

Terza corsia Lugano-Mendrisio, quali conseguenze per Lugano?

Il progetto di potenziamento dell'autostrada tra Lugano a Mendrisio (PoLuMe) suscita forte opposizione e preoccupazione tra gli abitanti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (e non solo).

L'aumento della capacità stradale - ottenuta mediante l'apertura temporanea di una terza corsia dinamica (recuperata dalla corsia di emergenza), la creazione di nuovi svincoli e di nuove gallerie - non risolverà a breve termine i problemi di traffico, rischiando al contrario di peggiorarli a causa del traffico indotto. Potenziamento significa più veicoli in circolazione sulla rete stradale e, di conseguenza, un carico ulteriore anche per le strade cantonali e comunali di alcuni comuni del Sottoceneri. Inoltre, i colli di bottiglia alle entrate e uscite delle città permarranno, così come le colonne e i tempi di attesa. Questo progetto prevede diversi cantieri sull'arco di oltre un decennio, con il rischio di isolare il Mendrisiotto e il Basso Ceresio dal resto del Cantone. Già oggi, infatti, singoli cantieri possono mandare in tilt il sistema viario.

Inoltre, l'aumento di capacità faciliterà il trasporto di merci su gomma andando a ledere l'Art. 84 della Costituzione (per il trasferimento del trasporto merci su rotaia).

Questo progetto avrà effetti negativi sul clima (emissioni di CO₂), sull'occupazione del suolo e sull'inquinamento atmosferico, con conseguenze nefaste sulla salute dei residenti. Da decenni nella regione persiste infatti una situazione di emergenza ambientale, con i valori massimi di diossido di azoto (NO₂), ozono (O₃) e polveri fini che vengono superati regolarmente con una media di 142 giorni di inquinamento l'anno tra 2013 e 2019¹. Questa condizione è destinata a peggiorare con l'aumento del traffico. Sono inoltre frequenti i disturbi causati dal rumore del traffico, soprattutto considerando l'apertura dei valichi al traffico pesante a partire dalle 5 del mattino.

L'utilizzo della corsia di emergenza per il transito veicolare negli orari con maggiore affluenza rappresenta anche un pericolo, venendo a mancare la possibilità di fermarsi in sicurezza in caso di panne o incidente. In Gran Bretagna, ad esempio, dove le "autostrade intelligenti" che usano le corsie di emergenza per il transito esistono da molti anni, è stato deciso di interromperne l'implementazione, dopo che è stato constatato un aumento degli incidenti stradali (mortalità in molti casi).²

Il progetto PoLuMe lascerà invariato il deturpamento del territorio causato dall'autostrada e non contribuirà a ridurre le emissioni di sostanze nocive per la salute della popolazione, al costo esorbitante di 1.8 miliardi di franchi.³ Le misure di accompagnamento proposte dall'USTRA sono

¹ Valori registrati a Mendrisio tra il 2013 e il 2019 e coerenti con il rapporto della qualità dell'aria https://m4.ti.ch/fileadmin/DT/temi/aria/rapporti_qualita_aria/RQAria2019.pdf.

² <https://www.gov.uk/government/news/smart-motorway-rollout-to-be-paused-as-government-responds-to-transport-committee-report>

³ A2 Potenziamento Lugano Mendrisio (PoLuMe) <https://www.astra.admin.ch/astra/it/home/temi/strade-nazionali/cantieri/sud-est-della-svizzera/potenziamenoluganomendrisio.html>

largamente insufficienti per compensare i disagi che i residenti dovranno subire, in particolare il cantiere decennale, il futuro aumento del traffico e dell'inquinamento fonico e atmosferico.

In Ticino, il progetto PoLuMe è la terza opera infrastrutturale per importanza, dimensioni e finanziamento dopo la costruzione di Alptransit e il raddoppio del Gottardo. Malgrado ciò, il progetto è considerato, per ammissione stessa dell'USTRA, un progetto "cerotto" e provvisorio, fino alla messa in funzione del prolungamento a sud di Lugano AlpTransit, previsto tiepidamente solo nel 2054. Per la politica di trasferimento delle merci su rotaia, per una mobilità sostenibile e un territorio vivibile e per gli obiettivi di neutralità climatica non possiamo permetterci un mastodontico "progetto passerella" dedicato ai trasporti del passato.

I municipi di Mendrisio, Chiasso, Balerna, Coldrerio, Melano, Novazzano, Riva San Vitale hanno già espresso la loro contrarietà alla corsia di stoccaggio per TIR tra Coldrerio e Chiasso e/o al progetto PoLuMe. Recentemente, anche il Consiglio Comunale di Mendrisio ha votato una risoluzione contro il PoLuMe e la corsia per i TIR.

La Città di Lugano, seppure toccata da vicino dalle conseguenze del progetto di potenziamento dell'A2 tra Lugano e Mendrisio con un prevedibile afflusso maggiore di veicoli dallo svincolo di Lugano sud e dalla galleria Vedeggio-Cassarate, dichiara, nel capitolo delle proprie linee di sviluppo dedicato all'aumento progressivo della quota di trasporto pubblico e della mobilità lenta, di voler "sostenere la realizzazione del progetto di potenziamento autostradale Lugano-Mendrisio (PoLuMe) fin da Lugano Nord per liberare il centro cittadino dal traffico parassitario".⁴

Chiediamo pertanto al Municipio:

1. Sostiene integralmente il progetto PoLuMe come previsto dall'USTRA (progetto "cerotto")? In caso contrario, quali modifiche proporrebbe?
2. Trova accettabile l'esposizione della popolazione alle immissioni dovute al traffico autostradale sulla A2 Mendrisio-Lugano quali inquinamento fonico, polveri fini, ozono e diossido di azoto? È pronto a rispondere di un aumento di queste in seguito all'aumento della capacità previsto dal PoLuMe?
3. Ritiene il progetto PoLuMe compatibile con una pianificazione del territorio votata alla protezione dell'ambiente e del clima, la promozione della mobilità sostenibile e lenta e della salute della popolazione?
4. In che misura favorire il PoLuMe è una misura strategica per aumentare progressivamente la quota di trasporto pubblico e della mobilità lenta a Lugano, come enunciato nelle linee guida della Città?⁴ Esistono delle perizie che dimostrano un effetto sulla ripartizione modale a Lugano del progetto PoLuMe? In che misura il PoLuMe contribuisce all'obiettivo "30% di ripartizione modale sul trasporto pubblico, il resto pulito", definito dal Programma d'agglomerato del Luganese di terza generazione (PAL3)?
5. In che modo la creazione della terza corsia libererà le vie residenziali del centro cittadino (quartieri di Molino Nuovo, Pregassona, Viganello, Cassarate, Besso, Loreto e Lugano

⁴ Municipio di Lugano (28.10.2021). Città di Lugano – Linee di sviluppo 2018-2028. Primo aggiornamento 2021-2028. 10 pp.

Centro) dal traffico parassitario? Esistono delle perizie specialistiche del traffico che dimostrano un tale effetto? Non ritiene che sarebbero più efficienti misure quali l'introduzione dei 30 Km/h, accessi solo per i confinanti, limitazione dell'accesso per servizio a domicilio nelle vie residenziali?

6. Pur considerando complementari il traffico motorizzato privato, il trasporto pubblico e la mobilità lenta, il Municipio non teme che il progetto PoLuMe, aumentando la capacità stradale e dunque incentivando il traffico motorizzato privato, vada a vanificare gli effetti benefici degli investimenti milionari approvati di recente dal Gran Consiglio per promuovere il trasporto pubblico (461,4 milioni per tutto il Cantone)⁵, così come quelli previsti per provvedimenti a favore della mobilità aziendale (2 milioni) e della mobilità combinata (1 milione)⁶?
7. 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 Municipio come intende risolvere il problema degli imbuto, in particolare a Lugano sud e nella zona di Cornaredo dove peraltro è già previsto un aumento del traffico motorizzato a causa del Polo sportivo e degli eventi con la sua nuova strada di quattro corsie (via Stadio)?
8. Intende promuovere maggiormente e con più insistenza presso la Confederazione il prolungamento di AlpTransit a sud di Lugano?

Con i migliori saluti,

Melitta Jalkanen, Nicola Schoenenberger, Niccolò Castelli, Deborah Meili, Marisa Mengotti, Raoul Ghisletta, Tamara Merlo, Edoardo Cappelletti, Sara Beretta Piccoli, Aurelio Sargenti, Federica Colombo

⁵ 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>

⁶ https://www4.ti.ch/area-media/comunicati/dettaglio-comunicato/?NEWS_ID=189788&tx_tichareamedia_comunicazioni%5baction%5d=show&tx_tichareamedia_comunicazioni%5bcontoller%5d=Comunicazioni