



*Il tempo per pensare a una soluzione attenta al paesaggio non manca*

# Interrare l'A2, la volta buona?

• (red.) Interrare o mettere in galleria l'A2 da Mendrisio a Bissone. La proposta, già formulata nel 2000 dall'allora deputato di Mendrisio al Gran consiglio Claudio Bordogna, in carica dal 1995 al 2011, torna d'attualità. In questi mesi l'USTRA sta facendo maturare il consenso attorno a una terza corsia, definita "dinamica" perché verrebbe aperta e chiusa a seconda delle circostanze del traffico, nelle ore di punta, in particolare. Certo che, letta con gli occhi di queste settimane di deserto, la proposta di potenziare l'A2 fa sorridere. Sembra esserci la distanza sociale anche lì. Chissà quando e chissà come, la situazione tornerà probabilmente quella di prima, con i relativi problemi che tutti conoscono. La Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto (CRTM) è orientata su una delle varianti proposte dall'USTRA, la 4.2: mettere in galleria l'A2 da Bissone, dove finisce il ponte diga, almeno fino a Maroggia; trasferire la parte di tracciato della strada cantonale compresa tra questi due punti sul percorso oggi occupato dall'A2; costruire a Melano un semisvincolo dell'A2 per alleg-

gerire il traffico parassitario che oggi scorre in questo tratto di strada cantonale. C'è chi pensa che la "4.2" sia una buona soluzione, ma infilare l'A2 in galleria o interrare l'intera tratta potrebbe essere la migliore, anche se molto più costosa. La proposta di Claudio Bordogna, vent'anni fa, non venne approfondita e si fece quanto previsto: il risanamento dei viadotti. Oggi la situazione è mutata: il traffico è aumentato a dismisura e, rispetto a quegli anni, l'economia è in gravissime difficoltà a causa della pandemia. Da dove ricominciare? Le grandi opere, insieme agli investimenti di più modeste dimensioni già programmate, potrebbero garantire per i prossimi decenni un notevole volume di lavoro. E c'è tutto il tempo - rimanendo alla "corsia dinamica" - per ragionare intorno a soluzioni diverse da quelle finora proposte, come si sta facendo nel basso distretto, da quando è stata messa sul tavolo della politica l'idea di trasferire il tratto finale della stessa A2 sotto la collina del Penz.



## L'opinione/ Le idee-cerotto per l'A2 non funzionano più

• Le preoccupazioni del Municipio espresse nella risposta alla mia interrogazione del 17 gennaio 2019 in merito ad un possibile aumento del traffico di transito (già ora al limite del collasso, prima dell'emergenza Covid-19) sulla strada cantonale da Mendrisio in direzione di Bissone devono riaprire il dibattito tra le forze politiche in merito alla terza corsia autostradale. Oltre ad essere inaccettabile quanto esposto nello studio dell'USTRA, sia sul piano morale sia razionale, la tematica ha riaperto vecchie ferite, non ancora rimarginate, risalenti agli anni 60, quando furono edificati i viadotti dell'autostrada, cancellando per sempre i terreni più pregiati e solivi della nostra regione. Uno sfregio al nostro territorio, che creò forte dibattito e malumore. Come attestano i verbali di allora, il Municipio di Capolago, patrocinato dall'allora sindaco di Mendrisio Guglielmetti, tentò con ogni mezzo di evitare il disastro ma dopo lunghe e snervanti trattative, chiedendo delle misure compensa-

torie alle Strade Nazionali (dei meri palliativi), dovettero arrendersi. L'allora ingegnere responsabile Sig. Balli - correa l'anno 1960 - convinse la municipalità che non vi erano alternative percorribili e che un tunnel era da escludersi, malgrado per i terreni in questione (collegati con la "strada dei ronchi") si erano già valutati dei validi progetti residenziali, nonché si mirava a tutelare tutto il comparto, per la bellezza intrinseca del paesaggio e della natura circostante. Il Municipio era stato spinto a pianificare verso l'alto, dato che nel 1950 si era verificata un'altra tragedia: lo sventramento del nucleo per la costruzione della strada cantonale. Oltre al danno la beffa. Oggi siamo tornati a discutere su dei temi ormai datati quasi 60 anni, con un progresso tecnologico che permetterebbe ben altre soluzioni e progetti cerotto come quello sottoposto dall'USTRA. L'unico valido progetto è l'interramento dell'autostrada, e non solo per la tratta in questione, ma per l'intera regione. Mi chiedo perché a Zu-

rigio, Basilea, Lucerna i governi e le popolazioni di quei Cantoni siano riusciti a ottenere delle circoscrizioni efficienti interrando buona parte delle vie di comunicazione ad alta percorrenza. Mentre in Ticino siamo riusciti ad ottenere solo la Vedeggio - Cassarate, malgrado il nostro Cantone abbia a livello assoluto il record di transiti della Svizzera. Mi appello dunque alla Deputazione ticinese alle Camere Federali, affinché non sostenga idee cerotto ma spinga per soluzioni inedite anche se costose. Ricordiamoci che un investimento di tale portata, oltre a liberare terreni di pregio alla popolazione residente e ripristinare il paesaggio, è ancor più razionalmente sostenibile per mitigare gli effetti della crisi generata dall'emergenza sanitaria. Dobbiamo ripensare ora al nostro

futuro, forse rileggendo i verbali e i testi di chi ci ha preceduto, per evitare che si ripetano i medesimi errori.

*Giovanni Poloni, capogruppo PLR nel Consiglio comunale di Mendrisio*

In alto le infrastrutture con le quali Capolago è confrontato ogni giorno: la ferrovia, la strada cantonale, l'autostrada, costruita a pochi metri dai tetti di alcune abitazioni. Le altre immagini che accompagnano questo servizio sono riferite alla costruzione della strada cantonale (La storia di Capolago, di A. M. Radaelli e M. Agliati, 1991).



## "Sentivano scoppiare le mine e gracchiare le perforatrici"

• (red.) Costruitela più in alto, su un viadotto un po' a monte di quello previsto; o penetrate nelle viscere del Generoso, con una galleria. È quanto chiese il Comune di Capolago alle allora "Strade Nazionali" nell'estate 1963, quando gli animi dei capolaghesi si infiammarono alla vista del progetto di autostrada, disegnata "eccessivamente a valle", dunque con la certezza, che poi si rivelò tale, che l'A2 si sarebbe mangiata la parte superiore dei ronchi, terreni preziosi per lo sviluppo edilizio, i collegamenti con i boschi che salgono verso il Generoso. "Un attento esame venne dalla Municipalità fatto

il 18 luglio 1963; fu duopo constatare che purtroppo una gran parte del Comune sarebbe stata danneggiata. L'emozione era grande: s'annunciava, anche metaforicamente, un'estate quanto mai calda. Su proposte del vicinadaco veniva deciso di convocare i partiti politici, quadri da parlare d'un consiglio di guerra, d'una "union sacrée".Ma

le Strade nazionali, dopo il ricorso presentato dal Municipio di Capolago al Governo, dissero di no: lo stare più in alto non era possibile per difficoltà nella stabilità, "in un terreno di detriti e falle". Un quasi analogo caso presentava la soluzione della galleria sotto il Generoso, che avrebbe comportato a ogni modo "una costruzione lunghissima e

costosissima"; da scartare anche la variante del viadotto unico. Così i capolaghesi, "sopra le loro teste, sentivano scoppiare le mine, gracchiare le perforatrici, correre da un capo all'altro dialetti inconsueti di Gastarbeiter; e nugoli di pietrisco s'alzavano a toglier la vista d'una parte dei boschi e delle rocce incombenti".

Per anni, poi, i cittadini e le autorità comunali, rassegnati al danno permanente che l'autostrada aveva ormai recato al loro territorio, lottarono per far mantenere alle Strade Nazionali le promesse "misure compensatorie", come il miglioramento delle strade comunali e gli accessi alla zona dei ronchi. Il rumore prodotto dall'A2, nono-

stante la schermatura posata negli scorsi decenni, è molto elevato e in aumento costante. Basta andare alla stazione per aspettare il treno: quando i convogli non passano, si sente il frastuono dell'autostrada che passa sotto le prime rocce del Generoso, oltre a quello della "cantonale"; nonostante le schermature.



A sinistra la riproduzione di una fotografia di Gino Pedrolì che il Municipio di Capolago fece eseguire, insieme ad altre, alla vigilia delle demolizioni che nel 1951 fecero posto alla strada cantonale. In primo piano la ferrovia; sulla destra, vicino ai platani, c'era il passaggio a livello che portava al lago, piuttosto pericoloso. Qui sopra i caseggiati poi demoliti, sulla sinistra. Neppure vent'anni più tardi il paese conobbe un altro stravolgimento, la costruzione dell'A2, realizzata troppo a valle secondo gli abitanti di allora.