

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

PoLuMe: chiarimenti necessari

Sul tema del PoLuMe ci sono ancora diversi aspetti rimasti irrisolti o che necessitano perlomeno risposte chiare e univoche, anche nei confronti della popolazione. Il recente dibattito in Gran Consiglio ne è la prova, così come la freschissima conferma da parte di USTRA che la terza corsia si estenderà fino a Lugano Nord – con un procedere (più o meno manifesto) ben illustrato in un recente articolo di **Andrea Rigamonti** apparso sui media.

Il mero potenziamento dell'autostrada è temuto da una larga fascia di popolazione, in particolare nel Mendrisiotto, la regione del Cantone probabilmente più martoriata dal traffico e problemi di mobilità. Vale quindi la pena ricordarsi che il credito che il Cantone dovrà elargire per l'opera sarà soggetto a referendum e quindi l'opera non passerà solo tramite le maglie dei giudizi tecnici, ma anche del giudizio e della volontà popolare. La popolazione si domanda, ad esempio, come sia possibile fluidificare il traffico, quando immediatamente dopo la dogana di Brogeda (spesso ridotta a monocorsia), vi è un tunnel con ingresso a corsia unica (dove a sinistra si svolta a Como-centro). Lo stesso discorso vale per l'uscita verso Stabio – Gaggiolo, se pensiamo tra l'altro alla decisione del gennaio 2022 di congelare l'opera da parte del Consiglio federale.

Contemporaneamente, l'USTRA ha già iniziato alcune opere che hanno portato parti della tratta già ad avere 3 corsie (come a Mendrisio) e i lavori in corso dopo la galleria di Collina d'Oro. Purtroppo, questi interventi non sembrano essere accompagnati da misure a mitigazione dei rumori, come i ripari fonici. Non sono pochi i cittadini – per venire ad aspetti concreti della quotidianità – che durante la Fiera di San Martino hanno potuto percepire come l'impatto fonico dell'autostrada sia sempre più importante a scapito della qualità di vita. E questo anno dopo anno. Potremmo dire la stessa cosa per il viadotto Campaccio, il cui risanamento ha portato a una maggiorazione della sua dimensione. Anche in questo caso, di ripari fonici performanti non si vede traccia, e pace per la prevenzione dei rumori che gode, tra l'altro, anche di un'apposita legge federale.

A seguito di queste considerazioni, chiediamo al Consiglio di Stato:

1. Quali sono stati i risultati dei rilevamenti del rumore generato dall'autostrada sulle tratte soggette ad ampliamento del calibro? Quali sono i limiti attualmente in vigore? Cosa è stato fatto per mitigare il rumore di fondo dell'autostrada (sulla tratta Lugano– Mendrisio e oltre) nell'area densamente abitata?
2. Se il Consiglio di Stato era stato informato delle menzionate opere, ha proceduto anche a chiedere rassicurazioni in merito al loro obiettivo finale nonché al loro impatto ambientale (in particolare per il rumore)?
3. Quali misure a salvaguardia della popolazione e dell'ambiente sono state richieste e quali ottenute dal Cantone a USTRA?
4. Queste opere non sottolineano l'incoerenza tra il potenziamento generale dell'asse viario e il declassamento di alcuni tratti che restano un oggettivo collo di bottiglia?
5. Non reputa il Consiglio di Stato ambiguo il comportamento di USTRA, i cui lavori mostrano come si miri de facto a una terza corsia da Lugano a Chiasso?

Per il Gruppo PLR
Alessandro Speziali