

numero			Bellinzona
2541	cl	1	19 maggio 2021
Repubblica e Cantone Ticino Consiglio di Stato Piazza Governo 6 Casella postale 2170 6501 Bellinzona telefono +4191 814 41 11 fax +4191 814 44 35 e-mail can-sc@ti.ch			Repubblica e Cantone Ticino

Il Consiglio di Stato

Ufficio federale delle strade USTRA
Divisione Infrastruttura stradale Est
Filiale Bellinzona
Via C. Pellandini 2
6500 Bellinzona

Potenziamento N2 Lugano-Mendrisio (PoLuMe) - Progetto generale **Presa di posizione cantonale**

Gentili signore, egregi signori,

con lettera dell'11 dicembre 2020 ci avete trasmesso la bozza di Progetto generale (PG) per il potenziamento della tratta di strada nazionale A2 compresa tra gli svincoli di Lugano nord e Mendrisio (PoLuMe).

Conformemente alla vostra richiesta abbiamo esperito una consultazione interna presso i nostri Servizi e abbiamo raccolto il parere delle due Commissioni regionali dei trasporti e dei Comuni interessati.

Vi ringraziamo per aver coinvolto nell'iter di progettazione, oltre agli organi politici comunali, anche i servizi cantonali interessati che hanno così potuto seguire e partecipare in maniera proattiva al processo. Questo modo di procedere ha portato all'attuale bozza di PG che riteniamo valida.

Valutazione generale

Da diversi anni il carico di traffico della strada nazionale e delle strade cantonali tra Mendrisiotto e Luganese supera regolarmente la capacità disponibile generando imbottigliamenti e ritardi.

Nelle fasce di ora di punta mattutina e serale e nei periodi di traffico stagionale, in particolare legato al transito attraverso la Svizzera, la funzionalità della rete stradale non è più garantita.

L'autorità federale, così come lo scrivente Consiglio, hanno da tempo riconosciuto la necessità di intervenire per ripristinare un buon funzionamento della rete stradale del nostro Cantone. Le analisi svolte hanno mostrato come gli importanti miglioramenti dei trasporti pubblici e di altre forme di mobilità sostenibile non siano sufficienti ad assorbire il traffico veicolare in eccesso e la crescita della domanda di mobilità a cui anche nei prossimi decenni saremo confrontati.

Il progetto PoLuMe si pone dunque come obiettivo la realizzazione di una corsia di emergenza per direzione che verrà utilizzata in modo dinamico nelle ore di punta per garantire la capacità ad oggi mancante (Pannestreifenumnutzung PUN).

Il progetto consente il recupero urbanistico e ambientale del nucleo ISOS di Bissone, il riposizionamento parziale degli svincoli autostradali, una migliore gestione dei flussi di traffico anche sulle strade cantonali e offre la premessa per recupero della riva del lago tra Maroggia e Melano a tutto vantaggio della popolazione e dello svago.

Nel complesso confermiamo il nostro sostegno a questo importante progetto legato alla mobilità futura che, oltre alla fluidificazione del traffico lungo la A2 porterà anche benefici a livello di strade cantonali e comunali, oggi purtroppo spesso usate dal traffico di transito visti gli intasamenti autostradali.

Ricordiamo che il nostro Cantone conduce da diversi anni una politica dei trasporti integrata, prendendo in considerazione tutti i vettori della mobilità. Proprio per questo sosteniamo il progetto PoLuMe che non va visto in antitesi bensì in modo complementare alle future opere ferroviarie a sud di Lugano.

Partecipazione finanziaria cantonale

Il progetto è di principio interamente finanziato tramite il fondo federale per le strade nazionali FOSTRA. Nell'ottica di una realizzazione anticipata delle opere rispetto agli attuali programmi federali e considerato che il progetto PoLuMe ha opportunamente integrato parti di opera di interesse cantonale, confermiamo in questa sede la disponibilità ad un contributo finanziario di 84 milioni di franchi, sulla spesa di 152 milioni di franchi, già concordato nel corso dello scorso anno (incontro del 28 maggio 2020 tra il vostro Ufficio e il Dipartimento del territorio e lettera di questo Consiglio dell'11 novembre 2020).

Il contributo è calcolato come segue:

- Comparto nord: il nuovo svincolo di Grancia oltre ad avere un interesse cantonale, permette ad USTRA di ridurre il traffico allo svincolo di Lugano nord, per questi motivi la ripartizione dei costi in questo comparto viene assunta da USTRA al 60% (ca. 41 mio di CHF) e il restante 40% (ca. 28 mio di CHF) sarà a carico del Cantone e dei Comuni.
- Comparto sud: il Cantone si assume i costi della trasformazione dell'attuale strada nazionale (corsia S-N) in strada cantonale (ca. 83 mio di CHF). USTRA mette a disposizione del Cantone l'importo risparmiato per il mancato smantellamento del tracciato autostradale stimato a ca. 27 mio di CHF. Gli oneri finanziari cantonali in questo comparto ammontano quindi a ca. 56 mio di CHF.

Parte d'opera	Costi totali [mio CHF]	Costi a carico di USTRA [mio CHF]	Partecipazione Cantone e Comuni [mio CHF]
Comparto Nord	68.88	41.33	27.55
Comparto Sud	83.29	27.36	55.93
Totale	152.17	68.69	83.48

Confermiamo anche l'interesse di utilizzare quale strada cantonale la galleria d'appoggio Melide-Grancia una volta conclusi i lavori PoLuMe. USTRA si assume totalmente i costi di costruzione e manterrà la proprietà dell'opera. A partire dal momento che questa strada verrà messa a disposizione come strada cantonale il cantone si assumerà il 55% dei costi di esercizio mentre il restante 45% sarà a carico di USTRA. Questa suddivisione dei costi dovrà essere regolata tramite una successiva convenzione.

Impatti del progetto e richieste di adeguamento

Un progetto di questa ampiezza porta con sé impatti e disagi inevitabili che, se accuratamente affrontati, possono essere mitigati.

L'esame del PG da parte dei servizi cantonali ha messo in evidenza la solidità del progetto ma anche diverse esigenze puntuali che sono riportate in allegato e che vi chiediamo di tenere in debita considerazione.

Il documento allegato risponde anche alle esigenze dell'art. 11 dell'Ordinanza sulle strade nazionali (OSN) relativamente ai corapporti previsti al cpv 1 lett. h.

Alcuni punti, sollevati anche dagli enti consultati e da richieste spontanee della popolazione e di associazioni, meritano particolare attenzione.

- Flussi di traffico

L'opera deve servire a garantire adeguate capacità nelle ore di punta e un ripristino della funzionalità della rete viaria autostradale e stradale. Essa non deve in alcun modo portare ad un aumento dell'attrattiva dell'automobile a scapito di altri modi di trasporto, motivo per cui vanno prese tutte le misure necessarie affinché gli obiettivi condivisi non vengano vanificati.

- Svincolo di Melano

Il nuovo svincolo previsto a Melano ha un impatto territoriale eccessivo. Chiediamo che sia verificata la necessità medesima di un accesso tra Mendrisio e Lugano, anche alla luce del futuro assetto della strada cantonale grazie alla prevista galleria d'appoggio Melide-Grancia. In caso affermativo, chiediamo che sia verificata la necessità di predisporre tutte le relazioni previste (uscita da sud, entrata verso nord e uscita verso sud) e, nel caso di ulteriore conferma, che il progetto sia rivisto con un impatto territoriale e ambientale inferiore, come già segnalato dai servizi tecnici del Dipartimento del territorio. Tutto il comparto di Melano merita un approfondimento specifico ed un accurato studio delle soluzioni.

- Mobilità ciclabile

Le infrastrutture stradali esterne all'autostrada vanno completate con interventi specifici per garantire la sicurezza e l'attrattiva per gli spostamenti in bicicletta, in particolare nelle aree adiacenti gli svincoli.

- Impatto paesaggistico e conservazione dei beni culturali

Il progetto interessa numerosi monumenti culturali protetti, tra cui l'autostrada stessa, costruita nel ventennio 1963-1983 con un accurato accompagnamento architettonico. Nelle adiacenze dell'autostrada vi sono inoltre diversi beni culturali protetti.

Chiediamo che anche nelle prossime fasi progettuali venga posta particolare attenzione all'inserimento paesaggistico, alla qualità anche architettonica dei manufatti e al rispetto e all'interazione con i beni culturali esistenti tra cui i portali delle gallerie.

- Gestione dei cantieri e del materiale di scavo

Gli impatti dei cantieri, che avranno una durata particolarmente lunga, sono fonte di preoccupazione diffusa e condivisa da questo Consiglio. Chiediamo che venga dedicata particolare attenzione alla gestione delle aree di cantiere, così come a quella dell'ingente materiale di scavo.

- Sviluppi ulteriori e sinergie con altre grandi opere

Tra le cerchie consultate, da più parti sono state sollevate richieste di garanzia di compatibilità del progetto PoLuMe con altre progettazioni delle future grandi opere. Sosteniamo queste rivendicazioni, in particolare per ciò che riguarda l'eventuale continuazione in sotterraneo dell'autostrada a sud di Melano, eventuali interventi a sud di Mendrisio e gli sviluppi della linea ferroviaria Lugano-Chiasso.

- Accompagnamento e informazione costante

Chiediamo che il Dipartimento del territorio, le Commissioni dei trasporti e i Comuni – già coinvolti nelle fasi precedenti – siano costantemente parte attiva del progetto e che venga data un'adeguata e costante informazione sia agli enti interessati sia alla popolazione. Solo in questo modo sarà possibile ottenere i benefici auspicati e approntare tutte le misure atte a minimizzare gli impatti negativi del progetto.

Osservazioni delle Commissioni regionali dei trasporti e dei Municipi

A seguito della nostra comunicazione inviata ai Comuni ed alle Commissioni regionali dei trasporti in data 18 gennaio 2021, abbiamo ricevuto le prese di posizione dei seguenti enti, che vi trasmettiamo in allegato:

- Commissione regionale di trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio del 02.03.2021;
- Commissione regionale di trasporti del Luganese del 09.03.2021;
- Municipio di Melide del 03.03.2021;
- Municipio di Lugano del 08.03.2021;
- Municipio di Muzzano del 09.03.2021;
- Municipio di Grancia dell'11.03.2021;
- Municipio di Bissone del 12.03.2021;
- Municipio di Maroggia del 12.03.2021;
- Municipio di Melano del 12.03.2021;
- Municipio di Mendrisio del 17.03.2021;
- Municipio di Collina d'Oro del 23.03.2021;
- Municipio di Rovio del 26.04.2021.

I temi più sensibili sostenuti anche da questo Consiglio sono stati sinteticamente ripresi nei punti precedenti. Auspichiamo che altri temi puntuali sollevati dagli enti locali possano trovare riscontro nel prosieguo del progetto.

Restiamo a disposizione per ogni informazione.

Vogliate gradire l'espressione della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



Manuele Bertoli

Il Cancelliere:



Arnaldo Coduri

Allegati:

- Osservazioni dei servizi cantonali al progetto generale
- Presa di posizione del Servizio cantonale di protezione dell'ambiente del 1. aprile 2021
- Lettera del 18 gennaio 2021 inviata ai Comuni e alle Commissioni regionali dei trasporti interessate
- Osservazioni delle Commissioni regionali dei trasporti e dei Municipi

Copia per conoscenza a:

- Municipio del Comune di Muzzano (cancelleria@muzzano.ch);
- Municipio del Comune di Collina d'Oro (montagnola@collinadoro.com);
- Municipio del Comune di Lugano (municipio@lugano.ch);
- Municipio del Comune di Grancia (comune@grancia.ch);
- Municipio del Comune di Melide (info@melide.ch);
- Municipio del Comune di Bissone (info@bissone.ch);
- Municipio del Comune di Maroggia (comune@maroggia.ch);
- Municipio del Comune di Melano (info@melano.ch);
- Municipio del Comune di Mendrisio (info@mendrisio.ch);
- Municipio del Comune di Rovio (comune@rovio.ch);
- Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) (segretariato@crtl.ch);
- Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (CRTM) (crtm@mendrisio.ch);
- Direzione Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch);
- Servizi generali (dt-sg@ti.ch);
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch);
- Divisione delle costruzioni (dt-dc@ti.ch);
- Divisione dell'ambiente (dt-da@ti.ch).

Invio interno ai Servizi cantonali consultati:

- Sezione dello sviluppo territoriale (dt-sst@ti.ch);
- Ufficio della pianificazione locale (dt-upl@ti.ch);
- Ufficio della natura e del paesaggio (dt-unp@ti.ch);
- Ufficio dei beni culturali (dt-ubc@ti.ch);
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch);
- Sezione della protezione aria, acqua e suolo (dt-spaas@ti.ch);
- Ufficio dei rifiuti e dei siti inquinati (dt-spaas.ursi@ti.ch);
- Ufficio della prevenzione dei rumori (dt-spaas.upr@ti.ch);
- Ufficio dell'aria, del clima e delle energie rinnovabili (dt-spaas.uacer@ti.ch);
- Ufficio della gestione dei rischi ambientali e del suolo (dt-spaas.ugras@ti.ch);
- Ufficio della protezione delle acque e dell'approvvigionamento idrico (dt-spaas.upaai@ti.ch);
- Sezione forestale (dt-sf@ti.ch);
- Ufficio della caccia e della pesca (dt-ucp@ti.ch);
- Ufficio dei corsi d'acqua (dt-uca@ti.ch);
- Area dell'esercizio e della manutenzione (dt-em@ti.ch);
- Ufficio dell'energia (dfe-energia@ti.ch);
- Sezione dell'agricoltura (dfe-sa@ti.ch);
- Sezione della circolazione, Servizio navigazione (di-sc.navigazione@ti.ch).

Servizi generali
Via Franco Zorzi 13
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 25 27
fax +41 91 814 25 59
e-mail dt-sg@ti.ch
web www.ti.ch/sg

Repubblica e Cantone Ticino
Dipartimento del territorio

I Servizi generali

Potenziamento N2 Lugano-Mendrisio (PoLuMe) - Progetto generale Osservazioni del Cantone e degli altri Enti interessati

A. Valutazioni sul rapporto d'impatto ambientale di 2ª fase (RIA)

L'impianto sottostà all'esame dell'impatto sull'ambiente (EIA) secondo la cifra 11.1 dell'Allegato all'Ordinanza concernente l'esame di impatto ambientale (OEIA) in quanto si tratta di una strada nazionale. Nel caso specifico la valutazione EIA è legata alla seconda fase d'approvazione del progetto, nella quale l'autorità decisionale è il Consiglio federale (art. 20 LSN). Seguirà una terza fase nella quale il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) approverà i piani (art. 26 cpv.1).

Esprimiamo preavviso favorevole al capitolato d'onere per il RIA di 3a fase. Lo stesso è vincolato alle condizioni e richieste di complemento numerate da [1] a [37] ed esposte nella lettera datata 1. aprile 2021 della Sezione della protezione dell'aria, dell'acqua e del suolo allestita in qualità di Servizio cantonale di protezione dell'ambiente (SCPA).

B. Ulteriori osservazioni dei servizi in merito al progetto

In questo capitolo sono presentate le ulteriori osservazioni dei servizi cantonali. Le richieste sono numerate da 38 in avanti.

Sezione della mobilità

Traffico veicolare

Il concetto proposto è condiviso. I carichi di traffico e i risultati delle analisi di capacità sono ritenuti plausibili. Dopo aver preso conoscenza della documentazione relativa al progetto, formuliamo le seguenti richieste:

- [38] Le verifiche dinamiche mostrano problemi di viabilità in uscita dalla galleria d'appoggio a Melide (rotatoria "Melide 1"), in particolare durante l'ora di punta serale (LOS F e con relative colonne). Considerato che la galleria Grancia-Melide diventerà importante anche per lo sviluppo futuro del trasporto pubblico è necessario che la capacità sia garantita anche su questa tratta. Chiediamo di approfondire questo aspetto con l'elaborazione del progetto esecutivo.
- [39] Dal punto di vista geometrico la rotatoria "Melide 1" come proposta nell'incarto non permette di effettuare la manovra Galleria-Melide/Morcote. Chiediamo di approfondire questo aspetto con l'elaborazione del progetto esecutivo.

Mobilità ciclabile

Ringraziamo per l'attenzione che il progetto complessivo dimostra nei confronti degli aspetti legati alle infrastrutture ciclabili da modificare o migliorare. Ciò è in linea con i recenti indirizzi strategici approvati dal Consiglio federale nell'ambito dei percorsi ciclabili, che danno seguito al decreto federale concernente le vie ciclabili, i sentieri e i percorsi pedonali, approvato dal Popolo e dai Cantoni il 23 settembre 2018. Malgrado la completezza della documentazione, formuliamo già in questa fase le seguenti osservazioni, in funzione degli sviluppi progettuali.

Visto il grande potenziale della mobilità ciclopedonale in generale e la particolare conformazione del territorio in cui andrà ad insediarsi la prevista passerella a Grancia - che presenta diverse importanti cesure per il traffico lento - chiediamo di considerare nel progetto anche le esigenze del traffico ciclabile, cogliendo quindi l'opportunità di dimensionare in modo confacente la larghezza utile della passerella.

Tale richiesta dev'essere approfondita nel progetto esecutivo. Una passerella che potrebbe presentare caratteristiche simili è ubicata in prossimità di Berna tra Ittigen e Zollikofen¹. Un ulteriore riferimento utile è rappresentato dalla passerella in costruzione tra Castione e Gorduno.

[40] La passerella di Grancia va dimensionata per consentire l'uso anche ciclabile.

Un aspetto fondamentale che purtroppo spesso non viene preso in considerazione è la conduzione dei ciclisti lungo le strade a forte traffico che non presentano piste ciclabili o ciclopedonali separate. In questo senso, sempre in considerazione dell'importanza che la mobilità ciclabile sta acquisendo anche per gli spostamenti pendolari, chiediamo di trovare soluzioni adatte alla conduzione dei ciclisti lungo i tratti di strada cantonale del Pian Scairolo toccati dal progetto, prevedendo ad esempio le necessarie infrastrutture presso i semafori (case avanzate, corsie, semafori dedicati). Anche questo aspetto può essere sviluppato nella prossima fase di progetto.

[41] Lungo le strade del Pian Scairolo sono da prevedere soluzioni specifiche di conduzione del traffico ciclistico.

A Bissone, dove la viabilità viene modificata in modo importante nei pressi del lido comunale, è fondamentale garantire la continuità alla pista ciclabile del Ponte Diga. Anche in questo settore va posta attenzione alle norme di base per condurre in maniera adeguata i ciclisti soprattutto in prossimità della rotonda e sulle corsie veicolare da e per Campione. Va da sé che la continuità del percorso nazionale N3 verso sud vada garantita, anche nelle fasi di cantiere. Allo stesso modo che nei casi precedenti, questi aspetti possono essere approfonditi nella prossima fase. Per alcune considerazioni legate alla conduzione dei ciclisti presso le rotonde rimandiamo al punto successivo.

[42] La rotonda di Bissone deve essere dotata di soluzioni specifiche di conduzione del traffico ciclistico.

Presso lo svincolo di Maroggia, l'attuale idea di progetto non garantisce condizioni di sicurezza e funzionalità soddisfacenti per la mobilità ciclopedonale. Oggi la strada cantonale ospita a monte una pista ciclopedonale di 3.0 m quale collegamento diretto tra il nucleo di Melano e la Stazione FFS nonché l'abitato di Maroggia. La progettazione di una nuova rotonda lungo un asse stradale cantonale senza misure fiancheggiatrici per la mobilità ciclopedonale non è accettabile. Tale elemento (soprattutto se provvisto di un doppio anello) rappresenta un serio pericolo per i ciclisti, prova ne è il continuo aumento del numero di incidenti gravi dei ciclisti che si infortunano nelle rotonde senza averne colpa (UPI, Rapporto SINUS 2020: "l'utente antagonista è l'unico responsabile addirittura nell'88% dei casi").

¹ <https://www.infrastructurevelo.ch/exemples/detail/passerelle-pour-velo-reussie-a-berne>

Per questo motivo chiediamo di studiare una soluzione che garantisca la continuità in sicurezza della pista in base alle raccomandazioni contenute nella Guida denominata "*Gestion des cycles aux abords des routes à grand débit (RDG)*" edita dalla Conferenza Bici Svizzera in collaborazione con l'USTRA. Nel caso specifico per evitare la rotonda chiediamo di prevedere un sottopasso/sovrappasso ciclopedonale. Restiamo a disposizione per chiarire la nostra posizione e risolvere anche questo elemento nella prossima fase di progetto. Teniamo infine a sottolineare che la proposta di prevedere un percorso ciclabile in riva al lago grazie alla posa del materiale di scavo (vedi RT pag. 44) è condivisa e già preconizzata dal Programma d'agglomerato del Mendrisiotto e Basso Ceresio di terza generazione (PAM3). Tuttavia, il percorso a riva risulterà complementare al percorso già esistente lungo la strada cantonale che assolve una funzione utilitaria per il traffico pendolare sull'asse Maroggia-Melano-Capolago.

[43] Per l'attraversamento della nuova rotonda tra Maroggia e Melano da parte dei ciclisti e pedoni va previsto un sottopasso o un sovrappasso.

Sezione dello sviluppo territoriale

Area di cantiere a Melano e interfaccia con l'assetto pianificatorio comunale

Con riferimento all'area ex Tannini riservata per la logistica e la gestione del materiale, nelle prossime fasi progettuali occorrerà confrontarsi con gli esiti della procedura in corso di variante di piano regolatore (PR) per la ridefinizione dell'assetto pianificatorio del comprensorio a lago che ingloba quest'area. Andranno inoltre considerati eventuali conflitti temporanei (per la durata dell'area di cantiere) con attività presenti e regolarmente autorizzate (campeggio) o con funzioni che entreranno in vigore con il consolidamento della variante di PR.

Al termine dei lavori di riqualifica della riva lago e dell'utilizzo del sito quale punto di deposito materiale e di trasbordo dello stesso sui barconi, è prevista una sistemazione dell'area, esclusivamente nella misura in cui il quadro pianificatorio lo permetta.

[44] Nelle prossime fasi progettuali andranno valutate le ripercussioni del progetto sull'assetto pianificatorio consolidato con la variante di PR e con le preesistenze regolarmente autorizzate.

Comparto Grancia

Data la conferma che il nuovo accesso all'autostrada in direzione sud assicurerà la funzionalità del comparto, occorrerà procedere allo stralcio di quello attualmente previsto più a nord dai Piani d'innesto autostradale e formalizzato nel Piano regolatore intercomunale del Pian Scairolo (PR-CIPPS). Il PR-CIPPS sarà poi conseguentemente adeguato dal profilo formale da parte dei Comuni.

[45] Il progetto stradale dovrà predisporre le nuove misure d'allacciamento alla strada nazionale unitamente allo stralcio di quelle non più consone alla luce del nuovo quadro (innesto autostradale verso sud previsto dal PR-CIPPS).

Riqualificazione della superficie autostradale di Bissone

La riorganizzazione viaria crea i presupposti per il ridisegno dell'entrata nord del paese e per la parziale ricucitura della cesura territoriale esistente formata dall'attuale asse autostradale. A questo riguardo è ritenuta indispensabile una visione coordinata del progetto stradale con la pianificazione comunale (sia dal profilo funzionale sia da quello paesaggistico). Si sottolinea come la riqualificazione dell'area autostradale dismessa sia un progetto fondamentale e intimamente legato al POLUME: tenuto anche conto che si agisce in un comparto di valore (ISOS nazionale) esso dovrà dunque svilupparsi con le prossime fasi di affinamento del progetto, attraverso un processo di confronto d'idee (quale ad esempio il mandato di studi in parallelo) di cui devono essere partecipi USTRA, il Cantone e il Comune.

L'Ufficio dei beni culturali segnala la presenza della Chiesa parrocchiale di San Carpofo, il cui contesto, grazie alla riqualificazione delle aree soprastanti e della strada cantonale, deve essere valorizzato. Si ricorda altresì che tra le raccomandazioni ISOS per Bissone vi è la necessità di riservare particolare attenzione alle estremità settentrionale e meridionale del nucleo, in quanto le situazioni d'accesso al nucleo principale sono state entrambe oggetto di interventi che meritano di essere risanati.

La scelta dei nuovi tracciati e i conseguenti flussi di traffico che saranno generati, così come l'eliminazione dei ripari fonici, avranno delle ripercussioni, oltre che sulla sistemazione delle aree liberate, sull'impianto pianificatorio comunale. Oltre alla sistemazione viaria interna e all'identificazione delle aree di posteggio pubblico, si creeranno infatti le premesse per adeguare l'assetto pianificatorio comunale in funzione della nuova trama viaria.

Con le scelte ancorate nel Progetto generale il Comune avrà gli elementi cardine per l'avanzamento della procedura pianificatoria riguardante il Piano particolareggiato del nucleo di villaggio, fermatasi dopo l'esame preliminare dipartimentale del 21 settembre 2009.

[46] USTRA dovrà relazionarsi con il comune di Bissone per assicurare che il progetto stradale sia coordinato con lo sviluppo della pianificazione locale.

Eventuale nuovo porto e imbarcadero a nord di Melide

È indicata l'eventuale realizzazione di un porto e di un imbarcadero nel bacino a nord di Melide. A tal proposito si evidenzia che la scheda P7 del Piano direttore "Laghi e rive lacustri" prevede che in questa zona venga realizzato un porto regionale e un'area per attività tecniche d'interesse pubblico (lavori di manutenzione, gestione e ricovero dei natanti, oppure servizi prettamente legati alle attività portuali).

Il Dipartimento del territorio ha preavvisato positivamente, in data 23 novembre 2020, una variante di Piano regolatore volta a realizzare un porto comunale nel bacino di Melide a sud del ponte diga.

L'ipotesi avanzata dal POLUME dovrà dunque essere approfondita, affinché evolva possibilmente nella direzione indicata dal Piano direttore, almeno per quanto riguarda l'area tecnica e, per quanto riguarda il porto, sia coordinata con la pianificazione comunale in corso.

[47] Per l'area tecnica deve essere rispettata l'indicazione fissata nel Piano direttore. L'eventuale porto deve invece risultare conforme alla pianificazione comunale.

Area dell'esercizio e della manutenzione

Ufficio dei servizi di manutenzione stradale

Nuove proprietà stradali

Il progetto prevede il passaggio di proprietà di alcune opere dalle Strade nazionali al Cantone. Si auspica che il passaggio sia oggetto di una discussione e di una convenzione tra la Confederazione e il Cantone intesa a chiarire prima dell'inizio dei lavori le condizioni per il ritiro dei singoli manufatti.

[48] Il passaggio di proprietà di alcune opere dalle Strade nazionali al Cantone deve essere regolato da una convenzione tra le due parti.

Manutenzione

Occorre concepire un concetto di deviazione del traffico per la manutenzione e per la gestione delle emergenze delle nuove gallerie autostradali e delle gallerie delle strade cantonali (passaggi di carreggiata, percorsi alternativi ecc.).

La viabilità dell'intero comparto deve funzionare anche in caso di chiusura programmata per la manutenzione corrente e in caso di chiusura non programmata causata da un incidente o da un guasto tecnico. Devono quindi essere cercate delle soluzioni che garantiscono i flussi di traffico anche in situazioni particolari come cantieri, eventi imprevisti come incidenti, servizio invernale ecc.

[49] Deve essere sviluppato un concetto di deviazione del traffico per la manutenzione e la gestione delle emergenze delle nuove gallerie autostradali e delle gallerie delle strade cantonali.

Futura galleria cantonale

Chiediamo di valutare se possibile mantenere entrambe le canne della galleria Maroggia-Melano al fine di garantire la sicurezza (2 tubi a corsia singola con corsia emergenza laterale) e la funzionalità anche in caso di chiusure per manutenzione annuale della stessa. La valutazione dovrà soppesare tutti gli interessi (paesaggio, ambiente, costi, ...) e in particolare la possibilità di avere i passaggi di carreggiata nei pressi dei portali in modo da limitare l'impatto paesaggistico.

[50] Valutare conseguenze a livello di paesaggio, ambiente, costi e tecnica stradale per il mantenimento delle due attuali gallerie (futura strada cantonale Bissone-Maroggia).

Road Safety Impact Assessment (RIA)

Viene richiesta un'analisi RIA ai sensi degli strumenti ISSI (LCStr art. 6a) al fine di individuare l'impatto del progetto sulla sicurezza della circolazione sulla rete stradale e identificare le idonee misure di sicurezza.

L'analisi deve definire le misure di sicurezza necessarie per fare sì che i manufatti che verranno consegnati al cantone non debbano essere classificati ai sensi dell'ADR/SDR.

[51] Deve essere effettuata un'analisi Road Safety Impact Assessment ai sensi degli strumenti ISSI (LCStr art. 6a).

Ufficio della caccia e della pesca

Autorizzazione per interventi tecnici sui corpi d'acqua

Segnaliamo che lo stato di avanzamento del progetto e il grado di precisione delle misure previste non sono tali da permetterci un'accurata analisi delle ripercussioni sulla fauna ittica e sugli ecosistemi acquatici e sulla necessità di rilasciare l'autorizzazione per interventi tecnici sui corpi d'acqua.

Saremo in grado di esprimerci compiutamente nella fase successiva di pubblicazione, una volta affinati i contenuti progettuali e il RIA.

Ufficio dell'energia

Osserviamo quanto segue:

- per quanto riguarda il biotopo presente nel comune di Grancia vi informiamo che il nostro ufficio ha rilasciato l'autorizzazione Uen 221/X del 13 giugno 2005, al Comune per la derivare fino ad un massimo di 0.5 l/s di acqua in località "Al Bisole" per l'alimentazione dello stagno con funzione naturalistica;
- nella documentazione presentata viene menzionata la creazione di eventuali nuovi biotopi o stagni, senza tuttavia indicare con quali acque vengono alimentati.

Per questo motivo rammentiamo che qualsiasi prelievo di acque pubbliche di superficie soggiace all'ottenimento di un'autorizzazione cantonale ai sensi della Legge sull'utilizzazione delle acque (LUA del 7 ottobre 2002), che sarà rilasciata dallo scrivente ufficio nell'ambito della procedura federale di approvazione dei piani.

Servizio navigazione

La segnaletica presente sul lato nord e sud del ponte diga di Melide dev'essere sempre visibile e funzionante.

Nel caso i lavori dovessero impedire l'accesso ad un'arcata, bisognerà avvisare l'utenza tramite comunicato radio / stampa.

L'arcata numero 3 riservata al traffico di linea (Società Navigazione del Lago di Lugano) dovrà essere sempre aperta in quanto le corse di linea dovranno essere garantite.

C. Osservazioni dei Municipi e delle Commissioni regionali dei trasporti

A seguito della nostra comunicazione inviata ai Comuni ed alle Commissioni regionali dei trasporti in data 18 gennaio 2021, abbiamo ricevuto le prese di posizione dei seguenti enti:

- Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio del 02.03.2021;
- Commissione regionale dei trasporti del Luganese del 09.03.2021;
- Municipio di Melide del 03.03.2021;
- Municipio di Lugano del 08.03.2021;
- Municipio di Muzzano del 09.03.2021;
- Municipio di Grancia dell'11.03.2021;
- Municipio di Bissonne del 12.03.2021;
- Municipio di Maroggia del 12.03.2021;
- Municipio di Melano del 12.03.2021;
- Municipio di Mendrisio del 17.03.2021;
- Municipio di Collina d'Oro del 23.03.2021.

Elenco dei Servizi cantonali consultati:**Dipartimento del territorio**

- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità
 - *Sezione dello sviluppo territoriale*: Ufficio della pianificazione locale, Ufficio della natura e del paesaggio, Ufficio dei beni culturali
 - *Sezione della mobilità*

- Divisione dell'ambiente
 - *Sezione per la protezione dell'aria, dell'acqua e del suolo*: Ufficio dei rifiuti e dei siti inquinati, Ufficio della prevenzione dei rumori, Ufficio dell'aria, del clima e delle energie rinnovabili, Ufficio della gestione dei rischi ambientali e del suolo, Ufficio della protezione delle acque e dell'approvvigionamento idrico
 - *Sezione forestale*: Ufficio dei pericoli naturali, degli incendi e dei progetti
 - *Ufficio della caccia e della pesca*

- Divisione delle costruzioni
 - *Ufficio dei corsi d'acqua*
 - *Area dell'esercizio e della manutenzione*

Dipartimento delle finanze e dell'economia

- Divisione dell'economia
 - *Sezione dell'agricoltura*

- Divisione delle risorse
 - *Ufficio dell'energia*

Dipartimento delle istituzioni

- Sezione della circolazione
 - *Servizio navigazione*

Ufficio della prevenzione dei rumori
Ufficio della protezione delle acque e dell'approvvigionamento idrico
Ufficio della gestione dei rischi ambientali e del suolo
Ufficio dell'aria, del clima e delle energie rinnovabili
Ufficio dei rifiuti e dei siti inquinati
Ufficio dei servizi tecnico-amministrativi
Ufficio del monitoraggio ambientale
Palazzo amministrativo 3
Via Franco Zorzi 13
091 814 29 71
091 814 29 79
dt-spaas@ti.ch

Repubblica e Cantone Ticino
Dipartimento del territorio
Divisione dell'ambiente

**Sezione per la protezione dell'aria,
dell'acqua e del suolo
6501 Bellinzona**

telefono
fax
e-mail
Funzionario
incaricato

Laura Bernasconi

telefono
e-mail

091 814 28 93
laura.bernasconi@ti.ch

Ufficio federale delle strade USTRA
Via C. Pellandini
6500 Bellinzona
tramite il Consiglio di Stato

Bellinzona 1. aprile 2021



Ns. riferimento
TI267

Vs. riferimento

Potenziamento N2 Lugano Sud-Mendrisio – Progetto generale Valutazione cantonale del RIA di 2a fase e approvazione CdO per il RIA di 3a fase

Gentili signore,
egregi signori,

facciamo riferimento al progetto per il potenziamento della tratta autostradale N2, tra Lugano e Mendrisio, denominato PoLuMe.

1 Progetto

Il progetto interessa il tracciato dell'autostrada A2 tra lo svincolo Lugano Nord e quello di Mendrisio. All'interno del comparto alcune tratte stradali saranno oggetto di importanti interventi edili, quali la realizzazione di nuove canne autostradali di potenziamento delle tre tratte in galleria (GEG - Galleria di Gentilino/Collina d'Oro; MGG – Galleria Melide Grancia; MRG – galleria Bissone-Maroggia), l'attivazione della terza corsia dinamica attraverso l'utilizzo della corsia d'emergenza come corsia di marcia durante il periodo di punta del traffico (mattina e sera) e la realizzazione di nuovi svincoli. L'obiettivo principale del progetto è la fluidificazione del traffico tra Mendrisio e Lugano, garantendo tre corsie per ogni direzione durante le ore di punta.

Le nuove infrastrutture permetteranno la demolizione di alcuni manufatti: il viadotto autostradale di Bissone Nord-Sud, il sottopasso della strada cantonale tra Bissone e Campione e il sottopasso comunale a Maroggia. Rispetto alla documentazione inoltrata con l'indagine preliminare (IP-2019, valutazione fuori procedura), sono proposte alcune modifiche progettuali con nuove implicazioni ambientali, quale l'allargamento completo del rilevato del Ponte Diga fra Melide e Bissone, con conseguente immissione di materiale a lago, e l'ampliamento della

galleria di Gentilino (nuova terza canna), rilevante dal profilo della gestione del materiale di scavo.

Il progetto integra inoltre alcune misure di accompagnamento (MA) volte ad evitare effetti negativi sul traffico sul resto della rete. Tra queste, una sola è legata alla mobilità lenta e prevede la realizzazione di una nuova passerella pedonale d'attraversamento del rilevato autostradale a Grancia.

2 Cenni procedurali

L'impianto sottostà all'esame dell'impatto sull'ambiente (EIA) secondo la cifra 11.1 dell'allegato all'Ordinanza del 19 ottobre 1988 concernente l'esame dell'impatto sull'ambiente (OEIA, RS 814.011), in quanto si tratta di una strada nazionale. Nel caso specifico, la valutazione EIA è legata alla seconda fase, nella quale il Consiglio federale approva il progetto generale (art. 20 LSN). Seguirà una terza fase nella quale il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) approverà i piani (art. 26 cpv. 1 LSN).

In qualità di Servizio cantonale di protezione dell'ambiente¹, con il presente parere la Sezione della protezione dell'aria, dell'acqua e del suolo (SPAAS) raccoglie le valutazioni dei Servizi specialistici che si sono espressi sul rapporto di impatto ambientale (RIA) e formula una proposta di valutazione del capitolato d'oneri per la prossima fase (approvazione dei piani – AP).

Per le valutazioni con risvolti ambientali si è fatto particolare riferimento alla documentazione seguente:

- [A] Rapporto di impatto ambientale (RIA) di Fase 2 – Tratta Lugano - Mendrisio, Potenziamento N2, del 30 novembre 2020. In seguito **RIA**.
- [B] RIA di fase 2 – **Allegati** da 1 a 3 (documenti 24.01; 24.02 e 24.03).
- [C] RIA di fase 2 – Tabella delle misure e schede **MRS** (RT 24.04).
- [D] RIA di fase 2 – Logistica di cantiere e gestione del materiale (RT 24.32).
- [E] Piani e planimetrie.

¹ Art. 42 Legge federale sulla protezione dell'ambiente (LPAmb).
Art. 3 del Regolamento generale della legge cantonale di applicazione della legge federale sulla protezione dell'ambiente (RLaLPAmb, RL 9.2.1.1.1).

3 Considerazioni generali

3.1 Impostazione della documentazione

In generale l'impostazione data alla documentazione è corretta. Segnaliamo unicamente che per alcuni temi ambientali il RIA fa riferimento a perizie specialistiche che non sono state allegare all'incarto. Le perizie come pure i dati materiali che sostengono le argomentazioni che stanno alla base del RIA devono figurare negli allegati, allo scopo di non pregiudicare la leggibilità. Nel caso specifico abbiamo constatato che alcuni importanti documenti² a sostegno delle analisi idrogeologiche e relative alla protezione delle acque sotterranee non sono stati allegati. Questa lacuna dovrà essere colmata al più tardi con l'inoltro della documentazione che sarà presentata per l'approvazione dei piani (PAP – progetto d'approvazione dei piani).

Anche per quanto attiene i dati sui pericoli naturali l'Ufficio dei corsi d'acqua (UCA) segnala che il piano no. 24-06 non ha riportato esaustivamente il pericolo di alluvionamento. Maggiori dettagli sono descritti ai capitoli 3.2 (presupposti pianificatori – pericoli naturali) e 4.6 (Acque superficiali ed ecosistemi acquatici) della presente valutazione cantonale.

Richiesta:

- [1] Il RIA dovrà essere affiancato da tutti i rapporti specialistici a sostegno delle argomentazioni ambientali. Il riassunto delle principali risultanze non è sufficiente.

3.2 Presupposti pianificatori

Consolidamento della procedura Piano settoriale dei trasporti e aggiornamento del Piano direttore cantonale

Il potenziamento in esame non è contemplato nel Piano direttore cantonale (PD). Il PoLuMe è indicato nel Piano settoriale dei trasporti – Parte infrastruttura stradale – come misura con il grado di consolidamento "Informazione preliminare". Come già segnalato nel parere cantonale dell'11 giugno 2019, ribadiamo nuovamente che prima dell'approvazione del progetto generale da parte del Consiglio federale, o per lo meno in parallelo, il PoLuMe dovrà essere consolidato a livello pianificatorio, attraverso la procedura di adattamento del Piano settoriale, per il passaggio da "Informazione preliminare" a "Dato acquisito", per poi essere integrato nel Piano direttore cantonale, tramite la procedura d'aggiornamento.

Pericoli naturali

Per quanto attiene alla raccolta dei dati di base di carattere idrologico e sui pericoli naturali (fenomeni legati alle acque) le valutazioni riportate nel RIA sono ritenute complete. Con riferimento al piano no. 24-06 segnaliamo unicamente che le Zone di Pericolo per la Roggia Scairolo, il Torrente Mara e tutti i corsi d'acqua del Comune di Melano sono disponibili con i dettagli dei gradi di pericolo. Non si comprende la ragione per cui nel piano siano stati rappresentati come pericolo indicativo di alluvionamento, ed esclusivamente per i corsi d'acqua del Comune di Grancia e del Comune di Bissone.

In merito alla necessità di ampliamento del rilevato del Ponte Diga verso nord si segnala inoltre che la quota 272.00 m s.l.m., riportata nei piani e nella documentazione (fig. 27 a pag. 49

² Rapporto geologico, doc. no. 21; Galleria Melide-Grancia. Rapporto di monitoraggio sorgenti/no.1 Dr. Baumer SA Galleria Bissone Maroggia. Rapporto monitoraggio sorgenti/no.1 Dr. Baumer SA.

del RIA) non corrisponde all'altezza massima raggiunta dal lago di Lugano, ma è riferita indicativamente alla quota con ricorrenza centenaria H_{100} . Durante l'evento di piena del novembre 2002 la quota massima raggiunta presso la stazione federale di Melide è stata di 272.07 m s.l.m. La documentazione per l'approvazione dei piani dovrà essere aggiornata e completata in questo senso.

In merito al capitolo dedicato alle acque superficiali, in particolare la tabella no. 107 (pag. 155 del RIA) si segnala che l'Annuario idrologico è disponibile ora fino al 2018 ed è di prossima pubblicazione anche l'edizione 2019. La documentazione dovrà essere citata correttamente: "*Annuario idrologico del Cantone Ticino, Dipartimento del territorio, Ufficio dei corsi d'acqua*". Nelle fasi successive del progetto dovranno essere verificati i nuovi valori del deflusso medio e del deflusso Q_{347} indicati per Roggia Scairolo, Mara e Sovaglia in particolare se questi valori dovessero avere un impatto sul progetto.

Si condividono gli approfondimenti previsti per il RIA di 3^a fase (da pn-1 a pn-4): un coinvolgimento con i servizi tecnici cantonali (Ufficio dei corsi d'acqua e Ufficio dei pericoli naturali, degli incendi e dei progetti) per l'affinamento della documentazione è suggerito e auspicato. Per buona forma si segnala inoltre che tra le basi legali e i metodi (tabella 45, pag. 66 del RIA) è necessario inserire anche la Legge cantonale sui territori interessati dai pericoli naturali (LTPNat) del 29 maggio 2017.

Richiesta:

- [2] La documentazione per l'approvazione dei piani dev'essere aggiornata e completata riportando correttamente i pericoli naturali d'alluvionamento per tutto il comparto interessato dagli interventi.

3.3 Traffico – simulazioni e basi di calcolo

I carichi di traffico e i risultati delle analisi di capacità sono ritenuti plausibili e sono condivisi dalla Sezione della mobilità (SM). Gli scenari proposti (S0 – situazione attuale; S1 - situazione futura senza progetto, orizzonte 2040; S2 - situazione futura con progetto, orizzonte 2040) non hanno tuttavia considerato lo scenario con il risanamento fonico della rete stradale cantonale e comunale, di recente approvazione (decisioni del Dipartimento del territorio dell'8 novembre 2019 e del 19 maggio 2020). Questo scenario sarà determinante per le analisi foniche: maggiori dettagli sono riportati al capitolo 4.2 – "Rumore".

Ulteriori valutazioni e richieste di tipo progettuale e relative ad aspetti da integrare nel progetto di approvazione dei piani (capacità della galleria d'appoggio cantonale Grancia-Melide e relazione con la rotatoria denominata "Melide 1"), così come gli aspetti relativi alla mobilità lenta (pista ciclabile) sono riportati nell'avviso cantonale correlato.

4 Impatto del progetto sull'ambiente

4.1 Aria

Secondo quanto riportato nella documentazione, il progetto permette di migliorare localmente la qualità dell'aria, da un lato riducendo le percorrenze sulle strade cantonali e spostando il traffico in autostrada, sgravando quindi anche i principali centri abitati, dall'altro aumentan-

do la fluidità del traffico nelle ore di punta, con una circolazione a velocità ridotta (e quindi minori emissioni) e da ultimo spostando parte del tracciato in galleria.

Le attività per la prossima fase (da ar-1 a ar-7) sono condivise e permetteranno di approfondire maggiormente l'influsso del progetto sulla qualità dell'aria. Il provvedimento mitigativo già individuato (AR-1) e che prevede la ventilazione dei portali delle gallerie è condiviso.

Gli impatti della fase di cantiere non sono stati oggetto di valutazioni di dettaglio, ulteriori indicazioni saranno riportate nel RIA di 3^a fase. Viste le molteplici aree di cantiere con movimentazione di materiale, nonché l'utilizzo di vagli e frantoi, sarà determinante analizzare tali aspetti adeguatamente (approfondimenti ar-8 e ar-9). Concordiamo altresì con l'approfondimento ar-10 che prevede l'allestimento di un concetto di monitoraggio della qualità dell'aria per NO₂ e polveri grossolane. Quest'ultimo aspetto sarà preponderante e da gestire con particolare attenzione, attuando i corretti provvedimenti mitigativi.

4.2 Rumore

Il progetto si prefigge quale obiettivo principale la fluidificazione del traffico che transita lungo l'asse autostradale tra gli svincoli di Lugano e Mendrisio. Di fatto la messa in esercizio del PoLuMe e l'attivazione della nuova corsia dinamica (PUN) comporterà un aumento complessivo della capacità di transito con ripercussioni anche a livello fonico. Il RIA stabilisce che, secondo l'inquadramento giuridico del progetto, le modifiche apportate agli impianti esistenti sono da considerare come sostanziali secondo l'art. 8 dell'Ordinanza federale contro l'inquinamento fonico (OIF) e non identifica impianti stradali nuovi ai sensi dell'art. 7 dell'OIF. Tale valutazione è condivisa solo parzialmente: complessivamente il PoLuMe può effettivamente essere considerato come modifica sostanziale di un impianto esistente, si ritiene tuttavia che alcune parti del progetto siano da considerare come impianti nuovi (art. 7 OIF), in particolare la nuova galleria Bissone-Maroggia e i nuovi semisvincoli di Grancia e Melano. Le analisi foniche dovranno essere adattate considerando queste nuove opere come impianto nuovo (art. 7 OIF).

Richiesta:

- [3] Le nuove opere (galleria Bissone-Maroggia e semisvincoli Grancia e Melano) devono essere considerate e valutate come impianti nuovi.

Giustificazione: art. 7 dell'Ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF).

Il progetto comporta delle ripercussioni foniche anche sulle strade di accesso, con particolare riferimento alla rete cantonale. Una maggiore offerta o potenziamento dell'asse autostradale principale si ripercuote anche sull'aumento generale del traffico della rete locale che gravita intorno all'asse potenziato. Per questo motivo, nel RIA di 3^a fase si chiede di verificare in dettaglio il rispetto dell'art. 9 dell'OIF che si riferisce alla maggiore sollecitazione degli impianti per il traffico.

Come anticipato precedentemente, il RIA propone modelli e simulazioni per le analisi che comprendono il traffico sulla strada nazionale e sulla rete cantonale che garantisce l'accesso al progetto, per due scenari possibili: S1 (situazione all'orizzonte 2040 senza progetto) e S2 (situazione all'orizzonte 2040 con progetto). Gli scenari analizzati dal RIA non considerano gli effetti del risanamento fonico cantonale (PRF – scenario 2036), approvato recentemente.

Da un primo confronto risultano alcune differenze rilevanti tra i dati di traffico utilizzati per il PoLuMe (scenario 2040) e quelli del PRF delle strade cantonali e comunali. Nella maggior parte dei casi i dati sul traffico utilizzati per le strade cantonali (scenario 2040) sembrano essere sottostimati. Si chiede pertanto che nell'ambito del RIA di 3^a fase sia eseguito un ulteriore approfondimento sui dati del traffico da utilizzare per lo scenario futuro 2040, ma che contempli pure il risanamento fonico cantonale. In altre parole si chiede che il progetto consideri come situazione di riferimento per le strade cantonali lo scenario considerato nei PRF, con l'attuazione di tutti i provvedimenti di risanamento fonico previsti alla fonte (pavimentazioni fonoassorbenti e riduzioni della velocità). Tale richiesta era d'altronde già stata sollevata nella valutazione cantonale dell'11 giugno 2019.

Richiesta:

- [4] Complemento approfondimento ru-5: il RIA di 3^a fase dovrà analizzare le ripercussioni foniche anche sulle strade d'accesso, con particolare riferimento alle strade cantonali.

Giustificazione: art. 9 dell'Ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF).

- [5] Complemento approfondimento ru-5: è necessario eseguire una valutazione supplementare (scenario) che consideri quale base di partenza il risanamento fonico cantonale e la messa in funzione del PoLuMe.

Giustificazione: art. 9 dell'Ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF) e decisioni del Dipartimento del territorio per l'approvazione dei progetti di risanamento fonico delle strade cantonali e comunali del Mendrisiotto e Basso Ceresio (8 novembre 2019) e del Luganese (19 maggio 2020).

Le indicazioni presentate nel RIA mostrano come il progetto con la realizzazione delle gallerie, dei vari svincoli e semisvincoli e con l'attivazione della terza corsia dinamica (PUN) comporti localmente un carico fonico superiore rispetto alla situazione futura 2040 senza progetto. In queste zone si dovrà determinare e valutare con maggiore dettaglio e precisione il rumore causato dalla strada nazionale e dalle strade cantonali. Qualora si dovessero riscontrare dei superamenti dei valori limite d'esposizione al rumore dell'OIF, si dovrà prevedere l'adozione di misure di protezione fonica che permettano di ridurre il carico fonico nella misura massima possibile (misura RU-2). Eventuali richieste di facilitazioni per gli impianti stradali considerati nel progetto andranno opportunamente giustificati e consolidati nell'ambito del RIA di 3^a fase.

Le aree di cantiere saranno operative per un periodo di tempo considerevole e potranno causare un impatto fonico di una certa importanza dovuto in particolare alle attività molto rumorose (scavo, brillamenti, ecc.) e ai macchinari all'interno dei cantieri e al traffico indotto sulla rete stradale esistente. L'approfondimento ru-8 e la misura standard RU-6 sono pertanto condivisi.

In generale si concorda con le attività previste per il RIA di fase 3 per la fase di esercizio e (da ru-1 a ru-6) per la fase di costruzione (ru-7 e ru-8). Gli approfondimenti dovranno essere completati considerando quanto precedentemente esposto (richieste [3]-[5]). Le misure individuate (RU-1 RU-6) sono condivise.

4.3 Vibrazioni e rumore trasmesso per via solida

Sono condivisi gli approfondimenti per il RIA di fase 3 (vi-1 e vi-2) e i provvedimenti standard (da VI-1 a VI-3) individuati nella tabella delle misure di ripristino e sostituzione (MRS).

4.4 Radiazioni non ionizzanti

Si condividono gli approfondimenti previsti per la prossima fase (da rn-1 a rn-4) e la misura RN-1 (interramento delle linee 50 kV e 16 kV).

4.5 Acque sotterranee

I maggiori interventi edili sono compresi tra Grancia e Maroggia, in particolare per la realizzazione delle nuove gallerie autostradali. Il progetto interessa inoltre la zona di protezione S3 del pozzo Crocette (555.1) di Maroggia, nonché il settore Au e il settore Ao su più tratti. Gli interventi previsti nel comparto sud a Melano (svincolo, SABA dei Gelsi e area di cantiere in località ex-Tannini) sono molto prossimi alla zona S3 di protezione del pozzo Sovaglia (557.11). Il RIA individua le misure da adottare con la realizzazione del progetto a tutela delle acque sotterranee (misure da AQS-1 a AQS-5; cfr. documento relativo alle misure MRS [C]). Le stesse sono condivise con alcune richieste di complemento o modifica, illustrate qui di seguito.

Per quanto concerne la misura AQS-5.1, che propone un contributo finanziario per l'identificazione di una fonte alternativa di approvvigionamento idrico per il pozzo Crocette (555.1) a Maroggia, specifichiamo che è il Comune a doversi fare promotore per l'avvio di tali negoziati. In questo senso sarà necessario un dialogo tra USTRA e l'autorità comunale. Nel RIA (pag. 142) e nel Rapporto tecnico (pag. 150) è indicato che *"è giunta la conferma ufficiale che esso verrà smantellato insieme alle relative zone S di protezione"*: rammendiamo che l'effettivo abbandono del pozzo, di competenza del Comune di Maroggia, sarà possibile unicamente quando sarà in funzione un approvvigionamento alternativo. Il Piano cantonale d'approvvigionamento idrico (PCAI- BCE) del Basso Ceresio, messo recentemente in consultazione ai Comuni, prevede effettivamente l'abbandono del pozzo Crocette e il collegamento di Maroggia con la futura captazione a lago dell'acquedotto regionale del Mendrisiotto (ARM), tuttavia, fintanto che l'approvvigionamento idrico sostitutivo ARM non è in funzione, l'abbandono del pozzo non è attuabile e i vincoli delle relative zone di protezione dovranno quindi essere rispettati.

Richiesta:

[6] Complemento misura AQS-5: il RIA di 3^a fase dovrà riassumere i risultati del dialogo tra USTRA e il Comune di Maroggia per il futuro sistema alternativo di approvvigionamento comunale. Se necessario, in mancanza di una fonte di approvvigionamento alternativa, si dovrà valutare la fattibilità del progetto considerando i vincoli del pozzo Crocette in esercizio.

Per il pozzo Sovaglia confermiamo che il PCAI-BCE lo considera quale fonte di approvvigionamento intercomunale da mantenere anche in futuro. Il RIA (pag. 143) dovrà essere corretto come segue: *" il pozzo di Melano dovrebbe essere **sarà** conservato anche in futuro."*

Le sorgenti Garaverio del Comune di Morcote sono state recentemente risanate con investimenti importanti, per cui il loro monitoraggio è ritenuto indispensabile durante i futuri lavori alle gallerie tra Grancia e Melide.

Richiesta:

- [7] Complemento misura AQS-3: le sorgenti Garaverio del Comune di Morcote dovranno essere monitorate durante i lavori alle gallerie tra Grancia e Melide.

Come segnalato precedentemente sarà fondamentale che la documentazione che accompagnerà il progetto d'approvazione dei piani sia completa e comprensiva di tutti i rapporti specialistici a sostegno delle argomentazioni ambientali. Per questo motivo si chiede che gli approfondimenti aqs 1-2 siano completati con i rapporti redatti dall'idrogeologo. Considerato che il progetto generale non ha allegato tutta la documentazione necessaria alle valutazioni dei servizi specialistici, di seguito abbiamo riportato alcune richieste vincolanti relative al monitoraggio di sorgenti captate ad uso potabile (Cà del Feree)(nuove attività aqs-10 e 11). Tali sorgenti dovranno essere integrate nel monitoraggio (misura AQS-3).

Richieste:

- [8] Approfondimenti aqs-1 e aqs-2: il RIA dovrà essere affiancato dai rapporti specialistici a cura dell'idrogeologo. Il semplice rimando e riassunto nel RIA non è sufficiente.
- [9] Nuovo approfondimento aqs-10: la grida delle sorgenti deve essere mantenuta prima, durante e dopo il cantiere e fino all'accertamento della stabilizzazione dei livelli delle acque sotterranee.
- [10] Nuovo approfondimento aqs-11: la Sorgente Cà del Feree (504.10), captata ad uso potabile dal Comune di Arogno, dovrà essere monitorata.

Il progetto prevede alcune opere potenzialmente in conflitto con lo scorrimento naturale delle acque sotterranee. Condividiamo gli approfondimenti aqs-5 e aqs-6, specificando che il calcolo della capacità di deflusso andrà condotto considerando la sezione del mappale (o dei mappali) che interessano il manufatto e che le altre opere già presenti dovranno essere conteggiate come sbarramento cumulativo. Eventuali deroghe al superamento del 10% di sbarramento in settore Au sono concesse unicamente con la messa in opera e esercizio di provvedimenti mitigativi proporzionati all'opera. Per i manufatti che saranno realizzati nel settore di protezione Ao o al di fuori di un settore di protezione delle acque (territorio rimanente) chiediamo che sia valutata la possibilità di mettere in atto misure mitigative semplici ed economiche al fine di ridurre l'impatto dello sbarramento della falda.

Richiesta:

- [11] Per i manufatti situati nel settore di protezione Ao delle acque o in territorio rimanente dovranno essere valutate misure mitigative volte a ridurre l'impatto dello sbarramento dell'acquifero.

Condividiamo l'approfondimento aqs-4, specificando che le richieste di autorizzazione all'abbassamento della falda dovranno essere affiancate da perizie idrogeologiche da presentare con l'inoltro della documentazione per l'approvazione dei piani. All'Ufficio della protezione delle acque e dell'approvvigionamento idrico (UPAAI) dovrà esser sottoposto il piano di monitoraggio delle acque sotterranee durante la fase di cantiere (aqs-9).

Per quanto concerne la fase di cantiere segnaliamo che l'area situata nel comparto ex-Tannini a Melano è situata nel settore Au di protezione delle acque: sarà quindi necessario individuare e adottare specifiche misure di sicurezza e tutela delle acque sotterranee (attività aqs-7), considerando la vicinanza con il pozzo Sovaglia e la futura captazione ARM in zona Ronchi a Riva San Vitale. L'intensa attività lacuale prevista e la presenza di una stazione di rifornimento costituiscono un fattore di rischio: dovranno pertanto essere predisposte le sufficienti misure di sicurezza costruttive, operative e antincendio.

Gli approfondimenti previsti per il RIA di 3^a fase sono condivisi, con le richieste di modifica e/o complemento riportate precedentemente (richieste [6]-[11]).

4.6 Acque superficiali ed ecosistemi acquatici

Gli impatti del progetto sulle acque superficiali concernono i corsi d'acqua e il lago Ceresio.

Corsi d'acqua

Per il potenziamento autostradale si rendono necessari nuovi manufatti che andranno parzialmente a sostituire quelli esistenti, riorganizzando la viabilità cantonale. I nuovi manufatti dovranno confrontarsi con la presenza di corsi d'acqua e la necessità di tutelare la loro funzionalità ecologica e fruitiva. La loro corretta progettazione (misura AQF-3) e la proposta di idonee misure di compenso (AQF-1) sono il punto centrale per garantire la conformità ambientale del progetto dal profilo della tutela dei corsi d'acqua.

Il RIA concentra le proprie valutazioni considerando unicamente i corsi d'acqua Mara e Sovaglia, omettendo di fatto gli altri corsi d'acqua che, seppur di dimensioni medie-piccole, possono assumere un ruolo di collegamento ecologico rilevante. È questo il caso del riale Cremignone, che scorre tra Muzzano e Collina d'oro e che collega gli ambienti del Lago Ceresio al lago di Muzzano e i suoi versanti boschivi adiacenti. Il progetto PoLuMe dovrà quindi confrontarsi con tutti i corsi d'acqua presenti nel comparto, comprendo anche i piccoli corsi d'acqua (Cremignone, Vignora, diversi riali di versante intubati a Grancia e Pambio-Noranco, riali di Melano) e descrivendone gli impatti sia in fase d'esercizio che durante la fase di cantiere: il RIA di 3^a fase dovrà essere completato con questo spirito. Per ogni corso d'acqua dovrà inoltre essere valutato e riportato nei piani lo spazio riservato alle acque (SRA) affinché sia garantito che le installazioni necessarie al PoLuMe (nuovi manufatti, compresi i SABA) non siano in conflitto con lo SRA.

Richiesta:

[12] Il RIA, le basi progettuali e le planimetrie (piano no. 24.19) devono essere corretti e adattati, integrando tutti i corsi d'acqua presenti nel comparto e lo spazio riservato alle acque (SRA) provvisorio o previsto nei Piani regolatori comunali. L'impatto del progetto PoLuMe dovrà essere valutato per tutti i corsi d'acqua, anche quelli di piccole dimensioni e, se sussistono impatti rilevanti non mitigabili, proporre adeguate misure di compensazione. Quale base di valutazione può essere utilizzata, oltre alla rete idrografica, anche lo stato ecomorfologico e/o i piani regolatori comunali.

[13] Tutte le sezioni e le planimetrie dovranno rappresentare lo spazio riservato alle acque superficiali (corsi d'acqua o acque stagnanti).

Lo spazio riservato alle acque (SRA) previsto dal progetto per il torrente Mara (28 metri) è condiviso (misura AQF-3). Le misure di compenso proposte sulla Mara (AQF-1.1 a AQF-1.4) sono ritenute indispensabili e rappresentano il contributo minimo nell'ambito dell'intervento proposto. Tenuto conto del grande impatto sul corso d'acqua delle opere previste, sia in fase di cantiere che in fase d'esercizio, l'Ufficio dei corsi d'acqua (UCA) ritiene necessario prevedere delle misure sostitutive supplementari. Le nuove strutture proposte dal PoLuMe andranno infatti a coprire ulteriormente ed in modo più importante il torrente Mara (viadotti più larghi e strada cantonale allontanata dagli stessi). L'UCA chiede pertanto che sia promossa e realizzata anche la rivitalizzazione della foce della Mara, prendendo quale base di partenza il progetto di massima promosso dal Comune di Maroggia. In questo modo potrà essere compensato sullo stesso corso d'acqua e nello stesso comparto l'impatto delle nuove opere di attraversamento, andando al contempo a implementare e migliorare la funzionalità di corridoio ecologico della Mara.

Richiesta:

[14] Complemento misura AQF-1.1: sviluppare e realizzare la rivitalizzazione della foce del torrente Mara affinché il corridoio ecologico sia funzionale dal lago al versante.

Per quanto concerne la Sovaglia, l'attuale attraversamento autostradale non sarà modificato (nessun rifacimento del viadotto), il PoLuMe origina tuttavia un impatto supplementare su questo corso d'acqua in quanto prevede l'allargamento del ponte autostradale verso monte, aumentandone la copertura con conseguente peggioramento dello stato ecomorfologico. Questo impatto supplementare dovrà essere adeguatamente compensato. Il RIA propone, quale misura di compenso, la valorizzazione e la rinaturazione del torrente dall'attraversamento autostradale e a valle fino alla foce del Lago Ceresio, per una lunghezza di circa 250 metri (misura AQF 1.5), considerando tuttavia solo come ipotesi l'estensione dell'intervento anche alla tratta a monte dell'autostrada. A mente del RIA il progetto in esame pone le basi per ripristinare e recuperare anche gli impatti pregressi, in particolare l'effetto di cesura che l'autostrada ha introdotto al territorio. La continuazione degli interventi di rivitalizzazione della Sovaglia, anche a monte dell'autostrada costituisce l'occasione per concretizzare tale obiettivo e devono essere attuati nell'ambito del progetto PoLuMe. Segnaliamo inoltre che esiste già uno studio di fattibilità che mira al potenziamento del corridoio ecologico della Sovaglia attraverso interventi mirati³. Considerati gli impatti originati dall'allargamento del manufatto autostradale, chiediamo che le misure contenute dal citato studio di fattibilità siano sviluppate nell'ambito del RIA di 3^a fase ed integrate tra le misure di progetto (misure MRS, Modifica e complemento della misura AQF – 1.5).

La nuova corsia di accelerazione presso il portale nord della galleria di Gentilino andrà a creare un ulteriore vincolo sul riale Cremignone, sul confine tra i comuni di Collina d'Oro e Muzzano. La nuova terza canna della galleria di Gentilino, al portale nord, potrebbe inoltre avere delle ripercussioni sul corso d'acqua affluente del laghetto di Muzzano (che scorre da sud verso nord, dalla località di Jsè in territorio di Collina d'Oro). Considerato che il riale non viene indicato in nessun piano né menzionato nella relazione tecnica, tale valutazione non è però conclusiva. L'UCA ritiene che la futura nuova corsia di accelerazione rappresenterà un pregiudizio negativo rilevante. Quest'opera renderà infatti ancora più difficile ristabili-

³ Comune di Melano, Riale Sovaglia – Interventi di rinaturazione del corso d'acqua, Studio di fattibilità. Comal.ch, 12 novembre 2019.

re un collegamento ecologico tra il laghetto di Muzzano (Decreto cantonale) ed il lago Ceresio (Bosco di Agnuzzo – sito anfibi di importanza nazionale): il riale Cremignone rappresenta di fatto l'unico collegamento diretto tra questi due ambienti naturali protetti. Per questo motivo è necessario prevedere delle misure di compensazione per il nuovo vincolo creato dalla nuova corsia di accelerazione e dalla nuova galleria artificiale. Le misure di compenso sono da prevedere e pianificare direttamente sul riale Cremignone.

Richiesta:

[15] Complemento ed estensione della misura AQF-1.5: la rivitalizzazione del corso d'acqua Sovaglia dev'essere estesa anche a monte dell'autostrada affinché il potenziale corridoio ecologico sia aumentato.

[16] Nuova misura di compenso AQF-1.6: per il riale Cremignone dovrà essere sviluppata una misura di compenso che permetta di rendere funzionale la connettività longitudinale tra il laghetto di Muzzano (riserva naturale protetta d'importanza cantonale) e il lago Ceresio presso il biotopo del Bosco di Agnuzzo (oggetto protetto d'importanza nazionale). La tratta che attualmente scorre in galleria sotto l'autostrada, e che andrà aumentata con la realizzazione del PoLuMe, rappresenta di fatto una cesura tra i due ambienti naturali.

Alla luce di quanto precedentemente esposto riteniamo che anche gli approfondimenti previsti per il RIA di 3^a fase debbano essere rivisti e completati.

Richiesta:

[17] Modifica approfondimento aqf-3: l'analisi dev'essere condotta comprendendo la tratta della Sovaglia a monte del rilevato autostradale, come da misura FF-AQ1.5a.

Per quanto attiene i pericoli d'alluvionamento, l'Ufficio dei corsi d'acqua (UCA) specifica che le attività aqf-1 e aqf-5 dovranno considerare le interazioni con la stazione di misura cantonale del deflusso del torrente Mara, soprattutto per la fase di cantiere. Si chiede a tal proposito di prendere contatto con l'UCA⁴.

L'approfondimento aqf-4 prevede la progettazione dell'intervento di allargamento sul lato nord del Ponte Diga fra Melide e Bissone. Innanzitutto segnaliamo che sarà necessario considerare le risultanze degli scenari di esondazione del lago di Lugano (cfr. paragrafo dedicato ai pericoli naturali, attività da pn-1 a pn-4). Inoltre rendiamo attenti che il Comune di Bissone è attualmente approvvigionato da una condotta a lago da Melide, che dal lago si collega alla stazione di pompaggio in corrispondenza del previsto allargamento del Ponte Diga. Questo aspetto dovrà essere considerato nella progettazione per non compromettere l'approvvigionamento di Bissone (richiesta di complemento).

Richieste:

[18] Complemento approfondimento aqf-4: la progettazione dell'intervento di allargamento sul lato nord del Ponte Diga tra Melide e Bissone dovrà considerare le risultanze dello studio sugli scenari di esondazione del lago di Lugano.

La progettazione dovrà inoltre considerare la presenza della condotta per l'approvvigionamento idrico di Bissone che non dovrà in nessun modo essere compromessa.

⁴ Collaboratore responsabile: Andrea Salvetti (andrea.salvetti@ti.ch).

I dettagli delle immissioni delle acque nei corsi d'acqua saranno da affinare nella prossima fase progettuale: le restituzioni non dovranno creare intorbidimenti o erosioni e dovranno indirizzare il deflusso in direzione della corrente, senza ridurre la sezione idraulica.

Anche se la fase di cantiere non è stata descritta in maniera dettagliata, in quanto un aspetto tipicamente del RIA di 3^a fase, si ritiene necessario segnalare che l'impatto delle aree di cantiere nel comparto ex-Tannini e il nuovo binario ferroviario sulla Sovaglia dovrà essere descritto dettagliatamente specificando la relazione delle infrastrutture provvisorie con le acque superficiali e lo spazio riservato alle acque. Considerato che i lavori di costruzione hanno una durata rilevante sarà necessario individuare adeguati provvedimenti mitigativi e di compenso. L'area di cantiere a lago dovrà inoltre interfacciarsi con il pericolo di esondazione del Lago di Lugano: il Piano delle zone di Pericolo di esondazione è in elaborazione e la conclusione è prevista nel corso del 2021. Il progetto d'approvazione dei piani (PAP) dovrà quindi considerare la situazione aggiornata. In ogni caso, il monitoraggio in fase di cantiere è necessario e dovrà essere presentato con il PAP ai servizi tecnici cantonali (UPAAI e UCA). Lo stesso dovrà integrare per quanto possibile i punti di monitoraggio già operativi.

Al termine dei lavori le installazioni di cantiere dovranno essere rimosse e l'area sistemata esclusivamente nella misura in cui il quadro pianificatorio lo permetta (approfondimento pa-4). Nelle prossime fasi progettuali occorrerà quindi confrontarsi con gli esiti della procedura ancora in corso di variante del Piano regolatore di Melano per la ridefinizione dell'assetto pianificatorio del comprensorio a lago che ingloba anche quest'area. Il RIA di 3^a fase dovrà quindi sviluppare un concetto di riqualifica del comparto coerente con la misura FF-7.1 (valorizzazione della foce del torrente Sovaglia).

Richieste:

[19] Complemento approfondimento aqf-6: per l'area di cantiere a lago ex-Tannini a Melano, sarà necessario considerare il pericolo di esondazione del Lago di Lugano.

[20] Complemento approfondimento aqf-7: la definizione dei punti e dei parametri per il monitoraggio della qualità dei corsi d'acqua e del lago Ceresio in fase di cantiere sarà, ove possibile, da coordinare e ottimizzare con i punti di monitoraggio della quantità, già operativi. Il piano di monitoraggio dovrà essere presentato con il progetto d'approvazione dei piani e il RIA di 3^a fase.

Alcune aree di cantiere toccano inoltre dei settori a ridosso della Roggia Scairolo (comparto di Grancia). Oltre a rappresentare un corridoio faunistico che permette il collegamento est-ovest tra i vari siti di riproduzione, su tali fondi gravano progetti di rinaturazione delle acque la cui tempistica di realizzazione non è ancora stata definita, ma per i quali la pianificazione strategica cantonale ha evidenziato un elevato beneficio ambientale rispetto ai costi economici. Le aree di cantiere e deposito dovranno in ogni caso situarsi al di fuori dello spazio riservato alle acque della Roggia Scairolo.

Ecosistema lacustre

Il progetto individua due tipologie di intervento che si interfacciano con l'ambiente lacustre: (1) l'allargamento del rilevato autostradale sul Ponte Diga, tra Melide e Bissone, che comporta l'immissione di materiale sul lato nord per permettere la posa di piloni di sostegno del manufatto autostradale e (2) la rivitalizzazione della riva lago a Capolano-Melano, individuata

quale opportunità di sinergia tra il materiale di risulta (scavo gallerie) e lo studio di fattibilità promosso dal Dipartimento del territorio.

Il RIA individua quale impatto legato all'allargamento del lato nord del Ponte Diga tra Melide e Bissone (pag. 160) principalmente la fase di cantiere. Tale indicazione non è completamente corretta perché anche la fase d'esercizio potrebbe originare degli effetti sull'ecosistema lacustre da analizzare attentamente. A causa della formazione delle corsie di emergenza dinamica è necessario l'allargamento del ponte su tutta la lunghezza e per una larghezza che varia da 4 metri a oltre 20 metri. Questo impatto, considerato condizione minima necessaria dal profilo tecnico, può essere rilevante sugli ecosistemi acquatici e dev'essere in qualche modo considerato, mitigato e compensato. L'Ufficio della caccia e della pesca (UCP) segnala infatti che lungo la tratta interessata vi sono diversi ambienti favorevoli alla riproduzione di specie ittiche quali il coregone, il persico e il luccio. A causa dell'allargamento del rilevato autostradale questi ambienti perilacuali di pregio andrebbero persi. Per questo motivo sarà necessario individuare idonee misure di compenso che permettano di valorizzare la riva e creare nuovi ambienti a sostituzione di quelli persi.

Secondo il RIA (pag. 160), in merito all'allargamento del ponte diga di Melide il Cantone avrebbe preliminarmente espresso il sostegno alla soluzione che prevede la ricostruzione con la medesima tipologia attuale, rinunciando ad una valorizzazione della riva con formazione di ambienti perilacuali di valore. Questa affermazione è da precisare. Il Cantone ha infatti segnalato che la componente fruitiva va incentivata nella passeggiata già esistente a sud, apparentemente più attrattiva; per contro a nord potrebbe rientrare in linea di conto una valorizzazione di carattere naturalistico ed ecologico, da valutare e analizzare. L'impostazione data al progetto è considerata un'occasione persa per concretizzare gli indirizzi di uno studio di fattibilità già allestito nell'ambito delle attività della Commissione internazionale per la protezione delle acque italo-svizzere - CIPAIS (cfr. *Rivitalizzazione della riva del lago Ceresio sul lato Nord del ponte-diga di Melide: approfondimento degli obiettivi ecologici – Oikos 2000 - 22 giugno 2016*). Si raccomanda pertanto di rivedere tale posizione, di valorizzare e sviluppare i contenuti dello studio di fattibilità nell'ambito del RIA di 3^a fase e di integrarli nelle misure di progetto (approfondimento mat-1). Lo studio CIPAIS riporta infatti anche lo stato attuale relativo alle macrofite, ai macroinvertebrati e al potenziale di rivitalizzazione, così come gli studi su vento e moto ondoso (*fetch*)⁵.

Richiesta:

[21] Complemento approfondimento mat-1: la descrizione degli aspetti faunistici dovrà comprendere la mappatura delle aree riproduttive delle specie ittiche minacciate dal progetto (coregone, persico, luccio) e valutare misure di compenso adeguate per i pregiudizi arrecati.

Più in generale, l'approfondimento mat-1 dovrà considerare gli studi pregressi e promossi dalla Commissione internazionale per la protezione delle acque italo-svizzere (CIPAIS).

In ogni caso le misure mat-1 a mat-4, che erano già parzialmente citate nell'indagine preliminare, sono indispensabili per verificare la fattibilità degli interventi a lago.

Il RIA prevede quale soluzione di riserva per lo smaltimento del materiale di scavo, nel caso in cui il progetto di PUC concernente la tratta di riva Melano-Capolago non sia consolidato in

⁵ Maggiori indicazioni reperibili al sito: www.cipais.org

tempo utile, il deposito a lago mediante licenza edilizia quale riqualifica ambientale sommersa, senza modifica della destinazione d'uso della superficie (pag. 78). Una simile eventualità è da scartare in quanto il deposito non potrà consistere in una mera discarica a lago. In ogni caso segnaliamo che dagli approfondimenti geotecnici condotti per il comparto è emerso che il quantitativo di materiale necessario per la rivitalizzazione delle rive tra Melano e Capolago è meno elevato rispetto alle prime ipotesi. In questo senso dovranno essere condotti ulteriori approfondimenti. La dichiarazione d'impegno tra Cantone ed USTRA relativa all'impiego del materiale idoneo proveniente dagli scavi per la valorizzazione delle rive lacustri fra Capolago e Melano potrà esser formalizzata dopo aver chiarito maggiormente la quantità di materiale utile allo scopo. Ricordiamo a tal proposito che l'obiettivo sarà perseguibile nei limiti e modalità che scaturiranno dal progetto di sistemazione dell'area e relativo consolidamento nel Piano d'utilizzazione cantonale (PUC). Da tempo il Cantone si è attivato in tal senso. La Sezione dello sviluppo territoriale (SST) ha già promosso uno studio di fattibilità (2015) per la valorizzazione integrata delle rive in questione, che indica alcune ipotesi di conformazione delle terre emerse. Inoltre, su mandato dell'Ufficio dei corsi d'acqua (UCA), fra il 2016 e il 2019 ha fatto eseguire delle indagini geologiche per sondare la conformazione e la stabilità delle rive e dei fondali e dare delle indicazioni di massima sulle regole e i limiti da rispettare per il deposito del materiale. È ora intenzione della SST e dell'UCA promuovere una procedura di mandati di studio in parallelo per ottenere il progetto che rappresenterà poi la base per l'allestimento del Piano di utilizzazione cantonale. Sarà il PUC stesso e non il progetto generale o il PAP a determinare l'entità del materiale da depositare a lago. In ogni caso sarà fondamentale affinare il coordinamento affinché le tempistiche di approvazione e realizzazione dei due progetti coincidano e permettano un'effettiva sinergia.

Da ultimo si segnala che dovrà essere previsto e proposto un programma di monitoraggio per tutti gli interventi che interessano la superficie lacustre (nuovo approfondimento aqf-11).

Richiesta:

[22] Nuovo approfondimento aqf-11: dev'essere previsto e proposto un programma di monitoraggio per gli interventi a lago.

4.7 Smaltimento delle acque

Gli interventi previsti sull'asse autostradale comportano alcuni conflitti con opere esistenti comunali e consortili di smaltimento delle acque, e opere comunali di approvvigionamento idrico. Nel progetto di approvazione dei piani questi conflitti devono essere inevitabilmente affrontati e risolti e, in accordo con Comuni e Consorzi, devono essere sfruttate le possibili sinergie per nuovi progetti (approfondimento aqr-5). Se necessario dovranno essere aggiornati i piani generali di smaltimento (PGS) comunali e consortili. L'Ufficio della protezione delle acque e dell'approvvigionamento idrico (UPAAI) dev'essere costantemente coinvolto in quanto i progetti di canalizzazione dovranno essere approvati dall'UPAAI ai sensi della LALIA.

In generale, gli approfondimenti da aqr-1 a aqr-4 dovranno considerare anche eventuali conflitti con le zone e i settori di protezione delle acque sotterranee e con le zone di rispetto dei corpi d'acqua superficiali (SRA). Il cantiere a Melano (centro logistico) si trova in un'area particolarmente sensibile considerata la vicinanza con il pozzo Sovaglia e la futura captazione ARM in zona Ronchi a Riva San Vitale. Anche gli approfondimenti aqr-6 e aqr-7 dovranno

tenere in considerazione la sensibilità particolare di questo comparto e proporre misure adeguate di sicurezza, da riassumere in un concetto specifico di trattamento e smaltimento delle acque. Dovranno essere descritte le diverse tipologie di lavorazioni. I grandi quantitativi d'acqua non inquinata dovranno essere restituiti in prossimità del punto di prelievo, in particolare nel caso di abbassamenti della falda. Si dovrà inoltre tenere presente che per ogni lotto dovrà essere presentato all'UPAAI il concetto di smaltimento e di monitoraggio delle acque. Tutte le immissioni in acque superficiali dovranno inoltre essere monitorate tramite sonde multiparametriche on-line con registrazione dei dati (pH e torbidità).

Richieste:

[23] Complemento approfondimenti da aqr-1 a aqr-4: la tipologia di trattamento delle acque dovrà tener conto anche dei pozzi di captazione situati nelle immediate vicinanze delle captazioni a lago e dello spazio riservato alle acque.

[24] Approfondimenti aqr-6 e aqr-7: per ognuno dei singoli lotti, così come per l'area di cantiere di Melano, sarà necessario predisporre un proprio concetto di trattamento e di smaltimento e monitoraggio delle acque per le diverse tipologie di lavorazioni.

4.8 Suolo

La realizzazione del progetto comporta la perdita definitiva di circa 2 ha di superfici con presenza di suolo⁶.

Per la realizzazione semisvincolo di Melano (compreso il SABA dei Gelsi) è stimata la perdita di circa 9'200 m² di superficie agricola non appartenente al contingente delle superfici per l'avvicendamento delle colture (SAC). Viceversa, per la realizzazione della misura di compenso FF-3.1, che prevede il ripristino del vecchio biotopo denominato Vigano e situato sul fondo no. 170 RFD Lugano-Barbengo, è prevista la sottrazione di superficie agricola pianeggiante pari a 14'700 m², dei quali 6'400 m² censiti nel contingente SAC.

Il progetto PoLuMe ha ricercato potenziali superfici adatte a una compensazione agricola reale (misure AG-1.1 e AG-2.1), permettendo così un bilancio finale positivo di 21'600 m² superfici SAC (compenso qualitativo). Per i fondi no. 175, 176, 177 e 338 RFD Lugano-Barbengo (misura AG-2.1) segnaliamo, quale informazione supplementare aggiuntiva, che nell'ambito del progetto Alptransit (ATG) Galleria di base del Ceneri erano stati condotti approfondimenti e investigazioni O suolo e OPSR che potrebbero essere utilizzati quale base di partenza (previo accordo ATG).

Il progetto necessiterà inoltre di importanti superfici a disposizione come aree di cantiere, con l'occupazione temporanea di circa 12 ha di superfici con presenza di suolo, tra cui anche zone agricole e zone agricole SAC. Durante la fase di cantiere sarà pertanto fondamentale mettere in atto tutti i provvedimenti atti a mitigare al massimo le perdite e gli impatti negativi sul suolo. Le misure previste dal progetto (da SU-1 a SU-4 e da AG-1 a AG_4) sono condivise, così come gli oneri d'approfondimento per la prossima fase (su-1 a su-3 e ag-1 ag-4).

In aggiunta a quanto riportato nel RIA in merito al riutilizzo di suolo inquinato, specifichiamo che secondo le "Istruzioni Materiale di sterro" pubblicate dall'Ufficio federale dell'ambiente

⁶ 3 ha di superfici perse, dei quali però 1 ha recuperato grazie allo smantellamento del sedime autostradale nella tratta Bissone-Maroggia

(UFAM), un suolo fortemente inquinato non può essere riciclato ma deve essere trattato o depositato in modo rispettoso dell'ambiente. Tuttavia, per limitare gli apporti in discarica e evitare nuovi apporti di materiale di sterro dall'esterno del cantiere, così come in linea con l'attuale proposta di revisione del modulo di aiuto all'esecuzione "Costruire proteggendo il suolo" riteniamo che un utilizzo sul posto del materiale di sterro situato su sedimenti USTRA – seppur inquinato – sia giustificato a condizione che il riutilizzo sia limitato alle sistemazioni finali lungo l'autostrada e all'interno dei medesimi sedimenti, che non venga mescolato con nessun altro tipo di materiale di sterro e che sia escluso nel tempo un utilizzo del suolo diverso da quello previsto (è vietata un'eventuale futura valorizzazione fruitiva dei sedimenti). L'attività su-3, relativa alla fase di cantiere, dovrà tenerne in considerazione.

4.9 Siti inquinati

Lungo il tracciato autostradale interessato dai lavori sono presenti 6 siti inquinati le cui superfici si sovrappongono al progetto. In particolare, gli oggetti 561g40016 (191 RFD Collina d'Oro-Montagnola), 507g10236 (1140 RFD Lugano-Barbengo) e 557g60067 (824 RFD Melano) sono direttamente toccati dal tracciato autostradale; mentre gli oggetti 507g20002 (293 RFD Lugano-Barbengo), 507g40005 (178 RFD Lugano-Barbengo) e 558g10259 (629-661 RFD Melide) dalle aree di cantiere. Le misure individuate dal RIA (da SC-1 a SC-3) sono condivise, così come gli approfondimenti per il RIA di 3ª fase (da sc-1 a sc-5). Le stesse dovranno essere applicate con le richieste di complemento illustrate qui di seguito.

L'oggetto no. 561g40016 (sito aziendale) sarà interamente toccato dal PoLuMe (strada cantonale, nuovo svincolo autostradale, nuovo SABA): concordiamo che con la realizzazione del progetto la gestione ai sensi dell'OSiti sarà di responsabilità federale (USTRA), di conseguenza l'oggetto dovrà essere inserito nel catasto dei siti inquinati di USTRA.

In generale, per ogni sito sarà necessario trasmettere all'Ufficio dei rifiuti e dei siti inquinati (URSI), per approvazione, la documentazione investigativa che sarà allestita per il PAP (indagini OSiti/OPSR – misure da SC-1 a SC-3). In questo senso dovrà quindi essere trasmesso il capitolato d'onere comprensivo di un istoriato. Il coinvolgimento dell'URSI è necessario per permettere l'elaborazione delle autorizzazioni d'esproprio e l'aggiornamento dei dati catastali.

Richiesta:

[25] Le misure d'indagine previste (misure SC-1 a SC-3) dovranno essere approvate dall'Ufficio dei rifiuti e dei siti inquinati. Per ogni sito dovrà quindi essere preparato un capitolato d'onere comprensivo di un istoriato da trasmettere all'URSI.

Per i fondi interessati direttamente dal nuovo tracciato autostradale sarà necessario definire nel dettaglio le aree di esproprio. Sulla base delle superfici di esproprio, la tipologia (OSiti/OPSR) e gli obiettivi delle indagini, rispettivamente bonifica potranno, se del caso, essere nuovamente definite. Un'indagine OSiti completa è necessaria imperativamente per il sito no. 561g40016, ma non necessariamente per gli altri due siti dove, a dipendenza degli espropri, potrebbero essere sufficienti i controlli OPSR rappresentativi (in conformità a un istoriato) del materiale di scavo dei settori espropriati. Il frazionamento dei siti inquinati richiede sempre l'autorizzazione cantonale (art. 32d^{bis} cpv. 3 LPAmb). Il catasto dei siti inquinati sarà aggiornato sulla base delle informazioni ambientali a disposizione dopo le indagini.

Come correttamente indicato nel RIA i siti inquinati dovranno essere considerati anche per la fase di cantiere (aree di cantiere ubicate su siti inquinati). Riguardo alla misura SC-3 segnaliamo che le uniche indagini eseguite sono state la posa di un piezometro per escludere un inquinamento in espansione dal sito ubicato nella zona di protezione delle acque S3. In generale dovranno essere chiariti nel dettaglio l'utilizzo di questi fondi quali aree di cantiere, specificando se sono previsti degli espropri definitivi, o ancora se le attività artigianali in essere saranno in esercizio anche durante la fase di cantiere oppure verranno dismesse. Dovrà altresì essere definita, per ogni sito inquinato, la tipologia e gli obiettivi delle indagini (SC2 e SC-3). Queste informazioni dovranno essere comunicate alla SPAAS e inserite nei rapporti investigativi.

Da ultimo specifichiamo che nel caso in cui, dopo l'utilizzazione quale area cantiere, vi fosse l'intenzione di bonificare il sito no. 507g20002 per renderne possibile un suo utilizzo SAC, dovrà essere svolta un'indagine OSiti completa e rappresentativa. Tutti i settori rilevanti devono essere indagati e il sito dovrà essere completamente bonificato.

4.10 Rifiuti e sostanze pericolose per l'ambiente

Il progetto prevede la produzione di importanti quantitativi di rifiuti edili, per un totale di 3.9 mio t, suddivisi nel modo seguente: 3.55 mio t di roccia, 0.15 mio t di materiale di scavo sciolto, 0.21 mio t di demolizioni, (prevalentemente calcestruzzo). A causa dell'insufficiente qualità petrografica della roccia è esclusa la possibilità di un riutilizzo per la confezione di calcestruzzo. Si stima pertanto un esubero complessivo di 3.7 mio t di materiale (cfr. documento [D] – Logistica di cantiere e gestione materiale). Le destinazioni del materiale di scavo in esubero proposte sono la rivitalizzazione delle rive lacustri nel comparto Melano-Capolago (soluzione di progetto), l'allargamento del Ponte Diga lato nord (intervento tecnico necessario al PoLuMe) e l'evacuazione del materiale mediante ferrovia. Per queste modalità di intervento è stato selezionato uno scenario logistico di riferimento per la gestione del materiale in esubero, valido sia per la soluzione di progetto (A – valorizzazione rive lacustri) sia per la soluzione di riserva (B – evacuazione mediante ferrovia).

Le misure ri-1 fino a ri-13 sono condivise. Le stesse sono strettamente correlate agli approfondimenti di gestione dei materiali (attività mat-x). In sede di RIA di 3^a fase sarà necessario considerare le misure di gestione dei materiali all'interno di un unico capitolo tematico. Per quanto concerne l'approfondimento ri-11, chiediamo di specificare dettagliatamente la relazione con le acque superficiali e sotterranee, in particolare dev'essere valutato il rischio di rilascio di sostanze pericolose nel caso di riutilizzo del materiale nel cantiere e per la valorizzazione delle rive lacustri.

Richiesta:

[26] Complemento approfondimento ri-11: valutare il rilascio di sostanze pericolose nel caso di riutilizzo del materiale nel cantiere e per la valorizzazione delle rive lacustri.

4.11 Organismi pericolosi per l'ambiente

Nella zona interessata dal progetto è stata rilevata la presenza di neofite invasive iscritte nella Lista Nera, nella Watch List di Info Flora⁷ e nell'allegato 2 dell'Ordinanza sull'emissione

⁷ Si prega di correggere la dicitura "Commissione svizzera per la conservazione delle piante selvatiche (CPS)" con Info Flora (cfr. pag. 227), già segnalato in sede di IP.

deliberata nell'ambiente (OEDA). Alla lista delle neofite rilevate nel comparto va aggiunto anche l'Indaco bastardo (*Amorpha fruticosa*), specie della Lista Nera.

Come correttamente individuato dall'attività op-1, la presenza di neofite nelle aree interessate dal progetto dovrà essere ulteriormente verificata attraverso l'aggiornamento del rilievo botanico, che dovrà quindi prevedere ed integrare anche l'Indaco bastardo.

Richiesta:

[27] Complemento approfondimento op-1: il rilievo botanico dovrà considerare anche la presenza dell'Indaco bastardo (*Amorpha fruticosa*).

Le misure ambientali da OP-1 a OP-7 sono condivise, così come gli approfondimenti per la prossima fase (da op-1 a op-3), previa richiesta di complemento riportata sopra (richiesta [27]). Per buona forma si chiede inoltre di correggere il riferimento alle basi giuridiche (pag. 224) inserendo il foglio informativo del Gruppo di Lavoro Organismi Alloctoni Invasivi Ticino (GL OAI) "Smaltimento di neofite invasive" (agosto 2019).

4.12 Prevenzione degli incidenti rilevanti

Il progetto in esame sottostà all'Ordinanza sulla protezione contro gli incidenti rilevanti (OPIR).

Concordiamo in generale con le considerazioni riportate nel RIA e gli approfondimenti per la prossima fase. Ricordiamo tuttavia gli approfondimenti ir-1 (aggiornamento del *tool* OPIR per la fase di esercizio) e ir-3 (individuazione delle misure tecniche e organizzative che consentono di ridurre il rischio per popolazione e ambiente in caso di incidente) dovranno essere integrati nel rapporto breve per la fase d'esercizio, redatto secondo il modello descritto nella documentazione USTRA 89006. Il rapporto breve dovrà inoltre contenere le valutazioni seguenti:

- Dimostrare che il progetto corrisponde allo stato della tecnica per quanto attiene le misure di sicurezza (art. 3 dell'OPIR) e che saranno adottati tutti i provvedimenti richiesti dagli allegati 2.1 e 2.4 all'OPIR.
- Descrivere come il detentore dell'impianto prevede di munire la strada "*dei necessari dispositivi tecnici di sicurezza e prendere i necessari provvedimenti edilizi, tecnici ed organizzativi di protezione*", come descritto nella direttiva USTRA 19001.
- Stimare il rischio per la popolazione, le acque superficiali e le acque sotterranee per la tratta aperta applicando il metodo di *screening* per le strade di grande transito.
- Stimare il rischio per la popolazione per le tratte in galleria di lunghezza superiore a 300 metri applicando il metodo OCSE/PIARC-Livello I (cfr. documentazione USTRA 84002).

Conformemente alla direttiva USTRA 15002, relativa all'utilizzo di corsie di emergenza come corsie di marcia (corsia di emergenza dinamica), occorrerà prevedere un dispositivo in caso di incidente e di soccorso, per stabilire un intervento rapido e sicuro da parte degli enti di primo intervento. Si chiede di aggiungere questo approfondimento (ir-6) per l'indagine principale di RIA di 3^a fase.

Richiesta:

[28] Nuovo approfondimento ir-6: definire un dispositivo in caso di incidente e soccorso per permettere un rapido intervento.

Giustificazione: Direttiva USTRA 15 002.

4.13 Foreste

Il limite boschivo lungo il sedime autostradale è stato ripreso correttamente e fa riferimento ai rilievi commissionati dalla Sezione forestale (SF) nel 2017.

I dissodamenti previsti e richiesti per la realizzazione degli interventi sono estesi, ma comunque dimensionati e in linea con l'estensione stessa del progetto (30'531 m² dissodamento definitivo e circa 30'000 m² dissodamento temporaneo). Le superfici dissodate temporaneamente saranno ripristinate (misura FO-1), mentre le superfici dissodate definitivamente compensate (misura FO-2). È infatti previsto un compenso reale per circa 13'000 m² (superfici all'interno del perimetro USTRA non giuridicamente bosco). Per le rimanenti superfici (ca. 16'000 m²) è previsto un compenso pecuniario da destinare a provvedimenti a favore della natura e del paesaggio (misura FO-3). Un'analisi di dettaglio delle superfici informatizzate sarà possibile con l'inoltro della domanda di dissodamento prevista con il PAP e il RIA di 3^a fase (attività fo-5). Condividiamo con gli approfondimenti per la prossima fase.

4.14 Natura, flora e fauna

In generale il RIA ha valutato correttamente le componenti naturali presenti nel comparto, non limitandosi unicamente alle aree direttamente toccate dal progetto, ma prendendo in considerazione anche le aree limitrofe in modo da considerare tutto il fondovalle e i versanti boschivi.

Come giustamente rilevato dal RIA, il sito di riproduzione di anfibi d'importanza nazionale TI-362 Rompiga è particolarmente interessato dal progetto in quanto collocato direttamente al di sopra del portale nord della galleria Melide – Grancia e toccato sia dalla sistemazione delle gallerie esistenti, sia dalla costruzione della nuova galleria d'appoggio. Gli impatti del progetto sulla zona protetta a livello nazionale sono quindi considerati rilevanti. Il RIA non prevede esclusivamente misure di ripristino, valorizzazione e sostituzione (misure FF-2, FF-3 e FF-4) ma programma anche tutta una serie di misure (misure FF-1, FF-4.1, FF-4.4, FF-4.5 e AQS-3.4) atte a garantire la funzionalità del biotopo e del relativo corridoio di migrazione durante tutte le fasi di cantiere. L'attuazione in modo rigoroso di tutte queste misure è una condizione inderogabile per l'approvazione del progetto. Malgrado ciò il bilancio dal punto di vista quantitativo per il sito è negativo, con una perdita di circa 2'900 m². Quale misura di compenso il RIA propone il recupero della Palude di Vigano (misura FF-3.1), iscritta nell'inventario cantonale delle zone palustri (oggetto no. 2325)⁸, ma che allo stato attuale si presenta come fortemente compromessa. Tale misura di ripristino è valutata molto positivamente dalla Sezione dello sviluppo territoriale (SST): essa oltre a compensare il bilancio quantitativo negativo causato dalle nuove infrastrutture al biotopo di Rompiga è ritenuta, per la sua ubicazione, un nuovo tassello importante (*Trittstein*) per il reticolo ecologico delle zone

⁸ Riportata anche nella scheda P4 del Piano direttore – Riserva naturale < 13 ha con grado di consolidamento « Dato acquisto ».

umide lungo lo Scairolo. Per la realizzazione di questa misura di compenso, che prevede di ricostruire ex-novo il biotopo mediante la realizzazione di specchi d'acqua permanenti che potranno essere alimentati dal riale di pendio che scende dalla zona del nucleo di Barbengo, si rende necessaria la sottrazione di superficie agricola di pregio e classificata come SAC. Per tale perdita SAC è previsto un compenso reale grazie alle misure già identificate dalle MRS (AG-1 e AG-2; compenso qualitativo). L'Ufficio dei miglioramenti strutturali e della pianificazione agricola (UPA) della Sezione agricoltura solleva una chiara censura in merito alla misura FF-3.1 a causa della sottrazione di 14'700 m² di superficie agricola, dei quali 6'400 m² classificati come SAC. Di conseguenza, l'UPA chiede l'abbandono della misura FF-3.1, senza entrare nel merito del compenso reale proposto (AG-1 e AG-2). La SST, servizio competente anche per gli aspetti relativi al censimento cantonale SAC (Piano direttore), ritiene che considerati gli impatti originati sul sito nazionale TI-362 Rompiga, il ripristino della superficie palustre Vigano (misura FF-3.1) è da considerarsi prioritario in quanto situata in un contesto faunistico molto importante: solo tramite questa misura di compenso naturalistico è possibile garantire la funzionalità quale luogo di riproduzione degli anfibi. Beninteso, la superficie SAC sottratta per il ripristino del biotopo dev'essere compensata realmente.

In qualità di Servizio cantonale di protezione dell'ambiente (SCPA), preso atto del preavviso dell'UPA e sentita la SST, preavvisiamo favorevolmente la misura FF-3.1: tale misura di ripristino permetterebbe di garantire la funzionalità del comparto quale luogo di riproduzione degli anfibi in un contesto di passaggio faunistico molto importante per la regione. Lo stagno Rompiga, che sarà manomesso dagli interventi PoLuMe, dev'essere ricostruito in un'ubicazione non troppo distante da quella attuale. Chiaramente il compenso reale delle superfici agricole SAC perse per la misura FF-3.1 dovrà essere garantito (condizione vincolante)(misure AG-1 e AG-2).

Richiesta:

[29] La misura FF-3.1 è ritenuta indispensabile per compensare gli effetti sul sito di riproduzione d'anfibi d'importanza nazionale. Questa misura è di indubbio valore dal profilo naturalistico in quanto diventerà un nuovo tassello ecologico delle zone umide lungo lo Scairolo. La superficie agricola persa per il ripristino del nuovo biotopo dev'essere compensata realmente.

L'Ufficio dell'energia (UEn) specifica che nel caso in cui vi fosse necessità di prelevare acque pubbliche di superficie per la realizzazione e l'alimentazione dei nuovi biotopi sarà necessario presentare una richiesta di autorizzazione cantonale ai sensi della Legge sull'utilizzazione delle acque (LUA del 7 ottobre 2002).

Nel merito delle misure di ripristino e sostituzione (MRS) si segnalano alcune **richieste e complementi specifici**:

[30] Le misure FF-5 e FF-7 dovranno considerare anche le richieste di estensione della valorizzazione della Sovaglia anche a monte dell'autostrada (modifica AQF-1.5).

Le misure FF-2, FF-3, FF-4 e FF-6 sono condivise, ad eccezione della misura FF-4.4. Le misure FF-1, FF-4.1, FF-4.5 e AQS-3.4 atte a garantire la funzionalità del sito di riproduzione d'anfibi d'importanza nazionale e del relativo corridoio di migrazione durante tutte le fasi di cantiere dovranno essere attuate in modo rigoroso.

Dal profilo faunistico si segnala inoltre che il progetto interessa una colonia di Rondone comune (*Apus apus*) d'importanza cantonale, oggetto 124 "Cavalcavia autostradale di Bissone" dell'inventario cantonale. Questa specie è protetta in base all'art. 20 dell'Ordinanza federale sulla protezione della natura e del paesaggio (OPN) ed è inserita fra le specie prioritarie per la conservazione a livello svizzero e cantonale. Il suo spazio vitale è tutelato ai sensi dell'art.18 della Legge sulla protezione della natura e del paesaggio (LPN) e dell'art.8 della Legge cantonale sulla protezione della natura. Con la prevista demolizione del cavalcavia viene arrecato pregiudizio all'esistenza della colonia. Andranno dunque prese le misure atte ad assicurare una sostituzione confacente dei luoghi di nidificazione dei rondoni e quindi garantire a lungo termine la presenza della colonia nel comparto, conformemente all'art. 18 1ter della LPN. A tale scopo andrà coinvolto uno specialista ornitologo per l'impostazione delle misure di conservazione necessarie. Andrà inoltre tenuto conto che gli interventi di demolizione del cavalcavia dovranno essere pianificati nel periodo compreso fra settembre e fine marzo, quando gli uccelli non sono presenti (migrazione). E' infatti vietato danneggiare nidi occupati, distruggere o asportare uova o nidiacei (art. 23 del Regolamento della legge cantonale sulla protezione della natura).

Richiesta:

[31] Nuovo approfondimento ff-9: definizione, a cura di un ornitologo, delle misure atte ad assicurare la sostituzione confacente dei luoghi di nidificazione del Rondone comune (*Apus apus*) e garantire quindi a lungo termine la presenza della colonia nel comparto.

Il comparto di Grancia e Lugano prevede l'occupazione con aree di cantiere di parte del corridoio faunistico d'importanza regionale TI 28 (Barbengo-Cadepiano), che permette gli spostamenti della fauna (grandi, medi e piccoli mammiferi, come pure anfibi) dai boschi del versante sinistro verso la pianura (dalla Collina d'Oro all'Arbostora e viceversa). Il mantenimento degli scambi ecologici tra i due versanti è fondamentale per la fauna. Le aree di cantiere all'interno del corridoio non sono giustificabili in quanto ne compromettono la sua funzionalità e le semplici misure mitigative per lenire il disturbo arrecato alla fauna non sono ritenute sufficienti: pertanto le stesse dovranno situarsi al di fuori del corridoio faunistico, modificando di conseguenza la misura FF-4.4.

Richiesta:

[32] Modifica misura FF-4.4: rinunciare a tutte le installazioni di cantiere previste all'interno del corridoio faunistico d'importanza regionale TI 28 (centrale di betonaggio, deposito aggregati di calcestruzzo, officina, magazzini, vari depositi di materiale e lavorazione misto granulare).

Gli approfondimenti per il PAP e il RIA di 3^a fase sono condivisi. Per l'attività ff-3, che prevede dei rilievi faunistici lungo il tracciato, in particolare la ricerca di luoghi di rifugio dei chiroteri si segnala che l'individuazione di tali rifugi presso i manufatti esistenti risulta fondamentale. Si chiede inoltre di aggiungere un approfondimento specifico (ff-10) e relativo alle aree di cantiere e alla tutela degli anfibi in migrazione.

Richiesta:

[33] Nuovo approfondimento ff-10: al fine di escludere l'accesso alle aree di cantiere agli anfibi in migrazione e garantire loro l'attraversamento in sicurezza delle strade andrà

prevista la posa di barriere. I tracciati delle barriere andranno verificati e adattati per ogni fase del cantiere. Al termine dei lavori andrà stabilito il tracciato definitivo e andranno ripristinate le barriere fisse e i sottopassi necessari.

4.15 Protezione del paesaggio e aspetto degli abitati

Il progetto generale propone una soluzione frutto di positive trattative tra Cantone e Confederazione e oggetto di accompagnamento architettonico per la gestione degli aspetti relativi alle relazioni territoriali e all'inserimento paesaggistico. Tale soluzione, non scevra da aspetti puntuali ancora da affinare nelle prossime fasi progettuali di cui si dirà in seguito, è valutata positivamente. Dal profilo territoriale, pur con gli inevitabili disagi legati a un cantiere di lunga durata, essa creerà nuove modalità di accesso cantonali da sud al comparto di Pian Scairolo, una completa circonvallazione di Bissone e di Maroggia sia dell'autostrada che della cantonale (misura PA-1), lo smantellamento del viadotto nord-sud e degli attuali impattanti ripari fonici dietro Bissone, la riqualificazione degli spazi oggi occupati dall'autostrada e dell'attuale cantonale a Bissone nonché la riqualificazione della strada cantonale che oggi attraversa Maroggia (misura PA-2). Non da ultimo, grazie alla messa a disposizione del materiale di scavo, vi sarà l'effetto indiretto di permettere la valorizzazione della riva lago e la creazione di una passeggiata a lago tra Melano e Maroggia. Tali aspetti, positivi, sono inevitabilmente accompagnati anche da contropartite negative, che, nell'insieme, non incidono sulla valutazione complessivamente positiva del progetto (costruzione della circonvallazione cantonale di Maroggia, nuovo svincolo a Melano, occupazione di aree sensibili per le fasi di cantiere, modifica dei pregiati portali di Rino Tami). Maggiori dettagli sulla relazione del progetto con i monumenti culturali protetti sono riportati nel capitolo successivo (4.16 – Beni culturali, vie storiche e archeologia).

4.16 Beni culturali, vie storiche e archeologia

Dati di base: tutele LBC, archeologia e ISOS

Il progetto interessa numerosi monumenti culturali protetti, tra i quali l'autostrada stessa, costruita nel 1963-1983 con la consulenza dell'arch. Rino Tami, e inserita nell'inventario del Moderno (edifici e manufatti degni di protezione quali beni culturali di interesse cantonale ai sensi della Legge sulla protezione dei beni culturali - LBC). A Grancia, Melide, Bissone, Capolago e Mendrisio la protezione ai sensi della LBC dell'autostrada (portali, muri di controriva, viadotti, aree di sosta, centrale di ventilazione ecc.) attualmente non è formalmente istituita, mentre è in vigore la tutela cantonale del portale della galleria e del muro di controriva di Maroggia (fondo no.115 RFD Maroggia). Nelle adiacenze dell'autostrada vi sono inoltre una serie di beni culturali protetti e degni di protezione indirettamente interessati dal progetto e correttamente individuati nel RIA (pag. 308 e piano no. 24.31). Si conferma altresì che la superficie in località Orto dei Gelsi a Melano, interessata marginalmente lo svincolo, è gravata da un perimetro d'interesse archeologico riportato nel PR in vigore (Zona d'interesse archeologico in località Guasto)(RIA pag. 309). Per questo comparto si ricorda sin d'ora l'utilità di procedere a sondaggi conoscitivi prima dell'istallazione delle aree di cantiere allo scopo di verificare il potenziale archeologico del sedime (approfondimenti mc-2 e mc-3). In tale eventualità il progetto dovrà tenere conto dei relativi costi e delle adeguate tempistiche.

Nel merito delle scelte progettuali proposte, da nord a sud, sono formulate le seguenti considerazioni e richieste che dovranno esser approfondite nella prossima fase progettuale (PAP).

Qualità generale dei manufatti

Per la predisposizione della corsia di emergenza per la circolazione su tre corsie durante le ore di punta (PUN), come pure per l'adattamento dei manufatti esistenti e della segnaletica (BSA), è richiesta particolare attenzione e una progettazione che tenga conto della qualità dei manufatti (ad esempio il viadotto autostradale di Melide in prossimità del portale). Anche per il Ponte Diga si chiede particolare attenzione per il comparto settentrionale (allargamento del rilevato) vista la prossimità con il nucleo.

Portale di Grancia e centrale di ventilazione

Il portale, nel tempo, ha subito una serie d'interventi di protezione fonica e per la sicurezza dell'esercizio dell'autostrada che non valorizzano l'opera di Tami. L'implementazione della PUN, così come la nuova uscita nord-sud e il nuovo collegamento cantonale, implicano l'adattamento del portale con il mantenimento della geometria e l'allargamento dello stesso da entrambi i lati. Sarà quindi fondamentale l'approfondimento mc-1 individuato dal RIA e che prevede lo studio dettagliati del raccordo tra le parti nuove e quelle esistenti così come le modalità di restituzione e restauro delle parti originali.

La Sezione dello sviluppo territoriale (SST) non condivide la soluzione progettuale per la centrale di ventilazione del portale di Grancia (demolizione completa della centrale esistente e nuova edificazione verso montagna) e chiede che almeno parte della struttura esistente sia conservata e possibilmente utilizzata come elemento architettonico della nuova struttura (come fatto per il deposito del sale ad Airolo). Nel concreto, è possibile immaginarla edificata secondo i principi di Tami ed in una adeguata relazione con le dimensioni del nuovo portale. Tale soluzione è stata per altro già ipotizzata in recenti contatti tra USTRA, l'Ufficio federale della cultura (UFC) e l'UBC. L'approfondimento mc-7 va modificato in questo senso.

Richiesta:

[34]Approfondimento mc-7: le varianti architettoniche devono prevedere la conservazione della centrale di ventilazione ed un suo riutilizzo quale elemento architettonico della nuova struttura.

Portale di Melide

Il principio generale degli interventi è condiviso. Nell'evoluzione del progetto è richiesto lo studio dettagliato del principio di raccordo tra la parte nuova e quella esistente, così come le modalità di restituzione e restauro delle parti originali. In merito alla centrale di ventilazione si chiede che la stessa sia conservata, in quanto elemento iconico dell'autostrada ed in stretta relazione con il portale. Tenuto conto che l'uscita verso Melide sarà parzialmente coperta, si chiede attenzione nello studio dei rapporti tra i nuovi manufatti relativi a questa opera e il portale. Lo stesso vale per la problematica legata alla continuità con i viadotti, pure oggetto di adeguamento.

Nuova galleria Maroggia – Bissone e circonvallazione di Bissone (CIRB)

La progettazione del nuovo portale sarà condizionata dalle esigenze foniche che determineranno la formazione di una copertura che si estenderà fino all'imbocco del Ponte Diga. Malgrado l'incidenza territoriale l'intervento dovrà garantire un rapporto paesaggisticamente sostenibile con il nucleo di Bissone (ISOS nazionale) e con il paesaggio lacustre fortemente

visibile in gran parte del bacino nord/est del Ceresio (approfondimento mc-8). È richiesta inoltre particolare cura nel valutare l'impatto a sud delle nuove gallerie autostradali che presentano nuovi portali e ponti autostradali, non lontane dal cimitero di Maroggia. Tali opere andranno concepite tenendo in considerazione di tale presenza monumentale (approfondimento mc-6). Stesso riguardo va prestato al nuovo sottopasso della strada cantonale Maroggia e alla rotonda Val Mara con i raccordi con la strada cantonale che sale ad Arogno e la strada di accesso alla nuova centrale di ventilazione. La conversione della carreggiata sud-nord della galleria esistente di San Nicolao in strada cantonale deve pure raccordarsi opportunamente con il portale autostradale esistente.

In merito alla dismissione della carreggiata autostradale nord-sud a favore di un suo recupero paesaggistico il progetto prevede sin d'ora la demolizione dei viadotti della carreggiata nord-sud. L'UBC rende attenti che il portale di Maroggia è tutelato a livello cantonale ai sensi della LBC, motivo per cui sostiene il mantenimento dei portali di entrambe le carreggiate. Per quello relativo alla corsia sud-nord la conservazione è del tutto compatibile con il progetto di riutilizzo quale nuovo tracciato della strada cantonale. Per contro il destino dei portali della carreggiata nord-sud, a mente della SST, va ulteriormente approfondito: tale aspetto non può infatti fare astrazione dal destino del tunnel e, nel contempo, deve essere valutato e precisato alla luce del disegno paesaggistico finale che si intende ottenere con l'irrinunciabile smantellamento del viadotto nord-sud. Si chiede che questi aspetti siano chiariti e definiti nelle prossime fasi del progetto in relazione alla riqualifica dell'intero comparto.

Richiesta:

[35] Nuovo approfondimento mc-12: Il destino dei portali dell'attuale carreggiata autostradale nord-sud (Galleria San Nicolao) andrà ulteriormente approfondito, considerata la sua tutela a livello cantonale e il disegno paesaggistico finale di smantellamento del viadotto nord-sud.

Anche per la riqualifica della strada a lago di Bissonne (sedime attuale della strada cantonale) si chiede l'allestimento di un progetto di qualità vista la presenza di numerosi beni culturali protetti ai sensi della LBC.

Nuovo svincolo di Maroggia – Melano

Con la realizzazione del nuovo svincolo è prevista la costruzione di una nuova rotonda (denominata dei Gelsi) in prossimità della Villa e del parco adiacente (fondo no 51 RFD Melano) tutelati quali beni culturali locali. Si chiede che tali strutture siano allontanate il più possibile dal bene culturale per minimizzare l'impatto della nuova infrastruttura sul contesto monumentale (approfondimento mc-5).

Richiesta:

[36] Approfondimento mc-5: la nuova rotonda dei Gelsi e lo svincolo dovranno essere progettati il più lontano possibile dal bene culturale d'importanza locale Villa e Parco di Villa a Melano.

Alla luce di quanto esposto si ritiene necessario l'accompagnamento specialistico anche nella prossima fase di progettazione (PAP+ e RIA di 3^a fase).

Richiesta:

[37] Considerato il contesto pregiato in cui si inseriranno le nuove opere stradali, l'accompagnamento specialistico per i temi e le questioni legate al paesaggio e all'architettura è necessario e fondamentale anche per la prossima fase progettuale. Chiediamo che queste figure possano essere mantenute anche nelle fasi successive per garantire un dialogo finalizzato alla qualità progettuale nei vari settori.

5 Sintesi

In conclusione, riprendendo quanto esposto e con riferimento alle osservazioni espresse dai servizi cantonali, formuliamo un parere positivo all'approvazione del CdO per il RIA di 3^a fase che accompagnerà il progetto d'approvazione dei piani (PAP). L'approvazione dovrà essere vincolata alle attività presentate nel RIA e alle richieste di complemento numerate da 1 a 37.

Siamo a disposizione per ogni ulteriore precisazione e vi preghiamo di gradire i nostri saluti più cordiali.

SEZIONE DELLA PROTEZIONE DELL'ARIA, DELL'ACQUA E DEL SUOLO

in qualità di Servizio cantonale di protezione dell'ambiente

Il Capo Sezione



Giovanni Bernasconi

L'incaricata



Laura Bernasconi

Elenco dei servizi consultati:

DT / DSTM / Sezione dello sviluppo territoriale (SST)
 Ufficio del piano direttore (UPD)
 Ufficio della pianificazione locale (UPL)
 Ufficio della natura e del paesaggio (UNP)
 Ufficio dei beni culturali (UBC)
 DT / DSTM / Sezione della mobilità (SM)
 DT / DA / Sezione della protezione dell'aria, dell'acqua e del suolo (SPAAS)
 Ufficio dei rifiuti e dei siti inquinati (URSI)
 Ufficio della prevenzione dei rumori (UPR)
 Ufficio della protezione dell'aria, del clima e delle energie rinnovabili (UACER)
 Ufficio della gestione dei rischi ambientali e del suolo (UGRAS)
 Ufficio della protezione delle acque e dell'approvvigionamento idrico (UPAAI)
 Ufficio dei servizi tecnico-amministrativi (USTA)
 DT / DA / Ufficio della caccia e della pesca (UCP)
 DT / DA / Sezione forestale (SF)
 DT / DC / Ufficio dei corsi d'acqua (UCA)
 DFE / Sezione agricoltura (SA)

Copia:

Ai servizi consultati (tramite email)
 Ufficio federale dell'ambiente, Sezione EIA e ordinamento del territorio (uvp@bafu.admin.ch)

Per tali motivi vi chiediamo di pronunciarvi sul progetto, inviando il vostro contributo all'Ufficio delle domande di costruzione, Via Franco Zorzi 13, 6501 Bellinzona,

entro lunedì 15 marzo 2021

La documentazione relativa al progetto generale è consultabile in formato elettronico per il tramite del dispositivo USB allegato al presente scritto.

Per ulteriori informazioni in merito al progetto, vi invitiamo a prendere contatto direttamente con la filiale USTRA di Bellinzona (persona di riferimento sig. Caggia – tel. 058 469 68 40 – email: francesco.caggia@astra.admin.ch).

Vogliate gradire, signore e signori Sindaci, Municipali e membri di Commissione, i nostri migliori saluti.

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

Il Consigliere di Stato:


Claudio Zali

Il Direttore dei Servizi generali:

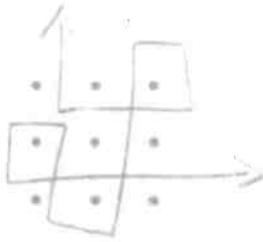

Loris Bianchi

Ai destinatari:

- Municipio del comune di Muzzano, Piazza delle Scuole 3, 6933 Muzzano;
- Municipio del comune di Collina d'Oro, Via Chioso 1, 6925 Gentilino;
- Municipio del comune di Lugano, Piazza della Riforma 1, 6900 Lugano;
- Municipio del comune di Grancia, Via del Miglio 9, 6916 Grancia;
- Municipio del comune di Melide, Via Franscini 6, 6815 Melide;
- Municipio del comune di Bissone, Piazza F. Borromini 8, 6816 Bissone;
- Municipio del comune di Maroggia, Viale Stazione 6, 6817 Maroggia;
- Municipio del comune di Melano, Via Cantonale 89, 6818 Melano;
- Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL), CP 4046, 6904 Lugano;
- Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (CRTM), c/o Municipio di Mendrisio, Casella postale 1262, 6850 Mendrisio.

C.p.c.: Ufficio federale delle Strade USTRA, Divisione delle infrastrutture stradale Est, Filiale Bellinzona, Via C. Pellandini 2a, 6500 Bellinzona.

Allegato: dispositivo USB (incarto completo in formato elettronico)



CRTM

C/O MUNICIPIO MENDRISIO
CASELLA POSTALE 1262
6850 MENDRISIO STAZIONE

TEL. +41 58 688 33 26
FAX +41 58 688 33 29
E-MAIL crtm@mendrisio.ch
GPM gpm@chfasso.ch
GPM TEL. +41 58 122 49 11

COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI
DEL MENDRISIOTTO E BASSO CERESIO

UDC	Viscò	Data
G	/	03.03.2021
Giovagnoni	Brignoni	
Razhey	SG dir	
Nessi	Bernasconi	
Grassi	Bianchi	
Tonelli	Bommarito	
Canevascini	Bajic	
Serafino	Ciapini	
Trasmesso	DSTM (Cibano) DC (Rodano)	
Oss./Inc.	116515	

Spettabile
Ufficio delle domande di costruzione
Via Franco Zorzi 13
6501 Bellinzona

6850 Mendrisio, 2 marzo 2021

Potenziamento N2 Lugano Mendrisio

Consultazione dei Comuni e delle Commissioni regionali dei trasporti sul progetto generale

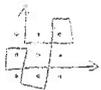
Gentili signore, egregi signori,

la nostra Commissione nella seduta del 11 febbraio 2021 ha discusso sul progetto di Potenziamento N2 Lugano Mendrisio messo in consultazione dei Comuni e delle CRT con lettera del 18 gennaio 2021.

La Commissione ha ribadito più volte il sostegno del progetto con la variante 4.2 senza CIRB quale scelta unica, ritenuto che questa fosse la scelta migliore tra quelle proposte sin d'ora. Pur continuando a sostenere la necessità di un intervento che migliori la situazione del traffico e del paesaggio, condividiamo comunque le rivendicazioni di Melano.

Si chiede quindi che il progetto riveda la possibilità di estendere il tratto in galleria da Bissone almeno oltre il territorio di Melano (zona Lenaccio), per risolvere definitivamente il problema dell'attraversamento del territorio del Comune di Melano. Si tratterebbe di una visione lungimirante con evidenti vantaggi economici, sociali, ambientali e paesaggistici. I costi supplementari dati da questa visione sarebbero di gran lunga recuperati mediante opportunità nell'ambito degli insediamenti, del turismo (e di conseguenza dell'occupazione) e dello svago per tutta l'area compresa tra il Mendrisiotto e Luganese.

Un altro aspetto che riteniamo debba essere considerato è la tempistica del cantiere, che deve essere a nostro avviso coordinato con i cantieri previsti dal progetto di Alptransit e la visione strategica che



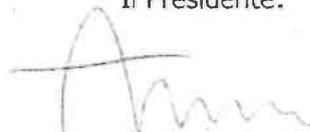
sta prendendo piede dello spostamento dell'autostrada sul territorio di Chiasso, Balerna, Morbio inferiore, Vacallo e Novazzano. Questi 3 progetti distribuiti lungo il territorio del Mendrisiotto e Basso Ceresio necessitano di una visione di insieme per pianificare correttamente la serie di cantieri che si protrarranno per almeno una trentina d'anni e che sicuramente creeranno disagio alla popolazione. La loro programmazione necessita di una particolare attenzione alla salute dei cittadini oltre che di salvaguardia del territorio interessato.

Riteniamo inoltre che questa visione debba inglobare tutto l'agglomerato e considerare anche i progetti sul territorio di Chiasso e il collegamento con la superstrada Stabio - Mendrisio.

Vogliate gradire, gentili signore, egregi signori, distinti saluti.

Per la Commissione regionale dei trasporti
del Mendrisiotto e Basso Ceresio:

Il Presidente:


avv. Andrea Rigamonti

La Coordinatrice dei progetti di mobilità:


arch. Silvia Passiglia

C.p.c.: - Commissione regionale dei Trasporti del Luganese, casella postale 4046, 6904 Lugano.



MELIDE

UDC	Vista	Data
Giovagnoni		Brignoni
Rathey		SG dir
Nessi		Bernasconi
Grassi		Bianchi
Tonelli		Bommarito
Canevascini		Bajc
Serafino		Ciapini
Trasmesso		
Ces. Inc		

Spettabile
Ufficio delle domande di costruzione
Via Franco Zorzi 13
6501 Bellinzona

RM 139
1.3.2021

Melide, 3 marzo 2021

**POTENZIAMENTO N2 LUGANO-MENDRISIO
CONSULTAZIONE DEI COMUNI E DELLE CRT SUL PROGETTO GENERALE**

Egregi Signori

Il progetto generale "Potenziamento N2 Lugano-Mendrisio" messo in consultazione ai Comuni e alle Commissioni regionali dei trasporti è stato oggetto di un'attenta analisi da parte dell'Esecutivo.

Dalla documentazione trasmessaci con lettera dello scorso 18 gennaio abbiamo potuto riconoscere i benefici delle soluzioni ricercate per il potenziamento della capacità ricettiva della tratta autostradale interessata.

Il Municipio non ha pertanto particolari osservazioni da formulare, bensì desidera esprimere la propria soddisfazione per il risultato ottenuto che, ne siamo convinti, contribuirà in modo incisivo al miglioramento di una situazione viaria già oggi, specialmente in determinate fasce orarie, risulta caotica.

Ringraziandovi per il coinvolgimento e per la collaborazione, ci è gradita l'occasione per porgervi i nostri più distinti saluti.

Per il Municipio:

Il Sindaco
Angelo Geninazzi



Il Segretario
Alfio Vananti

MUNICIPIO

COMUNE DI MELIDE
via S. Francesco 6
6815 MELIDE

T +41 91 640 10 70

info@melide.ch
www.melide.ch

CITTÀ DI  LUGANO
MUNICIPIO

Lugano, 8 marzo 2021 HUM/LOA/fod
centro inf.: 7000.0
ris. mun.: 04/03/2021

Posta A
Spettabile
Ufficio delle domande di costruzione
Via Franco Zorzi 13
6501 Bellinzona

UDC	Viso	Data
5	<input checked="" type="checkbox"/>	10.03.2021
Giovagnoni		Brignoni
Rashey		SG-dir
Nessi		Bernasconi
Grassi		Bianchi
Tonelli		Bommarito
Canevascini		Bajic
Serafino		Chapini
Trasmesso		
Oss./Inc.		

Oggetto: Consultazione - Potenziamento N2 Lugano-Mendrisio

Egregi Signori,

come da vostra lettera del 18 gennaio u.s. con la presente vi forniamo le osservazioni in merito al progetto in oggetto.

Di principio si condividono le due scelte di tracciati Var C e Var 4.2 come da preavvisi precedentemente formulati. Inoltre non si vedono elementi negativi per la terza canna della galleria Collina d'Oro.

Il progetto risulta quindi utile al miglioramento della scorrevolezza autostradale, e ciò favorisce anche la viabilità stradale del Polo del Luganese riducendo il travaso di auto che transitano oltre sud di Lugano in ora serale attraverso la Città e viceversa al mattino. Sebbene non prioritario, si rimarca di poter considerare un'estensione della PUN anche fino a Lugano nord, qualora si dovessero registrare dei flussi di transito dalla Città anche a completamento del progetto PoLuMe.

Il documento analizza tre scenari di traffico: stato attuale, 2040 e 2040 con PoLuMe. Le simulazioni di traffico indicando per tutte le strade del perimetro un aumento di traffico all'orizzonte 2040, ma almeno in parte compensato dal potenziamento dell'autostrada che sarà in grado, grazie alla terza corsia dinamica, di assorbire maggiori flussi veicolari in ora di punta.

Nonostante le simulazioni 2040 con PoLuMe mostrano un aumento dei flussi in autostrada (grazie alla corsia dinamica) in ora di punta compresi tra l'8% e il 24% risulta ancora una riserva di capacità pari al 11-17%.

Sulla viabilità ordinaria del Pian Scairolo lo scenario 2040 con PoLuMe permette una riduzione del 13% OPM e 24% OPS. La forca di San Martino registra una riduzione del 50% con valori inferiori allo stato attuale e per cui si conferma la possibilità di un declassamento.

Va però sottolineato come l'aumento complessivo viario, tra la situazione attuale e il 2040 con PoLuMe, sia totalmente assorbito dal Pian Scairolo (+10'000 veicoli/giorno), mentre l'autostrada registra una diminuzione (-3000 veicoli/giorno). Tale situazione è difficilmente comprensibile, in quanto la viabilità primaria deve rimanere quella autostradale, considerando anche un traffico di transito quasi del 50%. Si chiede pertanto che la funzione di transito tra Lugano sud e Melide sia assorbita dall'autostrada e non dalla viabilità cantonale, a meno che venga dimostrato che l'incremento del traffico futuro sia dovuto in massima parte ai nuovi contenuti del Pian Scairolo e non dal transito.

Per quanto riguarda le simulazioni di dettaglio si ritiene indispensabile conoscere i valori numerici dei flussi per direzione veicolare ai singoli incroci (specie nella parte più a nord del Pian Scairolo e nelle rotonde Industrie e PINA) e specificare meglio le tratte con code e la loro lunghezza (valori massimi assoluti e non media dei valori massimi) e rispettivamente i livelli di servizio degli incroci nel caso peggiore. Infatti la direttrice principale nord-sud, dove circola anche il servizio del trasporto pubblico, non dev'essere ostacolata.

In parallelo è pure richiesta una dimostrazione del funzionamento viabilistico senza la tappa 1 della strada di gronda prevista dal PR CIPPS (tratta Mc Donald - Via Senago). Inoltre nel testo (pag 62 - Rapporto tecnico traffico) si cita che la parte alta del Pian Scairolo che non rientra nella competenza PoLuMe presenta delle colonne importanti su tutta la tratta. Si ritiene indispensabile un coordinamento anche con tale area e in rapporto al progetto Svincolo Lugano Sud e alle opere previste dal PR Intercomunale CIPPS e capire cosa e come si intende interagire con tali opere. Di principio si sottolinea già che non sono prevedibili aggiunte rispetto quanto già previsto a PR CIPPS, in considerazione della recente elaborazione dello stesso.

Circa il dettaglio del raccordo a tunnel d'appoggio (terza galleria) si rimarca una notevole complessità di interferenze delle strade, con particolare svantaggio della direttrice sud-nord da Barbengo.

Si chiede di approfondire una soluzione di sopraelevazione per l'accesso alla galleria cantonale o in via subordinata dimostrare la corretta funzionalità dell'area.

Sebbene in parte fuori dal territorio di Lugano, si segnala la presenza e l'importanza di considerare le fermate del TP nel progetto ed in particolare i punti di fermata:

- Grancia, Paese
- Grancia, Centro Commerciale 2
- Grancia, Centro Lugano Sud,
- Scairolo, Bivio

Si auspica che le suddette osservazioni siano tenute in considerazione per l'affinamento del progetto, inoltre al fine di poter analizzare in dettaglio la situazione viaria si chiede di disporre i dati di traffico ed i risultati delle simulazioni dinamiche ove si vedono i flussi di traffico, i livelli di servizio e le colonne in modo unitario e dettagliato sia per l'autostrada e sia per la viabilità ordinaria compreso il caso più sfavorevole delle colonne.

Con stima.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco:

Avv. M. Borradori

Il Segretario:

R. Bregy

C.p.c.

Divisione Pianificazione, Ambiente e Mobilità

MUNICIPIO DI MUZZANO



telefono +41 (0) 91 966 43 42
fax +41 (0) 91 968 10 27
e-mail cancelleria@muzzano.ch
Web Site www.muzzano.ch

Ris. Municipale 6172/08.03.2021

Funzionario
e-mail
Data

Bernardini
Segretario@muzzano.ch
9 marzo 2021

UDC	Viso	Data
	<i>[Signature]</i>	<i>10.03.2021</i>
Giovagnoni		Brighoni
Rathey		SG dir
N. Sisti		Bernasconi
Grassi		Bianchi
Tonelli		Bonmarito
Canevascini		Bajic
Serafino		Clapini
Trasmesso		
Oss./Inc.		

Municipio
6933 Muzzano

RACCOMANDATA
Lodevole
Ufficio delle domande di costruzione
Via Franco Zorzi 13
6501 Bellinzona

Potenziamento N2 Lugano - Mendrisio

Consultazioni dei comuni e delle commissioni regionali dei trasporti sul progetto generale

Gentili Signore, Egregi Signori,

ci riferiamo alla consultazione in oggetto.

Con la presente vi comunichiamo che il Municipio di Muzzano ha esaminato la documentazione ricevuta ed esprime di seguito le proprie considerazioni.

Innanzitutto, osserviamo che nella fase iniziale il nostro Comune non è stato coinvolto in quanto il progetto non prevedeva la realizzazione di opere sul proprio territorio e, di riflesso, esso non risulta rappresentato nella Commissione di accompagnamento politico.

Come menzionato nel rapporto tecnico, solo in data 24 aprile 2020, la Divisione Infrastrutture stradali Est di USTRA ha deciso l'inserimento della galleria di Gentilino nel perimetro di progetto POLUME.

Tale modifica di progetto ha fatto sì che il progetto venisse esteso fino al km 25.560 situato sulla nostra giurisdizione comunale.

Al proposito, portiamo alla vostra attenzione il fatto che è attualmente in fase avanzata di progettazione l'EP28 Lamone-Gentilino ed il progetto di potenziamento della N2 Lugano - Mendrisio si sovrappone parzialmente con quanto già progettato sul nostro territorio.

L'EP28 Lamone-Gentilino è un progetto atteso da tanti, troppi, anni dalla nostra popolazione, in particolare modo per quanto concerne la protezione dal rumore e i ripari fonici. Il Municipio si attende dunque che lo stesso non subisca ulteriori ritardi.

In tal senso, il Municipio si è attivato direttamente con USTRA per ottenere notizie sulle tempistiche di questa realizzazione e, in data 4 marzo 2021, ha ricevuto dall'Ing. Giovanni Ruggia le dovute rassicurazioni sul rispetto delle tempistiche previste.

In relazione agli aspetti inerenti all'impatto ambientale, il Municipio osserva che nella documentazione pervenutaci non vi sono indicazioni sulle modalità con le quali sarà trasportato il materiale di scavo dal portale nord della galleria di Gentilino fino alla destinazione finale prevista a Melano.

Trattandosi di un ingente quantitativo di materiale (ca. 18'000 metri cubi) chiediamo di essere informati sulle modalità con le quali sarà effettuato tale trasporto.

Per quanto concerne il progetto nel suo insieme, il Municipio non ha particolari osservazioni da formulare e si rimetterà a quanto verrà indicato dai Comuni direttamente toccati dalle singole opere.

Tuttavia, il Municipio, pur non facendo parte della Commissione di accompagnamento politico, chiede di essere informato tempestivamente in merito all'esecuzione di opere inerenti al prospettato progetto.

Con l'occasione, vogliate gradire i nostri più cordiali saluti.


Simona Soldini
Sindaco

PER IL MUNICIPIO



Daniela Bernardini
Segretaria


c.p.c:

- Ufficio Federale delle Strade (USTRA), Via C. Pellandini 2, 6500 Bellinzona



COMUNE
DI
GRANCIA

6916 Grancia,

11 marzo 2021

	Visto	Data
ADC		11 03 2021
Giovagnoni		Brignoni
Rathey		SG dir
Nessi		Bernasconi
Grassi		Bianchi
Tonelli		Bominario
Canevascini		Bajic
Serafino		Ciapini
Trasmesso		
Com. Inc.		

Lodevole
Dipartimento del territorio
Ufficio domande di costruzione
Via Franco Zorzi 13

6501 Bellinzona

Concerne: consultazione potenziamento N2 Lugano-Mendrisio

Egregi Signori,

Il Municipio del Comune di Grancia, preso atto della consultazione dei Comuni e delle Commissioni regionali dei trasporti sul progetto generale di potenziamento della N2 Lugano-Mendrisio, con la presente si prega formulare le proprie osservazioni/considerazioni in merito allo stesso:

- il progetto di potenziamento dell'autostrada N2 Lugano-Mendrisio, nel tratto sul Pian Scairolo, ha un impatto devastante sul territorio del Comune di Grancia;
- in questa tratta, si arrivano a contare una dozzina di corsie fra carreggiate di marcia, svincoli, accessi al nuovo tunnel, preselezioni, entrata ed uscita del nuovo terzo tunnel ed allargamento dei due attuali, ed altro ancora;
- visto il grosso impatto estetico nonché fonico che tale progetto arrecherà su questa porzione di territorio, è auspicabile quanto meno uno spostamento od allontanamento delle centrali di ventilazione ed espulsione aria dei tre tunnel;
- il nuovo svincolo di uscita Sud-Nord lambirà inoltre un quartiere residenziale del nostro Comune; per quanto possibile dal profilo tecnico, è richiesto un interramento importante e, nella tratta dove rimarrà scoperto, l'adozione dei migliori rimedi per l'abbattimento dell'impatto fonico;
- questa nuova uscita autostradale e le rampe di accesso al terzo tunnel comporteranno l'inevitabile eliminazione dell'attuale sottopasso veicolare di accesso al paese in zona Pina. Le misure compensatorie previste per questa scelta, passerella sopra l'autostrada, dovranno essere di sufficiente portata per garantire, almeno alla mobilità lenta ed ai portatori di handicap, un agevole accesso al piano ed alle fermate dei mezzi pubblici;
- dovrà inoltre essere favorita l'entrata ed uscita dei veicoli dei residenti dal paese adottando tutte misure necessarie all'incrocio semaforico sulla strada cantonale (sottopasso Ikea). L'allargamento del sottopasso ci si auspica sia finalizzato proprio a favorire il transito locale;

- il progetto evidenzia inoltre, in corrispondenza del tunnel, il nuovo cunicolo destinato a Swissgrid: è necessario che tale operazioni comporti la totale eliminazione dell'attuale elettrodotto presente a monte del Nucleo di Grancia (località Campestro)
- la popolazione del nostro Comune subirà inoltre un grande disturbo durante gli anni di realizzazione del progetto per la presenza del cantiere, il transito di autocarri per lo scavo ed allargamento dei tunnel e per l'occupazione delle aree ricreative presenti a ridosso della frazione Berina;
- la ripartizione dei costi delle opere ritenute di non integrale interesse USTRA verranno ripartite con una quota del 40% a carico del Cantone. A parte le principali corsie autostradali, tutte le altre opere previste nel nostro comprensorio non sono considerate al 100% a carico USTRA. Si chiede pertanto che tali costi (40% al Cantone) non vengano poi ripartiti in forma diretta od indiretta al nostro Comune. L'impatto di tale progetto ed il disturbo di tutta la fase di realizzazione sono già un sufficiente contributo della comunità locale alla realizzazione del PoLuMe.

Vogliate prendere buona nota delle osservazioni sopra indicate, e restando a vostra disposizione per eventuali ulteriori informazioni o chiarimenti, ci è grata l'occasione per cordialmente salutare.

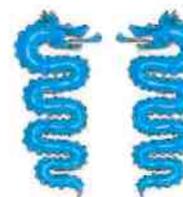
Per il Municipio:

Il Sindaco
P.Ramelli



Il Segretario
F.Nasoni

[Handwritten signatures of P. Ramelli and F. Nasoni]



UDC	Visto	Data
Giovagnoni	Brignoni	15.03.2021
Rathay	SG dir	
Nessi	Bernasconi	
Grassi	Bianchi	
Tonelli	Bommarito	
Canevascini	Bajic	
Serafino	Clapini	
Trasmesso		
Oss./Inc		

Lodevole
Ufficio domande di costruzione
Via Franco Zorzi 13
6501 Bellinzona

Bissone, 12 marzo 2021
RM 150/2021

POTENZIAMENTO N2 LUGANO-MENDRISIO CONSULTAZIONE DEI COMUNI E DELLE CRT OSSERVAZIONI A USTRA PER IL TRAMITE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

Gentili Signore,
Egredi Signori,

in riferimento allo scritto della Direzione del Dipartimento del territorio del 18 gennaio 2021 relativo al potenziamento della N2 Lugano-Mendrisio, nei termini comunicati di invio delle osservazioni (che scadono il 15 marzo 2021), di seguito vi ringraziamo per l'invio della documentazione ricevuta e per la possibilità di formulare le nostre considerazioni al progetto.

Come premessa va segnalato che il Municipio, tenuto conto della voluminosa e complessa documentazione ricevuta e del ristretto tempo messo a disposizione per la consultazione, si esprime nel suo ruolo di ente pianificante a livello comunale, segnalando tuttavia una certa difficoltà nel pronunciarsi sulle questioni legate all'impatto che le opere previste a Bissone potranno avere sul paesaggio e sulle conseguenze logistiche del futuro cantiere. Una discussione con il Consiglio comunale resta inoltre un passaggio che codesto Municipio intende, a tempo debito, effettuare.

Anticipiamo che per l'enorme importanza del tema in oggetto per il nostro Comune e per poter coordinare al meglio tutte le procedure pianificatorie comunali che stiamo in questo momento allestendo (di cui vi rendiamo edotti nel presente scritto) chiediamo al Dipartimento del territorio e all'USTRA di recepire al meglio le nostre informazioni e se possibile crediamo che si renda necessario un incontro.

Al fine di avere un quadro complessivo dei progetti stradali e pianificatori in atto e le loro relazioni, qui di seguito vengono riassunti brevemente tutti gli strumenti attualmente in corso d'opera e le nostre osservazioni.

1. CONTENUTI DEL PROGETTO N2 POTENZIAMENTO LUGANO- MENDRISIO

1.1. Obiettivi e strumento pianificatorio

Al fine di eliminare il problema delle code sulle strade nazionali occorre intervenire in determinati punti nevralgici della infrastruttura esistente: il Consiglio federale ha elaborato il "Programma di sviluppo strategico" PROSTRA, quale strumento di pianificazione. Il progetto di Potenziamento Lugano-Mendrisio (POLUME) rientra nel programma di sviluppo strategico della rete nazionale con orizzonte realizzativo 2040.

Il PROSTRA per il superamento delle criticità rilevate, intende procedere con le seguenti misure:

- realizzazione della terza corsia tra Lugano Sud e la galleria del San Salvatore (nota anche come galleria Melide-Grancia);
- realizzazione del terzo tubo della galleria Melide-Grancia ed ampliamento della galleria esistente a tre corsie;
- ampliamento della galleria di Maroggia e realizzazione della corsia dinamica a partire dal portale sud del manufatto.

Il progetto generale POLUME recepisce gli obiettivi definiti dal PROSTRA e gli approfondimenti tecnici conseguiti nel corso della progettazione che hanno rilevato, tra l'altro, la necessità di realizzare una nuova galleria per l'aggiramento dei nuclei di Bissone-Maroggia (in luogo dell'ampliamento della galleria esistente).

1.2. Criticità autostrada e connessioni con la rete subordinata

Di seguito riassumiamo le criticità esposte nei documenti in consultazione:

Autostrada

- Direzione sud: a sud del ponte diga, in corrispondenza dell'abitato di Bissone, si generano rallentamenti a causa del raggio di curvatura ridotto



- Direzione nord: in corrispondenza dell'entrata di Bissone, in corrispondenza del Ponte Diga, l'inserimento dei veicoli è critico anche a causa della scarsa visibilità dovuta ai pannelli fonici



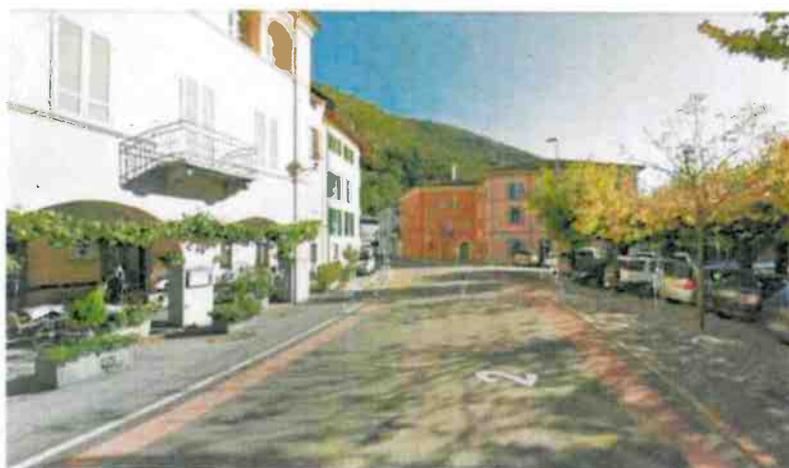
Rete subordinata

Gli studi effettuati hanno evidenziato che l'uscita N-S di Melide non ha una visibilità ottimale per i veicoli in uscita e che la capacità di accumulo della rampa rispetto all'inserimento nella viabilità subordinata è relativamente ridotta.

L'entrata N-S di Melide non presenta problemi di conformità; l'inserimento nel flusso di traffico nelle ore di punta può risultare problematico in conseguenza alla risalita di coda del traffico (Rückstau) in accesso alla curva di Bissone.

L'uscita S-N di Bissone non presenta particolari criticità mentre l'entrata presenta problematiche di visibilità da parte dei veicoli in transito sull'asse principale.

Emerge inoltre una criticità sistemica dell'infrastruttura stradale della regione ed occorre prendere atto della completa assenza di ridondanze. Di particolare criticità risulta essere l'accesso al Ponte Diga. A sud del Ponte Diga la strada cantonale attraversa il nucleo a lago di Bissone, quindi procede lungo il profilo del lago attraverso il promontorio che separa Maroggia da Bissone, esposto a pericoli naturali a causa del versante scosceso che lo sovrasta.



1.3. Progetto

Lo studio ha vagliato diversi possibili varianti. La conclusione dello studio ha portato a definire come soluzione migliore quella che prevede di intervenire all'interno del tracciato esistente con un aumento di capacità limitato ai momenti di carico (ore di punta) mediante l'attuazione di una terza corsia temporanea di transito mediante il recupero dinamico della corsia di emergenza durante gli orari di punta (PUN - Pannestreifenumnutzung).

Nella seguente immagine i limiti del progetto:



Per la realizzazione del progetto, nella tratta di nostro interesse, sarà necessario intervenire:

- sul tracciato esistente per poter raggiungere le geometrie per implementare la terza corsia temporanea PUN, allargando il rilevato del Ponte Diga fra Melide e Bissone;
- realizzare una galleria Bissone-Maroggia (MRG) a due canne autostradali a tre corsie per permettere lo spostamento dell'asse autostradale e l'implementazione della terza corsia temporanea PUN;



- dismettere il tratto autostradale attuale fra Bissone e Maroggia compreso lo smantellamento dei ripari fonici e dei manufatti. Questo intervento comporta anche alcuni adeguamenti del sedime stradale;
- mettere a disposizione la carreggiata autostradale S-N per la realizzazione di una strada cantonale e di aggiramento dei nuclei di Bissone e Maroggia mediante la demolizione del viadotto di Bissone.

Questi interventi dovrebbero, secondo l'USTRA, portare ad un valore aggiunto alla regione in termini di viabilità cantonale e una valorizzazione del nucleo di Bissone (nucleo ISOS di importanza nazionale), di recupero paesaggistico e ambientale della tratta a cielo aperto e di opportunità per la viabilità lenta.

Tutto ciò comporta un riposizionamento degli svincoli, in particolare quello di Bissone che verrà eliminato e riposizionato a Melano in quanto la nuova galleria non ne permette il mantenimento.

Per quanto riguarda i manufatti il Ponte Diga dovrà essere allargato e adattato per permettere l'implementazione della terza corsia temporanea PUN ed il mantenimento dell'entrata N-S di Melide e dovrà essere realizzato un nuovo portale a Bissone direttamente collegato con il Ponte Diga.

La posizione e integrazione paesaggistica sono stati oggetto di approfondimenti specifici per trovare la migliore soluzione compatibile con il paesaggio della zona lago e le esigenze ambientali.

1.4. Misure di accompagnamento e compensazione

Nell'ambito del progetto sono state elaborate dall'USTRA delle misure di accompagnamento ed opportunità per la viabilità veloce e lenta locale e in particolare, per quanto riguarda il comparto sud:

- Nuova rotonda con accesso da Bissone (misura che sarà finanziata per il 68% dal Cantone e per ca. il 32% dall'USTRA);
- Nuova viabilità cantonale Bissone-Maroggia con il recupero del sedime autostradale S-N che consente di liberare dal traffico parassitario il tratto stradale davanti al nucleo di Bissone e fornire un accesso diretto e retrostante il nucleo storico di Bissone con distinzione dei flussi di traffico N2 e cantonale (misura finanziata per il 68% dal Cantone e per ca. il 32% dall'USTRA).

Il progetto POLUME offrirebbe anche l'opportunità di una riqualifica urbanistica e paesaggistica per:

- Il ponte diga, attraverso il progetto di rinaturalizzazione delle sponde con l'impiego di materiale di scavo e l'opportunità di creare una passeggiata naturalistica a lago; in questo senso si prospetta la realizzazione di una nuova passeggiata ciclopedonale tra Melide e Bissone;
- Riqualifica urbanistica e paesaggistica del nucleo di Bissone attraverso:
 - Lo smantellamento dell'attuale semi-svincolo e mantenimento della viabilità cantonale con smantellamento di parte dei ripari fonici;
 - La demolizione della carreggiata N2 N-S a cielo aperto e possibilità di recuperare il sedime autostradale per la viabilità locale e spazi di pubblica utilità (verde attrezzato e parcheggi). L'attuale tratto di autostrada diverrebbe strada cantonale e, di conseguenza, vi sarebbe un declassamento dell'attuale strada cantonale a viabilità locale a supporto della mobilità lenta. Questi interventi sono considerati un'opportunità ma non rientrano all'interno del progetto N280POLUME;
 - Il recupero di spazi pubblici, grazie al nuovo portale, quali piazze e parcheggi a quota lago, piazza panoramica sul Ceresio con attrezzature collettive a quota copertura del portale. A tal proposito nel Rapporto si scrive che si tengono aperte più possibilità da concordare con Cantone e Comune di Bissone.





Inoltre, l'USTRA prevede delle Misure di compensazione ambientale per l'impatto dovuto alla realizzazione del portale della nuova galleria Bissone – Maroggia. Gli approfondimenti ambientali verranno comunque sviluppati nella prossima fase e in particolare per la fascia perilacuale del Ponte Diga, anche se è già evidente l'impatto della nuova galleria con lo spazio vitale della natrice (rettile).

2. STUDI PIANIFICATORI IN ATTO DA PARTE DEL COMUNE DI BISSONE

Di seguito si informa l'USTRA (il Dipartimento del territorio ne è già ben informato) in merito agli studi che l'esecutivo sta in questi anni elaborando, o ha elaborato, a supporto di modifiche pianificatorie che intendono risolvere aspetti di interesse pubblico.

2.1 Zona di pianificazione

A seguito dello stralcio da parte del CdS (risoluzione governativa n. 2275 del 25 maggio 2016) delle zone di protezione delle acque sotterranee (S1, S2 e S3) del pozzo di captazione sul fmn 728, il Comune di Bissone ha istituito una zona di pianificazione (ZP) comunale a monte del comparto dello svincolo autostradale al fine di valutare la gestione territoriale dell'area, considerata strategica (la figura seguente illustra il perimetro della zona di pianificazione comunale istituita).



La zona AP3 stazione di pompaggio e le relative zone di protezione hanno evidentemente condizionato la pianificazione e l'attuazione di tutto il comparto

interessato: i fondi che si affacciano sullo svincolo (zona residenziale R3) non sono stati edificati nel passato a causa della presenza delle zone di protezione S1 e S2 e delle “zone ad esclusione dell’edificazione” introdotte a PR allo scopo di tutelare gli spazi liberi di pertinenza. Dalla menzionata decisione di stralcio decretata dalla decisione cantonale n. 2275 del 25 maggio 2016, tale impostazione è venuta ora evidentemente a cadere, ragione per cui era necessario prevedere una misura di salvaguardia della pianificazione, in quanto il comparto assume il ruolo di “porta di accesso principale” al territorio comunale ed era necessario provvedere a coordinare un nuovo progetto urbanistico del comparto.

Il progetto USTRA in consultazione interessa proprio il territorio sopra indicato.

Varianti di PR

Considerato che la zona di pianificazione stava per concludere la sua durata, il Comune di Bissonne ha poi allestito e inviato per Esame preliminare al Dipartimento del territorio una proposta di variante relativa al comparto assoggettato a zona di pianificazione (ZP). Questa variante costituisce, a mente del Municipio di Bissonne, uno studio pianificatorio in atto ai sensi dell’articolo 62 della Legge sullo sviluppo territoriale relativa alla misura di salvaguardia della pianificazione, con particolare riferimento alla decisione sospensiva.

Il PR in vigore prevede l’attribuzione dei fondi adiacenti allo svincolo autostradale ad attrezzature pubbliche (Posteggio, stazione di pompaggio e cabina di trasformazione AIL) mentre, le superfici a monte, a zona R3 e zona R3 con esclusione dell’edificazione. Il Municipio ha quindi elaborato una proposta che consentisse di ridisegnare l’intero comparto in modo da ricucire i rapporti territoriali, funzionali e urbani con il tessuto storico del nucleo e le zone di più recente espansione edilizia del comune.

Con la proposta si proponeva:

- Un comparto per attrezzature e infrastrutture pubbliche (Piano Particolareggiato) comprensivo di autosilo e multisala e comparto per impianti pubblici;
- Si teneva conto delle due varianti del progetto dell’USTRA (variante 4.1 nuova galleria di aggiramento fra Maroggia e Bissonne per corsia sud-nord, spostamento corsia nord-sud sull’attuale corsia sud-nord e variante 4.2 nuova galleria di aggiramento fra Maroggia e Bissonne con due canne separate, variante quest’ultima prescelta) e si anticipavano i temi da sollevare nonché la necessità di coordinarsi a livello pianificatorio;
- La ridefinizione dei limiti della zona R3 in funzione delle aree AP-EP, con vincolo di Piano di quartiere (PQ).



Piano delle zone in vigore



Piano delle zone in variante

A seguito di un sollecito da parte del Municipio circa l'evasione dell'EP, con lettera 10 novembre 2020, l'Ufficio della pianificazione locale del DT chiede ora, alla luce degli aggiornamenti progettuali di USTRA, di aggiornare l'incarto in funzione dello stato di avanzamento dei lavori relativi al progetto POLUME e quindi della variante progettuale scelta (variante 4.2) in modo da poi potersi esprimere compiutamente.

Resta chiaro come un simile aggiornamento possa essere effettuato solo con la collaborazione e d'intesa con USTRA (e DT) in modo da poter procedere in modo coordinato e celere.

3. OSSERVAZIONI DEL MUNICIPIO ALLA CONSULTAZIONE

Come anticipato nei precedenti capitoli risulta al riguardo fondamentale un incontro con USTRA (ed eventualmente anche DT), che viene esplicitamente e formalmente richiesto, in tempi ravvicinati e questo parallelamente a che USTRA prende visione delle osservazioni che verranno inviate da Comuni e Commissioni regionali dei trasporti.

Per il resto si ritiene di formulare le osservazioni a punti in modo che in futuro si possa sempre riprendere il numero del punto di riferimento come richiamo della presente presa di posizione comunale.

1. Il Municipio del Comune di Bissone vive da decenni una particolare situazione di disagio per il passaggio dell'autostrada che rafforza il taglio del paese da parte della ferrovia e del passaggio della grande quantità di veicoli dalla strada cantonale a valle del villaggio del nucleo di Bissone (nucleo ISOS di importanza federale).

In questo senso il Municipio, pur mantenendo il riserbo di cui alla premessa, ritiene di poter essere un partner affidabile e particolarmente interessato a seguire al fianco di Dipartimento del territorio e USTRA la prosecuzione dei lavori in merito al progetto presentato, almeno per i suoi aspetti concettuali, mentre ritiene necessario un importante lavoro per coordinare assieme (USTRA, DT e Comune) i diversi aspetti di dettaglio, di proprietà e finanziari.

Nel merito, il progetto ha per il territorio di Bissone l'opportunità di permettere, tra gli altri, l'aggiramento del proprio nucleo della nuova strada cantonale, potendo così progettare e restituire al pregiato borgo storico una corretta relazione con la riva del lago.

Lo stesso permetterà inoltre, se correttamente coordinato, di creare un valore aggiunto all'intero sistema territoriale in termini di viabilità, di valorizzazione del nucleo di Bissone e di nuove opportunità per la viabilità lenta.

In questo senso, si segnala come il Municipio ha da alcuni mesi dato incarico per l'elaborazione di uno studio di Piano Particolareggiato dell'area del nucleo e immediati dintorni (parte a valle della linea ferroviaria).

Anche per la corretta pianificazione di quest'area risulta importante un celere incontro, considerato che a breve si procederà con l'invio dell'esame preliminare al Dipartimento del territorio e non si vorrebbe avere problemi di coordinamento al fine di evitare ritardi non desiderati.

2. Avendo capito che la nuova galleria, così come è ora immaginata, non permette il mantenimento dello svincolo autostradale esistente a Bissone, si prende atto del suo spostamento a Melano.
3. Si prende atto che il progetto crea l'opportunità di creare una passeggiata naturalistica a lago (e una nuova passeggiata ciclopedonale tra Melide e Bissone). Nel merito si chiede il massimo coinvolgimento con il nostro Comune per tutte le opere di rinaturazione delle sponde del Ponte diga con l'impiego di materiale di scavo, aspetto che dovrà inoltre essere esteso almeno al comparto del lido di Bissone (già oggetto di valutazione con l'Ufficio del Piano direttore cantonale e del Gruppo per lo sviluppo sostenibile dell'ambito lacustre in questi ultimi mesi per realizzare una passeggiata a lago nei mesi di chiusura del lido).

Nel merito si chiede un ruolo di primo piano nella progettazione e condivisione delle scelte strategiche e progettuali delle opere in modo da avere e garantire la massima relazione con tutti gli altri progetti comunali (in parte, come detto, già conosciuti a livelli cantonale).

4. La demolizione della carreggiata N2 N-S a cielo aperto, con la possibilità di recuperare il sedime per altre utilizzazioni, è un aspetto che verrà certamente preso in considerazione quanto prima dal Comune di Bissone, anche tenendo conto che tale intervento non rientra all'interno del progetto N280 POLUME.

Il Municipio di Bissone chiede comunque le migliori relazioni con USTRA e Dipartimento del territorio per un corretto coordinamento e per una determinazione e partecipazione nei costi sia progettuali che realizzativi che ne derivano.

Di principio il Comune di Bissone ha necessità di creare dei posteggi per il nucleo che potrebbero essere indicativamente realizzati nella parte bassa, sormontati da una pista ciclabile alberata sopra i posteggi stessi.

5. In merito al recupero degli spazi pubblici grazie al nuovo portale, quali piazze e parcheggi, piazza panoramica sul Ceresio con attrezzature collettive, a quota copertura del portale, e posti barca sotto il portale stesso, vi è necessità di un approfondimento in quanto richiesto dal Dipartimento del territorio nell'ambito della nostra pianificazione comunale, indicata nel capitolo 2, e per comprendere i limiti della pianificazione di USTRA, con le proprie basi legali, e la parte che può da subito invece deliberare il Comune attraverso il proprio PR.
6. In merito alle Misure di compensazione ambientale che USTRA prevede per l'impatto dovuto alla realizzazione del portale della nuova galleria Bissone-Maroggia, il Comune di Bissone è particolarmente sensibile e attento e intende quindi partecipare (con USTRA) alle scelte che si vorranno effettuare anche a livello comunale (vedi punti precedenti).

7. Visto il declassamento della strada cantonale davanti al proprio nucleo, il Municipio di Bissone chiede di ricevere gratuitamente la proprietà della stessa con la parallela risistemazione della pavimentazione, secondo il contenuto e le indicazioni che il Piano Regolatore Particolareggiato indicherà e gli studi progettuali di dettaglio che ne seguiranno.

8. Al capitolo 2 si è esposto il tema del pozzo di captazione.

Visti gli ingenti lavori che avverranno nel comparto si chiede di prevedere, a costi di USTRA, lo spostamento di detto pozzo in luogo da stabilire d'intesa con il Comune di Bissone.

9. Come già esposto in diversi punti precedenti, va assolutamente chiarito quale sia il perimetro di intervento e progettazione di USTRA in modo che il Comune di Bissone conosca da subito quale è il suo ambito di intervento progettuale, coordinandosi ovviamente con il progetto USTRA nei suoi stadi di avanzamento.

Un discorso e attenzione particolare meritano i temi legati agli espropri che saranno necessari, per permettere che i proprietari coinvolti dal comparto di intervento del progetto (e che quindi si ritroveranno i propri terreni bloccati) sappiano come devono procedere, e lo sappia in particolare il Municipio di Bissone.

10. Come detto il progetto in consultazione contempla diversi interventi anche importanti che puntualmente coinvolgono diversi aspetti delicati da considerare e che dovranno essere adeguatamente compensati sia per i privati che avranno diritto ai relativi espropri, sia per il Comune che vedrà ridursi, almeno così pare, la propria quantità edificatoria, con conseguenze fiscali da considerare (mancata entrata di imposte).

Nel merito, si chiede di verificare nel dettaglio con USTRA cosa comporta l'intervento in termini di esproprio (sedimi per il progetto e sedimi per il cantiere), e in che misura il nuovo portale porterà (ad esempio per la sua parte a nord) un canale d'ombra e di rumore da considerare per ulteriori espropri o comunque risistemazioni pianificatorie per contenuti di interesse pubblico, ecc.

Per questi punti un incontro con il Municipio risulta evidentemente fondamentale.

11. Tra le questioni inerenti le compensazioni il Comune chiede di poter diventare proprietario del lido pubblico a lago, pur garantendo contestualmente tutte le realizzazioni di interesse pubblico richieste dal Cantone e menzionate più sopra (ad esempio percorso pedonale nei periodi di chiusura del lido).

12. Si chiede, in particolare al DT, di farsi parte attiva per verificare la possibilità di realizzare una fermata FFS a Bissone, considerate le modifiche progettuali che il progetto in pubblicazione crea e gli spazi che permette di ricreare nella fattispecie in particolare dietro al nucleo.

13. Si chiede di considerare, così come convenuto con precedenti scritti tra le parti, per le necessità di approvvigionamento idrico dell'autostrada che si faccia capo ad acqua industriale, dismettendo il collegamento con la rete di distribuzione comunale dell'acqua potabile.

14. In riferimento al progetto in pubblicazione e alle future necessità di terreni per la realizzazione del progetto si chiede di ridiscutere la convenzione per l'uso dei mappali ai fmn 727 e 728 RFD Bissone e in particolare con l'obiettivo, per le parti non interessati dal progetto USTRA, una cessione al Comune.
15. Si chiede di approfondire come verrà sistemata la Via Campione, almeno per la sua parte iniziale a contatto con i nuovi interventi.

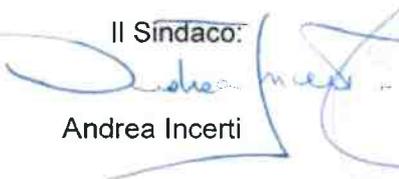
Pur credendo di aver esposto un po' tutti gli aspetti che riguardano il comune di Bissone e che sono emersi in questi giorni di pubblicazione del progetto USTRA, non si esclude che nelle prossime settimane o mesi vi siano nuove questioni o sinergie da discutere con USTRA (e DT).

Nel merito il Municipio del Comune di Bissone ritiene di comunicare la sua massima collaborazione con le autorità cantonali e federali nell'ottica di procedere assieme alla progettazione e realizzazione sul nostro territorio comunale delle opere descritte nel presente rapporto, di chiaro interesse pubblico.

Restiamo quindi, come più volte menzionato, in attesa di un vostro cenno per un incontro.

Con i migliori saluti.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco:  Andrea Incerti	 Il Segretario: Ivan Monaco
--	--



comune di maroggia

Tel. 091 649.78.66 • Fax 091 649.84.58 • comune@maroggia.ch • www.maroggia.ch

Visto	Data
R	15.03.2021
Giovagnoni	Brignoni
Rathey	SG dir
Nessi	Bernasconi
Grassi	Bianchi
Tonelli	Bommarito
Canevascini	Bajic
Serafino	Ciapini
Oss./Inc.	

Pianif/A2/POLUME

Oss-2021
Trasmesso

Raccomandata
Ufficio domande di costruzione
Via Franco Zorzi 13
6501 Bellinzona

6817 Maroggia, 12 marzo 2021

Potenziamento N2 Lugano-Mendrisio

Egregi signori,

abbiamo preso atto che con scritto del 18 gennaio scorso informate che l'Ufficio federale delle strade (USTRA) in virtù della Legge federale sulle strade nazionali (LSN), vi ha sottoposto per osservazioni il progetto generale (GP), riferito al "Potenziamento N2 Lugano-Mendrisio" e considerato il fatto che il nostro Comune è toccato in modo rilevante ci chiedete di pronunciarci preventivamente. Prendiamo pure con piacere atto che a tale riguardo è stata coinvolta anche la Commissione dei Trasporti regionali del Mendrisiotto e Basso Ceresio (CRTM) poiché ha sempre sostenuto i Comuni interessati dal potenziamento N2 Lugano-Mendrisio.

Premessa.

Prima di entrare nel merito del GP citato in oggetto desideriamo ripercorrere alcuni importanti passi intrapresi fino ad oggi.

Già nel 2009 nell'ambito della consultazione relativa ad AlprTansit Lugano-Chiasso avevamo espresso l'osservazione di valutare la possibilità di affiancare alla galleria ferroviaria un secondo tubo per il tracciato autostradale.

Successivamente con scritto del 5 dicembre 2012 il Municipio desiderava avere dal Consiglio di Stato maggiori ragguagli in riferimento alla "variante ottimizzata (VOT)" proposta dal Cantone e da USTRA, che annunciava il potenziamento dell'infrastruttura nel tratto Lugano-Mendrisio. Questo in virtù del fatto che la variante citata in precedenza prevedeva sul Comune di Melano importanti cambiamenti in termini di traffico e considerata la vicinanza chiedevamo il coinvolgimento.

Con scritto del 6 febbraio 2018 USTRA di Bellinzona informa i Comuni coinvolti che ha ricevuto il compito di allestire il GP per la terza corsia autostradale tra Lugano sud e Mendrisio e per questo riteneva opportuno costituire una Commissione di Accompagnamento Politico (CAP). Da qui l'avvio di incontri puntuali per informare le autorità coinvolte in merito all'avanzamento del progetto nonché raccogliere eventuali osservazioni e spunti di riflessione utili.

Durante gli incontri sono state presentate diverse varianti possibili, i Comuni di Maroggia e Melano hanno sempre sostenuto che la soluzione migliore per la regione sarebbe sicuramente stata quella di trasferire il traffico in galleria fino a Mendrisio. Ma USTRA ha più volte ribadito come il costo non risultasse finanziariamente sostenibile.

Durante gli incontri sono state presentate diverse varianti del progetto per il potenziamento Lugano-Mendrisio, che nel corso degli appuntamenti in base alle suggestioni della Commissione hanno subito vari mutamenti.

In riferimento al comparto sud del Progetto (Bissone-Melano) la variante che ha ottenuto maggiori consensi è stata la 4, alla condizione che la medesima venisse eseguita in una fase unica.

Variante 4.

La variante 4 presentata da USTRA era suddivisa in due fasi distinte; la prima (4.1) sarebbe dovuta iniziare nel 2030 e la successiva (4.2) era programmata con un orizzonte temporale di 10 anni. Questo avrebbe avuto per Maroggia conseguenze pesanti anche dal profilo dell'impatto ambientale e dell'inserimento armonioso nel territorio.

L'occorrenza di considerare unicamente la variante 4.2 è dapprima stata sostenuta dalla Divisione delle costruzioni con scritto del 25 luglio 2019. Successivamente il Consiglio di Stato con atto no. 541 del 5 febbraio 2020 ha sottolineato l'importanza di eseguire la variante 4.2 in particolare per motivi legati al traffico, ma soprattutto per le potenzialità a livello paesaggistico e ambientale.

In seguito anche USTRA ha condiviso che la soluzione che porterebbe più benefici al comparto è quella di prevedere da subito la realizzazione della fase 4.2.

Il Municipio vede quindi con soddisfazione l'inserimento in via definitiva della variante unica nel progetto generale. A tale proposito non si nasconde la forte preoccupazione per le ripercussioni che questo progetto avrà sul territorio di Maroggia e Melano in termini di impatto ambientale ma non solo, come avremmo modo di evidenziare nei successivi capitoli.

Analizzando attentamente la documentazione attualmente in consultazione, il Municipio, pur consapevole degli aspetti positivi che porterà tale progetto, rileva comunque che nello stesso sono ancora contenuti molti elementi problematici e preoccupanti sia per il comprensorio di Maroggia sia per quello di Melano. Occorre avere più coraggio nel trovare soluzioni che risolvano i problemi di traffico unitamente a quelli ambientali e paesaggistici. A questo proposito rimandiamo alle osservazioni formulate dal Municipio con scritto del 25 novembre 2020 riferite alla pubblicazione del "piano settoriale dei trasporti-parte programmatica e infrastruttura ferroviaria".

In questo contesto, si evidenzia anche la necessità di ponderare maggiormente gli aspetti a tutela del Paese e della sua cittadinanza.

Riteniamo quindi ingiusto che l'economicità prevalga sugli aspetti di salute, su quelli ambientali e su quelli climatici che la popolazione del nostro territorio è costretta a subire oramai da più di 50 anni.

AlpTransit

Va preliminarmente indicato che nel primo incontro della CAP, USTRA ha specificato che non è prevista una collaborazione con i progettisti di AlpTransit, giustificando il fatto che sono due progetti separati e i finanziamenti per i progetti "strada" e "ferrovia" sono rilasciati da due uffici distinti.

Riteniamo opportuno indicare che, per poter trovare una soluzione ottimale per entrambi i progetti è imperativo considerare il progetto AlpTransit ed attivare una collaborazione tra gli uffici competenti (UFT e USTRA) del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC), affinché ambedue i progetti vengano discussi e coordinati.

Questo aspetto è stato da noi anche ribadito nella nostra presa di posizione del 25 novembre 2020 riferita al "Piano settoriale dei trasporti – parte programmatica e infrastruttura ferroviaria".

Progetto generale (GP) riferito al "Potenziamento N2 Lugano-Mendrisio".

Semi svincolo di Melano.

Con la realizzazione della variante in sotterranea tra Bissone e Maroggia l'attuale svincolo di Bissone S-N viene dismesso e sostituito con il nuovo svincolo di Melano posizionato all'altezza del sottopasso SC Maroggia Melano in prossimità di una villa ottocentesca sita nel Comune di Melano.

Esso è composto da tre rampe:

- Rampa di uscita da Mendrisio S-N: rotatoria dei Gelsi
- Rampa di ingresso per Lugano S-N: rotatoria dei Gelsi
- Rampa di uscita da Lugano N-S: rotatoria Tannino

La rotatoria dei "Gelsi" viene posizionata ad Est dell'autostrada mentre quella "Tannino" ad Ovest. Su quest'ultima rotatoria, di dimensioni più piccole della precedente confluisce anche la strada cantonale. A tale riguardo dai piani Comparto Sud (A8) si evince che il sottopasso FFS in zona Pedemontana a Melano e successivo sottopasso dell'autostrada vengono demoliti e dismessi.

Vi informiamo che il Comune di Melano nel corso del 2011 in virtù della Legge sulle strade ha eseguito un investimento, con la compartecipazione del Comune di Maroggia, per modificare l'altezza del sottopassaggio FFS, in zona Pedemontana, allo scopo di permettere ai mezzi pesanti di accedere alla zona artigianale.

Nel merito occorre ripensare il citato accesso a tutela del quartiere "Ressiga" di Maroggia in quanto causerebbe dei forti disagi di traffico parassitario a questa zona residenziale dovuto al transito di mezzi pesanti e non solo. Oltre a ciò i restanti sottopassi che permetterebbero di accedere alla zona industriale menzionata sarebbero difficilmente transitabili per i mezzi pesanti.

A tale proposito vi facciamo notare che il paragrafo "sottopasso strada comunale a Maroggia – ampliamento" (pagina 143 - rapporto tecnico e le relative misure di accompagnamento) presenta delle incongruenze con i piani del GP.

Comparto sud: strada cantonale nuova rotonda Val Mara – semi- svincolo Melano.

In riferimento alla nuova "rotonda Val Mara" non vi sono particolari osservazioni se non che la riteniamo una situazione ottimale per permettere al traffico proveniente dalla Val Mara di immettersi sia in cantonale che in autostrada.

Dalle planimetrie di inserimento urbanistico, paesaggistico e architettonico del GP POLUME sono previsti degli importanti cambiamenti in prossimità del cimitero nonché la demolizione di diverse abitazioni. Dalle planimetrie in consultazione si evince che per poter realizzare la nuova galleria Bissone-Maroggia le abitazioni in Via al Vallone non potranno più esistere. A questo si aggiungono anche le abitazioni in Via alle Cantine che verranno demolite per poter insediare la nuova strada Cantonale.

In questo contesto il cimitero di Maroggia verrebbe a trovarsi in una posizione incompatibile con il senso di raccoglimento intimo dovuto al senso del luogo medesimo. Ci si chiede se esista altro cimitero nel Cantone che venga a trovarsi in una condizione simile.

Per quanto attiene al semisvincolo dei Gelsi, riteniamo che il medesimo vada ripensato poiché fortemente impattante, non solo per l'eccessiva vicinanza al monumento protetto "Seminario Redemptoris Mater" e parco attiguo, ma anche per l'impatto dell'intero comparto autostrada e strada cantonale.

Per i motivi fin qui indicati il Municipio ritiene doveroso un ripensamento progettuale di questo comparto. Occorre avere il coraggio di traslare tutta l'infrastruttura sotto montagna e ripensare alla possibilità di arrivare in galleria fino alla zona "Lenaccio" sita nel Comune di Melano. Non vorremmo che la zona "Lenaccio" non sia stata presa in considerazione in quanto incompatibile con gli intendimenti del progetto AlpTransit.

Oratorio della Madonna della Cintura.

In prossimità della tratta oggetto vi è l'oratorio della Madonna della Cintura.

A tale riguardo abbiamo preso atto che nel rapporto tecnico e relative misure di accompagnamento questo elemento è stato preso in considerazione e oltre a ciò il GP pone in consultazione anche una fase dedicata al paesaggio e ai beni culturali.

Non rileviamo però se sono state previste o già eseguite delle verifiche e specifiche analisi di stabilità del versante dove è presente l'Oratorio della Madonna della Cintura. In quel comparto sono già stati eseguiti importanti lavori nella galleria ferroviaria che hanno già deteriorato lo stato dei manufatti di contenimento del piazzale antistante l'Oratorio

Logistica di trasporto: nastro trasportatore Maroggia-Melano.

Nel comparto sud Bissone-Maroggia l'evacuazione del materiale di scavo proveniente dal sotterraneo avviene principalmente dall'area di installazione del portale sud di Maroggia. La logistica di trasporto è organizzata tramite un nastro trasportatore dal portale sud di Maroggia fino a Melano zona Ex Tannini. Successivamente il materiale non inquinante viene caricato su un barcone e trasportato al punto di deposito sul fondale e/o rive lacustri.

Il nastro trasportatore, come tutto il cantiere, causerà certamente dei disagi non indifferenti alla cittadinanza di Maroggia in quanto vi saranno dei rumori importanti durante l'intera fase esecutiva.

Condividiamo che è di fondamentale importanza curare gli aspetti ambientali, di riciclaggio del materiale di scavo, i trasporti per l'evacuazione degli esuberanti e per le forniture di inerti nonché le destinazioni finali e le sistemazioni paesaggistiche dei depositi, ma per quanto riguarda i rumori previsti durante l'uso del nastro trasportatore non rileviamo sia stata fatta una specifica perizia.

Riqualifica ambientale della Regione.

Il Municipio di Maroggia è consapevole del vantaggio che il POLUME apporterà al Comune con lo spostamento della strada cantonale a ovest sul tracciato autostradale attuale, che in parte verrà dismesso. Oltre a ciò il Municipio è pure consapevole del valore aggiunto che il nuovo progetto apporterà alla regione. Ci riferiamo in particolare all'aggiramento del Comune di Bissone nonché al recupero naturalistico della sponda lacuale da Melano a Capolago. A questo proposito riteniamo opportuno nell'ambito del recupero dei materiali di scavo di voler includere anche Maroggia creando così una passeggiata naturalistica a lago laddove vi sono evidenti problematiche procedurali ed esecutivi.

Nella documentazione presentata si fa riferimento alla rinaturazione del torrente Mara. Ci permettiamo di far notare che la rinaturazione del torrente è già in fase esecutiva e quindi per Maroggia questo aspetto non deve rientrare nelle opportunità di riqualifica urbanistica e paesaggistica apportate dal progetto.

Vi informiamo inoltre che recentemente, nell'ambito della ricerca di una nuova fonte di approvvigionamento idrico (PCAI-BCE) tramite pompaggio a lago, sul fondale lacustre di Maroggia è risultata la presenza di sostanze inquinanti (idrocarburi) provenienti certamente dagli scarichi autostradali e ferroviari. Queste sostanze hanno inficiato la possibilità di approvvigionamento idrico a beneficio dell'intero comparto PCAI-BCE.

Il Municipio ritiene che l'aspetto degli scarichi a lago causati dall'autostrada sia un aspetto da risolvere in tempi brevi e sul quale va data più importanza di quella che si è attribuita fino ad oggi.

Per concludere riassumiamo qui di seguito le nostre richieste:

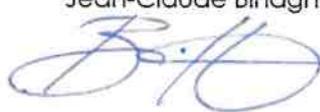
- Che nelle scelte progettuali i fattori ambientali, climatici, la tutela del paesaggio e l'inserimento paesaggistico siano messi in primo piano rispetto alla valutazione finanziaria dell'opera.
- La rivalutazione dell'accesso alla zona "Pedemonte" onde evitare le problematiche di traffico parassitario al comparto residenziale "Ressiga" e permettere l'accesso ai mezzi pesanti.
- Il miglioramento del GP dalla rotonda in via Val Mara al semisvincolo dei "Gelsi" tramite lo spostamento in galleria di tutta la tratta in uscita dalla galleria Bissone-Maroggia fino alla zona "Lenaccio".

- La rivalutazione della situazione del cimitero.
- L'attenzione agli impatti sulla zona residenziale adiacente al comparto autostradale sia durante la fase di cantiere che in fase definitiva.
- La valutazione approfondita in merito allo stato di fatto dell'Oratorio della Madonna della Cintura al fine di preservare intatto tale bene culturale protetto.
- La valutazione e l'esecuzione di una riqualificata paesaggistica a lago tramite l'impiego del materiale di scavo anche sul territorio di Maroggia.

Ringraziamo per l'attenzione e porgiamo i nostri migliori ossequi.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco:
Jean-Claude Binaghi



La Segretaria:
Bianca Bottinelli



Annesso:

- scritto 25 novembre 2020 "Piano settoriale dei trasporti – parte programmatica e infrastruttura ferroviaria

Copia pc:

Comune di Melano, 6818 Melano

Comune di Rovio, 6821 Rovio



comune di maroggia

Tel. 091 649.78.66 • Fax 091 649.84.58 • comune@maroggia.ch • www.maroggia.ch

**Dipartimento territorio
Divisione dello sviluppo territoriale
Via Franco Zorzi 13
6501 Bellinzona**

Ris. Mun. 24.11.2020

Pianif/PST/ferrovia-2020

Maroggia, 25 novembre 2020

Piano settoriale dei trasporti – parte programmatica e infrastruttura ferroviaria

Egregio signori,

il Municipio di Maroggia ha preso attentamente atto del Piano settoriale dei trasporti – Parte programmatica e Parte infrastruttura ferroviaria in consultazione fino al 20 novembre 2020.

Parte programmatica.

In via preliminare indichiamo che per quanto riguarda la parte Programmatica non rileviamo particolari osservazioni se non che condividiamo le finalità, gli sviluppi e le sfide nonché la visione strategica "Mobilità e territorio 2020". A prescindere da ciò merita una particolare attenzione la parte dedicata alle strategie di sviluppo e i principi d'azione in relazione all'ambiente, al clima e alle risorse.

Come indicato nel capitolo 4.3 è di primaria importanza che nella realizzazione di infrastrutture dedicate al trasporto pubblico venga limitato al massimo l'impatto su superfici, suolo e spazi vitali. Le medesime devono essere progettate tenendo conto del paesaggio e degli spazi insediativi con limitazione del loro effetto divisorio.

Prendiamo pure atto, con piacere, che nell'elaborazione della valutazione precoce della pianificazione si tenga conto dei fattori ambientali e climatici quale la protezione dell'ambiente e delle aree verdi naturali, della biodiversità, degli spazi liberi di elevata qualità e delle zone di protezione dedicate alle acque sotterranee.

Auspichiamo quindi che nella scelta della variante definitiva gli importanti elementi indicati in precedenza non siano messi in secondo piano rispetto alla valutazione finanziaria dell'opera. Non troviamo corretto che l'economicità prevalga sugli aspetti ambientali e climatici. Per questi motivi chiediamo che venga eseguita una ponderazione che tenga maggiormente conto degli aspetti precedentemente enunciati e più volte indicati nella parte programmatica.



Maroggia
Aiutiamo il futuro

Parte infrastruttura.

In riferimento alla parte dedicata all'infrastruttura ferroviaria prendiamo atto degli obiettivi fissati nel quale viene data priorità al mantenimento delle infrastrutture attuali rispetto al suo ampliamento garantendone valore e qualità. Va pure evidenziata l'importanza attribuita al raggiungimento di uno sviluppo centripeto degli insediamenti nonché della qualità degli spazi insediativi e, non da ultimo, la volontà di voler considerare i progetti di ampliamento delle strade nazionali.

A tale riguardo riteniamo imprescindibile uno sviluppo dell'area della stazione ferroviaria di Maroggia-Melano allo scopo di migliorare l'offerta riferita al trasporto pubblico tra Mendrisio e Lugano, in particolar modo un ampliamento dell'offerta per un trasporto pubblico sostenibile per l'intera Regione della Val Mara, migliorando la funzione di collegamento e ampliando l'offerta di parcheggio.

Per quanto attiene al progetto Alptransit Sud che prevede una nuova linea da Vezia fino a Chiasso e una sua eventuale realizzazione a tappe, con conseguente costruzione di un raccordo nell'area di Melano (zona Lenaccio), ricordiamo che in quella zona è prevista una rimodellazione ambientale a lago. Considerato elemento paesaggistico e naturalistico di importanza rilevante.

Gli sfregi paesaggistici, i problemi fonici, ambientali e di traffico che la nostra regione (Val Mara) subisce ormai da decenni crediamo siano ormai inconfutabili. A questi andranno aggiunte le varie problematiche che si presenteranno con i lavori di ampliamento dell'autostrada. I nostri cittadini saranno confrontati con impatti fonici e ambientali causati dai vari cantieri per un decennio almeno.

Proprio per il fatto che ci si trova ad agire nell'ambito di un grande progetto di trasferimento del traffico pesante transalpino, dalla strada alla ferrovia, oltre che di traffico passeggeri internazionale e di lunga distanza, crediamo e chiediamo di approfondire e ponderare correttamente tutte le esigenze riferite agli spazi vitali e paesaggistici e della protezione contro i pericoli naturali.

In conclusione proponiamo che venga valutato l'inserimento dell'area di raccordo ipotizzata a Melano verso l'area di Melide. Crediamo che questo spostamento, oltre a non penalizzare ulteriormente la nostra regione, che oltre agli sfregi citati precedentemente, mal sopporterebbe un ulteriore cantiere decennale, sia sostenibile sotto tutti i vari aspetti e permetterebbe, finalmente, alla nostra Regione ed ai propri cittadini di avere un territorio veramente attrattivo e vivibile. Oltretutto lo spostamento proposto si inserirebbe in un'area più idonea e con impatti ambientali minori e non pregiudicherebbe affatto una realizzazione a tappe della tratta Vezia-Chiasso. Infine auspichiamo che tale progetto tenga in opportuna considerazione i progetti di ampliamento previsti nell'ambito delle strade nazionali.

Ringraziamo per l'attenzione e porgiamo i nostri migliori saluti.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco:
Jean-Claude Binaghi

La Segretaria:
Bianca Bottinelli



The image shows two handwritten signatures in black ink. The signature on the left is for Jean-Claude Binaghi, and the signature on the right is for Bianca Bottinelli. Both signatures are written over the official seal of the Comune di Maroggia Municipality. The seal is circular and contains a coat of arms with a horse and a building, with the text 'COMUNE DI MAROGGIA' and 'MUNICIPIO' around the perimeter.

Copia pc:
Comune di Melano, 6818 Melano
Comune di Rovio, 6821 Rovio

SERVIZI GENERALI			
UD	UA	Ugno	UR
6818 Melano - www.melano.ch			
cp 18 - Via Cantonale 89			
telefono 091 648 28 56		fax 091 648 34 19	
e-mail info@melano.ch		Visto	
DA	DSTM	PC	DirOT

COMUNE DI MELANO



Confederazione svizzera
Cantone Ticino

SERVIZIO DI SEGRETERIA DEL
CONSIGLIO DI STATO

5 MAR. 2021

lettere\DT consultazione PoLuMe 2021
r.m. 129 - 8 marzo 2021

Dipartimento del Territorio
Residenza Governativa
Piazza Governo
6501 Bellinzona

Studio del Cancelliere	
REG.	18 MAR. 2021
Trasmesso a:	DT

6818 Melano, 12 marzo 2021

000414

**Potenziamento autostrada N2 Lugano - Mendrisio
Consultazione dei Comuni**

PREMESSA

Il Municipio di Melano è ben cosciente dei problemi di traffico causati, sul proprio territorio, dall'autostrada e dalla strada cantonale. La necessità di porre rimedio a questa grossa problematica è sotto gli occhi di tutti.

La copiosa documentazione ricevuta concerne il potenziamento autostradale tra Lugano Nord e Mendrisio allo scopo di aprire al traffico la corsia d'emergenza (terza corsia dinamica) da utilizzare negli orari di punta del traffico (progetto POLUME).

Si tratta di un'opera monumentale dal costo di ca. fr. 1.8 miliardi, forse il maggior investimento stradale del secolo sul territorio ticinese fatto salvo il secondo tunnel autostradale del Gottardo. Di fatto, il cantiere di POLUME andrà ad incidere, negativamente, per oltre un decennio sulla qualità di vita degli abitanti del Basso Ceresio, e in modo particolare di Melano.

Il Municipio ritiene fondamentale studiare una soluzione **definitiva** per il traffico nella nostra regione, proprio per questo motivo da oltre 10 anni si batte affinché sia l'autostrada che la ferrovia vengano messe in galleria sotto il monte Generoso. È inammissibile continuare a mettere cerotti sugli errori del passato per i quali la popolazione residente tanto ha già patito abbastanza. Occorre ristudiare tutto il tragitto autostradale da Bissone a Chiasso.

Più volte, nel corso degli incontri con USTRA, è stato chiesto di spostare il semi-svincolo di Melano in zona Lenaccio onde permettere di "allungare" la galleria fino a sud di Melano e liberare così una volta per tutte l'intero territorio del Basso Ceresio dall'autostrada.

Richieste puntualmente respinte e, solo ora, con la prospettata realizzazione Alptransit sud parziale da Melano a Chiasso, comprensibili.

Per quanto concerne i dati sul traffico, alla luce della realtà recente occorre mettere in evidenza due aspetti fondamentali.



Da un lato la pandemia in corso ha cambiato le abitudini delle persone e delle aziende. Numerosi sono infatti i lavoratori che attualmente lavorano da casa e, non è da escludere, che questa tendenza possa continuare anche a pandemia conclusa.

Secondariamente, contrariamente a quanto prevedono le statistiche alla base degli studi sul traffico, nel Canton Ticino stiamo assistendo ad una diminuzione della popolazione residente e tale trend negativo continuerà molto presumibilmente anche nei prossimi anni. Un dato significativo è il crescente numero di stabili sfitti. Alla luce di ciò la nostra domanda è più che lecita: il traffico, che in questi anni ha continuato a crescere sia sulle strade nazionali che cantonali, manterrà la stessa evoluzione anche in futuro?

Queste tendenze devono farci riflettere, la situazione di partenza non è più quella del 2011 quando sono iniziati i primi studi sul progetto PoLuMe. È indispensabile chiedersi se davvero il potenziamento autostradale sia la soluzione corretta. Non sarebbe forse meglio investire diversamente cotanto denaro, cosicché tutti gli abitanti ne possano trarre un effettivo beneficio?

Per alcuni Comuni il potenziamento potrebbe portare a dei tangibili benefici ma per Melano si intravedono solo nubi nere all'orizzonte.

Il Municipio di Melano in seno alla commissione politica di accompagnamento al progetto era rappresentato dal Sindaco.

Malgrado le perplessità e le avversità iniziali, riteniamo sia stato importante e utile far parte di questo gremio. Solo grazie ai numerosi e coordinati interventi è stato possibile modificare il catastrofico progetto iniziale della tratta Bissone-Melano per portarlo fino alla variante 4.2 che viene attualmente posta in consultazione.

CRONISTORIA

Di seguito una breve cronistoria sulle principali prese di posizione del Municipio di Melano in favore di un aggiramento in galleria sia per quanto concerne l'autostrada che la ferrovia (Alptransit sud).

23.02.2009 Consultazione su Alp Transit per la nuova linea Lugano-Chiasso

Viene chiesto di trarre un insegnamento dalla realizzazione a cielo aperto dell'autostrada, questa realizzazione fu frutto di ragionamenti prettamente economici che hanno di fatto lasciato un segno indelebile sul nostro territorio. Si auspicava il proseguimento in galleria da Vezia fino a Chiasso di Alptransit e si chiedeva di valutare la possibilità di affiancare alla galleria ferroviaria un secondo tubo per il tracciato autostradale. Questo avrebbe comportato un cambiamento epocale della qualità di vita di tutta la regione del Basso Ceresio.

16.11.2012 Scritto al Presidente del Consiglio di Stato

Il Municipio di Melano veniva a conoscenza dalla stampa (!) dell'intenzione di USTRA di progettare il potenziamento tra Lugano e Mendrisio con una nuova galleria il cui imbocco si sarebbe trovato a nord del paese di Melano. Le preoccupazioni di Municipio e Consiglio comunale concernevano l'aumento del traffico e relativo inquinamento sia fonico che ambientale. Si rilanciava la necessità di rendere maggiormente competitivo il trasporto pubblico rispetto alle automobili,

investendo risorse in questo senso e realizzare una galleria sia ferroviaria che autostradale in modo da aggirare il Basso Ceresio.

26.04.2017 Consultazione Piano settoriale dei trasporti - Infrastruttura stradale

Il Municipio, forte del sostegno del Consiglio comunale, comunicava le proprie perplessità al potenziamento autostradale tra Mendrisio e Lugano. Veniva ribadita la necessità di risolvere una volta per tutte il problema del traffico stradale e ferroviario realizzando una galleria di aggiramento.

12.12.2017 Consultazione sull'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria

Massimo sostegno del Municipio alla realizzazione completa di Alptransit da Lugano a Chiasso.

02.02.2018 Consultazione Piano settoriale dei trasporti – Infrastruttura ferroviaria

*Veniva chiesto, nell'ambito della **progettazione** del tracciato Vezia-Chiasso, oltre al completamento a sud di Alptransit il trasferimento in galleria del traffico autostradale da Bissone a Mendrisio.*

12.07.2019 Presa di posizione sul potenziamento autostradale (USTRA)

*Veniva rimarcata l'accelerazione data dalla Consigliera federale Simonetta Sommaruga al progetto Alptransit sud e quindi la fattibilità di coordinare il progetto autostradale con quello ferroviario così da trasferire l'autostrada in galleria fino a Mendrisio. Venivano poi rimarcate le **preoccupazioni** per la cittadinanza di Melano in relazione al progetto e allegata, a sostegno, una risoluzione del legislativo del 14.01.2019.*

28.10.2020 Consultazione Piano settoriale dei trasporti – infrastruttura ferroviaria

Il Municipio rimarcava i disagi subiti dagli abitanti del Basso Ceresio derivanti dal traffico autostradale e ferroviario. Con il potenziamento dell'A2 sarà previsto un immane cantiere a nord del paese per almeno 10 anni. E la prevista volontà di realizzare parzialmente Alptransit sud da Melano a Chiasso genererà un altro immane cantiere a sud di Melano. Il Municipio proponeva, nel caso in cui Alptransit dovesse essere realizzata a tappe, l'entrata in galleria a Bissone e non a Melano, così da avere tangibili benefici per tutti.

In conclusione si ribadiva la necessità di trasferire in galleria anche il traffico autostradale.

19.01.2021 Scritto alla Consigliera federale Simonetta Sommaruga

*Le crescenti **preoccupazioni** per il progetto PoLuMe nella popolazione di Melano, contro il quale è pure stata lanciata una petizione, hanno portato il Municipio a scrivere alla Consigliera federale Simonetta Sommaruga, direttrice DATEC.*

*Il fatto di rischiare di trovarsi due enormi cantieri per un periodo di 20-30 anni giustifica la **preoccupazione** della nostra popolazione e delle Autorità comunali. Il Municipio auspica la continuazione della galleria autostradale sin dopo il Comune di Melano e una completazione di Alptransit verso sud con ingresso in galleria a partire dal Comune di Bissone.*

Oltre a queste prese di posizione del Municipio anche il Consiglio comunale ha agito per motu proprio presentando 7 interpellanze dal 2017, una risoluzione il 14.01.2019 e un appello al Gran Consiglio il 23.06.2020 contro il potenziamento autostradale.

IL PROGETTO

Ci concentreremo sulla parte di progetto che concerne la regione del Basso Ceresio e Melano in particolare.

Semi-svincolo

A Melano verrà realizzato un semi-svincolo per entrare e uscire dall'autostrada in direzione sud-nord con una rotonda d'accesso e una ulteriore nuova rotonda per raccogliere il traffico in uscita dalla direzione nord-sud. La carreggiata autostradale dovrà essere allargata in prossimità degli svincoli e realizzata una nuova tratta di strada cantonale che collegherà Melano e Maroggia a monte del tracciato autostradale.

In zona stazione FFS Maroggia-Melano è prevista la realizzazione di un nuovo sottopasso per raccogliere i veicoli in uscita dall'autostrada nord-sud; uscita che sarà realizzata in piena zona residenziale. Il sottopassaggio comunale esistente verrà dismesso/demolito. Non è chiaro cosa accadrà alla strada comunale di via Pedemonte di Sopra che serve i terreni artigianali di Melano e Maroggia.

Questi nuovi manufatti cambieranno indelebilmente il territorio di Melano.

USTRA ritiene che il nuovo semi-svincolo di Melano, in sostituzione di quello di Bissone, sgraverà la strada cantonale che attraversa Melano.

Premesso che già in commissione accompagnatoria la tesi del municipio fu quella di proporre il semi-svincolo a sud del nucleo abitato (in zona Lenaccio - cfr. rapporto pag. 50-51 Rapporto tecnico e relative misure di accompagnamento) così da limitare il rischio della levata di scudi che sta avvenendo da parte della popolazione. Tale proposta, sulla base di uno studio del traffico perlomeno discutibile, ma certamente incomprensibile, fu accantonata da USTRA.

Alla luce di quanto ora proposto si chiede di approfondire in modo serio con uno studio di dettaglio il semi-svincolo progettato.

Questo per due motivi:

- Porre maggior attenzione al monumento protetto "Seminario Redemptoris Mater e al relativo parco;
- trovare una soluzione per l'accesso al comparto artigianale di Pedemonte di Sopra.

Il nuovo semi-svincolo, la circonvallazione e l'allargamento dell'autostrada potrebbero inoltre andare in conflitto al pozzo di captazione dell'acqua potabile situato non lontano dalla zona dei lavori.

E' quindi più che giustificata la grande preoccupazione del Municipio su questo aspetto, visto che il pozzo sarà la principale fonte di acqua potabile del nuovo comune di Val Mara.

Non si deve inoltre dimenticare di considerare il fatto che i lavori toccheranno delle aree protette del Generoso (perimetro della zona Smeraldo del Monte Generoso) e delle zone di interesse archeologico definite a PR.

Il progetto prevede la realizzazione anticipata del semi-svincolo al fine di permettere l'attivazione anticipata della corsia dinamica tra Mendrisio e Melano (aumento capacità) e di avere un collegamento autostradale all'area di cantiere.

Anticipare questo svincolo significherebbe aumentare ancora di più il traffico sulla cantonale e in transito attraverso il paese di Melano per tutta la durata del cantiere (11 anni !!).

Il Municipio è dell'avviso che si possa studiare una soluzione in galleria anche per lo svincolo, seguendo l'esempio di quanto realizzato sulla A2 (Stans – Lucerna).

L'area di cantiere

Questa per il comparto sud del progetto, verrebbe realizzata in località Tannini (Zona Tannini e Campeggio), occupando una vasta area di ca. 50'000 metri quadri situata sulla riva del lago Ceresio. Tutto o quasi il materiale scavato (circa 4 mio di tonnellate!) transiterà dal deposito di via Tannini prima di essere immesso nel lago.

Il cantiere avrebbe una durata di almeno 11 anni (2029-2040).

Il Comune di Melano da anni sta pianificando una passeggiata a lago proprio sui terreni che saranno oggetto dell'area di cantiere, a causa di ciò il prospettato collegamento pedonale verso Maroggia, tanto atteso dalla popolazione, dovrà essere procrastinato di altri 20 anni.

E' innegabile che per la popolazione convivere con un cantiere così gigantesco e per un così lungo periodo sarà un sacrificio enorme.

Anche l'area di cantiere, come il semi-svincolo, genererà dei rischi per il vicino pozzo di captazione.

Riqualifica ambientale della regione

La nuova galleria Bissone-Maroggia permetterà di dismettere un tratto autostradale e, rispettivamente, mettere a disposizione una carreggiata autostradale per la realizzazione di una strada cantonale di aggiramento dei nuclei di Bissone e Maroggia.

Questo porterà un beneficio a Bissone e migliorerà parzialmente la situazione a Maroggia.

Il Comune di Melano, il cui nucleo è pure iscritto nel registro ISOS come Bissone, non godrebbe di questi benefici ma, oltre ai disagi portati dal cantiere, anche dopo la messa in funzione della terza corsia dinamica dovrebbe continuare a convivere con autostrada e ferrovia che spezzano in due il proprio territorio.

Con la realizzazione di un nuovo semi-svincolo in luogo di quello di Bissone, Melano si ritroverebbe con il paesaggio irrimediabilmente rovinato e, presumibilmente, con maggiore traffico sulle proprie strade.

In pratica, in luogo di ricucire, si vuole continuare a squarciare il territorio come fu fatto negli anni '60 con la costruzione dell'autostrada.

Siamo convinti che sia giunto il momento di intervenire in modo più decisivo e definitivo. Basta mettere cerotti sugli errori del passato!

Il progetto così come presentato è carente.

Per questo si chiede che quanto già discusso nel gruppo di accompagnamento (Pag.51/52 Rapporto Tecnico - studio di fattibilità prolungamento del tracciato autostradale in galleria fino a Mendrisio) sia imprescindibile dall'accettazione del progetto proposto: sicuramente una condizione vincolante per poterlo accettare!

Viste le discussioni attuali sullo spostamento dell'autostrada nella regione del Basso Mendrisiotto, la realizzazione della nuova galleria Maroggia – Mendrisio deve essere integrata nella progettazione di questa nuova tratta autostradale.

Solo così si risolverebbe in modo definitivo una problematica annosa, frutto di enormi errori del passato!

MISURE FIANCHEGGIATRICI / COMPENSATRICI

Il progetto prevede le seguenti misure di riqualifica urbanistica e paesaggistica:

- la conversione e la sistemazione finale di aree occupate temporaneamente per la logistica di cantiere e la gestione del materiale di scavo delle gallerie e che presentano all'oggi un potenziale ambientale non sfruttato. Un esempio è dato dal recupero dell'area ex Tannini in prossimità del torrente Sovaglia, che il progetto POLUME intende valorizzare a beneficio della collettività;
- la possibilità di recupero naturalistico delle sponde lacuali con l'impiego del materiale di scavo delle nuove gallerie, idoneo a tale scopo → Valorizzazione delle sponde dell'intero comparto Rivalago Melano-Capolago;
- la possibilità di trovare delle sinergie con il Comune di Melano per la realizzazione di un porto turistico di interesse regionale (previsto nel PPA-RL di Melano). In tale ottica, il progetto POLUME si propone di coniugare le esigenze tecniche della logistica e della gestione del materiale nell'area di Melano (area ex Tannini) con quelle degli indirizzi pianificatori vigenti.

Benché positive, le misure fiancheggiatrici proposte per il Comune di Melano non sono considerate sufficienti per compensare i grandi svantaggi che il Comune dovrà subire (aumento del traffico, tracciato della strada cantonale e dell'autostrada a cielo aperto e convivenza con l'imponente cantiere).

Il recupero ambientale dell'area Tannini è visto di buon occhio. Teniamo a mettere in evidenza il fatto che su questo sedime è pendente un piano particolareggiato che prevede ampie aree verdi con passeggiate a disposizione della collettività, un'area residenziale e il porto regionale.

Nel merito del progetto osserviamo che il recupero naturalistico delle sponde lacuali tra Melano e Capolago è sicuramente un intervento interessante peraltro già previsto dal Piano Direttore. Come indicato nel rapporto, l'utilizzo del materiale di scavo rappresenta per USTRA la soluzione finanziariamente più vantaggiosa! Quindi realizzare una passeggiata tra Capolago e Melano rientra sì nelle misure

compensatrici ma (vien da pensare) unicamente grazie al fatto che USTRA dovrebbe spendere un considerevole importo per smaltire altrove il materiale prodotto dagli scavi.

A nostro avviso questa opportunità è "colta" da parte di USTRA come risparmio più che offerta come proposta dalle buone intenzioni per il recupero delle rive del lago.

Rimarchiamo poi che nel rapporto di impatto ambientale è chiaramente indicato che qualora i tempi di pianificazione del Cantone non vengano rispettati si arriverà ad una soluzione di riserva con un deposito di materiale a lago quale riqualifica ambientale sommersa, senza realizzare quindi la passeggiata tra Capolago e Melano! Come dire oltre il danno la beffa...

La realizzazione della passeggiata deve far parte in modo certo e non procrastinabile del progetto.

La necessità, data anche dal PD, di realizzare un porto regionale in zona Tannini deve essere garantita anche con la presenza del cantiere. Visti i tempi di realizzazione si auspica che, almeno in parte, il porto possa essere messo in funzione con l'inizio del cantiere.

In questa sede ribadiamo la volontà, come previsto dal nostro PR, di disporre di una passeggiata che colleghi le due sponde del riale Sovaglia durante tutto il cantiere.

In conclusione, oltre a quanto sopra indicato, il Municipio (e la popolazione di Melano) chiede che le opere d'ordine naturalistico, come pure la realizzazione del porto regionale, vengano finanziate dal progetto.

Inoltre che i terreni interessati dall'area di cantiere vengano espropriati da USTRA e ceduti al termine dei lavori gratuitamente alla comunità.

Tra le ricadute economiche del progetto vengono indicate:

- l'opportunità di creazione di nuovi posti di lavoro in zona di Melano per l'aumento del valore degli immobili per la presenza del nuovo semi-svincolo ed il miglioramento dell'accesso alla zona artigianale esistente, che il Comune prevede di ampliare;
- miglioramento generale della qualità di vita degli abitanti dei nuclei di Maroggia e Melano per la realizzazione del futuro porto di importanza regionale...

Viene qui da sorridere se si pensa che l'esigua area artigianale di Melano possa ottenere chissà quali vantaggi dallo svincolo, non stiamo parlando del Pian Scairolo ma di un'area di neanche 5'000 metri quadri di superficie! Anche il presunto aumento del valore degli immobili è molto aleatorio, il valore potrebbe addirittura scendere visto che la qualità di vita nel Comune sicuramente andrà peggiorando.

Anche il fatto che la qualità di vita degli abitanti migliori per la presenza di un porto regionale sinceramente lascia molti dubbi, a Melano il porto esiste già e il suo spostamento non gioverebbe granché alla popolazione.

Una reale ricaduta economica positiva nel Comune si potrebbe ottenere mettendo invece il tracciato autostradale in galleria e favorendo così l'attrattività del posto per i turisti; oltre ad avere effetti positivi sulla salute delle persone e sull'ambiente.

COORDINAMENTO TRA I GRANDI PROGETTI DI USTRA E DELL'UFT

Come abbiamo già avuto modo di indicare la logica direbbe che il progetto di USTRA dovrebbe essere coordinato con quello di Alptransit sud. Tutte le grandi opere ferroviarie e autostradali devono esserlo, come indicato per il caso specifico anche nella scheda M6 del Piano direttore cantonale (pag. 13): "Il progetto (di tracciato AlpTransit a sud di Lugano) va coordinato con la pianificazione dell'ampliamento della strada nazionale".

Purtroppo in questo caso non è così!

Al termine del cantiere di USTRA dovrebbe aprirsi, sempre a Melano (sic) – e qui verrebbe da chiedersi cosa abbiano fatto di male gli abitanti di Melano... - il cantiere per la realizzazione di Alptransit sud tra Melano (zona Lenaccio) e Chiasso.

Dopo oltre 11 anni di cantiere e relativi disagi la popolazione di Melano dovrebbe subire un altro cantiere mastodontico per almeno altri 10 anni! Un'intera generazione dovrà convivere con un cantiere continuo!

Il Municipio, ribadendo il fatto che la galleria Alptransit parta da Bissone, chiede in modo fermo ed esplicito che ci sia un coordinamento tra questi due progetti epocali, con la realizzazione simultanea di talune opere, in modo da limitare l'impatto sulla qualità di vita nella regione e, ci sembra scontato, approfittare delle sinergie per permettere una riduzione dei costi.

Confermiamo come a nostro avviso la soluzione ottimale e ribadita da oltre 10 anni dal nostro Esecutivo sia quella di affiancare ad Alptransit una galleria dove trasferire il traffico autostradale.

CONCLUSIONI

La popolazione di Melano e della regione in generale è estremamente preoccupata per il progetto PoLuMe che andrà ad impattare sulla qualità di vita, e lo sta dimostrando!

Nel corso del mese di febbraio è stata lanciata una petizione, indirizzata al Consiglio Federale, che chiede di respingere il progetto di potenziamento della A2 e di iniziare a pianificare in modo coordinato a livello regionale la circonvallazione in galleria e/o la copertura dell'A2 nei centri abitati del Mendrisiotto e Basso Ceresio. Allo stato odierno le firme raccolte sono oltre 4'600.

Anche il Consiglio comunale di Melano, a più riprese, ha manifestato la contrarietà al progetto autostradale lanciando, da ultimo, un appello al Gran Consiglio ticinese.

Il Municipio sull'onda del crescente malcontento ha pure preso carta e penna e scritto un appello alla Consigliera federale Simonetta Sommaruga chiedendo una migliore coordinazione e, soprattutto, il proseguimento della galleria autostradale fin dopo Melano.

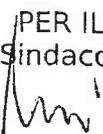
Come Esecutivo dobbiamo tenere presente le aspettative della cittadinanza in relazione alla viabilità nella nostra regione e sulle conseguenze che il potenziamento previsto può causare a lungo termine. Una volta realizzato il progetto PoLuMe non si potrà tornare indietro. È quindi necessario analizzare con occhio critico il progetto in questione e cercare di proporre le possibili soluzioni.

Per USTRA non sarà probabilmente facile comprendere i motivi di questo scetticismo riguardo a questo progetto autostradale, ma per i cittadini di Melano, che da oltre 50 anni si vedono tagliato a metà il proprio territorio da questa grande ferita che è l'autostrada (oltre alla ferrovia), la possibilità di vedersi ancora peggiorata la propria qualità di vita è reale. La preoccupazione è grande poiché, già oggi, esiste una situazione di emergenza ambientale, dovuta al superamento regolare dei limiti di legge delle polveri fini e di altre sostanze tossiche, alle quali la popolazione è quotidianamente esposta. Questo inquinamento, all'origine di diverse malattie, riduce fortemente la qualità di vita delle persone, e in particolare delle fasce più deboli (bambini e anziani).

Ribadiamo quindi che è indispensabile valutare con coscienza di causa quanto si vuole fare e quanto accadrà in modo da cercare di cogliere i possibili benefici per la comunità di Melano, del Basso Ceresio e del Mendrisiotto.

In conclusione chiediamo che:

- 1) Venga rivisto il progetto, prevedendo una galleria almeno fino a Melano sud (Zona Lenaccio) con semi-svincolo situato in questo punto.
- 2) Il progetto venga meglio coordinato con Alptransit sud e Porta sud così da avere un occhio sulla totalità del tracciato da Bissone a Chiasso e studiare le possibili sinergie, anche finanziarie, per realizzare un'opera che migliori la qualità di vita degli abitanti di tutta la regione.
- 3) Vengano garantite in toto le misure fiancheggiatrici indicate, dalla passeggiata a lago, alla cessione gratuita dei terreni in zona Tannini e la realizzazione del porto regionale.
- 4) Subordinatamente, nel caso di mantenimento della posizione attuale dello svincolo oltre ad un miglior inserimento paesaggistico e funzionale dello stesso, che si esprima la volontà vincolante di avviare una progettazione di una nuova galleria da Maroggia a Mendrisio, la cui progettazione potrebbe rientrare nel progetto di spostamento dell'autostrada a Chiasso.
- 5) Nella denegata ipotesi che il progetto non venga modificato, dovranno essere prese tutte le misure affinché il pozzo captazione acqua potabile non subisca inquinamenti, rammentiamo che si tratta dell'unica fonte sicura di approvvigionamento per il futuro Comune di Val Mara.

PER IL MUNICIPIO DI MELANO
Il Sindaco:  Il Segretario: 
D. Maffei  A. Civatti

Copia pc:
Consiglio di Stato
Comuni del Basso Ceresio
Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto
Consiglio comunale di Melano

Dipartimento del territorio

Residenza governativa

6501 Bellinzona

Lugano, 9 marzo 2021

**Potenziamento N2 Lugano-Mendrisio
Consultazione sul progetto generale**

Egregi Signori,

in relazione al vs scritto del 18 gennaio 2021, la CRTL nella riunione del 25 febbraio u.s. si pronuncia favorevolmente sul progetto POLUME, esprimendo in particolare soddisfazione per gli accessi autostradali nel Pian Scairolo, per la nuova corsia di entrata in galleria da Lugano Sud verso nord e per lo sbocco della nuova strada cantonale dal Pian Scairolo verso Melide.

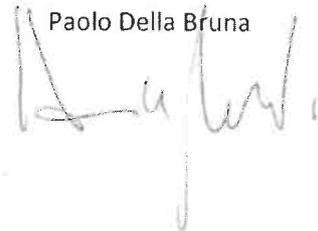
Per eventuali considerazioni di dettaglio, la CRTL si rimette alle osservazioni dei singoli Comuni consultati.

Ringraziando per l'attenzione cogliamo l'occasione per esprimere i nostri migliori saluti.

Il Presidente
Giovanni Bruschetti



Per il segretariato
Paolo Della Bruna



Copia a: cfr. elenco di distribuzione a tergo

Elenco di distribuzione:

- Ufficio federale delle Strade, Divisione delle infrastrutture stradale Est, Filiale Bellinzona, Via Pellandini 2a, 6500 Bellinzona.
- Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (CRTM), c/o Municipio di Mendrisio, Casella postale 1262, 6850 Mendrisio
- Municipio di Muzzano, Piazza delle Scuole 3, 6933 Muzzano
- Municipio di Collina d'Oro, Via Chioso 1, 6925 Gentilino
- Municipio di Lugano, Piazza della Riforma 1, 6900 Lugano
- Municipio di Grancia, Via del Miglio 9, 6916 Grancia
- Municipio di Melide, Via Franscini 6, 6815 Melide
- Municipio di Bissone, Piazza F. Borromini 8, 6816 Bissone
- Municipio di Maroggia, Viale Stazione 6, 6817 Maroggia
- Municipio di Melano, Via Cantonale 89, 6818 Melano



Città di Mendrisio

Municipio
Via Municipio 13
CH-6850 Mendrisio

058 688 31 10
cancelleria@mendrisio.ch
mendrisio.ch
MR/Mca

Visa	Data	
	23.3.2021	
Giovagnoni	Brignoni	
Rathey	SG dir	
Nessi	Bernasconi	Municipio, 6850 Mendrisio
Grassi	Bianchi	
Tonelli	Bommarito	Spettabile
Canevascini	Bajic	Ufficio delle domande di
Serafino	Clapini	costruzione
Trasmesso		Via Franco Zorzi 13
Oss./Inc.		6501 Bellinzona

17 marzo 2021

Potenziamento N2 Lugano-Mendrisio Consultazione dei Comuni e delle Commissioni regionali dei trasporti sul progetto generale - Osservazioni

Spett. Ufficio delle domande di costruzione,

ci riferiamo alla consultazione in corso dei Comuni e delle Commissioni regionali dei trasporti sul progetto generale del potenziamento dell'autostrada N2 Lugano – Mendrisio.

Lo scrivente Municipio ritiene innanzitutto che, sebbene non sia stato inserito nella lista dei destinatari per la consultazione, questa sia comunque un'occasione per esprimere le proprie osservazioni sul progetto (in particolare per le misure accompagnatorie) e per ribadire il suo sostegno ad una politica di mobilità coordinata, mirata prioritariamente al potenziamento del trasporto pubblico, rispetto al traffico stradale. Ricorda infatti la sua preoccupazione sugli effetti del potenziamento di un'infrastruttura dedicata al traffico individuale quale l'autostrada N2, che potrebbe ridurre l'attrattività del trasporto pubblico su ferro a sud di Lugano.

In quest'ottica il Municipio esprime la propria contrarietà al progetto di potenziamento della N2 così come presentato.

Ritenuta questa premessa, il Municipio rammenta che ha sostenuto l'approfondimento della variante 4.2, che prevede la trasformazione dell'attuale carreggiata autostradale in strada cantonale per l'aggiramento dell'abitato di Bissone e la formazione di un nuovo svincolo a Maroggia / Melano in sostituzione di quello di Bissone.

Anche se il potenziamento dell'autostrada N2 in oggetto non presenta interventi infrastrutturali diretti sul territorio della Città di Mendrisio, esso porterà ad un aumento di capacità e di traffico sull'asse autostradale ed un conseguente peggioramento della qualità di vita per la regione attraversata. Di conseguenza il Municipio ritiene che particolari misure compensatorie vadano considerate anche sul proprio territorio.

Oltre alle perplessità di cui sopra, il Municipio ribadisce che la riqualifica delle sponde lacuali con il deposito del materiale di scavo delle gallerie, di creare una nuova passeggiata a lago per la mobilità lenta fino all'interno della Valle del Lavaggio debba essere garantita quale misura accompagnatoria. Quest'ultima dovrebbe prevedere pure il sostegno al finanziamento del progetto promosso congiuntamente da Comune e Cantone per la valorizzazione della tratta del fiume Morée con integrazione di una pista ciclabile regionale, posta a ridosso dell'autostrada N2 tra le piscine di Mendrisio e Via Penate, tratta fondamentale per il collegamento lento con il centro e il futuro comparto Valera. Oltre alla citata misura, ritenuta indispensabile, il Municipio ribadisce la richiesta di misure per il sostegno finanziario d'interventi di moderazione o di miglioramento della qualità dello spazio pubblico sull'asse di attraversamento di Capolago, in considerazione del potenziale aumento del traffico sulla cantonale da e verso l'ipotizzato svincolo di Melano / Maroggia.

Da ultimo si ritiene che tutti i progetti a favore della mobilità lenta debbano essere sostenuti, in particolare i collegamenti ciclo-pedonali trasversali al fondovalle e passanti sopra l'autostrada, così come auspicato nella prima fase del Piano Direttore comunale di Mendrisio (es. passerella di collegamento tra la Stazione FFS Mendrisio e la Piazza di Rancate).

Con distinta stima.

Samuele Cavadini
Economista aziendale SUP
Sindaco

Per il Municipio



Massimo Demenga
Lic. Ret. Pol.
Segretario

Copia: Dicastero Pianificazione / UTC

Casa comunale

Piazza Brocchi 2
Montagnola

Telefono
091 986 46 46

Fax
091 986 46 50

montagnola@collinadoro.com
www.collinadoro.com



Comune
di Collina d'Oro

**Municipio
6926 Montagnola**

Lodevole
Dipartimento del Territorio
Residenza governativa
Piazza Governo
6501 Bellinzona

UPC	Visto	Data
		25.03.2021
Giovagnoni		Brignoni
Rathey		SG dir
Nessi		Barnasconi
Grassi		Bianchi
Tonelli		Bommarito
Canevascini		Bajic
Serafino		Clapini
Trasmesso		
Oss./Inc.		

SERVIZI GENERALI				
UD	UA	Ugeo	Uj	Usc
UCOSC	UCTLS	UVCP	Aerob	
R	24 MAR. 2021			SG dir
DA	DVTM	DO	DirOT	

Montagnola
23 marzo 2021

Risoluzione municipale
287 / 22.03.2021

Potenziamento N2 Lugano-Mendrisio / Consultazione dei Comuni e delle Commissioni regionali dei trasporti sul progetto generale

Egregi Signori,

ci riferiamo alla tematica in oggetto, nonché al vostro scritto del 18.01.2021, discusso dal Municipio nella sua seduta del 22 c.m.

Nel merito, l'Esecutivo non formula particolari osservazioni al progetto e si allinea allo scritto del 09.03.2021 inviatovi dalla CRTL.

Con i nostri più cordiali saluti.

Per il Municipio

Il Sindaco
Sabrina Romelli

Il Segretario
Pietro Balerna



Copia p.c.:

- . CRTL, cp 4046, 6904 Lugano
- . UTC

COMUNE DI ROVIO

Confederazione Svizzera – Canton Ticino



ORARI

CANCELLERIA:
LU-MA-ME 09.30 - 11.30
GI 16.00 - 18.00

UFFICIO TECNICO:
ME 16.00 - 18.00
GI 09.30 - 11.30

telefono 091 649 82 91
fax 091 649 42 81
e-mail comune@rovio.ch
web www.rovio.ch

incaricato Matteo Cortesi

Cancelleria comunale
6821 Rovio

Lodevole
Dipartimento del Territorio
Residenza governativa
6501 Bellinzona

UDC	Visto	Data
Giovagnoni		30.04.2021
Rathey		SG dir
Messi		Bernasconi
Grassi		Bianchi
Tonelli		Bommarito
Canevascini		Bajic
Serifino		Clapini
Trasmesso		
Oss./inc.		

SERVIZI GENERALI				
UD	UA	Ugeo	US	USC
UCOR	UCTLS	UVCP	ASND	
R		29 APR. 2021		SEDIR
DA	DSTM	PC		DOT

6821 Rovio, 26 aprile 2021

Ns. Riferimento

Vs. riferimento

Potenziamento autostrada N2 Lugano-Mendrisio

Egregi Signori,

vi scriviamo la presente in merito alla consultazione del progetto di potenziamento dell'asse autostradale fra Mendrisio e Lugano.

A seguito della serata di presentazione del progetto del 16 aprile 2021, il Municipio di Rovio ha risolto di prendere posizione per chiedere di spostare tutto l'asse autostradale in galleria. Per quello che sarà, per la regione del Basso Ceresio, il progetto del secolo, il nostro Esecutivo ritiene che sia da togliere l'autostrada a cielo aperto liberando così i pregiati terreni a lago.

Oltre a quanto sopra, il Municipio ritiene sia da abbandonare il progetto di terza corsia dinamica e di non realizzare lo svincolo fra Melano e Capolago (zona Lenaccio).

Restando a disposizione per qualsiasi informazione, porgiamo i nostri migliori saluti.

Il Sindaco:

Riccardo Costantini

PER IL MUNICIPIO



Il Segretario:

Matteo Cortesi