San Martino, nuove regole e limiti

Mendrisio, il Consiglio comunale dà luce verde alla variante di Pr. Ma la Sinistra si aspettava di più

di Daniela Carugati

Alla fine Mendrisio, per bocca del suo Legislativo, ha scelto la soluzione più 'sostenibile'. Mettere ordine (e regole) nel comparto di San Martino, facendo quadrare le esigenze dell'economia con i limiti dell'ambiente. La variante di Piano regolatore chiamata a fare (quasi) il miracolo è di sicuro innovativa, ma, lunedì sera, non ha fatto l'unanimità dei consiglieri comunali. Un dibattito civile (monopolizzato dalla piana, un po' a scapito di Penate e Rime-Brecc), ma che ha dato peso alle parole, oltre che alla sostanza pianificatoria. Si poteva fare di più e meglio? Ad esserne convinta è soprattutto la Sinistra. Che prima si è vista bocciare la proposta di rinviare l'intero dossier all'esame del Legislativo del Nuovo Comune (che nascerà il 5 aprile) ed è finita col votare contro (o astenersi) le nuove norme – 31 i 'sì', 7 i 'no' e 2 astenuti –, mentre il Regolamento d'uso dei parcheggi è passato con 31 'sì', 5 contrari e 4 astenuti. Anche fra i favorevoli, del resto, c'è chi, come i liberali, non ha nascosto qualche dubbio e perplessità. E ha alzato la mano «*turandosi il naso*».

ARCHIVIO TI-PRESS

Si mette ordine

Per tremila auto in meno

San Martino, lì dove si concentreranno tutti i grandi generatori di traffico (per non disperderli), è una zona strategica e di interesse cantonale. E questo ha il suo peso. Soprattutto quando si devono mettere dei paletti agli insediamenti, come al via vai motorizzato giornaliero. È indubbio, lo ha riconosciuto il capo Dicastero **Gabriele Padlina**: i centri commerciali hanno rappresentato «*uno dei più importanterritorio ticinese degli ultimi venti anni*». E questo alla periferia di centri che non erano preparati né destinati a tanto. Ma alle leggi dell'economia è difficile fare resistenza. Tanto più se i rimedi sono... postumi. Eppure la variante sottoscritta lunedì è una «*risposta sostenibile e innovativa, che va al di là delle attese cantonali per San Martino e segue il trend di quanto si sta attuando Oltregottardo*». Padlina ne è persuaso. E l'ambiente? La situazione non peggiorerà. Ma basterà questo? Visti i risultati ottenuti, per Insieme a sinistra non bisognava nemmeno entrare in materia. «*Il miglioramento della qualità dell'aria andava messo come assoluta priorità*» ha motivato **Monika Fischer Kiskanc** (Is). «*La cattiva coscienza di chi ha permesso una perenne situazione di illegalità riguardo ai posteggi nel comparto, non deve e non può essere placata con un Regolamento che verrà applicato dopo la realizzazione delle opere previste, svincolo autostradale compreso*». Assumere un 'mobility manager' per la consigliera avrebbe portato maggiori frutti. O per lo meno si sarebbe potuto, da subito, compiere uno sforzo in più. «*Il tentativo di 'inquadrare' San Martino è apprezzabile ma necessitano provvedimenti più limitativi* – ha spiegato ancora **Giorgio Comi** (Is) –. *Qui si chiude la stalla quando è ormai strapiena. Il messaggio municipale di fatto rinuncia a far progredire la situazione ambientale e dà un contentino a chi ha a cuore lo sfruttamento più ragionevole del territorio*». Per Comi non bisognava arrendersi e dare libro sfogo al transito veicolare. Il rimedio? Abbassare da 20 mila a 17 mila (il via vai attuale) il numero di auto ammesse ogni giorno nella zona. Un invito rilanciato, sempre dai banchi della Sinistra, anche da **Franco Lurà**. «*Non si tratta, come ci è stato rimproverato, di sterili rivendicazioni, ma di tener conto di aspetti più importanti di quelli meramente economici*». Proposto, l'emendamento non ha però avuto fortuna. «*Non ci sentiamo di sostenerlo*» hanno ammesso i liberali. Se poi si farà strada questa necessità... Alla fine è stata, insomma, una questione di... punti di vista.

Economia... ambientale

E vista dal Ppd un passo avanti lo si è compiuto. «*Mendrisio* – ha replicato **Marco Romano** (Ppd) – *è pur sempre il primo Comune ticinese ad aver vincolato le esigenze ambientali a un Piano regolatore. Senza dimenticare che alla protezione ambientale va sommata la massima attenzione per lo sviluppo economico e sociale*». Soffermarsi sui dettagli tecnici è «*superfluo e pretestuoso*». Riconosciuti i meriti – come l'approccio nuovo, un Regolamento posteggi valido e che modula il traffico attraverso il comparto e strumenti (come la segnaletica avanzata) interessanti –, i liberali dal canto loro hanno detto un 'sì' senza grande entusiasmo. Trama di fondo, ha richiamato **Sandro Lombardi** (Plr), un comparto nel quale lavorano 850 persone, in gran parte frontalieri (come ha ricordato **Davina Fitas** del Ppd) e che rappresenta «*l'elemento essenziale per le finanze del vecchio e del Nuovo Comune. Ne siamo tutti consapevoli*».

«*In un certo senso* – ha ribadito dal canto suo **Nicola Rezzonico** (Plr) – *siamo chiamati a fare un esame di riparazione dopo la bocciatura cantonale del 2000. In ogni caso è l'occasione per recuperare il tempo perso. Sull'efficacia e la sostenibilità delle misure abbiamo qualche dubbio. Se sarà così lo vedremo solo fra qualche anno*». Tanto più che la variante è subordinata alla realizzazione delle grandi opere: dallo svincolo alla fermata Tilo a San Martino. Di certo, ha riconosciuto Padlina, per il futuro «*si impone una verifica continua degli indici* – di sfruttamento, edificabilità e mobilità, la vera sfida – *per capire se avremo raggiunto l'obiettivo*».

Lotta impari

Gli operatori economici sono pronti a sventolare anche i posti di lavoro. Se sui parcheggi dei centri commerciali ticinesi calerà il pedaggio, la grande distribuzione farà la voce grossa. E questa non è una reazione inattesa. Se su uno dei piatti della bilancia c'è l'economia – l'indotto di San Martino – è difficile riportare l'equilibrio a favore dell'ambiente e della salute di tutti, anche quando, con giusta ragione, si mette mano al Pr. Lunedì sera nell'aula consiliare di Mendrisio lo si è visto in modo chiaro (il direttore dell'Aiti, Sandro Lombardi, ha fatto il suo mestiere e lo ha detto senza giri di parole). Come don Chisciotte contro i mulini a vento la Sinistra ci ha provato. Si sarebbe accontentata anche di mantenere lo statu quo quanto a numero di veicoli ammessi ogni giorno dentro l'area. Non ce l'ha fatta. I politici, chiamati a fare il bene comune, hanno fatto le loro scelte. Resta però il conflitto di fondo. Quello fra imprenditori come Tarchini, pronti a fare pressioni e persino a dettare le condizioni, e un impianto pianificatorio voluto dal Comune e tutto sommato moderato. Quanto all'efficacia dei rimedi, chi vivrà vedrà.

Centri commerciali, si paga... posteggio

Ma la norma (che diverrà cantonale) non piace alla Disti

Chi posteggia, pagherà pedaggio. Anche se si tratta del parcheggio (sin qui gratuito) di un centro dello shopping. Ancora non è 'legge', ma la politica cantonale in questo senso è limpida, dal nuovo Piano direttore (scheda R8) in giù – dal Serfontana a Sant'Antonino, passando dalla 'Città della volpe' – varrà quindi l'obbligo di pagamento del posto auto e l'introduzione di un tariffario. Bellinzona ha dichiarato la sua scelta. E a Mendrisio non si è fatto altro che fungere da apripista. Una linea sottoscritta, lunedì sera, dal Legislativo. Anche se prima di far scattare la nuova norma – e il 'pegno': minimo un franco massimo 5 – si dovrà attendere l'adozione cantonale.

Che la prassi venga estesa a tutto il Ticino, certo, non piace a tutti. La Disti, l'associazione a cui fanno capo grande distribuzione e centri commerciali, per dire la sua in veste ufficiale aspetta un altrettanto ufficiale decisione cantonale, ma non nasconde di essere pronta a dare battaglia. «*Ne stiamo ancora discutendo con l'autorità cantonale* – ci dice **Enzo Lucibello**, presidente della Disti – *per trovare le misure più opportune, senza penalizzare gli utenti. Naturalmente* – puntualizza Lucibello – *è un pericolo: vuol dire tassare tutti i consumatori. E aggiungere una tassa, tanto più se ingiusta, non porta a nulla. Nemmeno a una presa di coscienza collettiva. Allora meglio premiare e dare degli incentivi a chi usa i mezzi pubblici, piuttosto che penalizzare tutti gli altri*». Insomma, se la prassi diverrà cantonale la Disti, ci conferma il presidente, «*interverrà, per difendere gli interessi della clientela*». Incentivare e non tassare, quindi, è la filosofia che, in altre parole, si intende far passare.

Toccato sul vivo **Silvio Tarchini**, gran patron del Fox Town, non ha nemmeno atteso il voto consiliare mendrisiense per far capire (dalle colonne del *Cdt*) come la pensa. E il suo è un diktat: o i posteggi restano gratuiti o lui se ne va, lascia Mendrisio e porta il suo *outlet* oltrefrontiera.

Una reazione parsa «*esagerata*» anche al sindaco **Carlo Croci** e che ha colto di sorpresa tutta l'autorità comunale. Sulla questione il Municipio aveva discusso a più riprese con il gran patron del Fox Town che si era detto concorde ad accettare l'introduzione di un pedaggio purché fosse adottato in tutto il Cantone. «*Posso capire i sentimenti degli operatori economici in un momento difficile. In un certo senso favoriamo i commerci al di là della frontiera, i nostri veri antagonisti. Da parte nostra però* – spiega – *dobbiamo attenerci a una norma superiore. La variante di Piano regolatore votata lunedì sera è la sintesi di un lavoro complesso, che ha tenuto conto delle visioni cantonali da un lato e imprenditoriali dall'altro. E la linea del Cantone è chiara e traduce una precisa imposizione. La nuova regolamentazione infatti entrerà in vigore in modo uniforme, così da evitare disparità di trattamento e spostare il problema*».