

# Trasporti Ecco gli scenari per i prossimi anni

## La soluzione per l'annoso problema del traffico tra Lugano e Mendrisio corre soprattutto lungo i binari Seconda galleria del San Gottardo: affrontare un piano A e B a dipendenza di come andrà la votazione

PIERINO BORELLA\*

In un articolo del Corriere del Ticino del 26 febbraio 2003 su «Dinamiche territoriali e mobilità» concludevo affermando che «senza un sistema di trasporto pubblico efficace il Mendrisiotto rischiava l'isolamento e la A2 la saturazione; la realizzazione di un trasporto pubblico efficace di collegamento con Lugano è urgente anche per permettere alle due aree urbane di sviluppare sinergie di complemento concorrenziali verso l'esterno».

Sono passati quasi 10 anni e le colonne ferme sulla A2 stanno diventando quasi un fenomeno ricorrente giornaliero mentre il traffico pubblico, che poggia sul concetto TILo, cerca di ovviare alle carenze di capacità dell'autostrada ma con insufficiente efficacia in termini di riduzione degli utenti della strada. Recentemente il Consiglio Federale ha optato per la realizzazione di una nuova galleria autostradale attraverso il San Gottardo ed a questo punto dovrà essere il popolo a decidere quale scenario scegliere (con o senza secondo tubo).

In attesa della decisione del popolo ritengo che debbano essere esaminati ed approfonditi gli scenari della politica dei trasporti per i prossimi anni ed in particolare decidere le priorità che il Cantone dovrebbe portare avanti a livello nazionale.

Le polemiche sul secondo tubo autostradale del Gottardo devono lasciare il campo a considerazioni innovative sulla politica dei trasporti nei prossimi anni a livello cantonale.



**Il Cantone deve riflettere sulle priorità che vuol dare nel campo dei trasporti**

Ritengo che sia giunto il momento di affrontare un piano A (nel caso in cui il popolo dovesse respingere il secondo tubo) e di un piano B (nel caso in cui il popolo dovesse approvare il secondo tubo autostradale). In quest'ultimo caso, la sola ipotesi realistica è quella dell'aumento di capacità della galleria autostradale con il traffico su 4 corsie. Un'altra ipotesi è poco realistica e fuorviante in quanto sarà sufficiente che durante un week-end d'estate si agitano i forconi di urani e leventinesi e le 2 corsie di scorrimento diventerebbero 4 e ciò a prescindere da questioni giuridiche sollevate a livello di UE.

### Ingorgo di progetti dopo il 2030

Vediamo infatti cosa bolle in pentola all'orizzonte temporale di riferimento del 2030:

- la seconda galleria autostradale del



**ALPTRANSIT** Un'ipotesi da approfondire è la realizzazione di un tunnel tra Lugano e Chiasso.

(Foto Maffi)

Gottardo (costo circa 3 miliardi di franchi)

- l'aggiramento della nuova linea AlpTransit di Bellinzona a causa della ridotta capacità a Giubiasco (circa 4-5 miliardi da Biasca a Camorino)
- il proseguimento della linea AlpTransit da Lugano a Chiasso (circa 5 miliardi di franchi)
- la terza corsia sulla A2 tra Lugano e Mendrisio-Chiasso (costo circa 3 miliardi)
- il collegamento A13 da Camorino a Tenero (circa 1 miliardo).

Tra l'altro quest'ultimo collegamento stradale dovrebbe essere terminato prima del 2030.

La continua lievitazione dei costi potrebbe però provocare un giudizio negativo dal profilo costi-benefici e la rimessa in discussione della realizzazione.

Non ci sarebbe da meravigliarsi in quanto si tratta di un progetto che è il risultato di veti incrociati e non di scelte ragionate e motivate.

### Politica della mobilità sostenuta dalla politica ambientale

Quelle menzionate non sono ipotesi teoriche o scenari immaginari ma progetti concreti in atto.

Ad esempio, mentre si parla d'inquinamento dell'aria nel Mendrisiotto (e nel Luganese), l'Ufficio federale delle strade ha messo in consultazione, questa primavera, uno studio d'opportunità della terza corsia autostradale tra Lugano e Mendrisio.

Secondo il sottoscritto diventa a questo punto importante che il Cantone rifletta sulle priorità che vuol dare alle realizzazioni nel campo dei trasporti (previste all'orizzonte temporale del 2030) e segnatamente ciò che è opportuno, e per

### SPOSTAMENTI TRA MENDRISIOTTO E LUGANESE (FONTE PAM2)

Composizione flusso spostamenti a Maroggia (stato attuale traffico feriale medio)

	A2		STRADA CANTONALE	
	veicoli/giorno	in %	veicoli/giorno	in %
Mendrisiotto-Luganese	25.806	37	7.967	70
Mendrisiotto-Mendrisiotto	1.266	2	759	7
Mendrisiotto-Sopraceneri	3.339	5	495	4
Italia-Luganese	21.246	30	856	8
Italia-Sopraceneri	14.410	21	73	1
Altre relazioni (Campione)	3.728	5	1.260	10
<b>Totale</b>	<b>69.795</b>	<b>100</b>	<b>11.410</b>	<b>100</b>

Del traffico veicolare di passaggio a Maroggia sulla A2, oltre il 50% è traffico transfrontaliero (di cui il 60% va nel Luganese). Il 37% del traffico veicolare (25.800 v/g) sono tagliati tra il Mendrisiotto ed il Luganese (70% sulla strada cantonale - 8.000 v/g).

### CARICO STRADALE A MAROGGIA SCENARIO TREND (traffico feriale medio 2025)

A2	STRADA CANTONALE
veicoli/giorno	veicoli/giorno
84.000	13.600

Si prevede un aumento del 20% del traffico sia sull'autostrada (+14.000 v/g TFM) sia sulla strada cantonale (+2.200 v/g TFM) fino al 2025.

certi versi necessario, realizzare prima di tale scadenza.

Si sono infatti elaborati i piani dei trasporti del Luganese e del Mendrisiotto in modo approfondito ma non ci si è preoccupati, se non in scarsa misura, della mobilità complessiva tra le due aree urbane.

Una politica che si basa su una sempre nuova offerta di vettori stradali per rispondere alla crescente domanda di mobilità non solo è inopportuna ma non porta da nessuna parte in particolare per ciò che concerne la problematica ambientale del risanamento dell'aria delle due aree urbane e quindi anche di gestione delle conseguenze sanitarie del-

l'inquinamento. E ciò senza considerare il maggior traffico indotto che si scaricherebbe sull'area urbana di Lugano.

### AlpTransit: Lugano-Chiasso

Realizzazione del primo tubo AlpTransit Lugano-Chiasso parallelamente alle modalità di risanamento decise dal popolo della galleria autostradale del San Gottardo. Un'ipotesi ragionevole (che meriterebbe di essere approfondita) sarebbe quella di prevedere, tra il 2015 ed il 2025 la realizzazione di una galleria del progetto AlpTransit tra Lugano e Chiasso (del costo di 2-3 miliardi) e rinunciare alla terza corsia autostradale tra Lugano e Mendrisio almeno fino a quando

sarà possibile verificare gli effetti dell'opzione ferroviaria.

Parallelamente è pertanto necessario optare per la realizzazione dell'aggiramento AlpTransit di Bellinzona dopo la realizzazione della galleria Lugano-Chiasso. Ciò permetterebbe, tra l'altro, di rinunciare alla costosissima stazione di transbordo provvisoria di Biasca nel caso di scelta del piano A.

Un simile collegamento (Lugano-Chiasso) potrebbe perseguire più obiettivi, quali ad esempio quello di disporre:

- di un vettore di trasporto delle merci dal confine con l'Italia diminuendo il traffico di autocarri su suolo ticinese. È forse il momento di dare risposte operative (che sappiamo esistono) all'ufficio federale dei trasporti di qualche mese fa di realizzare alla stazione di Chiasso delle infrastrutture di transbordo strada-ferrovia che non riescono a nascere molto più a sud
- di un vettore per il trasporto di passeggeri sistemato (frontalieri in particolare) come sistema metropolitano tra Lugano e Mendrisio-Chiasso, con durate delle percorrenze di 15 minuti e frequenza accresciuta tra Lugano e Mendrisio-Chiasso (Como-Albate) in particolare nelle ore di punta e quindi un mezzo molto attrattivo e concorrenziale all'autostrada.

Le percorrenze attuali del TILo da Como/S. Giovanni a Lugano sono di circa 35 minuti a cui si devono aggiungere i tempi di spostamento dal domicilio ed al posto di lavoro e si arriva ad una percorrenza complessiva di circa un'ora. Durata eccessiva per essere concorrenziale con il trasporto su strada.

In tal modo si affronterebbero anche i problemi d'ingorgo della capacità della linea AlpTransit fino al confine (a nord di Lugano 4 binari; a sud di Lugano 2 binari) con una conseguente forte pressione sull'Italia in modo che avvii il potenziamento delle proprie linee ferroviarie tra Milano e Chiasso.

Bisogna di conseguenza far sì che l'eventuale decisione sul risanamento del tunnel del San Gottardo sia accompagnata dalla decisione di realizzare (a medio termine, prima del 2030) un tubo della galleria AlpTransit sulla tratta Lugano-Chiasso come componente di un unico pacchetto di misure complementari sia per il piano A che per il piano B. Il problema dell'inquinamento dell'aria del Mendrisiotto (e del Luganese) non può più essere solo evocato ma lo stesso merita una risposta in tempi ragionevoli.

Non ci si può più cullare sulle illusioni della passività se appena si pensa al monito del prof. Remigio Ratti (vedi CdT 8 febbraio 2012) sul traffico merci indotto su strada dal terzo valico alle spalle di Genova che si riverserà, in assenza di un sistema logistico intermediale, sulle strade lombarde e cercherà varchi attraverso le Alpi.

\*pianificatore