

Interrogazione: **Superstrada e Mendrisiotto (II)**

Egregio Signor Sindaco, Signora e Signori Municipali,

prendiamo nota della risposta del 30 aprile 2020 del Municipio all'interrogazione del 20 gennaio 2020 intitolata "Superstrada e Mendrisiotto" e lo ringraziamo.

Ci ralleghiamo della sua volontà di attivarsi per opporsi a progetti o pianificazioni superiori che potrebbero portare a un ulteriore aumento del traffico parassitario nel nostro distretto.

A questo proposito, siamo felici che il Municipio intenda valutare con la CRTM e il Cantone lo stralcio dal Piano Direttore della bretella Chiasso-Stabio (e viceversa) in zona Tana.

Infatti, Mendrisio ha già sacrificato una parte importante del suo territorio allo svincolo autostradale e deve anche saper preservare un quadro di vita attrattivo per i suoi cittadini.

Tornando alla problematica principale sollevata nella prima interrogazione, il rischio nasce dal progetto italiano di autostrada da Varese a Gaggiolo e dal prolungamento della superstrada svizzera fino a Gaggiolo che rimangono pianificati anche se non dispongono di una tempistica.

Pericolo di un aumento insostenibile del traffico attraverso il Mendrisiotto



Figura 1: Rischio del supercollegamento Varese-Mendrisio-Como

Rispetto ad oggi la realizzazione di questi due progetti porterebbe **a un raddoppio della capacità di transito transfrontaliero** a causa della nuova dogana. Si tratterebbe di una modifica sostanziale e pericolosa dell'infrastruttura che priverebbe il Mendrisiotto di un importante strumento di controllo del traffico (l'unica carreggiata).

Da un punto di vista pianificatorio, il Mendrisiotto **ha una spada di Damocle sulla testa che deve essere rimossa**. Il fatto che sia l'autostrada italiana sia il prolungamento della superstrada non siano prioritari per i due Paesi è un'opportunità per correggere un disegno territoriale lacunoso e pericoloso.

Si tratta di portare dei correttivi a una visione degli anni 70 dello scorso secolo considerando l'evoluzione avvenuta (aumento considerevole del traffico nel Mendrisiotto, votazione consultiva di Stabio contraria al completamento della superstrada, nuova ferrovia Mendrisio-Varese in servizio,...) e le esigenze di pianificazione odierne (preservazione di condizioni di vita attrattive, necessità di concepire un progetto che impedisca un aumento incontrollato del traffico di transito parassitario,...).

In quel senso, fra lo status quo attuale e la proposta dello scorso secolo, si potrebbe studiare un compromesso che permetterebbe di allontanare il traffico da Stabio senza perdere la protezione offerta dall'unica carreggiata.

Due varianti sarebbero possibili.

La prima attesta la superstrada a Via Gaggiolo senza costruzione di una nuova dogana turistica.

La seconda prevede la costruzione di una nuova dogana con l'Italia e la chiusura dell'attuale al traffico motorizzato.

Variante 1: prolungamento della superstrada e utilizzo dell'attuale dogana



Variante 2: prolungamento della superstrada, costruzione di nuova dogana turistica e chiusura dell'attuale al traffico motorizzato individuale



Figura 2: Varianti per il prolungamento della superstrada

Queste due varianti hanno il grande vantaggio di mantenere una **protezione efficace contro un aumento incontrollato del traffico di transito** e garantiscono soprattutto la diminuzione dello stesso attraverso Stabio anche dopo decenni.

Di conseguenza, favoriscono anche la proposta di stralcio della bretella Chiasso-Stabio (e viceversa) in zona Tana che potrebbe essere resa necessaria da un aumento incontrollato di traffico sull'asse Varese-Mendrisio-Como.

Il prolungamento della superstrada è attualmente iscritto nel Piano direttore come Dato acquisito.

Completamento della A394 da Stabio est al Gaggiolo e nuova dogana turistica,	PTM	Dato acquisito Misura definita dal PTM.
<p>accompagnate da:</p> <ul style="list-style-type: none"> - declassamento di via Gaggiolo, moderazione del traffico, sistemazione della geometria stradale; - moderazioni del traffico in via Falcette, a S. Pietro, nel nucleo di Ligornetto e nel nucleo di Genestrerio; - chiusura al traffico pesante dei valichi secondari di Arzo e Cantinetta); - misure di gestione del traffico sulla A394. <p>Il completamento della A394 deve essere in ogni caso accompagnato dalle misure fiancheggiatrici citate, già definite quali misure di accompagnamento ambientale.</p>		

Figura 3: Misura "Completamento della A394 da Stabio est al Gaggiolo e nuova dogana turistica" iscritta nel Piano Direttore

Le misure fiancheggiatrici (declassamento di Via Gaggiolo,...) che sono al momento ipotizzate non saranno purtroppo sufficienti a limitare il traffico di transito a medio-lungo termine.

Delle misure definite come "Dato acquisito" possono essere modificate dopo una lunga procedura in cui deve essere coinvolta la Commissione regionale dei trasporti.

L'ultimo Programma di agglomerato del Mendrisiotto (PAM 3 - 2016) aveva proposto di mitigare l'impatto territoriale e paesaggistico della superstrada grazie a delle tratte in trincea e laddove possibile in trincea coperta.

Tuttavia, non aveva avanzato alcuna proposta per impedire di trasformare il nostro distretto in un nuovo territorio di transito parassitario. Per quello, come spiegato in precedenza, ci sono due possibilità:

- Rinunciare al prolungamento della superstrada;
- Prolungare la superstrada senza aumento della capacità di transito transfrontaliero.

Nell'intento di garantire una qualità di vita anche alle prossime generazioni e avvalendoci delle facoltà concesse dalla LOC e dal regolamento comunale, desideriamo chiedere al lodevole Municipio:

1. Il Municipio intende valutare insieme alla CRTM, ai Comuni del Mendrisiotto e al Cantone una modifica del Piano direttore per non aumentare la capacità di transito transfrontaliero a Stabio?

Oltre al mantenimento dello status quo attuale (nessun prolungamento della superstrada), si potrebbe anche immaginare di prolungare la superstrada senza aumento della capacità di transito transfrontaliero.

2. Nel caso in cui dovesse essere selezionata la seconda proposta, sarà importante mitigarne l'impatto territoriale e paesaggistico.

Il Municipio non ritiene che il Piano direttore debba indicare che il prolungamento della superstrada dovrebbe essere realizzato in trincea e laddove possibile in trincea coperta come proposto dal PAM 3?

3. Il Municipio potrebbe indicare come intende procedere per portare delle modifiche al Piano direttore? Per esempio, intende promuovere degli studi con altri Comuni, la CRTM e il Cantone in modo di essere pronto all'avvio dei lavori del prossimo Programma di agglomerato?

Ringraziando per l'attenzione e la collaborazione, porgiamo i nostri più cordiali saluti.

Nadir Sutter Lega-UDC-Indipendenti

Claudio Canonica “

Benjamin Albertalli “

Lorenzo Rusconi “

Filippo Pfister PLR

Tiziano Calderari “

Cesare Sisini “

Giovanni Poloni “

Orio Bianchi “

Evelyne Battaglia Richi PPD e GG

Claudia Crivelli Barella I Verdi