

Bellinzona, 5 dicembre 2024

Lettera aperta alla CRTM e ai Municipi del Mendrisiotto e Basso Ceresio

Gentili Signore, Egregi Signori,

domenica 24 novembre, il Mendrisiotto e Basso Ceresio ha votato compatto contro i progetti di ampliamento delle autostrade. L'opposizione è giunta anche da Cantoni e città dove erano previsti potenziamenti: questo significa che nemmeno loro credono che l'aumento della capacità delle autostrade risolverebbe i problemi del traffico. La bocciatura del finanziamento dell'estensione delle strade nazionali deve indurre Consiglio federale e Parlamento a un ripensamento della politica della mobilità.

Auspichiamo che anche la CRTM e i Comuni che ne fanno parte tengano conto di questo voto: durante la campagna abbiamo potuto parlare con centinaia di persone convinte che il PoLuMe non porterebbe benefici alla nostra regione, anzi. Sarebbe quindi molto difficile difendere una posizione favorevole al potenziamento della A2 tra Lugano e Mendrisio.

Non ci stancheremo di ripetere che la terza corsia dinamica non farebbe che portare più rapidamente il traffico la mattina alle uscite di Lugano, la sera nel Mendrisiotto dove le auto andrebbero ad accumularsi: il collo di bottiglia è infatti costituito dal passaggio dalla A2 alle strade cantonali e comunali di chi rientra a casa nel Mendrisiotto o oltre frontiera. Le colonne si formerebbero sull'ultimo tratto ben prima di Mendrisio per riversarsi sulle strade locali fino alle destinazioni finali e ai valichi con l'Italia.

Il PoLuMe, nei piani di USTRA, sarebbe stato pronto nel 2043/45, ossia tra 20 anni, non tra 5 né 10... e nel frattempo? O la situazione è grave, e allora servono soluzioni incisive adesso e non nel 2045, oppure è sopportabile e allora perché dovremmo potenziare la A2?

Purtroppo la Tassa di collegamento è stata irresponsabilmente affossata ancora prima che potesse entrare in vigore. Altre misure, come incentivare il trasporto aziendale, favorire chi viaggia in due, promuovere il telelavoro, introdurre il Mobility pricing¹, andrebbero attivate con convinzione e mezzi adeguati.

Se su un'auto ogni 10 viaggiassero due persone, il traffico sulla A2 negli orari di punta si ridurrebbe del 10 %. Se chi può, usasse il TP anche solo un paio di volte a settimana le cose andrebbero ancora meglio. Non si tratta di mettere tutti sul treno: oltre a non esserci posto per tutti, non avrebbe nemmeno senso né sarebbe necessario.

Già ora, analizzando i dati del traffico medio feriale sull'autostrada tra Chiasso e Grancia, si vede che l'incremento dell'offerta del trasporto pubblico ha portato dei benefici. Sui treni, i frontalieri che entrano da Chiasso e da Stabio sono aumentati tra il 2022 e il 2023 di oltre il 60%. Tra il 2019 e il 2023 l'utenza dei TP è aumentata molto (ad esempio gli abbonamenti transfrontalieri sono aumentati del 146%) e dall'analisi dei dati, sull'autostrada si osserva che nei momenti di punta il traffico durante la settimana è diminuito del 10% il mattino e la sera, mentre sulle strade cantonali non è stato osservato nessun aumento, anzi una leggera diminuzione. Questi dati confermano quanto studi a livello internazionale hanno potuto appurare: le uniche soluzioni che portano alla diminuzione del traffico sono lo sviluppo del TP e l'introduzione di tasse per coprire i costi delle congestioni. I medesimi studi confermano anche che l'incremento della capacità delle autostrade porta in un primo tempo a un miglioramento della situazione, ma in pochi anni si ritorna ad avere una situazione viaria congestionata con l'aggravante di un notevole incremento del traffico, sia sull'autostrada sia sulle strade locali. Purtroppo, anche di fronte a questi studi, i fautori dell'ampliamento delle autostrade hanno continuato a negare la legge delle congestioni delle autostrade: più strade = più traffico.

Il PoLuMe sarebbe un'opera imponente e costosa che comporterebbe per anni cantieri invasivi e problematici anche per gli automobilisti, causando disagi importanti soprattutto per chi vive tra il Pian Scairolo e Melano.

Fra una decina d'anni si aprirà anche il secondo tunnel del Gottardo, che aumenterà sì la sicurezza, ma al quale nel Mendrisiotto si guarda già con preoccupazione: giustamente

¹ Il Mp serve a finanziare il settore dei trasporti al posto delle tasse forfettarie (vignetta autostradale, imposta di circolazione) e delle tasse sui carburanti. Questo sistema permette di applicare prezzi superiori nei momenti di congestione, eliminando le code e i treni troppo affollati, e inferiori nelle ore di poco traffico.

Uri non vorrà continuare a tenersi i 15 km di colonne che si formano sempre più spesso a Göschenen.

Ricorderete cos'ha detto a questo proposito il gran consigliere urano Georg Simmen, l'anno scorso: "Trovo che se già ci saranno due gallerie, potremmo realizzare quattro corsie, così da mettere fine alle colonne nel Canton Uri". E dove finirebbero, se non nel Mendrisiotto?

Le nostre preoccupazioni sono anche quelle di tanti abitanti del Mendrisiotto, regione che domenica 24 novembre ha votato contro l'ampliamento delle autostrade, ma anche contro USTRA, che non ascolta nessuno, nemmeno i Municipi contrari alla corsia TIR.

Chiediamo perciò che la CRTM prenda una posizione sul PoLuMe, in sintonia con il voto di domenica 24 novembre, e investa energie per una politica dei trasporti che porti a un ulteriore sviluppo dell'offerta del TP, in modo particolare su rotaia, con lo scopo di sgravare l'autostrada, annullando così la necessità di un suo potenziamento. Nei prossimi anni sarà elettrificata la linea Como – Lecco e TILO pensa già di ampliare l'offerta per quella tratta. Si deve quindi aumentare la capacità dei treni, offrendo più corse, e utilizzando treni a due piani. Per quest'ultimo aspetto la CRTM potrebbe farsi promotrice presso la Confederazione, il Cantone e la Comunità di lavoro della Regio Insubrica per richiedere di adattare la galleria Monte Olimpino 1 al passaggio dei treni a due piani in tempi ragionevoli. Sarà anche da valutare, come indicato dal direttore di TILO alla nostra assemblea a Chiasso lo scorso mese di maggio, come risolvere un altro "collo di bottiglia": la stazione di Lugano.

Infine, è importante che la CTRM segua fin dall'inizio la creazione di nuove linee di bus transfrontaliere, per andare incontro alle necessità dei lavoratori frontalieri. Il tutto in sintonia con lo sviluppo della mobilità lenta, come previsto nel PAM5.

Vi ringraziamo per l'attenzione e porgiamo i nostri più distinti saluti.

Per l'ATA Associazione traffico e ambiente



Bruno Storni

Presidente ATA Svizzera italiana



Grazia Bianchi

Membro del comitato ATA



Matteo Mombelli

Membro del comitato ATA