

L'altra faccia di Bissonne

Soluzioni ottimali per la viabilità realizzate con oltre 40 anni di ritardo

Gianni Moresi, già Sindaco di Bissonne dal 1992 al 2008

Correva l'anno 1992, esattamente il 16 luglio. Ero diventato, a sorpresa, Sindaco da qualche mese sulla lista civica Liberali radicali indipendenti di Bissonne e, assieme all'ing. Pierino Borella, pianificatore e titolare della Planidea SA, presentavamo alla stampa il Piano di indirizzo del nuovo PR Piano regolatore di Bissonne, villaggio storico, bene culturale di importanza nazionale. Una soluzione rivoluzionaria per quei tempi con la messa in galleria della autostrada A2 e della linea ferroviaria; il tutto legato allo spostamento della strada cantonale dietro al nucleo. I quotidiani del giorno seguente uscivano con titoli: "Bissonne prenota la galleria" (CdT), "Dalla Trasversale ferroviaria una spinta al sogno di Bissonne" (GdP), "Cercando l'equilibrio perduto" (Il Dover), "Per Bissonne un futuro urbanistico legato allo sviluppo regionale" (Liberia Stampa), "Aria nuova a Bissonne" (L'Informatore), "Autotunnel ist die letzte Rettung - Bund hat im vielge-

plagten Dorf eine offene Rechnung" (Tessiner Zeitung). Ma il sogno si è infranto qualche anno dopo. All'allora team della Divisione delle costruzioni, i progetti avveniristici non piacevano affatto. Volevano andare sul sicuro. Si erano fissati nella loro mente una soluzione con ripari fonici e convinsero il Governo a respingere ingenerosamente il progetto della Planidea SA con la scusa che era troppo costoso. Nel frattempo venne aperto un concorso internazionale di progettazione ed i bissonesi hanno dovuto accontentarsi dei ripari fonici. Per i politici locali fu una soluzione "intermedia" ma realistica (Realpolitik): meglio qualcosa che niente! Dopo la loro costruzione i risultati, dal punto di vista fonico, sono notevoli a dipendenza dell'ubicazione delle case. Ed arriviamo a noi. Sono passati più di 20 anni da quel 16 luglio 1992. Il traffico è aumentato vertiginosamente: sulla A2 (in media 100'000 veicoli al giorno), sulla linea FFS del Gottardo (cir-

ca 400 treni al giorno) e sulla strada cantonale (circa 15'000 veicoli al giorno). I disagi a sud del ponte diga son all'ordine del giorno. Ora, più precisamente il 19 ottobre 2012, spunta dal cilindro del cappello, come fosse una magia, un "nuovo" progetto elaborato dal Cantone Ticino e della Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto per risolvere in maniera ottimale tutti i problemi viari della regione, ossia la messa in galleria della A2 da Bissonne a Maroggia, con la possibilità di spostare la strada cantonale. Bellissima trovata, purtroppo a scoppio ritardato, che riprende in maniera peraltro incompleta dal punto di vista urbanistico il nostro progetto del 1992. Quel giorno sono saltato sulla sedia nell'apprendere questa bella notizia. La soluzione

proposta farà senza ombra di dubbio contenti tutti gli abitanti, ma a quale prezzo? Sicuramente dal profilo finanziario costerà più del doppio dei preventivi degli anni '90, con tutti i disagi, anche dal punto di vista ambientale, che abbiamo dovuto sopportare. Mi si obietterà che sono i tempi della politica! Non sono per niente d'accordo e ribadisco che è stato un vero peccato l'aver perso tutto questo tempo e tutti questi soldi. Per contro sono particolarmente soddisfatto che le Autorità comunali di quell'epoca abbiano avuto visioni concrete per lo sviluppo di Bissonne in prospettiva futura. Meglio tardi che mai. E adesso avanti a tutta con la realizzazione, senza più fermarsi: non possiamo aspettare altri vent'anni, ossia con 40 anni di ritardo rispetto al 1992.



Dalle sezioni PLR

BELLINZONA

Mattia Sormani candidato alla presidenza del PLRB

La Sezione PLR di Bellinzona riunitasi lunedì 29 ottobre ha deciso di proporre all'assemblea Mattia Sormani quale candidato unico per la presidenza della sezione, in sostituzione dell'uscente Christian Paglia. A partire dall'estate 2012 l'ufficio presidenziale del PLRB si è assunto il compito di cercare una figura per la presidenza che potesse continuare l'opera di rilancio, rinnovamento e consolidamento delle attività del partito. Mattia Sormani, archeologo, collabora con il Servizio archeologico del Canton Ticino da alcuni anni; attivo politicamente come presidente della sottosezione di Ravecchia e come Consigliere comunale, è una persona valida ed equilibrata che possiede una spiccata sensibilità politica. La sezione è pertanto convinta che la sua figura possa apportare uno stimolo interessante e competente alla vita politica cittadina e sostiene pienamente la sua candidatura di fronte assemblea del PLRB che si terrà ad inizio anno 2013.

Torna la tradizionale Festa di Natale per amici e amiche "Over 60"

Il Natale si avvicina e anche quest'anno la Sezione PLR di Bellinzona organizza la Festa di Natale per amici e amiche "Over 60", per trascorrere insieme una giornata in compagnia e allegria, con un pranzo che avrà luogo **mercoledì 12 dicembre**, alle 12, presso il Ristorante Corona a Bellinzona. Menu: caesar salade con crostini e parmigiano, cosciotto di maiale alle prugne con patate al forno e verdure di stagione, mousse al toberone e caffè. Alle 16 vi sarà la merenda con panettonata. Il costo è di 30 franchi per persona, bibite comprese (la Sezione PLR partecipa con un contributo). Il pomeriggio sarà animato da un simpatico gioco che coinvolgerà tutti i presenti e da una fornita lotteria. Inoltre è previsto l'incontro con diverse personalità politiche. Iscrizioni entro domenica 9 dicembre a Cristina Catenazzi (ore pasti) allo 091/826 13 36 oppure Yvonne Cattani allo 091/825 13 28. Vi aspettiamo numerosi!

SOCIETÀ LIBERALE RADICALE TICINESE DI ZURIGO

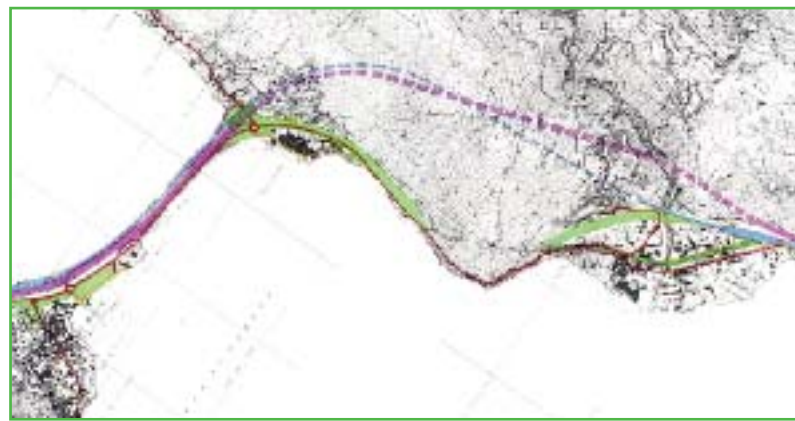
La tradizionale festa di fine anno della Società liberale radicale ticinese di Zurigo avrà luogo **venerdì 30 novembre**, al Ristorante Bocciodromo Letzi da Cono, Badenerstrasse 526, a Zurigo. Quale gradito ospite ci sarà l'avv. **Fulvio Pelli**, consigliere nazionale e già presidente del PLR svizzero.

Programma: ore 18.30 aperitivo; ore 19.15 cena al prezzo di 40 franchi (dedotto contributo SLRTZ, bevande escluse). Menu: antipasti misti, tortellini panna e tartufo, arrosto di vitello con patate e verdure di stagione, panettone). La serata si concluderà con la tombola e la riffa. Iscrizioni a Matthias Gianini allo 079/298 99 30 o gianini@alra-ti.ch.

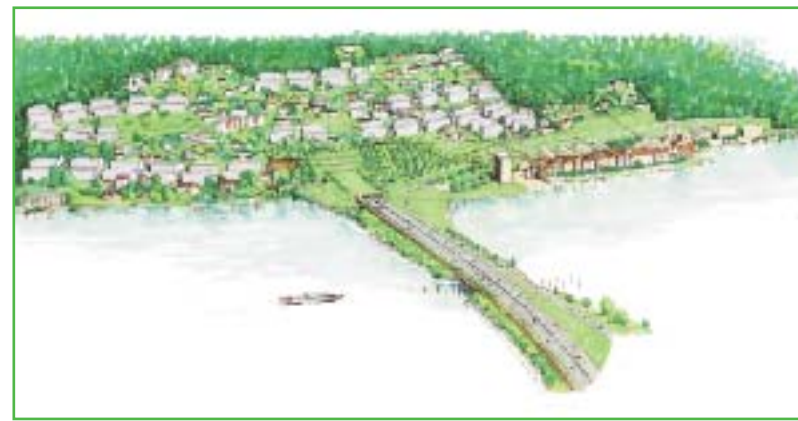
Visione che non può essere condivisa

Il nuovo progetto contempla ancora troppi problemi di tipo urbanistico e paesaggistico

Pierino Borella*



Spostamento linea FFS e utilizzo sedime per nuova strada cantonale di aggiramento (1992)



Ecco come si presenterebbe Bissonne dopo lo spostamento della A2 e della linea FFS

L'On. Borradori ha presentato in conferenza stampa il 21 ottobre u.s. la cosiddetta "variante ottimizzata Ticino" al progetto USTRA di varianti per la realizzazione della 3a. corsia autostradale tra Lugano e Chiasso.

Il nodo di Bissonne è cruciale sia per il passaggio della A2 a monte del nucleo storico (il cui impatto è stato accentuato dai ripari fonici) sia per il posizionamento come testata est del ponte diga (che non può più essere allargato per ragioni paesaggistiche).

Ma veniamo alla "variante ottimizzata Ticino". La stessa prevede la messa in galleria di 3 corsie (direzione sud-nord) ed il mantenimento in superficie delle altre 3 corsie in direzione nord-sud con dimezzamento del traffico in superficie dell'autostrada come affermato in conferenza stampa.

Il tracciato in superficie non più utilizzato dalla A2 (1 corsia) viene sfruttato per la realizzazione della strada cantonale d'aggiramento del nucleo storico (aggiramento che comprende Maroggia).

Il progetto cantonale è un passo avanti rispetto ai progetti USTRA.

Lo stesso non può però ritenersi sufficientemente efficace nell'affrontare i temi urbanistici e paesaggistici dell'attraversamento di Bissonne.

Nell'ottica locale (ma non solo) un elemento prioritario è quello della realizzazione della nuova strada cantonale d'aggiramento secondo una tempistica possibilmente slegata da quella dello spostamento in galleria della A2. Il progetto del Comune del 1992, elaborato nell'ambito degli studi preliminari della revisione

del PR, prevedeva lo spostamento della linea ottocentesca delle FFS in galleria.

La ferrovia veniva posizionata sul lato nord del ponte-diga in corrispondenza della corsia sud-nord della A2.

Questa soluzione permetterebbe, con lo spostamento della sola linea FFS, di liberare il sedime della ferrovia in superficie dietro al nucleo e di posizionarvi la nuova strada cantonale d'aggiramento dello stesso con il recupero del contatto con il lago.

L'idea guida alla base del progetto è di poter realizzare la nuova strada cantonale d'aggiramento del nucleo in modo disgiunto dallo spostamento della A2, operazione quest'ultima che implica notevoli investimenti.

Nel contempo questa soluzione permette di poter realizzare la nuova strada cantonale d'aggiramento entro tempi ragionevoli.

Tanto per intenderci entro i prossimi 10 anni e non fra 30-50 anni.

E' evidente che la motivazione dello spostamento di una linea ferroviaria non può basarsi su esclusivi argomenti di carattere locale.

Un simile spostamento deve essere motivato anche con argomenti di scala regionale come ad esempio l'obiettivo dell'incremento della velocità (ed attrattività) della linea ferroviaria con raggi di curvatura più ampi e con, ad esempio, una fermata a Pian Scairolo lungo un nuovo tracciato in galleria della linea FFS tra Melide a Pian Scairolo medesimo con continuazione fino alla stazione di Lugano.

Quest'ultima tratta potrebbe corrispondere al raccordo del corridoio AlpTransit alla stazione di Lugano lungo la tratta Vezia-Pian

Scairolo e quindi opera che potrebbe rientrare nella sfera di competenza e finanziamento di AlpTransit.

L'ottimizzazione del tracciato della vecchia linea FFS può anche considerarsi funzionale a scenari di potenziamento del trasporto pubblico tra il Mendrisiotto ed il Luganese come strategia alternativa alla realizzazione della 3a. corsia dell'autostrada.

Gli atti del progetto di 20 anni fa elaborato nell'ambito degli studi preliminari di revisione del PR dimostrano come le componenti paesaggistiche ed urbanistiche siano fondamentali per il recupero del fronte retro del nucleo storico e poter realizzare la nuova strada cantonale d'aggiramento del nucleo a prescindere dallo spostamento dell'autostrada. Quest'ultima operazione con costi elevati e tempistica di lungo termine.

Il progetto del 1992 dimostra anche che la progettazione di un solo vettore dei trasporti (l'autostrada) dimenticando il trasporto pubblico (linea ferroviaria) non porta da nessuna parte. Ed è ciò che è successo con i progetti USTRA.

Vent'anni fa il Cantone non ha accolto il progetto del Comune perché lo riteneva "troppo costoso". A distanza di 20 anni i costi possono ritenersi più che raddoppiati per un progetto (la variante ottimizzata Ticino) che contempla ancora troppi elementi problematici di tipo urbanistico e paesaggistico per poter essere condiviso.

*incaricato della revisione del PR di Bissonne negli anni '90