

# Rapporto di minoranza

numero

**7718 R2**

data

4 ottobre 2022

competenza

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

## **della Commissione ambiente, territorio ed energia sulla mozione 12 marzo 2019 presentata da Ivo Durisch e cofirmatari “La soluzione alle colonne non è una terza corsia tra Lugano e Chiasso!” (messaggio n. 7718 del 12 marzo 2019)**

### **LA RICHIESTA DELLA MOZIONE**

I mozionanti chiedono che il Consiglio di Stato si adoperi presso il Consiglio federale per sostenere la necessità del prolungamento a sud di AlpTransit, accelerandone ancora di più i tempi di realizzazione congelando la creazione delle tre corsie tra Lugano sud e Mendrisio.

### **LA RISPOSTA DEL CONSIGLIO DI STATO**

Con il suo messaggio del 12 marzo 2019 il Governo evade negativamente la mozione definendo il progetto di potenziamento della rete autostradale Lugano-Mendrisio (PoLuMe) un'opportunità per il Ticino in termini di ricadute economiche, di riqualifica del territorio nonché di miglioramento della viabilità del comparto interessato.

### **LA CONSULTAZIONE**

Nell'ambito della consultazione sul progetto PoLuMe dell'Ufficio federale delle strade (USTRA), alla Commissione sono pervenute le seguenti prese di posizione contrarie o di grande insoddisfazione:

- 07.03.2022 Consiglio comunale di Mendrisio
- 28.03.2022 Consiglio comunale di Balerna
- 28.03.2022 Consiglio comunale di Melano
- 29.03.2022 Consiglio comunale di Maroggia
- 31.03.2022 Consiglio comunale di Rovio
- 25.04.2022 Alcuni Consiglieri comunali di Castel S. Pietro
- 25.05.2022 Consiglio comunale di Novazzano
- 15.04.2022 Cittadini per il territorio
- 19.04.2022 Associazione Traffico e Ambiente
- 23.04.2022 Verdi del Mendrisiotto
- 25.04.2022 L'AlternativA
- 28.04.2022 ProNatura Ticino
- 29.04.2022 Giovani Verdi Ticino

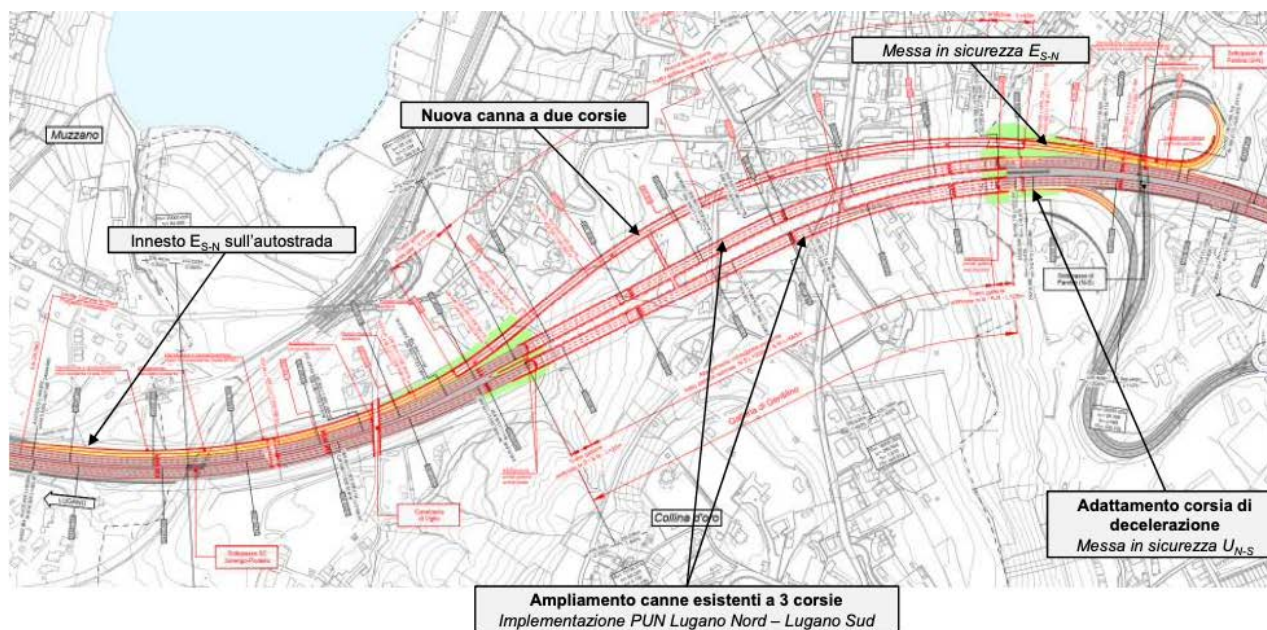
- 29.04.2022 Verdi Ticino
- 29.04.2022 WWF Ticino
- 30.04.2022 Cittadini per il territorio del Luganese
- 30.04.2022 Comitato petizione “No alla terza corsia fra Mendrisio e Lugano”

Nessuna presa di posizione favorevole è pervenuta.

## IL PROGETTO

La soluzione del problema della congestione del traffico prospettata da USTRA è portare a sei le corsie autostradali tra Lugano e Mendrisio. Il progetto prevede l'attivazione delle terze corsie in modalità dinamiche nelle ore di punta con lo scopo di fluidificare il traffico. Questo dovrebbe scaricare la pressione esercitata sulle strade cantonali che in caso di colonne fungono da alternativa al traffico individuale.

### Il potenziamento tra Muzzano e Grancia (Galleria Gentilino)



1. Nuova canna a 2 corsie in direzione N
2. Ampliamento delle due canne esistenti da 2 a 3 corsie ciascuna



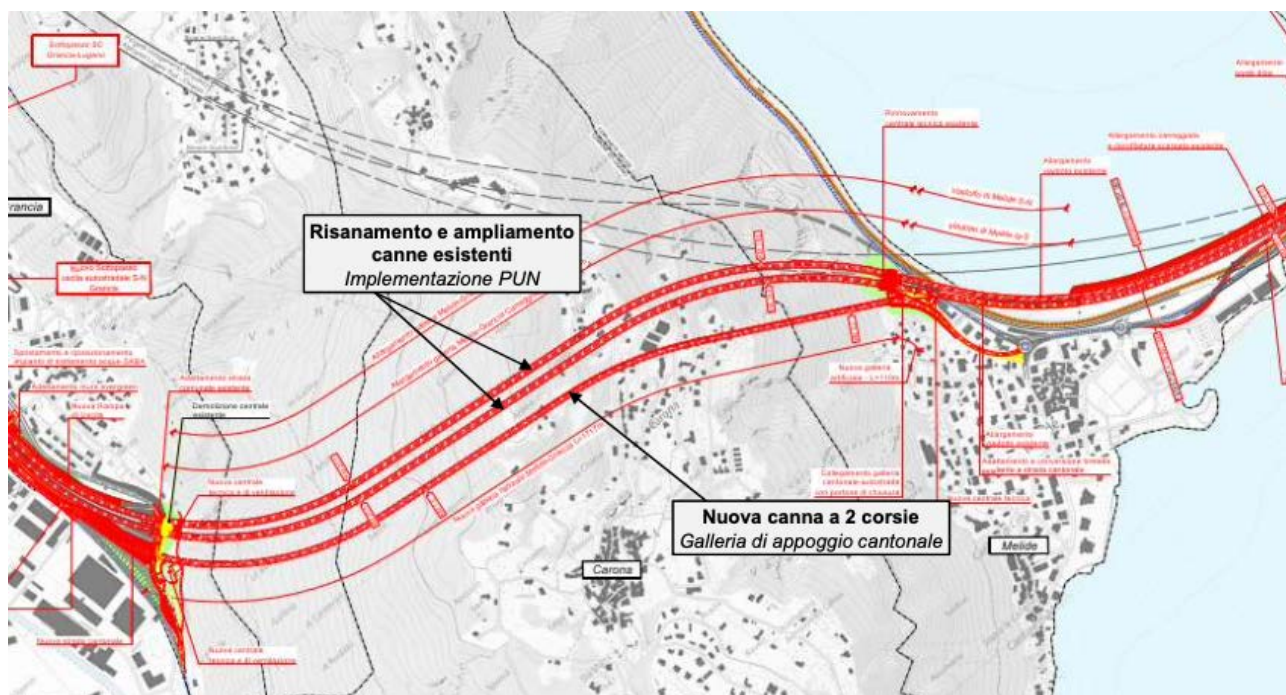
**Risultato tra Grancia e Muzzano: raddoppio da 4 a 8 corsie. In direzione N si crea uno strozzamento per il passaggio da 4 a 2 corsie sulla piana del Vedeggio.**



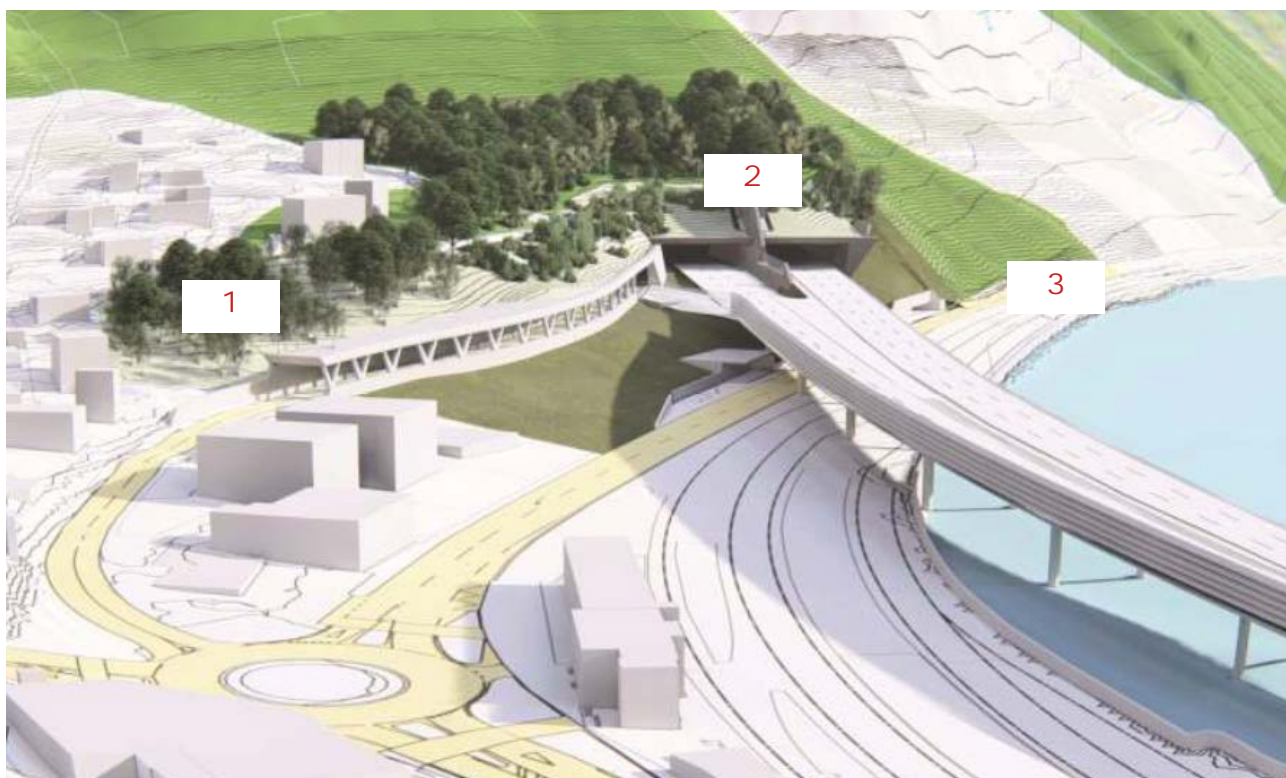
*Nuova entrata autostradale a Grancia in direzione Nord*



## Il potenziamento tra Lugano e Melide (Galleria del San Salvatore)

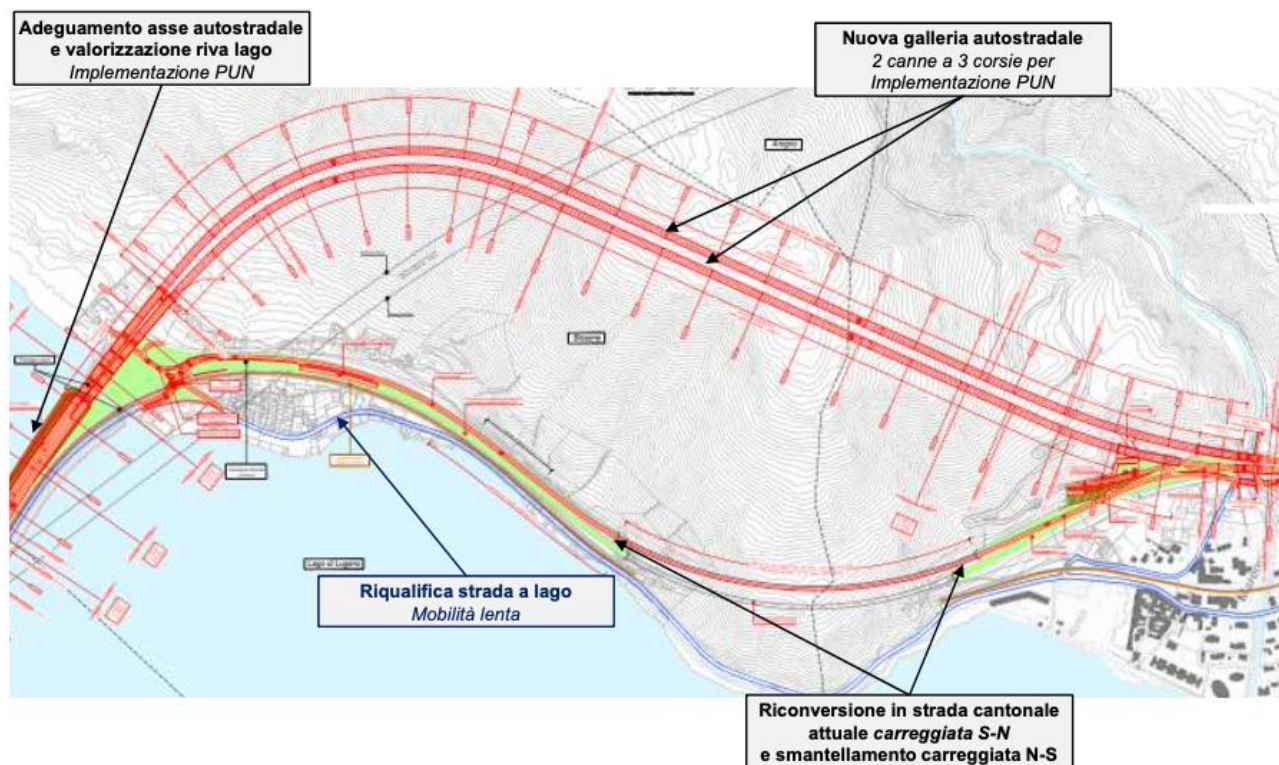


1. Nuova canna a 2 corsie strada cantonale (1 dir. N; 1 dir. S)
2. Ampliamento delle due canne autostradali esistenti (3 dir. N; 3 dir. S)
3. Mantenimento 2 corsie strada cantonale a lago



**Risultato tra Melide e Lugano: aumento di 4 corsie (da 6 a 10)**

## Potenziamento a Bissone



1. Due nuove canne a 3 corsie (3 dir N; 3 dir S)
2. Utilizzo ex-tracciato autostradale come cantonale a 2 corsie (1 dir N; 1 dir S)
3. Mantenimento 2 corsie strada a traffico lento a lago

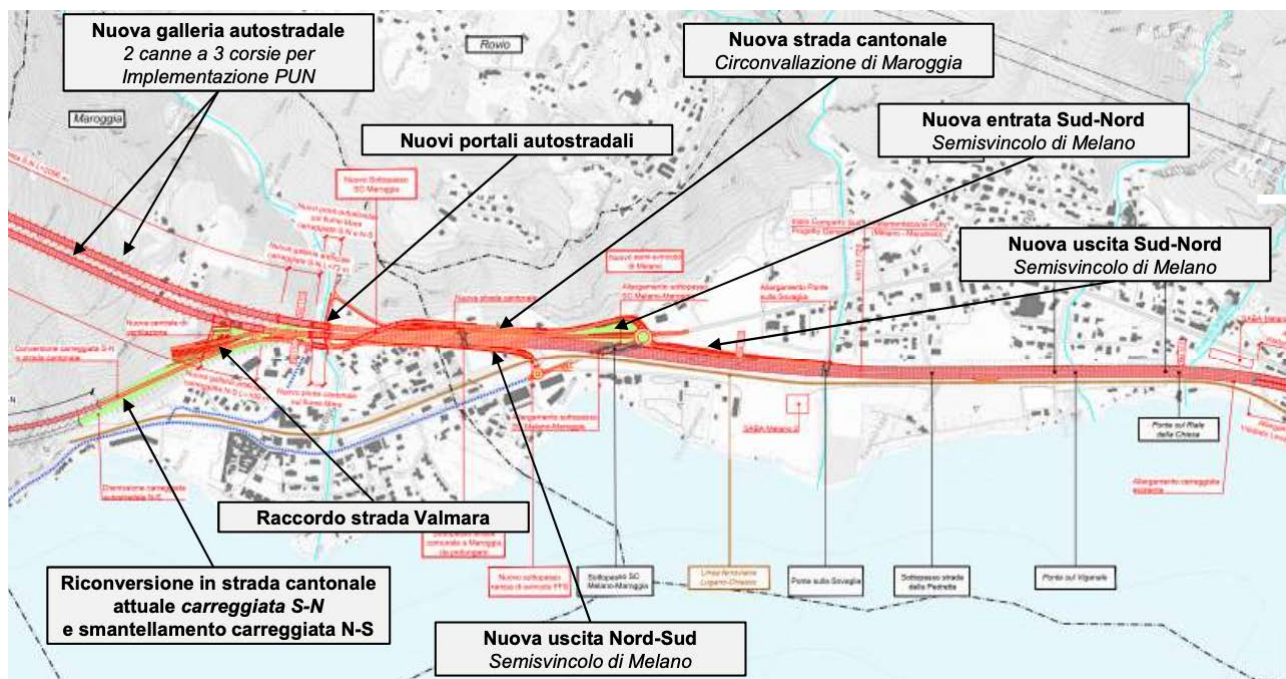






**Risultato tra Bissone e Maroggia: aumento di 4 corsie (da 6 a 10). Bissone rimane incuneato tra nuova cantonale e litoranea che non può essere veramente riqualificata per il traffico lento per via delle abitazioni a lago cui deve essere garantito l'accesso con autoveicoli.**

Potenziamento a Maroggia



1. Nuovo tracciato autostradale: 6 corsie (3 dir S + 3 dir N)
2. Nuovo tracciato cantonale (utilizza una canna dell'ex tracciato autostradale): 2 corsie (1 dir. S + 1 dir. N)
3. Via Lago ex tracciato cantonale: 2 corsie (1 dir S + 1 dir N)



**Risultato a Maroggia: aumento di 4 corsie (da 6 a 10).**

Il semi svincolo di Maroggia a beneficio del traffico frontaliero da e per Val Mara (incluso transito fino a Menaggio /Valtellina!).





*Permette l'uscita dall'autostrada sia per il traffico in provenienza da N, sia in provenienza da S. Permette di immettersi in autostrada solo per dirigersi verso N.*

## LE AUDIZIONI

*1. Il 3 febbraio 2022 la CATE ha ascoltato in audizione il mozionante Ivo Durisch e Marzio Proietti, membro del Comitato promotore della petizione rivolta al Consiglio federale «NO terza corsia tra Lugano e Mendrisio! Salviamo Mendrisiotto e Basso Ceresio relativo al progetto PoLuMe».*

Essi hanno innanzitutto ricordato alla Commissione che i problemi di traffico, territoriali e ambientali nella zona del Mendrisiotto e del basso Ceresio occupano e preoccupano da parecchio tempo la popolazione. Nel 2021 è stata lanciata una petizione indirizzata all'autorità federale, che nello spazio di tre mesi ha raccolto oltre 6'300 firme e che chiedeva di:

- respingere il progetto PoLuMe, perché non risolverebbe il problema del traffico;
- iniziare a pianificare in modo più ragionato e su scala regionale o una circonvallazione di galleria completa o una copertura di tratte autostradali soprattutto tra Lugano e Mendrisio;
- pianificare e realizzare in modo coordinato altri grandi progetti, in particolare AlpTransit sud.

Nel corso dell'audizione sono stati esposti i diversi argomenti, tra cui anche i seguenti. L'associazione Cittadini per il territorio ha scritto una lettera alla Consigliera federale Simonetta Sommaruga. La risposta diceva chiaramente che se il progetto è avversato a livello locale, non si farà.

USTRA sostiene che PoLuMe non è un potenziamento della rete viaria. Ma per i due ospiti a tutti gli effetti si tratta di un potenziamento, pensato per facilitare il traffico veicolare che causerà un aumento del traffico. Ha un costo elevato, perché costa 1.6/1.8 miliardi di



franchi e arrecherà danni all'ambiente. Questi soldi potrebbero essere usati per altri progetti, non necessariamente stradali. USTRA pianifica da lontano e questo progetto non è causale. È legato anche alla corsia dei TIR tra Coldrerio e Chiasso, un altro progetto avversato dalla popolazione locale. È in cantiere il secondo tunnel del Gottardo: anch'esso è un potenziamento e porterà più traffico a Sud e USTRA si è attrezzata per risolvere il collo di bottiglia che si creerà nel basso Ticino.

La valutazione effettuata per quantificare l'aumento del traffico veicolare è ritenuta non veritiera oppure basata su dati anacronistici. In Ticino vi sono due fenomeni importanti di cui bisogna tenere conto: la stagnazione della popolazione e il telelavoro, che ha cambiato molte abitudini.

L'obiettivo strategico della Confederazione e del Cantone sono i trasporti pubblici, per i quali si è già speso tanto. Berna sta cercando di riprendere tracce di binario che erano state riservate al traffico merci. Dato che il grosso margine riservato per le merci verosimilmente non sarà necessario, si sta lavorando per rimettere una parte di queste tracce a disposizione del traffico passeggeri. Il problema del frontalierato e del pendolarismo potrà essere lenito tramite questo ulteriore potenziamento dei trasporti pubblici su rotaia.

Tra Chiasso e Bellinzona nord si prevedono 9 svincoli in 60 km, cioè uno svincolo ogni 12 km (Chiasso, Mendrisio, Melano, Lugano sud, Grancia, Lugano nord, Sigirino, Bellinzona sud, Bellinzona centro, Bellinzona nord). In nessun'altra regione svizzera su una tratta così breve ci sono tanti svincoli. Questo tipo di pianificazione stradale non risolve i problemi, li sposta solo.

*2. La Commissione ha chiesto di sentire il DT per avere maggiori informazioni sul progetto generale PoLuMe, sulle questioni che rimangono aperte, per ricevere informazioni sulla partecipazione finanziaria cantonale (in che momenti, per quale fase del progetto e per quali importi il Gran Consiglio sarà chiamato a pronunciarsi). Il 24 marzo 2022 il Direttore del DT, Claudio Zali, accompagnato dal Direttore della Divisione delle costruzioni Diego Rodoni, dal Direttore della Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità Martino Colombo e dal collaboratore di direzione del DT Roberto Stoppa hanno raggiunto la Commissione.*

È stato spiegato che la novità consiste nella decisione del Consiglio federale di inserire il PoLuMe nel PROSTRA quale unico progetto a livello svizzero di cui è stata anticipata la realizzazione rispetto a quanto previsto inizialmente (dal 2040 al 2030).

Questo progetto nasce da lontano: le prime valutazioni sui possibili interventi tra Mendrisio e Lugano sud risalgono al 2005, quando ancora le strade nazionali erano di competenza del Cantone. Ora si è arrivati a una soluzione che il Consiglio di Stato reputa soddisfacente. Si è dovuto trovare il miglior compromesso a livello di paesaggio, ambiente, viabilità e gerarchia stradale.

La soluzione individuata per fluidificare il traffico in autostrada è una terza corsia dinamica (PUN, Pannestreifenumnutzung), che sarà attivata a partire da un determinato volume di traffico. Ciò che ha fatto maggiormente discutere e che ha richiesto un grande approfondimento con i tecnici di USTRA sono la gestione del traffico e gli svincoli. Il

progetto modifica gli svincoli: sul Pian Scairolo verrà creato un nuovo svincolo direttamente in autostrada nella zona dei centri commerciali. Inoltre ci sarà un nuovo svincolo (a tre quarti) anche a Melano.

Per il Canton Ticino si prospetta un investimento attorno a 80-84 milioni; il progetto ritornerà a tempo debito in Parlamento per la richiesta di finanziamento. Con il referendum finanziario obbligatorio per le grandi spese, il DT mette in conto che sia la popolazione a dire l'ultima parola.

## ANALISI COMMISSIONALE

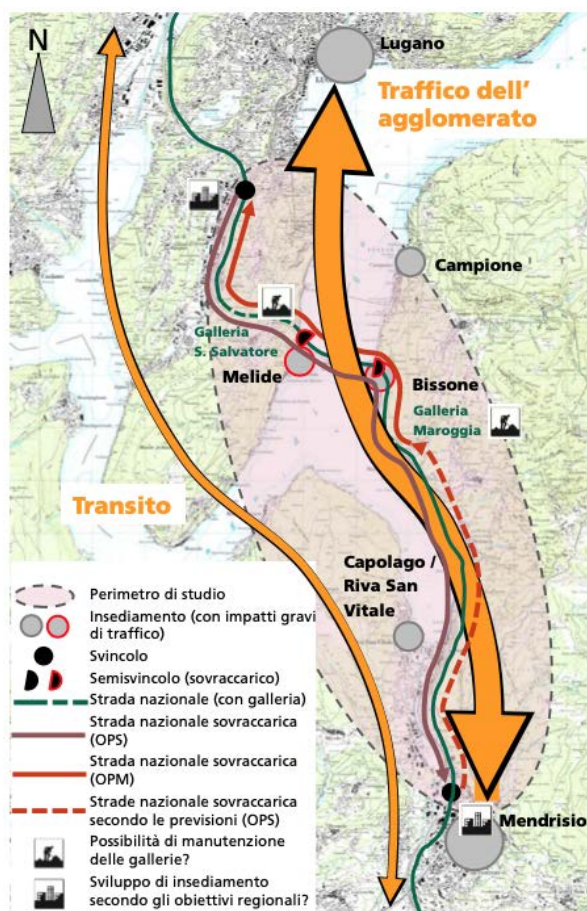
Malgrado i miglioramenti tecnici dei veicoli, il traffico sempre in aumento continua a dare un contributo importante alla pessima qualità dell'aria che si respira nel Mendrisiotto, i cui tassi di polveri fini e ozono oltrepassano per molti giorni all'anno i limiti dell'Ordinanza federale. Non solo la salute, ma la qualità di vita dei residenti 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.

### 1. Più strade uguale più traffico

L'ingegnere del traffico J.J. Leeming aveva descritto già nel 1969 l'effetto perverso dello sviluppo delle strade: «*Autostrade e circonvallazioni generano traffico, cioè producono del traffico addizionale, nei seguenti modi: a) inducendo le persone a effettuare spostamenti che non avrebbero altrimenti intrapreso, rendendo il nuovo percorso più conveniente del vecchio; b) facendo deviare le persone dal loro percorso precedente e spesso più diretto per usufruire dei vantaggi in termini di tempo della nuova strada; c) facendo affluire per shopping e visite alle città bypassate dalle circonvallazioni più persone di quando il traffico di attraversamento scoraggiava questo genere di spostamenti*». 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. Già oggi 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). Il suo potenziamento porterà più traffico.

Dall'analisi presentata da USTRA a giustificazione del progetto, la necessità di PoLuMe è data dal forte traffico di agglomerato tra Mendrisio e Lugano. Tuttavia con il potenziamento, all'entrata di entrambe le località sono da prevedere nuovi rallentamenti, in quanto le corsie a disposizione si riducono a 4 e poi 2.





L'entrata di Melano serve solo agli abitanti della zona (Maroggia, Melano, Bissone, Rovio, Arogno), per circa 2000-3000 auto al giorno. Si potrebbe rinunciare a questa uscita, risparmiando anche 50 milioni. Sarà comunque creata una nuova strada cantonale, che aggira Maroggia e passa in galleria tra Melide e Grancia, che avrà uno scorrimento migliore rispetto all'attuale. Lo svincolo di Grancia sgraverà Lugano sud, ma causerà un aggravio a Grancia. Il Municipio di Grancia ha indicato che a fine opera sul Pian Scairolo, tra autostrada, strada cantonale, uscite ed entrate, ci saranno 12 corsie.

Il Mendrisiotto è come un imbuto e subisce il passaggio da nord a sud – e viceversa – del traffico internazionale e soprattutto locale e transfrontaliero. Si ricorda che Lugano nella sua presa di posizione inviata al Cantone ha espresso preoccupazioni sulle conseguenze che i nuovi svincoli e meccanismi di traffico avranno su Grancia, dove si attendono circa 10'000 veicoli in più al giorno.

## 2. La regione più inquinata del Cantone

Questo progetto avrà effetti negativi sul clima (CO<sub>2</sub>), 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, dovuta al superamento regolare dei limiti di legge delle polveri fini e di altre sostanze inquinanti (diossido di azoto e ozono), alle quali la popolazione è quotidianamente esposta. Questa condizione è destinata a peggiorare con un aumento del traffico.

## Rapporto di minoranza n. 7718 R2 del 4 ottobre 2022

Nonostante l'influsso pluriennale positivo sulla qualità dell'aria derivante dal progresso tecnologico, anche nel 2021 diversi valori limite fissati dall'ordinanza federale contro l'inquinamento atmosferico (OIA) rimangono superati in buona parte delle zone del Cantone per quanto riguarda le polveri fini, in particolare le polveri ultra fini (PM2.5).

Figura 10 – Medie annue delle PM10 nel 2021, in  $\mu\text{g}/\text{m}^3$

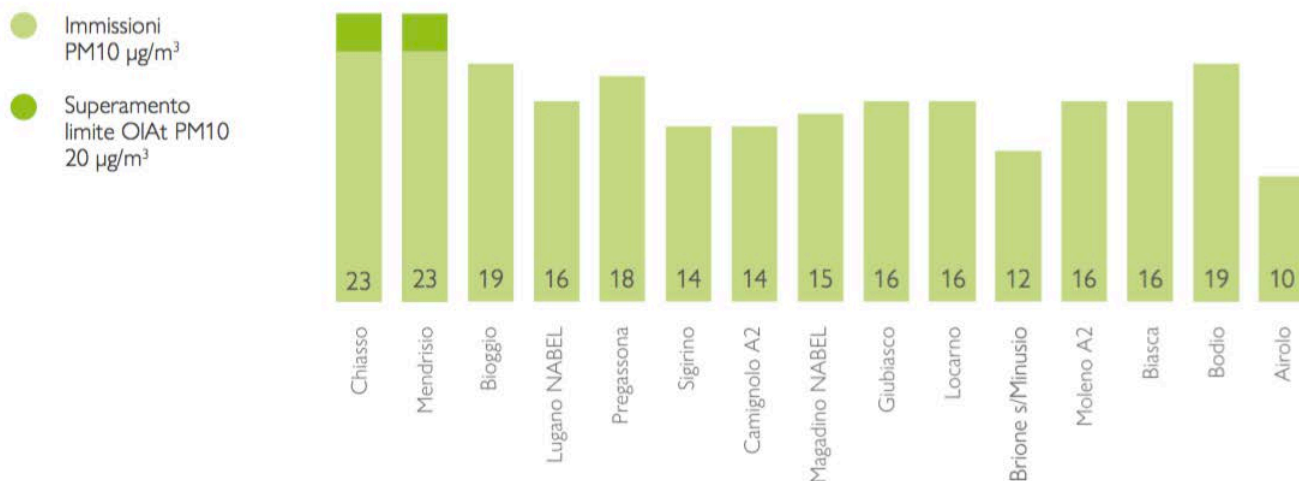
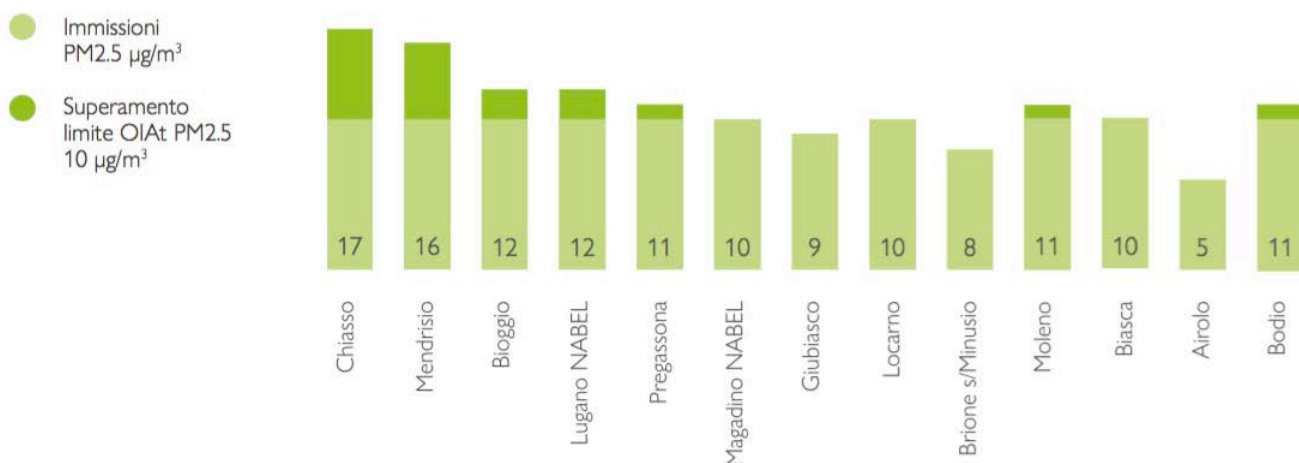


Figura 11 – Medie annue delle PM2.5 nel 2021, in  $\mu\text{g}/\text{m}^3$



Polveri fini (PM10)	20	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	Valore annuo medio (media aritmetica)
	50	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	Valore medio su 24h; può essere superato al massimo 3 volte all'anno
Polveri fini (PM2.5)	10	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	Valore annuo medio (media aritmetica)

Alla stazione di analisi di Mendrisio il valore limite giornaliero di 10 microgrammi/m<sup>3</sup> per le PM2,5 è stato superato raggiungendo quota 16 durante l'anno. Per le PM10 i superamenti del limite giornaliero sono stati 22 quando il limite è 3. La media giornaliera massima è stata di 108 microgrammi/m<sup>3</sup> quando il limite è 50. Si ricorda che la stazione di Mendrisio è ubicata sul piazzale del centro manutenzione autostrade, in prossimità dello svincolo autostradale. La qualità dell'aria nella zona è dunque particolarmente influenzata dal



**Rapporto di minoranza n. 7718 R2 del 4 ottobre 2022**

traffico autostradale e cittadino, quasi sempre molto intenso e caratterizzato da un importante quota di veicoli esteri.

Ozono (O <sub>3</sub> )	Unità	Limite	2021	vs media 16-20
Media oraria massima	µg/m <sup>3</sup>	120	209	↘
Numero di superamenti del limite orario	ore	1	594	↘
98° percentile massimo delle medie semiorarie di un mese	µg/m <sup>3</sup>	100	180	↘
Numero di superamenti del limite statistico	mesi	0	7	⇒
Polveri fini (PM10)	Unità	Limite	2021	vs media 16-20
Media annua	µg/m <sup>3</sup>	20	23	↘
Media giornaliera massima	µg/m <sup>3</sup>	50	108	↘
Numero di superamenti del limite giornaliero	giorni	3	22	↘
Polveri fini (PM2.5)	Unità	Limite	2021	vs media 16-20
Media annua	µg/m <sup>3</sup>	10	16	-

Alla stazione di analisi di Chiasso il valore limite giornaliero di 10 microgrammi/m<sup>3</sup> per le PM<sub>2,5</sub> è stato superato raggiungendo quota 17 durante l'anno. Per le PM<sub>10</sub> i superamenti del limite giornaliero sono stati 23 quando il limite è 3. La media giornaliera massima è stata di 99 microgrammi/m<sup>3</sup> quando il limite è 50. Da notare che la stazione di Chiasso si trova sul piazzale delle scuole elementari e che le emissioni sono dovute principalmente agli impianti di riscaldamento e al traffico sia locale che di transito, quest'ultimo composto per buona parte da veicoli esteri e da mezzi pesanti.

Ozono (O <sub>3</sub> )	Unità	Limite	2021	vs media 16-20
Media oraria massima	µg/m <sup>3</sup>	120	204	↘
Numero di superamenti del limite orario	ore	1	557	↘
98° percentile massimo delle medie semiorarie di un mese	µg/m <sup>3</sup>	100	180	↘
Numero di superamenti del limite statistico	mesi	0	7	↗
Polveri fini (PM10)	Unità	Limite	2021	vs media 16-20
Media annua	µg/m <sup>3</sup>	20	23	↗
Media giornaliera massima	µg/m <sup>3</sup>	50	99	↘
Numero di superamenti del limite giornaliero	giorni	3	23	↘
Polveri fini (PM2.5)	Unità	Limite	2021	vs media 16-20
Media annua	µg/m <sup>3</sup>	10	17	-

Nella regione sussiste realmente 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. Numerose abitazioni lungo l'asse autostradale sono inoltre esposte al rumore originato dal traffico stradale con valori immissioni foniche oltre il limite di legge (inquinamento fonico). Il persistente inquinamento ambientale e fonico, all'origine di varie malattie, riduce fortemente la qualità di vita dei residenti, in particolare delle fasce più sensibili come bambini e anziani.

### 3. Spreco di territorio

A pag. 16 del Rapporto esplicativo si può leggere: «*Il potenziamento delle strade nazionali determina pregiudizio e sollecitazioni per ambiente naturale, paesaggio, patrimonio idrico e suolo, oltre a creare le condizioni per ulteriori emissioni di gas serra*». Le generiche dichiarazioni di «*impegno alla maggior tutela possibile di tali risorse*» non ci rassicurano per niente. Il tracciato autostradale è inoltre una ferita nel territorio di queste regioni, che hanno un considerevole valore paesaggistico, naturalistico e storico-culturale, ed è all'origine di un importante degrado paesaggistico e ambientale, con ricadute negative sulla attrattività dei comuni e sul turismo locale. Lungo i 10,84 km di tracciato interessati dal progetto saranno costruiti tratti nuovi con una capacità totale di 10 corsie, tra strade

comunali, cantonale e autostrada. In diversi tratti di autostrada l'assetto su tre corsie significherebbe l'occupazione 31 metri lineari:

Nello sviluppo delle varianti sono applicati i profili geometrici standard USTRA, illustrati nelle figure seguenti.

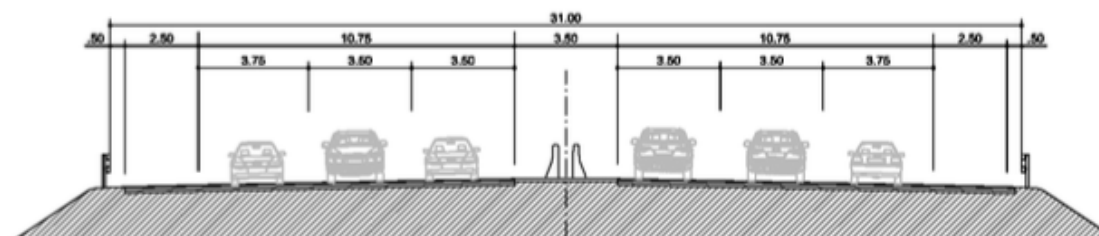


Figura 6: tratta libera

Alcuni comuni dovranno 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.

#### 4. Abbiamo potenziato i mezzi pubblici

Il PoLuMe vanifica il grande sforzo compiuto dal Cantone, spendendo 450 milioni di franchi per il potenziamento dei trasporti pubblici; non è sicuro e garantito che l'evoluzione del traffico corrisponda ai valori stimati; la scelta di base è datata, perché risale al 2013 (in un rapporto preliminare della Confederazione era già questa e da essa non ci si è scostati molto, tranne alcuni miglioramenti, come l'aggiornamento di Bissone). 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 Ticino<sup>10</sup> 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). 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 PoLuMe. È la dimostrazione che le due strategie si cannibalizzano a vicenda.

#### 5. Un progetto anacronistico

Occorre scoraggiare l'uso del veicolo privato invece di favorirlo con più strade, questo anche in vista dell'Obiettivo climatico 2050. 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.

Nei prossimi 15-25 anni, 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 autostrade come quelle esistenti (vedi veicoli intelligenti e connessi, che consentono un'armonizzazione delle velocità e quindi aumenti della capacità sfruttabile sull'infrastruttura o gli impianti GHGW che prevedono limiti di velocità dinamici e segnalazioni di pericoli).



Potenziare autostrade è insensato, quando la politica energetica della Confederazione va nella direzione di ridurre drasticamente le emissioni di CO<sub>2</sub>. Anticipare l'orizzonte realizzativo dal 2040 al 2030 rappresenta una fuga in avanti pericolosa.

## 6. Dieci anni di cantieri

I cantieri stravolgeranno un territorio già sottoposto a grandi pressioni per una decina d'anni. I problemi sul tratto autostradale in questione si presentano sostanzialmente in direzione nord tra le 7.00 e le 8.30/9.00 del mattino e in direzione sud tra le 17.00 e le 18.30 a causa del traffico dei pendolari, più della metà lavoratori frontalieri. Crediamo che non siano sfruttate appieno le possibilità per ridurre il traffico durante le ore di punta: andrebbero attuate, con maggiori convinzione e mezzi, misure da incentivare anche con vantaggi finanziari, come trasporto aziendale, auto condivise, posteggi alle frontiere. Questo progetto prevede inoltre 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.

## PROPOSTE ALTERNATIVE

Disincentivare il monouso di veicoli privati, migliorare e potenziare in tutti i modi possibili i trasporti collettivi tramite misure normative, misure economiche (incentivi/disincentivi) sia per i privati, sia per i datori di lavoro (telelavoro, trasporti aziendali, car pooling, parcheggi al confine, eccetera).

Investire 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.

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 metropolitana di agglomerato.

## CONSIDERAZIONI FINALI

In generale, il potenziamento della capacità di transito previsto con il progetto PoLuMe non permetterà di soddisfare le strategie e gli obiettivi generali della Confederazione, che condividiamo, elencati nel Rapporto esplicativo PROSTRA al punto 1.4 (pp. 15-17) relativi:

- al piano settoriale dei trasporti, parte programmatica e altri dossier federali in materia,
- alla strategia climatica a lungo termine della Svizzera,
- alla strategia Biodiversità Svizzera,
- alla strategia Suolo Svizzera,
- al piano nazionale di misure volte a ridurre gli stimoli sonori.

Sono passati gli anni in cui si voleva l'autostrada davanti alla porta di casa. È emblematico il caso di Chiasso: secondo i piani iniziali, l'autostrada avrebbe dovuto uscire verso l'Italia passando da Pedriate, ma Chiasso stessa ha lottato per avere l'autostrada in centro. Le condizioni cambiano e 50 anni dopo il Comune di Chiasso e tutta la regione chiedono di

spostare l'autostrada. Vogliamo davvero prendere oggi decisioni che i nostri nipoti giudicheranno sbagliate?

## **CONCLUSIONI**

Alla luce di quanto esposto la minoranza della Commissione ambiente, territorio ed energia invita il Gran Consiglio ad approvare la 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 chiede al Consiglio di Stato di adoperarsi presso il Consiglio federale per sostenere la necessità del prolungamento a sud di AlpTransit, accelerandone ancora di più i tempi di realizzazione congelando la creazione delle tre corsie tra Lugano sud e Mendrisio.

Per la minoranza della Commissione ambiente, territorio ed energia:

Daria Lepori, relatrice  
Buri - Buzzi - Garbani-Nerini