

Una terza corsia dinamica

Strade - Il progetto dell'USTRA di potenziare l'autostrada tra Lugano e Mendrisio va in consultazione, ma non sono tutti d'accordo

/ 12.10.2020
di Fabio Dozio

È un dilemma annoso: la costruzione di nuove strade favorisce l'aumento del traffico? È un dato dimostrabile, ma è anche vero che, quando ci si trova incolonnati sull'asfalto, si desidera e si pretende di migliorare la viabilità. Il caso più emblematico è l'autostrada A2 tra Lugano e Mendrisio, al limite della paralisi e non solo negli orari di punta. Il numero dei frontalieri, raddoppiato dagli anni Settanta a oggi, è uno dei fattori. Ma c'è anche un problema di cultura: il Luganese, e il Ticino in genere, è l'agglomerato svizzero con il più alto tasso di utilizzazione dell'automobile a scapito del trasporto pubblico. D'altra parte, i mezzi pubblici scarsi e lacunosi portano all'uso spropositato dell'auto privata. Il traffico è un groviglio di circoli viziosi: insufficienza di mezzi pubblici, numero esagerato di veicoli privati con una sola persona a bordo, scarsità di ciclopiste, posteggi illegali. E non mancano gli effetti collaterali: inquinamento e paesaggio deturpato.

L'Ufficio federale delle strade (USTRA) ha presentato il nuovo progetto per potenziare l'autostrada tra Lugano e Mendrisio (PoLuMe). È il frutto della concertazione tra Confederazione, Cantone, Comuni interessati e Commissione dei trasporti del Mendrisiotto. In sostanza si tratta di mettere in funzione la terza corsia dinamica tra Lugano nord e Mendrisio, utilizzando la corsia d'emergenza nelle ore di punta. Le tre gallerie, Gentilino, Melide-Grancia e Bissone-Maroggia, verranno ampliate e si costruiranno anche nuovi tubi. Poi ci saranno altre opere: nuova rampa d'uscita a Melide, nuova entrata verso nord a Gentilino, spostamento in galleria della cantonale a Bissone, che libera la riva del lago dal traffico motorizzato, e infine, punto dolente, lo spostamento del semisvincolo da Bissone a Melano. Il progetto andrà in consultazione e USTRA intende farlo approvare dal Consiglio federale nel corso del prossimo anno. L'opera, secondo le previsioni, dovrebbe costare un miliardo e 355 milioni di franchi: orizzonte temporale 2040.

«Chi sperimenta giornalmente o anche solo sporadicamente la difficoltà di entrare o uscire dalle nostre città (Lugano in special modo) oppure di circolare sulla Agno Ponte Tresa nelle ore di punta, non può mancare di porsi qualche interrogativo sulle condizioni attuali del traffico e sull'evoluzione in atto.» Sono le parole di Fulvio Caccia, consigliere nazionale, scritte nel 1987 a prefazione del documento *Ticino 2001, una concezione di mobilità ecologica*, curato dall'Associazione svizzera del traffico (oggi Associazione traffico ambiente). Lo studio invitava a sviluppare il trasporto pubblico, in particolare la rete ferroviaria regionale, e a limitare la mobilità. «La soluzione che le nostre autorità continuano a proporci - scriveva Carlo Lepori, presidente dell'AST - è la rincorsa folle nella spirale del traffico motorizzato privato: costosi "piani viari" cercano di "snellire" il volume del traffico incombente, che solo attende nuove possibilità per espandersi! È esperienza comune che se nuove strade danno un po' di respiro, il sollievo è di breve durata». A 33 anni di distanza Carlo Lepori è ancora attivo, ora come presidente dei «Cittadini per il territorio del Luganese». «Il fatto positivo - ci dice - è la realizzazione della rete di trasporto pubblico su rotaia TILO: rete completata

recentemente con il collegamento alla Malpensa e presto con la galleria ferroviaria del Ceneri. Si tratta di un'opera fondamentale per una mobilità sostenibile in Ticino.

In maggio il Gran Consiglio ha votato un credito di 461 milioni per un potenziamento del trasporto pubblico nei prossimi quattro anni che riguarda anche il servizio bus regionale. Ci sono voluti 30 anni, ma siamo soddisfatti! L'idea di utilizzare la corsia di emergenza per migliorare lo scorrimento è problematica, perché eventuali aumenti della capacità entrerebbero poi in concorrenza con il trasporto pubblico». Il presidente della Commissione dei trasporti del Mendrisiotto, Andrea Rigamonti, giudica positivamente il progetto PoLuMe. «Finalmente l'autostrada tra Grancia e Maroggia sarà quasi tutta in galleria. - afferma - Sarà così l'occasione per recuperare fruibilità del territorio a favore della popolazione per svago e turismo. Per esempio tra Bissone e Maroggia la strada cantonale sarà spostata sull'attuale autostrada liberando così i paesi dal traffico parassitario a favore di pedoni e ciclisti, oppure tra Grancia e Melide, dove verrà realizzata una galleria per sgravare il pian Scairolo, oppure ancora la riqualifica delle sponde del ponte diga, oggi inutilizzate».

Non ritiene che la terza corsia dinamica finirà per promuovere maggior traffico e rivelarsi inadeguata? «Stiamo parlando di una terza corsia aperta solo qualche ora durante il giorno, al momento del maggior traffico. Dal mio punto di vista potrà però essere l'occasione di valutare che questa corsia venga messa a disposizione solo a veicoli virtuosi, condivisi, elettrici, motocicli e bus aziendali. Per esempio, già oggi, negli Stati Uniti, alcune corsie autostradali sono messe a disposizione di veicoli con due o più persone. Oggi manca la base legale: l'auspicio è che, da qui alla realizzazione dell'opera, il Parlamento si attivi e preveda di dedicare la terza corsia a veicoli virtuosi».

Non la pensano tutti così. Se Bissone può sorridere per la prospettiva di riguadagnare la riva lacustre senza le automobili di mezzo, Melano si vede appioppare lo svincolo per l'entrata in direzione nord. Una misura poco sostenibile dal profilo ambientale e urbanistico, che ha portato il Consiglio comunale a rivolgere un «Appello al Gran Consiglio per una mobilità coordinata e una ricomposizione urbanistica a sud di Lugano. La soluzione alle colonne non è una terza corsia tra Lugano e Mendrisio». Secondo il legislativo del comune, l'investimento di oltre un miliardo di franchi «sarà comunque tardivo, non sarà efficace e non permetterà un uso parsimonioso del territorio, dato che il semisvincolo di Bissone sarà spostato a Melano: si migliora l'impatto da una parte e si peggiora dall'altra». Lo zuccherino, proposto dall'USTRA, creare un nuovo percorso ciclopedonale a bordo lago non è sufficiente. Anche se benvenuta - scrive il consiglio comunale - «la riqualifica delle sponde lacustri non potrà minimamente compensare il continuo impatto del traffico sul territorio e sulla popolazione».

Il presidente Andrea Rigamonti guarda avanti: «L'impostazione del progetto è tale che non preclude lo spostamento, in futuro, dell'autostrada in galleria tra Melano e Mendrisio. Lo svincolo all'entrata del paese fa sì che coloro che provengono dalla Val Mara non scendono sino a Mendrisio a prendere l'autostrada attraversando così il paese. È ovvio che sarebbe preferibile un interrimento anche a Melano, ma ci è stato spiegato che, per motivi economici, al momento non è possibile. Inoltre verrà riqualificata la zona a lago di Melano a favore della popolazione».

Il Consiglio di Stato, da parte sua, ha sposato il progetto dell'USTRA. Il presidente dei «Cittadini per il territorio del Mendrisiotto», Ivo Durisch, deputato in Gran Consiglio, ha chiesto al governo di rinunciare alla terza corsia, ma senza successo. In una mozione afferma che l'ampliamento della A2 a tre corsie causerà inevitabilmente più traffico e più inquinamento. «Con questa proposta - sostiene Durisch - si persegue un modello di sviluppo superato, non sostenibile, che andrà a gravare sulle spalle delle prossime generazioni. Invece delle tre corsie va sostenuta la necessità del prolungamento a sud di AlpTransit, che potrebbe favorire anche il trasferimento dalla strada alla ferrovia del traffico pesante, così come prescritto dalla Costituzione nell'articolo sulla protezione

delle Alpi». Il Governo ha risposto che intende sostenere anche in futuro una rete autostradale e stradale funzionale e quindi il progetto PoLuMe va realizzato, anche se approva l'esigenza di completare AlpTransit.

La linea ferroviaria veloce interrotta a Lugano è una delle grandi lacune della politica svizzera dei trasporti. Per capire le priorità date dalla Confederazione ai trasporti motorizzati su strada basta dare un'occhiata alle cifre. Nel 2016 i costi globali dei trasporti in Svizzera ammontavano a quasi 90 miliardi di franchi. Di questi 72,3 miliardi sono andati alle strade, 11,2 alla ferrovia e 6,2 all'aviazione.

La consigliera federale Simonetta Sommaruga, responsabile dei trasporti, ha elogiato il progetto PoLuMe, sottolineando che «può essere migliorata sia la fluidità del traffico sia la sicurezza stradale». «Contemporaneamente, - ha affermato Sommaruga facendo riferimento all'esperienza romanda dove la terza corsia è già realtà - si assiste a una marcata riduzione delle ore di coda e a un miglioramento del sovraccarico della rete locale. Si riducono anche le emissioni inquinanti e acustiche».

In verità, per un eventuale uso di corsie d'emergenza come normali caregiate di marcia, va fatto un esame d'impatto ambientale. È quanto ha deciso il Tribunale amministrativo federale, accogliendo un ricorso dell'ATA, Associazione traffico e ambiente. La sentenza, precisa l'Associazione, «riconosce che le corsie dinamiche abbiano effetti sull'ambiente (inquinamento fonico e atmosferico) e possano portare all'aumento del traffico sulla rete stradale secondaria».

Il 2040, a patto che la scadenza sia rispettata, è lontano. Nel frattempo non si potrebbe intervenire con misure di alleggerimento del traffico privato motorizzato? Certo, in merito è intervenuto recentemente Giovanni Barone Adesi, dell'USI: «La città di Lussemburgo - afferma il professore - ha un numero di frontalieri molto maggiore di qualsiasi città svizzera. È impossibile parcheggiare in città per i non residenti. Un frequente e capillare servizio di autobus porta i frontalieri in città, da grandi parcheggi nella zona di confine».

Esempi per riequilibrare il rapporto fra traffico pubblico e privato non mancano, anche nelle città svizzere, basta che la politica si muova in questa direzione. Poi, pensando al 2040, o anche più in là, quando la terza corsia dovrebbe essere disponibile, bisognerà tener conto di come sarà la mobilità futura: auto e bus elettrici o a idrogeno, veicoli condivisi o a guida autonoma. Tecnologie che potranno rivoluzionare i trasporti.