

## INTERROGAZIONE N. 199.25

### La pressione del traffico stradale sul Sottoceneri è ormai da tempo insostenibile

Ogni giorno, sull'A2 e sulle strade cantonali, si riversano migliaia di pendolari e mezzi pesanti, con un impatto devastante sulla qualità di vita dei cittadini.

I dati ufficiali lo confermano: i posti di lavoro aumentano, di conseguenza i flussi veicolari, e con essi il peso ambientale e sociale di un sistema di mobilità al collasso.

Le colonne di traffico non solo inquinano, ma producono rumore, stress e un degrado diffuso dell'ambiente in cui viviamo.

Interi paesi subiscono, senza possibilità di riscatto, le conseguenze di scelte infrastrutturali che negli anni Sessanta e Settanta hanno sventrato territori e frammentato centri abitati.

Negli ultimi anni, grazie al potenziamento del servizio ferroviario e alla diffusione del telelavoro, si era registrato un primo, timido segnale di inversione di tendenza. Sarebbe stato il momento giusto per consolidare questa dinamica, investendo in soluzioni sostenibili e in una mobilità più intelligente.

Invece, ancora una volta, la risposta della politica – appoggiata dall'Istituto per la pianificazione del traffico e dei sistemi di trasporto del Politecnico federale di Zurigo – va nella direzione opposta. Nuovi potenziamenti stradali, nuove corsie, nuove spese per l'asfalto e questo nonostante l'esito di una votazione popolare contraria a nuovi ampliamenti autostradali.

Purtroppo, per l'asfalto i soldi si trovano sempre, forse anche troppi.

Invece di puntare su soluzioni sostenibili – car pooling, bus aziendali, trasporto merci su rotaia – le autorità continuano a investire sulla gomma.

Il piano federale "Trasporti 2045" conferma questa strategia unilaterale e non affronta nemmeno marginalmente la soppressione ormai evidente nel nostro delle politiche ferroviarie legate al traffico merci.

Le indicazioni sono tanto cristalline quanto devastanti: concentrare tutte le risorse sugli allargamenti autostradali (A2–A13, PoLuMe), a parte un marciapiede alla stazione di Locarno.

Nessun progetto concreto per il prolungamento di AlpTransit a sud di Bellinzona, nessuna parola sulla chiusura dei terminal merci di Cadenazzo e Lugano, nessun riferimento alla soppressione della RoLa.

Così si azzerà di fatto la politica per il traffico combinato e si vanifica l'obiettivo costituzionale di spostare le merci sulle rotaie. Il risultato è amaro: i camion continuano a scorrere indisturbati, mentre il Ticino resta soffocato.

Il progetto **PoLuMe (Ponte Tresa–Lugano–Mendrisio)**, inserito nel pacchetto di potenziamento autostradale dell'A2 e confermato dallo studio dwl Politecnico, rappresenta il simbolo di questa miopia.

Presentato come intervento di "fluidificazione e coordinamento del traffico", di fatto consolida un modello fallimentare basato sull'espansione continua della rete stradale.

**INTERROGAZIONE N. 199.25**

PoLuMe non risolverà i problemi del Mendrisiotto — li aggraverà: attirerà nuovi flussi veicolari, ridurrà ulteriormente la vivibilità dei centri abitati e cementificherà un territorio già saturo.

È un progetto che non vogliamo e che il Cantone non può permettersi, né ambientalmente né socialmente.

A questo si aggiungono due esempi emblematici di una politica ormai scollegata dalla realtà: la **terza corsia dinamica tra Lugano e Chiasso** e la **corsia per i TIR tra Coldrerio e Balerna**.

La cosiddetta terza corsia “dinamica” – che in realtà significa trasformare la corsia d'emergenza in corsia di marcia nei momenti di punta – non ridurrà il traffico, ma lo amplificherà. È un trucco semantico per mascherare un ampliamento vero e proprio dell'autostrada, che non porterà benefici né in termini di sicurezza né di qualità di vita, ma solo più rumore, più smog e più congestione.

La corsia per i TIR a Balerna è ancora peggio: un'area di stazionamento e dosaggio che renderà la regione una camera a gas a cielo aperto, concentrando mezzi pesanti e inquinanti proprio a ridosso dei centri abitati. È l'ennesimo segnale di una pianificazione cieca, che sacrifica la salute dei cittadini per “fluidificare” un traffico che non sarà mai fluido.

Il “raddoppio” della galleria del San Gottardo porterà inevitabilmente più traffico, e PoLuMe, insieme alla terza corsia dinamica, è il progetto pensato per assorbirlo, trascinando con sé tutto il Sottoceneri verso il collasso.

Aggiungere corsie stradali significa soltanto provocare maggiore congestione e inquinamento. Ogni nuovo intervento viario risolve un collo di bottiglia, ma genera più traffico complessivo e nuovi ingorghi a valle: un meccanismo che ormai conosciamo bene.

**Basta con investimenti costosi e superati.**

Chiediamo politiche coerenti e lungimiranti: mobilità aziendale obbligatoria dove possibile, sostegni reali alla ferrovia (rilancio della RoLa e dei terminal merci), e un impegno concreto, non parole.

Il Sottoceneri ha già pagato un prezzo altissimo alla logica dell'asfalto. **È ora di cambiare strada, davvero.**

Alla luce di quanto precede, e considerata la portata dei progetti in discussione – in particolare il potenziamento dell'A2 tra Lugano e Chiasso, la terza corsia dinamica, la corsia per i TIR a Balerna e il progetto PoLuMe – si chiede al Consiglio di Stato di chiarire quale sarà la sua posizione ufficiale in occasione della prossima consultazione federale.

1. Il Governo intende sostenere l'ennesimo ampliamento autostradale, con tutto ciò che comporta in termini di impatto ambientale, sociale e paesaggistico, oppure difenderà con coerenza gli impegni presi dal Cantone in materia di mobilità sostenibile e tutela del territorio?
2. Si chiede inoltre se il Consiglio di Stato intenda finalmente farsi promotore, presso la Confederazione, di una politica alternativa che privilegi il trasporto ferroviario, il rilancio della RoLa, la riattivazione dei terminal merci e la mobilità aziendale per i lavoratori frontalieri, anziché continuare a sostenere investimenti che aggravano il problema invece di risolverlo.

Ivo Durisch