

Un piano 'T' contro le colonne

A2, il Cantone propone all'Ustra una variante 'ottimizzata' per eliminare la strozzatura tra Lugano e Mendrisio

Sui piani della Confederazione per togliere il collo di bottiglia sull'autostrada tra Lugano Sud e Mendrisio il Cantone vede e rilancia. Le tre soluzioni messe in consultazione dall'Ufficio federale delle strade (Ustra) non convincono Bellinzona né dal punto di vista della gestione del traffico né tanto meno da quello paesaggistico. E così il Consiglio di Stato, con l'appoggio delle Commissioni regionali dei trasporti del Luganese e del Mendrisiotto, ha presentato a Berna una 'variante ottimizzata Ticino' che ritocca qua e là l'ipotesi principale delle autorità federali. Principali differenze: una galleria a tre corsie tra Bissone e Maroggia, l'allargamento di quella esistente da due a tre e l'utilizzo delle due restanti come strada cantonale di circonvallazione.

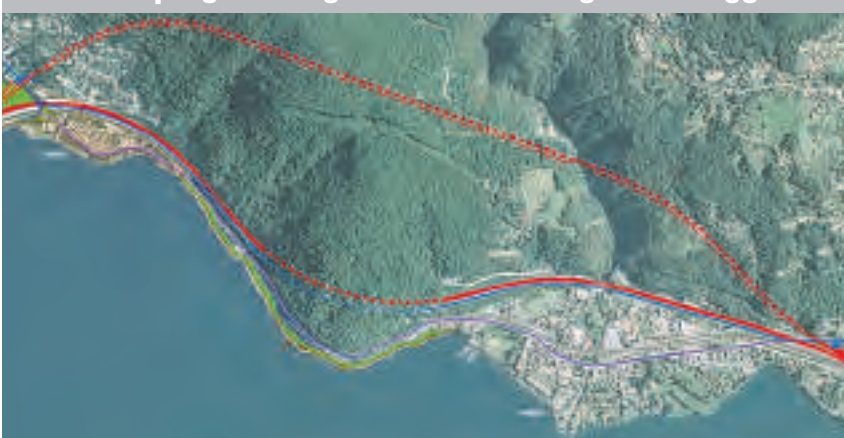
Ma andiamo con ordine, giusto per non fare confusione. Nel 2008 la Confederazione ha stanziato un fondo di 5,5 miliardi di franchi per eliminare le strozzature lungo la rete autostradale elvetica. Nella prima fase, costata un miliardo e mezzo, si è intervenuti a Zurigo e lungo l'asse est-ovest. Recentemente il Consiglio federale ha dato mandato all'Ustra di approfondire gli interventi necessari altrove e di stilare un elenco delle priorità in vista della seconda fase da varare nel 2014. Uno dei tratti presi in considerazione è, appunto, quello tra Mendrisio e Lugano, dove l'aumento del traffico ha portato l'arteria stradale al massimo dei limiti di capacità, specialmente durante le ore di punta. «Basta anche solo un ba-



Tre corsie per direzione sul ponte-diga

nale incidente o, addirittura, un temporale un po' più forte della norma, per creare imbottigliamenti», ha ricordato il direttore del Dipartimento del territorio **Marco Borradori**. Tre le varianti prese in considerazione dall'Ustra, tutte utilizzano le infrastrutture attuali. La prima, detta '1-2', prevede lo scavo di una galleria

Cuore del progetto: la galleria tra Brissago e Maroggia



ria supplementare a due corsie sotto il San Salvatore, l'allargamento a tre corsie per senso di marcia del ponte-diga utilizzando un'estensione in cemento, lo scavo di una nuova galleria a due corsie tra Bissone e Maroggia e l'allargamento a tre corsie della rampa del Monte Generoso. Sia sotto il San Salvatore che nella zona della punta di San Nicolao i due trafori centrali verrebbero utilizzati in senso bidirezionale, con incrocio di traffico. Costo stimato: un miliardo. La 'variante 2b' contempla una nuova galleria a due corsie sotto il San Salvatore che sbucherebbe su un nuovo ponte-diga a nord dell'attuale. Costo: 1,34 miliardi. La terza ipotesi – più ambiziosa – prevede invece lo scavo di un tunnel diretto a due corsie

da Grancia a Maroggia, passando così sotto il lago. Prezzo: 2,32 miliardi.

Nessuna delle tre varianti convince il governo ticinese e le due Commissioni regionali dei trasporti toccate dalla questione. Intanto perché nelle gallerie centrali si vengono a creare due sensi di marcia e poi perché «gli interventi non devono mirare solo a risolvere i problemi di mobilità, ma devono anche dare una risposta adeguata al contesto territoriale», ha detto Borradori. Il rischio è quello di rovinare un paesaggio da cartolina. Così Bellinzona e Commissioni dei trasporti si sono messe a tavolino per proporre una variante che potesse «conciliare l'obiettivo legato ai trasporti con quello di un inserimento rispettoso nel ter-

ritorio» mirato a «un recupero paesaggistico». L'adattamento ticinese prevede di mantenere l'idea originale di una terza galleria a due corsie sotto il San Salvatore. Tuttavia propone di utilizzare i materiali di scavo per rinaturare la parte del ponte-diga che guarda verso il golfo di Lugano, creando una sorta di riva artificiale. Si chiede inoltre di scavare un tunnel a tre corsie tra Bissone e Maroggia per il traffico sud-nord e di allargare, per quello nord-sud, a tre corsie uno dei due tunnel esistenti. «In questo modo si eviterebbe di far incrociare i flussi di veicoli», ha fatto notare il presidente della Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto **Mauro Carobbio**. La parte di autostrada più vicina al lago verrebbe utilizzata invece come strada cantonale, sgravando così gli abitati di Bissone e Maroggia. Infine, invece di allargare a sei corsie la rampa del Monte Generoso, si chiede di ottenere lo stesso risultato rinunciando alle corsie d'emergenza.

La variante, dal costo di 1,09 milioni, è stata sottoposta all'Ustra ed è sostenuta dal Consiglio di Stato in una lettera del 15 ottobre scorso. Ora bisognerà vedere quale priorità darà Berna all'eliminazione del collo di bottiglia ticinese. Nel migliore dei casi l'opera sarà completata nel 2030. Nel frattempo, per ridurre i disagi, si vuole migliorare il trasporto pubblico, applicare limiti di velocità variabili e, se possibile, usare la corsia d'emergenza.