

Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Signor
Nicola Schoenenberger
e cofirmatari
per il Gruppo I verdi del Ticino
Deputati al Gran Consiglio

Interrogazione 19 febbraio 2021 n. 27.21 Progetto PoLuMe: non così!

Signore e signori deputati,

ci riferiamo all'atto parlamentare in oggetto e vi comunichiamo quanto segue.

Premessa

Il progetto denominato "PoLuMe", di competenza dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) ha quale obiettivo la fluidificazione del traffico tra Mendrisio e Lugano nord (il limite di Lugano nord è stato deciso durante lo sviluppo del progetto generale (PG); in precedenza esso era posto a Lugano sud).

USTRA intende perseguire tale scopo tramite la realizzazione di una terza corsia dinamica, attiva esclusivamente durante le ore di punta (cosiddetta Pannestreifenumnutzung PUN), con l'obiettivo di ridurre i congestionamenti sull'A2 e ottenere ripercussioni positive sulle strade cantonali e comunali oggi spesso anch'esse sovraccariche in conseguenza degli intasamenti autostradali.

Questo Consiglio conduce una politica dei trasporti integrata, sostenendo tutti i vettori della mobilità conformemente a quanto previsto dai Programmi d'agglomerato (trasporto pubblico, trasporto individuale motorizzato e mobilità lenta). Negli ultimi anni l'impegno profuso per lo sviluppo della rete di trasporto pubblico è stato molto importante, anche dal punto di vista finanziario.

Sarebbe tuttavia illusorio attendersi che le politiche volte al potenziamento delle varie forme di mobilità sostenibile siano da sole sufficienti a ridurre il traffico autostradale in misura tale da ripristinare un'adeguata funzionalità e assorbire anche il previsto futuro aumento della domanda di mobilità. In quest'ottica deve quindi essere considerato il progetto di adeguamento dell'infrastruttura autostradale.

- 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?**

Il progetto PoLuMe ha valenza sovregionale, avendo visto coinvolti le due Commissioni regionali dei trasporti e i diversi Comuni interessati. Esso si pone l'obiettivo di fluidificare il traffico sull'asse autostradale nelle ore di punta, il che porterà dei benefici anche sulle strade cantonali e comunali.

Attualmente il progetto PoLuMe si trova allo stadio di progetto generale, quindi molto più avanzato rispetto ad altre ipotesi di messa in circonvallazione in galleria e/o di copertura dell'A2 nei centri abitati, per le quali non sono ancora disponibili studi di fattibilità. Questo Consiglio segue con interesse possibili ulteriori sviluppi, ma per le ragioni evocate non ritiene opportuno vincolarli al PoLuMe.

- 2. Il Consiglio di Stato non ritiene che il progetto PoLuMe sia discriminatorio verso quei Comuni (soprattutto Melano, ma anche il quartiere di Mendrisio Capolago e parte di Maroggia) che dovranno accollarsi numerosi aspetti negativi (lungi 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?**

Il Consiglio di Stato è consapevole dell'impatto del previsto futuro svincolo di Melano, ma il tutto va comunque rapportato ai benefici lungo tutta la A2 tra Lugano e Mendrisio. Il progetto PoLuMe offre l'occasione irripetibile di riqualificare e migliorare l'inserimento dell'infrastruttura nel paesaggio del Basso Ceresio. Oggi la situazione del nucleo di Bissone – inserito nell'Inventario federale degli insediamenti svizzeri da proteggere d'importanza nazionale ISOS – è davanti agli occhi di tutti. Pure la riqualifica delle sponde lacustri, in particolare fra Melano e Capolago, ne potrà beneficiare grazie al materiale di scavo delle future gallerie ed inoltre si ribadisce che una fluidificazione del traffico autostradale evita il trasferimento sulle strade cantonali e comunali del traffico di transito. Nella recente presa di posizione all'intenzione dell'USTRA, l'impatto dello svincolo di Melano è stato tematizzato tramite la richiesta di rivalutarlo e minimizzarlo, ivi compresa la disponibilità del Cantone ad esaminare anche l'ipotesi della sua cancellazione. Sono stati richiesti degli specifici approfondimenti e i servizi tecnici del Dipartimento del territorio e dell'USTRA hanno già individuato possibili piste di intervento in tal senso.

- 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?**

Opere di questa portata necessitano inevitabilmente di vaste aree di cantiere, il Consiglio di Stato ritiene comunque che i benefici globali apportati dall'opera giustifichino i sacrifici temporanei richiesti dalla fase di cantiere, anche alla luce della considerazione che le zone toccate dai lavori hanno la possibilità di essere riqualificate.

L'area Melano ex Tannini è interessata da installazioni di cantiere di vario tipo (punto carico barconi per immissione a lago, nuovo binario ferroviario per trasporto di materiale non idoneo, deposito polmone, nastri trasportatori) e si conferma che parte di un campeggio è interessata da installazioni di cantiere.

La fase di cantiere dovrà in ogni caso essere ulteriormente approfondita nel corso della prossima fase di progetto e sarà premura dello scrivente Consiglio vegliare affinché i disagi siano ridotti al minimo indispensabile.

- 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 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!"?**

La scelta del tracciato dell'autostrada effettuata oltre 50 anni fa aveva goduto del consenso da parte della popolazione e delle autorità politiche. Oggi, anche alla luce dell'evoluzione dei volumi di traffico, scelte operate mezzo secolo fa vengono viste come criticità che il progetto PoLuMe nel limite del possibile cerca di risolvere. È nondimeno innegabile che la soluzione dei cennati problemi creati dall'A2 al Mendrisiotto sarebbe possibile solo con un completo ripensamento del tracciato, ciò che non è però l'obiettivo del progetto PoLuMe.

- 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?**

Il Consiglio di Stato è riuscito a modificare l'intenzione iniziale di USTRA di realizzare a tappe (prima solo la cosiddetta variante 4.1) il progetto PoLuMe, con orizzonti temporali di molto superiori per la sistemazione finale (variante 4.2). In particolare, la variante 4.2 comprende la realizzazione di una doppia galleria per l'aggiramento del nucleo di Bissone non prevista nella variante 4.1.

La bozza di progetto generale posta in consultazione soddisfa la maggior parte degli obiettivi. A questo stadio di maturazione, il progetto non può evidentemente ancora fornire delle risposte definitive a tutte le questioni di dettaglio, motivo per cui nella presa di posizione cantonale sono state formulate numerose richieste di miglioramento, in specie proprio in relazione alla questione dello svincolo di Melano, menzionata nella risposta 2. Questo Consiglio seguirà con particolare attenzione l'evoluzione del progetto.

- 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) così come quelli futuri richiesti dal Consiglio di Stato per provvedimenti a favore della mobilità aziendale (2 milioni) e della mobilità combinata (1 milione)? Non crede che la terza corsia dinamica rischierebbe di essere utilizzata sull'arco dell'intera giornata?

Si condivide l'auspicio che la realizzazione del PoLuMe non venga posta al servizio di un aumento incontrollato del traffico automobilistico. La gestione flessibile delle corsie autostradali dovrà garantire che ciò non avvenga e questo Consiglio veglierà affinché l'USTRA si attenga a questo principio.

Come già spiegato precedentemente, le modalità di trasporto più sostenibili non sono tuttavia sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità complessiva, in particolare nelle ore di punta, motivo per cui non si può prescindere da una rete autostradale e stradale efficiente.

- 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?**

Il progetto PoLuMe non è in concorrenza con il prolungamento di AlpTransit a sud di Lugano, ma i due progetti sono da considerarsi complementari. Come detto, il vettore ferroviario, ancorché ulteriormente potenziabile, non può ambire ad avere la capacità di assorbire, in particolare negli orari di punta, la parte della domanda complessiva di mobilità necessaria a ripristinare una situazione accettabile sull'asse autostradale. Le proiezioni future del traffico mostrano infatti che se non si interviene la saturazione dell'autostrada peggiorerà, con conseguenze sulla viabilità a tutti i livelli gerarchici (strade cantonali e comunali) e importanti effetti negativi sull'ambiente. Sarà perciò anche in futuro necessario che entrambe le infrastrutture dispongano di elevati livelli di capacità. Inoltre, a livello temporale gli orizzonti di realizzazione delle due opere sono differenti: il progetto PoLuMe è pronto per la decisione di principio del Consiglio federale sul progetto generale mentre che per la continuazione di AlpTransit non sono ancora in corso progettazioni.

- 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)?**

Come più volte ribadito, la fluidificazione del traffico autostradale induce uno sgravio delle strade cantonali e comunali che oggi vengono utilizzate quale alternativa all'autostrada intasata.

- 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**

RG n. 2783 del 2 giugno 2021

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?

Come appena indicato, le infrastrutture ferroviarie e autostradali sono complementari e non in competizione fra loro. La pianificazione settoriale della Confederazione ne garantisce il coordinamento e il Dipartimento del territorio segue con attenzione tutti i progetti.

Come anche comunicato dalla Consigliera federale Simonetta Sommaruga in uno scritto del 26 marzo scorso in risposta alle preoccupazioni di alcune associazioni, il progetto non ha impatto negativo sulla competitività del trasporto pubblico.

Il tempo impiegato per l'elaborazione della presente risposta ammonta complessivamente a 5 ore lavorative.

Vogliate gradire, signore e signori deputati, l'espressione della nostra stima.

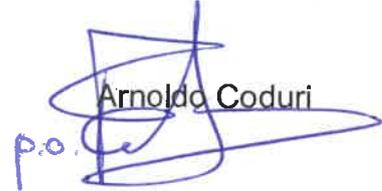
PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente



Manuele Bertoli

Il Cancelliere



Arnoldo Coduri

Copia:

- Divisione delle costruzioni (dt-dc@ti.ch)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)