

Consegna della petizione

No alla terza corsia tra Lugano e Mendrisio! Salviamo Mendrisiotto e Basso Ceresio



Sommario

1. Basso Ceresio, Mendrisiotto e il problema del traffico: una contestualizzazione.....	3
2. Petizione: richieste, numero di firme e sostenitori ufficiali.....	6
3. Atti parlamentari.....	8
4. Prese di posizione pubbliche critiche e/o contrarie al progetto.....	8
4.1 Prese di posizione dei Municipi	8
4.2. Risoluzioni di Consigli comunali.....	9
4.3. Prese di posizione da parte delle sezioni locali dei partiti politici	9
4.4. Prese di posizione da parte di enti e associazioni.....	9
4.5. Opinioni personali (di privati ed esponenti politici)	10
5. Riflessioni conclusive	11
6. Allegati	I
Allegato 1 - Testo integrale della petizione	I
Allegato 2 - Atti parlamentari	IV
Allegato 3 - Prese di posizione dei Municipi	IX
Allegato 4 - Risoluzioni di Consigli comunali.....	XII
Allegato 5 - Prese di posizione da parte delle sezioni locali dei partiti politici.....	XX
Allegato 6 - Prese di posizione da parte di enti e associazioni	XXVI

1. Basso Ceresio, Mendrisiotto e il problema del traffico: una contestualizzazione

Il progetto di potenziamento dell'autostrada N2 tra Lugano e Mendrisio (PoLuMe), per il quale sono stati stanziati dal parlamento 913 milioni (Messaggio 18.066¹, fondo FOISTRA), ha lo scopo di eliminare i problemi di capacità, creando una terza corsia dinamica. **L'ampliamento della capacità stradale s'inserisce in una regione, quella del Mendrisiotto e Basso Ceresio, fortemente penalizzata dal traffico pendolare e di transito. La tratta autostradale toccata dal progetto è la più trafficata del Cantone Ticino: il traffico giornaliero medio annuo sulla N2 è di 73'806 veicoli a Grancia, seguito a ruota da Maroggia con 70'397 veicoli (dati USTRA 2018)².**

La creazione di una terza corsia dinamica incentiva l'uso del mezzo privato motorizzato e vanifica i recenti e grandi sforzi (finanziari, ma non solo) presi dalla Confederazione e dal Cantone Ticino³ per potenziare i mezzi pubblici e la mobilità alternativa. L'aumento di capacità può forse migliorare la fluidità del traffico sulla tratta per un breve periodo, ma, oltre a non risolvere i colli di bottiglia all'entrata dei centri urbani, a lungo termine può portare ad un peggioramento della situazione (traffico indotto) e al conseguente aggravio del già importante inquinamento fonico e dell'aria. **Già oggi nella regione esiste una situazione di emergenza ambientale, dovuta al superamento regolare dei limiti di legge delle polveri fini e di altre sostanze inquinanti, alle quali la popolazione è quotidianamente esposta (Fig. 1).** Questo inquinamento, all'origine di varie malattie, riduce fortemente la qualità di vita dei residenti, in particolare delle fasce più sensibili come bambini e anziani^{4,5}.

Stazione di Mendrisio	NO2 media annuale (limite OIA 30 µg)	NO2: Giorni di superamento del limite giornaliero, (80 µg/giorno)	OZONO: Giorni con superamento della media oraria massima (120 µg)	Polveri fini media annuale (20 µg/g.)	POLVERI FINI PM10: Giorni di superamento del limite giornaliero. (50 µg/m3.)	Giorni totali annui di superamento di uno dei limiti per i 3 inquinanti
2013	46	18	93	29	52	163
2014	42	0	84	24	20	104
2015	45	11	106	30	49	166
2016	39	3	100	24	27	130
2017	37	2	105	29	44	151
2018	33	0	139	24	24	163
2019	32	0	103	20	15	118
MEDIA		4.85	104.28		33	142.13

Figura 1: Superamenti 2013-2019 inquinanti atmosferici a Mendrisio. Degli inquinanti sono ampiamente oltre i limiti stabiliti: il diossido di azoto, l'ozono e le polveri fini P;10, così come "nuovi" inquinanti quali le PM2,5 e le nano polveri (fonte: Henrik Bang, Bellinzona).

¹ Messaggio 18.066 Strade nazionali 2020-2023, fase di potenziamento 2019 delle strade nazionali e credito di impegno. Limite di spesa

² *La mobilità in Ticino 2019 (2020)* Bellinzona, Dipartimento del territorio.

³ Il Gran Consiglio ha approvato di recente degli investimenti milionari per promuovere il trasporto pubblico (461,4 milioni per tutto il Cantone) e il Consiglio di Stato ne ha richiesti altri per provvedimenti a favore della mobilità aziendale (2 milioni) e della mobilità combinata (1 milione).

⁴ <https://www.swissinfo.ch/ita/il-ticino-soffoca-nelle-polveri-fini/6472804>

⁵ http://www.caffe.ch/stories/cronaca/64508_per_i_veneni_nellaria_sei_vittime_al_giorno/

Non va inoltre sottovalutato l'impatto dei cantieri previsti per PoLuMe e per il prolungamento a sud di Lugano di AlpTransit. Già oggi, cantieri circoscritti o singoli incidenti, mandano in tilt il sistema viario. PoLuMe prevede lavori sull'arco di oltre 10 anni su tratti di autostrada in uso, rischia quindi di portare il sistema al collasso. La creazione di una circonvallazione da Bissone a Mendrisio in galleria permetterebbe di ovviare a questo problema. Oltre all'enorme cantiere previsto nel pregiato terreno riva lago a Melano (Tannini SA), la regione sarà toccata dai cantieri il per prolungamento a sud di Lugano di AlpTransit. La qualità di vita della popolazione può essere tutelata solo coordinando i lavori su queste grandi infrastrutture di trasporto nazionali.

Il Ticino meridionale è una regione con un considerevole valore paesaggistico, naturalistico e storico-culturale (Fig. 2). Il Monte San Giorgio (patrimonio mondiale dell'UNESCO) e il Monte Generoso sono iscritti nell'Inventario federale dei paesaggi e dei monumenti naturali (IFP)⁶ e numerosi paesi della regione (Arogno, Bissone, Melano, Mendrisio, Riva San Vitale e Rovio; solo per citarne alcuni) sono iscritti nell'Inventario federale degli insediamenti svizzeri da proteggere d'importanza nazionale ISOS⁷.

Il tracciato autostradale è una ferita nel territorio di quest'area di pregio ed è all'origine di un importante degrado paesaggistico e ambientale, con ricadute negative anche sul turismo locale. La riqualifica ambientale, paesaggistica e urbanistica dovrebbe, in caso di interventi di una certa importanza sulle infrastrutture di transito - come nel caso del progetto PoLuMe - avere un peso uguale a quello dato alla risoluzione dei problemi del traffico (come nel caso di Roveredo/GR, o delle future circonvallazioni di La Chaux-de-Fonds/NE, Le Locle/NE e Näfels/GL). **Il progetto PoLuMe da questo punto di vista prevede invece unicamente la circonvallazione del nucleo di Bissone, e con grande svantaggio dei comuni limitrofi, che saranno penalizzati dalla realizzazione di nuovi semisvincoli, da un aumento del traffico e da imponenti cantieri della durata di più decenni, senza ottenere alcun beneficio concreto dal punto di vista ambientale e paesaggistico e con un peggioramento della qualità di vita, in particolare della salute e del carico di rumore.** Progetti come PoLuMe, incompleti, circoscritti e che spostano il problema di qualche chilometro soltanto, rischiano di peggiorare la situazione nella regione e di aumentare il sentimento di esasperazione già presente nella popolazione. Un reale miglioramento paesaggistico e ambientale è ottenibile unicamente mediante una pianificazione coordinata a livello regionale che preveda la circonvallazione dell'autostrada N2 dei centri abitati del Mendrisiotto e Basso Ceresio. In pochi chilometri in linea d'aria, pigiati tra il Monte Generoso e il lago Ceresio si trovano due importanti vie di comunicazioni internazionali (ferrovia e autostrada N2) e una regionale (strada cantonale). **La messa in galleria dell'autostrada N2 da Bissone a Mendrisio permetterebbe di sgravare un territorio pesantemente toccato dalle vie di comunicazione da oltre 60 anni, di migliorare le condizioni ambientali e di salute dei cittadini e di liberare e rendere accessibili alla popolazione terreni pregiati vicino al lago.**

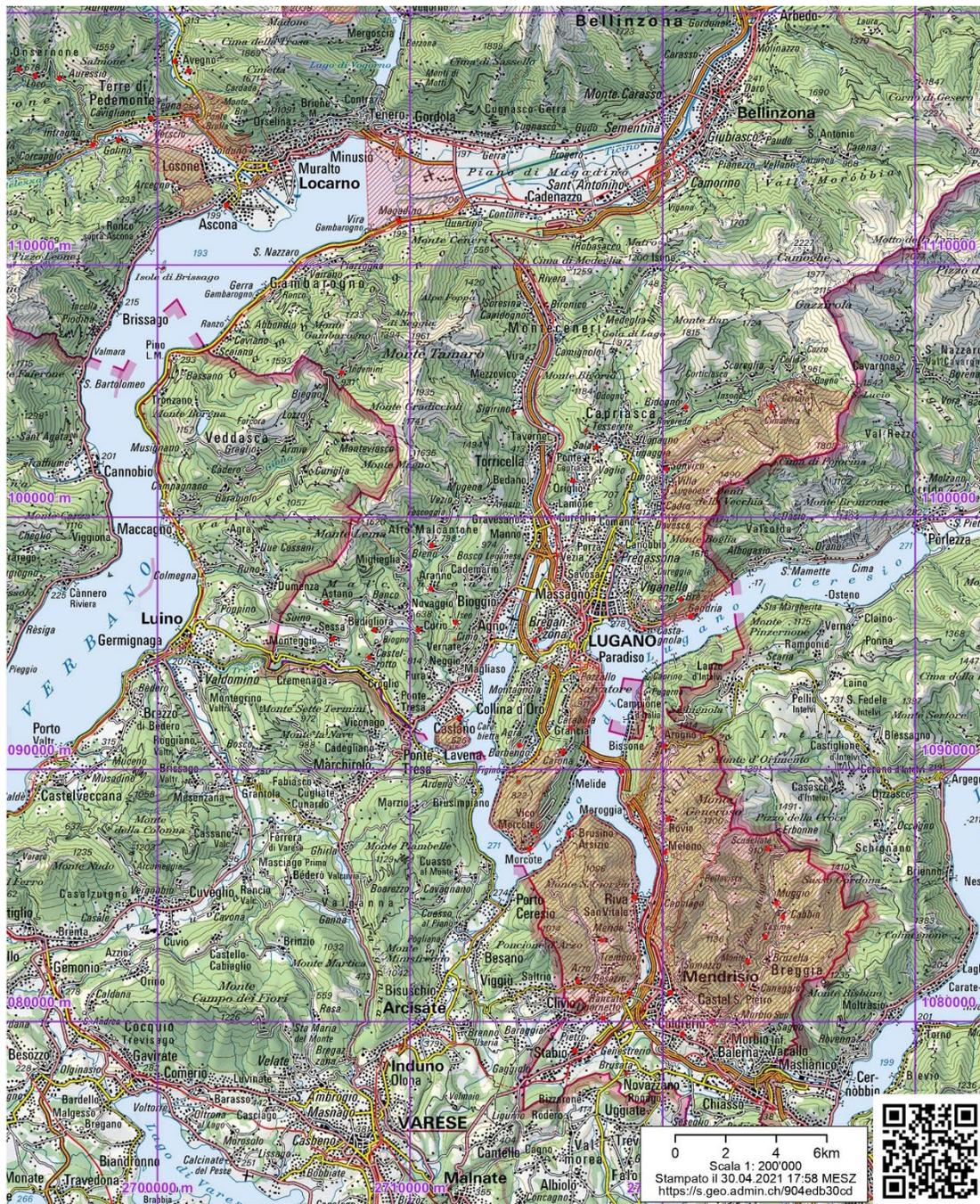
⁶ <https://www.bafu.admin.ch/bafu/it/home/temi/paesaggio/info-specialisti/sviluppare-e-preservare-la-qualita-del-paesaggio/paesaggi-d-importanza-nazionale/inventario-federale-dei-paesaggi--siti-e-monumenti-naturali-dimp.html>

⁷ <https://www.bak.admin.ch/bak/it/home/baukultur/isos-und-ortsbildschutz.html>

Comitato promotore **Petizione No alla terza corsia tra Lugano e Mendrisio! Salviamo Mendrisiotto e Basso Ceresio**

Sito web: www.no-terzacorsia-a2.ch

Petizione: <https://act.campax.org/p/NO-terzacorsia-A2>



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra
In collaboration with the cantons

www.geo.admin.ch è una piattaforma pubblica accessibile per la ricerca di geo-informazioni, i dati e servizi.

Responsabilità: Nonostante si presti grande attenzione all'accuratezza delle informazioni pubblicate su questo sito, le autorità federali declinano ogni responsabilità per la fedeltà, l'accuratezza, l'attualità, l'affidabilità e la completezza di tali informazioni. Diritti d'autore: autorità della Confederazione Svizzera, anno. http://www.disclaimer.admin.ch/basi_legali.html
© swisstopo, UFC, UFAM

Figura 2: L'alta concentrazione di aree iscritte nell'Inventario federale dei paesaggi e dei monumenti naturali (IFP) e di numerosi paesi iscritti nell'Inventario federale degli insediamenti svizzeri da proteggere d'importanza nazionale ISOS testimoniano l'alto valore paesaggistico, naturalistico e storico-culturale del Ticino meridionale, purtroppo fortemente penalizzato dalle vie di transito e quindi poco valorizzabile dal punto di vista turistico (fonte: map.geo.admin.ch, © swisstopo, UFC, UFAM).

2. Petizione: richieste, numero di firme e sostenitori ufficiali

Il 30 gennaio 2021 dei cittadini contrari al progetto di potenziamento dell'autostrada N2 tra Lugano e Mendrisio hanno lanciato una petizione indirizzata alla Consigliera federale Simonetta Sommaruga, responsabile del DATEC.

Le richieste della petizione al Consiglio federale sono le seguenti:

1) Di respingere il progetto dell'USTRA per il potenziamento dell'A2 tra Lugano e Mendrisio (terza corsia dinamica), perché non risolve il problema attuale del traffico e avrà un forte impatto sul territorio, sia durante la realizzazione (cantieri) sia a opera conclusa.

2) Di iniziare a pianificare in modo coordinato a livello regionale la circonvallazione in galleria e/o la copertura dell'A2 nei centri abitati del Mendrisiotto e Basso Ceresio. Solo in questo modo è possibile ottenere un reale miglioramento paesaggistico e ambientale nella regione.

3) Di pianificare e realizzare in modo coordinato i grandi progetti sulle vie di transito nazionali a sud di Lugano (AlpTransit e futuri interventi sull'A2), per un utilizzo efficace delle risorse finanziarie e del territorio. La qualità di vita della popolazione può essere tutelata solo coordinando queste grandi infrastrutture.

La petizione quindi, oltre ad opporsi al progetto PoLuMe così come presentato dall'USTRA, chiede anche che i centri abitati di Mendrisiotto e Basso Ceresio siano infine liberati dall'autostrada N2 mediante una circonvallazione in galleria e/o una copertura dell'autostrada e che venga garantito un coordinamento tra i futuri grandi progetti previsti sulle infrastrutture di trasporto nazionali a sud di Lugano.

Il testo integrale della petizione è allegato a questo rapporto (Allegato 1) oppure è a disposizione sul sito www.no-terzacorsia-a2.ch/petizione.

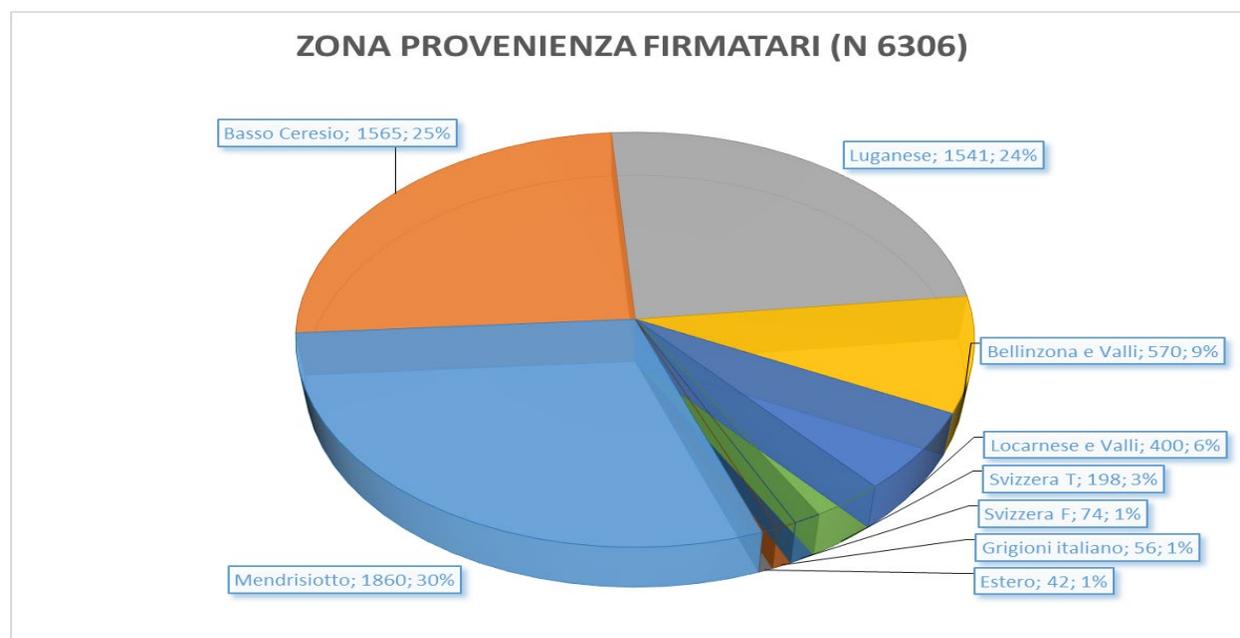


Figura 3: Regione di provenienza delle firme a sostegno della petizione (stato 2 maggio 2021)

A 3 mesi dal lancio, **la petizione ha raccolto il sostegno di ben 6'306 firmatari** (firme online e cartacee). **Le persone che hanno firmato la petizione abitano in larga maggioranza nel Basso Ceresio (25%), nel Mendrisiotto (30%) e nel Luganese (24%), come illustrato nella Fig. 3.** Questo a dimostrazione che il tema del traffico e dell'inquinamento, con il quale si devono confrontare quotidianamente i residenti di queste regioni, è molto sentito ed è fonte di preoccupazione.

La petizione inoltre è sostenuta ufficialmente da 31 persone (privati ed esponenti politici e di associazioni) residenti in prevalenza nel Basso Ceresio e nel Mendrisiotto. I sostenitori ufficiali sono elencati di seguito in ordine alfabetico, con indicato la professione e/o la carica politica e il comune di residenza.

1. *Benedetto Antonini*, vice presidente Società ticinese per l'arte e la Natura (STAN)
2. *Roger Bacciarini*, Ing. civ. dipl. ETH/SIA/OTIA, Bissone
3. *Henrik Bang*, Municipale PS, Bellinzona
4. *Rolando Bardelli*, medico, Balerna
5. *Alberto Benzoni*, Municipale I Verdi Balerna, Consulente assicurativo, Membro comitato CpT
6. *Edoardo Cappelletti*, Partito Comunista, Consigliere comunale, Lugano
7. *Tiziano Calderari*, consigliere comunale PLR, Mendrisio
8. *Luigia Carloni*, Architetto SIA-OTIA, Mendrisio
9. *Orlando Casellini*, DOCENTE SM pensionato, Cittadini per il territorio, Castel San Pietro
10. *Alessandro Cavasin*, Consigliere comunale Melano Popolare Democratico, Melano
11. *Rosalba Cavasin*, Consigliera comunale Melano Popolare Democratico, Melano
12. *Gianni Ceretti*, Consigliere comunale Unità di sinistra, Maroggia
13. *Ivana Ceretti*, Consigliera comunale Unità di sinistra, Maroggia
14. *Giorgio (Joy) Cometta*, Consigliere comunale, Arogno
15. *Claudia Crivelli Barella*, Gran consigliera e consigliera comunale per i Verdi, Mendrisio
16. *Giorgio Falconi*, Avvocato e Municipale, Rovio
17. *Greta Gysin*, Consigliera nazionale per i Verdi, Rovio
18. *Fritz Gysin*, ing. dipl. ETH/OTIA, Rovio
19. *Patrizia Mangili*, pensionata, già consigliera comunale e docente a Melano
20. *Alfredo Maranesi*, Maroggia
21. *Ornella Meroni Bernasconi*, Consigliera comunale, Melano
22. *Mauro Mini*, presidente Fondazione San Gottardo, Orto Il Gelso, Melano
23. *Claudio Naiaretti*, direttore Fondazione San Gottardo, Orto Il Gelso, Melano
24. *Giorgio Nosedà*, medico e professore universitario, Vacallo
25. *Marco Piffaretti*, specialista in mobilità, Rovio
26. *Giovanni Poloni*, Consigliere Comunale, Mendrisio
27. *Raoul Ritter*, Consigliere comunale PLRT, Melano
28. *Nicola Schoenenberger*, Capogruppo dei Verdi Gran Consiglio, consigliere comunale Lugano
29. *Barbara Schepis Muntaner*, Psicologa infantile, Genestrerio
30. *Marco Tela*, docente CPT Mendrisio
31. *Alberto Valli*, Broker assicurativo in proprio Alberto Valli SA, presidente protezione civile del Mendrisiotto, membro assemblea dei delegati CH PLRT, membro comitato cantonale PLRT e delegato per il comune di Mendrisio PUC Generoso, Mendrisio

3. Atti parlamentari

Accanto alla promozione e diffusione della petizione, il comitato si è impegnato a livello politico per cercare di ottenere risposte e maggiori garanzie per tutelare la salute della popolazione e il territorio in caso di realizzazione del progetto, in particolare mediante l'inoltro di alcuni atti parlamentari a livello cantonale e federale, grazie all'aiuto e al sostegno dei Verdi Svizzeri e dei Verdi del Ticino.

> **Federali** - [Interpellanza del 16 marzo 2021 presentata da Greta Gysin "Criticità del progetto di potenziamento dell'autostrada N2 tra Lugano e Mendrisio \(PoLuMe\)."](#)

> **Cantionali** - [Interrogazione del 19 febbraio 2021 presentata da Nicola Schoenenberger e cofirmatari "PoLuMe: non così!"](#)

A livello cantonale, sul progetto PoLuMe e sul prolungamento a sud di Lugano di AlpTransit, vanno inoltre segnalate le due mozioni seguenti ancora pendenti:

[Mozione del 20 gennaio 2020 presentata da Maurizio Agustoni e cofirmatari "Nuovo tracciato A2 nel Mendrisiotto: il Cantone sostenga la regione!" e Rapporto del Consiglio di Stato \(del 14 ottobre 2020\)](#)

[Mozione del 12 marzo 2019 presentata da Ivo Durisch e cofirmatari "La soluzione alle colonne non è una terza corsia tra Lugano e Chiasso!" e Rapporto del Consiglio di Stato \(del 17 settembre 2019\)](#)

Gli atti parlamentari sono a disposizione nell'Allegato 2.

4. Prese di posizione pubbliche critiche e/o contrarie al progetto.

Il lancio della petizione ha anche favorito un **accesso dibattito pubblico sul progetto PoLuMe. Dal Mendrisiotto e dal Basso Ceresio si sono levate numerose voci contrarie o critiche a questo progetto.** In particolare da parte di associazioni regionali, da Municipi, Consigli comunali e singoli esponenti politici, così come da privati preoccupati dall'impatto negativo che la realizzazione di questo progetto avrà sulla qualità di vita nella regione. **Il numero di prese di posizione pubbliche critiche o contrarie al progetto ed espresse in questi mesi supera di gran lunga le prese di posizione a favore. Nessuno è disposto a tollerare un intervento che aumenterà il traffico e non salvaguarderà né il territorio né la salute della popolazione del Basso Ceresio e del Mendrisiotto.**

Segue un elenco delle principali prese di posizione, disponibili sul sito www.no-terzacorsia-a2.ch e allegate in calce a questo rapporto.

4.1 Prese di posizione dei Municipi

> Municipio di Melano – [Melano scrive a Sommaruga: cosa abbiamo fatto di male?](#)

> Municipio di Mendrisio - [La terza corsia così com'è non va](#)

Le prese di posizione dei Municipi sono a disposizione nell'Allegato 3.

4.2. Risoluzioni di Consigli comunali

- > Melano – [Risoluzione del Consiglio comunale di Melano](#) contro il potenziamento dell'autostrada tra Lugano e Mendrisio, del 14 gennaio 2019
 - [Appello al Gran consiglio](#) per una mobilità coordinata e una ricomposizione urbanistica a sud di Lugano. La soluzione alle colonne non è una terza corsia tra Lugano e Mendrisio
- > Riva San Vitale – [Risoluzione del Consiglio Comunale di Riva San Vitale](#) contro il progetto di potenziamento dell'autostrada tra Lugano e Mendrisio, del 14 aprile 2021.

Le risoluzioni dei Consigli comunali e l'Appello sono a disposizione nell'Allegato 4.

4.3. Prese di posizione da parte delle sezioni locali dei partiti politici

- > Mendrisio – tra i gruppi politici [la maggioranza non vede nel potenziamento dell'autostrada fra Mendrisio e Lugano la soluzione ai problemi di traffico](#).
- > I [Verdi del Ticino](#) hanno espresso fermamente la loro opposizione alla realizzazione di nuove strade. Se il progetto dovesse venire comunque realizzato, chiedono maggiori garanzie per la salvaguardia del territorio e la tutela della salute della popolazione,
- > PLR di Melano – [la sezione ha deciso di dire NO al progetto di USTRA](#) così come viene presentato ad oggi.

Le prese di posizione dei partiti sono a disposizione nell'Allegato 5.

4.4. Prese di posizione da parte di enti e associazioni

Sono numerose sono le associazioni regionali, cantonale e nazionali che hanno preso posizione esprimendo criticità o contrarietà assoluta alla realizzazione del potenziamento dell'autostrada N2 tra Lugano e Mendrisio.

- > Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto (CRTM) – la [CRTM ha espresso il suo sostegno alle richieste del comune di Melano](#) e [preoccupazione per la realizzazione del progetto PoLuMe](#) così come proposto dall'USTRA
- > Patriziato di Melano – [lettera del patriziato all'USTRA contro il progetto PoLuMe](#)
- > Cittadini per il territorio, Associazione Traffico e Ambiente e Iniziativa per le Alpi – [Lettera aperta a Simonetta Sommaruga da parte dei Cittadini per il territorio Mendrisiotto, ATA Svizzera italiana e Iniziativa per le Alpi. 22.02.2021](#) e [Risposta ufficiale di Simonetta Sommaruga, 26.03.2021](#).
- > Associazione Pro Gottardo Ferrovia d'Europa – [Presenza di posizione nell'ambito della consultazione federale e cantonale sul Piano settoriale dei trasporti. 16.11.2020 \(PDF\)](#)
- > Espace Suisse – [Presenza di posizione di EspaceSuisse – Gruppo regionale Ticino. 19.11.2020 \(PDF\)](#)
 - [Presenza di posizione di EspaceSuisse Ticino sull'appello al Gran Consiglio "per una mobilità coordinata ed una ricomposizione urbanistica a sud di Lugano. La](#)

[soluzione alle colonne non è la terza corsia tra Lugano e Mendrisio.” 10.07.2020 \(PDF\)](#)

> Cittadini per il territorio – [No alla terza corsia tra Mendrisio e Lugano. 06.10.2020 \(PDF\)](#)

> ASTUTI – [La terza corsia autostradale tra Lugano e Mendrisio non è una priorità. 03.05.2021 \(PDF\)](#)

Le prese di posizione delle associazioni sono a disposizione nell’Allegato 6.

4.5. Opinioni personali (di privati ed esponenti politici)

Numerose (16) sono altresì le lettere pubbliche di privati ed esponenti politici inviate ai giornali per esprimere preoccupazione, contrarietà o criticità in merito alla realizzazione del progetto PoLuMe. Una lista esaustiva è disponibile sul sito www.no-terzacorsia-a2.ch/articoli-di-giornale > Lettere e opinioni.



Figura 4: una rappresentazione ironica del destino della popolazione di Basso Ceresio e Mendrisiotto nel caso in cui PoLuMe dovesse venire realizzato così come proposto dall’USTRA (© IvanArt).

5. Riflessioni conclusive

La petizione ha raccolto 6'306 firme e ha ottenuto l'appoggio pubblico da parte di numerosi sostenitori ufficiali, autorità locali e associazioni. Al momento della consegna della petizione, il Cantone Ticino non si è ancora espresso ufficialmente su questo progetto.

Ci auguriamo che il Cantone e la Consigliera federale Simonetta Sommaruga, così come il Consiglio federale tutto, nella loro decisione sul progetto PoLuMe tengano conto delle preoccupazioni e delle rivendicazioni della popolazione residente nella regione e appoggino quindi la posizione e le richieste dei Comuni che saranno toccati direttamente da questo progetto; così come quelle della CRTM e dei cittadini che hanno sottoscritto la petizione.

Questo progetto, se dovesse venire realizzato come proposto dall'USTRA, ipotecerà il futuro dei nostri figli e nipoti. Al posto di ripetere gli errori del passato, agiamo con lungimiranza, tutelando la salute della popolazione e il territorio e valorizzando le componenti naturalistiche, paesaggistiche e storico-culturali della regione.

Il comitato promotore, Melano, 2 maggio 2021

Marzio Proietti, Consigliere comunale

Simona Fumagalli

Nadia Gilardi-Bolis

Camillo Mangili, Consigliere comunale

Sofia Mangili, Consigliera comunale

Jgor Zocchetti, Consigliere comunale

Comitato promotore *Petizione No alla terza corsia tra Lugano e Mendrisio! Salviamo Mendrisiotto e Basso Ceresio*

Sito web: www.no-terzacorsia-a2.ch

Petizione: <https://act.campax.org/p/NO-terzacorsia-A2>

6. Allegati

Allegato 1 - Testo integrale della petizione

A: Simonetta Sommaruga, Consigliera federale

No alla terza corsia tra Lugano e Mendrisio! Salviamo Mendrisiotto e Basso Ceresio

Campagna creata da
[Marzio Proietti](#)

Chiediamo al Consiglio federale:

- 1) Di respingere il progetto dell'USTRA per il potenziamento dell'A2 tra Lugano e Mendrisio (terza corsia dinamica), perché non risolve il problema attuale del traffico e avrà un forte impatto sul territorio, sia durante la realizzazione (cantieri) sia a opera conclusa.
- 2) Di iniziare a pianificare in modo coordinato a livello regionale la circonvallazione in galleria e/o la copertura dell'A2 nei centri abitati del Mendrisiotto e Basso Ceresio. Solo in questo modo è possibile ottenere un reale miglioramento paesaggistico e ambientale nella regione.
- 3) Di pianificare e realizzare in modo coordinato i grandi progetti sulle vie di transito nazionali a sud di Lugano (AlpTransit e futuri interventi sull'A2), per un utilizzo efficace delle risorse finanziarie e del territorio. La qualità di vita della popolazione può essere tutelata solo coordinando queste grandi infrastrutture.

Perché è importante?

Il progetto di potenziamento dell'A2 tra Lugano e Mendrisio dell'USTRA (PoLuMe) prevede un aumento della capacità stradale (terza corsia dinamica), la costruzione di nuovi svincoli e la messa in galleria di brevi tratti tra Grancia e Melide e tra Bissone e Maroggia. Questo progetto è costoso e inefficace. La terza corsia dinamica, che verrebbe realizzata solo nel 2040, non risolve l'attuale grave problema di traffico nel Mendrisiotto e nel Luganese, e, anche dopo la sua messa in funzione, le colonne all'entrata dei centri urbani negli orari di punta (quando il grado di occupazione delle auto dei pendolari è di circa 1,05 persone/auto) permarranno. A lungo termine si rischia di peggiorare la situazione causando un aumento del traffico veicolare privato, con il conseguente aggravio del già importante inquinamento fonico e dell'aria. Questo progetto guarda al futuro con vecchi parametri, senza tenere conto

delle alternative di trasporto né delle nuove tecnologie (mezzi pubblici, mobilità lenta, telelavoro) che potrebbero di fatto contribuire a una diminuzione del traffico e a gestire flussi di veicoli più regolari.

L'aumento della capacità dell'A2 è inoltre in contrasto con i principi dell'articolo 84 sulla protezione delle Alpi della Costituzione Svizzera (trasferimento dalla strada alla ferrovia del traffico merci e ampliamento delle strade). Il progetto PoLuMe avrà inoltre un forte impatto sul territorio e sulla qualità della vita delle persone, sia durante la realizzazione, sia ad opere ultimate: sono infatti previste importanti aree di cantiere (della durata di una quindicina d'anni), nuove segnaletiche e nuovi svincoli che stravolgeranno il territorio soprattutto di Melano, ma non solo.

L'autostrada è la principale causa di degrado ambientale nella regione: un reale miglioramento paesaggistico e ambientale è ottenibile unicamente mediante una pianificazione coordinata a livello regionale e spostando in galleria (circonvallazione) o coprendo l'A2 nei centri abitati del Mendrisiotto e Basso Ceresio. Interventi sull'A2 di queste dimensioni e con un impatto così rilevante sul territorio andrebbero infatti pianificati, per essere efficaci, in modo coordinato a livello regionale. Progetti incompleti e circoscritti, come PoLuMe, rischiano al contrario di peggiorare la situazione nella regione.

È infine fondamentale garantire un coordinamento dei grandi progetti sulle vie di transito nazionali e prevedere, nel limite del possibile, una realizzazione simultanea di queste opere, anche con l'obiettivo di ridurre i costi. Solo in questo modo è possibile tutelare la qualità di vita della popolazione.

Non ripetiamo gli errori del passato, gestiamo la mobilità e pianifichiamo queste grandi infrastrutture in modo lungimirante, con l'obiettivo di migliorare il paesaggio, la qualità di vita dei cittadini e il problema del traffico.



Comitato promotore *Petizione No alla terza corsia tra Lugano e Mendrisio! Salviamo Mendrisiotto e Basso Ceresio*

Sito web: www.no-terzacorsia-a2.ch

Petizione: <https://act.campax.org/p/NO-terzacorsia-A2>

Allegato 2 - Atti parlamentari

Interpellanza al Consiglio federale presentata da Greta Gysin e co-firmatari



L'Assemblea federale – Il Parlamento svizzero

Curia Vista – Banca dati degli atti parlamentari

21.3184 Interpellanza

Criticità del progetto di potenziamento dell'autostrada N2 tra Lugano e Mendrisio (PoLuMe)

Depositato da: Gysin Greta
Gruppo dei Verdi
Partito ecologista svizzero



Data del deposito: 16.03.2021
Depositato in: Consiglio nazionale
Stato delle deliberazioni: Non ancora trattato dalla Camera

Testo depositato

Chiedo al lodevole Consiglio federale di rispondere alle seguenti domande:

1. Pur considerando complementari mobilità privata e pubblica e in ottica di una strategia di riduzione o contenimento della crescita del traffico, non ritiene prioritario anticipare la realizzazione di AlpTransit a sud di Lugano, opera che permetterebbe di sgravare l'attuale unica linea ferroviaria e potenziare i mezzi pubblici?
2. Non ritiene necessario, in un territorio densamente popolato come il Ticino meridionale, pianificare, progettare e realizzare coordinatamente i futuri interventi a sud di Lugano (potenziamento N2, Porta Sud e prolungamento di AlpTransit), per ridurre al minimo l'impatto ambientale e sulla qualità di vita dei cittadini e per un uso parsimonioso delle risorse finanziarie? In caso affermativo, come intende coordinare i grandi interventi futuri previsti sulle infrastrutture di trasporto nazionali (prolungamento di AlpTransit a sud di Lugano e interventi sull'autostrada N2)?
3. Come verrà valutato l'impatto dell'aumento del traffico motorizzato privato dovuto al potenziamento dell'autostrada sull'area urbana del Luganese e del Mendrisiotto?
4. Se in un progetto di potenziamento autostradale, oltre alla risoluzione dei problemi di capacità, non ritenga prioritario l'aspetto di riqualifica ambientale e paesaggistica (mediante circonvallazione in galleria), in particolare dove l'autostrada N2 attraversa aree densamente abitate e con poco territorio a disposizione, come il Ticino meridionale?
5. Se, considerato l'elevato investimento finanziario previsto per la realizzazione del potenziamento dell'autostrada N2 (1,8 miliardi) e che permetterebbe di ottenere un risultato minimo (apertura terza corsia solo per poche ore al giorno e una riqualifica paesaggistica molto parziale), non valuti possibile aumentare l'investimento per spostare in galleria il tracciato autostradale da Bissone a Mendrisio, e ottenere così un reale e definitivo miglioramento ambientale e paesaggistico nella regione?
6. Se, in considerazione delle motivazioni in calce, non ritiene necessario attuare dei miglioramenti al progetto PoLuMe dell'USTRA. Se sì, quali?

Motivazione

Il progetto di potenziamento dell'autostrada N2 tra Lugano e Mendrisio (PoLuMe), per il quale sono stati stanziati dal parlamento 913 milioni (Messaggio [18.066](#), fondo FOSTRA), ha lo scopo di eliminare i problemi di capacità, creando una terza corsia dinamica. L'ampliamento della capacità stradale s'inserisce in una regione, quella del Mendrisiotto e Basso Ceresio, fortemente penalizzata dal traffico pendolare e di transito. La tratta toccata dal progetto è la più trafficata del Cantone Ticino: il traffico giornaliero medio annuo sulla N2 è di 73 806 veicoli a Grancia (dati USTRA 2018).

La creazione di una terza corsia dinamica incentiva l'uso del mezzo privato motorizzato e vanifica i recenti e grandi sforzi presi dalla Confederazione e dal Cantone Ticino per potenziare i mezzi pubblici e la mobilità



L'Assemblea federale – Il Parlamento svizzero

Curia Vista – Banca dati degli atti parlamentari

alternativa. L'aumento di capacità può forse migliorare la fluidità del traffico per un certo periodo, ma, oltre a non risolvere i colli di bottiglia all'entrata dei centri urbani, a lungo termine può portare ad un peggioramento della situazione e al conseguente aggravio del già importante inquinamento. Già oggi esiste una situazione di emergenza ambientale: l'inquinamento, all'origine di varie malattie, riduce fortemente la qualità di vita dei residenti, in particolare delle fasce più sensibili.

Non va sottovalutato l'impatto dei cantieri previsti per PoLuMe e per il prolungamento a sud di Lugano di AlpTransit. La qualità di vita dei cittadini può essere tutelata solo coordinando queste grandi opere.

Il Ticino meridionale è una regione densamente popolata e con grande valore paesaggistico, naturalistico e storico-culturale. Il Monte San Giorgio (UNESCO) e il Monte Generoso sono iscritti nell'IFP e numerosi paesi sono iscritti nell'ISOS. La riqualifica ambientale e paesaggistica dovrebbe contare almeno tanto quanto la risoluzione dei problemi di traffico. Un miglioramento concreto e definitivo è ottenibile solo con una pianificazione coordinata a livello regionale che preveda la circonvallazione dell'autostrada N2 dei centri abitati della regione. La messa in galleria dell'autostrada N2 da Bissone a Mendrisio permetterebbe di sgravare il territorio, di migliorare le condizioni ambientali e di salute dei cittadini e di liberare alla popolazione terreni vicino al lago.

Competenze

Autorità competente

Dipartimento dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC)

Altre informazioni

Camera prioritaria

Consiglio nazionale

Cofirmatari (7)

[Christ Katja](#), [Pasquier-Eichenberger Isabelle](#), [Schaffner Barbara](#), [Schlatter Marionna](#), [Storni Bruno](#),
[Trede Aline](#), [Töngi Michael](#)

Link



Interrogazione al Consiglio di Stato presentata da Nicola Schoenenberger e co-firmatari

19.02.2021

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)¹. 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 corsia 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

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

19.02.2021

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)², così come quelli futuri richiesti dal Consiglio di Stato per provvedimenti a favore della mobilità aziendale (2 milioni) e della mobilità combinata (1 milione)³? 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

² 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>

³ https://www4.ti.ch/area-media/comunicati/dettaglio-comunicato/?NEWS_ID=189788&tx_tichareamedia_comunicazioni%5baction%5d=show&tx_tichareamedia_comunicazioni%5bcontoller%5d=Comunicazioni

Comitato promotore *Petizione No alla terza corsia tra Lugano e Mendrisio! Salviamo Mendrisiotto e Basso Ceresio*

Sito web: www.no-terzacorsia-a2.ch

Petizione: <https://act.campax.org/p/NO-terzacorsia-A2>

Allegato 3 - Prese di posizione dei Municipi

Presenza di posizione del Municipio di Melano (L'Informatore, 5.02.2021)

Melano scrive a Sommaruga, "cosa abbiamo fatto di male?"

Pubblighiamo le lettere inviate nei giorni scorsi dal Municipio di Melano a Simonetta Sommaruga, responsabile del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC).

Onorevole Consigliera Federale Simonetta Sommaruga, portiamo alla sua attenzione le preoccupazioni della popolazione di Melano in relazione alle future grandi opere autostradali e ferroviarie previste sul nostro territorio. L'Ufficio federale delle strade, allo scopo di migliorare la viabilità sull'A2 tra Mendrisio e Lugano, ha progettato il potenziamento di questa tratta, proponendo di utilizzare la corsia d'emergenza quale terza corsia dinamica durante le ore di punta, al fine di aumentare la capacità viaria dell'autostrada. Tale potenziamento prevede la realizzazione di nuovi svincoli in territorio di Melano e Maroggia e di una galleria tra Bissone e Maroggia, che permetterà di liberare l'abitato di Bissone, e parzialmente di Maroggia, dall'attuale traffico autostradale. Ma non vogliamo entrare nel dettaglio del progetto che presto dovrebbe arrivare sul tavolo dei suoi collaboratori a Berna. Se per i Comuni di Bissone e Maroggia si prospettano degli importanti miglioramenti ambientali, lo stesso non si può dire per Melano, che vedrebbe realizzato sul proprio territorio un nuovo svincolo e, soprattutto, dovrebbe convivere con un cantiere dalle dimensioni gigantesche, della durata di almeno 10 anni.



Continua a pagina 8

Melano (foto d'archivio)

Da: *L'Informatore*
del 5 febbraio 2021

Gentile Consigliera Federale, venga a Melano il Primo agosto

(Dalla prima pagina) Un cantiere posizionato in una zona molto pregiata del Comune che si affaccia sul Ceresio.

Già questi due motivi sarebbero ampiamente sufficienti per allarmare la popolazione di Melano, la cui preoccupazione diventa ben grave per il fatto che il piano settoriale dei trasporti (parte infrastruttura ferroviaria) la cui consultazione è appena scaduta, prevede che la parte sud del Comune sarà interessata dal progetto Alptransit Sud che, nel caso di realizzazione a tappe, vedrebbe realizzato lo sbocco in zona Lenaccio della prevista galleria Melano-Chiasso.

Anche in questo caso si tratta di un cantiere importante, che impatterà per un decennio sul nostro territorio. Ci sembra quindi più che giustificata l'enorme preoccupazione di una popolazione che per ben 20 o 30 anni dovrà convivere con due immani cantieri situati nel raggio di 1 km!

Dal punto di vista ambientale si deve chiaramente affermare che queste due storiche opere non porteranno alcun beneficio alla popolazione residente, dal momento che la ferita nel territorio procurata dalla ferrovia e dal tracciato autostradale, che di fatto tagliano a metà il territorio urbanizzato, rimarrà tale.

Oltre a questo aspetto, la qualità di vita della popolazione subirà per decenni ulteriori peggioramenti dovuti alle emissioni dei due importanti e evidenti cantieri.

A questo punto ci chiediamo cosa abbia fatto di male la comunità di Melano per meritarsi tutto ciò. Obiettivamente sembra che per USTRA e FFS questo minuscolo territorio sia diventato terra di conquista da invadere a proprio piacimento. Già con la realizzazione dell'A2 negli anni Sessanta il territorio fu irrimediabilmente compromesso; ora

si vuole preservare su questa via?

A nostro avviso, come già abbiamo avuto modo di segnalare, e come continueremo a comunicare nelle sedi preposte, la galleria autostradale non dovrà fermarsi a Maroggia ma continuare sin dopo Melano, così da ovviare definitivamente agli errori fatti in passato e liberare una volta per tutte anche Melano dal tracciato autostradale.

Per quanto attiene invece alla completazione di Alptransit verso Sud (che abbiamo da sempre sostenuto!) non siamo contrari a una realizzazione a tappe ma riteniamo più corretto che la porta verso Sud della galleria venga realizzata in territorio di Bissone e non in quello di Melano così da avere benefici tangibili anche sui tre Comuni di Bissone, Maroggia e Melano.

In conclusione comprendiamo benissimo che la questione è più che altro economica, ma visto lo studio in atto per potenziare l'autostrada e quello

previsto per realizzare Alptransit Sud, basterebbe un ultimo sforzo e tutta la regione del Basso Ceresio, da sempre confrontata con rumore e inquinamento, ne trarrebbe finalmente dei benefici.

Ci farebbe molto piacere ospitarla a Melano, così da farle toccare con mano la nostra situazione. A tale proposito ci permettiamo chiederle se in occasione del Natale della Patria del prossimo Primo agosto avesse piacere di essere nostra ospite a Melano. Sarebbe un segnale molto forte per la nostra comunità.

La ringraziamo per l'attenzione che vorrà dare al presente scritto e rimaniamo a disposizione per qualsiasi informazione dovesse necessitarle. Gradisca l'espressione della nostra alta stima.

*Per il Municipio Daniele Maffei,
il segretario Abramo Civatti*

Presenza di posizione del Municipio di Mendrisio (laRegione, 24.03.2021)

laRegione, mercoledì 24 marzo 2021

MENDRISIOTTO

15

MENDRISIO

'La terza corsia così com'è non va'

La Città ha detto la sua sul potenziamento dell'A2. 'Prima bus e treni, poi l'auto'.

di Daniela Carugati

Sulla terza corsia autostradale di perplessità la Città di Mendrisio ne aveva già manifestate ormai un anno fa. E ora i dubbi si sono rafforzati.

Tanto da trasformarsi in dura critica. Un po' a sorpresa (forse) il Municipio ha, infatti, manifestato tutta la sua contrarietà verso un progetto federale, quello del potenziamento dell'asse stradale fra Mendrisio e Lugano, che "così come presentato, non soddisfa l'autorità cittadina".

Se il Cantone voleva avere un parere nell'ambito della consultazione che ha coinvolto Comuni e Commissioni regionali dei trasporti di Mendrisiotto e Basso Ceresio e Luganese, ebbene l'ha avuto, e non è proprio positivo.



La Città crede nell'intermodalità

DI PRESS-ELIA BIANCHI

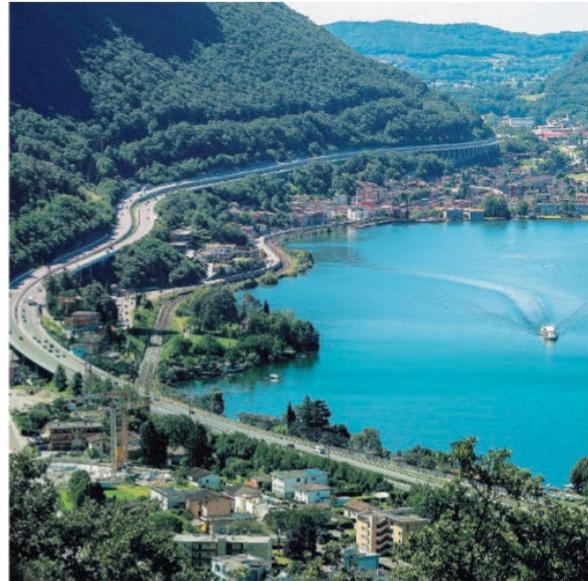
Come si legge nella missiva recapitata di recente a Palazzo delle Orsoline, il nodo sta nel privilegiare il traffico individuale - perché l'intervento, si fa capire, sortisce questo effetto -, "a scapito dell'attrattiva del trasporto pubblico su rotaia a sud di Lugano". Una posizione netta che amplia l'eco (a maggioranza) negativo che si è levato dalle forze politiche locali.

Rivendicata maggiore qualità di vita

La Città ha, insomma, una ragione sufficiente per fare un passo indietro, soprattutto a fronte di misure compensatorie ritenute "indispensabili", ma di fatto non convincenti a sufficienza per restituire una vera qualità territoriale a una regione già segnata dai problemi del traffico. Non c'è una preclusione sul principio, ci ha fatto capire il sindaco di Mendrisio Samuele Cavadini, e se ne può parlare, ma adesso ci si aspetta una contropartita. Tant'è che il Comune ha rilanciato una serie di richieste, peraltro non nuove, nel segno di una "mobilità coordinata" che ribalta la prospettiva tra auto e mezzi pubblici. Non a caso si è sostenuto la variante - la cosiddetta 4/2 - che va ad alleggerire i nuclei, come a Bissone. Ma non basta. In effetti, nella strategia dell'Ustr, l'Ufficio federale delle strade, la Città non viene direttamente toccata dagli interventi strutturali, ma è chiaro, si sottolinea, che "il territorio di Mendrisio subirebbe le conseguenze di un incremento del traffico in attraversamento".

La priorità? La passeggiata a lago

Così, per cominciare, esorta l'autorità locale, andrebbe messa in cima alla lista delle priorità e sostenuta (anche dal profilo finanziario) la "riqualifica delle sponde lacuali con il deposito del materiale di scavo delle gallerie, per creare una nuova passeggiata a lago e favorire la mo-



L'autorità locale vorrebbe innanzitutto favorire la mobilità lenta

DI PRESS

bilità lenta fino all'interno della Valle del Lavaggio". La stessa Città e il Cantone hanno promosso, si ricorda nella nota, "la valorizzazione della tratta del fiume Morè con l'integrazione di una pista ciclabile regionale, posta a ridosso dell'autostrada A2, tra le piscine di Mendrisio e via Penate. Una tratta fondamentale per il collegamento lento con il centro cittadino e il futuro comparto di Valera".

'Ci sono progetti da sostenere'

Ad avere bisogno di una spinta, però, sollecita ancora il Municipio, sono altresì "interventi di moderazione o di miglioramento della qual-

ità dello spazio pubblico sull'asse di attraversamento di Capolago, in considerazione del potenziale aumento del traffico sulla Cantonale da e verso l'auspicato svincolo di Melano-Maroggia". Non solo, per la Città occorre mettere mano a "tutti i progetti a favore della mobilità lenta". Lavori che, a suo parere, devono "essere sostenuti, in particolare i collegamenti ciclo-pedonali trasversali al fondo-vale e passanti sopra l'autostrada, come per esempio la passerella di collegamento tra la stazione Ffs di Mendrisio e la piazza di Rancate, contenuta anche nel Piano direttore comunale di Mendrisio".

Comitato promotore *Petizione No alla terza corsia tra Lugano e Mendrisio! Salviamo Mendrisiotto e Basso Ceresio*

Sito web: www.no-terzacorsia-a2.ch

Petizione: <https://act.campax.org/p/NO-terzacorsia-A2>

Allegato 4 - Risoluzioni di Consigli comunali

Risoluzione del Consiglio comunale di Melano (14.01.2019)

RISOLUZIONE

Concernente la presa di posizione del Consiglio comunale di Melano contro il potenziamento dell'autostrada tra Lugano e Mendrisio

Melano, 14 gennaio 2019

con la presente vi sottoponiamo la presa di posizione del Consiglio comunale di Melano, adottata nella seduta del 17 dicembre 2018, da rendere pubblica e da sottoporre in particolare all'attenzione dei responsabili dell'USTRA e dei rappresentanti del gruppo di accompagnamento politico del progetto di potenziamento dell'autostrada nella tratta tra Lugano e Mendrisio.

Con l'inizio della procedura per il risanamento delle gallerie autostradali e la realizzazione della terza corsia tra Lugano e Mendrisio, cresce la preoccupazione per le conseguenze negative per il nostro comune. Già nel 2012 il Municipio di Melano, alla notizia apparsa sulla stampa delle tre varianti allora proposte dall'Ufficio federale delle strade (USTRA), prese una decisa posizione contro la realizzazione di una terza corsia con una lettera al presidente del Consiglio di Stato.

Dai progetti proposti dall'USTRA alla commissione di accompagnamento politico si evince che la tratta che attraversa il Comune di Melano rimarrà a cielo aperto, con tutte le conseguenze negative già conosciute e che non potranno che peggiorare con un aumento della capacità del traffico. Inoltre, la variante che al momento sembra ottenere il maggior consenso (variante 4 in due fasi), prevede la costruzione di un nuovo semi-svincolo sul territorio comunale, causando addirittura un peggioramento rispetto alla situazione attuale.

Il comune è da sempre confrontato con problemi viari, essendo tagliato in due dall'autostrada, dalla ferrovia e dalla cantonale, ed è quindi già enormemente penalizzato. Potenziare l'autostrada e, dunque, aumentarne la capacità, a nostro avviso non risolve il problema del traffico, rischia al contrario di acuirlo (traffico indotto), con tutte le conseguenze negative del caso (maggior inquinamento dell'aria e fonico). Per fornire una risposta concreta ed efficace a questi problemi sarebbe auspicabile un'ottica lungimirante della gestione del traffico, piuttosto che la proposta di soluzioni palliative. Interessante sarebbe spostare in galleria tutta la tratta Lugano-Mendrisio, abbinandola al completamento - ancora in progettazione - di AlpTransit.

In aggiunta, dato che il problema del traffico riguarda soprattutto i momenti di punta (concentrati nelle ore mattutine e serali e dovuti in particolare ai pendolari) andrebbe affrontato con una serie di misure atte a diminuirlo. Ad esempio migliorando il servizio di trasporto pubblico regionale e interregionale, favorendo e incentivando il park and ride e forme alternative di spostamento privato (car-sharing e i trasporti aziendali) e attuando, come previsto dalla costituzione federale, il trasferimento del trasporto merci dalla gomma alla ferrovia.

In relazione ai progetti finora presentati e sostenuti dall'USTRA, sarebbe inoltre utile considerare l'aspetto costi-benefici delle opere previste: l'investimento di un miliardo di franchi per il risanamento e l'ampliamento delle gallerie autostradali e la creazione di una terza corsia appare sproporzionato rispetto all'effetto desiderato: la colonna forse si accorcerebbe, ma i "colli di bottiglia" delle uscite di Lugano Sud e Lugano Nord continuerebbero a sussistere. Paragonando i costi per ogni passaggio tra l'opera per il

raddoppio della Galleria del Gottardo (Fr. 322.-/passaggio; che risulta dalla divisione dell'investimento di 2 miliardi per i 6'205'000 di passaggi annui) e la realizzazione della terza corsia (Fr. 39.-/passaggio, che risulta dalla divisione dell'investimento di un miliardo per i 25'550'000 passaggi annui) appare evidente la possibilità di aumentare gli investimenti per ridurre almeno in parte gli effetti negativi sulla regione causati dal potenziamento dell'autostrada, spendendo per esempio 2 miliardi franchi (ossia Fr. 78.-/passaggio). Un aumento degli investimenti ci sembra giustificato, considerato l'elevato numero di passaggi annui sulla tratta tra Lugano e Mendrisio.

Queste premesse non garantiscono nessun miglioramento per il Comune di Melano, ma prospettano al contrario un peggioramento della situazione attuale. Il Consiglio comunale si esprime dunque con forza contro le varianti proposte finora dall'USTRA. Non risulta infatti comprensibile come gli interventi presentati possano garantire *"un ottimale inserimento ambientale e paesaggistico"* dell'opera nel nostro comune, come affermato dall'USTRA.

Il Consiglio comunale del Comune di Melano

Appello al Gran Consiglio per una mobilità coordinata e una ricomposizione urbanistica a sud di Lugano.
La soluzione alle colonne non è una terza corsia tra Lugano e Mendrisio (15.05.2020)

Appello al Gran Consiglio per una mobilità coordinata e una ricomposizione urbanistica a sud di Lugano. La soluzione alle colonne non è una terza corsia tra Lugano e Mendrisio

Lodevole
Gran Consiglio
Residenza
6501 Bellinzona

Melano, 15 giugno 2020

Appello al Gran Consiglio per una mobilità coordinata e una ricomposizione urbanistica a sud di Lugano. La soluzione alle colonne non è una terza corsia tra Lugano e Mendrisio.

Egregio Signor Presidente, Gentili Deputate e Deputati,

ci appelliamo a voi affinché **sosteniate con forza una progettazione coordinata della mobilità e una ricomposizione urbanistica a sud di Lugano (Paradiso-Mendrisio-Chiasso).**

Il criterio urbanistico è un elemento importante del discorso legato alle vie di traffico e ai problemi ad esso associati. La soluzione non può essere la terza corsia tra Lugano e Mendrisio

Il progetto dell'USTRA per il potenziamento autostradale Lugano-Mendrisio (PoLuMe) non soddisfa molti dei Comuni a sud di Lugano, presenta costi per oltre 1 miliardo di franchi senza apportare una vera soluzione ai gravi problemi di traffico a sud di Lugano. Non va inoltre sottovalutato l'impatto che il potenziamento dell'autostrada (con una terza corsia dinamica) avrà su Lugano e su tutta la regione: più traffico in città e negli agglomerati dovuto all'aumento della capacità dell'autostrada.

Nel messaggio 7718, il Consiglio di Stato, in risposta alla mozione del 12 marzo 2019 di Ivo Durisch e firmatari "La soluzione alle colonne non è una terza corsia tra Lugano e Mendrisio":

- si dice *"consapevole della situazione viaria e del conseguente inquinamento nel Mendrisiotto"*,
- e ritiene che *"il progetto PoLuMe non dovrà limitarsi esclusivamente alla realizzazione di una terza corsia dinamica, ma dovrà essere l'occasione per migliorare l'inserimento di questa infrastruttura nel paesaggio del Basso Ceresio, grazie alla realizzazione di nuove canne autostradali e alla riqualifica di Bissone (insediamento d'importanza nazionale iscritto nell'inventario ISOS), oggi fortemente penalizzato dalla cesura costituita dal rilevato autostradale. Il progetto dovrà in ogni caso essere approfondito ulteriormente: nel corso dell'allestimento del Progetto generale (PG) il Dipartimento del territorio (DT) si è messo a disposizione per valutare e approfondire ulteriori ottimizzazioni dal punto di vista della ripartizione del traffico, paesaggistico e ambientale"*.

Condividiamo l'intento di migliorare l'inserimento di questa infrastruttura nel paesaggio del Basso Ceresio e per questo ci teniamo a sottolineare che, nella regione, non è **solamente il comune di**

Appello al Gran Consiglio per una mobilità coordinata e una ricomposizione urbanistica a sud di Lugano. La soluzione alle colonne non è una terza corsia tra Lugano e Mendrisio

Bissone ad essere penalizzato dall'autostrada e dalla ferrovia. Tutti gli altri comuni a sud di Lugano sono di fatto nella stessa situazione.

I comuni di **Maroggia** e di **Melano** sono situati tra il lago e la montagna, con un territorio pesantemente occupato dalle vie di trasporto e che dovranno subire le conseguenze dello spostamento dei semi svincoli attualmente presenti a Bissone e Melide. Il quartiere nord di Mendrisio (**Capolago**) è altresì soffocato dalle vie di trasporto. I comuni di **Mendrisio**, **Coldrerio**, **Balerna** e **Chiasso** dispongono certamente di più territorio, tuttavia largamente occupato da insediamenti abitativi e industriali e da vie di trasporto.

Siamo del parere che la (benvenuta) "riqualifica delle sponde lacustri" prevista dal progetto USTRA non potrà minimamente compensare il continuo impatto del traffico sul territorio e sulla popolazione e ci sembra piuttosto un argomento inserito solamente per ridurre le opposizioni al progetto.

Inoltre, limitandosi a delle misure compensatorie che non prevedano una **ricomposizione urbanistica** – per esempio una copertura anche parziale dell'autostrada – rimarrebbe una cesura importante, in particolare nei comuni di Melano e Maroggia e a Capolago.

Il progetto generale PoLuMe attualmente in discussione tra l'USTRA, la Commissione Regionale dei Trasporti e i Comuni coinvolti prevede due varianti per il Comparto sud; entrambe con due sotto varianti, una con la circonvallazione di Bissone (CIRB) e l'altra senza:

- 4.1 con/senza CIRB: preferite dall'USTRA;
- 4.2 con/senza CIRB: preferite dalla CRT e dai Comuni coinvolti.

Riteniamo in particolare che ci si debba **fermamente opporre alla variante 4.1**, che intende utilizzare l'ultimo tratto (inserito in una zona residenziale e ristretta) della strada Arogno-Maroggia ai piedi della Val Mara, quale strada cantonale. La variante 4.2, pur prevedendo l'utilizzo di una delle due attuali corsie autostradali per la strada cantonale tra Maroggia e Bissone, impatta comunque fortemente sul territorio senza risolvere il problema del traffico.

Entrambe le varianti prevedono lo spostamento del semi svincolo da Bissone a Melano, rendendo tra l'altro necessario realizzare una rotonda vicinissima allo stabile sito sulla parcella 51, occupata da un edificio di pregio con grande giardino, sede del Seminario Redemptoris Mater di Lugano e poco distante dall'attuale sede dell'Orto al Gelso, un laboratorio agricolo protetto della Fondazione San Gottardo, focalizzato sulla produzione di prodotti biologici e biodinamici.

In entrambe le varianti non è previsto lo spostamento della strada cantonale lungo il territorio di Melano, causando il perdurare di un forte carico di traffico nel centro del paese, e nemmeno un'adeguata misura per favorire la ricomposizione urbanistica tra il lago e la montagna.

Reputiamo che l'investimento di **oltre 1 miliardo di franchi** per il progetto PoLuMe,

- o sarà comunque tardivo (l'orizzonte realizzativo è previsto nel 2040),

Appello al Gran Consiglio per una mobilità coordinata e una ricomposizione urbanistica a sud di Lugano. La soluzione alle colonne non è una terza corsia tra Lugano e Mendrisio

- non sarà efficace; le uscite verso i centri non saranno in grado di assorbire le colonne;
- non permetterà di soddisfare l'obiettivo posto dalla Commissione regionale dei trasporti, di un uso parsimonioso del territorio, dato che il semi svincolo di Bissone sarà spostato a Melano: si migliora l'impatto da una parte per peggiorarlo da un'altra;
- convoglierà tutto il traffico della strada cantonale (con la nuova galleria parallela a quelle autostradali da Melide a Grancia) verso la zona commerciale di Grancia, già oggi al collasso.

A fronte della sempre più critica situazione viaria, dell'inquinamento ambientale e della auspicata conservazione del paesaggio, **chiediamo che il Cantone Ticino si faccia portavoce affinché il DATEC affronti in modo lungimirante, completo e coordinato a livello regionale una progettazione della mobilità globale e una ricomposizione urbanistica a sud di Lugano (Paradiso-Mendrisio-Chiasso).**

A giustificazione della nostra richiesta, è inoltre utile analizzare alcuni importanti aspetti contenuti nel *Messaggio 18.066 Strade nazionali 2020-2023, fase di potenziamento 2019 delle strade nazionali e credito d'impegno. Limite di spesa* del Consiglio federale (recentemente adottato dalle Camere federali), che comprende il progetto PoLuMe.

- Il potenziamento della tratta autostradale N2 Lugano sud – Mendrisio è previsto con un orizzonte realizzativo nel 2040, come indicato dal Consiglio federale nel *"Messaggio (18.066) concernente il limite di spesa 2020–2023 per le strade nazionali, 1a. fase di potenziamento 2019 e il credito d'impegno del 14 settembre 2018"* (Foglio federale 2018, pagina 5885 - Tabella 10, Area TI N2 Lugano Sud-Mendrisio) che prevede un investimento di ben 913 milioni, ma il cui finanziamento non è ancora stato sbloccato.
- Il prossimo aggiornamento del Programma di sviluppo strategico strade nazionali PROSTRA (Messaggio 18.066, punto 2.4.8, Foglio federale 2018, pagina 5893) previsto dopo il 1° gennaio 2020 afferma che *"l'USTRA esaminerà in maniera approfondita gli aspetti viari, urbanistici e tecnico-ambientali e valuterà l'opportunità dei progetti di ampliamento e circonvallazione elaborati dai Cantoni. I progetti ritenuti più adeguati dalla Confederazione saranno parte integrante del suddetto programma di sviluppo"*.
- Nella fase di valutazione il Consiglio federale ha assegnato i vari progetti ai diversi orizzonti realizzativi basandosi, oltre che sulle considerazioni dell'USTRA, anche su una serie di altri criteri. Citiamo (Messaggio 18.066, punto 2.4.4.3, Foglio federale 2018, pagina 5882) in particolare *"l'agevolazione del trasporto nazionale e internazionale per i quali sono prioritari i progetti che risolvono problemi di capacità allo scopo di agevolare il trasporto nazionale e internazionale, in particolare sugli assi di transito nord-sud ed est-ovest e nelle aree in cui le strade nazionali si sovrappongono"*. In questo contesto mal si comprende il motivo per il quale si è deciso di raddoppiare subito il San Gottardo (che conta circa 17'000 passaggio giornalieri) e di posticipare fino al 2040 la risoluzione (solo parziale) del principale collo di bottiglia sul tratto ticinese dell'autostrada N2 (che conta invece già oggi circa 85'000 passaggi giornalieri)!

Senza una decisione forte, sostenuta da più parti in Ticino, non cambierà nulla!

Comitato promotore *Petizione No alla terza corsia tra Lugano e Mendrisio! Salviamo Mendrisiotto e Basso Ceresio*

Sito web: www.no-terzacorsia-a2.ch

Petizione: <https://act.campax.org/p/NO-terzacorsia-A2>

Appello al Gran Consiglio per una mobilità coordinata e una ricomposizione urbanistica a sud di Lugano. La soluzione alle colonne non è una terza corsia tra Lugano e Mendrisio

Per le ragioni sopra esposte reputiamo necessario identificare **in tempi brevi soluzioni coordinate che permettano di apportare un reale miglioramento alla rete dei trasporti tra Lugano e Chiasso (e non solo fino a Mendrisio)** con i seguenti obiettivi:

- liberare prezioso territorio e permettere ricomposizioni urbanistiche nei comuni toccati,
- accelerare il prima possibile la realizzazione di queste soluzioni,
- migliorare le capacità per i mezzi di trasporto pubblico,

Vi invitiamo inoltre ad accogliere integralmente la mozione “La soluzione alle colonne non è una terza corsia tra Lugano e Mendrisio” del 12 marzo 2019 presentata da Ivo Durisch e cofirmatari.

Nel ringraziarvi sin d’ora per il vostro concreto sostegno, vi salutiamo cordialmente.

Risoluzione del Consiglio comunale di Riva San Vitale (05.04.2021)

Riva San Vitale, 05.04.2021

DICHIARAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

Il Consiglio Comunale di Riva San Vitale, riunito in seduta il 14 aprile 2021 dichiara la sua opposizione al progetto di realizzazione di una terza corsia autostradale tra Melano e Bissone (PoLuMe).

Il progetto di potenziamento dell'autostrada fra Lugano Nord e Mendrisio (PoLuMe), si prefigge di creare una corsia di emergenza continua che possa essere usata durante le ore di punta, "fluidificando" il traffico tra Mendrisio e Lugano Nord, ma preoccupa per l'impatto che avrà sul territorio e l'aumento del traffico che genererà.

Si tratta sostanzialmente di un *potenziamento della capacità* della A2 e della strada cantonale: un progetto che porterà più traffico e più inquinamento che non possiamo assolutamente accettare.

Oggi le strade sono intasate nelle ore di punta a causa dei pendolari, in maggioranza frontalieri, che si spostano con tasso di occupazione per auto di circa 1.05 persone. L'inquinamento è provocato dai gas di scarico, ma anche dalla polvere sollevata, dall'attrito di gomme e freni e dal rumore, tutti fattori con ripercussioni negative evidenti sulla qualità di vita a Riva San Vitale. Inoltre, tutti questi fattori contribuiscono anche a rendere difficilmente raggiungibili gli obiettivi climatici di Confederazione, Cantone e Comune.

La "terza corsia" fa parte di un progetto più ampio che include uno svincolo a Grancia e il completamento della superstrada Stabio-Gaggiolo, per un costo totale di diversi miliardi di franchi. Su due comuni ci sarà qualche vantaggio e qualche svantaggio, sull'insieme del territorio solo danni e più traffico, con disagi per i cantieri che dureranno per decenni. I molti soldi a disposizione potrebbero benissimo essere investiti in misure puntuali di riassetto paesaggistico, in ripari fonici, migliorie sulla cantonale, piste ciclabili, sostegno al trasporto pubblico (treno, battello) ecc.

Mentre l'USTRA prevede per la Svizzera in generale un aumento della popolazione e del traffico, non si sono resi conto che nell'ultimo lustro i residenti del Ticino diminuiscono in modo palese. I posti di lavoro sono in proporzione già tanti e le possibilità di un loro aumento sono scarsissime.

Citiamo la Consigliera federale Sommaruga che "un requisito per l'approvazione del progetto da parte del Consiglio Federale è che la regione sostenga il progetto e che le esigenze ambientali possano essere soddisfatte".

Il Consiglio Comunale di Riva San Vitale si oppone in modo assoluto al progetto e non è disposto ad accettare compromessi: chiede piuttosto il completamento di AlpTransit Sud e misure per disincentivare l'uso del veicolo privato per i pendolari, a cominciare dai parcheggi (abusivi e non) nel Luganese, come già fatto nel Mendrisiotto.

Comitato promotore *Petizione No alla terza corsia tra Lugano e Mendrisio! Salviamo Mendrisiotto e Basso Ceresio*

Sito web: www.no-terzacorsia-a2.ch

Petizione: <https://act.campax.org/p/NO-terzacorsia-A2>

Allegato 5 - Prese di posizione da parte delle sezioni locali dei partiti politici

Opinione di vari gruppi politici di Mendrisio (la Regione 22.03.2021)

MENDRISIOTTO

9

MENDRISIO

Terza corsia A2: più 'no' che 'sì'

Tra i gruppi politici la maggioranza non vede bene il potenziamento dell'autostrada

di Daniela Carugati

Il timore che il traffico aumenti c'è ed è reale, nonostante piani e antidoti. Eppure il progetto di una terza corsia dinamica sull'A2 fra Mendrisio e Lugano non riesce a fare breccia dentro e fuori le istituzioni del Distretto. A livello federale la si considera una soluzione, negli orari di punta, per snellire l'andirivieni di auto e Tir. Il Cantone, però, rischia di ritrovarsi sul tavolo tutta una serie di prese di posizione critiche al seguito della consultazione chiusa lunedì scorso. Senza trascurare che a fare pressione per una risposta più rispettosa del paesaggio e della qualità di vita della popolazione ci sono (a oggi) le ormai 5'200 firme raccolte dalla petizione lanciata da un gruppo di cittadini di Melano e destinata alla Consigliera federale Simonetta Sommaruga. In effetti, le perplessità appaiono essere trasversali. Dubbi, quelli che permeano cittadinanza e politica locale, che aprono altresì a diversi interrogativi. D'un canto, ci si chiede, le misure accompagnatorie previste dalla variante - la cosiddetta 4/2 - scelta da Ustra, l'Ufficio federale delle strade, e invocata dalla Commissione regionale dei trasporti, con nuovi svincoli e la messa in galleria di tratti fra Grancia e Melide e tra Bissone e Maroggia, soddisfano appieno le autorità comunali? Lo si capirà a breve anche dalle osservazioni recapitate a Palazzo delle Orsoline dal Municipio di Mendrisio: le sue preoccupazioni le aveva già manifestate nel gennaio del 2019. E d'altra parte, se il Mendrisiotto farà muro all'opera - che sulla carta sarà ultimata nel 2040 -, come si reagirà a Berna? Per ora le domande rimangono in sospenso.

Plr: 'Evitiamo gli errori del passato'

Ciò che è evidente, invece, è che la maggior parte delle forze politiche della Città pendono dalla parte dei contrari. Quindi a dire 'no' al potenziamento dell'autostrada non sono solo Sinistra e Verdi, algerici, di principio, a qualsiasi ampliamento stradale. A temere, per primi, che si possano ripetere gli errori del passato sono gli esponenti del Plr. Nel piatto un investimento di quasi 2 miliardi, questa proposta per il capogruppo in Consiglio comunale **Giovanni Poloni** non traduce «reali benefici per

la popolazione locale e per il territorio». Nella memoria, d'altro canto, a Mendrisio (anzi nel Quartiere di Capolago), ci sono le esperienze (negative) del passato. «La tematica, non dimentichiamolo - richiama Poloni -, ha riaperto vecchie ferite anche agli abitanti di Capolago. Ferite non ancora rimarginate e risalenti agli anni 60, quando furono edificati i viadotti dell'autostrada, cancellando per sempre i terreni più pregiati e solivi della nostra regione. 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 compensatorie alle Strade nazionali (dei meri pagliativi), dovette arrendersi». Ebbene, nel 2021 si vorrebbe evitare di fare altrettanto. Ecco perché oggi occorre avere «una visione d'insieme più lungimirante, da Chiasso fino a Lugano nord». Morale, «l'unico valido progetto è l'interramento dell'autostrada, e non solo per la tratta in questione, ma per l'intera regione». Di conseguenza «mi appello a tutti i Municipi e alla Deputazione alle Camere Federali, affinché non sostengano idee cerotte ma spingano per soluzioni inedite e più lungimiranti».

L'Alternativa: 'Una scelta insensata'

L'Alternativa - Verdi e Sinistra insieme è coerente. E crede che «chi sopporta i disagi causati dal traffico abbia bisogno ora di misure volte a migliorare la situazione, e non fra trent'anni». La nuova formazione si dice «contraria al progetto PoLuMe a causa dell'impatto che avrebbe sul territorio e per l'insensatezza di realizzare nuove strade quando la politica energetica della Confederazione va nella direzione di ridurre drasticamente le emissioni di CO₂». Andando al sodo, la terza corsia è «sostanzialmente un potenziamento della A2, con un aumento della capacità. Aumento che non possiamo condividere: occorre andare esattamente nella direzione opposta e scoraggiare l'uso del veicolo privato invece di favorirlo con più strade». In caso contrario, si fa notare, «un traffico più fluido andrebbe ad accumularsi alle uscite di Lugano e Mendrisio e si renderebbero necessari uno svincolo a Grancia e il completamento della Superstrada Stabio-Gaggiolo; insomma altre strade». L'Alternativa non sottovaluta nemmeno l'aspetto finanziario: «Il costo dell'opera potrebbe aumentare, vista la durata e l'ampiezza dei lavori in un territorio molto urbanizzato nel quale gli spazi liberi, che il progetto ridurrebbe ulteriormente, già scarseggiano». Del resto, neppure Bissone e Maroggia, si richiama, avrebbero solo benefici. «Rimaniamo - si conclude - dell'idea che occorra ridurre il traffi-

co e che i molti soldi previsti per il progetto siano da investire in misure puntuali di riordino paesaggistico, in ripari fonici, migliorie sulla cantonale, piste ciclabili, sostegno al trasporto pubblico e aziendale, parcheggi alle frontiere».

Legg: 'Si vada alla fonte del problema'

Può sorprendere, ma sulla terza corsia autostradale Sinistra e Destra trovano un punto d'incontro. Se domandate agli esponenti del gruppo Lega-Udc-Ind. cosa ne pensano, vi risponderanno che «la maggioranza è contraria». Ragioni finanziarie? Certo, ma non solo. «È anche una questione ambientale - ci spiega **Massimiliano Robbiani** -. Il gruppo sostiene l'indirizzo 'verde' di Valera, lì poco distante dall'A2, come potrebbe essere a favore di questo progetto? E poi - e qui fa capolino lo spirito della Lega - si realizza la terza corsia, di fatto, soprattutto per i frontalieri più che per la mobilità regionale. Lo abbiamo visto durante la crisi sanitaria: con due corsie il traffico è fluido. Insomma - rilancia -, occorre andare alla fonte del problema e trovare soluzioni urgenti: come 'car pooling'. Va diminuita la pressione sul versante lombardo. Non dobbiamo essere noi a subire effetti e inquinamento, caricandoci di ulteriori spese. E con una terza corsia il pericolo che il traffico aumenti c'è». Qui siete in linea con la Sinistra. «È anche una questione di coerenza. Certo vanno approfondite le diverse variabili, ma il nodo, lo ripeto, è il viavai transfrontaliero. Abbiamo riorganizzato lo svincolo, creando tre corsie, ma non bisogna andare oltre».

Ppd: 'Difficile vedere un'alternativa'

Troppo semplice dire solo di 'no', visto l'aria che tira, agli occhi di **Gianluca Padlina**, capogruppo Ppd in Consiglio comunale, nonché presidente a interim della Sezione. Sia chiaro, ammette, proprio all'interno della Sezione la posizione sulla terza corsia «non è univoca: ci sono sensibilità diverse. In ogni caso ne abbiamo parlato: il progetto non fa l'unanimità, anche se siamo giunti a varie riflessioni. Personalmente penso sia poco conosciuto». Sta di fatto che, ci fa capire, occorre trovare una risposta alle code quotidiane, «ricorrendo a soluzioni alle strozzature dopo Mendrisio». Per Padlina sarà, quindi, «difficile fare astrazione da una forma di potenziamento dell'autostrada. Del resto, tutta una serie di approfondimenti peritali hanno evidenziato che se si attende oltre, la situazione peggiorerà, pur mettendo in atto tutte le misure previste, a cominciare dal rafforzamento del trasporto pubblico. Credo sia difficile immaginare soluzioni diverse. Chi l'avversa non mi pare abbia proposto delle alternative».

Presenza di posizione dei Verdi del Ticino (01.05.2017)



Autostrada A2, tratto Lugano - Mendrisio

3 corsie? No grazie!

È notizia di oggi che l'USTRA cerca progettisti per allargare l'autostrada nella tratta tra Mendrisio e Lugano. Tra la fase di progettazione, quella di assegnazione degli appalti e la realizzazione dell'opera non si pensa di inaugurare alcunché prima del 2030.

Triste constatare ancora una volta che non ci sia nessun concreto cambiamento di pensiero in ambito di mobilità. La strada continua ad essere vista come l'elemento cardine per lo sviluppo economico e il benessere delle persone.

La realtà è un'altra e nel Mendrisiotto se ne sono accorti da tempo che questa equazione è tutt'altro che corretta, ma si fa finta di niente e si continua nella stessa direzione.

È impossibile pensare di risolvere i problemi del futuro con le soluzioni del passato!

Pensare semplicemente di aggiungere una corsia sull'autostrada avrà come unico effetto di ingolfare ancora ulteriormente le strade con aumento delle auto in transito e conseguente inquinamento atmosferico. **Rendere più "attrattiva" la strada non è una soluzione a lungo termine.**

Potenziamento dei mezzi pubblici, messa a disposizione di navette per i frontalieri, flessibilità degli orari di lavoro, introduzione del telelavoro, diffusione del carsharing sono queste le misure che devono essere implementate in maniera prioritaria.

Attualmente deteniamo il triste record di cantone con la peggior qualità dell'aria, vogliamo continuare a fare gli struzzi e mettere la testa sotto la sabbia senza considerare le devastanti conseguenze?

I Verdi del Ticino auspicano un reale cambiamento di approccio per risolvere i problemi legati alla mobilità del nostro cantone; chiedono inoltre che gli interessi della comunità e della salute pubblica vengano anteposti agli interessi della lobby economica e della strada.

1 giugno 2017

Home → Traffico → Terza corsia: prima l'a...

21 Settembre 2020

Clima, L'opinione,
Territorio, Traffico,
Deborah Meili,
Jacopo Scacchi



Terza corsia: prima l'auto e poi il treno? No!

Il progetto di potenziamento della capacità del tratto A2 tra Lugano e Mendrisio è affascinante. Promette di ricucire il bellissimo nucleo di Bissone, permetterà agli abitanti della Val Mara, di Maroggia e di Melano di entrare in autostrada senza dover viaggiare fino a Mendrisio, evitando così di generare ulteriore traffico nel capoluogo. E si è pure parlato della riqualifica di alcune sponde lacustri a sud del Ponte-diga.

Ciò che ci lascia perplessi è però l'introduzione di una terza corsia dinamica intesa a fluidificare il traffico negli orari di punta. Nel breve termine sarà sicuramente un sollievo per coloro che percorrono la tratta, come le e i pendolari, e le frontaliere e i frontalieri che si spostano per lavorare. Ma non ripetiamo l'errore che abbiamo fatto con il raddoppio del San Gottardo: le comodità spingono la gente ad usufruirne. L'ipotetica frontaliere che abita a Cantello, sapendo che non passerebbe più la maggior parte del suo tragitto verso Lugano incolonnata avanzando a passo d'uomo, verrebbe nuovamente incentivata ad utilizzare l'automobile, e non il treno.

E questo non ridurrà di certo il traffico e l'inquinamento contro cui, da anni, la nostra regione sta combattendo. È un incentivo a continuare a basare il trasporto sulla macchina e non rappresenta una spinta a passare a una mobilità che sgravi il traffico, riduca l'inquinamento e migliori la qualità di vita: la mobilità sostenibile su rotaia.

Quello che più ci pare assurdo, è la lista delle priorità. Prima l'autostrada, poi (forse) la ferrovia. Prima la macchina, poi (forse) il treno. Prima la terza corsia dinamica, poi (forse) AlpTransit fino a Chiasso.

L'autostrada arriverebbe a compimento nel 2040. Eppure entro il 2050 non potremo più permetterci di emettere CO2 a livello globale. Ciò nonostante, viene prima e comunque l'autostrada, la macchina, il traffico e l'inquinamento, pur essendo coscienti che al più tardi dieci anni dopo la messa in funzione, le nostre emissioni di gas inquinanti dovranno essere nulle!

Il traffico straborda, l'inquinamento ci soffoca e le strade hanno deturpato bellissimi territori. Non è aggiungendo corsie autostradali che si risolveranno questi problemi. È necessario prolungare AlpTransit fino a Chiasso, sviluppare una rete intelligente ed efficiente del trasporto sostenibile locale e, perché no, interrare l'autostrada (siamo giovani, lasciateci sognare). Noi Giovani Verdi ci uniamo ai Cittadini per il Territorio e all'Associazione Traffico Ambiente (ATA) nella giusta rivendicazione che chiede di dare la precedenza al prolungamento di AlpTransit fino a sud, congelando il progetto della terza corsia dinamica. Solidali con le ed i manifestanti di Melano che due settimane fa hanno protestato contro il progetto, diciamo: basta traffico e basta inquinamento!

Deborah Meili, membro di Comitato Giovani Verdi e già candidata al Municipio di Lugano per I Verdi

Jacopo Scacchi, membro di Comitato Giovani Verdi e già candidato al CC di Mendrisio per l'Alternativa

Presenza di posizione del Comitato PLR Melano (09.03.2021)

Presenza di posizione sul progetto USTRA POLUME

Nell'ultima riunione di comitato, la sezione di Melano del Partito liberale radicale ha preso posizione sul progetto di USTRA (terza corsia dinamica, semi-svincolo nel comune di Melano, ...).

La sezione ha deciso di dire NO al progetto di USTRA così come viene presentato ad oggi. Il motivo principale risiede nel fatto che il progetto proposto non porterà ad alcun beneficio dal punto di vista paesaggistico ed ambientale e non migliorerà la qualità di vita nel nostro comune lacustre ma anche di una buona parte della regione del Basso Ceresio. Il progetto sviluppato su calcoli statistici e simulazioni dell'evoluzione del traffico, non tiene conto di parecchie variabili che potrebbero concretamente realizzarsi nei prossimi anni, e che annullerebbero gli obiettivi ambiti a scapito della popolazione locale. A tale proposito si può citare come esempio: l'uso minore dell'auto per recarsi al lavoro, il maggior utilizzo del mezzo pubblico, la possibilità di prolungare Alptransit verso sud e la sua coordinazione progettuale, la diminuzione degli abitanti del Canton Ticino, dell'invecchiamento della popolazione, di un maggior ricorso al telelavoro, ...

Gli abitanti del comune di Melano, e non solo, dovranno convivere ancora per molti decenni con il problema del traffico di transito e con tutte le problematiche ad esso correlate sia durante la realizzazione sia ad opera conclusa.

Per questo motivo riteniamo molto importante la collaborazione della popolazione nel chiedere a gran voce una maggiore sensibilità di progettazione e più lungimiranza ad USTRA tenendo conto degli interessi specifici di ogni comune toccato dal progetto. Soltanto minimizzando gli svantaggi attraverso un'oculata e mirata pianificazione si potranno correggere gli errori che sono stati commessi in passato. La storia ci insegna che non si devono e non si possono commettere gli stessi sbagli!

Perché accettare un progetto che già in partenza è classificato come un compromesso, non considera minimamente le necessità del Comune e non corregge gli errori commessi in passato? Il momento per chiedere e pretendere dei vantaggi urbanistici anche per Melano è arrivato.

La sezione del partito liberale di Melano concretamente richiede:

- Il prolungamento della nuova galleria prevista a progetto uscendo a sud del comune in modo da circondare anche il paese di Melano.
- L'eliminazione della tratta autostradale fronte lago grazie allo spostamento, rispetto alla proposta del progetto del semi-svincolo sempre a sud del paese.
- Ridurre al minimo l'impatto del cantiere sulla popolazione durante tutta la fase di realizzazione delle opere.

- La riqualifica delle zone a lago e la possibilità di riappropriarsi di aree pregiate oggi giorno fortemente penalizzate dal passaggio dell'autostrada e non pienamente fruibili dalla popolazione.
- Correggere gli errori fatti in passato e ridare una maggiore qualità di vita agli abitanti della regione.

Ci sembra dunque opportuno invitare la popolazione a firmare la petizione "No alla terza corsia tra Lugano e Mendrisio! Salviamo Mendrisiotto e Basso Ceresio".

Unendo le forze di tutti si potrà perlomeno tentare di ottenere il massimo e ridurre gli svantaggi anche per il nostro comune di Melano e per tutta la regione.

Melano, 09.03.2021, per Il comitato Plr di Melano:

Jgor Zocchetti, membro sezione Plr di Melano

Angelo Vanoncini, presidente sezione Plr di Melano

Comitato promotore *Petizione No alla terza corsia tra Lugano e Mendrisio! Salviamo Mendrisiotto e Basso Ceresio*

Sito web: www.no-terzacorsia-a2.ch

Petizione: <https://act.campax.org/p/NO-terzacorsia-A2>

Allegato 6 - Prese di posizione da parte di enti e associazioni

Prese di posizione della commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto

(laRegione 13.02.2021)

laRegione, 13.02.2021, pag. 11

però farcene una ragione. In fondo, ce lo aspettavamo», ammette. La risposta negativa da Berna non cambia, comunque, l'urgenza del tema. Poi c'è l'intenzione di rilanciare il collegamento Zurigo-Milano. «Quanto è stato comunicato alla Commissione regionale dei trasporti – annota il presidente di Astuti – non rassicura di certo. Anzi. Anche noi siamo preoccupati e, a dirla tutta, siamo rimasti pure un po' spiazzati da questa comunicazione. Ci lascia intendere, almeno questa è l'impressione, che non stiano approfondendo il tema al quale hanno dichiarato di interessarsi. Ovvero valutare come adattare l'orario ferroviario affinché si possa garantire anche per il Mendrisiotto una fermata dei treni a lunga percorrenza». Obiettivo a cui anelano in tanti nel Distretto.

TERZA CORSIA A2

'Siamo al fianco del Comune di Melano'

Le preoccupazioni della regione non corrono, però, solo lungo la rotaia. A dare dei pensieri è pure il potenziamento dell'autostrada fra Luga-

no e Mendrisio, con la creazione di una terza corsia dinamica (cfr. sotto). «Giovedì – ci conferma ancora Andrea Rigamonti, presidente della Crtm –, abbiamo discusso anche di questo dossier e abbiamo deciso di sostenere le legittime richieste avanzate all'autorità federale dal Comune di Melano, in particolare riguardo all'aggiramento del paese». Come Crtm avevate messo subito delle condizioni, perorando la causa della variante – la cosiddetta 4/2 – più onerosa, ma più attenta al territorio. «In effetti, il fatto che sia stata scelta l'opzione che abbiamo appoggiato ci soddisfa, ma riteniamo di sostenere gli argomenti di Melano, che va ascoltato. Inoltre, c'è un altro aspetto da non sottovalutare: l'intervento sull'A2 va coordinato con il prolungamento di AlpTransit a sud», ribadisce il presidente. Per Rigamonti occorre «trovare il modo di far coincidere i due progetti, sebbene adesso corrano su due piani di maturazione diversi a livello federale. In fondo, ci si muove a pochi anni di distanza». Un punto su cui fanno leva, d'altro canto, anche i cittadini che hanno sottoscritto la petizione decisa a rivendicare rispetto per il paesaggio locale e la qualità di vita dei paesi lungo il tracciato autostradale.

(laRegione 06.03.2021)

MENDRISIOTTO

06.03.2021 - 14:12 | letto 522

Terza corsia A2: 'Il rischio? Un cantiere infinito'

Cittadini e istituzioni si dicono preoccupati per la durata dei lavori, che al potenziamento autostradale fra Lugano e Mendrisio somma AlpTransit a sud



di Daniela Carugati

Attorno al potenziamento dell'autostrada fra Lugano e Mendrisio l'ansia della popolazione locale sta crescendo. Almeno quanto aumenta il numero di firme (ormai a ridosso delle 4mila) apposte in calce alla petizione determinata a rivendicare un progetto più rispettoso del territorio. La contestazione nasce a Melano ma sta ormai coinvolgendo buona parte del Distretto. L'idea di veder tracciare lungo l'A2 una terza corsia dinamica - ovvero da aprire durante le ore di punta del traffico - non piace un granché; e questo lo si è capito da subito. Ma a turbare una parte dei cittadini è ancora di più la prospettiva che ci attende un cantiere infinito se al cosiddetto progetto PoLuMe si sommerà il prolungamento a sud di AlpTransit. Senza trascurare che sul tavolo oggi vi è pure l'intervento immaginato alla Porta sud dell'autostrada (con lo spostamento del tracciato a Chiasso). Tant'è che c'è ormai chi conta gli anni dei lavori lungo gli assi di collegamento in decenni. Come dire che non sarà certo finita con il varo della terza corsia nel 2040.

Tra commenti social e missive

Queste previsioni, del resto, non danno da pensare solo alla popolazione momò. Anche le istituzioni, una su tutte la Commissione regionale di trasporti (Crtm), non nascondono la loro preoccupazione. E se il popolo esterna sulle piattaforme social - il profilo dei fautori della petizione tracima di commenti -, la Crtm si affida alla più canonica corrispondenza ufficiale. In effetti, tra i punti allineati nelle osservazioni recapitate al Cantone nel solco della consultazione avviata - e in conclusione a breve - sulle opere fra Lugano e Mendrisio, la Commissione guidata da **Andrea Rigamonti** ci ha messo anche il capitolo 'cantieri'.

Quel grafico dell'Ustra

D'altro canto, i diagrammi proiettati ai Comuni interessati dallo stesso Datec, il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni, per mano dell'Ufficio federale delle strade (Ustra), restituiscono la situazione - almeno per quanto riguarda PoLuMe e Alptransit - in modo plastico e chiaro. La realizzazione del potenziamento occuperà oltre il decennio fra il 2030 e il 2040 e richiederà un investimento di circa 2 miliardi di franchi; mentre la concretizzazione della traversale alpina partirà nel 2040 per protrarsi sino al 2050. Difficile capire da un grafico se l'Ustra ha messo in conto tutti i disagi che agitano il Mendrisiotto e Basso Ceresio. Chi affida i suoi pensieri a facebook vede già il moltiplicarsi delle colonne e paventa il rischio di un isolamento dell'appendice meridionale del Ticino. Chi frequenta l'A2 da tempo sa bene che basta poco per bloccare la circolazione (e non solo quella autostradale).

Ormai si è arrivati al paradosso che, quasi quasi, spaventano di più gli effetti dei cantieri che la costruzione stessa della terza corsia. Fermo restando che i firmatari della petizione chiedono a gran voce un tracciato in galleria e, in ogni, caso un minor impatto sul paesaggio, soprattutto lungo i Comuni del Basso Ceresio. D'altra parte, coloro che danno man forte ai promotori hanno la memoria lunga e ricordano bene gli anni di cantiere che questa regione ha alle spalle, tra viadotto Generoso (a Capolago) e svincolo di Mendrisio.

La Crtm è 'preoccupata'

«Se sommiamo le tre grandi opere di cui si parla - terza corsia, AlpTransit e Porta sud, ndr -, trent'anni di cantiere non ce li leva nessuno: non ci muoveremo più», si lascia andare Andrea Rigamonti, presidente della Crtm. Preoccupati, insomma? «Sì, lo siamo e lo abbiamo detto anche nelle osservazioni sul progetto PoLuMe. Anzi, il rischio che vi siano dei cantieri l'uno dopo l'altro per decenni rappresenta una forte preoccupazione». E qui si fa strada la richiesta della Commissione. «Proprio per questo - ci conferma Rigamonti - abbiamo auspicato che qualsiasi intervento venga coordinato con AlpTransit. In queste circostanze avere una visione integrata è importante».

D'altro canto, Berna considera le finalità di PoLuMe e della traversale alpina "complementari" e non "alternative". Un principio che nel Mendrisiotto si vorrebbe applicato pure all'organizzazione dei lavori. Quali potrebbero essere i vantaggi, andando al sodo? «Innanzitutto, si potrebbe risparmiare sui tempi - esemplifica il presidente della Crtm -, e si potrebbero sfruttare le economie di scala. Le installazioni di cantiere e le opere previste potrebbero essere coordinate, a maggior ragione se servono a entrambi gli interventi». Anche perché l'occupazione del territorio da parte proprio delle aree di cantiere non sarà trascurabile, e non solo a Melano nella zona ex Tannini.

PoLuMe, nove domande dai Verdi

Agli occhi del gruppo dei Verdi in Gran consiglio ci sono almeno nove nodi da sciogliere. E ci si aspetta che sia il Cantone a farlo. Tra le varie questioni sollevate di recente in una interrogazione c'è anche quella legata, appunto, ai cantieri. Nell'atto parlamentare che vede primo firmatario **Nicola Schoenenberger** se ne fa, addirittura un fatto di garanzie. Quali, si sollecita, 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?". L'interrogativo, quindi, è aperto. Del resto, si ricorda, la tratta designata è la più trafficata del Ticino. I numeri estrapolati dall'Ustra parlano di un traffico giornaliero medio annuo sull'A2 a Grancia di 73'806 veicoli, seguito a ruota da Maroggia con 70'397 veicoli.

Gli autori dell'interrogazione non si nascondono e si dicono a favore di un congelamento del progetto. Ciò non toglie che si vorrebbero ricevere alcune risposte. Ad esempio sull'approccio all'intera operazione o sul fatto che PoLuMe lascia l'impressione di creare un discrimine tra i Comuni della regione. Per la serie che alcuni "dovranno accollarsi numerosi aspetti negativi (lunghe e imponenti cantieri, nuovi semisvincoli, aumento del traffico) senza ottenere alcun beneficio concreto dal punto di vista paesaggistico, ambientale e del traffico". Questo tracciato autostradale, si ribadisce, è "una ferita nel territorio". Di conseguenza, viene da chiedersi, si annota, se il progetto raggiunga davvero l'obiettivo dichiarato.

(Corriere del Ticino, 11.03.2021)

Corriere del Ticino, 11 marzo 2021, pagina 14

Terza corsia, c'è chi dice no E chi la vorrebbe in galleria

MOBILITÀ / Entro metà mese i Comuni interessati dovranno fare le proprie osservazioni sul potenziamento della A2. Per la Commissione regionale dei trasporti il tunnel di Dissone andrebbe prolungato fino ad oltre il territorio di Melano

**Stefano Lippmann
Giuliano Gasperi**

Il potenziamento dell'autostrada tra Mendrisio e Lugano (progetto denominato Volume 2), sia che sia in galleria. A questo è giunta la Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (CRIM), chiamata ad esprimere al Cantone – insieme ai Comuni toccati direttamente dal progetto – le proprie osservazioni in merito alla creazione di una terza corsia (dinamica) lungo la A2. La Commissione presieduta da Andrea Rigamonti, dunque, ha ribadito il sostegno alla variante 4.2a condividendo però le rivendicazioni del Municipio di Melano e della popolazione del Comune in particolare. Proprio per questo motivo, spiega Rigamonti, «riteniamo imprescindibile la valutazione di estendere il tratto in galleria da Bissonne almeno oltre il territorio di Melano», al fine di «risolvere definitivamente il problema dell'attraversamento di quel tratto. I

vanaggi di una galleria diaggiramento, fa presente, «sono evidenti e sono di natura ambientale paesaggistica, turistica, di svago. Con importanti ricadute economiche che ne giustificherebbero il maggior costo». Da non dimenticare, in aggiunta, l'aspetto che riguarda il cantiere che giocoforza si protrarrà negli anni e che dovrà essere coordinato con quello di AlpTransit.

Oltre quattromila firme

C'è anche chi, d'altro canto, si oppone al progetto. In poco più di un mese, infatti, sono oltre 4.000 le voci contrarie alla realizzazione della terza corsia tra Lugano e Mendrisio. La petizione online cartacea – lanciata da un gruppo di cittadini di Melano – indirizzata alla consigliera federale Simonetta Sommaruga ha infatti raccolto, ad oggi, 4.079 adesioni. Il messaggio è chiaro: «il potenziamento autostradale avrà un forte impatto sul territorio e sulla qualità della vita della popolazione senza apportare una vera soluzione ai gravi problemi di traf-

fico». Così come è presentato oggi» anche la sezione PLR del Comune di Melano esprime contrarietà. Il motivo principale è simile: «il progetto proposto non porterà ad alcun beneficio dal punto di vista paesaggistico ed ambientale e non migliorerà la qualità di vita nel nostro comune lacustre ma anche di una buona parte dell'area regione del Basso Ceresio».

La voce di Mendrisio

Come detto, entro la metà del mese il Cantone riceverà le osservazioni da parte dei Comuni interessati dall'opera scelta dall'Ustra, l'Ufficio federale delle strade. Da Bellinzona partirà in seguito una missiva diretta a Berna, nella quale verranno espresse le criticità riscontrate. Una fase di consultazione che non ha coinvolto l'Esecutivo di Mendrisio, siccome non direttamente toccato. Ciò nonostante, il consenso guidato da Samuel Cavadini si chinerà sulla questione e, molto verosimilmente, dirà la sua. Se ne parlerà martedì prossimo e, una volta trovata

A che punto è l'iter

Prossima uscita Palazzo federale

L'orizzonte resta il 2040

A giorni, come detto, terminerà la fase di consultazione a livello ticinese. E poi? Integrato con la presa di posizione del Cantone, il dossier verrà inviato per consultazione agli uffici federali competenti in vista dell'approvazione da parte del Consiglio federale. Toccherà quindi al Governo inoltrare al Consiglio nazionale la relativa richiesta di finanziamento. Poi verrà pubblicato il progetto esecutivo. Sul quale potranno prendere posizione anche i privati (fino al 15 marzo possono esprimersi solo gli enti pubblici). L'opera dovrebbe vedere la luce entro il 2040.

l'unità d'intenti, si valuterà se e con quali contenuti rivolgersi a Bellinzona. Da noi contattato, il sindaco spiega a titolo personale che «la qualità di vita del Mendrisiotto è fortemente deteriorata dal traffico». E, in tal senso, «c'è comunque preoccupazione per un'opera che potrebbe avere degli effetti sulla qualità di vita di Mendrisio e del Mendrisiotto». Chi, invece, una posizione netta l'ha già espressa è il capodicastero Sicurezza pubblica della Città Samuel Maffi, che ha firmato la petizione. «Ho deciso di schierarmi dalla parte degli scettici». E ne fa anche una questione di principio: «Ci si trova con un progetto in consultazione senza che la popolazione abbia potuto dire la sua». Conoscendo i disagi di Mendrisio, allora, cosa si potrebbe fare? L'alternativa, una volta superato il periodo pandemico, è quella di «continuare a perorare la causa dell'utilizzo dei mezzi pubblici, un obbligo di carpooling e dei disincentivi verso chi utilizza l'auto per recarsi sul posto di lavoro».

Presenza di posizione del Patriziato di Melano (31.01.2021)

UFFICIO PATRIZIALE MELANO
Pres. Giampaolo Cremonini
Via delle Scuole 3
6818 Melano
patriziato.melano@bluewin.ch

Melano, 31 gennaio 2021

Ufficio federale dell'ambiente
a.c.a. Cons. federale Simonetta Sommaruga
3003 Berna

Terza corsia autostradale: progetto USTRA

Il Patriziato di Melano si oppone in toto al progetto PoLuMe dell'USTRA.

Questo prevede:

- l'attivazione di una terza corsia detta dinamica, forse per alleggerirne il significato, ma, in pratica, nelle ore di punta ci saranno almeno 5 vie di transito intenso, su un'autostrada a cielo aperto, che taglia in due il centro abitato;
- la realizzazione di semi svincoli su terreni di valore storico ed ambientale, come quello del parco della villa ottocentesca e, nientemeno, quello a riva lago (terreni ex Tannini);
- un immane cantiere dalla dura decennale.

Lo scopo del potenziamento sarebbe quello di alleggerire il Mendrisiotto ed il Basso Ceresio dal traffico parassitario e di transito nelle ore di punta, senza prendere in considerazione altre soluzioni (potenziamento mezzi pubblici, telelavoro, carpooling, ecc.) che semplicemente promuovendole annullerebbero gli eventuali benefici del progetto.

Il Patriziato è più che fermo nell'affermare che il progetto, dal costo esorbitante di oltre un miliardo di franchi, non risolverà per nulla il problema che attanaglia la regione da ormai mezzo secolo e che, in particolare il paese di Melano, oltre a non ricevere alcun beneficio concreto, sarà fortemente penalizzato, come tutta la regione del Basso Ceresio, a livello territoriale e di salvaguardia del paesaggio.

L'ufficio patriziale e l'assemblea appoggiano quindi l'idea della popolazione di voler risolvere una volta per tutte il problema traffico in tutta la regione, non con soluzioni tampone, ma in maniera definitiva e lungimirante (per esempio: galleria sotto il Generoso).

Il Presidente:
Giampaolo Cremonini



Lettera a Simonetta Sommaruga da parte dei Cittadini per il territorio, l'Associazione traffico ambiente e l'Iniziativa per le Alpi (22.02.2021)

*cittadini per il
territorio* 

CP 1052 6850 Mendrisio
cittadini.territorio@gmail.com

ata

CP 1084 6001 Bellinzona
info@ata-ti.ch



**iniziativa
da las alps**

6460 Altdorf
info@alpeninitiative.ch

Mendrisio, Bellinzona, Altdorf

22 febbraio 2021

Gentile Signora Consigliera federale, le scriviamo a proposito del **PoLuMe** (**P**otenziamento dell'autostrada fra **L**ugano Nord e **M**endrisio), un progetto che ci preoccupa per l'impatto che avrà sul territorio e l'insensatezza di realizzare nuove strade quando la politica energetica della Confederazione va nella direzione di ridurre drasticamente le emissioni di Co2 .

Se possiamo condividere gli obiettivi 2 e 3 (parzialmente) del progetto, ossia *“contribuire al mantenimento dei valori paesaggistici e architettonici dell'autostrada, a suo tempo progettata con l'importante contributo dell'architetto Rino Tamì” e “adattare il progetto alle più moderne disposizioni in materia ambientale e nel limite del possibile eliminare o ridurre i principali conflitti oggi esistenti”*, non possiamo essere d'accordo con l'obiettivo generale del progetto che prevede in particolare *“la creazione di una corsia di emergenza continua lungo tutta la tratta”* allo scopo, sì di metterla in sicurezza, ma soprattutto di fluidificare il traffico tra Mendrisio e Lugano Nord, garantendo tre corsie per ogni direzione durante le ore di punta.

Si tratta sostanzialmente di un potenziamento della A2 con aumento della capacità, un aspetto che non possiamo approvare: siamo fermamente convinti che occorra andare nella direzione opposta e scoraggiare l'uso del veicolo privato invece di favorirlo con più strade.

L'Obiettivo climatico della Confederazione prevede per il 2050 un saldo netto delle emissioni pari a zero, questo significa che sulle strade svizzere circoleranno pochissimi, o nessuno, veicoli a benzina e diesel, che il traffico sarà meno, o per niente, inquinante e meno rumoroso. E sarà probabilmente gestito in modo più intelligente e quindi con conseguenze meno negative (più qualità e meno quantità). Per raggiungere l'Obiettivo

climatico bisognerà verosimilmente potenziare ulteriormente il trasporto pubblico. Tutto questo dovrebbe portare a una riduzione del traffico sulle strade: meno traffico, meno emissioni, meno rumore, tre aspetti che miglioreranno da soli il carico ambientale.

Ammettendo invece che i calcoli di USTRA sull'aumento del traffico siano corretti, se reso più fluido andrà ad accumularsi alle uscite di Lugano e Mendrisio. Si obietterà che è previsto uno svincolo a Grancia per alleggerire l'uscita di Lugano e che si completerà la superstrada Stabio-Gaggiolo per smaltire le colonne in quella direzione, insomma altre strade e ulteriore impatto!

Il costo previsto del progetto si aggira sul miliardo e 600 milioni di franchi, è facile presumere che i costi lieviteranno, vista la durata e l'ampiezza dei lavori che prevedono: l'ampliamento di gallerie, nuove gallerie, nuovi svincoli, nuovi accessi, la dismissione di una galleria, il tutto in un territorio molto urbanizzato, dove gli spazi liberi scarseggiano e che il progetto ridurrebbe ulteriormente.

A lavori conclusi il PoLuMe porterà qualche beneficio a due dei comuni maggiormente toccati (Bissone si troverà però un enorme manufatto quale entrata in galleria mentre Maroggia vedrà sparire l'autostrada solo parzialmente). Ci saranno invece soprattutto svantaggi a Melano, dove, oltre a rimanere l'attuale tracciato dell'autostrada, sarà realizzato uno svincolo su un terreno pregiato. I depositi e i movimenti di materiale sono previsti in tutti i comuni, con disagi che dureranno per anni e un bilancio costi-benefici complessivo che riteniamo chiaramente negativo.

Alla base del progetto c'è l'intento di agevolare il traffico delle ore di punta e alleggerire la strada cantonale: oggi tra Mendrisio e Lugano transitano circa 75'000 automobili sull'autostrada, 8'000 sulla cantonale.

Ricordiamo come tra i principi di azione sulla mobilità del DATEC figurano la promozione del trasporto collettivo e, prima della realizzazione di nuove infrastrutture, l'utilizzazione dei residui di capacità delle infrastrutture esistenti. Ora, in prospettiva di almeno 20 -25 anni (orizzonte di realizzazione realistico), cambieranno molte cose anche a livello tecnologico e vi sarà quindi la possibilità di gestire e sfruttare in modo più intelligente ed efficace le capacità attuali di un'autostrada come quella esistente (vedi veicoli intelligenti e connessi, che consentono un'armonizzazione delle velocità e quindi aumenti della capacità sfruttabile sull'infrastruttura). Noi crediamo che occorra da subito un cambio di paradigma nell'approccio alla progettazione.

Un accenno lo meritano le previsioni di aumento della popolazione indicate da USTRA. A parte il fatto che a una crescita del numero di abitanti non deve per forza corrispondere un aumento del traffico, i dati più aggiornati sull'evoluzione demografica, fanno purtroppo stato di una diminuzione del numero degli abitanti: in Ticino nel 2019 il calo è stato di 2000 unità. Secondo l'Ufficio federale della statistica questa tendenza continuerà nei prossimi anni, lo scenario previsto indica addirittura una possibile riduzione di 18'000 abitanti entro il 2050.

Le cittadine e i cittadini che vivono in località attraversate dalla A2 (in particolare nel Sottoceneri dove il traffico dei pendolari è più alto e dove, nel Mendrisiotto, la maggioranza della popolazione ha votato contro il raddoppio del tunnel del San Gottardo) hanno bisogno ora di interventi volti a migliorare la loro qualità di vita. Il Covid19, se da una parte peggiora le condizioni di salute e vita di molte persone, dall'altra sta dimostrando che si può lavorare a distanza con notevoli effetti positivi sugli spostamenti. E allora, per ridurli ulteriormente si attuino misure da incentivare anche con vantaggi finanziari, come trasporto aziendale, auto condivise, posteggi alle frontiere (nelle ore di punta oltre il 50% del traffico è costituito da auto di frontalieri).

Per concludere, l'unica proposta ragionevole a nostro parere è lo status quo. I molti soldi a disposizione potrebbero benissimo essere investiti in misure puntuali di riassetto paesaggistico, in ripari fonici, migliorie sulla cantonale, piste ciclabili, sostegno al trasporto pubblico (treno, battello) ecc.

Confidiamo, Signora Consigliera federale, che la sua sensibilità per i temi ambientali e territoriali la induca a mettere in cantiere l'elaborazione di un nuovo indirizzo strategico per il Mendrisiotto e il Basso Ceresio, rinunciando al PoLuMe e affrontando i problemi della A2 nel sud del Ticino con visioni più lungimiranti e non con nuove strade.

Voglia gradire, Signora Sommaruga, l'espressione della nostra stima e i nostri migliori saluti

Per Cittadini per il territorio del Mendrisiotto

Grazia Bianchi

Per ATA Sezione della Svizzera italiana

Bruno Storni

Per Iniziativa delle Alpi

Jon Pult

Risposta di Simonetta Sommaruga alla lettera di CpT, ATA e Iniziativa per la Alpi (26.03.2021)



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Il Capo del Dipartimento federale dell'ambiente,
dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC

3003 Berna
SG-DATEC

POST CH AG

Cittadini per il territorio del Mendrisiotto
Casella postale 1052
6850 Mendrisio

ATA Sezione della Svizzera Italiana
Casella postale 1084
6501 Bellinzona

Iniziativa da las alps
6460 Altdorf

Berna, 26. marzo 2021

Potenziamento N2 tra Lugano e Mendrisio

Gentili signore e signori,

vi ringrazio per la vostra lettera nella quale esprimete le vostre preoccupazioni sull'impatto che il progetto di potenziamento dell'autostrada N2 tra Lugano e Mendrisio (PoLuMe) potrebbe avere sul territorio.

Il PoLuMe è stato elaborato dall'Ufficio federale delle strade con il coinvolgimento stretto del Cantone Ticino, delle Commissioni regionali dei trasporti e dei Comuni direttamente interessati. Le soluzioni paesaggistiche individuate, gli accorgimenti previsti per garantire la viabilità sulla rete stradale subordinata e le misure di compensazione ambientali e naturalistiche prospettate godono del consenso di queste autorità. L'utilizzo dinamico della corsia di emergenza unicamente nelle ore di punta è una misura che migliora la fluidità del traffico nelle zone nevralgiche del tratto autostradale, senza la necessità di sacrificare ulteriore territorio.

Il Cantone potrà esprimere la propria posizione ufficiale in occasione della consultazione sul progetto generale attualmente in corso. Un requisito per l'approvazione del progetto da parte del Consiglio federale è che la regione sostenga il progetto e che le esigenze ambientali possano essere soddisfatte.

L'impatto sul trasporto pubblico è stato chiarito durante la pianificazione del progetto. Il progetto non ha praticamente nessun impatto sulla competitività del trasporto pubblico. Posso in ogni caso garantirvi che i servizi competenti del mio Dipartimento porranno tutta la dovuta attenzione per coordinare al meglio le fasi realizzative delle diverse opere infrastrutturali.

Cordiali saluti


Simonetta Sommaruga
Consigliera federale

Presenza di posizione dell'Associazione "Pro Gottardo ferrovia d'Europa" (16.11.2020)



Procedura di consultazione federale e cantonale sul piano federale dei trasporti pubblicata il 16 ottobre 2020 sul foglio ufficiale del Canton Ticino

PRESA DI POSIZIONE

Le osservazioni elaborate dall'Associazione "Pro Gottardo ferrovia d'Europa" sono presentate qui di seguito in due documenti distinti:

PARTE PROGRAMMATICA "MOBILITÀ E TERRITORIO 2050"

PARTE INFRASTRUTTURA FERROVIARIA - ADATTAMENTI E COMPLEMENTI 2021



PRESA DI POSIZIONE nell'ambito della consultazione federale e cantonale sul Piano settoriale dei trasporti

I. PARTE PROGRAMMATICA "MOBILITÀ E TERRITORIO 2050"

L'Associazione Pro Gottardo, ferrovia d'Europa, fondata nel 2016, intende mettere in atto il risultato della votazione popolare federale accettata dal popolo svizzero il 20.02.1994 sull'iniziativa ohiamata: "Per la protezione della regione alpina dal traffico di transito". Essa vuole promuovere e velocizzare il completamento di AlpTransit da frontiera e frontiera secondo il cap.2 del nuovo art. 84 della Costituzione federale che afferma: "Il traffico di transito delle merci attraverso le Alpi da confine a confine avviene per ferrovia". L'Associazione più in generale sostiene un analogo completamento infrastrutturale del sistema ferroviario svizzero sull'asse ovest-est secondo il concetto della "Croce federale della mobilità". Tali investimenti aggiuntivi, pensati per il traffico viaggiatori e la sicurezza, permettono di liberare capacità per il traffico interregionale interno, mentre devono permettere un vero aggancio all'alta capacità/velocità europea e collegamenti euro/intercity all'altezza delle sfide della mobilità, dell'ambiente e del territorio del XXI secolo.

Un'impostazione che a nostro avviso rientra pienamente nelle finalità del documento programmatico sottoposto a consultazione, in particolare **(1.1, p. 5)**, per l'analisi della completezza e degli eventuali conflitti del "quadro di riferimento dei programmi di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA) e dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF)".

Qui di seguito inoltriamo al Consiglio di Stato del Cantone Ticino e contemporaneamente all'autorità federale - Ufficio federale per lo sviluppo territoriale (ARE) e Ufficio federale dei trasporti (UFT) - le nostre argomentazioni in tre distinti capitoli:

- La rilevanza nazionale delle nostre rivendicazioni per un anticipo, sia pur a tappe, del completamento di AT da frontiera a frontiera, da Basilea a Chiasso (Milano);
- Il caso del segmento autostradale e ferroviario Lugano-Mendrisio, dove non si sta attendendo all'obiettivo di pianificazione coordinata;
- L'inevitabile tema del finanziamento.

1. La rilevanza nazionale delle nostre rivendicazioni per un anticipo, sia pur a tappe, del completamento di AT da frontiera a frontiera, da Basilea a Chiasso (Milano)

Il punto 5.3, p. 44 indica i criteri per definire quando un progetto è rilevante per la Confederazione ai fini dell'inclusione nelle parti infrastrutturali del Piano settoriale dei trasporti. *Riteniamo che questi includano la strategia della Croce federale della mobilità e che il completamento di AT, già considerato a termine, debba essere oggetto di approfondimento e di anticipo dei segmenti più critici sotto il profilo territoriale, dei trasporti e dell'ambiente.*

Seguendo i criteri segnalati, notiamo che la rivendicazione rientra pienamente negli obiettivi della Confederazione in particolare per i due criteri seguenti:

- ha ripercussioni rilevanti sulla funzionalità delle reti di trasporto d'importanza nazionale. Gli investimenti evocati completano e assicurano una strategia di lungo termine che non può essere tale solo sulla base del criterio efficientistico per il quale si vuole (V3, p. 34) "pilotare la domanda di trasporti in modo da sfruttare al massimo le capacità dell'attuale sistema globale dei trasporti prima di ampliare le infrastrutture esistenti". Occorre infatti meglio considerare la dimensione europea e il ruolo del transito attraverso il nostro Paese, ritenuto anche il nuovo scenario, e quindi anche un aumento della domanda, di una mobilità sostenibile a sostegno di un'offerta ferroviaria d'alta capacità/velocità per i viaggiatori;
- ha ripercussioni rilevanti sulla capacità di una tratta ferroviaria o di un tratto di strada

nazionale. Per il sud delle Alpi si tratta delle circonvallazioni di Bellinzona e di Lugano, del segmento Lugano-Mendrisio (vedi il punto 2), e più in generale della presa in considerazione della tratta Lugano-Milano, con il ruolo cruciale dell'agglomerazione transfrontaliera della città policentrica transfrontaliera Como/Chiasso/Mendrisio/Varese di un milione di abitanti.

Ai fini del coordinamento, riteniamo inoltre che la Confederazione debba in tempo utile completare gli studi concernenti l'ambito d'azione da noi rivendicato per ottemperare all'obiettivo di **(4.1, p. 30)** "condurre in collaborazione con i Cantoni interessati una serie di analisi "ex-ante" volte a determinare gli effetti settoriali delle misure riguardanti il sistema globale dei trasporti".

2. Il caso del segmento autostradale e ferroviario Lugano-Mendrisio, dove non si sta attendendo all'obiettivo di pianificazione coordinata

La "Pro Gottardo ferrovia d'Europa" prende atto che, a **pagina 101** del documento concernente la parte programmatica "Mobilità e territorio 2050" del Piano settoriale dei trasporti messo in consultazione dal DATEC, si afferma che la Confederazione prevede, nei prossimi anni, l'ampliamento della capacità dell'autostrada N2 tra Lugano e Mendrisio nell'ambito di diversi ampliamenti della rete delle strade nazionali. La nostra Associazione ritiene errato procedere a questo ampliamento che è contrario alla volontà popolare espressa nella sopra citata votazione popolare federale del 20.02.1994 che stipula chiaramente, al paragrafo 3 del nuovo art. 84 della Costituzione federale: "La capacità delle strade di transito nella regione alpina non può essere aumentata". Sono eccezionate le strade di circonvallazione che sgravano gli abitanti dal traffico di transito. L'ampliamento della capacità dell'autostrada N2 è doppiamente inopportuno visto che non tiene conto, contemporaneamente, del prolungamento a sud di Lugano della linea veloce ferroviaria di AlpTransit.

La nostra opposizione si fonda **sull'art. 1** della Legge federale sulla pianificazione del territorio che impone a Confederazione, Cantoni e Comuni di "coordinare le loro attività di incidenza territoriale e di ordinare gli insediamenti in vista di uno sviluppo armonioso del Paese" e **sull'art.13** della medesima Legge che afferma "la Confederazione elabora i fondamenti per poter adempiere i suoi compiti di incidenza territoriale; essa definisce le concezioni ed i piani settoriali e li coordina tra di loro".

Questi stessi principi sono ripresi e precisati nella bozza del Piano settoriale dei trasporti – Parte programmatica **(4.4; Z1, p.40)**, tramite una collaborazione iterativa che tenga conto delle esigenze regionali con particolare riferimento alla "valutazione dei progetti nell'ambito dei messaggi sulle fasi di ampliamento PROSTRA e PROSIF".

Per questo riteniamo che il progetto dell'USTRA, inteso a creare una terza corsia autostradale tra Lugano e Mendrisio, non può prescindere dal considerare il completamento di AlpTransit a sud di Lugano, opera che interessa il medesimo territorio. Se non lo facesse non rispetterebbe gli articoli citati della legge federale sulla pianificazione del territorio perché rinuncerebbe al coordinamento tra l'intervento stradale e quello ferroviario. La Pro Gottardo ritiene che le implicazioni urbanistiche e territoriali dei due interventi devono essere affrontate assieme, in una visione globale dell'evoluzione della mobilità conseguente ai mutamenti economici, tecnologici, climatici e sociali in divenire.

Il progetto dell'USTRA, inteso a creare una terza corsia sull'autostrada N2 tra Lugano e Mendrisio, è un intervento rilevante, destinato ad avere importanti conseguenze sia sul territorio ed i valori che esso racchiude, sia sull'organizzazione della mobilità a medio e lungo termine. Per queste ragioni gli interventi previsti non possono prescindere dal considerare il completamento della linea ferroviaria veloce di AlpTransit a sud di Lugano che la Pro Gottardo ritiene essere la vera soluzione a gran parte dei problemi che si intendono risolvere.

Senza considerare contemporaneamente il prolungamento di AlpTransit, il potenziamento della N2 a sud di Lugano, con la terza corsia, avrà l'effetto di spostare le colonne, che oggi si formano su quel percorso, a ridosso dell'agglomerato di Lugano e, in particolare sulla tratta Lugano-sud-Lugano-nord. Questo percorso, nel Piano dei Trasporti del Luganese, è stato considerato come la circonvallazione della città e denominato OMEGA: aumentando il carico su tale tratta si registrerebbero conseguenze negative anche sul traffico all'interno della stessa città.

Per le ragioni esposte la "Pro Gottardo ferrovia d'Europa" chiede:

- di sbloccare senza indugio la prossima fase di progettazione di AlpTransit a sud di Lugano*
- di concepire il progetto autostradale secondo una visione globale che tenga conto, contemporaneamente, del prolungamento a sud di Lugano di AlpTransit nell'ambito di uno studio integrato che affronti tutte le tematiche di natura paesaggistica, urbanistica, economica, sociale, ambientale (climatica e di salute pubblica) e di politica della mobilità.*

3. L'inevitabile tema del finanziamento

Il piano settoriale dei trasporti e la sua parte programmatica "Mobilità e Territorio 2050" evitano di entrare nel merito del finanziamento delle infrastrutture e delle sue potenzialità evolutive future. Si rinvia – e si perpetua una divisione per vettori che non ha senso in una visione globale della mobilità – ai Fondi per la strada (FOSTRA) e per le ferrovie (PROSSIF).

Le risorse che ne derivano condizionano le priorità di una pianificazione sia pur iterativa e il ritmo delle realizzazioni. A parte la deficienza concettuale appena denunciata ma che si basa comunque su recenti decisioni popolari (del 2018, rispettivamente del 2016) difficilmente mutabile a breve-media scadenza, va rilevato come i due fondi siano destinati da una parte ad indebolirsi nella capacità di produrre risorse poiché frutto di una tassazione dei carburanti fossile quando la politica energetica va nella direzione opposta; d'altra parte perché in una politica globale della mobilità, dell'ambiente e dello sviluppo territoriale l'obiettivo di rendere dapprima più efficiente la rete esistente viene superato dalla necessità di un upgrading strategico.

La nostra impostazione ne è un esempio. Senza un'impostazione di un pacchetto finanziario supplementare specificatamente orientato sugli obiettivi di lungo termine – ma che vanno decisi oggi – il concetto programmatico proposto "Mobilità e Territorio 2050" entrerà in crisi o non soddisferà necessità dovute a mutamenti strategici anche a livello dell'offerta (pur mantenendo nel limite del possibile il criterio del pilotaggio della domanda, elemento chiave del programma posto in consultazione).

Per questo chiediamo all'autorità e alla politica di entrare in materia, valutando con lungimiranza e coraggio l'opportunità e le modalità di impostare un nuovo pacchetto di finanziamento delle grandi opere del Paese (non necessariamente solo nel campo dei trasporti) all'altezza delle sfide del XXI° secolo.

Per l'Associazione "Pro Gottardo ferrovia d'Europa"

I co-presidenti:


avv. Giovanna Masoni Brenni avv. Renzo Respini Ing. Pietro Martinelli

Lugano, 16 novembre 2020.

II. PARTE INFRASTRUTTURA FERROVIARIA - ADATTAMENTI E COMPLEMENTI 2021

La ProGottardo prende atto degli adattamenti e complementi 2021 segnalati nelle schede per i comparti d'infrastruttura ferroviaria. Esse confermano – e in questo concordiamo - i comparti di pianificazione e i dati acquisiti a garanzia dal profilo della pianificazione territoriale per il completamento di AlpTransit da Biasoa a Chiasso, mentre integrano le decisioni prese per progetti ormai in fase di realizzazione/ pianificazione (Piazza Indipendenza; linea FLP Lugano-Bioggio; Piano di Magadino e Gambarogno).

Con questo restano però indefiniti i tempi di realizzazione, cosa invece per noi essenziale quale premessa per poter impostare i nuovi investimenti infrastrutturali ferroviari e autostradali in una concezione strategica della mobilità a sud delle Alpi in rapporto agli obiettivi di sviluppo territoriale e ambientale.

Due sono però le novità che riaffermano e convergono con il nostro obiettivo del completamento di una rapida e ben integrata realizzazione del completamento di AT:

- l'aggiunta di un paragrafo, che ci sembra significativo, che richiama precedenti accordi bilaterali: "Secondo la convenzione del 2 novembre 1999 tra la Svizzera e l'Italia concernente la garanzia delle capacità delle principali linee che collegano la NFTA alla rete italiana ad alta capacità (RAC), il tempo di percorrenza per i treni a lunga distanza tra Zurigo e Milano deve essere di due ore";

- il riferimento allo studio FFS del 2016 sul nodo di Chiasso, che sembrerebbe suggerire che la tappa più a sud potrebbe essere realizzata indipendentemente: "Secondo uno studio di fattibilità delle FFS del 2016/1, che tiene conto del Piano quadro FFS/ Chiasso concluso nel 2016, in caso di realizzazione a tappe del progetto «AlpTransit sud», per la futura capacità del nodo di Chiasso, al momento attuale appare opportuno considerare anche la possibilità di realizzare indipendentemente la tappa più a sud. Ciò comporterebbe la costruzione di un raccordo nell'area di Melano (Lenaccio). Ulteriori approfondimenti permetteranno di scegliere la soluzione migliore tra le diverse possibilità di realizzazione a tappe e in seguito di esaminare la necessità di costruire raccordi tra la linea esistente e la nuova galleria da Vezia a Chiasso".

Forse ci sembra anche essere il richiamo alle necessità di coordinamento: "Il progetto «AlpTransit Sud», in particolare l'area nei pressi del ponte-diga di Melide, va coordinato con la pianificazione dell'ampliamento delle strade nazionali (autostrada A2)". Per questo qui di seguito la ProGottardo formula e segnala tutta una serie di analisi e approfondimenti ulteriori, ordinati nei cinque capitoli seguenti: ferrovia e città Ticino; ferrovia ed ambiente; ferrovia e terza corsia A2 Mendrisio-Lugano; ferrovia e ricomposizione del territorio; politica della mobilità (priorità e coordinamento).

All'inizio di ogni capitolo, dove è possibile, sono indicate le grandi linee di riferimento del documento del DATEC.

1. La Ferrovia e la città Ticino

(il buon coordinamento tra territorio e trasporti è di centrale importanza. Questo vale in particolare in relazione al rinforzo dell'offerta di trasporto pubblico ... pag.96. Nonostante l'aumento degli ultimi anni negli agglomerati di Mendrisio-Chiasso, nell'area di intervento "Citta Ticino" la quota di trasporto pubblico negli agglomerati rimane inferiore alla media nazionale degli agglomerati simili... pag.97); promuovere una maggiore quota di trasporto pubblico nel traffico transfrontaliero... pag.99

Osserviamo a titolo preliminare che nella figura 2 Pag.20 Sviluppo territoriale auspicato, Mendrisio non è indicato come centro di agglomerato ma solo come cintura (per quanto si possa leggere vista la scala). Questa informazione deve essere completata con l'introduzione di Mendrisio quale centro di agglomerato.

A seguito dell'aggregazione Mendrisio raggiunge oggi i 15000 abitanti con 10 quartieri. Ne consegue che è parte integrante del complesso insediativo della città Ticino come Centro d'agglomerato e non come cintura.

Si richiamano gli studi di base inerenti il Piano direttore cantonale, anno 2006. In particolare le pagine 96-98 con le relative figure e testo esplicativo dove, tra l'altro è detto a chiare lettere *"il Luganese ed il Mendrisio sono due agglomerati sempre più funzionalmente integrati che tendono a configurarsi come una sola area urbana; Il Mendrisio deve poter preservare la sua identità ed autonomia ed i suoi centri (Chiasso e Mendrisio) dovranno essere adeguatamente sostenuti dal Cantone. Si tratta di riconoscere che il Sottoceneri è sì una regione fortemente integrata ed aperta nelle sue relazioni con la Lombardia (Como e Varese in particolare); essa va tuttavia sostenuta, al suo interno, con strategie differenziate, al fine di preservare e sviluppare i centri urbani e le sue relazioni con le aree periferiche"*.

In questo ordine di idee appare di conseguenza irrinunciabile la realizzazione di un trasporto pubblico efficiente che possa essere svolto sia dalla nuova linea AlpTransit (per il traffico rapido e concorrenziale con la strada dei viaggiatori dal confine a Lugano) sia dalla linea esistente di servizio del traffico viaggiatori interno tra le diverse fermate esistenti e nuove.

Il concetto di trasporto pubblico dovrebbe poggiare sugli elementi di progetto seguenti:

- trasporto su nuova linea ferroviaria veloce tra Mendrisio e Lugano (percorrenza di 10 minuti).

- formazione di 5 - 6 autoceili quali parcheggio di interscambio (Como-Chiasso, Arosiate-Stabio, Mendrisio) con capacità di 1000-1500 posti auto ciascuno in modo da creare un'offerta di posti auto che permetta la sosta di almeno 15000 persone nelle ore di punta (tasso di occupazione minimo di 2 persone per veicolo). Questo concetto permette di togliere dalla A2 il 30-40% del traffico di frontalieri.

- trasporto pubblico locale su ferrovia esistente ristrutturata con nuove fermate a Coldrerio, Ligonetto, Melano e Bissonne per un totale di 14 fermate: Chiasso, Balerna, Coldrerio (in corrispondenza dell'area di sosta della A2), Stabio, Ligonetto, Mendrisio, Mendrisio-San Martino, Capolago, Melano, Maroggia, Bissonne, Melide, Paradiso, Lugano. Si tratta di un concetto di una linea tram per il servizio puntuale delle zone insediative del settore sud della città Ticino.

Questo concetto è complementare a quello previsto a nord di Lugano attraverso il nuovo raccordo con Bellinzona della galleria di base del Monte Ceneri e delle stazioni di servizio della Valle del Vedeggio (Lamone, Taverne, Mezzovico, Rivera).

Tutte le linee convergono alla stazione di Lugano e servono la rete del tram-treno del Luganese la cui entrata in funzione dovrebbe coincidere con quella prevista per la tratta Mendrisio-Lugano di AlpTransit.

2. Ferrovia ed ambiente

(pag 12 e 13: Inquinamento fonico, atmosferico e delle acque imputabili in larga misura al traffico stradale con le conseguenze negative sulla salute della popolazione; pericoli naturali e prevenzione contro gli incidenti rilevanti)

Sono note le condizioni dello stato dell'inquinamento dell'aria del Mendrisio e, seppure in minor misura, del Luganese. Il tasso di mortalità del Mendrisio è superiore a quello medio cantonale. Il rilevamento della qualità dell'aria nel Canton Ticino mette in evidenza, per l'anno 2019, un miglioramento a livello generale salvo l'inquinante ozono(O3). L'inquinante NO2 (di cui responsabile per il 70% è il traffico stradale) è diminuito a livello generale salvo a Chiasso e Mendrisio dove sono ancora superati i valori-limite stabiliti dall'OIAT. Anche per l'inquinamento da polveri fini (PM10) sono ancora frequenti

i giorni con una media giornaliera superiore ai limiti di legge (50 microgrammi al metrocubo) soprattutto nel Mendrisiotto. Pure le PM2.5 superano del 70-80% i limiti nel Mendrisiotto.

La prova del nove dell'inquinamento dovuto al traffico nel Mendrisiotto la si è avuta con la pandemia della primavera 2020. Il traffico dei frontalieri si è quasi azzerato e l'aria è risultata in modo evidente sostanzialmente pulita.

Ciò dimostra come l'unica strategia percorribile dal punto di vista ambientale, ritenuto che gli inquinanti della vicina Lombardia non possono essere eliminati, sia quello della riduzione del traffico stradale attraverso la creazione di un'offerta alternativa di trasporto pubblico attrattivo secondo il concetto sopraindicato.

Passando alla situazione relativa agli incidenti naturali e la prevenzione contro gli incidenti rilevanti notiamo come le schede messe in consultazione non entrino nel merito. La ProGottardo ritiene al contrario che il tema è prioritario e urgente per il transito nelle stazioni di Bellinzona e Lugano (vedi anche la presa di posizione sulla parte programmatica).

Più a sud, l'attraversamento del Ceresio fra Melide e Bissonne, pone il grave problema della coesistenza uno a fianco dell'altra della linea ferroviaria, dell'autostrada A2 e della strada cantonale, ciò che rende indispensabile la rapida realizzazione di una linea alternativa. Infatti, un incidente come quello occorso sulla tangenziale di Bologna il 6.08.2018 (esplosione di una cisterna di GPL in seguito a un tamponamento), potrebbe interrompere contemporaneamente ferrovia, autostrada e strada cantonale, con conseguenze pesantissime. Da questo punto di vista Melide è probabilmente uno dei punti più vulnerabili di tutto l'asse nord-sud. La nuova linea AlpTransit con attraversamento del lago a oltre 25 m di profondità, costituirebbe invece una vera alternativa almeno per il traffico ferroviario.

3. Ferrovia e terza corsia della A2 Mendrisio -Lugano

(La domanda di trasporto viene pilotata in modo tale da sfruttare al massimo le capacità dell'attuale sistema globale dei trasporti prima di ampliare le strutture esistenti o realizzarne di nuove...pag.34)

La risposta della Confederazione e del Cantone alla formazione di code sulla A2 lungo la tratta Melano- Lugano durante le ore di punta infrasettimanali è quella di allargare il sedime autostradale introducendo una nuova corsia per direzione. Detta corsia è stata definita dinamica in quanto dovrebbe entrare in funzione solo nei momenti di punta del traffico. In realtà si tratta di un ampliamento della capacità della A2 con conseguente spostamento delle code all'entrata dell'area urbana del Luganese (Lugano-sud e Lugano-nord della A2).

Dopo la messa in esercizio della seconda galleria autostradale del Gottardo si verificherebbero delle pressioni per aprire il traffico nelle due direzioni del tunnel (evitando la formazione di code d'attesa) in quanto l'aumento della capacità della A2 da Lugano a Mendrisio-Chiasso renderebbe fattibile e sostenibile una simile ipotesi. Si genererà in questo caso più traffico rispetto a quello attuale e previsto con la terza corsia soprattutto durante i periodi di punta dell'uso della galleria del Gottardo (estate e periodi di vacanze scolastiche).

Una tale riadattata della terza corsia appare pertanto in contraddizione con la pretesa limitazione a corsia dinamica dell'allargamento della A2, mentre non risponde alle esigenze di una coerente politica della mobilità ed alle situazioni quadro auspicato dal punto di vista ambientale.

La nuova tratta Alptransit Sud risolverebbe alle preoccupazioni espresse nella parte programmatica in merito ai pericoli naturali, alla protezione delle rive dei laghi e al risanamento e riqualificazione delle zone ricreative di prossimità.

4. Ferrovia e ricomposizione del territorio

(Per effetto dell'impatto negativo esercitato dai trasporti sull'ambiente e sul clima, occorre meglio coordinare la pianificazione territoriale con quella dei trasporti ... pag.15)

A questo principio occorre aggiungere la necessità di rimediare alle scelte sbagliate del passato.

Nel contesto del territorio Lugano-Mendrisio si possono riconoscere i seguenti comprensori di intervento:

-aggiramento della A2 Bissone in galleria senza terza corsia e con il mantenimento dello svincolo attuale. Spostamento della cantonale in corrispondenza del nucleo storico a monte. Formazione di un parcheggio di servizio della nuova fermata della ferrovia. Recupero della pedonalizzazione della piazza a lago e dell'uso per il traffico lento della litoranea Bissone-Maroggia.

- messa in galleria della tratta cantonale dalla Sottocentrale di Melide a Paradiso in modo da evitare la zona di Capo S.Martino evitando terreni instabili con caduta sassi e recupero della cantonale esistente per il traffico lento (biciclette e pedonale)

- A Melano spostamento della cantonale accanto all'autostrada e creazione di uno spazio di raccordo a fruizione pedonale privilegiata sopra gli assi trasportistici (A2, cantonale e ferrovia) in corrispondenza dell'ubicazione della nuova fermata ferroviaria in modo da raccordare ed integrare le zone insediative del Comune con la riva del lago, così come per analogia a Maroggia e Capolago.

5. Ferrovia e politica della mobilità coordinata

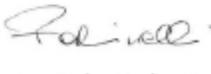
Occorre, per concludere, una vera politica globale della mobilità intesa come gestione coordinata dei vari vettori e dell'offerta pubblico- privata secondo una scala di priorità che comprenda l'intero cantone. Le aspettative di sviluppo territoriale, urbano ed ambientale avranno successo solo se si saprà gestire una governance efficace a più livelli del quadro istituzionale.

Per l'Associazione "Pro Gottardo ferrovia d'Europa"

I co-presidenti


Avv. Giovanna Masoni Brenni


avv. Renzo Respini


Ing. Pietro Martinelli

Lugano, 16 novembre 2020.

Presenza di posizione di Espace Suisse

- Sull'Appello al Gran Consiglio (10.07.2020)



Presenza di posizione del Gruppo regionale Ticino di EspaceSuisse sull'appello al Gran Consiglio "per una mobilità coordinata ed una ricomposizione urbanistica a sud di Lugano. La soluzione alle colonne non è la terza corsia tra Lugano e Mendrisio."

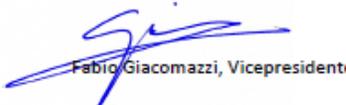
Il Consiglio direttivo del Gruppo regionale Ticino di EspaceSuisse ha preso atto dell'appello al Gran Consiglio dal titolo "Per una mobilità coordinata ed una ricomposizione urbanistica a sud di Lugano. La soluzione alle colonne non è la terza corsia tra Lugano e Mendrisio" presentato il 23 giugno 2020 da un gruppo di cittadini di Melano. Il Consiglio direttivo del gruppo Ticino di EspaceSuisse condivide di principio le preoccupazioni espresse nell'appello citato perché i criteri di inserimento territoriale ed urbanistico devono essere considerati essenziali nella progettazione delle vie di traffico. EspaceSuisse ricorda che la Legge federale sulla pianificazione del territorio, all'articolo 1, impone a Confederazione, Cantoni e Comuni di "coordinare le loro attività di incidenza territoriale e di ordinare gli insediamenti in vista di uno sviluppo armonioso del Paese". L'art.13 della stessa Legge federale afferma che "La Confederazione elabora i fondamenti per poter adempiere i suoi compiti di incidenza territoriale; essa definisce le concezioni ed i piani settoriali e li coordina tra di loro".

A tale proposito riteniamo che il progetto dell'USTRA, inteso a creare una terza corsia autostradale tra Lugano e Mendrisio, non può prescindere dal considerare anche il prolungamento di AlpTransit a sud di Lugano, opera che interesserà lo stesso territorio. EspaceSuisse ritiene che, nella progettazione delle vie di traffico, non si possa disgiungere l'aspetto funzionale da quello territoriale: il prolungamento di AlpTransit a sud di Lugano, in accordo con l'Italia, oltre che necessario, deve essere considerato prioritario allo scopo di evitare di dover sempre rincorrere la domanda di mobilità su gomma. In estrema sintesi, le implicazioni urbanistiche e territoriali dei due interventi non vanno affrontate distinte, ma vanno considerate insieme, in una visione globale dell'evoluzione della mobilità conseguente ai mutamenti economici, tecnologici, climatici e sociali in divenire.

Il Consiglio direttivo del Gruppo regionale Ticino di EspaceSuisse chiede pertanto di sospendere il progetto di terza corsia così come finora impostato e di avviare al più presto un progetto di mobilità integrata privato/pubblico al passo con i tempi e con l'obiettivo di consentire un recupero paesaggistico e una ricucitura urbanistica del territorio a sud di Lugano che, nel passato, ha dovuto sacrificare tanto spazio alla mobilità.

per ESPACE SUISSSE
Gruppo regionale Ticino


Ing. Giancarlo Ré, Presidente


Fabio Giacomazzi, Vicepresidente

Bellinzona, 10 luglio 2020

- Sul piano settoriale dei trasporti (19.11.2020)

EspaceSuisse

Associazione per la pianificazione
del territorio

—
Gruppo regionale Ticino
già ASPAN-TI

Bellinzona, 19 novembre 2020

Audizione dei Cantoni e dei Comuni – Informazione e partecipazione della POPOLAZIONE

Piano settoriale dei trasporti: Parte programmatica – “Mobilità e territorio 2050” / Parte infrastruttura e ferrovia – Adattamenti e complementi 2021

Presenza di posizione di EspaceSuisse – Gruppo regionale Ticino

La documentazione esposta per informazione e partecipazione è composta da diversi atti, taluni a carattere eminentemente tecnico, altri di natura programmatica, rivolti ad un futuro più lontano e contenenti criteri e principi di ordine generali. Tutti questi documenti sono importanti; una volta approvati dal Consiglio Federale essi avranno carattere vincolante per le future decisioni del Parlamento e determineranno gli investimenti della Confederazione nell'ambito dell'infrastruttura nazionale della mobilità, in particolare quelle autostradale e ferroviaria.

Strategie di sviluppo e i principi d'azione

EspaceSuisse – Gruppo regionale Ticino condivide in linea teorica le strategie di sviluppo e i principi d'azione formulati nel capitolo 4 del documento programmatico. In particolare sono da sostenere il principio di sostenere attraverso il sistema dei trasporti lo sviluppo centripeto degli insediamenti all'interno di una rete nazionale policentrica (A1) che garantisca a tutte le regioni un'accessibilità adeguata (A2), la visione combinata dei mezzi di trasporto (V1), garantendo nel contempo sicurezza, affidabilità, disponibilità e facile accessibilità (V2); sono pure di fondamentale importanza i principi per cui devono essere sfruttate al massimo le capacità dell'attuale sistema globale dei trasporti prima di ampliare le strutture esistenti o realizzare di nuove (V2) e l'integrazione nel contesto internazionale onde agevolare il trasferimento del traffico transalpino (V4); nell'ambito delle strategie d'ordine ambientale, al di là dell'efficienza energetica (U2), della riduzione dell'impatto ambientale (U3) e della copertura interna dei costi (U4) la nostra Associazione pone particolare attenzione alla proporzionalità e alla sostenibilità economica degli interventi infrastrutturali, in modo da limitare al massimo l'impatto su superfici, suolo e spazi vitali, integrandoli adeguatamente nel paesaggio aperto e negli spazi insediativi e limitando l'effetto divisorio (U1).

Merita una particolare sottolineatura un principio che nella strategia della Confederazione finora non era mai stato esplicitato completamente, ossia che “la domanda di trasporto viene pilotata in modo tale da sfruttare al massimo la capacità dell'attuale sistema globale dei trasporti”. Questo principio rovescia il paradigma finora dominante di adeguare l'offerta alla domanda. Esso giustifica dunque anche interventi per indirizzare la domanda, come ad esempio le cosiddette tasse orientative (Lenkungsabgaben).

Va rimarcato che le specificazioni delle misure e azioni relative alle strategie e ai principi A1 e A2 competono principalmente ai Cantoni e ai Comuni. Si tratta di concetti pianificatori relativi allo sviluppo centripeto e al coordinamento tra insediamenti e mobilità ampiamente tematizzati in relazione all'aggiornamento di alcune schede di Piano direttore cantonale, in particolare la scheda R6 “Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili” e in relazione al Programma d'agglomerato. La nostra Associazione si limita a ribadire il suo appoggio a queste politiche, senza ulteriormente trattarle in questa sede. Nella presente presa di posizione l'attenzione è quindi focalizzata sulle misure e sulle infrastrutture di competenza federale.

Progetti strategici d'interesse nazionale

Detto questo, EspaceSuisse – Gruppo regionale Ticino, lamenta che nella determinazione delle decisioni se investire in misure e infrastrutture prevale un approccio meccanicistico: si agisce laddove una lettura di una tendenza indica in prospettiva un problema di capacità e poi si procede con una valutazione costi/benefici limitati ad un segmento particolare, i cui parametri peraltro non sono specificati. La storia delle infrastrutture di trasporto e delle conseguenti implicazioni per lo sviluppo insediativo mostra invece che vi sono delle opere che si giustificano non tanto come risposta ad un problema di capacità rispetto ad una tendenza evolutiva della domanda, bensì come scelta strategica rivolta al futuro, o per posizionare il proprio territorio nel quadro di una competizione globale, oppure per preservare il territorio dalle conseguenze negative e dagli impatti altrimenti non gestibili di una tendenza globale. Le decisioni relative alle connessioni con la rete ferroviaria europea ad alta velocità devono rispondere a questo tipo di logica. EspaceSuisse - Gruppo regionale Ticino chiede quindi che nell'ambito dell'indirizzo strategico V4 sia esplicitamente codificato come obiettivo strategico quello di una **connessione della Svizzera alla rete ferroviaria europea ad alta velocità completa su tutte le principali direttrici nei tempi più rapidi possibili** e che a questo scopo siano riattivate da subito le procedure di progettazione e di programmazione dei relativi finanziamenti dei tronchi ferroviarie veloci ancora mancanti su territorio svizzero in direzione di Milano in primis, oltre che di Karlsruhe, Monaco, Lione e Parigi.

In merito al principio strategico della limitazione dell'impatto su superfici, suolo e spazi vitali (U1), va sottolineato che esso non va applicato soltanto a nuove infrastrutture, ma va valutato anche in relazione a tronchi esistenti - soprattutto autostradali – realizzati in passato con criteri di integrazione nel territorio, nel paesaggio e negli spazi insediativi ormai superati, creando situazioni di forte impatto e di pesante condizionamento per uno sviluppo insediativo centripeto di qualità. EspaceSuisse chiede quindi che il **risanamento ambientale e territoriale di situazioni esistenti conflittuali nel documento strategico del Piano settoriale dei trasporti dovrebbe assicurare a nuovo principio strategico autonomo.**

Area d'intervento Città Ticino

La necessità di un obiettivo strategico centrato sulla necessità di risanamenti e ricuciture territoriali emerge esaminando il capitolo 6.6 Area d'intervento Città Ticino. La lettura proposta della situazione attuale tiene conto delle particolarità territoriali del Ticino, laddove si afferma che *"in quest'area d'intervento gli insediamenti, le attività economiche e quelle del tempo libero, così come le infrastrutture di trasporto sono per lo più situati nelle valli e dunque concentrati in aree ristrette. Zone abitative e aree ricreative di prossimità, boschi e foreste, superfici e corsi d'acqua, zone palustri, zone golenali, oggetti IFP, nonché riserve di uccelli acquatici e migratori confinano con zone fortemente urbanizzate e con assi di trasporto trafficati. In queste zone, il rischio di incidenti e l'inquinamento fonico e atmosferico sono elevati. Le vie di transito internazionali (sia su strada che su rotaia) hanno impatti importanti in questo contesto"*.

Il Ticino ha quindi un territorio assai delicato e sensibile, dove in uno spazio ristretto devono convivere infrastrutture e usi del suolo assai disparati: non mancano situazioni critiche, segnatamente (senza essere esaustivi), sulla golena del Ticino a Bellinzona, nella Valle del Vedeggio, tra Lugano-Sud e Lugano-Nord, a Melide, tra Bissone e Melano e a Balema-Chiasso-Brogeda. È quindi da codificare in modo più chiaro e impegnativo, che nell'ambito dei futuri interventi di manutenzione dei manufatti e/o intesi a potenziare la capacità dei tronchi oppure ancora di risanamento fonico, gli aspetti ambientali e territoriali devono essere maggiormente tenuti in considerazione in modo da orientare le scelte d'investimento su progetti di spostamento dei tracciati e/o di interrimento o copertura, onde ricavare nuove superfici sistemate a verde e ad uso pubblico (sicuramente non per l'edificazione). EspaceSuisse ritiene che vi siano altre situazioni che meritino analoghe scelte coraggiose come quelle realizzate a Roveredo (GR) o progettate ad Airolo, dove le uniche possibilità per risanare la situazione ambientale e territoriale sono lo spostamento o la totale schermatura dell'impianto autostradale. La criticità di tali situazioni in Ticino, che in precedenza abbiamo menzionato, non necessitano di ulteriori spiegazioni.

Le scelte pianificatorie e la programmazione delle priorità per gli interventi di risanamento vanno precisati nel piano settoriale dei trasporti sulla base di valutazioni coordinate con gli strumenti di pianificazione dell'assetto territoriale, segnatamente con i Piani direttori cantonali e sulla base di criteri definiti nel Progetto territoriale Svizzera. Questi strumenti pianificatori permettono di meglio tenere in considerazione i danni territoriali e ambientali causati in passato dalle scelte di tracciato della rete autostradale e di meglio ponderarli a confronto con meri criteri di valutazione tecnica.

Necessità di una visione complessiva delle opere autostradali e ferroviarie in Ticino

Si prende atto che con il progetto di potenziamento della tratta Lugano-Mendrisio, sulla spinta della necessità di creare una terza corsia multifunzionale per aumentare la capacità nei periodi di punta, si prevede di realizzare entro il 2040

nuovo tratto in galleria tra Bissone e Maroggia e nuovi raccordi con la rete stradale cantonale, con importanti miglioramenti della situazione dei due abitati, grazie alla possibilità di spostare il traffico di attraversamento dei due nuclei utilizzando per la strada cantonale il vecchio tracciato dell'autostrada da dismettere. La nostra Associazione ritiene comunque errato procedere a questo ampliamento senza tener conto, contemporaneamente, del prolungamento della linea veloce ferroviaria di AlpTransit a sud di Lugano, oltre che del completamento tra Claro e Camorino. Questa critica si fonda sull'articolo 1 della Legge federale sulla pianificazione del territorio che impone a Confederazione, Cantoni e Comuni di "coordinare le loro attività di incidenza territoriale e di ordinare gli insediamenti in vista di uno sviluppo armonioso del Paese" e sull'art.13 della medesima Legge che afferma che "la Confederazione elabora i fondamenti per poter adempiere i suoi compiti di incidenza territoriale; essa definisce le concezioni ed i piani settoriali e li coordina tra di loro".

Considerati tali dettati di legge si ritiene che il progetto dell'USTRA non può prescindere dal considerare il completamento di AlpTransit a sud di Lugano, opera che interessa il medesimo territorio. Se non lo facesse non rispetterebbe gli articoli citati della legge federale sulla pianificazione del territorio perché rinuncerebbe al coordinamento tra l'intervento stradale e quello ferroviario, come preconizzato dal documento strategico del Piano settoriale dei trasporti. Senza considerare contemporaneamente il prolungamento di AlpTransit, il potenziamento della N2 a sud di Lugano, con la terza corsia, avrà l'effetto di spostare le colonne, che oggi si formano su quel percorso, a ridosso dell'agglomerato di Lugano e, in particolare sulla tratta Lugano sud-Lugano nord. Ciò avrebbe conseguenze negative pure sul traffico interno della città perché questa tratta è stata concepita anche quale circonvallazione del cuore dell'agglomerato, come pure sulla rete stradale interna del Mendrisiotto. È inoltre comprovato che ogni potenziamento della strada aumenta la domanda di traffico fino alla nuova saturazione!

Lo spostamento dalla vecchia linea ferroviaria alla linea AlpTransit degli Intercity, degli Interregio e dei treni merci di transito permetterebbe di aumentare l'offerta di treni regionali per gli spostamenti pendolari fra Lugano e il Mendrisiotto e le aree italiane limitrofe generatrici di traffico transfrontaliero. Si ritiene quindi che le implicazioni urbanistiche e territoriali dei due interventi debbano essere affrontate assieme, in una visione globale dell'evoluzione della mobilità conseguente ai mutamenti economici, tecnologici, climatici e sociali in divenire, come ad esempio il telelavoro, che sta sempre più prendendo piede. Vanno inoltre maggiormente esplorate e implementare le possibilità di gestione del traffico offerte da strumenti di regolazione, come ad esempio una più efficiente organizzazione di park & ride, le corsie preferenziali per i veicoli con più passeggeri e/o ecologici o ancora la limitazione dell'offerta di posteggi, oppure mediante strumenti di regolazione quali il "mobility pricing".

Si comprende anche l'obiezione degli abitanti di altre aree attraversate dall'autostrada, dove per il momento non è previsto alcun intervento simile. Oltre che una visione coordinata tra infrastruttura autostradale e ferroviaria, EspaceSuisse – Gruppo regionale Ticino chiede che, alla luce dei punti più critici della presenza dell'autostrada sul territorio ticinese, il progetto di potenziamento tra Grancia e Melano, sia inserito in una pianificazione complessiva degli interventi di potenziamento / risanamento del tracciato autostradale esteso a tutta la tratta in territorio cantonale, con indicazione delle tempistiche e delle relative prospettive di finanziamento.

Nuovi modelli di finanziamento

La nostra Associazione è ben consapevole che i mezzi finanziari disponibili per questi progetti, che richiedono investimenti miliardari, alla luce delle necessità che anche altre regioni della Confederazione, possono legittimamente rivendicare, siano limitati. Da un parte le risorse a disposizione del fondo PROSSIF (Programma di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria) e FOSTRA (Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato) tenderanno addirittura a diminuire poiché in buona parte basati sulla tassazione del consumo di combustibili fossili, che la politica energetica vuole ridimensionare; dall'altra, si può ritenere di attingere a nuove risorse, oltre agli adeguamenti alla tassa sul traffico pesante già previsti dalla legge e alla tassa sugli oli minerali, con un graduale aumento del costo della vignetta autostradale e l'introduzione della tassa sul CO2.

Nell'incertezza, si ritiene che una revisione del sistema di finanziamento e dell'ammontare dei crediti siano necessari per poter realizzare in tempi più ravvicinati di un maggior numero di opere ferroviarie e di spostamento/interramento di tronchi autostradali, ciò in alternativa agli usuali – e pure costosi – risanamenti strutturali e fonici. Sono inoltre da esplorare nuovi modelli di finanziamento pubblico/privato di grandi opere, mediante ad esempio l'emissione di obbligazioni o di titoli simili, capaci di convogliare su questi progetti gli ingenti capitali privati oggi disponibili. Ad esempio, si potrebbe far capo per l'infrastruttura ai fondi delle casse pensione, piuttosto che investirli nella costruzione di edifici abitativi che poi rimarranno vuoti, pur di evitare gli interessi negativi della Banca Nazionale. La contrazione di un importante debito in tal senso da parte della Confederazione, sarebbe oggi giustificato come programma di rilancio economico del dopo Covid 19 e finanziariamente sostenibile.

Completamento di AlpTransit a Bellinzona e a sud di Lugano

I completamenti della linea AlpTransit nel settore di Bellinzona e a sud di Lugano sono necessari per dare capacità sulla vecchia linea a favore di una maggiore frequenza dei treni regionali TILo e per aumentare il numero delle fermate intermedie per meglio servire il territorio della Città Ticino. Permetterebbe pure di risolvere i gravi problemi fonici e di sicurezza dovuti al passaggio in mezzo agli abitati dei treni merci di transito. L'alleggerimento del transito alle stazioni di Bellinzona, di Lugano, di Mendrisio e di Chiasso si rende infatti necessario per i forti sviluppi del traffico passeggeri che saranno ingenerati da nuovi insediamenti come quelli dell'area dell'ex Officina FFS a Bellinzona, dove sono previsti spazi per circa 2'500 e unità insediative, e dal potenziamento dell'infrastruttura, quale il progetto tram-treno Bioggio-Lugano Centro, che allaccerà il Piano del Vedeggio direttamente alla stazione di Lugano.

Nel contempo il completamento dell'asse ferroviario veloce a sud delle Alpi e il suo allacciamento alla rete italiana rappresenta un progetto strategico per inserire il territorio svizzero nella rete europea dei grandi flussi di persone e di merci. AlpTransit, - sia pur pensata per il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia - assume oggi un'analogia importanza per il traffico passeggeri, in alternativa all'autostrada e addirittura a certe correnti del traffico aereo, per il traffico nazionale, transfrontaliero Svizzera-Italia e per i collegamenti internazionali sull'asse Reno - Pianura Padana. Questo anche in corrispondenza ai nuovi obiettivi di sviluppo sostenibile, di politica energetica, raggiungibili unicamente con il sostegno di un'offerta ferroviaria d'alta capacità/velocità.

In considerazione, oltre che della complessità del progetto, dell'entità dell'investimento necessario, valutabile in circa 10-12 miliardi di franchi, per il completamento di AlpTransit in Ticino, EspaceSuisse – Gruppo regionale Ticino, potrebbe anche condividere una realizzazione a tappe dell'opera, purché si metta mano in tempi possibilmente ravvicinati alla pianificazione e alla progettazione.

Conclusioni

EspaceSuisse – Gruppo regionale Ticino condivide gli orientamenti strategici e i principi d'azione alla base dell'aggiornamento del Piano settoriale dei trasporti della Confederazione. Ritiene tuttavia che i presupposti teorici dichiarati rischiano di essere poco credibili se non sostanziati da scelte politiche concrete più coraggiose, decise e tempestive riguardo a

- prospezione di scenari innovativi concernenti la gestione della mobilità per la Città Ticino
- pianificazione integrata delle infrastrutture ferroviarie e stradali principali a sud delle Alpi
- nuovi modelli di finanziamento pubblico/privato delle infrastrutture di mobilità
- maggiore attenzione dei progetti concreti al contesto territoriale e insediativo in un'area geografica delicata come quella del nostro Cantone
- avvio della progettazione per il completamento anche a tappe della linea AlpTransit tra Biasca e Camorino e a sud di Lugano fino alla connessione con la rete ferroviaria italiana.

EspaceSuisse – Gruppo regionale Ticino sostiene infine le richieste presentate al Consiglio di Stato con la mozione 18 settembre 2019 di Alex Farinelli, firmata anche da tutti gli altri capigruppo in Gran Consiglio, ossia di uno studio che valuti implicazioni e opportunità legate al completamento del sistema AlpTransit e i rischi nel caso in cui ciò non si realizzasse in tempi ragionevoli e l'avvio di un concreto ed efficace coinvolgimento dei partner istituzionali della Lombardia per promuovere l'opera. Si ritiene non soddisfacente la risposta data alla mozione dal Governo nel Messaggio 7847 del 8 luglio 2020 e si dichiara quindi di appoggiare gli sforzi già intrapresi congiuntamente dai parlamentari dei diversi gruppi politici per spingere l'Esecutivo ad un atteggiamento maggiormente proattivo su questo tema, nel senso di quanto auspicato dalla citata mozione.

Per EspaceSuisse – Gruppo regionale Ticino
Fabio Giacomazzi
Presidente

Presenza di posizione dei Cittadini per il territorio (06.01.2020)

No alla terza corsia tra Mendrisio e Lugano

Malgrado i miglioramenti tecnici dei veicoli, il traffico sempre in aumento continua a dare un contributo importante alla pessima qualità dell'aria che si respira nel Mendrisiotto, i cui tassi di polveri fini e ozono oltrepassano per molti giorni all'anno i limiti dell'Ordinanza federale. Non solo la salute, ma la qualità di vita dei residenti, in generale, ne risente per l'inquinamento fonico, la convivenza quotidiana con le colonne sull'autostrada e sulle strade cantonali, il territorio naturale trasformato in asfalto e la perdita di biodiversità.

La soluzione del problema della congestione del traffico prospettata dall'Ufficio federale delle strade (USTRA), cioè portare a sei le corsie autostradali tra Lugano e Mendrisio, è sensata?

Il progetto "Potenziamento della A2 Lugano-Mendrisio" prevede l'attivazione delle "terze corsie dinamiche" nelle ore di punta con lo scopo di fluidificare il traffico, che sulle strade cantonali dovrebbe ridursi. Il condizionale è d'obbligo: sei corsie dinamiche significa aumento della capacità di traffico, che per esperienza ha sempre portato a un aumento del traffico stesso. È probabile che diversi utenti della ferrovia tornerebbero a spostarsi in automobile. Risultato: in breve tempo ci si ritrova nella situazione di congestione stradale anteriore al progetto, se non in una situazione addirittura peggiore.

Il sistema delle sei corsie dinamiche, senza allargamento del calibro totale dell'autostrada, sembra relativamente semplice, ma non è così: le gallerie autostradali tra Lugano e Mendrisio hanno una larghezza sufficiente per sole quattro corsie e forzatamente il progetto dell'USTRA prevede di realizzarne di nuove con tre corsie per direzione di marcia.

Secondo l'USTRA il progetto "Potenziamento dell'A2 Lugano-Mendrisio" avrebbe dei vantaggi per la qualità del territorio e del paesaggio: parte delle corsie autostradali verrebbero messe in galleria e Bissone in particolare verrebbe liberata dall'attraversamento dell'autostrada; inoltre gli inerti provenienti dallo scavo delle nuove gallerie verrebbero depositati nel lago in modo da ampliarne le rive e permettere la realizzazione di percorsi ciclabili e pedonali. Altri comuni, però, dovrebbero mettere a disposizione significative porzioni di territorio per nuovi svincoli autostradali (spostamento dello svincolo di Bissone verso Maroggia e Melano). Altro territorio dovrebbe essere sacrificato per le entrate e le uscite autostradali anche a Mendrisio che necessiterebbero di due corsie per direzione di marcia, invece dell'unica attuale, per evitare ingorghi in autostrada e sulla strada cantonale d'accesso.

Ha senso questo progetto dal costo esorbitante di quasi un miliardo di franchi, che porterebbe a un miglioramento solo transitorio e di breve durata del problema della congestione autostradale tra Mendrisio e Lugano?

Per l'associazione "Cittadini per il territorio" la risposta è un franco no: smettiamola di cercare soluzioni che guardano al passato e pensiamo a un futuro migliore e sostenibile per il territorio del Mendrisiotto.

In un incontro informativo con i responsabili dei comuni del Mendrisiotto il referente di USTRA per il nostro Cantone, Ing. Fioroni, ha ammesso che una diminuzione anche relativamente modesta del traffico individuale motorizzato renderebbe inutile il progetto "Potenziamento dell'A2 Lugano-Mendrisio". Sapendo che la maggior parte del traffico che intasa l'autostrada è costituito da pendolari che si recano al lavoro e

tornano a casa, per i Cittadini la soluzione non può che essere questa: facciamo in modo che non solo uno, ma più lavoratori si spostino con la stessa automobile, e allo stesso tempo potenziamo e miglioriamo in tutti i modi possibili i trasporti collettivi. Invece di investire i soldi pubblici in potenziamenti stradali, investiamoli subito nella promozione dei progetti di mobilità aziendale, che hanno costi relativamente contenuti ma necessitano di essere vincolanti e non solo lasciati alla buona volontà delle aziende. E a medio e lungo termine investiamo energie e finanziamenti pubblici per accelerare la realizzazione di Alptransit a Sud di Lugano, liberando così il tracciato ferroviario odierno tra Lugano e il confine di Chiasso a favore di un TILO che potrà diventare la metropolitana del nostro agglomerato.

Per i Cittadini per il territorio, Rolando Bardelli, Grazia Bianchi, Ivo Durisch

ASTUTI – La terza corsia autostradale tra Lugano e Mendrisio non è una priorità (03.05.2021)

ASTUTI

Associazione ticinese utenti dei trasporti pubblici

Sezione cantonale di Pro Bahn Svizzera

La terza corsia autostradale tra Lugano e Mendrisio non è una priorità

Nel corso di questa settimana il Comitato 'No alla terza corsia tra Lugano e Mendrisio' consegnerà a Berna le firme raccolte contro il progetto di potenziamento della A2 a sud di Lugano, progetto elaborato dall'USTRA e meglio noto come POLUME.

L'Associazione ticinese degli utenti del trasporto pubblico (ASTUTI) ha tra i suoi obiettivi quello di sostenere lo sviluppo dei trasporti collettivi, in particolare quelli su rotaia, allo scopo di garantire un'offerta che sia interessante per gli utenti e concorrenziale rispetto ai collegamenti stradali. È partendo da queste premesse e tenendo dunque conto dei suoi scopi che Astuti ha esaminato il contenuto della petizione in questione arrivando alla conclusione di accordare il proprio sostegno a tale iniziativa.

Senza opporsi a priori e in forma esclusivamente ideologica a ogni progetto stradale, nel caso specifico si ritiene che il potenziamento della A2, così come proposto, non tenga in sufficiente conto i possibili scenari futuri della mobilità nella regione del Basso Ceresio e del Mendrisiotto alla luce delle misure che già sono state e potranno ulteriormente essere messe in campo per contenere la crescita del traffico stradale privato che è, tra l'altro, la causa principale dell'inquinamento atmosferico nell'area di frontiera i cui dati continuano ad essere molto preoccupanti. L'USTRA dà invece per scontato l'aumento del traffico tra Lugano-Mendrisio (Stabio) e Chiasso.

In particolare, non sembrano essere stati presi in considerazione nella giusta misura gli effetti che potrà avere il possibile completamento della linea AlpTransit da Lugano al confine. Lo stesso, infatti, come sostenuto ad esempio da Pro Gottardo Ferrovia d'Europa, dirottando sulla nuova linea il traffico a lunga percorrenza e quello merci, permetterebbe di disporre di un maggiore numero di tracce lungo il percorso storico a tutto vantaggio di un ampliamento dell'offerta per il traffico regionale, ciò che darebbe la possibilità di far circolare i treni con frequenze più ravvicinate e di inserire nuove fermate in modo da realizzare una vera linea suburbana.

Non è vero, a questo proposito e come si sostiene invece da talune parti e dalla stessa Berna federale, che il discorso su AlpTransit sia da considerare chiuso dopo l'apertura della Galleria di base del Ceneri. Lo stesso Gran Consiglio del Canton Ticino si era espresso lo scorso anno in modo corale per una ripresa del discorso. Meraviglia pertanto il silenzio acquiescente del Cantone considerando anche il fatto che ad opporsi al progetto POLUME non è solo la petizione che ha raccolto oltre 6'400 firme, ma figurano diversi municipi della zona.

Quello che emerge da tutta questa vicenda è la mancanza di coordinazione tra progetti stradali e ferroviari in favore di una visione veramente globale.

Queste riflessioni vanno ad aggiungersi alle preoccupazioni degli abitanti della zona toccata dal progetto della terza corsia autostradale durante la fase dei lavori prima e una volta che la stessa sarà messa in esercizio, timori di carattere territoriale, paesaggistico e ambientale.

Per tutti questi motivi Astuti non può che ribadire il proprio sostegno alle ragioni di chi si oppone a una proposta la quale, a dispetto del cospicuo investimento richiesto, non sembra essere in grado di risolvere i problemi del traffico stradale e questo tenuto conto delle strozzature a nord (entrate di Lugano) e a sud (svincolo di Mendrisio).

Per ASTUTI

Il presidente Fabio Canevascini – 079.248.50.14

Il segretario Edy Bernasconi – 079.272.76.86