

## DAI RIPARI FONICI SUL PONTE DIGA ALLA GALLERIA DI CORNAREDO

ADRIANO CAVADINI \*

**R**ecentemente il tema dei ripari fonici a Bissonne ha suscitato ampie reazioni per l'aspetto estetico di queste barriere che, aggiunte a quelle posate a protezione di Melide, sollevano giustificati timori e interrogativi sulla validità della soluzione adottata.

Sembra ora che l'appalto per questi ripari, che costano una quarantina di milioni debba essere rifatto.

Pur comprendendo i bissonesi che vogliono meno rumore dall'autostrada ritengo che un ripensamento sia necessario. Le Autorità cantonali e di Bissonne hanno aderito alla soluzione dei ripari fonici perché così avrebbero avuto qualcosa in tempi brevi. Questo atteggiamento renderebbe i ripari definitivi per i prossimi 30 o 40 anni perché la Confederazione non sarebbe più disposta a finanziare un'altra soluzione migliore.

Poco prima di Natale ero a Lucerna e ho raccolto alcune interessanti informazioni. Negli ultimi dieci anni un lungo tratto di autostrada prima di Lucerna è stato sostanzialmente modificato e in parte collocato in galleria, con un costo di centinaia di milioni.

A Hergiswil l'autostrada corre ancora su un percorso sinuoso e stretto lungo il lago prima di entrare in una galleria semi-aperta. Mi è stato con-



fermato che questo tracciato lungo il lago verrà abbandonato e sostituito da una nuova galleria con un investimento di oltre 200 milioni di franchi. I lavori dovrebbero cominciare ancora nel corso del 2008.

A Bissonne è stato fatto un errore iniziale, facendo passare l'autostrada dietro all'abi-

tato invece di metterla in galleria al termine del ponte-diga. Il minimo che si può ora pretendere dalla Confederazione è che questo tratto autostradale venga coperto, con sopra una zona verde.

La scorsa settimana il Consiglio di Stato è andato a Berna dall'On. Leuenberger per spiegare i disagi che il cantone e la sua popolazione devono sopportare come territorio di transito di un traffico internazionale in costante progressione.

Oltre ad accelerare il trasferimento dalla strada alla ferrovia ritengo che avremmo tutto il diritto di chiedere una soluzione veramente migliore per tutelare l'abitato di Bissonne. Abbiamo tantissime ragioni e non credo che il Consiglio federale possa restare insensibile al richiamo del Ticino.

A Lucerna la Confederazione ha finanziato le cor-

rezioni autostradali, ben più onerose di quelle di Bissonne. E quindi indispensabile che Cantone e Comune di Bissonne uniscano le forze per esigere da Berna un'autostrada in galleria e non antiestetici ripari fonici.

Un altro grosso tema viario tocca la città di Lugano. L'apertura della galleria di Cornaredo si avvicina (2010), con il rischio di creare altri problemi di traffico in città e soprattutto dall'uscita della galleria.

Chi entra a Lugano da sud incontra nelle ore di punta code chilometriche fin quasi sull'autostrada. A nord le code dalle Cinque vie raggiungono i piedi della Crespera e il cantiere della galleria sul tratto di svicolo autostradale. Gran parte di questi veicoli cercheranno fra un paio di anni la via più rapida della nuova galleria, con il rischio di causare ingorghi all'entrata e all'uscita perché le code non sono ammesse all'interno.

È quindi importante preparare per il 2010 un numero sufficiente di posteggi a Cornaredo. Si parla di 400 posti auto in più degli attuali, il cui numero andrebbe verificato. Per questi posteggi dovrà essere cercata una soluzione provvisoria visto che il previsto autosilo di 1200 posti, di cui 400 nuovi, non sarà pronto per il 2010.

Oltre alle correzioni viarie previste dal piano del

polo il collegamento tramviario-ferroviario tra Molinazzo, S. Anna e il terminale bus in città andrebbe avviato con tempestività.

Si deve costruire una galleria di circa 1,5 km, le stazioni di partenza e di arrivo e ai piedi della Crespera un ampio posteggio per 1500 auto, da attuare in due tappe. L'investimento è valutato in 185 milioni di franchi, di cui 40% a carico della Confederazione attraverso il fondo per il traffico negli agglomerati.

I tempi di costruzione sarebbero brevi (3-4 anni); a questi vanno però aggiunti quelli per la fase di progettazione e di approvazione dei crediti dalle varie istanze per un totale di 8-10 anni.

Il Cantone e i Comuni dovrebbero finanziare circa 110 milioni di franchi su 5-6 anni: una cifra non impossibile, di fronte alle ricadute positive di questa infrastruttura, a mio parere un elemento di grandissima importanza per l'agglomerato luganese.

Personalmente, mi auguro che dopo le elezioni comunali di aprile la città di Lugano, con i responsabili del polo, si impegni per accelerare le decisioni su questo collegamento, affinché ne siano ridotti i tempi di attuazione.

\* Già consigliere nazionale