

San Martino, un Pr 'incongruente'

Ecco, nei dettagli, il ricorso firmato da Ata e Mario Ferrari. Un rimedio? Fare di Valera una zona verde

Un colpo alle norme ambientali e uno agli interessi commerciali: l'ambivalenza delle linee pianificatorie tracciate dalla città di Mendrisio dal comparto di San Martino proprio non convincono l'Ata. L'Associazione traffico e ambiente si appella – come pubblicato da *laRegione* di sabato –

al Tram, il Tribunale amministrativo cantonale, per chiedere, di fatto, di tirare una riga sulla nuova variante di Piano regolatore. E in questa battaglia non è sola: con lei a firmare il ricorso c'è anche un consigliere comunale del capoluogo, Mario Ferrari (Is). Entrambi non hanno esitazioni: il nuovo strumento «non permette di rispettare i limiti della legislazione ambientale, prefiggendosi solamente di non peggiorare la situazione attuale (ampiamente degradata). Gli obiettivi ambientali, oltre che insufficienti, sono in disaccordo, se non in contrasto, con altre misure presenti all'interno dello stesso Piano regolatore». E allora Ata e Ferrari rilanciano avanzando una proposta: rimediare

alla situazione di San Martino 'salvando' un'altra zona, poco distante. Come dire, una sorta di compensazione. Ma dove? La risposta è pronta: Valera. La richiesta puntuale: riconvertire quell'area «in zona verde o agricola».

'Rientrare nella legalità'

I ricorrenti ne sono sicuri: a Mendrisio c'è «la chiara volontà di aumentare i contenuti commerciali del comparto San Martino e di saturarlo ulteriormente». Anche le grandi opere – come la riorganizzazione dello svincolo autostradale o la costruzione di un autosilo – a cui, adesso, è subordinato l'insediamento di nuovi grandi generatori di traffico, argomentano Ata e Mario Ferrari, «sembrano pensate per sopportare nuovi carichi di traffico e non per risolvere i problemi attuali».

Le misure previste e attuate di pari passo con il Pr, dunque, non bastano, come si legge nel ricorso imbucato la settimana scorsa, «per rientrare nella legalità in base alla legislazione



ARCHIVIO TI-PRESS

Per l'Ata così proprio non va

ambientale». Ed è questo, si ribadisce sciorinando i tassi di NO2 (tutti al di sopra della soglia limite, dato di punta proprio in zona Foxtown), «l'unico obiettivo possibile». Ma si va anche oltre: «Notiamo infatti che la situazione del comparto "peggiore" quotidianamente anche perché l'autorità comunale non è abbastanza ferma

nel far rispettare le disposizioni già in vigore». E d'altro canto preoccupa la difficoltà di poter realmente applicare le norme di Pr allineate dall'Esecutivo.

Posteggi... al massimo

E il primo nodo gordiano evocato dai ricorrenti è proprio quello dei posteggi. La va-

riante fissa un tetto massimo in uso ai centri commerciali di 2'450, ma questo, si osserva nel documento consegnato al Tram, rappresenta un «valore opinabile già oggi raggiunto». Soprattutto Ata e Ferrari si chiedono «la congruenza di questa misura con la possibilità di insediamento di nuovi centri commerciali (cfr. Napr art. 44bis) e con la costruzione del futuro autosilo». Insomma, «Comune e Cantone potranno valutare il rilascio di nuove licenze edilizie per attività commerciali – già sul tavolo del Municipio, ndr –, restando nella legalità?»

A questo punto si invoca almeno una priorità: far pagare un pedaggio a chi posteggia nel comparto.

E di seguito sanare la prassi della segnaletica 'posticcia' che ora sostituisce quella avanzata (e pianificata).

Traffico giornaliero

Il Pr poi dà un altro numero: ogni giorno a San Martino saranno ammessi 20mila movi-

menti. Ma di fronte a questa cifra per Ata e Mario Ferrari la sproporzione appare evidente: «A titolo di paragone, come esposto nella tabella, segnaliamo che il parametro di Traffico giornaliero medio del comparto Foxtown equivale quasi a quello della Galleria Mappo Morettina – stimato in 22'600, si annota –, che costituisce il principale asse di traffico del Locarnese». Quindi, si sottolinea, «riteniamo improponibile, non solo per aspetti di inquinamento fonico e atmosferico, ma anche per aspetti funzionali alle infrastrutture stradali, attribuire una quota parte così importante dell'offerta di mobilità ad un singolo comparto». Quei 20mila passaggi, in altre parole, sembrano «riflettere una insana realtà piuttosto che fare reali valutazioni ambientali, per questo lo riteniamo arbitrario e discutibile». E in aggiunta a tutto ciò, conclude il ricorso – e il riferimento non casuale è alle vie Penate, Morée e Borromini – è poco considerato e il trasporto pubblico, per finire, penalizzato. **D.C.**