

L'equilibrio fragile della viabilità

«Le code sono oramai quotidiane»



Le code serali sulla tratta autostradale dell'A2 in direzione Sud.

© TI-PRESS/DAVIDE AGOSTA

TRAFFICO / I sindaci del Mendrisiotto si interrogano sulla mobilità - Cavadini: «La svolta deve passare dal trasporto pubblico» - Incerti: «Servono soluzioni cantonali e non cerotti locali» - Pagani: «Perdiamo d'attrattiva» - Colombo-Regazzoni: «Questa sosta TIR non serve alla regione»

Francesco Pellegrinelli Giona Carcano

Ancora un cantiere. Quante volte abbiamo pronunciato queste parole percorrendo questo o quell'altro tratto di strada. Se poi ti trovi fermo sull'A2, tra Chiasso e Lugano, allora, quasi quasi non ti sorprende neppure.

«La situazione è al collasso», ha commentato al Corriere del Ticino Luca Pagani, sindaco di Balerna. «La situazione negli ultimi anni è peggiorata», gli ha fatto eco il sindaco di Bissone Luca Incerti. «Veniamo da una settimana di passione culminata con la giornata di giovedì». 10 chilometri di coda sull'A2 tra Mendrisio e Lugano con il traffico paralizzato anche sul fronte della strada cantonale: «Io stesso sono rimasto bloccato per 1 ora e 58 minuti. Avevo un appuntamento in Municipio ma sono arrivato con un'ora di ritardo». Sul caso specifico, l'Ufficio federale delle strade (USTRA) ha già preso posizio-

ne, spiegando le cause dell'accaduto e chiedendo comprensione per una situazione comunque straordinaria. «Il problema in realtà è cronico e di sponda si riflette anche sull'arteria cantonale», replica Incerti. «Tra Melide e Mendrisio ogni giorno abbiamo ritardi di mezz'ora. Forse l'USTRA e il Cantone avrebbero potuto pianificare meglio i lavori, in modo tale da non sovraccaricare contemporaneamente entrambe le arterie».

Basta un cantiere

Più pragmatica la posizione del sindaco di Mendrisio Samuele Cavadini: «Ogni cantiere può presentare degli imprevisti. Certamente occorre trovare la massima coordinazione, ma certi cantieri non possono essere procrastinati». È il caso, per esempio, di quelli avviati a Capolago, in territorio di Mendrisio. «Si tratta di lavori comunali. Inizialmente non dovevano coincidere con quelli in corso a Riva, ma a causa di un ritardo, effettivamente, oggi ci trovia-

mo con quel tratto di strada sotto pressione». Lavori a parte, il problema di fondo è un altro. «Il numero dei transiti nel Mendrisiotto rende comunque tutta la rete stradale estremamente fragile. Basta un incidente o un cantiere con un imprevisto che tutta la viabilità viene compromessa», prosegue Cavadini. «L'evento di giovedì ha fatto scalpore, ma nel Mendrisiotto siamo abituati». Per recarsi a Lugano, quel giorno il sindaco di Mendrisio ha optato per il treno. «Credo che in generale non vi siano alternative, almeno per il momento e in certe ore di punta». La svolta, insomma, deve passare dal trasporto pubblico o da quello condiviso.

L'eccezione e la regola

Luca Pagani, sindaco di Balerna, non usa mezzi termini per descrivere la situazione. «È ormai sotto gli occhi di tutti. Il traffico e le code non si vedono più solamente in giornate particolari. Gli intasamenti sulla strada cantonale e sull'auto-



«Il numero dei transiti nel Mendrisiotto rende la rete stradale estremamente fragile: basta un incidente per minare la viabilità»
Samuele Cavadini
sindaco Mendrisio

strada sono molto frequenti». Una situazione che i cittadini del comune conoscono fin troppo bene. Tanto che un recente studio sui bisogni dei residenti dai 56 agli 85 anni ha evidenziato come per il 35% degli interpellati la qualità della vita sia peggiorata a causa del traffico e dell'inquinamento. «È un problema», prosegue Pagani. «Sia dal profilo ambientale, sia dal profilo della mobilità all'interno della nostra regione. E tutto questo fa sì che i comuni toccati dal traffico siano meno attrattivi. Bisogna quindi cercare di non aggravare ulteriormente la situazione, com'è il caso per la prevista realizzazione di una corsia destinata ai TIR in attesa dello sdoganamento sull'A2 (progetto situato tra l'area di servizio di Coldrerio e il viadotto di Bisio, n.d.r.)».

Sulla falsariga la posizione della capo Dicastero territorio di Chiasso, Sonia Colombo-Regazzoni. «Riconosciamo la necessità di un intervento simile per ridurre le colonne di TIR al confine, ma la fermata va pensata più a nord. L'opzione proposta dall'USTRA non risponde alle esigenze del distretto già alle prese con il traffico e l'inquinamento». Anche per il sindaco di Bissone «servono soluzioni cantonali e non cerotti qui e là».

Nell'attesa

Che cosa fare allora per migliorare la viabilità del territorio? Per una decina d'anni ancora, verosimilmente, nuove vie di sfogo per il traffico stradale non ne vedremo. L'ultima importante opera risale al 2012 con l'apertura della Vedeggio-Casarate. Guardando al futuro, sul tavolo ci sono tre importanti progetti di portata cantonale: il potenziamento Lugano-Mendrisio; la circoscrizione Agno-Bioggio e il collegamento A2-A13.

«Stiamo cercando di unire le forze a livello di comuni della zona, coinvolgendo la Commissione regionale dei trasporti e il Dipartimento del territorio», spiega Pagani. «Per il Mendrisiotto la situazione è diventata ingestibile e inaccettabile, e gli incentivi al trasporto pubblico o alla mobilità aziendale condivisa non sono più sufficienti. Gli stessi mezzi di trasporto pubblici in certi orari sono presi d'assalto». Balerna, poi, sta vivendo una situazione paradossale, come ricorda Pagani. «Da un lato si vuole incentivare il trasporto pubblico, dall'altro è in corso un braccio di ferro con le FFS per evitare la demolizione della pensilina della stazione ferroviaria, che creerebbe disservizi all'utenza».

L'INTERVISTA / MARCO FIORONI / capo filiale USTRA di Bellinzona

«È lo scenario che ci attende se non interveniamo oggi»

L'Ufficio federale delle strade (USTRA) spesso e volentieri in Ticino finisce al centro delle critiche dei cittadini. Ma non solo. Ritene che sia un esercizio da scaricabarile oppure che vi sia un fondo di verità?

«Effettivamente spesso siamo criticati senza essere direttamente responsabili, a causa della mancanza di conoscenza sui ruoli e competenze di ognuno. Essendo inoltre un servizio della Confederazione, la cui gestione politica di Berna non si scompone per le scaramucce provinciali, è facile sparare su di noi sapendo che non ci saranno ripercussioni. Da parte nostra diamo più peso alla sostanza che all'apparire».

I recenti disagi sull'A2 hanno riportato al centro della cronaca i numerosi lavori che negli anni si sono susseguiti sul tratto autostradale del Mendrisiotto. Oggi a che punto siamo?

«Lo svincolo di Mendrisio è terminato da un paio di anni con piena soddisfazione di tutti. A breve daremo inizio al tratto Mendrisio - Capolago (viadotto del Campaccio) che va a chiudere il tassello tra il Cantiere di Mendrisio e quello delle Cantine, eseguito a suo tempo dal Cantone. Terminato il Campaccio, ci sposteremo sul tratto Chiasso nord-Mendrisio sud».

Una buona parte della popolazione si lamenta per i continui lavori sul tratto. Cosa risponde?
«Possiamo in parte capire la

critica, ma d'altra parte dobbiamo renderci conto che sul tratto in oggetto abbiamo un'infrastruttura costruita almeno cinquant'anni or sono, che ha subito un forte degrado sia per l'aumento del traffico che per l'incremento dei limiti di peso ammessi per i veicoli pesanti (da 28 a 44 t). Tutto questo comporta un'usura ancora maggiore dell'autostrada. A ciò si aggiunge l'evoluzione delle normative in materia di protezione della popolazione e dell'ambiente: il risanamento fonico e l'adeguamento alle disposizioni per lo smaltimento corretto delle acque meteoriche provenienti dall'autostrada comportano lavori importanti e invasivi sul campo stradale. I perico-

li naturali in continua evoluzione a causa dei cambiamenti climatici e una geologia non sempre facile, vedi il Generoso o il San salvatore, richiedono misure di protezione sempre più progredite e puntuali».

Parte della popolazione non ritiene che un continuo e progressivo potenziamento dell'autostrada sia la soluzione migliore e che piuttosto si dovrebbe incentivare il trasporto pubblico. Ma più strade non equivale a più traffico?

«La nostra strategia sul tratto Mendrisio - Lugano non è la costruzione di una terza corsia, ma l'utilizzo dinamico (circa 3 ore al mattino verso nord e 3 ore alla sera verso sud) della corsia di emergenza duran-

te le ore di punta. Questo, per sfruttare al massimo la capacità di trasporto dell'autostrada esistente senza modificarne l'ingombro. Ad oggi, la mancanza del prolungamento verso sud di AlpTransit non permette di incrementare ad oltranza la capacità del trasporto pubblico. Visto che la realizzazione di questo collegamento ferroviario veloce non è prossima, il progetto dell'utilizzo dinamico della corsia di emergenza permette di superare il lasso di tempo intermedio. Senza questo intervento, a breve non saremo confrontati solo con l'intasamento dell'autostrada, ma anche con quello della strada cantonale attigua, portando con sé gravi problemi di sicurezza e di carico ambientale per la popo-

lazione residente negli abitati. Quanto successo la settimana scorsa con la chiusura prevista di una corsia a Grancia durante il giorno è lo scenario che dovremmo attenderci da qui al 2030 se non si dovesse fare nulla. Il giorno in cui il prolungamento verso sud di AlpTransit sarà stato realizzato, sarà possibile ridimensionare o addirittura sospendere l'utilizzo della corsia di emergenza. L'investimento sarà comunque servito per superare la mancanza di capacità complessiva di trasporto per un lasso di tempo di almeno venti o trenta anni, ma soprattutto risolverà definitivamente l'impatto paesaggistico, non più adeguato ai nostri tempi, dell'autostrada tra Maroggia e Bissone».