

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

Quali tempi per l'approvazione federale del progetto di riorganizzazione dello svincolo autostradale di Mendrisio?

Il Piano dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM) è stato approvato dal Consiglio di Stato il 26 febbraio 2002.

Gli interventi previsti dal PTM per il settore della mobilità privata mirano a trasferire il traffico di transito all'esterno delle zone sensibili (residenziali, di svago) e a garantire l'accessibilità diretta dal sistema autostradale alle aree strategiche, fra le quali in particolare quella di San Martino, nei Comuni di Mendrisio, Rancate e Riva San Vitale.

In questo settore (mobilità privata) l'intervento principale e prioritario è la riorganizzazione dello svincolo autostradale di Mendrisio-Pizzöo-Tana.

Strettamente correlata con tale intervento - e determinante per raggiungere i suesposti obiettivi - è la riorganizzazione dell'intera rete stradale che farà capo al nuovo svincolo, che prevede segnatamente

- la realizzazione della nuova tratta che - tramite Via Penate e sfruttando una corsia dell'attuale Superstrada Mendrisio-Stabio est - collegherà la Cantonale proveniente da nord (Via Vignalunga) con il nuovo svincolo di Pizzöo-Tana
- la sistemazione definitiva dell'incrocio della Croce Grande e l'adattamento di Via S. Apollonia in territorio di Coldrerio
- la realizzazione della nuova strada intercomunale che servirà l'intera zona lavorativa della Piana di San Martino

Nel mese di dicembre scorso i Legislativi comunali di Mendrisio e di Rancate hanno stanziato (all'unanimità) i crediti per la progettazione di quest'ultima opera (che non rientra infatti nel sistema di finanziamento del PTM), la quale dovrà innestarsi direttamente nel nuovo svincolo autostradale. Nell'autunno scorso il Comune di Mendrisio ha inoltre presentato al Dipartimento del territorio le varianti di PR relative all'intero comprensorio industriale-artigianale-commerciale a valle della linea ferroviaria, la cui attuazione presuppone a sua volta la riorganizzazione del medesimo svincolo.

Quanto sopra dimostra come l'approvazione definitiva di tale progetto, che dipende dalla Confederazione, rivesta un'importanza e urgenza fondamentali nell'ottica della programmazione e esecuzione di tutta una serie di opere determinanti per la messa in atto del PTM e dei relativi obiettivi.

Ora, dopo l'approvazione federale del progetto di massima nel settembre 2003, nel febbraio 2006 il progetto esecutivo SN è stato sottoposto all'Ufficio federale delle strade (UFT) per il preavviso tecnico e finanziario definitivo.

Dopo varie sollecitazioni, in particolare anche da parte della competente Commissione regionale dei trasporti (CRTM), l'UFT avrebbe garantito di emettere la propria decisione entro e non oltre la fine dello scorso anno.

Purtroppo anche tale termine non è stato rispettato.

I sottoscritti deputati chiedono quindi al Consiglio di Stato

- per quali motivi l'UFT non ha ancora reso la propria decisione ?
- quali interventi il Consiglio di Stato rispettivamente il Dipartimento del territorio hanno già intrapreso rispettivamente intendono intraprendere per sollecitare tale decisione ?
- entro quali termini il Consiglio di Stato e il Dipartimento del territorio ritengono di poter disporre dell'approvazione federale ?
- Qual è il programma temporale previsto in seguito per le procedure (pubblicazione degli atti, ecc.) che devono essere messe in atto ai fini dell'entrata in vigore dei relativi piani ?

LUCA BERETTA PICCOLI
CLAUDIO BORDOGNA
BOBBIÀ - BUTTI - COLOMBO -
FERRARI M. - JELMINI - LOMBARDI