

Conferenza stampa

A2 fra Lugano e Mendrisio, la variante cantonale

Bellinzona, 19 ottobre 2012

Intervento di Marco Borradori, Presidente del Consiglio di Stato

1. L'autostrada A2 ha una **funzione centrale sia per i collegamenti** del Cantone Ticino con l'esterno, sia per i collegamenti interni. Infatti, come è noto, la richiesta di mobilità continua a crescere e gli scenari futuri confermano un ulteriore incremento. In particolare, il tasso di crescita sulla rete autostradale supera quello della rete delle strade principali.

Questa evoluzione è chiara anche in Ticino, soprattutto sulla tratta Lugano-Mendrisio, che risulta essere **la più frequentata**. Ma non solo. Il progressivo incremento del traffico ha da qualche tempo portato a raggiungere i **limiti di capacità nelle ore di punta**; il mattino in direzione sud-nord e la sera in direzione nord-sud.

La funzionalità della tratta risulta quindi oggi molto vulnerabile a qualsiasi perturbazione o incidente, e molto a rischio in occasione di lavori di conservazione e manutenzione. Occorre ricordare che i cantieri, inoltre, sono sempre più frequenti, considerato il progressivo invecchiamento dell'opera, in esercizio dagli anni '70.

2. Il **deterioramento** della situazione ci preoccupa. Perciò negli ultimi anni è stato profuso uno sforzo importante per **migliorare i trasporti pubblici** e, in particolare, il servizio ferroviario regionale TILO. Un servizio molto apprezzato, al punto che nelle ore di punta, risulta oggi molto carico.

Nei prossimi anni, l'obiettivo è di migliorare ulteriormente l'offerta (ad esempio con la messa in esercizio del nuovo collegamento ferroviario Lugano-Mendrisio-Varese, con il rinnovo delle stazioni, con l'edificazione di nuove fermate e con il potenziamento degli impianti Park and Ride).

Parallelamente, auspichiamo che l'Ufficio federale delle strade metta in atto a breve gli accorgimenti adeguati per garantire la funzionalità e la sicurezza dell'autostrada.

L'apporto del trasporto pubblico alla soluzione dei problemi sul tappeto è prezioso ma, in prospettiva, **non può essere risolutivo**. A medio-lungo termine sarà necessario intervenire in modo radicale.

Con questo obiettivo, la Confederazione ha elaborato delle **varianti** per adattare l'infrastruttura autostradale fra Lugano e Mendrisio, nell'ambito di un programma volto a eliminare le strozzature sull'intera rete autostradale.

Abbiamo quindi ritenuto importante, già in questa fase di consultazione, informare la popolazione sui lavori in atto.

3. Nel quadro che vi ho appena disegnato si inserisce lo studio sul tratto Lugano-Mendrisio promosso dall'Ufficio federale delle strade (USTRA).

Il Dipartimento del territorio - insieme alle Commissioni regionali dei trasporti del Mendrisiotto e del Luganese - ha risposto proponendo a Berna una variante alternativa a quelle presentate, che abbiamo chiamato **Variante ottimizzata Ticino (VOT)**. Questo accadeva in aprile.

Nel frattempo, l'USTRA - che ringraziamo per averci coinvolto sin dall'inizio nella valutazione delle ipotesi e delle proposte di soluzione - ha esaminato la nostra VOT.

Per il Cantone e per le Commissioni il futuro intervento non solo deve mirare a risolvere il problema della mobilità e dei flussi di traffico: deve anche dare una **risposta adeguata al contesto paesaggistico e territoriale** in cui si inserisce, e dunque conciliabile con i valori naturalistici del comprensorio che, nonostante la presenza dell'autostrada, restano di grande pregio e riconoscibilità.

Non dimentichiamo che ci troviamo in uno dei comparti più noti del nostro cantone. La cartolina dello scorcio del lago dove le due rive sono unite dal Ponte-Diga è un'immagine caratteristica dell'**identità ticinese**. Senza dimenticare la dovuta tutela della qualità di vita dei residenti, già provata dall'attuale asse autostradale.

Il Cantone e le Commissioni hanno, allora, voluto **contribuire in modo propositivo e responsabile** ai lavori in corso.

Il nostro contributo si è concretizzato in una variante precisa (VOT), con un indirizzo progettuale a nostro parere lungimirante, poiché **concilia l'obiettivo trasportistico** in senso stretto **con quello di un inserimento rispettoso nel territorio e di un recupero paesaggistico** volto a mitigare le cesure del passato.

Crediamo infatti che qualsiasi futuro intervento sulla rete delle strade nazionali debba essere pensato e realizzato con un approccio attento a una realtà territoriale complessa e delicata, ormai non più paragonabile a quella del secolo scorso, quando furono costruiti i primi tratti della rete delle strade nazionali.

Le tre varianti proposte dall'USTRA **non sono conformi secondo noi ai criteri esposti**: non convincono né sul piano trasporti stico, né su quello dell'inserimento territoriale e paesaggistico. Ve le esporremo in seguito brevemente, così potrete capire di che cosa stiamo parlando.

Per riprendere l'iter procedurale, occorre ancora dire che l'USTRA ha valutato la nostra VOT e non l'ha elevata, diciamo così, a dignità di possibile variante, considerandola nella migliore delle ipotesi una sottovariante di quelle gradite a Berna.

Il Governo ha quindi preso posizione con una lettera del 15 ottobre per ribadire le sue convinzioni e, in particolare, la convinzione che i vantaggi della VOT siano stati "sistematicamente sottostimati" e non tenuti in debito conto dall'USTRA.

Riccardo De Gottardi, Direttore della Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità, vi esporrà a grandi linee i contenuti delle varianti dell'USTRA con i relativi costi.

Mauro Carobbio, Presidente della Commissione dei trasporti del Mendrisiotto (CRTM), entrerà invece nel merito della VOT, un progetto che ha seguito con attenzione..

E' presente in sala anche Luigi Canepa, Presidente della Commissione dei trasporti del Luganese, che ha lavorato in ottima sinergia con il mio Dipartimento e la CRTM.