

Bellinzona, 11 luglio 2008

**Variante comparti per attività Piano regolatore PR97 - Norme di attuazione (NAPR)
Comparti di San Martino – Penate – Rime/Brech, Comune di Mendrisio
Incarto per l'esame preliminare**

Osservazioni dell'Associazione traffico e ambiente, Sezione della Svizzera italiana

1. Premessa

Seguiamo da tempo con preoccupazione l'evolversi del comparto di S.Martino a Mendrisio e delle zone circostanti. I livelli d'inquinamento dell'aria sono frequentemente superiori ai limiti di legge, spesso con punte ragguardevoli. Gli effetti sulla salute della popolazione sono stati più volte denunciati dai medici della regione, in particolare l'aumento dei casi di tosse cronica e d'asma nei bambini. Dalle ricerche epidemiologiche è inoltre noto che gli alti livelli d'inquinamento atmosferico causano decessi precoci. Inoltre, il traffico indotto dai centri commerciali della zona, porta spesso a saturazione la rete viaria, mentre un efficace servizio di trasporti pubblici è ancora di là da venire. La pianificazione urbanistica della zona è assai carente, tanto che il comparto risulta avulso dal vicino borgo di Mendrisio. Collegamenti pedonali e ciclabili attraenti sono praticamente assenti. Per questi motivi, qui solo brevemente riassunti, l'ATA si è opposta in passato all'ulteriore estensione della zona commerciale, chiedendo una pianificazione e una sistemazione globale del comparto. Anche l'Autorità cantonale è giunta per finire alla stessa conclusione, minacciando il blocco edilizio e l'istituzione di una zona di pianificazione. Giudichiamo quindi positivamente che questo processo giunga finalmente alla concretizzazione, anche se siamo ancora alla fase preliminare.

Quanto presentato ora dal Comune di Mendrisio non risolve tuttavia i problemi, i provvedimenti sono generici e possibilisti, l'efficacia degli interventi assai dubbia. Non crediamo che siano soddisfatti i criteri dello sviluppo sostenibile, che dovrebbero essere alla base della pianificazione di un comparto tanto delicato: l'interesse economico è senz'altro dato, tuttavia la situazione ambientale non è destinata a migliorare (lo afferma anche l'incarto in consultazione). Per la componente sociale non siamo competenti, ma si potrebbe anche disquisire sulla sorte dei poveracci che sperperano la loro paga nelle macchinette del casinò o sulle masse che si precipitano al Foxtown per accaparrarsi a buon prezzo una qualche capo d'abbigliamento, probabilmente fabbricato in Cina, ma munito di un'etichetta prestigiosa. Tant'è, il successo è comunque indiscutibile. L'equilibrio richiesto e necessario fra economia, ambiente e socialità non è però dato, né lo sarà in futuro con la pianificazione proposta. Riteniamo quindi che sia necessario adottare misure più efficaci.

Non possiamo esimerci dallo stigmatizzare l'atteggiamento del Municipio di Mendrisio che, per una questione tanto importante, ha fissato il periodo di consultazione dal 19 giugno al 18 luglio 2008, quando molti sono assenti per vacanze. La serata informativa del 18 giugno, poi, non è stata pubblicizzata convenientemente, tanto che ha registrato una scarsa partecipazione della popolazione locale. L'invito è praticamente stato pubblicato solo sul foglio ufficiale e all'albo comunale. Infine, quando ci si reca a visionare il voluminoso incarto, non è neppure possibile fare delle fotocopie. L'incarto può unicamente essere richiesto, in forma scritta, al Municipio. Restando relativamente poco tempo, all'ATA di sono voluti tre volontari per ricopiare le parti essenziali dei rapporti pubblicati. Ci chiediamo come avrebbe potuto inoltrare le proprie osservazioni un/a singolo/a

cittadino/a del Comune, interessato a una problematica così complessa! Del resto, la scarsa e acritica eco sulla stampa conferma questa impressione. Solo la rivista L'Informatore ha pubblicato un servizio di un certo qual spessore ed approfondimento (edizione del 27 giugno 2008). Non ci era finora mai capitato tanto ostracismo in una procedura pubblica, neppure nei Comuni che ben sapevano che avremmo probabilmente inoltrato un'opposizione. Lo stesso atteggiamento del Municipio di Mendrisio si evince, del resto, dalla "cronologia essenziale" contenuta nel rapporto d'esame cantonale del Dipartimento del territorio (10 luglio 2007): le misure proposte o adottate dal Cantone sono vissute come imposizioni, mentre il Municipio punta unicamente sull'ulteriore sviluppo commerciale della zona. Riconosciamo, per altro, i meriti del Municipio di Mendrisio in svariati campi, ma constatiamo che la questione della pianificazione del comparto commerciale è particolarmente delicata e ogni possibile opinione divergente invida.

2. Pianificazione cantonale e quadro legale

Non si può affrontare la questione della pianificazione di un'area come S. Martino e le zone attigue senza considerare il quadro giuridico e la pianificazione d'ordine superiore. A nostro modo di vedere è necessario tenere conto del comparto nel suo insieme. Come abbiamo più volte chiesto in passato, una corretta visione d'insieme dovrebbe comprendere un Esame d'impatto ambientale complessivo, che indichi anche tutte le misure necessarie a rientrare nei limiti di legge (traffico, impatto fonico, inquinamento atmosferico). Questo compito spetta alle autorità, come ha del resto stabilito il Tribunale federale¹, secondo cui quando si assommano diverse fonti d'impatto, spetta alle Autorità vegliare al rispetto delle prescrizioni sulla protezione dell'ambiente (art. 3 e 4 dell'Ordinanza concernente l'esame di impatto sull'ambiente OEIA). Quindi ogni ulteriore estensione deve tener conto della situazione pre-esistente (art. 8 LPA; art 36, cpv 2 OIF).

Va sottolineato che l'attuale situazione nella zona non è sostanzialmente migliorata, né per quanto concerne la viabilità, né dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico, né per l'esistenza di un efficace servizio di trasporto pubblico, né per gli aspetti urbanistici. Nella migliore delle ipotesi è rimasta stabile, ma al di sopra dei limiti. La situazione attualmente presente nella zona commerciale-industriale di S. Martino impedisce di fatto (o dovrebbe impedire) di entrare nel merito di nuove domande di costruzione per qualsiasi nuovo impianto che abbia una rilevante incidenza sull'organizzazione del territorio. Sia in applicazione dell'art. 68 LALPT, che sulla base dei concetti fondamentali del diritto federale in materia edilizia, pianificatoria e ambientale, va impedito ogni nuovo insediamento laddove la situazione esistente è già ampiamente compromessa e l'autorità e i proprietari non sono in grado e non vogliono rientrare entro i limiti della legalità, come è il caso del comparto in questione. Il blocco edilizio e l'imposizione di una zona di pianificazione da parte del Cantone erano dunque provvedimenti possibili e, a nostro modo di vedere, probabilmente anche appropriati. L'Autorità cantonale vi ha rinunciato per motivi che non conosciamo.

D'altro canto, sia dal punto di vista ambientale sia da quello della gestione della mobilità, non è auspicabile un proliferare delle zone con grandi generatori di traffico. L'applicazione rigorosa del quadro normativo summenzionato potrebbe invece avere questo effetto secondario indesiderato. Giustamente il Cantone ha dunque fissato, nel nuovo Piano direttore (non ancora in vigore), una serie di comparti destinati ad accogliere edifici e impianti che generano forti flussi di traffico. Fra questi figura pure S. Martino. Nella sua presa di posizione sulla revisione delle schede PD, l'ATA ha scritto, in relazione ai Grandi generatori di traffico e ai poli di sviluppo economico: *"consigliamo una revisione della scheda che faccia una chiara distinzione fra i "poli di sviluppo economico" e le zone che ospitano centri commerciali e altri grandi attrattori di traffico. Anche queste ultime vanno pianificate, in modo da integrarle – per quanto possibile – al tessuto urbano, di servirle coi mezzi pubblici, di curarne l'inserimento nel paesaggio, ecc. – ma non si tratta certo*

¹ RDAF 1998 I 98

delle zone in cui avverrà uno sviluppo sostenibile né è auspicabile che crescano ulteriormente. Si propone piuttosto di seguire l'esempio del Canton Vaud che, considerata insostenibile la periurbanizzazione, si concentra appunto sui centri urbani cantonali e regionali, mettendoli in rete per assicurare uno sviluppo equilibrato. Considerate le zone che sono nate e cresciute negli ultimi decenni e i problemi che causano, si imporrebbe piuttosto una moratoria su ulteriori insediamenti di questo tipo, come è stato fatto per il concetto di agglomerato di Friburgo. Nuovi grandi generatori di traffico dovrebbero essere realizzati solo in corrispondenza delle stazioni e degli snodi principali dei trasporti pubblici. Ciò è possibile, per esempio, nella zona retrostante la stazione di Mendrisio, che nei prossimi anni sarà raggiungibile con la ferrovia anche da Varese e dove ci sono ampi terreni disponibili. Lo stesso discorso si può fare per gli altri centri. Le zone ex industriali ed ora commerciali già esistenti vanno pensate come parti degli agglomerati ai cui margini sono sorte, da mettere in relazione con gli abitati. Ma sono le aree centrali che devono poter offrire le migliori possibilità ed adempiere alle varie funzioni e alle necessità degli abitanti, non singole zone commerciali più o meno discoste. Quanto alle zone commerciali va impedita una loro ulteriore crescita verso l'esterno. Quelle individuate nel PD sono inoltre eccessive; chiediamo lo stralcio di Riazzino, Rancate e Stabio, e il ridimensionamento in senso restrittivo di quelle di Mendrisio S. Martino e del Vedeggio.” Confermiamo appieno questa nostra presa di posizione, proprio anche per quanto attiene al comparto di San Martino.

Apprezziamo che con le modifiche pianificatorie proposte vi sia un approccio complessivo ai problemi posti dal comparto. Purtroppo, i provvedimenti prospettati sono invece poco incisivi e insufficienti a rientrare nella legalità, come diremo di seguito. Per uno sviluppo ulteriore, ragionevolmente limitato, sono necessarie alcune premesse che non possono essere limitate essenzialmente al potenziamento della rete stradale (svincolo e collegamenti interni alla zona) e alla realizzazione di un nuovo autosilo.

3. Posteggi e traffico

Il carico della rete viaria nel comparto di S. Martino e nelle zone attigue è eccessivo. Con le varianti PR in esame si propone quindi la riorganizzazione dello svincolo A2 di Mendrisio, la sistemazione di via Penate (con funzione di raccordo allo svincolo) nonché la sistemazione degli incroci con via Vignalunga, via Morée e la nuova strada industriale intercomunale. Inoltre, un nuovo autosilo a uso pubblico di ca. 530 posti auto (150 P&R, ma accessibili alla clientela la domenica), in aggiunta ai 1942 esistenti (secondo la documentazione inerente le varianti PR). Infine, nel comparto Penate, sui mappali 330, 331, 333 è indicata un'area di posteggio per 110 stalli. Il comparto Rime/Brecch (dietro la stazione FFS) comprende un autosilo di 400 stalli, che dovrà essere giustificato in fase successiva. Da giustificare anche il P&R della stazione ferroviaria TILO.

Da un censimento dei posteggi effettuato dall'ATA nel 2004, in realtà risultava che, tenendo conto dei posti auto messi a disposizione da alcune ditte, nei finesettimana c'era già allora una disponibilità di posteggi di circa 2350 posti. L'aumento, anche tenendo conto solo del nuovo autosilo, si prefigura un aumento dei posteggi disponibili compreso fra il 22 e il 28%, a seconda dei dati base considerati. Indipendentemente dal numero dei posteggi attualmente esistenti, è noto che gran parte di essi sono stati realizzati senza l'esame di impatto ambientale previsto per legge (solo per poco più di 500 era stato eseguito un EIA). Riteniamo inaccettabile premiare questa situazione di illegalità con la realizzazione di un autosilo supplementare e ne chiediamo lo stralcio, almeno finché non saranno realizzate tutte le opere necessarie a migliorare il riparto modale fra i diversi mezzi di trasporto. Considerata la situazione, un limite massimo di 2450 posteggi (in realtà probabilmente tutti già esistenti) è già eccessivo e ne chiediamo la riduzione.

Fa specie che all'art. 49 (Autorimesse e posteggi) figuri: *“Qualora in funzione del numero degli addetti effettivamente insediati sia concretamente ipotizzabile la realizzazione di un numero di*

posteggi sostanzialmente inferiore a quello che il regolamento prescriverebbe, il progetto deve rendere possibile la realizzazione, in tempi successivi, dei massimi previsti, riservando spazi e sedimi necessari. Non appena la situazione lo richieda il Municipio potrà imporre la realizzazione dei posteggi secondo il regolamento". In pratica si penalizza chi eventualmente potrebbe ridurre il numero dei posteggi, lo si costringe a riservare spazi per ulteriori parcheggi e si prevede pure la possibilità di imporli! Ridicolo, tenendo conto dell'attuale situazione nella zona, dove l'illegalità è quella di chi ha realizzato continuamente posteggi senza esame d'impatto ambientale. Invece si propone di penalizzare chi vi rinuncia!

Parimenti, non riteniamo prioritarie le opere stradali. Considerata la situazione esistente, prioritari sono la nuova stazione ferroviaria, il miglioramento decisivo dei trasporti pubblici nella zona con collegamenti frequenti, la realizzazione delle opere per favorire il traffico lento e uno studio urbanistico per integrare i comparti commerciali con gli abitati circostanti. Questi sono gli interventi che devono essere realizzati urgentemente, dopodiché di potrà intervenire, se necessario, sulla rete stradale e sull'offerta di parcheggi. Riteniamo che questa inversione delle priorità sia dettata dalla situazione attuale e assolutamente necessaria. Al massimo, agli interventi urbanistici, per i trasporti pubblici e il traffico lento (prioritari), può essere abbinata la riorganizzazione dello svincolo autostradale, già previsto dal Piano dei trasporti del Mendrisiotto.

L'ATA-SI si oppone comunque alla realizzazione di un programma essenzialmente basato sul traffico stradale, mentre tutti gli altri interventi sono, in sostanza, solo previsti per il futuro, senza che vi siano termini chiari per la loro realizzazione!

Tanto il Tribunale federale quanto molteplici altre istanze giudiziarie hanno più volte stabilito che la limitazione del numero dei posteggi, la loro gestione e il pagamento degli stessi e l'accessibilità della zona con i mezzi pubblici sono misure efficaci per contenere l'impatto ambientale dei comparti con forti generatori di traffico. Queste condizioni sono cumulative. Vari studi scientifici ne comprovano l'efficacia. Sono dunque queste le priorità secondo la prassi legale che si è cristallizzata negli ultimi anni per situazioni analoghe. Non c'è ragione – né reale possibilità – di derogare a queste esigenze minime.

Riteniamo, in ogni caso, che vada imposto il pagamento di tutti posteggi, quelli esistenti come di quelli eventualmente nuovi. E questo da subito: i proventi vanno destinati a finanziare gli interventi più urgenti, come la nuova stazione TILO, l'aumento – più cospicuo di quanto prospettato, dei trasporti pubblici, l'integrazione urbanistica della zona con Mendrisio e i comuni circostanti con percorsi pedonali e ciclabili realmente attrattivi, oltre a misure di gestione della mobilità aziendale.

Per noi è necessario un monitoraggio costante del traffico nella zona, cominciando dal rilevamento dei flussi attuali e delle relative emissioni. Ciò permette di avere dati affidabili per verificare l'efficacia degli interventi e, se necessario, modificarli o adottarne degli altri.

4. Ambiente

Abbiamo già avuto modo di rilevare nella premessa che la situazione ambientale del comparto di S. Martino è grave, non rispetta i limiti di legge e ha effetti nefasti sulla salute della popolazione. Sono dati incontestabili. Nella documentazione allegata alle varianti di PR di Mendrisio, figura una verifica ambientale, incentrata sull'inquinamento dell'aria, ma che trascurava ampiamente altri aspetti ambientali. L'inquinamento atmosferico è certo l'aspetto preminente in questo caso, ma ciò non giustifica il trascurare altri parametri, che permetterebbero di avere una visione più completa della questione.

In ogni caso, va verificata la compatibilità della pianificazione proposta col Piano di risanamento dell'aria (PRA) e col Piano di risanamento dell'aria (PRAM). Parimenti, va eseguita uno studio di sostenibilità delle misure proposte. Ciò deve permettere di adottare un pacchetto di misure efficace. L'obiettivo di *“migliorare o almeno non peggiorare le condizioni ambientali”* è generico, inaccettabile e, considerati i principali interventi proposti a breve termine, sicuramente irraggiungibile. Un ulteriore sviluppo porterebbe infatti immancabilmente a un ulteriore degrado della situazione ambientale. L'obiettivo ambientale deve essere il risanamento e non c'è modo né ragione di derogare a questo imperativo. Semmai si può discutere sui tempi e sui modi. Ma l'obiettivo del risanamento deve essere mantenuto. Ciò è dettato dalle vigenti norme legali e, non a caso, anche il Piano dei trasporti del Mendrisiotto prevede coerentemente una riduzione generale delle emissioni provenienti dal traffico. Nella misura in cui le varianti pianificatorie proposte favoriscono unilateralmente il traffico stradale (+ strade, + posteggi), esse contravvengono e contraddicono l'obiettivo ambientale, che non può essere liquidato con un *“almeno non peggiorare”*.

5. Stazione TILO S. Martino e trasporti pubblici

Appreziamo e sosteniamo la stazione TILO a S. Martino, che riteniamo debba essere realizzata in tempi brevi e considerata prioritaria. Se necessario, va posato un tratto di binario, in modo da ridurre le interferenze con l'attuale, intenso traffico sulla linea esistente. La stazione deve essere integrata direttamente con la zona commerciale, non basta che questa sia raggiungibile con un percorso pedonale. La stazione stessa deve essere il polo di ogni ulteriore sviluppo della zona. Per essere attrattiva, infatti, riteniamo che debba portare i passeggeri direttamente negli edifici a scopo commerciale, non diversamente da una *“shop-ville”*. Questi ultimi devono inoltre essere interconnessi tra loro con percorsi comodi, che si possano compiere tranquillamente a piedi.

Le linee di autobus proposte ci sembrano appropriate, ma manca un discorso più completo di allacciamento della zona con i trasporti pubblici regionali del Mendrisiotto.

Riteniamo questi provvedimenti assolutamente prioritari e, finché saranno realizzati, non consideriamo accettabile un eventuale aumento dei posteggi con la realizzazione, fra l'altro, di un nuovo autosilo. In mancanza di provvedimenti concreti per una miglior ripartizione modale, non si può neppure considerare la possibilità di far capo a queste ipotesi per rinunciare a un rapporto d'impatto ambientale completo per la realizzazione dell'autosilo. Rinuncia che, purtroppo, troviamo anche nel rapporto d'esame cantonale.

6. Indice di mobilità

Consideriamo inefficace e inefficiente questo strumento, specie se imposto solo per nuove edificazioni. Riteniamo che il traffico debba essere limitato fissando un tetto massimo giornaliero accettabile dal punto di vista dell'impatto ambientale. Superato questo limite, deve scattare l'obbligo di adottare ulteriori misure o di inasprire quelle esistenti per rientrare nei limiti di legge. Questo tetto massimo di movimenti deve essere stabilito tramite un esame globale della situazione e tenendo conto di diversi scenari di sviluppo, in modo da poter intervenire tempestivamente. Gli strumenti a disposizione sono le agevolazioni per l'uso dei trasporti pubblici, l'aumento delle infrastrutture, delle frequenze e della comodità d'uso di questi ultimi, le misure per favorire il traffico lento, la limitazione e la gestione dei posteggi (con aumento delle tariffe di posteggio qualora si registri un eccesso di traffico stradale).

Chiediamo la sostituzione dell'indice di mobilità con parametri più efficaci e chiari, che tengano conto di tutti i fattori: dipendenti, clienti, movimenti (feriali/festivi), posteggi, superfici di vendita, ecc.

7. Inquinamento fonico

Chiediamo maggior attenzione per questo aspetto, assai trascurato nell'incarto consultato. L'attribuzione dei limiti d'inquinamento acustico nei diversi comparti va rivista in senso restrittivo.

Vogliate gradire, stimate Signore ed egregi Signori, l'espressione dei nostri migliori saluti.

Associazione traffico e ambiente
Sezione della Svizzera italiana