

Il Consiglio di Stato

Signor
Alessandro Speziali
Per il Gruppo PLR
Deputato al Gran consiglio

Interrogazione n. 137.22 del 28 novembre 2022 PoLuMe: chiarimenti necessari

Signor deputato,

con riferimento all'atto parlamentare in oggetto in merito al progetto denominato PoLuMe va precisato che lo stesso è di competenza dell'Ufficio federale delle strade (USTRA). L'obiettivo del progetto è quello di fluidificare il traffico tra Mendrisio e Lugano Nord (limite deciso durante lo sviluppo del progetto generale e concordato con la Commissione regionale dei trasporti e il Dipartimento del territorio).

USTRA intende perseguire lo scopo della fluidificazione del traffico tramite la realizzazione di una terza corsia dinamica attiva (PUN) esclusivamente nelle ore di punta.

Va ricordato che nella seduta del 16 dicembre 2022 il Consiglio federale ha approvato il progetto generale "PoLuMe", che prevede di adeguare la capacità dell'autostrada alla domanda senza ampliare il campo stradale. Ciò sarà possibile grazie all'apertura al traffico della corsia d'emergenza unicamente durante le ore di punta, come già avviene con successo in altri tratti della rete autostradale svizzera. Nella sua approvazione, il Consiglio federale ha riconosciuto i diversi benefici che il progetto porta con sé: oltre a migliorare la sicurezza degli utenti e la situazione del traffico sull'asse principale, il PoLuMe prevede anche interventi a beneficio della qualità di vita della popolazione locale nonché un miglioramento della situazione paesaggistica.

Qui di seguito le risposte alle domande puntuali.

- 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?**

Sul tratto della A2 Lugano-Chiasso non vi sono tratti in cui USTRA prevede un ampliamento del calibro. Nel caso della riorganizzazione dello svincolo di Mendrisio – conclusa nel 2018 – è stata prolungata la corsia di accelerazione verso nord utilizzando il sedime disponibile della corsia d'emergenza, in modo da facilitare l'ingresso in

autostrada degli automobilisti diretti a nord, ostacolando il meno possibile l'intenso flusso di veicoli presente sull'asse principale durante le ore di punta.

Gli attuali lavori di manutenzione sul viadotto Campaccio sono volti ad adeguare la larghezza della corsia d'emergenza come sui tratti di autostrada che lo precedono e lo seguono. In caso di avaria o di incidente la larghezza originaria di 1.25 m non consente infatti la sosta o il ricovero in sicurezza dei veicoli coinvolti.

Per quanto attiene al risanamento fonico del tratto Lugano-Chiasso, lo stesso – come previsto dall'Ordinanza contro l'inquinamento fonico OIF – è già stato in gran parte effettuato nell'ambito dei grandi progetti di manutenzione mediante la posa di barriere di protezione fonica e dell'asfalto con proprietà fonoassorbenti (Posa dei ripari fonici a Chiasso, Riorganizzazione svincolo di Mendrisio, Risanamento globale Melide-Gentilino). Attualmente sono in corso i lavori di risanamento del tratto Gentilino-Lamone e di quello all'altezza del Campaccio (il cui progetto di protezione fonica è stato pubblicato nel 2015 ed è cresciuto in giudicato con decisione del DATEC il 30 giugno 2020), mentre in futuro si realizzerà il risanamento fonico del comparto di Balerna.

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)?

Come detto al punto 1., i lavori sul viadotto Campaccio sono interventi di manutenzione che non necessitano di preavviso cantonale.

Il progetto di "protezione fonica" e quello di "impianti di trattamento delle acque (SABA) e opere di protezione delle acque sotterranee" sono stati oggetto di procedure federali.

Gli incarti di progetto sono stati sottoposti ai competenti Uffici cantonali che si sono espressi in materia con i relativi preavvisi cantonali.

3. Quali misure a salvaguardia della popolazione e dell'ambiente sono state richieste e quali ottenute dal Cantone a USTRA?

Nell'ambito della consultazione cantonale gli Uffici preposti verificano che tutte le direttive in materia di protezione ambientale vengano rispettate dai progetti elaborati dalla Confederazione.

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?

Come già sottolineato nelle risposte ad altri atti parlamentari, la fluidificazione del traffico autostradale induce sgravi delle strade cantonali e comunali che oggi vengono utilizzate quale alternativa all'autostrada intasata.

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?

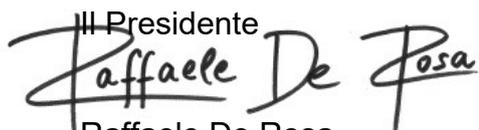
Il comportamento di USTRA non è ambiguo, poiché lo stesso Ufficio federale ha confermato di non avere rilevato la necessità di dover estendere la terza corsia dinamica tra Mendrisio e Chiasso, in quanto nello scenario di traffico 2040 tale tratto disporrà ancora della capacità necessaria, grazie alle due corsie attualmente presenti.

RG n. 4414 del 20 settembre 2023

Il tempo impegnato per l'elaborazione della presente risposta ammonta complessivamente a 6 ore.

Voglia gradire, signor deputato, i sensi della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente

Raffaele De Rosa

Il Cancelliere

Arnaldo Coduri