

meno che Ustra. Di conseguenza devo ritener che nemmeno loro sono stati consultati o informati a suo tempo, cioè prima di allestire il progetto definitivo. Se si fosse provveduto a farlo, penso che avrebbero avanzato immediatamente la loro opposizione senza attendere la pubblicazione del progetto avvenuta ultimamente. È pur vero che nel settembre 2017 è stata inviata una circolare informativa sulla posa dei paletti di demarcazione la quale, da subito, ha mosso le acque, creando malumori e prese di posizione. Già in quel momento è apparso palese che il progetto era troppo invasivo nelle proprietà private dei cittadini e troppo negativo (penalizzante) per aziende e industrie specialmente nella zona fra Bioggio e Suglio. Nessuno prima aveva fatto cenno al progetto che si andava sviluppando. Chi ha barato l'Ufficio federale dei trasporti, il Dipartimento del territorio o i Comuni? Fuori la verità!

Il generale intasamento della rete stradale nel Sottoceneri ha ovviamente creato anche in lei un senso di fretta nel portare avanti questo progetto del tram-treno, nell'illusione di risolvere in modo concreto il problema di questo traffico intasato. Ho scritto «illusione» e le spiego il perché. Buona parte dei frontalieri (la metà lavora nell'edilizia e nei cantieri) ha un posto di lavoro che cambia frequentemente, motivo che li costringe a usare l'auto. Poi non dobbiamo dimenticare la situazione del Ticino: zone collinari, valle e località discoste e anche le ditte e aziende sono quasi tutte nelle periferie per ovvi motivi di spazio vitale. Di conseguenza la realtà è molto particolare, cioè implica quasi obbligatoriamente un mezzo di trasporto privato perché, ovviamente, i trasporti pubblici non possono offrire le adeguate prestazioni anche in funzione degli orari. Da due mesi, dopo lunghi lavori e milioni spesi, è entrata in funzione la linea del treno da Mendrisio al Gaggiolo e oltre frontiera. Non so quanti siano per il momento gli utenti di questi treni ma non penso che ci sia una forte utilizzazione. Il santo è valso la candela con tutto quanto si è speso? Forse non sarebbe stato meglio attendere nel tempo la redditività di questa linea e valutare il beneficio che essa ha eventualmente portato nella circolazione stradale? E non pensa, onorevole Zali, che il progetto tram-treno sia del tutto esagerato, faraonico, almeno nell'idea di doppiare i binari da Ponte Tresa sino a Bioggio (qualche tratto proprio non sarà possibile) e raddoppiare la frequenza dei treni? Personalmente mi sembra che stiamo andando oltre la realtà delle cose. L'attuale linea Ponte Tresa-Bioggio basta anche negli orari di punta, il mattino e la sera. Con il prossimo anno scolastico, inoltre, ci sarà una nuova scuola media a Caslano. Dunque i ragazzi non dovranno più venire sino a Serocca. Già questo comporterà una forte diminuzione di passeggeri. Il raddoppio dei binari e delle corse comporterà un aggravio sulla scorrevolezza dei traffico sulla cantonale, sia per la doppia chiusura di passaggi a livello (due minuti e mezzo ogni cinque!) sia per la posa di nuovi semafori. Problema che si presenterà anche fra Bioggio e Suglio se il binario costeggerà l'attuale strada cantonale e con nuovi impianti semaforici già contestati da parte dei ricorrenti. Diverse ditte e aziende prevedono forti penalizzazioni e non escludono la chiusura o il trasferimento in altre zone. Nemmeno fa unanimità della linea sino a Taverne e la deviazione, in galleria, per raggiungere il centro di Lugano alla penisola Botta. Ma queste soluzioni richiedono altri tempi di realizzazione.

Oso aggiungere che spesso i nostri politici sfornano progetti senza una valutazione appropriata e mi sembra che questo del tram-treno, almeno per il tratto da Ponte Tresa sino a Bioggio, sia uno di questi, almeno per quanto concerne un ulteriore raddoppio dei binari. Si è perso tanto tempo e adesso si fa in fretta a decidere progetti di interesse comune ma si deve tenere conto anche delle conseguenze per coloro (privati o aziende) ai quali viene tolto terreno o spazio vitale e che per sempre saranno condizionati o danneggiati. Meglio allora fare niente piuttosto che un progetto esagerato e fortemente invasivo. Quando un treno transita a otto metri da una casa (le mura, non il giardino) ci sono rumori e vibrazioni che disturbano fortemente e rendono impossibile la qualità di vita specialmente se ciò succede ogni quattro minuti. I politici ne devono tenere calcolo e trovare il coraggio di esaminare le dovute conseguenze. I cittadini se lo aspettano e hanno il diritto di esigerlo.

Giacomo Realini, Caslano

un vecchio ricordo. Se i comuni limitrofi vorranno aggregarsi questo sarà possibile avremo così il miglior servizio pubblico in Europa. Sarà un piacere vedere questi vagoncini passare veloci sopra le loro teste a 5 metri di altezza. Posso garantire che con questo sistema non solo la città di Lugano ma tutto il Sottoceneri avranno il miglior servizio pubblico e sarà un viavai di gente che verrà a vedere questo miracolo messo a punto dalle nostre università.

Franco Dozio, Massagno

Mobilità del futuro Il metrò sospeso

■■■ Da tempo si sente parlare della futurale linea tram-treno per il Luganese, uno sbaglio che porterà molte lacrime fra qualche anno. Stiamo ritornando ai tempi di quando Berta filava.

Il ticinese è una persona intelligente, possibile che nessuno ha pensato che il nostro futuro nei prossimi 100 anni può essere solo il metrò sospeso.

Per prima cosa, i tempi di realizzazione sono ridotti, non necessitiamo di gallerie, non distruggiamo terreni, usiamo semplicemente la strada esistente. Questi vantaggi si ripetono sui costi di costruzione.

I vagoni potranno essere allacciati secondo richiesta con un sistema automatico radar. In pochi minuti avranno una capienza di 100 o 200 posti. Con questo sistema potranno viaggiare ad anello secondo un programma stabilito dalle 6 alle 24. Velocità di crociera 80 km/h, velocità di emergenza 120 km/h. Con questo sistema i tempi di ingorghi stradali saranno solo

Lettera aperta a Claudio Zali

■■■ Ho letto «L'impanata di Gabriele e il progetto tram-treno» nel quale testo lei ricorda che il progetto del tram-treno, appena stato in consultazione, non è una soluzione di adesso ma era stata a suo tempo presentata a tutti i Comuni interessati. Quindi ai relativi Municipi. Dai quali, a suo dire, non è arrivata nessuna opposizione. Bene, considerando che il progetto da Ponte Tresa sino a Suglio-Manno viene a toccare una moltitudine di terreni privati - sia di abitazioni sia di aziende o industrie - mi viene da pensare che i soli Comuni non dovevano bastare per avere un'approvazione di massima. Infatti l'approvazione dei comuni poteva essere sufficiente per terreni pubblici ma non per quelli privati. E qui, se mi permette, sta il primo punto dolente che, giustamente, ha generato una valanga di opposizioni e molto malcontento. Adesso si viene anche a sapere che fra i tanti ricorsi e opposizioni (127) da parte dei privati cittadini e di aziende private, si sono pure quelli di AIL, FFS e niente-