

Raccomandata

Lodevole
Tribunale Cantonale
Amministrativo
Palazzo di giustizia
6900 LUGANO

Bellinzona, 10 gennaio 2011

Ricorso

presentato da

ATA, Associazione Traffico e Ambiente, Sezione della Svizzera italiana a titolo proprio e in rappresentanza dell'associazione nazionale,
rappresentata dalla sua presidente Caroline Camponovo Berardi

e

Mario Ferrari, Mendrisio

contro

la decisione del 30 novembre 2010 del Consiglio di Stato in merito al ricorso del 20 maggio 2009 avverso **la variante di Piano Regolatore del Comune di Mendrisio relativa ai per comparti per attività San Martino - Penate - Rime/Brecc**

Tempestività e legittimazione

Dopo che l'ATA aveva inoltrato le sue osservazioni in data 11 luglio 2008, abbiamo ricorso contro la variante di PR in oggetto il 20 maggio 2009. In data 30 novembre 2010 ci è stata intimata la decisione del Consiglio di Stato che respingeva tale ricorso. Contro questa decisione noi ricorriamo entro il termine previsto che scade il 15 gennaio 2011 e facciamo le seguenti osservazioni che, come per il ricorso del 20 maggio 2009, si concentrano sulla zona di San Martino.

Nel merito

Osservazioni generali

Le misure che il Comune intende mettere in atto con le varianti di Piano regolatore per i comparti per attività San Martino, Penate e Rime/Brecc sono del tutto insufficienti per rientrare nella legalità in base alla legislazione ambientale.

Gli obiettivi pianificatori in materia ambientale sono a nostro parere troppo deboli.

Soprattutto il principio generale di "non peggiorare" la situazione non è condiviso: l'unico obiettivo possibile è il **rientro nella legalità**.

Notiamo infatti che la situazione del comparto "peggiora" quotidianamente, in assenza della volontà da parte dell'autorità comunale di far rispettare le disposizioni già in vigore. Questo non lascia ben sperare nemmeno per quelle nuove misure della variante di PR atte a non "peggiore la situazione".

Situazione infatti già molto compromessa, basti ricordare che dai dati sull'inquinamento fonico elaborati nel quadro del Piano dei trasporti del Mendrisiotto risulta che ca. il 36% della popolazione del Mendrisiotto (ca. 17'000 persone) è esposta ad un rumore stradale eccessivo, superiore a 55 dB(A). Solo il 22% della popolazione risiede in zone relativamente tranquille, con un rumore al di sotto dei 40 dB(A)¹.

Anche dal profilo dell'inquinamento atmosferico la situazione è molto degradata, vedi le misurazioni effettuate dalla SPAAS e riportate nel preavviso del 14 giugno 2010:

Comune di Mendrisio	Valore limite annuo secondo OIAt	2007	2008	2009
Borromini – Coronado	30	35	36	34
Fox Town	30	46	46	48
Rex	30	33	32	34
Via Laveggio Solis	30	31	31	32
Vignalonga Perseo	30	42	43	45

Tutti i dati sono espressi in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ e come media annua di NO_2

Inoltre alcune delle misure previste dalla variante di PR contrastano con altre presenti nella stessa, infatti se alcune vorrebbero limitare il sovraccarico ambientale, altre sembrano invece invitare ad aumentare l'afflusso di traffico.

A nostro avviso nessuna ambivalenza può essere contenuta in un atto pianificatorio di tale importanza. La chiarezza degli obiettivi e la concordanza di tutte le misure deve essere il tratto distintivo dell'atto pianificatorio di un comparto compromesso.

A questo proposito è utile leggere le osservazioni contenute sia nel documento del Consiglio di Stato sia in quello allestito dalla Sezione per la protezione dell'aria, dell'acqua e del suolo (SPAAS). Nel primo troviamo: "*Tali misure non saranno comunque in grado di far rientrare la situazione entro i valori limite stabiliti dalle Ordinanze ambientali*" (pag.28); nel secondo: "*Lo stato dell'aria è uno dei peggiori in Svizzera*" (pag.4) e più avanti: "*L'apparato normativo risulta complesso. Ancor più complessa appare la relativa*

¹ fonte Mobilità nel Ticino Piano direttore cantonale Rapporto settoriale

applicazione. La valutazione della sua efficacia è difficile, dal momento che non sembrano esservi dei meccanismi tali da porsi al riparo da effetti indesiderati (...) In sostanza la preoccupazione ambientale maggiore è quella che le NAPR siano effettivamente applicabili e applicate, e che le stesse portino all'effettivo raggiungimento degli obiettivi ambientali enunciati, i quali non possono rimanere solo tali, vista la situazione" (pag.10).

Condividiamo i dubbi della SPAAS anche alla luce di quanto accaduto finora. A questo proposito richiamiamo la sentenza del TRAM dell'agosto 2004 che respingeva il ricorso dell'ATA relativo allo stabile Roytex, sempre in zona San Martino. Vi si poteva leggere: *"Sarà compito dell'autorità comunale vigilare per impedire qualsiasi utilizzazione abusiva, segnatamente da parte dei frequentatori del vicino centro commerciale. (...) I 280 posteggi sono riservati esclusivamente agli utenti del nuovo stabilimento, segnatamente ai dipendenti delle ditte che vi si insedieranno. Non potranno essere utilizzati da parte dei clienti del centro commerciale"* (pag. 7), di fatto, complice l'entrata in vigore del Regolamento cantonale posteggi privati nel 2005, oggi vengono utilizzati dai clienti dei centri commerciali centinaia di posteggi delle ditte di San Martino, i marciapiedi, i prati attorno alla chiesetta (cfr. reperti fotografici e cartina dei posteggi)

Replica alle osservazioni del Consiglio di Stato

Il Consiglio di Stato motiva il rigetto del nostro ricorso riprendendo le osservazioni che il Municipio di Mendrisio ha espresso sullo stesso ricorso, e cita "le misure atte a contenere gli effetti negativi sull'ambiente oltre che sulla rete viaria. (...) In particolare si tratta:"

- del numero massimo di parcheggi per utenti visitatori
- di segnaletica avanzata
- dei nuovi sistemi di gestione dei parcheggi
- della tassa di stazionamento
- del parametro di Traffico Giornaliero Medio (TGM)
- dell'indice di mobilità (i.m.)
- del potenziamento del servizio pubblico

Consideriamo qui di seguito singolarmente ogni misura.

Parcheeggi e segnaletica

1. Numero massimo di parcheggi per utenti visitatori

Da un calcolo approssimativo risulta come il numero massimo di parcheggi previsto ad uso dei centri commerciali (2450) sia già stato raggiunto (cfr. mappa indicativa e reperti fotografici). Ci chiediamo la congruenza di questa misura con la possibilità di insediamento di nuovi centri commerciali e con la costruzione del futuro autosilo, misure pure contenute nella variante di Piano regolatore. Inoltre, visto che la situazione dei parcheggi non è assolutamente sotto controllo, ci chiediamo con che criteri il Comune abbia fissato il numero di 2450 parcheggi senza presentare giustificazioni a sostegno di tale scelta (come ben evidenzia anche la SPAAS nel suo documento a pag. 12) e come, Comune e Cantone potranno valutare il rilascio di nuove licenze edilizie per attività commerciali, restando nella

legalità. Già oggi sono pubblicate domande di costruzione con ulteriori parcheggi (cfr. domanda di costruzione McDonald) senza una chiara e aggiornata fotografia della situazione.

2. Segnaletica avanzata

La segnaletica avanzata potrebbe servire a indirizzare gli utenti se la rete viaria fosse in grado di garantire una fluidità sufficiente per il numero di parcheggi previsto, e questo non è il caso. Inoltre la rapida saturazione del comparto nel fine settimana vanifica l'effetto atteso. Andrebbe almeno sanata la situazione attuale, che invece della segnaletica avanzata consiste in una segnaletica posticcia che va e viene durante i fine settimana (cfr. reperti fotografici). Presumibilmente questa segnaletica "posticcia" non è mai stata pubblicata con una domanda di costruzione e pertanto vi invitiamo a controllare che non sia abusiva. Ricordiamo che non può trattarsi di segnaletica temporanea, visto che si ripete almeno due volte per settimana per tutte le settimane dell'anno.

3. Parcheggi a pagamento

Questa importante misura deve diventare prioritaria. A oggi nessun parcheggio è ancora a pagamento.

Riassumendo

Il Piano Regolatore fissa il numero massimo di parcheggi ad uso dei centri commerciali a 2450, valore opinabile già oggi raggiunto; eppure parallelamente lo stesso PR preveda la possibilità di nuovi insediamenti commerciali dopo la realizzazione delle misure accompagnatorie descritte nell'articolo 44bis. Questo porterà ad una aumentata necessità di parcheggi e a ulteriori intasamenti, vista l'impossibilità di crearne di nuovi. **Le due misure sono in contrasto tra loro e il Piano regolatore risulta incongruente.**

Traffico giornaliero medio e indice di mobilità

1. TGM

Il carico di traffico a sud del ponte di Melide, in particolare sulla A2 e in prossimità degli svincoli, non è più sostenibile da un punto di vista ambientale.

Dopo la pubblicazione della variante di PR che contestiamo, il Cantone ha esplicitamente dichiarato che la rete viaria (autostrada A2) a sud di Lugano è sovraccarica ed in saturazione. (cfr. allegato comunicato stampa e grafico). Fatto confermato dal Direttore del Dipartimento del Territorio al Gran Consiglio nella seduta dell'11 novembre 2010.

Effettivamente un'arteria di tipo autostradale a 2 corsie per senso di marcia ha dei limiti di capacità attorno ai 60-70mila movimenti giornalieri, valore misurato dal 2009 all'altezza di Noranco.

	traffico medio giornaliero (2009)
Pianificazione San Martino	20'000
A2 Grancia (in saturazione)	65'799
A2 Mendrisio Sud	51700 (stima app fuori servizio)
Galleria Mappo Morettina	22'600 (stima app fuori servizio)
Galleria San Gottardo	16'385

(fonte Il Traffico in Ticino nel 2009 Dt sezione della mobilità ottobre 2010)

È evidente la sproporzione dei 20'000 movimenti prodotti dal comparto San Martino per rapporto alla capacità delle relative strade, A2 in primis.

Strade che, ricordiamo, dovrebbero servire anche ad altri scopi e non solo ad alimentare con clientela d'oltre confine i sovradimensionati centri commerciali del comparto Foxtown.

A titolo di paragone, come esposto nella tabella, segnaliamo che il TMG del comparto Foxtown equivale quasi a quello della Galleria Mappo Morettina che costituisce il principale asse di traffico del Locarnese.

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.

Il tetto massimo di 20'000, posto dalla variante di PR, sembra riflettere una insana realtà piuttosto che fare reali valutazioni ambientali, per questo lo riteniamo arbitrario e discutibile. Anche in questo caso la SPAAS (a pag. 12 del suo preavviso) fa notare come il limite TGM fissato a 20'000 veicoli al giorno sia stato stabilito senza presentare giustificazioni a sostegno di tale scelta. Il valore è quindi ampiamente opinabile e non si basa su nessuna valutazione scientifica e oggettiva.

Anche qui come per il numero massimo di parcheggi c'è una chiara contraddizione di intenti nel PR: da una parte si vuole limitare e dall'altra si amplia la rete stradale. Dopo l'ampliamento si permettono nuovi insediamenti commerciali e si facilita l'accesso al comparto industriale in crescita. Visto la vicinanza dei comparti San Martino e Rime/Brecc riteniamo che il computo degli accessi deve essere la somma di entrambi.

2. Indice di mobilità

Per la sostenibilità futura del comparto si prevede un indice di mobilità per metro quadrato da allegare, tramite uno studio apposito, alle domande di costruzione. Questa misura dovrebbe garantire un futuro senza situazioni disastrose impreviste, come successo nello scorso decennio. Eppure, se da una parte gli intenti sono lodevoli, carente diventa la messa in pratica: infatti è lo stesso richiedente la licenza edilizia che attua lo studio per valutare l'indice di mobilità ed è sempre l'istante che a opera realizzata deve verificarlo. Infatti, non essendoci indicazioni di calcolo per tale indice, il margine di interpretazione è troppo ampio. Particolarmente problematica in un comparto saturo è la valutazione del presunto scambio reciproco di clientela tra i vari generatori di traffico. Anche il presunto utilizzo dei mezzi pubblici è discrezionale.

A titolo di esempio portiamo la recente domanda di costruzione dell'istante McDonald per la costruzione di un Fast-Food con drive-in: l'istante calcola un traffico di 1200 movimenti al giorno (paragonandolo con altri McDonald di queste dimensioni).

A questa cifra però sottrae 412 movimenti dovuti a traffico veicolare interno, 413 movimenti dovuti al traffico pedonale interno e 203 movimenti imputati ai mezzi pubblici.

Restano quindi solo 173 movimenti giornalieri imputati direttamente al nuovo Fast-Food.

In base a 173 movimenti indotti viene calcolato l'indice di mobilità.

È evidente come sia difficile e troppo discrezionale definire e controllare la validità dell'indice senza un modello chiaro. Facciamo notare inoltre come si sottovaluti sempre l'impatto sulla viabilità interna che già oggi è critica. Soprattutto durante i fine settimana il traffico veicolare intasa tutto il comparto.

Sempre a proposito di Indice di mobilità segnaliamo quanto la Sezione della mobilità annota a pagina 2 del suo rapporto: *"(...) il limite era da intendersi per l'ora di punta, cioè quella in cui l'impianto in oggetto genera il massimo traffico. (...) Nell'attuale versione della variante di PR, il comune stabilisce che l'indice di mobilità sia da misurare tra le 16 e le 18. Questo cambiamento di impostazione snatura il concetto dell'indice di mobilità e, a mente della SM, lo rende di fatto inefficace. La somma dei movimenti ammessi secondo questo nuovo modo di calcolare, infatti, potrà superare in modo importante il volume previsto secondo le modalità di calcolo originali. Inoltre l'applicazione pratica dell'indice si rivelerà più complessa e opinabile".*

Trasporti pubblici

Nella variante di PR viene troppo poco considerato il riordino del traffico interno al comparto, questo ha un influsso anche sul trasporto pubblico. Infatti ci sembra poco ipotizzabile potenziare il trasporto pubblico nei momenti di punta senza delle corsie preferenziali e senza delle fermate adeguate, dove i passeggeri possano salire e scendere con tranquillità. L'attuale fermata è in una posizione di forte transito, posizionata in una curva a nostro modo di vedere scomoda e pericolosa. Secondo noi non è raggiunto il termine di buona accessibilità per il traffico pubblico, come previsto dal PD per i comparti con Grandi Generatori di Traffico.

Rete viaria interna

La rete viaria interna non sopporta il carico di traffico in visita ai centri commerciali, soprattutto durante i fine settimana.

Le strade non sono adeguate al numero di auto previsto. Come indica lo studio Brugnoli e Gottardi la situazione viaria interna non è risolta. Particolarmente insostenibile la situazione su via Penate, anche in previsione dei futuri lavori di accesso all'autostrada, al comparto industriale Rime/Brecc e al sottopasso in prossimità della stazione TILO. Questa strada assumerà infatti un importante ruolo di circonvallazione di Mendrisio in direzione Coldrerio, Genestrerio e Stabio. Questo la renderà di fatto una strada cantonale, che dovrebbe assorbire tutto il traffico di transito, che oggi passa davanti alla stazione ferroviaria di Mendrisio. Per questo motivo è indispensabile non aumentare il traffico indotto con nuovi insediamenti commerciali².

In particolare la via Penate, la via Morée e la via Borromini risultano essere un **problema non risolto**. La situazione peggiorerà ulteriormente con il nuovo svincolo e il con il conseguente possibile insediamento di nuovi centri commerciali. Il riordino della rete viaria sarà vanificato dai nuovi insediamenti e dalla creazione della "tangenziale" di Mendrisio descritta sopra.

² cfr. a questo proposito un'osservazione contenuta nel documento allestito dalla Sezione della mobilità all'indirizzo del CdS: *"Il DT, nel suo esame preliminare aveva raccomandato di far fronte all'eccessivo volume di traffico generato dal comparto attraverso la riduzione degli indici di edificabilità. Il Comune non ha seguito questa via, occorrerà quindi prendere in conto un maggiore carico di traffico sulla viabilità locale" (pag.2)*

Anche l'USTRA nel suo documento del 2 novembre 2010 annota: *“Le verifiche viarie attualmente in corso mostrano che l'aumento di traffico generato dalla saturazione del comparto di San Martino non risulta privo di conseguenze sul funzionamento del sistema viario. In alcuni casi si costata il superamento delle soglie di capacità in particolare allo sbocco di via Penate sulla rotonda “Rancate”, con possibili travasi di traffico verso le rotonde “Borromini”, “Mendrisio” e quindi sulle rampe di uscita da sud e da nord”.*

Conclusioni

Chiediamo di annullare la variante di Piano regolatore, perché la variante proposta 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. A stridere con gli obiettivi ambientali è soprattutto la chiara volontà di aumentare i contenuti commerciali del comparto San Martino e di saturarlo ulteriormente. Le misure atte a risolvere la situazione viaria, nuovo svincolo e autosilo, sembrano pensate per sopportare nuovi carichi di traffico e non per risolvere i problemi attuali. Ripetiamo quanto detto all'inizio: un approccio ambivalente in un atto pianificatorio di questa portata non può essere accettato.

Sia che fosse accettata che no.

Qualora la variante di PR fosse accettata, considerato che non possono essere raggiunti reali obiettivi di risanamento ambientale, e poiché la situazione sarebbe definitivamente compromessa, chiediamo, come indicato nella scheda V1 del PD cantonale, una compensazione in una zona adiacente. Nello specifico che la zona di pianificazione di Valera venga riconvertita in zona verde o agricola. L'obiettivo, oltre alla compensazione, è quello di non peggiorare ulteriormente la situazione ambientale attorno al nuovo svincolo autostradale di Mendrisio.

P.Q.M.

Si chiede di giudicare:

1. la decisione del 30 novembre 2010 del Consiglio di Stato è annullata;
2. di conseguenza la variante di Piano Regolatore del Comune di Mendrisio relativa ai per comparti per attività San Martino - Penate - Rime/Brecc è annullata
3. tasse, spese e ripetibili protestate

Con osservanza

Caroline Camponovo Berardi

Mario Ferrari