

RACCOMANDATA

Lodevole
Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni (DATEC)
Kochergasse 10
3003 Berna

Bellinzona, 12 ottobre 2026

OPPOSIZIONE

Che presenta l'ATA Associazione traffico e ambiente, sezione Ticino, Piazza Indipendenza 6, 6500 Bellinzona, a titolo proprio e in rappresentanza dell'Associazione nazionale, nell'ambito della pubblicazione del progetto esecutivo, istante l'Ufficio federale delle strade USTRA, Filiale F5 (Piano-No. Ustra250021.AP-d1), relativo alla realizzazione di impianti di trattamento delle acque (SABA), all'ampliamento del viadotto Lenaccio e alla realizzazione di nuove pareti foniche e di edifici tecnici (N2 Melano – Mendrisio).

In ordine

Il periodo di pubblicazione va dal 14 settembre 2026 al 13 ottobre 2026 (inclusi). La presente opposizione è tempestiva, in quanto viene presentata entro i termini di pubblicazione.

Legittimazione

Sono legittimate a fare opposizione le organizzazioni costituite da almeno 10 anni cui compete, in base agli statuti, la salvaguardia dei beni tutelati dalla legge. L'art. 55 LPAmb prevede che le organizzazioni di protezione dell'ambiente siano legittimate a ricorrere contro le decisioni delle autorità cantonali o federali in materia di pianificazione, costruzione o trasformazione di impianti per i quali è necessario un esame dell'impatto sull'ambiente. L'art. 1 dell'Ordinanza che designa le organizzazioni di protezione dell'ambiente, nonché di protezione della natura e del paesaggio legittimate a ricorrere (ODO) indica che le organizzazioni legittimate a ricorrere secondo l'art. 55 LPAmb figurano nell'allegato dell'ODO. ATA Associazione traffico e ambiente (in tedesco "Verkehrs-Club der Schweiz", VCS), rientra nella lista contenuta nell'allegato (cifra 20; si veda la denominazione corretta contenuta nella versione tedesca dell'ODO). ATA è quindi legittimata a inoltrare opposizione ai sensi dell'art. 55 LPAmb e dell'art. 8 LE.

La procura dell'8 ottobre 2026 dell'Associazione nazionale sarà fornita su richiesta.

Premessa

ATA Ticino si oppone fermamente a qualsiasi ampliamento della capacità delle autostrade, sia attraverso la costruzione di nuove corsie, sia mediante l'uso della corsia di emergenza come terza corsia dinamica. Tutti questi interventi, come mostrano numerosi studi a livello europeo e mondiale, non costituiscono soluzioni in grado di ovviare alle congestioni. Se a corto termine il traffico risulta molto più fluido, a lungo termine l'aumento dell'offerta di mobilità porta a un aumento del traffico individuale motorizzato (TIM), fino a giungere nuovamente a una situazione di traffico congestionato, con l'aggravante di un TIM maggiore rispetto alla situazione precedente.

In Ticino, dal 2021 il trasporto pubblico (TP) è stato notevolmente potenziato. Nonostante un aumento di circa 10'000 lavoratori frontalieri tra il 2019 e il 2025, questo potenziamento ha permesso di arrestare il continuo aumento del traffico sull'autostrada. Il traffico a Maroggia non è aumentato e, durante la settimana lavorativa e nei momenti di punta, è stata osservata una diminuzione di circa il 10%.

Questa premessa è importante per analizzare e inquadrare il progetto oggetto della presente opposizione in relazione al progetto POLUME che mira a creare una terza corsia dinamica tra Lugano Nord e Mendrisio utilizzando la corsia di emergenza.

Giudizio complessivo

Contrariamente a quanto affermato nei documenti, l'impianto subisce una modifica sostanziale. Con la realizzazione del progetto POLUME, nei momenti di forte traffico, su questo tratto di autostrada verrà utilizzata la corsia di emergenza come corsia dinamica, comportando un aumento importante della capacità della tratta e del traffico dei veicoli a motore e creando, di fatto, un'autostrada a tre corsie.

La valutazione delle immissioni foniche non è corretta, in quanto non viene considerata, per l'orizzonte 2050, la realizzazione del progetto POLUME. In particolare, la valutazione delle immissioni non considera né l'uso della corsia di emergenza come corsia dinamica né l'aumento del traffico che ne consegue. Con queste omissioni non è stato verificato correttamente se la modifica dell'impianto creerà immissioni percettibilmente più elevate, superiori a 1 dB. Con le mancanze presenti nella perizia fonica, il numero dei superamenti dei VLI potrebbe essere maggiore.

Il Ticino e in particolare il Mendrisiotto si è opposto ai potenziamenti delle autostrade. Ci attendiamo che USTRA e le autorità politiche rispettino la volontà popolare rinunciando a qualsiasi progetto che porti all'aumento delle capacità dei vari tratti autostradali. I nuovi progetti dovrebbero invece essere soluzioni agli errori pianificatori del passato, togliendo l'autostrada da Maroggia e Melano, una importante cesura in un territorio angusto.

Il Ticino ha potenziato e potenzierà ulteriormente il trasporto pubblico. Come mostrano molti studi, questa è una delle soluzioni che permettono di diminuire il traffico motorizzato. Il

progetto MeMe, indubbiamente collegato al progetto POLUME, è in forte contraddizione con la politica ticinese del trasporto pubblico.

Nel dettaglio per quanto riguarda il risanamento fonico

1- Il progetto prevede la realizzazione dei seguenti interventi

- la posa di un asfalto fonoassorbente lungo tutta la tratta
- nuove pareti foniche
- l'allargamento della corsia di emergenza a 3,25 m lungo tutta la tratta, compreso il viadotto Lenaccio

2- Scenari per le valutazioni delle immissioni foniche

Per la valutazione delle immissioni foniche sono stati considerati tre scenari:

- lo stato attuale (2025) con le protezioni foniche esistenti
- l'orizzonte di pianificazione 2050 con le protezioni foniche esistenti (verifica di conformità, 2050)
- l'orizzonte di pianificazione 2050 con le nuove protezioni foniche e la posa dell'asfalto fonoassorbente

3- Calcolo delle immissioni foniche

Per il calcolo delle immissioni e la valutazione del rispetto dei Valori Limite d'Immissione (VLI) previsti dall'Allegato 3 dell'OIF sono stati considerati:

- un modello tridimensionale del territorio, comprendente le fonti di rumore, gli oggetti rilevanti sul percorso di propagazione e i ricettori (1x), nonché le caratteristiche di assorbimento specifiche dei materiali;
- l'asse principale della strada nazionale, modellato separatamente per ogni senso di marcia e per ogni corsia (ossia corsia di sorpasso e corsia di scorrimento per ogni senso di marcia);
- la strada cantonale.

4- Calcolo delle emissioni foniche

Per il calcolo delle emissioni dell'autostrada sono stati considerati due scenari: quello attuale (2025) e l'orizzonte di pianificazione (2050). Di seguito riportiamo la tabella con i dati utilizzati per il calcolo delle emissioni.

Tratti della strada nazionale	Stato	TGM	Giorno		Notte	
	[anno]	[veicoli/giorno]	Tg [veicoli/ora]	N2 [%]	Tn [veicoli/ora]	N2 [%]
Da UH-km 12.300 a UH-km 14.200 (direzione sud)	2025	35740	1999	7.5	470	4.6
	2050	37570	2101	7.5	494	4.6
Da UH-km 12.300 a UH-km 14.200 (direzione nord)	2025	34650	1918	7.6	495	5.6
	2050	37980	2103	7.6	542	5.6

5- Rispetto dell'OIF

La perizia fonica porta alle seguenti conclusioni:

- la tratta in esame è sottoposta a modifiche non sostanziali, dovute principalmente ad adeguamenti normativi, con conseguenze sul panorama acustico del perimetro di studio;
- l'efficacia dei nuovi interventi di protezione fonica è del 75%. Riportiamo la tabella che riassume il numero di superamenti dei VLI presenti nel rapporto.

Comune	Panoramica dei superamenti dei valori limite* in prossimità di edifici sensibili a causa del rumore delle strade nazionali							
	2025		Orizzonte di pianificazione 2050					
	Stato attuale		Stato fittizio		Verifica di conformità		Progetto di protezione fonica	
	con la protezione fonica in essere		senza protezione fonica in essere		con la protezione fonica in essere		con estensione della protezione fonica	
	>VLI	di cui >VA	>VLI	di cui >VA	>VLI	di cui >VA	>VLI	di cui >VA
Val Mara Melano	97 (+0)	6 (+0)	169 (+0)	26 (+0)	102 (+0)	6 (+0)	42 (+0)	1 (+0)
Val Mara Rovio	1 (+0)	0 (+0)	1 (+0)	0 (+0)	1 (+0)	0 (+0)	0 (+0)	0 (+0)
Totale	98 (+0)	6 (+0)	170 (+0)	26 (+0)	103 (+0)	6 (+0)	42 (+0)	1 (+0)

Contestazione alla perizia fonica

1- Allargamento della corsia di emergenza e POLUME

L'allargamento della corsia di emergenza della tratta è un elemento fondamentale per il progetto POLUME, che prevede l'uso della corsia di emergenza come terza corsia dinamica nei momenti di forte traffico: nei giorni lavorativi, in direzione nord al mattino e in direzione sud al pomeriggio, oppure in altri momenti di forte traffico, per esempio durante tutta l'estate a causa del traffico vacanziero.

Di fatto, questo tratto autostradale sarà costituito da tre corsie e deve quindi essere considerato come una modifica sostanziale ai sensi dell'art. 8 dell'OIF.

2- Calcolo delle emissioni foniche

La valutazione delle emissioni foniche dell'autostrada non considera i seguenti punti:

- con la realizzazione del progetto POLUME, per alcune ore al giorno la corsia di emergenza sarà utilizzata come terza corsia dinamica;
- i valori dei dati di traffico utilizzati per il calcolo delle emissioni dell'autostrada non considerano che, con l'aumento della capacità dell'autostrada grazie alla terza corsia dinamica, si verificherà un aumento del traffico, come riconosciuto dalla medesima USTRA nel progetto POLUME;
- nel rapporto non sono riportati i dati utilizzati per il calcolo delle emissioni della strada cantonale e quindi non è possibile verificare quali scenari siano stati utilizzati;

3- Valutazione del traffico all'orizzonte 2050 con POLUME

Con i dati presenti nel progetto POLUME (orizzonte 2040) è possibile effettuare una prima valutazione dell'aumento delle emissioni dell'autostrada.

Nella perizia del progetto MeMe, per il calcolo delle immissioni si utilizza per il 2025 un TGM di 35'740 veicoli in direzione sud e 34'650 in direzione nord e, per l'orizzonte 2050, un TGM di 37'570 in direzione sud e 37'980 in direzione nord. Si tratta di un lieve aumento nelle due direzioni.

Dal sito del Cantone Ticino OASI è possibile leggere i dati delle previsioni del Cantone per il 2050 lungo la medesima tratta: un TGM di 36'556 in direzione sud e 39'262 in direzione nord (Allegato 2). I valori sono leggermente differenti, maggiori in direzione nord e minori in direzione sud.

Nel progetto POLUME per il 2040, con la terza corsia dinamica (Allegato 1), sono riportati i dati relativi al traffico feriale medio (TFM) per il 2040. Partendo da questi dati è possibile effettuare un'estrapolazione per il TGM (Allegato 3). Si ottengono i seguenti valori per il 2040: un TGM di 41'215 veicoli in direzione sud e 39'673 veicoli in direzione nord.

Se consideriamo un aumento dell'1% annuo (con la terza corsia dinamica la capacità dell'autostrada aumenta e quindi aumenterà anche il TIM), otteniamo per il 2050 i seguenti dati: un TGM di 43'823 veicoli in direzione sud e 45'527 veicoli in direzione nord.

Partendo da questi dati si può stimare il flusso del traffico nelle due direzioni per il 2050. Per la tratta verso sud si ottiene un flusso di 2'546 v/h di giorno e di 599 v/h di notte, mentre per la tratta verso nord un flusso di 2'427 v/h di giorno e di 625 v/h di notte. Questo comporta un aumento delle emissioni di 0.83 dB per la tratta verso sud e di 0.62 dB per la tratta verso nord.

Se consideriamo un aumento del traffico del 2% annuo, l'aumento delle emissioni è di 1.25 dB verso sud e di 1.06 dB verso nord.

Il forte aumento del traffico causato dalla realizzazione del POLUME e il conseguente aumento delle emissioni foniche implicano che l'impianto subisce una modifica sostanziale.

5- Calcolo delle immissioni

Il calcolo delle immissioni deve essere quindi rifatto considerando l'orizzonte 2050 con l'attuazione del POLUME e quindi l'uso, per alcune ore al giorno, della terza corsia dinamica, nonché un flusso di veicoli ben maggiore rispetto a quello considerato da USTRA.

Se, da una parte, le emissioni dei veicoli che utilizzano la terza corsia dinamica sono maggiormente assorbite dalle pareti foniche vicine alla corsia di emergenza utilizzata, dall'altra risultano meno schermate verso la parete fonica opposta. La sera, quando sarà utilizzata la corsia di emergenza come corsia dinamica, le pareti costruite verso il centro di Melano potranno limitare la propagazione del rumore in modo meno efficace, visto che schermano la corsia di emergenza in maniera meno efficiente.

Visti i numerosi errori presenti nella perizia fonica, il rapporto non determina in alcun modo se la modifica dell'impianto non causi immissioni foniche percettibilmente più elevate (>1 dB). La perizia deve pertanto essere rifatta.

PRIME CONCLUSIONI

La tratta oggetto del progetto, al quale presentiamo opposizione, subisce un cambiamento preponderante secondo l'articolo 8 dell'OIF, in quanto la corsia di emergenza realizzata lungo tutta la tratta sarà utilizzata come terza corsia dinamica, come previsto dal POLUME. Di fatto si avrà un'autostrada a tre corsie.

Il rapporto relativo all'impatto fonico è errato, in quanto nel calcolo delle emissioni non è stato considerato l'orizzonte 2050 con la realizzazione del POLUME, che comporta un maggior traffico sulla tratta e prevede l'uso della terza corsia dinamica, la quale risulta meno schermata dalle pareti di protezione opposte alla corsia utilizzata.

L'aumento del traffico previsto con la realizzazione della terza corsia dinamica comporterà una situazione diversa rispetto a quanto determinato nel progetto in questione, con conseguenze che mettono in discussione anche l'efficacia degli interventi proposti per diminuire le immissioni foniche.

Infine mal si comprende come USTRA possa ignorare in modo così palese nella valutazione delle immissioni foniche un suo progetto, il POLUME, che porterà a modifiche sostanziali del tratto autostradale da Lugano Nord a Mendrisio.

In base a quanto esposto, si chiede di accogliere l'opposizione, di rinunciare a questo progetto di risanamento fonico, che porterà pochi o nulli benefici alla popolazione di Melano, e di proporre una soluzione che risolva in modo definitivo il problema legato all'inquinamento fonico e costituisca anche un rimedio alla divisione dell'angusto territorio di Melano causato dall'autostrada.

ALTRE MOTIVAZIONI CONTRO MEME E POLUME

1 – La presunta indipendenza dei progetti POLUME, MEME e degli altri interventi secondo USTRA

USTRA sta realizzando il progetto della terza corsia dinamica tra Lugano Nord e Chiasso per tappe, suddividendo l'autostrada in singole tratte, trattate come interventi indipendenti l'una dall'altra. In questo modo, si rischia di sottoporre la popolazione e le autorità politiche del Mendrisiotto a una progressiva realizzazione degli interventi, senza che siano preventivamente considerate in modo complessivo le conseguenze sull'intero sistema viario.

È significativa, in questo senso, la presentazione del POLUME a Melano. In quell'occasione, USTRA non ha fornito una valutazione in merito a quanto sarebbe potuto accadere nelle ore serali, quando un volume maggiore di traffico concentrato in un intervallo di tempo più breve avrebbe potuto riversarsi sul Mendrisiotto. Solo successivamente sono stati riconosciuti i problemi di congestione sulle strade locali del Mendrisiotto e, di conseguenza, sono stati presi in considerazione interventi volti a eliminare tali colli di bottiglia.

Manca, pertanto, un progetto di carattere globale che consideri l'intero collegamento da Lugano Nord fino alle dogane del Mendrisiotto, così come manca uno studio complessivo sulle conseguenze del POLUME sul traffico e sui problemi che il potenziamento potrebbe generare.

Non è inoltre escluso che, durante il periodo estivo, possano emergere pressioni politiche affinché vengano utilizzate entrambe le corsie della futura galleria del San Gottardo, con il conseguente rischio di concentrare nel Mendrisiotto il traffico vacanziero, dove le dogane potrebbero costituire il principale collo di bottiglia per l'ingresso diretto verso l'Italia.

Il progetto deve pertanto essere respinto. USTRA deve invece presentare un progetto complessivo, esteso da Lugano Nord alle dogane del Mendrisiotto, nel quale i diversi interventi siano coordinati tra loro e presenti anche una valutazione seria degli effetti del POLUME.

2 – Il potenziamento della capacità non risolve il problema della congestione

Numerosi studi condotti a livello europeo e internazionale giungono a una conclusione analoga, spesso descritta come la «legge fondamentale della congestione autostradale». Se, inizialmente, l'aumento della capacità di un'autostrada può produrre una riduzione della congestione, nel medio-lungo periodo l'aumento dell'offerta di mobilità può determinare un incremento del traffico individuale motorizzato (TIM), fino al raggiungimento di una nuova situazione di congestione, caratterizzata da un volume di traffico complessivamente maggiore.

Alla luce di queste evidenze, risulta difficile comprendere la scelta di USTRA di continuare a proporre interventi finalizzati all'aumento della capacità delle autostrade. Anche a livello politico, il Consiglio federale continua a perseguire una politica di incremento della capacità autostradale e si affida ora alla perizia del Politecnico federale di Zurigo, i cui contenuti e conclusioni suscitano perplessità a livello federale, quale elemento di sostegno a tale politica.

Il MeMe, il POLUME e altri progetti che comportano un aumento della capacità autostradale devono pertanto essere modificati in modo che si mantengano le capacità attuali.

3 – Il potenziamento del trasporto pubblico

Il Cantone Ticino ha potenziato il trasporto pubblico nel 2021 con l'apertura della galleria di base del Monte Ceneri. Un nostro studio e uno studio del Politecnico federale di Losanna, allegati alla presente opposizione, mostrano come l'aumento dell'offerta abbia favorito un maggiore ricorso al trasporto pubblico (TP), con conseguente riduzione dell'utilizzo dell'automobile.

In particolare, è stato possibile evidenziare che, dal 2019 al 2025, nonostante un aumento di circa 10'000 frontalieri in ingresso attraverso le dogane, il numero di automobili che attraversano le dogane del Mendrisiotto è rimasto sostanzialmente costante, mentre il traffico autostradale è diminuito. In particolare, sull'autostrada a Maroggia, nelle ore di punta, il traffico è diminuito di circa il 10% il mattino in direzione nord e la sera in direzione sud, senza un aumento del traffico sulla strada cantonale.

Parallelamente, è aumentato il numero degli utenti del trasporto pubblico, sia tra i residenti del Mendrisiotto sia tra i frontalieri in ingresso attraverso le stazioni di Chiasso e Stabio.

Questi dati evidenziano, in linea con quanto emerge dagli studi internazionali, come il potenziamento del trasporto pubblico costituisca uno degli strumenti attraverso i quali è possibile ridurre il traffico individuale motorizzato.

Nell'ambito del progetto «Trasporti '45», il Cantone Ticino proporrà ulteriori interventi, per un importo complessivo di circa 500 milioni di franchi, destinati a migliorare alcuni aspetti strutturali e a consentire un ulteriore potenziamento del trasporto pubblico. Tra gli interventi previsti rientra l'aumento della frequenza dei treni TILO su diverse tratte, con l'obiettivo di contribuire alla riduzione del traffico autostradale.

A queste richieste si aggiunge l'elettrificazione della linea ferroviaria Como–Lecco, che permetterebbe di estendere le linee TILO in una zona caratterizzata da un importante bacino di frontalieri, e sono stati ripresi inoltre i contatti con l'Italia per valutare l'innalzamento della galleria Monte Olimpino 1 a 4,00 m, così da consentire l'utilizzo di treni passeggeri a due piani.

Possono inoltre essere adottate altre misure, quale, ad esempio, la riduzione dei posteggi gratuiti presso i luoghi di lavoro. Lo studio del Politecnico federale di Losanna sugli effetti dell'apertura della galleria di base del Monte Ceneri evidenzia come tale misura possa favorire un maggiore ricorso alla mobilità lenta e al trasporto pubblico. Il Gran Consiglio ha tuttavia eliminato la tassa di collegamento, nonostante la precedente volontà popolare.

Infine, il POLUME rischia di determinare un importante trasferimento di parte degli utenti del trasporto pubblico nuovamente verso l'automobile, vanificando gli investimenti effettuati dal Cantone Ticino per il potenziamento del trasporto pubblico.

Alla luce dei potenziamenti del trasporto pubblico già realizzati dal Cantone Ticino, degli interventi previsti per il futuro e dei risultati finora ottenuti, tra cui la diminuzione del traffico autostradale nelle ore di punta, il MeMe e il POLUME non devono essere realizzati così come proposto.

4 – La volontà politica del Mendrisiotto e del Ticino

Nella votazione popolare del 24 novembre 2024, il Decreto federale sulla Fase di potenziamento 2023 delle strade nazionali è stato respinto a livello nazionale con il 52,70% dei voti contrari. In Ticino il Decreto è stato respinto con il 55,97% dei voti contrari, mentre nel Mendrisiotto la percentuale ha raggiunto il 62,82%.

Il risultato della votazione evidenzia una netta contrarietà della popolazione del Mendrisiotto al potenziamento delle autostrade. La prosecuzione del progetto POLUME è forte contrasto con l'esito di tale votazione popolare.

Oltre alla popolazione, diversi enti comunali, Municipi e Consigli comunali si sono inoltre espressi contro la realizzazione del POLUME.

Alla luce dell'esito della votazione popolare e delle prese di posizione espresse a livello comunale, il MeMe e il POLUME non devono essere realizzati.

5 – La cesura del territorio

L'autostrada nel Mendrisiotto è un'infrastruttura realizzata negli anni Sessanta, quando i volumi di traffico erano significativamente inferiori a quelli attuali. Nel frattempo, l'urbanizzazione del territorio ha determinato una crescente interazione e, in diversi punti, un conflitto tra le aree urbanizzate e l'infrastruttura autostradale.

Gli interventi di USTRA nel Sottoceneri dovrebbero pertanto perseguire un obiettivo diverso dall'incremento della capacità autostradale: devono contribuire a risolvere gli effetti e le criticità derivanti dalle scelte progettuali del passato.

Nella zona di Maroggia e Melano, il territorio, già caratterizzato da spazi limitati, è attraversato e diviso dall'autostrada, con conseguenti disagi per la popolazione, in particolare a causa del rumore e delle emissioni di inquinanti generate dal traffico stradale.

Il progetto di risanamento fonico proposto, oltre a presentare, secondo quanto evidenziato, importanti criticità progettuali, non appare in grado di apportare benefici sufficienti alla popolazione di Melano. Per quanto riguarda Maroggia, resta inoltre da chiarire se e in quale misura analoghi interventi saranno realizzati nell'ambito del POLUME. Il rumore continua a superare i valori limite d'immissione (VLI) presso numerosi edifici e il rumore di fondo rimane costantemente presente, anche verso Rovio.

Le soluzioni da adottare non devono comportare un aumento della capacità autostradale, sia in considerazione dell'esito della votazione popolare sia alla luce degli studi che evidenziano come l'aumento della capacità possa determinare, nel medio-lungo periodo, un aumento del traffico.

In altre parti della Svizzera sono già stati realizzati interventi finalizzati a ridurre l'impatto dell'autostrada sul territorio, mediante la copertura dell'infrastruttura o la messa in galleria delle carreggiate. Un esempio significativo nelle vicinanze è rappresentato dalla galleria di Roveredo, che ha consentito di allontanare l'autostrada dall'abitato, eliminando l'infrastruttura che attraversava il paese e ne divideva il territorio.

Alla luce delle criticità derivanti dalle scelte progettuali del passato, USTRA dovrebbe pertanto elaborare un intervento alternativo al POLUME, finalizzato a eliminare l'autostrada dal territorio di Maroggia e Melano, senza aumentarne la capacità.

SECONDE CONCLUSIONI

I progetti MeMe e POLUME devono essere abbandonati e USTRA deve proporre soluzioni che non portino a un aumento della capacità dell'autostrada e risolva in modo definitivo la cesura del territorio di Maroggia-Melano e, allo stesso tempo, porti a reali benefici per la popolazione dei due comuni. La proposta dev'essere parte di uno studio globale da Lugano Nord alle dogane nel Mendrisiotto e Basso Ceresio, che coordini i vari interventi e non penalizzi nessuna regione.

PQM

In base a quanto esposto, si chiede al lodevole DATEC di accogliere l'opposizione al progetto generale, istante l'Ufficio federale delle strade USTRA, Filiale F5 (Piano-No. Ustra250021.AP-d1) che non porterà nessun beneficio alla popolazione di Melano. Si chiede di procedere alla progettazione di una soluzione che risolva in modo definitivo la cesura del territorio di Melano e Maroggia con la realizzazione di una galleria, rinunciando nel contempo all'uso della corsia di emergenza come terza corsia dinamica.

Con la massima stima.

Per l'ATA Associazione traffico e ambiente
Sezione Ticino

Bruno Storni
Presidente

ALLEGATO 1:

Estratto dal Rapporto tecnico traffico del Progetto Generale per la tratta Lugano – Mendrisio, N2 Potenziamento Lugano – Mendrisio.

 Schweizerische Eidgenossenschaft Confédération suisse Confederazione Svizzera Confederaziun svizra		Dipartimento federale dell'ambiente, trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC		20
		Ufficio federale delle strade USTRA		
CONSULTAZIONE CANTONALE		Strade Nazionali		C2
		Strada-No. N02		
		Tratta di manutenzione 80		
		Classe autostradale 1-2	Lugano - Mendrisio	
Fase di progetto Progetto Generale (GP)				
Progetto / Descrizione piano Tratta Lugano - Mendrisio N2 Potenziamento Lugano - Mendrisio				
Cantone Ticino				
Comune Muzzano, Collina d'oro, Lugano, Grancia Melide, Bissone, Maroggia, Melano				
Rapporto tecnico traffico				
Abbreviazione del progetto N0280POLUME		Progetto -No. / TDCost-No. 160081		
Oggetto di inventario No. -		Tratta/ km di manutenzione 13+720 - 24+560		
		RBB N02+2820+280 - N02+2710+440		
				
Progettista Consorzio di progettazione ☐ Lombardi SA ☒ AFRY Svizzera SA ☐ Pini Swiss Engineers SA ☒ Brugnoli e Gottardi Ingegneri consulenti SA				
		Piano-No. (PV)	7260.0-R-201	
		Piano-No. (USTRA)	20	
		Formato:	A4	Scala:
		Allestito	Dat.: 30.11.2020	Contr.
		Plotfile: C2_rapporto tecnico traffico.pdf		
Conduzione di progetto Ufficio federale delle Strade USTRA Filiale F5 Via C. Pellandini 2, 6500 Bellinzona		Controllato	Sigl.	Funzione:
		Ricevuto USTRA:	Sigla	
		Approv. USTRA:	Sigla	

4.2 Dati di traffico dello scenario senza progetto S1 – 2040

Il seguente sinottico riporta il carico per lo scenario S1 2040 senza progetto relativo alla tratta autostradale, mentre nell'allegato A sono riportati i piani di carico scaturiti dal modello del traffico relativi ad un'area più ampia.

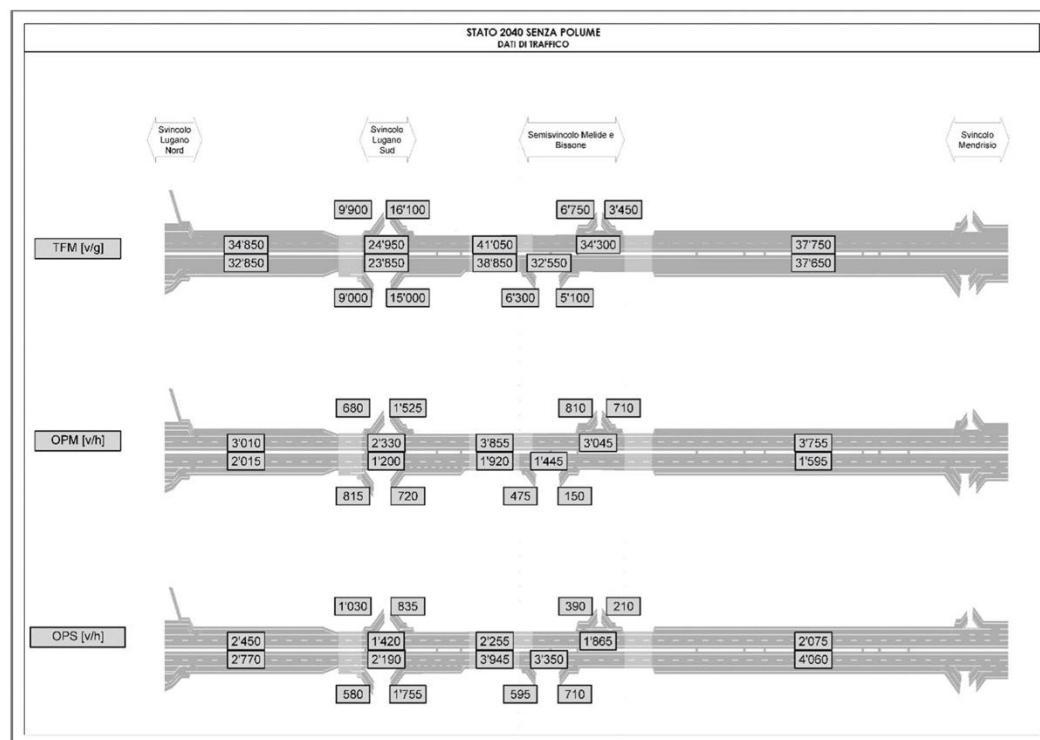


Figura 17: Dati di traffico TFM- S1 – 2040 senza POLUME per le tre fasce orarie: giorno feriale medio (TFM), ora di punta della mattina (OPM) e ora di punta della sera (OPS)

4.3 Dati di traffico dello scenario con progetto S2 – 2040

Il seguente schema sinottico riporta il carico lungo l'asse autostradale e le rampe d'accesso e uscita, mentre nell'allegato A sono riportati i relativi piani scaturiti dal modello cantonale del traffico per il comparto allo studio.

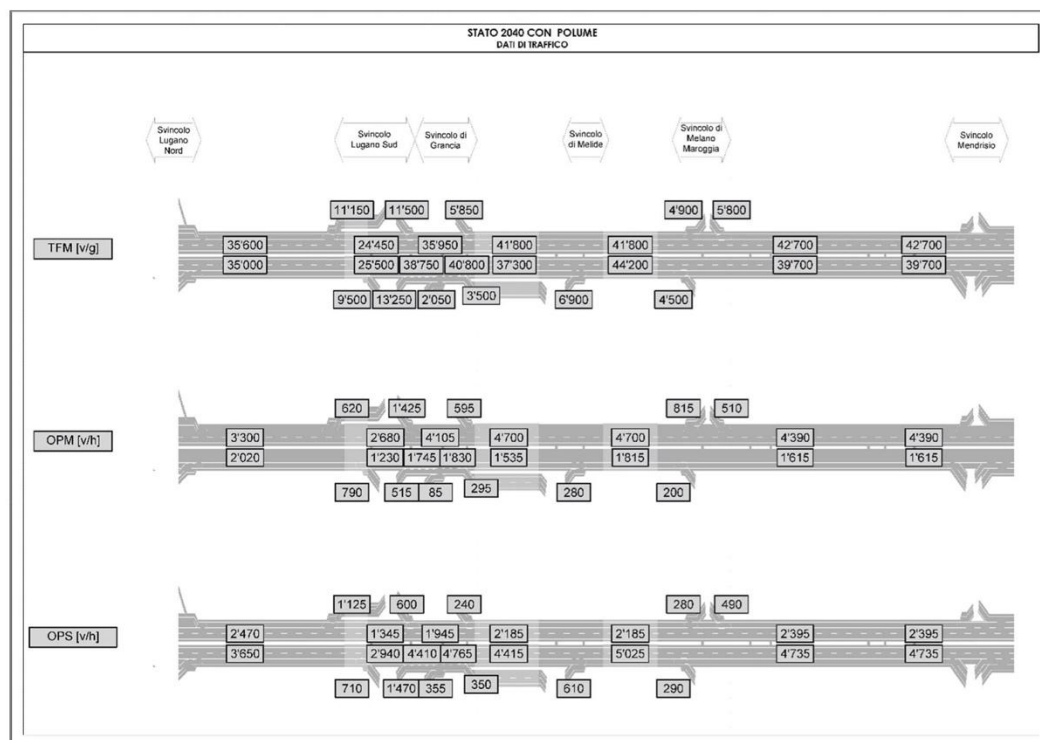
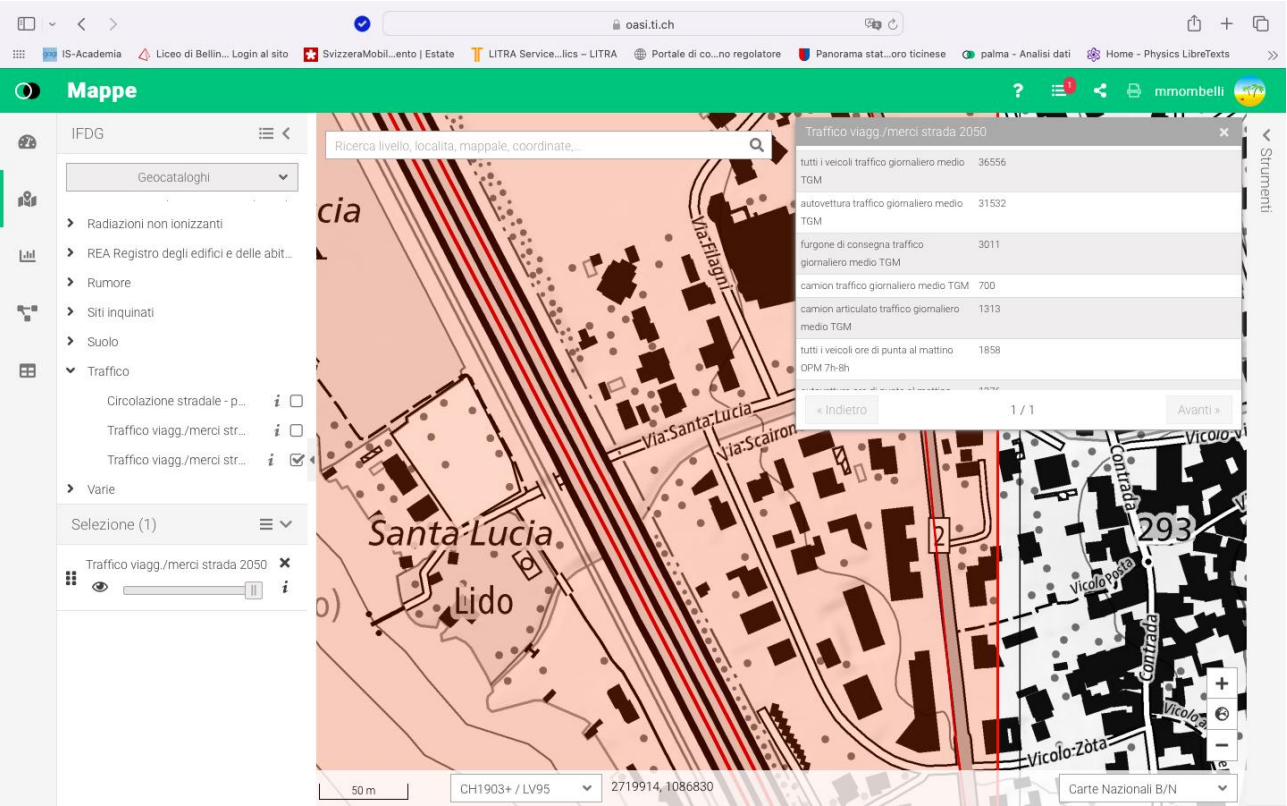


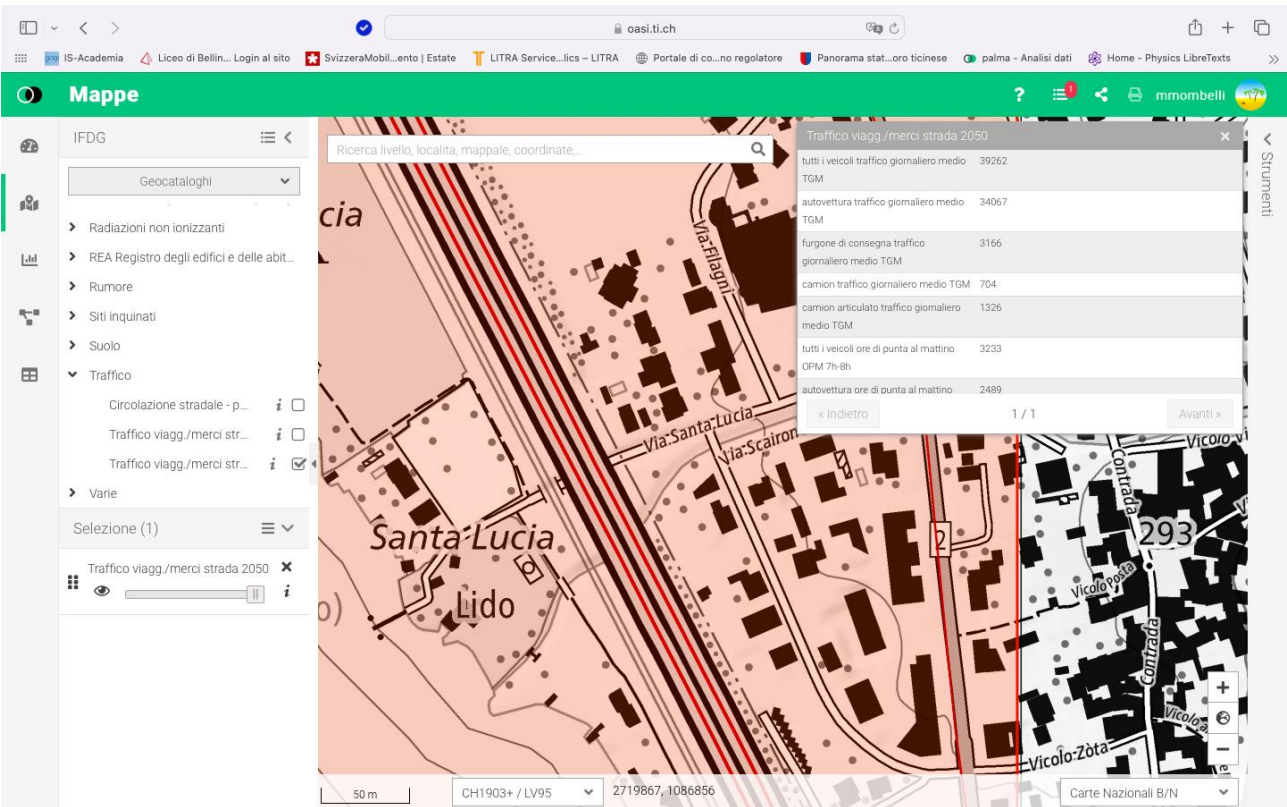
Figura 18: Dati di traffico TFM - S2 – 2040 con POLUME per le tre fasce orarie: giorno feriale medio (TFM), ora di punta della mattina (OPM) e ora di punta della sera (OPS)

ALLEGATO 2: previsione del traffico sulla tratta autostradale a Melano, tratto dal sito OASI del Canton Ticino.

Direzione Nord -Sud



Direzione Sud - Nord



Allegato 3: Valutazione del flusso del traffico sull'autostrada con la realizzazione del POLUME

Previsioni del traffico orizzonte 2050 senza POLUME

	PREVISIONI ARE 2050 senza POLUME		PREVISIONI OASI 2050 senza POLUME	
	Sud – Nord	Nord - Sud	Sud – Nord	Nord - Sud
TFM	40823	39204	42274	39204
TGM	37943	36556	39262	36556
Rapporto TGM/TFM	92.95%	93.25%	92.88%	93.25%

Previsioni del traffico 2040 con POLUME

	Sud – Nord	Nord - Sud
TFM	42700	44200

Per calcolare il TGM per il 2040 con il POLUME nelle singole direzioni, è utilizzato il valore medio del rapporto TGM/TFM delle due previsioni per il 2050 ARE e OASI.

	Sud – Nord	Nord - Sud
Valore medio TGM/TFM	92.915%	93.25%

Previsioni del traffico 2040 con POLUME

	Sud – Nord	Nord - Sud
TGM	39673	41215

Con un aumento dell'1% del traffico annuo tra il 2040 e il 2050

Previsioni del traffico 2050 con POLUME

	Sud – Nord	Nord - Sud
TGM	43823	45527

Il valore del flusso dei veicoli all'ora per le due corsie viene calcolato in modo che il rapporto tra flusso dei veicoli all'ora e il TGM è uguale a quello indicato nel rapporto fonico del progetto MeMe

	Sud – Nord	Nord - Sud
v/h 06:00 – 22:00	2427	2546
v/h 22:00 – 06:00	625	599

Tabella dei flussi di veicoli all'ora presentati nel rapporto fonico del progetto MeMe

	Sud – Nord	Nord - Sud
v/h 06:00 – 22:00	2103	2101
v/h 22:00 – 06:00	542	494

Aumento dell'emissione fonica

	Sud – Nord	Nord - Sud
06:00 – 22:00	0.62 dB	0.83 dB
22:00 – 06:00	0.62 dB	0.83 dB

Con un aumento del 2% del traffico annuo tra il 2040 e il 2050

Previsioni del traffico 2050 con POLUME

	Sud – Nord	Nord - Sud
TGM	48361	50240

Flusso dei veicoli all'ora

	Sud – Nord	Nord - Sud
v/h 06:00 – 22:00	2678	2810
v/h 22:00 – 06:00	690	661

Aumento dell'emissione fonica

	Sud – Nord	Nord - Sud
06:00 – 22:00	1.05 dB	1.26 dB
22:00 – 06:00	1.05 dB	1.26 dB