

Berna anticipa di dieci anni il potenziamento dell'autostrada



A sud del nostro cantone, uno dei tratti autostradali svizzeri giudicati più problematici.

© CDT/GABRIELE PUTZU

TRA LUGANO E MENDRISIO / Il Consiglio federale giudica prioritari gli interventi progettati per evitare il collasso viario tra i due centri. Inizialmente era previsto che partisse nel 2040 ma Berna ha deciso di accelerare - Claudio Zali è soddisfatto: «Ora è certo che le opere si faranno»

**John Robbiani
Giovanni Galli
Paolo Gianinazzi**

Il Consiglio federale ha deciso di includere il collegamento A2-A13 nel Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA) e di anticipare di dieci anni, dal 2040 al 2030, il potenziamento dell'autostrada tra Lugano e Mendrisio (il progetto chiamato POLUME). Una decisione molto importante per la rete stradale ticinese e che si inserisce in un piano federale da 8,4 miliardi di franchi per gli adeguamenti delle autostrade nazionali e di altri 4,3 per la realizzazione di cinque progetti di ampliamento riguardanti tratte giudicate ormai al limite del collasso in Svizzera tedesca. Una notizia che ha fatto felice il direttore del Dipartimento del territorio Claudio Zali. «C'è soddisfazione - ci ha spiegato il consigliere di Stato - perché oggi abbiamo la certezza che queste opere si faranno. Noi siamo saliti sul podio, non era scontato, mentre altri progetti sono stati messi nel cassetto da parte di Berna».

«Guadagnati dieci anni»

Sul piano della tempistica, sottolinea Zali, per entrambi i progetti il Ticino guadagna così circa dieci anni. «Si tratta di una tappa fondamentale di un dossier molto tormentato. Nel caso del collegamento A2-A13 vi saranno ancora circa dieci anni di procedure e poi altrettanti per la realizzazione. Quindi l'orizzonte è quello del 2040. Per POLUME invece siamo già a uno stadio più avanzato. In questo caso, l'orizzonte è quello del 2035».

L'A2 non reggerà a lungo

Per il Sottoceneri, il potenziamento dell'autostrada tra Mendrisio e Lugano è un progetto importantissimo, anche perché l'A2 si avvicina al col-

lasso. Un progetto che non fa l'unanimità e che ha sollevato obiezioni, ma che la Confederazione ha giudicato tanto importante da anticiparne appunto di un decennio la realizzazione. E le ragioni che hanno spinto il Consiglio federale a questa scelta sono sostanzialmente tre. Innanzitutto, spiega il portavoce dell'USTRA, Gabriele Crivelli, c'è una questione legata all'urgenza, che negli ultimi tempi nel Sottoceneri è aumentata in misura maggiore rispetto ad altri agglomerati. In secondo luogo, il progetto permette di migliorare la situazione della rete viaria secondaria (cantonale e comunale), con ad esempio - la realizzazione di un semisvincolo autostradale a Grancia e l'alleggerimento del traffico verso la Forca di San Martino. E poi c'è il fatto che il progetto sta avanzando velocemente, «con una buona collaborazione fra le autorità ai vari livelli».

I prossimi passi

E ora quali saranno i prossimi passi del Dipartimento del Territorio? «Per POLUME - ci spiega Zali -, rimarremo come trait d'union tra le esigenze locali e quelle della Confederazione». Per quanto riguarda invece il collegamento tra Bellinzona e Locarno, il ministro ha detto di sperare di poter ancora contribuire alla soluzione delle varie questioni in sospeso. «In primis sull'attraversamento del fiume Ticino, una parte delicata del progetto. Si tratterà di conciliare le esigenze di una grande opera con quelle di una zona protetta. Ossia di ridimensionare alcuni manufatti al fine di avere un impatto il più limitato possibile sull'ambiente». Per le altre divergenze con la Confederazione - conclude Zali -, andranno fatti approfondimenti. «Ma mi auguro che si possa mantenere il più possibile lo spirito del progetto sviluppato da noi, perché è stato con-

Circonvallazione

Rallenta invece la Stabio-Gaggiolo

«Non c'è fretta»

Il progetto di circonvallazione Stabio-Gaggiolo subisce invece una battuta d'arresto. «La fattibilità della soluzione proposta - spiegano da Berna - è messa a repentaglio dalla realizzazione della linea ferroviaria Mendrisio-Varese. La prosecuzione in territorio italiano non è garantita e per questi motivi l'opera non viene considerata prioritaria».

diviso con tutti gli attori del territorio».

Gallerie e corsie dinamiche

Il progetto del potenziamento dell'A2 tra Lugano e Mendrisio è come detto stato giudicato in fase avanzata, e prioritario. L'idea è di trasformare la corsia d'emergenza in una corsia dinamica. Nelle ore più intense - portando il limite a 80 chilometri orari -, verrebbe aperta alle auto. Si potenzerebbe così del 33% la capacità autostradale senza bisogno di allargare la carreggiata. Ma è più facile a dirsi che a farsi, vista la morfologia del nostro territorio. Occorrerà infatti evitare che si crei l'effetto «imbuto» nelle gallerie di Bissone e del San Salvatore, e per questo USTRA (come aveva spiegato nel maggio dell'anno scorso il capofila Marco Fioroni) prevede di ampliare il tunnel del San Salvatore, realizzandone anche uno nuovo di fianco (che poi, terminati i lavori, verrebbe declassato a strada cantonale). E si vuole scavare una nuova galleria tra Bissone e Maroggia evitando che l'A2 tagli in due il villaggio.

I numeri

L'A2 tra Lugano e Mendrisio è uno dei tratti autostradali che l'USTRA considera più critici in Svizzera. Oggi sull'autostrada transitano 74.000 veicoli al giorno. Negli ultimi anni la crescita dei transiti è rallentata, ma si prevede comunque un aumento medio dello 0,24% ogni anno. E il traffico è condensato in poche ore: soprattutto tra le 6 e le 9 in direzione Nord e tra le 16 e le 19 in direzione Sud.

«Occorre agire subito»

«In Ticino - si legge nella documentazione presentata ieri alla stampa - si prevedono entro il 2040 criticità di livello 3 tra Lugano Sud e Melide/Bissone e di livello 2 tra Melide/Bissone e Mendrisio. Ulteriori criticità, di livello 1, interesseranno in futuro anche il tratto Lugano Nord-Lugano Sud. La principale causa è il traffico pendolare proveniente dall'Italia, particolarmente intenso e fortemente direzionale».

E un ulteriore problema, viene spiegato, riguarda l'insufficiente ridondanza della rete stradale secondaria, soprattutto tra Lugano Sud e Mendrisio. «Se la galleria del San Salvatore dovesse essere chiusa per incidenti o lavori, l'accesso alla città di Lugano sarebbe fortemente compromesso».

Gli studi effettuati mostrano che la soluzione più indicata per decongestionare il tratto è di tipo ampliativo. La variante prevede dunque un'estensione a sei corsie tra Lugano Sud e la galleria del San Salvatore, la costruzione di una terza canna nella galleria del San Salvatore e l'allargamento delle due canne della galleria di Maroggia. Il potenziamento del ponte-diga di Melide sarà invece realizzato prevalentemente sfruttando l'infrastruttura esistente per ridurre al minimo l'impatto ambientale e paesaggistico.

Collegamento A2-A13 «Potrà risolvere gravi problemi di sicurezza»

LOCARNESE / Orizzonte 2040 per il tracciato inserito nel Programma di sviluppo strategico

«Il tratto in oggetto presenta carenze, in parte gravi, in termini di funzionalità, con particolare riferimento agli abitati di Sant'Antonino e Quartino. Sezioni di una certa lunghezza presentano problemi di sostenibilità di gravità media e, in zone circoscritte, anche elevata, che riguardano soprattutto aree residenziali e di lavoro». Più di un consigliere federale, scegliendo il Locarnese per trascorrere qualche giorno di vacanza in estate, avrà vissuto in prima persona i disagi legati al traffico fra Bellinzona Sud e la Città sul Verbano. Il collegamento autostradale A2-A13 è più che mai indispensabile. Ma non vedrà

I competenti uffici federali dovranno ora approfondire la «bozza verde» del Cantone

Soddisfazione della Commissione dei trasporti. L'opera costerà circa 1,5 miliardi

la luce prima del 2040. È questo l'orizzonte deciso da Berna, che ha inserito l'opera da 1,5 miliardi nel Programma di sviluppo strategico.

Sarà lungo 11 chilometri

Sul tavolo c'è attualmente la cosiddetta «bozza verde» elaborata in Ticino nel 2019 e nella quale il Cantone ha investito quasi 10 milioni. Prevede la realizzazione del tracciato autostradale di circa 11 chilometri, di cui 8 in galleria. Secondo il Consiglio federale «la compatibilità ambientale sarà accertata nel corso delle successive fasi di progettazione. Si riscontrano problemi di considerevole gravità anche in termini di sicurezza. Nel complesso, in ottica nazionale, la problematicità è da media a grave. La valutazione della Confederazione è quindi in linea con quella del Cantone». Berna procederà ora a degli approfondimenti. A questo proposito si cita la «verifica del possibile accorpamento fra infrastrutture in un'area già molto sollecitata come il Piano di Magadino nonché la verifica degli eventuali effetti sinergici con il miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico». Sia la Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia sia il Consiglio di Stato hanno espresso soddisfazione per la decisione del Governo federale favorita dall'aver anticipato la progettazione. **ADD**