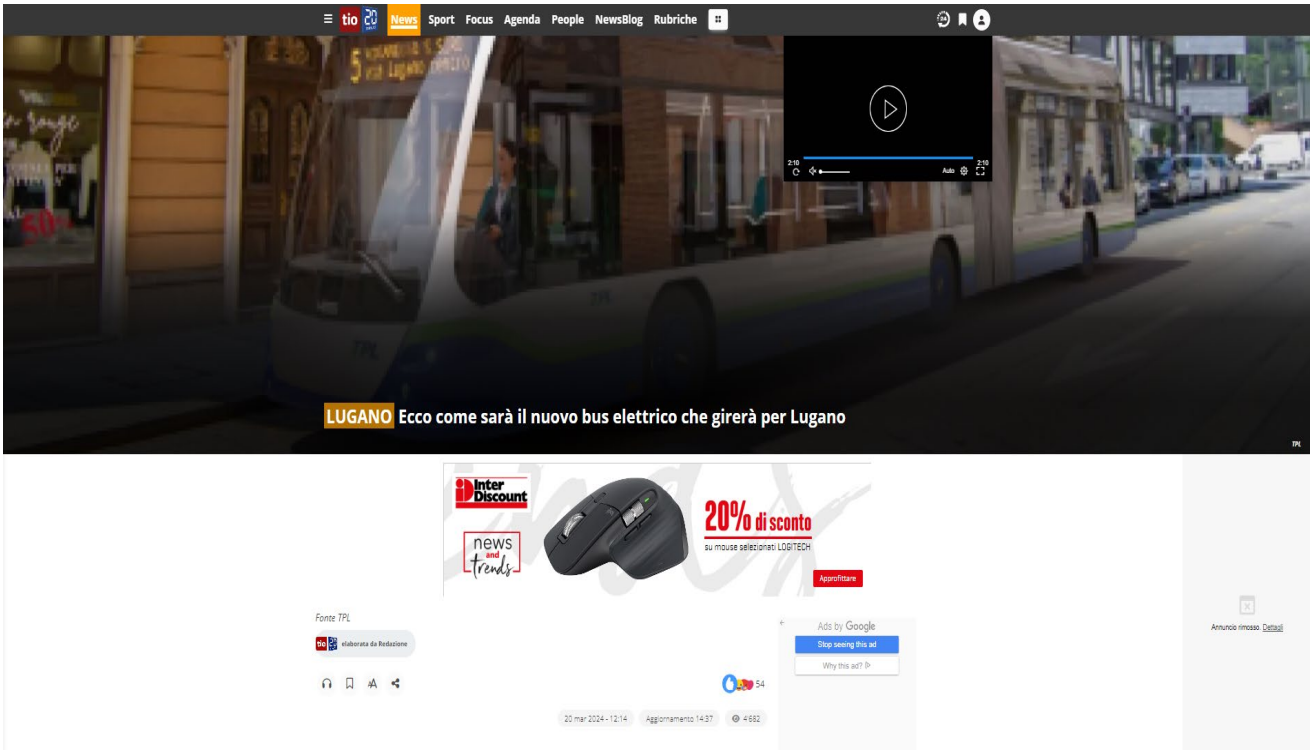
Il Presidente Lombardi ha concluso annunciando la piena intenzione della Città di investire nella sostenibilità, con particolare attenzione alla mobilità pubblica, e citando la partecipazione di AIL quale partner chiave e la collaborazione con SNL.

Media relations:
Isabelle Rohrseitz
Responsabile Marketing e Comunicazione
Isabelle.rohrseitz@tplsa.ch
Tel.: 058 866 73 95

Trasporti Pubblici Luganesi SA
Via Giovanni Maraini 46
6963 Pregassona – Lugano

Per visionare la cartella stampa
https://shorturl.at/devXZ

tio.ch, 20.03.2024, online



Ecco come sarà il nuovo bus elettrico che girerà per Lugano

Saranno otto i bus articolati che verranno messi in circolazione sulla Linea 5 (Viganello-Lugano-Manno) nella seconda metà del 2025.

Il futuro è oggi. E Lugano, con TPL, è ormai pronta alla transizione energetica. Con l'ultimo pezzo del puzzle, necessario al proseguimento del progetto di elettrificazione della Linea 5, che ha finalmente trovato il suo incastro dopo la luce verde da parte del Dipartimento del Territorio (DT) per l'acquisto di 8 autobus articolati elettrici

«Una prima» - I nuovi automezzi articolati, lunghi diciotto metri, viaggeranno sulla tratta Viganello-Lugano-Manno a partire dalla metà del 2025. «Si tratterà di una vera e propria prima a livello cantonale. Questo progetto - ha precisato il presidente di TPL **Filippo Lombardi** - permetterà all'azienda di entrare nel futuro della mobilità sostenibile. Quale azienda di trasporto pubblico abbiamo il compito di contribuire a migliorare la mobilità cittadina con azioni concrete volte, in primis, a mettere in strada mezzi sempre meno inquinanti. E il progetto di elettrificazione della Linea 5 va chiaramente in questa direzione. Con l'obiettivo in futuro di convertire l'intera flotta».

Prima tappa - L'elettrificazione della Linea 5 è infatti una prima importante tappa del grande cambiamento a cui l'azienda si sta preparando da quasi dieci anni. Dal 2015 ad oggi sono stati infatti condotti studi di vario tipo, da valutazioni topografiche ad altre relative ai costi e alle performance energetiche e ambientali della flotta attuale dell'azienda. Un gruppo di lavoro – composto da TPL, Città di Lugano, Aziende Industriali di Lugano (AIL) – si è occupato di determinare quale tecnologia tra diesel, idrogeno, ibrido ed elettrico fosse la soluzione più appropriata per i bus TPL, per la Città e per il servizio reso alla popolazione. Un lavoro di squadra, questo, che ha identificato l'elettrico come vettore propulsivo. La fase di test, durata tre giorni, ha confermato la validità della scelta testando i mezzi in condizioni di piena operatività.

Perché proprio la linea 5? - La decisione di elettrificare per prima la Linea 5 è frutto di un'attenta ponderazione di fattori e attori. «È stata una scelta peculiare che sottolinea la precisa volontà di TPL di fare la differenza: la Linea 5, infatti, è, tra tutte, una delle più impegnative e tra quelle maggiormente utilizzate», precisa il Direttore di TPL Roberto Ferroni. Si tratta pure di una delle linee più lunghe (16.4 chilometri andata e ritorno) e ogni autobus percorre quindi giornalmente quasi 300 chilometri, confrontandosi con punti particolarmente impegnativi e con un dislivello di 117 metri. «Con 2,2 milioni di utenti all'anno, è la seconda linea dopo la 3 a trasportare il maggior numero di passeggeri». E sarà proprio quest'ultima - come precisato oggi in conferenza stampa - a venire "elettrificata".

Due stazioni di ricarica - Trecento chilometri e oltre 19 ore di servizio che i veicoli saranno in grado di operare autonomamente in elettrico grazie a due stazioni di ricarica che verranno realizzate su due fermate del tragitto: una all'Uovo di Manno, l'altra alla Cappella due Mani. «Una sfida tutt'altro che banale e una vera e propria innovazione a livello cantonale».

I vantaggi - Una linea di bus completamente elettrica costituisce un passo avanti in termini di contenimento dell'impatto dell'attività dei mezzi sull'ambiente circostante, senza compromessi sul versante della qualità del servizio all'utenza. I vantaggi si riassumono in una totale assenza di emissioni di CO2 e di polveri sottili in area urbana, in una forte riduzione dell'inquinamento acustico grazie alla silenziosità del motore elettrico e, non da ultimo, in una diminuzione delle vibrazioni interne al veicolo, che apporta più confort ai passeggeri e una migliore qualità di lavoro per il personale di guida.

Impegno Comune - Per la realizzazione del progetto è stata determinante la volontà e il sostegno finanziario della Città di Lugano, l'appoggio dei Comuni toccati dalla linea interessata (Cadempino, Lamone, Manno, Massagno, Savosa e Vezia), i cui consigli comunali hanno infatti approvato all'unanimità sia l'idea che il finanziamento, oltre che il contributo accordato dal Cantone. «Un impegno comune - conclude TPL - che va dunque a sostegno di una visione condivisa, ossia di promuovere il trasporto pubblico come mezzo preferito per gli spostamenti urbani e interurbani, limitando l'utilizzo del mezzo privato, affinché il nostro territorio possa risultare più vivibile».

Link: https://www.tio.ch/ticino/attualita/1742139/ecco-come-sara-il-nuovo-bus-elettrico-che-girera-per-lugano

PRESTO OTTO BUS ELETTRICI IN CIRCOLAZIONE SULLA LINEA 5

Verranno inseriti nella seconda metà del 2025. Lombardi (TPL): "Negli anni a seguire l'azienda sarà pronta a convertire l'intera flotta alle energie rinnovabili".

È ufficiale: nella seconda metà del 2025 verranno messi in circolazione sulla Linea 5 (Viganello-Lugano-Manno) otto bus articolati da 18 metri a trazione elettrica, una vera e propria prima a livello cantonale. Si tratta di un progetto "che permetterà all'azienda di entrare nel futuro della mobilità sostenibile", afferma il presidente della Società Trasporti Pubblici Luganese Filippo Lombardi. TPL "ha il compito di contribuire a migliorare la mobilità cittadina con azioni concrete volte, in primis, a mettere in strada mezzi sempre meno inquinanti". Il progetto di elettrificazione della Linea 5 indica che l'azienda "sta andando in questa direzione ed è pronta, negli anni a seguire, a convertire l'intera flotta alle energie rinnovabili".

I PASSI PRECEDENTI

L'elettrificazione della Linea 5 è una prima tappa del cambiamento a cui l'azienda si sta preparando da quasi 10 anni. Dal 2015 ad oggi sono stati infatti condotti studi di vario genere, da valutazioni topografiche ad altre relative ai costi e alle performance energetiche e ambientali della flotta attuale. Un gruppo di lavoro si è occupato di determinare quale tecnologia tra diesel, idrogeno, ibrido ed elettrico fosse la soluzione più appropriata per i bus TPL, per la Città e per il servizio reso alla popolazione. Un lavoro che ha identificato l'elettrico come vettore propulsivo. La fase di test, durata tre giorni, ha confermato la validità della scelta testando i mezzi in condizioni di piena operatività.

UNA DELLE LINEE PIÙ IMPEGNATIVE

La decisione di elettrificare per prima la Linea 5 è frutto di una ponderazione di fattori e attori. Si tratta, infatti, "di una delle più impegnative e tra quelle maggiormente utilizzate", afferma Roberto Ferroni, direttore di TPL. È inoltre una delle più lunghe (16,4 km andata e ritorno) e ogni autobus percorre giornalmente quasi 300 chilometri, confrontandosi con punti particolarmente impegnativi e con un dislivello di 117 metri. Con 2,2 milioni di utenti all'anno, è la seconda linea dopo la 3 a trasportare il maggior numero di passeggeri.

DUE STAZIONI DI RICARICA

I veicoli saranno in grado di operare autonomamente in elettrico durante l'intero servizio giornaliero di oltre 19 ore grazie a due stazioni di ricarica che verranno realizzate su due fermate del tragitto: una all'Uovo di Manno e l'altra alla Cappella due Mani.

I VANTAGGI

Una linea di bus completamente elettrica "costituisce un passo avanti in termini di contenimento dell'impatto dell'attività dei mezzi sull'ambiente circostante", si legge in un comunicato di TPL. I vantaggi si riassumono "in una totale assenza di emissioni di CO2 e di polveri sottili in area urbana, in una forte riduzione dell'inquinamento acustico grazie alla silenziosità del motore elettrico e, non da ultimo, in una diminuzione delle vibrazioni interne al veicolo".

Link: https://www.ticinonews.ch/ticino/presto-otto-bus-elettrici-in-circolazione-sulla-linea-5-391988

Giovedì, 21 marzo 2024

laRegione

LUGANESE

La Tpl diventa più verde: Linea 5 elettrica dal 2025

Un investimento per la transizione ecologica di oltre 9 milioni di franchi, che verrà diviso tra i Comuni, il Cantone e partner privati come le Ail

La Tpl diventa più verde: Linea 5 elettrica dal 2025

Un investimento per la transizione ecologica di oltre 9 milioni di franchi, che verrà diviso tra i Comuni, il Cantone e partner privati come le Ail

Si concretizza la transizione ecologica della Trasporti pubblici luganesi Sa (Tpl). Negli scorsi giorni il Dipartimento del territorio (Dt) ha infatti dato luce verde per l'acquisto di 8 bus elettrici per la Linea 5 (Viganello-Lugano-Manno), che verranno progressivamente messi in circolazione a partire dalla seconda metà del 2025. Un investimento importante, come ha ricordato il capodicastero Sviluppo territoriale di Lugano **Filippo Lombardi** durante la conferenza stampa tenutasi quest'oggi a Palazzo civico, pari a oltre 9 milioni di franchi, suddivisi tra Cantone, Città, e Comuni toccati dalla linea, ossia: Cadempino, Lamone, Manno, Massagno, Savosa e Vezia. La spesa sarà inoltre sostenuta anche da partner privati, come le Ail Sa e la Società di navigazione del lago di Lugano (Snl), anche quest'ultima sulla via della transizione ecologica, dato che punta a elettrificare tutti i battelli entro il 2035. «In futuro investire in nuovi veicoli elettrici – ha aggiunto Lombardi – sarà meno costoso, perché ora parte della spesa è dovuta all'installazione delle stazioni di ricarica».

A essersi aggiudicata il concorso pubblico per la fornitura dei bus elettrici, lunghi quasi 19 metri e con una capienza massima di 146 passeggeri, è la Carrosserie Hess Ag, con sede nel canton Soletta, unico produttore elvetico di questo tipo di mezzi, e che ha prodotto anche i veicoli elettrici in circolazione a Berna, Ginevra, Friborgo e Losanna.

'Una delle tratte più impegnative da elettrificare'

La decisione di elettrificare per prima la Linea 5 viene definita da **Roberto Ferroni**, direttore della Tpl, come «una scelta peculiare: la Linea 5, infatti, è, tra tutte, una delle più impegnative e tra quelle maggiormente utilizzate». Si tratta di una delle linee più lunghe della Tpl (16,4 chilometri tra andata e ritorno) e ogni autobus percorre quindi giornalmente quasi 300 chilometri, confrontandosi con punti particolarmente impegnativi e con un dislivello di 117 metri. Con 2,2 milioni di utenti all'anno, è la seconda linea dopo la 3 a trasportare il maggior numero di passeggeri. Per garantire l'autonomia dei mezzi, saranno installate tre stazioni di ricarica, una al capolinea presso l'uovo di Manno, una al deposito, e una di riserva alla fermata Cappella due mani

di Massagno. Gli orari saranno pianificati calcolando i cinque minuti di carica al capolinea, grazie al sistema di ricarica rapida OppCharge – già utilizzata da anni in altre città svizzere –, e si prevede che al termine del turno di 19 ore in cui i mezzi saranno in circolazione, questi dovrebbero arrivare in deposito con a disposizione ancora il 40% di carica.

E i passi successivi? Pur essendo ancora tutto in divenire, la prossima linea a venir elettrificata potrebbe essere proprio la 3. «Anzi – ha precisato Ferroni –, posso anche dire che nel concorso pubblico internazionale avevamo non solo la fornitura di questi autobus della Linea 5, ma abbiamo già previsto delle opzioni da esercitare appunto per la Linea 3».

Un passo concreto per la transizione energetica

«Di transizione energetica se ne parla tanto – è intervenuto il presidente di Ail, **Angelo Bernasconi** –, ma qui c'è un aspetto concreto, che Ail sostiene finanziariamente perché lo ritiene una palestra interessante, una palestra nella quale apprendere come gestire la rete in futuro». L'elettrificazione delle linee è solo parte dell'impegno più ampio della Tpl sul fronte della sostenibilità ambientale. Negli anni, in questa direzione, è stata realizzata una serie di progetti concreti come l'impianto fotovoltaico sul tetto della rimessa di Pregassona, che nel 2024 verrà ampliato portando la produzione di energia pari a coprire il fabbisogno di 61 economie domestiche di media grandezza; e l'impianto di lavaggio dei bus che, grazie al recupero dell'acqua è in grado di ridurre la contaminazione durante il lavaggio e favorire il risparmio idrico.

Link: https://www.laregione.ch/cantone/luganese/1742195/linea-tpl-ail-transizione-verra

Lugano, trasporto pubblico in elettrico: otto bus per la “linea 5”

Tutti a trazione elettrica gli otto bus articolati che nella seconda metà del 2025, come da odierno annuncio, saranno in esercizio sulla “linea 5” della “Tpl Sa” a Lugano, tracciato da Viganello a Lugano-centro a Manno e viceversa. Trattasi di una “prima” in Canton Ticino, ad esito di analisi e di studi, tra progettualità e fattibilità, sviluppati nell’arco di nove anni ovvero dal 2015; ai membri di un gruppo di lavoro – compartecipi Ail, Città di Lugano e Tpl – era stato dato l’incarico di stabilire quale soluzione fosse più appropriata, con ventaglio di opzioni dal Diesel all’idrogeno all’ibrido all’elettrico, per i mezzi e per l’utenza. I veicoli saranno forniti dalla “Carrosserie Hess Ag” di Bellach, nel Canton Soletta, azienda vincitrice nel 2023 del concorso pubblico internazionale per l’approvvigionamento dei veicoli elettrici e delle stazioni di ricarica.

La scelta della “linea 5” quale prima destinataria dell’elettrificazione di bordo è legata a fattori specifici: impegnativa per circa 300 chilometri il giorno (16’400 metri la tratta, andata e ritorno), dislivello pari a 117 metri, vari i punti impegnativi, 2’200’000 utenti l’anno (seconda per “peso”, dopo la “linea 3”); garantita l’operatività autonoma in solo elettrico per l’intero servizio giornaliero (oltre 19 ore) grazie a due stazioni di ricarica che saranno costruite su due fermate del tragitto, la prima all’“Uovo di Manno” e la seconda nella zona della “Cappella Due mani”; le prove tecniche, condotte nell’arco di tre giorni, hanno dato – parola resa, parola presa – esito pienamente soddisfacente. A margine, annunciati oggi anche l’ampliamento dell’impianto fotovoltaico sul tetto dell’autorimessa nel quartiere Pregassona, per una produzione di energia che salirà all’equivalente di 61 economie domestiche dalla media grandezza.

Link: https://ilgiornaledelticino.ch/lugano-trasporto-pubblico-in-elettrico-otto-bus-per-la-linea-5/

LUGANO "Abbiamo scelto l'autobus più consono alle nostre strade"

Con il direttore di TPL Roberto Ferroni abbiamo ripercorso le tappe del progetto di elettrificazione della Linea 5.

LUGANO - Un progetto iniziato nel lontano 2015. Un lavoro durato dieci anni che si concretizzerà a partire dalla metà del 2025, quando otto autobus articolati elettrici gireranno per Lugano. Quello presentato oggi è infatti l'ultimo e decisivo passo del progetto di elettrificazione della Linea 5 di TPL.

A margine della conferenza stampa abbiamo parlato di questi dieci anni e del futuro con il direttore dell'azienda di trasporto pubblico **Roberto Ferroni.** «Abbiamo iniziato a mappare tutte le linee e le loro altimetrie nel 2015. Ci siamo confrontati con i fornitori di autobus per capire quale fosse la tecnologia più consona ai nostri tracciati».

E tra diesel, idrogeno, ibrido ed elettrico a spuntarla è stato quest'ultimo. «Abbiamo poi scelto il veicolo che ci interessava e lo abbiamo trovato nella Città di Berna che ce lo ha messo a disposizione». Qualche mese dopo - era il 4 ottobre del 2021- l'autobus elettrico prescelto sfrecciava sulle strade di Lugano. «Lo abbiamo messo in linea», sottolinea Ferroni. «Sono quindi stati dei test con le persone a bordo. Con il riscaldamento e l'aria condizionata in funzione. Abbiamo stressato il veicolo sulla nostra linea». Una linea, la numero 5, che è tra le più impegnative e tra quelle maggiormente utilizzate.

Il risultato, ovviamente, è stato positivo. Visto che questi mezzi sono i prescelti per la Linea 5 elettrica. Ma qual è il loro identikit? Ancora Ferroni: «È un autobus 18,75 metri e ha una capacità di 146 passeggeri. Il bus verrà ricaricato durante la notte e uscirà con il 100% della batteria. Durante il giorno, al capolinea di Manno, verrà caricato per quattro-cinque minuti per permettere all'autobus di rientrare in deposito alla sera con una carica del 40%. Avremo inoltre una stazione di ridondanza a Massagno nel caso ci fossero problemi con quella di Manno».

Link: https://www.tio.ch/ticino/attualita/1742181/linea-autobus-lugano-ferroni-strade-scelto-bus

TPL, la linea 5 sarà elettrica dal 2025

Luce verde del Cantone all'acquisto di otto bus articolati – Lungo il percorso due stazioni di ricarica

La mobilità pubblica a Lugano sarà più ecologica dalla seconda metà del 2025: la luce verde del Dipartimento cantonale del territorio all'acquisto di otto nuovi autobus articolati prodotti dalla Hess di Bellach (SO) è l'ultimo tassello che mancava. Fra poco più di un anno. i mezzi lunghi 18 metri e a trazione elettrica entreranno in servizio sulla linea 5, fra Viganello e Manno. La novità - una prima a livello cantonale - è stata comunicata oggi, mercoledì.

Grazie a due stazioni di ricarica lungo il percorso - proprio all'Uovo di Manno e alla Cappella Due Mani - la linea sarà così totalmente elettrificata. Con i suoi 16,4 chilometri di percorso fra andata e ritorno, con diversi punti impegnativi e un dislivello da superare di 117 metri, la 5 è una delle linee più lunghe della rete dei Trasporti pubblici luganesi. E anche una delle più frequentate: 2,2 milioni di utenti all'anno, seconda solo alla numero 3.

I bus potranno operare autonomamente per tutte le 19 ore del servizio giornaliero - il tempo fra la prima e l'ultima corsa - a emissioni zero e maggiore comfort per i passeggeri, visto che le vibrazioni interne saranno inferiori.

Link: https://www.rsi.ch/info/ticino-grigioni-e-insubria/TPL-la-linea-5-sar%C3%A0-elettrica-dal-2025--2101179.html

Lugano, trasporto pubblico in elettrico: otto bus per la “linea 5”

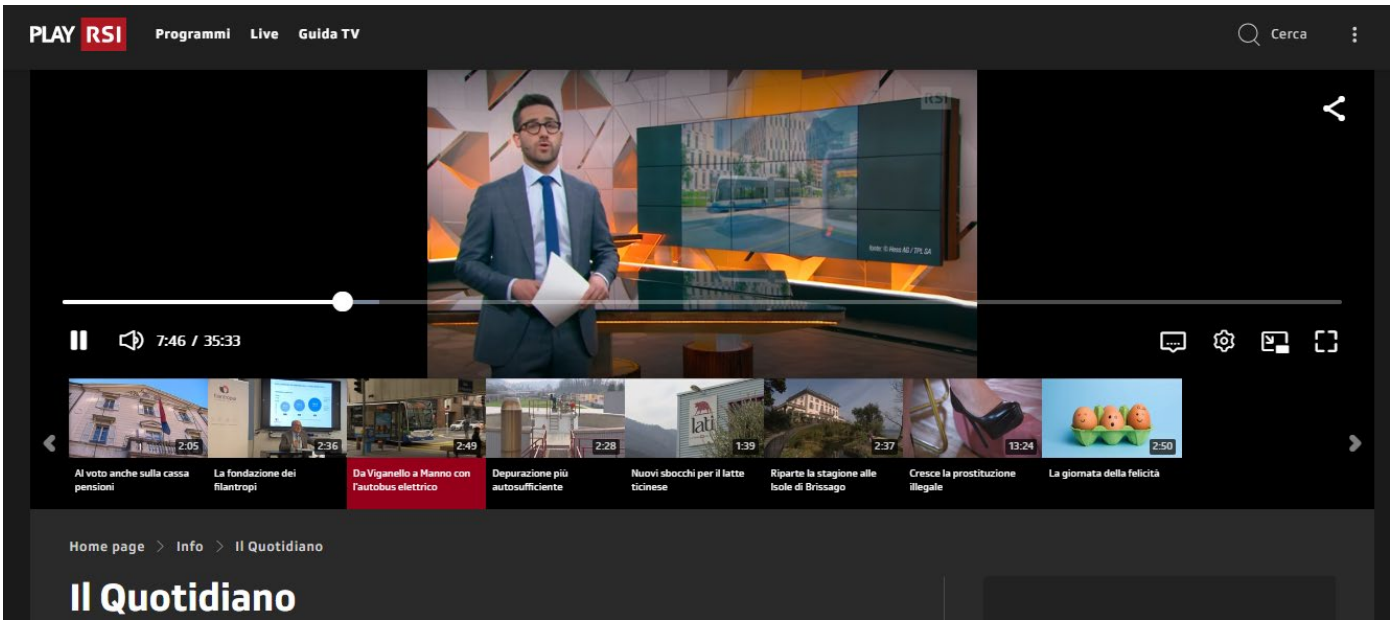
By **Redazione** - 20 Marzo 2024 15 0

Autobus TPL elettrici dal 2025 sulla linea 5 fra Viganello e Manno

La mobilità pubblica a Lugano sarà più ecologica dalla seconda metà del 2025: la luce verde del Dipartimento del territorio all’acquisto di otto nuovi autobus articolati prodotti dalla Hess di Bellach (SO) è l’ultimo tassello che mancava.

Fra poco più di un anno, i mezzi lunghi 18 metri e a trazione elettrica entreranno in servizio sulla linea 5, fra Viganello e Manno. La novità – una prima a livello cantonale – è stata comunicata mercoledì.

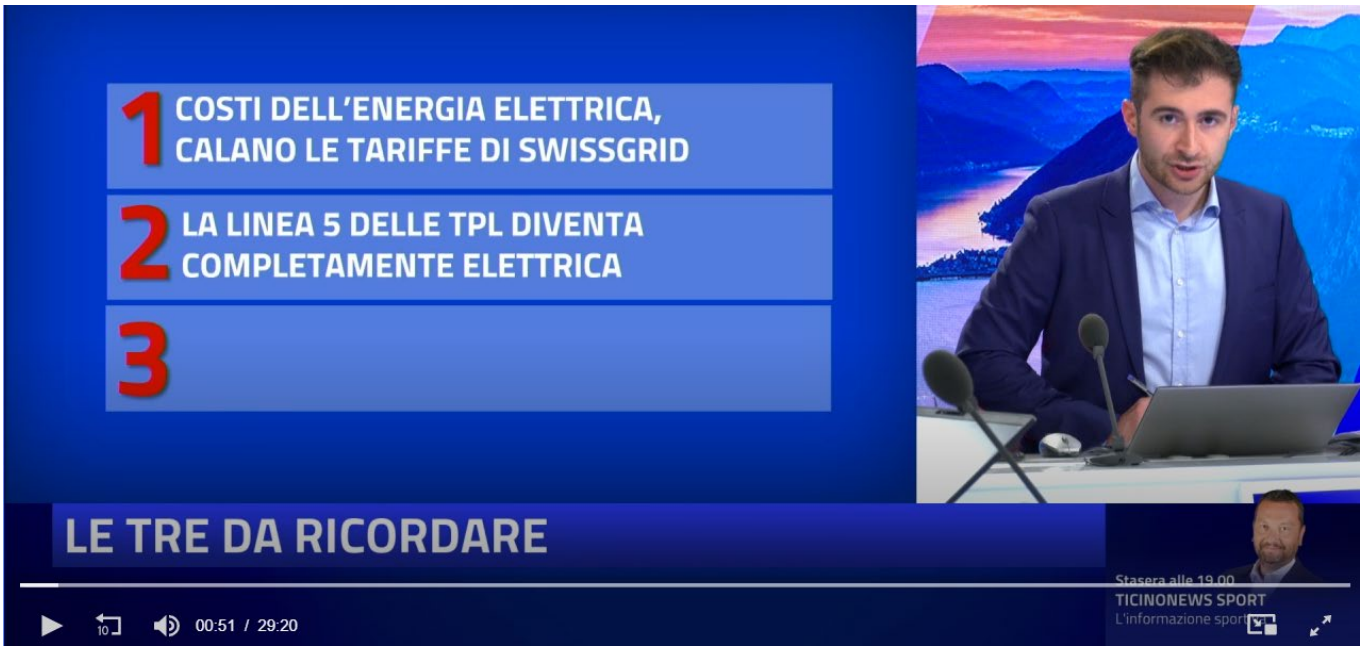
Grazie a due stazioni di ricarica lungo il percorso – proprio all’Uovo di Manno e alla Cappella Due Mani – la linea di 16,6 km con 2,2 milioni di passeggeri l'anno sarà totalmente elettrificata.



Da Viganello a Manno con l'autobus elettrico

Link: https://www.rsi.ch/play/tv/-/video/-?urn=urn:rsi:video:2101406

Min: 07:38



La Linea 5 delle TPL diventa completamente elettrica

Link: https://www.teleticino.ch/ticinonews/ticinonews-sera-ore-1830-200324-5936

Min: 00:50

Corriere del Ticino, 21.03.2024, quotidiano

Con l'avvento degli e-bus i biglietti costeranno meno?

TRASPORTI / Nella seconda metà del 2025, sulla linea Viganello-Lugano-Manno verranno messi in circolazione otto articolati a trazione elettrica – A lungo termine la TPL abbatterà i costi e forse ci sarà margine per agire sulle tariffe

Giuliano Gasperi

Stanno arrivando. Quasi. Nella seconda metà del 2025, sulla linea 5 Viganello-Lugano-Manno, verranno messi in circolazione otto bus elettrici. Si tratta di una prima cantonale e il Dipartimento del territorio, di recente, ha dato il suo benestare alla TPL per l'acquisto degli articolati. E la scelta del fornitore è cresciuta in giudicato: si tratta della Carrosserie Hess AG, azienda con sede a Bellach (SO) specializzata nella produzione degli e-bus.

Si parte in quarta (anzi, quinta)

La decisione di elettrificare la linea 5 – poi toccherà a tutte le altre e la prossima sarà probabilmente la 3 – era già stata resa nota tempo fa. Ieri, in conferenza stampa, il presidente della TPL Filippo Lombardi e il direttore Roberto Ferroni hanno reso noti gli ultimi sviluppi e spiegato la visione d'insieme. «Con questo progetto – ha detto Lombardi – l'azienda entra nel futuro della mobilità sostenibile e contribuisce a mettere in strada mezzi sempre meno inquinanti». Ferroni, dal canto suo, ha sottolineato la scelta di partire dalla linea 5, «una delle più impegnative e tra quelle più utilizzate». Gli e-bus riusciranno a operare in elettrico durante l'intero servizio giornaliero (oltre 19 ore) grazie a due stazioni di ricarica posizionate una all'«uovo» di Manno e l'altra alla Cappella due Mani. Per il progetto sono stati determinanti il sostegno finanziario della Città, l'appoggio dei Comuni di Cadempino, Lamone, Manno, Massagno, Savosa e Vezia e l'aiuto delle AIL per la scelta della tecnologia.

I nuovi articolati elettrici si presentano così. ©HESS AG / TPL SA

«Siamo già generosi»

I vantaggi del bus elettrico sono molteplici: zero emissioni di anidride carbonica e polveri sottili, forte riduzione dell'inquinamento acustico grazie alla silenziosità del motore – pedoni e ciclisti dovranno però fare attenzione – diminuzione delle vibrazioni interne al veicolo e risparmio di carburante per l'azienda di trasporto. A tal proposito, sorge spontanea una domanda: se con gli e-bus, considerando i costi di acquisto e manutenzione e la spesa evitata per la benzina, la TPL sul lungo termine riuscirà a ridurre le proprie spese, è ipotizzabile che possa «tradurre» il risparmio, o almeno parte di esso, in una riduzione del costo di biglietti e abbonamenti, in modo da promuovere con ancora più forza la mobilità sostenibile? «Sul breve termine – conferma Ferroni – avremo dei maggiori costi. L'obiettivo sul lungo termine è ridurli. Tariffe più basse? Premesso che la competenza è della Comunità tariffale, non della singola azienda, dico: perché no?». «Siamo comunque tra le comunità più generose a livello svizzero – fa notare Lombardi –; qui l'utente contribuisce a coprire solo il 30% dei costi. Per questo abbiamo ricevuto anche una tirata d'orecchie da Berna...».

1 minuto

Tutta la magia delle marionette in una mostra

Visita guidata
Sabato 23 marzo, dalle 15 alle 17.30, visita guidata al Museo delle marionette in viale Cassarate 4 a Lugano. È rivolta a tutti (bambini dai cinque anni). Entrata: 5 franchi. Più informazioni su www.musicateatro.net.

BREGANZONA
Dibattito su «La città del futuro» organizzato dal PLR per stasera alle 18.30 negli spazi di via Gemmo 11. Ospite il regista Daniele Finzi Pasca.

MUSICA
Concerto del genetliaco (compleanno) di Bach stasera alle 20.30 nella Chiesa di San Nicolao della Flüe in via Besso 23.

FRONTALIERI
Incontro pubblico organizzato dalla sezione ticinese del PD «Frontalieri in Svizzera: problema o risorsa?» domani alle 17.30 al Centro Cittadella in corso Elvezia 35.

CADEMPINO
Domani alle 18.30 il sindaco Tom Cantamessi incontrerà la popolazione nella sala del Consiglio comunale. Seguirà un rinfresco. Offre il Centro.

CORTE DEL VINO TICINO

Compleanno

24 marzo dalle ore 11:30

Festeggiate con noi il traguardo dei 7 anni della Corte del vino Ticino
Aperitivo a buffet offerto
Risotto barbabietola, mousse di formaggino fresco e rosmarino
Diversi vini al calice
2 Magnum diverse al calice
Musica dal vivo
Mercatino con prodotti locali

CHF 10.00 risotto
CHF 5.00 per calice di vino
CHF 10.00 per calice di vino dalla Magnum

Via Ghitello 3
6834 Morbio Inferiore
+41 91 695 75 52
info@cortedelvinoticino.ch
www.cortedelvinoticino.ch

Orari apertura
mercoledì – domenica
11:00 – 14:30
17:30 – 23:00

Con l'avvento degli e-bus i biglietti costeranno meno?

TRASPORTI / Nella seconda metà del 2025, sulla linea Viganello-Lugano-Manno verranno messi in circolazione otto articolati a trazione elettrica – A lungo termine la TPL abbatterà i costi e forse ci sarà margine per agire sulle tariffe

Stanno arrivando. Quasi. Nella seconda metà del 2025, sulla linea 5 Viganello-Lugano- Manno, verranno messi in circolazione otto bus elettrici. Si tratta di una prima cantonale e il Dipartimento del territorio, di recente, ha dato il suo benestare alla TPL per l'acquisto degli articolati. E la scelta del fornitore è cresciuta in giudicato: si tratta della Carrosserie Hess AG, azienda con sede a Bellach (SO) specializzata nella produzione degli e-bus. Si parte in quarta (anzi, quinta) La decisione di elettrificare la linea 5 – poi toccherà a tutte le altre e la prossima sarà probabilmente la 3 – era già stata resa nota tempo fa. Ieri, in conferenza stampa, il presidente della TPL Filippo Lombardi e il direttore Roberto Ferroni hanno reso noti gli ultimi sviluppi e spiegato la visione d'insieme. «Con questo progetto – ha detto Lombardi – l'azienda entra nel futuro della mobilità sostenibile e contribuisce a mettere in strada mezzi sempre meno inquinanti». Ferroni, dal canto suo, ha sottolineato la scelta di partire dalla linea

5, «una delle più impegnative e tra quelle più utilizzate». Gli ebus riusciranno a operare in elettrico durante l'intero servizio giornaliero (oltre 19 ore) grazie a due stazioni di ricarica posizionate una all'«uovo» di Manno e l'altra alla Cappella due Mani. Per il progetto sono stati determinanti il sostegno finanziario della Città, l'appoggio dei Comuni di Cadempino, Lamone, Manno, Massagno, Savosa e Vezia e l'aiuto delle AIL per la scelta della tecnologia. «Siamo già generosi» I vantaggi del bus elettrico sono molteplici: zero emissioni di anidride carbonica e polveri sottili, forte riduzione dell'inquinamento acustico grazie alla silenziosità del motore – pedoni e ciclisti dovranno però fare attenzione –, diminuzione delle vibrazioni interne al veicolo e risparmio di carburante per l'azienda di trasporto. A tal proposito, sorge spontanea una domanda: se con gli e-bus, considerando i costi di acquisto e manutenzione e la spesa evitata per la benzina, la TPL sul lungo termine riuscirà a ridurre le proprie spese, è ipotizzabile che possa «tradurre» il risparmio, o almeno parte di esso, in una riduzione del costo di biglietti e abbonamenti, in modo da promuovere con ancora più forza la mobilità sostenibile? «Sul breve termine – conferma Ferroni – avremo dei maggiori costi. L'obiettivo sul lungo termine è ridurli. Tariffe più basse? Premesso che la competenza è della Comunità tariffale, non della singola azienda, dico: perché no?». «Siamo comunque tra le comunità più generose a livello svizzero – fa notare Lombardi –: qui l'utente contribuisce a coprire solo il 30% dei costi. Per questo abbiamo ricevuto anche una tirata d'orecchie da Berna...».

LUGANO

'Difficile fare il sindaco e il senatore a Berna'

Sarebbe complicato conciliare le due cariche, ha detto l'ex consigliere degli Stati e municipale Filippo Lombardi alla serata di bilancio della legislatura

di Alfonso Reggiani

Si può svolgere la funzione di municipale a Lugano e quella di consigliere degli Stati a Berna? "È già complicato far conciliare le cariche di consigliere nazionale e municipale, ancora più difficile sarebbe ricoprire il ruolo di 'senatore' e sedere sulla poltrona di sindaco. Detto ciò, gli elettori sono sovrani". Ha risposto così, il municipale Filippo Lombardi ed ex 'senatore' per vent'anni a Berna, alla domanda che gli ha posto il giornalista Rsi Reto Ceschi, nell'ambito dell'evento andato in scena ieri sera al Lac "Lugano si racconta - Serata pubblica per il bilancio della legislatura". Il riferimento non esplicitato è relativo alla candidatura di Marco Chiesa nella lista unica Lega-Udc per il Municipio di Lugano. Una candidatura che ha suscitato parecchie perplessità e critiche.

Galeazzi: 'Mi sento come Calimero'

Interpellato in merito, il municipale Udc Tiziano Galeazzi ha 'glissato'. Del resto, stando alle previsioni, Galeazzi è l'uscente che rischia di più il posto, pertanto, ha dichiarato di sentirsi come "Calimero che fa anche un po' tenerezza", e ha definito la campagna elettorale "troppo tranquilla per i bisogni di Lugano". Dal canto suo, il municipale Lorenzo Quadri vorrebbe che finisse presto questa campagna elettorale, perché il termine di giudizio, per esprimere una preferenza alle elezioni comunali, dovrebbe essere il lavoro concretizzato. Nella serata sono emersi parecchi temi. A cominciare da quello finanziario, perché Lugano è la locomotiva economica del cantone, ma è stato ribadito che la Città è però stufa di pagare opere di rilievo cantonale anche per i Comuni urbani confinanti (Massagno e Paradiso, per fare un paio di nomi). C'è dunque un problema legato agli oneri di centralità, che non è stato mai affrontato.

Restano difficili i rapporti col Cantone

A proposito del ruolo dell'autorità cantonale, i rapporti con la Città restano complicati, ha sottolineato Lombardi, anche perché Lugano è considerata il polo economico, è spesso sotto pressione, ma il cittadino è penalizzato, rispetto agli altri residenti in Ticino, perché i luganesi sono chiamati a pagare di più. Esempio emblematico è il Lac, finanziato da Lugano, anche se l'opera ha un respiro cantonale. Stesso discorso vale per il Polo sportivo e degli eventi (Pse) e per il futuro polo congressuale al Campo Marzio, ha detto il vicesindaco Roberto Badaracco. Sulla carta, i Comuni hanno grande autonomia, ma nella realtà il Cantone spesso rallenta, ha evidenziato Karin Valenzano Rossi. Il 'Mattino della domenica' continuerà a criticare il Municipio e i singoli municipali? Sì, ha riposto il municipale e direttore del domenicale leghista Lorenzo Quadri: "Sarebbe controproducente e un cortocircuito per la libertà di stampa".

Affitti cari, si comprino proprietà dismesse

Alla questione degli affitti troppo elevati in città, sollevata da una commerciante attiva in via Cattedrale, ha risposto la municipale socialista uscente Cristina Zanini Barzaghi: "Vedremo se il prossimo Municipio includerà la possibilità di aprire un tavolo con il settore immobiliare nel Piano direttore di Lugano (PdCom)?". A Lugano, ha continuato Zanini Barzaghi, non si fa politica fondiaria, magari si potrebbe inserire qualche vincolo, per mettere a disposizione spazi ai pianterreno di edifici e la Città potrebbe comprare qualche proprietà dismessa. Il sindaco Michele Foletti, tra le iniziative realizzate, ha messo in evidenza quella che ha posto Lugano come città universitaria e le partnership siglate per dare maggiori opportunità ai giovani di restare a vivere in città. Lo slogan del sindaco 'Lugano ancora più internazionale' è parso poco 'leghista' a Ceschi. Il paradosso di Lugano, dove è nata la Lega, "è che ora siamo nella mappa mondiale della finanza", ha risposto Foletti.

Traffico, critiche e le parti del problema

La serata è cominciata con la ricapitolazione dei fatti capitali nella legislatura breve (tre anni) che volge al termine, dagli ultimi periodi pandemici alla morte del sindaco Marco Borradori l'11 agosto del 2021 e al successivo subingresso di Michele Foletti. Una morte che il Municipio, dopo un periodo di sbandamento emotivo, è riuscito a superare. Si è evocato anche il caso dello sgombero e dell'abbattimento dell'ex Macello, nel maggio dello stesso anno. Un caso tuttora aperto, a livello penale, su quanto capitato quella notte e i problemi di comunicazione tra Municipio e polizia. Il referendum e soprattutto l'esito favorevole alla realizzazione del Polo sportivo e degli eventi (Pse), ha avuto il pregio di far dibattere su un'operazione controversa, secondo il vicesindaco Badaracco. Sul 'banco degli imputati' anche le code e il traffico intenso, ma il titolare del dossier Filippo Lombardi ha risposto così a chi critica: "Sappi che quando ti lamenti del traffico, tu sei parte del problema e non della soluzione".
Secondo la municipale Karin Valenzano Rossi, Lugano resta una città sicura, ma il lavoro non manca. Lorenzo Quadri ha invece parlato del tessuto sociale e delle preoccupazioni emergenti legate a situazioni di disagio della cittadinanza, ricordando l'ampio ventaglio di misure di sostegno, misure per contrastare la povertà e tante associazioni attive. Rispetto al tema caldo nella passata legislatura, ossia l'aeroporto, si è consolidata la convinzione che rappresenti un asso nella manica, anche senza i voli di linea, ha sottolineato Lombardi, mentre Galeazzi ha messo in evidenza l'assenza di bunker a Gandria e Caprino. Cristina Zanini Barzaghi ha ristrutturazione della masseria della solidarietà che è un esempio di buona collaborazione tra pubblico e privato.

A parte qualche rilievo, l'esecutivo traccia un rendiconto positivo degli ultimi tre anni TI-PRESS

LUGANO

Villa Ciani tra arte, design e artigianato

Da venerdì 22 a domenica 24 marzo, la città di Lugano torna a raccontare e ad accogliere artisti, gallerie d'arte contemporanea internazionali e l'alto artigianato artistico con la quinta edizione di YouNique – Fine Craft Art & Design, la mostra mercato in programma a Villa Ciani in cui il saper fare è strettamente connesso con l'arte e il design.
Le opere dei tanti artisti indipendenti presenti, delle gallerie d'arte e dei maestri artigiani daranno vita a un percorso espositivo che vuole valorizzare il pezzo unico e raccontare il saper fare in tutte le sue accezioni più esclusive e preziose, spaziando non solo nell'alto artigianato e nel design, ma anche nell'arte contemporanea tout court.
Quest'anno un focus particolare è riservato al mondo della fotografia grazie alla presenza dell'Associazione Culturale Emergenze Fotografiche e della galleria Meta.Project che espone, tra le altre, le opere fotografiche di Giorgio Lotti, uno fra i più noti fotoreporter italiani viventi.

CONFERENZA

Incontro sulla pedagogia al Centro Cittadella

Ezio Aceti, noto pedagogista italiano, sarà ospite giovedì 21 marzo al Centro Cittadella di Lugano. Autore di numerose pubblicazioni sul tema dell'educazione, Aceti offrirà al pubblico alcune utili chiavi di interpretazione per entrare in un ambito delicato e oggi difficile da comprendere.
L'intento è quello si tradurre nello spirito del nostro tempo alcuni grandi valori di sempre. L'evento è rivolto ai genitori e agli educatori di tutti i settori, che si trovano impegnati sul fronte dei ragazzi e dei giovani. L'iniziativa è della Parrocchia di Lugano, assieme all'Associazione Amici dell'Oratorio di Lugano e all'Associazione Cittadella. L'ingresso è libero, a partire dalle 20.15.

MOBILITÀ

La Tpl diventa più verde: Linea 5 elettrica dal 2025

Oltre 9 milioni investiti per la transizione ecologica

I nuovi autobus entreranno in circolazione dalla metà del prossimo anno HESS AG / TPL SA

di Mirko Sebastiani

Si concretizza la transizione ecologica della Trasporti pubblici luganesi Sa (Tpl). Negli scorsi giorni il Dipartimento del territorio (Dt) ha infatti dato luce verde per l'acquisto di 8 bus elettrici per la Linea 5 (Viganello-Lugano-Manno), che verranno progressivamente messi in circolazione a partire dalla seconda metà del 2025. Un investimento importante, come ha ricordato il capodicastero Sviluppo territoriale di Lugano **Filippo Lombardi** durante la conferenza stampa tenutasi ieri a Palazzo civico, pari a oltre 9 milioni di franchi, suddivisi tra Cantone, Città e Comuni toccati dalla linea, ossia: Cadempino, Lamone, Manno, Massagno, Savosa e Vezia. La spesa sarà inoltre sostenuta anche da partner privati, come le Ail Sa e la Società di navigazione del lago di Lugano (Snl), anche quest'ultima sulla via della transizione ecologica, dato che punta a elettrificare tutti i battelli entro il 2035. «In futuro investire in nuovi veicoli elettrici – ha aggiunto Lombardi – sarà meno costoso, perché ora parte della spesa è dovuta all'installazione delle stazioni di ricarica».
A essersi aggiudicata il concorso pubblico per la fornitura dei bus elettrici, lunghi quasi 19 metri e con una capienza massima di 146 passeggeri, è la Carrosserie Hess Ag, con sede nel canton Soletta, unico produttore elvetico di questo tipo di mezzi, e che ha prodotto anche i veicoli elettrici in circolazione a Berna, Ginevra, Friborgo e Losanna.

'Una delle tratte più impegnative da elettrificare'

La decisione di elettrificare per prima la Linea 5 viene definita da **Roberto Ferroni**, direttore della Tpl, come «una scelta peculiare: la Linea 5, infatti, è, tra tutte, una delle più impegnative e tra quelle maggiormente utilizzate». Si tratta di una delle linee più lunghe della Tpl (16,4 chilometri tra andata e ritorno) e ogni autobus percorre quindi giornalmente quasi 300 chilometri, confrontandosi con punti particolarmente impegnativi e con un dislivello di 117 metri. Con 2,2 milioni di utenti all'anno, è la seconda linea dopo la 3 a trasportare il maggior numero di passeggeri. Per garantire l'autonomia dei mezzi, saranno installate tre stazioni di ricarica, una al capolinea presso l'uovo di Manno, una al deposito, e una di riserva alla fermata Cappella due mani di Massagno. Gli orari saranno pianificati calcolando i cinque minuti di carica al capolinea, grazie al sistema di ricarica rapida OppCharge – già utilizzata da anni in altre città svizzere –, e si prevede che al termine del turno di 19 ore in cui i mezzi saranno in circolazione, questi dovrebbero arrivare in deposito con a disposizione ancora il 40% di carica. E i passi successivi? Pur essendo ancora tutto in divenire, la prossima linea a venir elettrificata potrebbe essere proprio la 3. «Anzi – ha precisato Ferroni –, posso anche dire che nel concorso pubblico internazionale avevamo non solo la fornitura di questi autobus della Linea 5, ma abbiamo già previsto delle opzioni da esercitare appunto per la Linea 3».

Un passo concreto per la rete del futuro

«Di transizione energetica se ne parla tanto – è intervenuto il presidente di Ail, **Angelo Bernasconi** –, ma qui c'è un aspetto concreto, che Ail sostiene finanziariamente perché lo ritiene una palestra interessante, una palestra nella quale apprendere come gestire la rete in futuro». L'elettrificazione delle linee è solo parte dell'impegno più ampio della Tpl sul fronte della sostenibilità ambientale. Negli anni, in questa direzione, è stata realizzata una serie di progetti concreti come l'impianto fotovoltaico sul tetto della rimessa di Pregassona, che nel 2024 verrà ampliato portando la produzione di energia pari a coprire il fabbisogno di 61 economie domestiche di media grandezza; e l'impianto di lavaggio dei bus che, grazie al recupero dell'acqua, è in grado di ridurre la contaminazione durante il lavaggio e favorire il risparmio idrico.

La Tpl diventa più verde: Linea 5 elettrica dal 2025

Oltre 9 milioni investiti per la transizione ecologica

Si concretizza la transizione ecologica della Trasporti pubblici luganesi Sa (Tpl). Negli scorsi giorni il Dipartimento del territorio (Dt) ha infatti dato luce verde per l'acquisto di 8 bus elettrici per la Linea 5 (Viganello-Lugano-Manno), che verranno progressivamente messi in circolazione a partire dalla seconda metà del 2025. Un investimento importante, come ha ricordato il capodicastero Sviluppo territoriale di Lugano Filippo Lombardi durante la conferenza stampa tenutasi ieri a Palazzo civico, pari a oltre 9 milioni di franchi, suddivisi tra Cantone, Città e Comuni toccati dalla linea, ossia: Cadempino, Lamone, Manno, Massagno, Savosa e Vezia. La spesa sarà inoltre sostenuta anche da partner privati, come le Ail Sa e la Società di navigazione del lago di Lugano (Snl), anche quest'ultima sulla via della transizione ecologica, dato che punta a elettrificare tutti i battelli entro il 2035. «In futuro investire in nuovi veicoli elettrici – ha aggiunto Lombardi – sarà meno costoso, perché ora parte della spesa è dovuta all'installazione delle stazioni di ricarica».
A essersi aggiudicata il concorso pubblico per la fornitura dei bus elettrici, lunghi quasi 19 metri e con una capienza massima di 146 passeggeri, è la Carrosserie Hess Ag, con sede nel canton Soletta, unico

produttore elvetico di questo tipo di mezzi, e che ha prodotto anche i veicoli elettrici in circolazione a Berna, Ginevra, Friborgo e Losanna.

‘Una delle tratte più impegnative da elettrificare’

La decisione di elettrificare per prima la Linea 5 viene definita da Roberto Ferroni, direttore della Tpl, come «una scelta peculiare: la Linea 5, infatti, è, tra tutte, una delle più impegnative e tra quelle maggiormente utilizzate». Si tratta di una delle linee più lunghe della Tpl (16,4 chilometri tra andata e ritorno) e ogni autobus percorre quindi giornalmente quasi 300 chilometri, confrontandosi con punti particolarmente impegnativi e con un dislivello di 117 metri. Con 2,2 milioni di utenti all’anno, è la seconda linea dopo la 3 a trasportare il maggior numero di passeggeri. Per garantire l’autonomia dei mezzi, saranno installate tre stazioni di ricarica, una al capolinea presso l’uovo di Manno, una al deposito, e una di riserva alla fermata Cappella due mani di Massagno. Gli orari saranno pianificati calcolando i cinque minuti di carica al capolinea, grazie al sistema di ricarica rapida OppCharge – già utilizzata da anni in altre città svizzere –, e si prevede che al termine del turno di 19 ore in cui i mezzi saranno in circolazione, questi dovrebbero arrivare in deposito con a disposizione ancora il 40% di carica. E i passi successivi? Pur essendo ancora tutto in divenire, la prossima linea a venir elettrificata potrebbe essere proprio la 3. «Anzi – ha precisato Ferroni –, posso anche dire che nel concorso pubblico internazionale avevamo non solo la fornitura di questi autobus della Linea 5, ma abbiamo già previsto delle opzioni da esercitare appunto per la Linea 3».

Un passo concreto per la rete del futuro

«Di transizione energetica se ne parla tanto – è intervenuto il presidente di Ail, Angelo Bernasconi –, ma qui c’è un aspetto concreto, che Ail sostiene finanziariamente perché lo ritiene una palestra interessante, una palestra nella quale apprendere come gestire la rete in futuro». L’elettrificazione delle linee è solo parte dell’impegno più ampio della Tpl sul fronte della sostenibilità ambientale. Negli anni, in questa direzione, è stata realizzata una serie di progetti concreti come l’impianto fotovoltaico sul tetto della rimessa di Pregassona, che nel 2024 verrà ampliato portando la produzione di energia pari a coprire il fabbisogno di 61 economie domestiche di media grandezza; e l’impianto di lavaggio dei bus che, grazie al recupero dell’acqua, è in grado di ridurre la contaminazione durante il lavaggio e favorire il risparmio idrico.