

## INTERROGAZIONE

### Progetto PoLuMe: non così!

La popolazione del Mendrisiotto, Basso Ceresio e Luganese da decenni è quotidianamente confrontata con il grave problema del traffico e del conseguente inquinamento fonico e dell'aria. Il traffico giornaliero medio annuo sull'A2 a Grancia è di 73'806 veicoli, seguito a ruota da Maroggia con 70'397 veicoli (dati USTRA 2018)<sup>1</sup>. È su questa tratta, la più trafficata del Cantone, che s'inserisce il progetto dell'USTRA di potenziamento dell'A2 tra Lugano e Mendrisio, che prevede la realizzazione di una terza corsa dinamica. Questo progetto è attualmente in consultazione presso il Cantone, che ha chiesto anche ai Comuni coinvolti di esprimersi in merito.

Premesso che i firmatari di questa interrogazione si dichiarano sostanzialmente contrari a qualsiasi progettualità volta ad aumentare la capacità dell'A2 tra Lugano e Mendrisio e che auspicano piuttosto il congelamento *tout court* del progetto in consultazione (conformemente alla mozione 1378 del 12.03.2019 di Ivo Durisch e cofirmatari), data la consultazione in corso, e tenendo conto anche di una petizione lanciata recentemente da cittadini che si oppongono al progetto così come proposto dall'USTRA che ha già raccolto numerose firme (oltre 3'500 firme ad oggi), rivolgiamo al Consiglio di Stato i seguenti interrogativi:

1. Il problema del traffico e del forte impatto ambientale, sulla salute e paesaggistico causato dall'A2 tocca in modo uguale tutti i Comuni della regione attraversati da questa infrastruttura. Il Consiglio di Stato non crede che sia necessario un approccio a livello regionale per trovare una soluzione a questi problemi e, per questa ragione, che sia necessaria una pianificazione coordinata dei futuri interventi sull'A2 a sud di Lugano, nell'ottica di ottenere una circonvallazione in galleria e/o copertura dell'A2 nei centri abitati della regione? Intende sostenere tale richiesta verso USTRA?
2. Il Consiglio di Stato non ritiene che il progetto PuLuMe sia discriminatorio verso quei Comuni (soprattutto Melano, ma anche il quartiere di Mendrisio Capolago e parte di Maroggia) che dovranno accollarsi numerosi aspetti negativi (lunghi e imponenti cantieri, nuovi semisvincoli, aumento del traffico) senza ottenere alcun beneficio concreto dal punto di vista paesaggistico, ambientale e del traffico? Intende intervenire per appianare questo trattamento iniquo, e se sì, come?
3. Qual è l'avviso del Consiglio di Stato sull'utilizzo come cantiere, per oltre 10 anni, del pregiato terreno in riva lago Tannini di Melano, adiacente a due aree a vocazione turistica (campeggi) importanti per la regione, e inserito nella scheda P7 del Piano direttore quale area di svago a lago d'interesse cantonale? Corrisponde al vero che uno dei due campeggi verrebbe sacrificato per le attività cantieristiche?
4. Il Monte San Giorgio (patrimonio mondiale dell'UNESCO) e il Monte Generoso sono iscritti nell'Inventario federale dei paesaggi e dei monumenti naturali (IFP) e numerosi paesi del Basso Ceresio (p.es. Bissone, Melano, Rovio e Riva San Vitale) sono iscritti nell'Inventario federale degli insediamenti svizzeri da proteggere d'importanza nazionale ISOS. Il tracciato autostradale è una ferita nel territorio di quest'area di pregio dal punto di vista paesaggistico, naturalistico e storico-culturale, ed è all'origine di un importante degrado paesaggistico e ambientale. Nell'ipotesi che PoLuMe porterebbe benefici ad alcune aree

---

<sup>1</sup> Fonte dati: *La mobilità in Ticino 2019* (2020) Bellinzona, Dipartimento del territorio.

del Basso Ceresio, ma ne penalizzerà altre, il Consiglio di Stato ritiene che il progetto dell'USTRA raggiunga pienamente l'obiettivo generale prefissato di "migliorare l'inserimento dell'autostrada nel paesaggio del Basso Ceresio", come indicato nel Messaggio 7718 del 17 settembre 2019 sulla mozione di Ivo Durisch e cofirmatari "La soluzione alle colonne non è la terza corsia tra Lugano e Chiasso!" ?

5. In considerazione delle criticità esposte negli interrogativi precedenti, il Consiglio di Stato condivide pienamente il progetto PoLuMe o ritiene necessario chiedere dei miglioramenti nella risposta alla consultazione avviata da USTRA, e se sì, quali?
6. Pur considerando complementari il traffico motorizzato privato e la mobilità alternativa (trasporto pubblico e mobilità lenta), il Consiglio di Stato non teme che il progetto PoLuMe, aumentando la capacità stradale e dunque incentivando il traffico motorizzato privato, vada a vanificare gli effetti benefici nella regione degli investimenti milionari approvati di recente dal Gran Consiglio per promuovere il trasporto pubblico (461,4 milioni per tutto il Cantone)<sup>2</sup>, così come quelli futuri richiesti dal Consiglio di Stato per provvedimenti a favore della mobilità aziendale (2 milioni) e della mobilità combinata (1 milione)<sup>3</sup>? Non crede che la terza corsia dinamica rischierebbe di essere utilizzata sull'arco dell'intera giornata?
7. Nell'ottica di una strategia di riduzione o contenimento della crescita del traffico, il Consiglio di Stato non ritiene più opportuno appoggiare in modo prioritario la mobilità alternativa e il completamento a sud di Lugano di AlpTransit (trasferimento dalla strada alla ferrovia del traffico merci) al posto di un aumento della capacità stradale, considerando anche che PoLuMe sarebbe operativo solo nel 2040?
8. Il progetto PoLuMe ha quale obiettivo la fluidificazione del traffico autostradale tra Lugano e Mendrisio, le colonne alle entrate e uscite dei centri urbani tuttavia permarranno. È stato valutato l'impatto del maggiore volume di traffico dovuto al potenziamento dell'autostrada e al conseguente aumento del traffico motorizzato privato sull'area urbana del Luganese? Con quali risultati? Il Consiglio di Stato come intende risolvere il problema degli imbuti (a Lugano e Mendrisio)?
9. Che garanzie intende chiedere il Consiglio di Stato alla Confederazione per ottenere una pianificazione e realizzazione coordinata dei futuri interventi sull'A2 e di AlpTransit a sud di Lugano, nell'ottica di ridurre al minimo l'impatto ambientale e sulla qualità di vita dei cittadini residenti in un territorio già fortemente penalizzato dalle infrastrutture di trasporto e per un uso parsimonioso delle risorse finanziarie?

Ringraziando per le risposte, porgiamo cordiali saluti

Gruppo I Verdi del Ticino.

Nicola Schoenenberger, Claudia Crivelli Barella, Andrea Stephani, Marco Noi, Cristina Gardenghi, Samantha Bourgoïn

<sup>2</sup> [https://www4.ti.ch/area-media/comunicati/dettaglio-comunicato/?NEWS\\_ID=186489&cHash=ef3f7baa8649a3f9a92a15db5e674546](https://www4.ti.ch/area-media/comunicati/dettaglio-comunicato/?NEWS_ID=186489&cHash=ef3f7baa8649a3f9a92a15db5e674546) e <https://www.laregione.ch/cantone/ticino/1439961/trasporto-tempi-potenziamento-offerta-percorrenza>

<sup>3</sup> [https://www4.ti.ch/area-media/comunicati/dettaglio-comunicato/?NEWS\\_ID=189788&tx\\_tichareamedia\\_comunicazioni%5baction%5d=show&tx\\_tichareamedia\\_comunicazioni%5bcontoller%5d=Comunicazioni](https://www4.ti.ch/area-media/comunicati/dettaglio-comunicato/?NEWS_ID=189788&tx_tichareamedia_comunicazioni%5baction%5d=show&tx_tichareamedia_comunicazioni%5bcontoller%5d=Comunicazioni)