

PoLuMe: l'opposizione si fa strada

Il «Comitato No alla terza corsia tra Lugano e Mendrisio» si oppone con decisione, molte argomentazioni e numerose iniziative al progetto di potenziamento dell'autostrada N2 tra Lugano e Mendrisio (PoLuMe).

Sofia Mangili e i membri del «Comitato No alla terza corsia tra Lugano e Mendrisio»

Il progetto di potenziamento dell'autostrada N2 tra Lugano e Mendrisio (PoLuMe) ha quale obiettivo l'eliminazione dei «colli di bottiglia» per fluidificare il traffico. Questo scopo verrebbe raggiunto mediante l'apertura temporanea della corsia d'emergenza durante le ore di punta.

Per poter implementare il PoLuMe, tuttavia, sarà necessario realizzare la corsia d'emergenza continua lungo tutto il tratto, per mezzo di interventi di una certa rilevanza e invasività. Verranno allargate quattro gallerie e ne saranno create quattro nuove (a Gentilino, tra Grancia e Melide e tra Bissonne e Maroggia). Il ponte diga e altri viadotti dovranno essere allargati e saranno creati due nuovi semi-svincoli, uno a Melano (3/4, ossia uscita in direzione sud ed entrata/uscita in direzione nord) e l'altro a Grancia (2/4). Durante l'apertura della corsia d'emergenza il limite massimo di velocità sarà di 80 chilometri orari. Infine, il cantiere principale, della durata di più di un decennio, oltre a causare dei disagi importanti alla popolazione, verrà posizionato su un pregiato terreno a lago.

L'ampliamento della capacità stradale consentirà di passare dagli attuali 3800 veicoli all'ora delle due corsie di marcia (capacità teorica massima) ai circa 5650 veicoli all'ora delle tre corsie, con un aumento di ben 1850 veicoli all'ora.

Misure di accompagnamento e misure potenziali

Per compensare i disagi causati dal progetto, l'Ufficio federale delle strade (USTRA) ha previsto alcune misure di compensazione e altre misure potenziali. La più importante è la circonvallazione autostradale in galleria del nucleo di Bissonne e di parte di Maroggia. Le altre misure sono la creazione di una nuova semi-copertura parziale della rampa d'uscita di Melide e di una nuova passerella ciclo-pedonale per collegare Grancia a Pian

Scairolo. A fine lavori i due porti di cantiere saranno ceduti ai Comuni di Melide e Val Mara, così come il terreno usato per il cantiere a Melano. Tra le misure potenziali vi è il deposito del materiale di scavo a lago tra Melano e Capolago per la realizzazione di una passeggiata (ma la sua effettiva esecuzione dipende dalla pianificazione cantonale).

Le criticità principali del progetto

La creazione di nuove strade, o il potenziamento di strade già esistenti incentivano l'uso del mezzo privato motorizzato, generando un aumento dei veicoli in circolazione (traffico indotto) e vanificando i recenti e grandi sforzi – finanziari, ma non solo – presi dalla Confederazione e dal Cantone Ticino per potenziare i mezzi pubblici e la mobilità alternativa. L'aumento di capacità può forse migliorare la fluidità del traffico sulla tratta autostradale sul breve-medio periodo, ma, oltre a non risolvere i problemi delle code all'entrata di Lugano e ai valichi di frontiera a sud, a lungo termine porterà a un peggioramento della situazione e al conseguente aggravio del già importante inquinamento fonico e dell'aria. Questo potenziamento sarà infatti realizzato sulla tratta 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) e avrà un impatto importante su due regioni, il Mendrisiotto e il Basso Ceresio, già fortemente penalizzate dal traffico pendolare e internazionale.

In queste regioni esiste già oggi una situazione di emergenza ambientale, dovuta al superamento regolare dei limiti di legge delle polveri sottili e di altre sostanze inquinanti (diossido di azoto e ozono), alle quali la popolazione è quotidianamente esposta. Questo inquinamento, all'origine di varie malattie, riduce fortemente la qualità di vita dei residenti, in particolare delle fasce più sensibili, come bambini e anziani. Anche l'inquinamento fonico ha effetti negativi sulla salute delle persone,



Nel parco del Seminario Diocesano «Redemptoris Mater» a Melano (in alto a destra) verrà realizzato il nuovo semi-svincolo (foto Sofia Mangili)



La circonvallazione autostradale di Bissone con nuovi portali di entrata a sinistra del nucleo (Ufficio federale delle strade, USTRA)



L'autostrada è una ferita nel territorio: il cantiere più grande sarà realizzato nei prati ex Tannini e nell'area del campeggio «Monte Generoso» a Melano, a nord del fiume Sovaglia (foto Sofia Mangili)

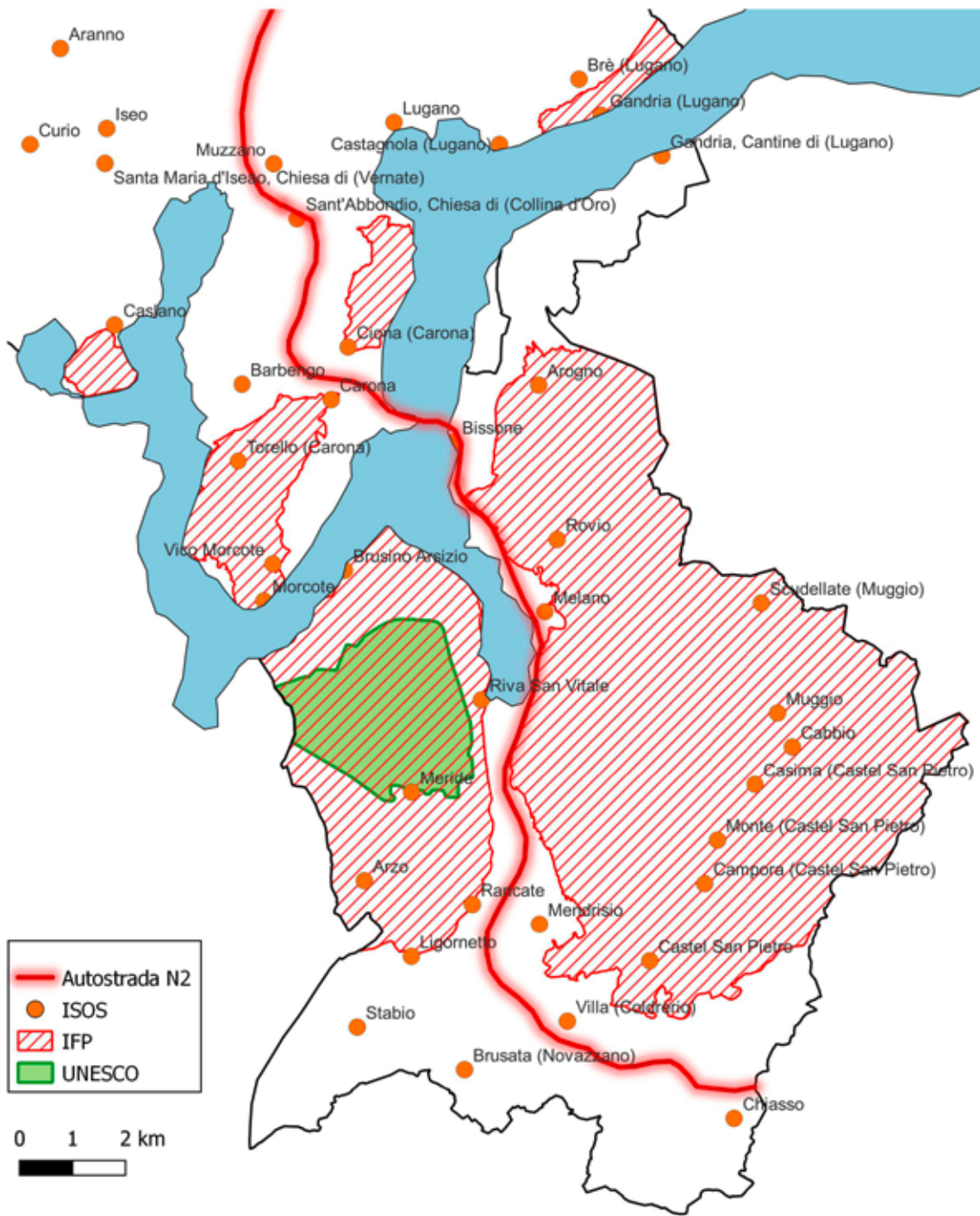
sull'ambiente circostante e sul valore degli immobili. Un potenziamento della capacità porterebbe a un aumento dei transiti e, di conseguenza, a un aumento del rumore e delle emissioni di sostanze inquinanti.

Non va inoltre sottovalutato l'impatto dei cantieri previsti per il PoLuMe: già oggi, cantieri circoscritti o singoli incidenti mandano in tilt il sistema viario. Questo progetto prevede lavori sull'arco di oltre dieci anni su tratti di autostrada in uso, rischia quindi di portare il sistema al collasso e isolare, nelle ore di punta, il Mendrisiotto e il Basso Ceresio dal resto del Cantone.

Oltre all'enorme cantiere previsto nel pregiato terreno sulla riva del lago a Melano (nei prati ex Tannini – un terreno privato, ma inserito nel Piano direttore come area di svago a lago d'interesse cantonale – e nell'area del campeggio «Monte Generoso» a Melano, a nord del fiume Sovaglia), ve ne saranno altri distribuiti lungo tutta la tratta toccata dal progetto. I disturbi alla popolazione nelle aree di intervento e di cantiere saranno di vario tipo (emissioni foniche, di polveri e atmosferiche) e avranno un impatto negativo sulla qualità di vita. Senza contare che, per realizzare il PoLuMe, alcune case e terreni privati dovranno essere sacrificati e le famiglie costrette ad andarsene.

Anche l'impatto ambientale e paesaggistico sarà importante. Il Ticino meridionale è una regione con un considerevole valore paesaggistico, naturalistico e storico-culturale. Il Monte San Giorgio (Patrimonio Mondiale UNESCO) e il Monte Generoso sono iscritti nell'Inventario federale dei paesaggi e dei monumenti naturali (IFP) e numerosi paesi della regione (Arogno, Bissone, Melano, Mendrisio, Riva San Vitale e Rovio, solo per citarne alcuni) sono iscritti nell'Inventario federale degli insediamenti svizzeri da proteggere d'importanza nazionale (ISOS). Il tracciato autostradale è una ferita nel paesaggio di quest'area di pregio, una cesura che taglia in due i paesi e gli elementi territoriali ed è all'origine di un importante degrado paesaggistico e ambientale, con ricadute negative anche sul turismo.

Il costo dell'opera (1,8 miliardi) è esorbitante, se paragonato ai risultati ottenuti, ossia l'apertura della terza corsia d'emergenza per qualche ora al giorno in direzione nord al mattino e verso sud alla sera e la circonvallazione di un Comune e mezzo. È la seconda infrastruttura stradale più costosa nel Cantone dopo il raddoppio del tunnel del Gottardo. Tuttavia, confrontando il costo al passaggio con il raddoppio del Gottardo, risulta essere quasi cinque volte inferiore (70 CHF/al passaggio di PoLuMe,



In un'area ristretta di territorio vi è un'elevata concentrazione di aree iscritte nell'Inventario federale dei paesaggi e dei monumenti naturali (IFP) e di paesi iscritti nell'Inventario federale degli insediamenti svizzeri da proteggere d'importanza nazionale (ISOS), il che testimonia l'alto valore paesaggistico, naturalistico e storico-culturale del Ticino meridionale, purtroppo fortemente penalizzato dalle vie di transito e quindi poco valorizzabile dal punto di vista turistico (Ufficio federale di topografia, Swisstopo)



Consegna delle oltre 6300 firme a Berna (foto Simon Brazzola)

rispetto ai 312 CHF/al passaggio per il raddoppio del Gottardo), benché la tratta tra Lugano e Mendrisio sia la più trafficata del Ticino. Il progetto è inoltre considerato, per ammissione stessa dell'USTRA, un progetto «cerotto» e provvisorio, fino alla messa in funzione del prolungamento di AlpTransit a sud di Lugano.

Questo progetto si basa sulla previsione che la tratta in oggetto, in futuro, sarà soggetta a una crescita costante del traffico e non tiene quindi conto dei cambiamenti nel mondo del lavoro avvenuti a causa della pandemia Covid-19 – come un maggior impiego da parte delle aziende del telelavoro – e del futuro calo demografico previsto nel Cantone Ticino.

Infine, le misure di accompagnamento risultano essere assolutamente insufficienti rispetto ai danni che i cittadini subiranno dalla realizzazione del PoLuMe e che peseranno per decenni sulle future generazioni. Questo progetto non pone rimedio agli errori del passato e non risolve i principali problemi territoriali e di salute pubblica del Basso Ceresio e del Mendrisiotto, ma, al contrario, ripropone gli stessi sbagli commessi negli anni Sessanta. Il progetto PoLuMe prevede infatti unicamente la circonvallazione del nucleo di Bissone, con grande

svantaggio dei Comuni limitrofi, che saranno penalizzati dalla realizzazione di nuovi semi-svincoli, da un aumento del traffico e dell'inquinamento e da imponenti cantieri della durata di più decenni, senza ottenere alcun beneficio in cambio. In caso di interventi rilevanti sulle infrastrutture di transito, come per il PoLuMe, la riqualificazione ambientale e paesaggistica e le misure atte a tutelare la salute dei residenti devono avere un peso maggiore a quello dato alla risoluzione dei problemi di fluidità del traffico, come avvenuto e avviene tuttora altrove in Svizzera.

L'opposizione si fa strada

Da subito la società civile si è attivata per contrastare questo nefasto progetto. Una petizione contro il PoLuMe è indirizzata alla Consigliera federale Simonetta Sommaruga, a capo del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC), è stata firmata da oltre 6300 ticinesi, l'80 % dei quali residenti nelle regioni toccate dal potenziamento autostradale. La petizione, oltre a richiedere l'abbandono del progetto, chiedeva anche che i centri abitati del Mendrisiotto e del Basso Ceresio fossero infine liberati dall'autostrada, mediante una circonvallazione in galleria e/o



«La mobilità cambia direzione. NO al PoLuMe», locandina della «Manifestazione per la mobilità sostenibile», Melano, 17 settembre 2022

una copertura dell'autostrada, e che fosse garantito un coordinamento tra i futuri grandi progetti previsti sulle infrastrutture di trasporto nazionali (strada e ferrovia) a sud di Lugano.

Il lancio della petizione ha stimolato un acceso dibattito pubblico sul PoLuMe e l'inoltro di vari atti parlamentari a livello federale, cantonale e comunale. Dal Mendrisiotto e dal Basso Ceresio si sono levate molteplici prese di posizione contro il progetto (o per una sua radicale modifica) da parte delle Sezioni cantonali, regionali o locali dei partiti (Verdi, PS e PLR), così come da numerose associazioni che si occupano di temi ambientali, territoriali e di mobilità: Iniziativa delle Alpi, Associazione traffico e ambiente, Cittadini per il territorio, Società ticinese per l'Arte e la Natura, Espace Suisse, Associazione Ticinese Utenti dei Trasporti Pubblici e Associazione Pro Gottardo. Diversi Consigli comunali della regione hanno inoltre approvato una risoluzione nella quale si dichiara una ferma opposizione al PoLuMe (Balerna, Melano, Mendrisio e Riva San Vitale), o un marcato scetticismo (Maroggia e Rovio), ritenendo imprescindibili l'abbandono del progetto proposto dall'USTRA, o miglioramenti radicali allo stesso. Il numero di prese di posizione pubbliche contrarie o critiche al progetto supera tuttora di gran lunga quelle a favore. Tutte le prese di posizione – così come

maggiori informazioni sul progetto – sono a disposizione sul sito www.no-terzacorsia-a2.ch.

Il Cantone, purtroppo, non ha dato seguito a queste preoccupazioni e ha dato il suo sostegno, anche finanziario, contribuendo con circa 84 milioni al progetto. In seguito, il Consiglio federale, su indicazione dell'USTRA, ha inserito il progetto di potenziamento dell'autostrada A2 tra Lugano e Mendrisio nel prossimo Programma di sviluppo strade nazionali (PROSTRA), anticipandone l'orizzonte realizzativo di dieci anni (dal 2040 al 2030).

La mobilità cambia direzione!

Il Mendrisiotto e il Basso Ceresio sono aree densamente abitate e fortemente penalizzate, da oltre sessant'anni, dal grande traffico pendolare e internazionale. I cittadini di queste regioni meritano maggiore considerazione a livello cantonale e nazionale. Nessuno è disposto a tollerare un intervento che, ricalcando gli errori del passato, aumenterà il traffico e non salverà né il territorio né la salute della popolazione. Questo progetto, se dovesse venire realizzato come proposto dall'USTRA, ipotecerà il futuro dei nostri figli e nipoti.

La soluzione ai problemi del traffico non è il potenziamento stradale, che attira ulteriori veicoli in circolazione, ma lo sviluppo, accompagnato da una migliore accessibilità, dei mezzi pubblici, della mobilità alternativa e del trasporto aziendale.

Una manifestazione pacifica contro il PoLuMe e a favore di una nuova concezione di mobilità avrà luogo sabato 17 settembre 2022 a Melano: invitiamo tutti a partecipare numerosi!