

Uno svincolo cresciuto male

Venerdì scorso gli oppositori alla realizzazione del nuovo svincolo autostradale di Mendrisio hanno incontrato in un esperimento conciliativo il committente (l'Ufficio federale delle strade), l'Ufficio federale dell'ambiente e i progettisti.

Un rapporto di forza impari, che nel nostro caso ha visto due cittadini confrontarsi con una decina di funzionari, ingegneri e giuristi, tutti specialisti del campo.

Nella sostanza l'opposizione del 18 settembre 2008 firmata da quattordici cittadini di Ligornetto, Mendrisio e Rancate, pur riconoscendo la necessità di interventi di riordino stradale in zona Fox Town e all'attuale svincolo, giudicava il progetto in pubblicazione sovradimensionato rispetto alle reali necessità.

Questo lasciava pensare che il nuovo svincolo non fosse pensato solo per risolvere gli attuali problemi viari, ma fosse già proiettato verso un futuro ampliamento della superstrada Mendrisio Stabio, progetto a cui noi siamo fermamente contrari. Oltretutto questa fuga in avanti causerà fin da ora un sovraccarico ambientale non commisurato alle problematiche da risolvere.

Il sovradimensionamento inoltre produrrà un ulteriore incremento del traffico dovuto da una parte a nuovi insediamenti commerciali in zona Fox Town, possibili solo dopo la realizzazione dello svincolo stesso, e dall'altra a un agevolato pendolarismo Varese - Como.

Nel 2008 lo stesso Ufficio federale dell'ambiente giudicava inaccettabile il progetto così come pubblicato.

Ora purtroppo grazie a ulteriori, ma pur sempre troppo deboli, misure di accompagnamento ambientali il progetto viene ritenuto conforme alla legge. Peccato che ancora una volta l'Ufficio federale dell'ambiente abbia potuto intervenire troppo tardi riuscendo strappare ormai solo dei correttivi senza riuscire a conciliare degnamente sviluppo e natura, come sarebbe lecito aspettarsi.

Nello specifico vengono proposte rinaturazioni del Laveggio nel tratto più devastato del suo corso, dove gli sconsiderati interventi degli scorsi decenni hanno costretto il fiume in un corridoio di cemento largo poco più di tre metri. Questi interventi sono necessari, ma anche dovuti, perché riparano a danni del passato. Oggi bisognerebbe proporre reali compensazioni per i danni ambientali e paesaggistici che provocherà il nuovo svincolo.

Dovendo troppo spesso intervenire a posteriori, gli uffici preposti alla protezione dell'ambiente e del territorio, riescono a proporre solo misure palliative. Interventi comunque importanti, ma dispersivi e poco efficaci.

Noi crediamo che oggi le misure ambientali di accompagnamento debbano cambiare prospettiva e diventare anticipatrici per prevenire i disastri che abbiamo vissuto negli ultimi venti anni.

Sappiamo tutti che attorno ai grandi svincoli si concentrano i grandi appetiti speculativi, con il conseguente veloce deterioramento della situazione ambientale territoriale e viaria.

È contro questi inconvenienti che bisogna avere il coraggio di intervenire subito proponendo ad esempio una vasta zona verde attorno alle rotonde previste in zona Tana e Pizzö.

Non nascondiamo infatti il timore che questo svincolo allungandosi fino alla Campagna Adorna potrebbe segnare anche la fine della sua ancora viva realtà agricola.