

Raccomandata

Lodevole
Municipio di Mendrisio
Via Municipio 13
6850 Mendrisio

Bellinzona, 15 gennaio 2014

OPPOSIZIONE

che presenta

l'ATA Associazione Traffico e Ambiente, Sezione della Svizzera Italiana, a titolo proprio e in rappresentanza dell'Associazione nazionale alla concessione del permesso di costruzione per l'edificazione dell'autosilo e park & ride "San Martino", con rampe di collegamento ai mappali 315, 328, 360 e 2877 RFD di Mendrisio in Via San Martino, domanda di costruzione del 3 gennaio 2014, coordinata con rapporto d'impatto ambientale.

IN ORDINE

La presente opposizione è tempestiva essendo inoltrata nel termine indicato sull'avviso di pubblicazione della domanda di costruzione (17 gennaio 2014).

La legittimazione è conferita all'opponente ai sensi dell'art. 55 LPA come pure dell'art. 8 LE. La procura è a disposizione su richiesta.

Successivamente verrà presentata opposizione all'esame di impatto ambientale (scadenza 3 febbraio 2014).

Premessa

La presente opposizione s'inserisce nel discorso più ampio relativo alla pianificazione del comparto commerciale di San Martino. In data 11 luglio 2008 l'ATA aveva trasmesso le sue osservazioni alla variante di PR relativa ai comparti per attività San Martino – Penate – Rime/Brecc. In seguito, il 20 maggio 2009, aveva inoltrato ricorso. In data 30 novembre 2010 è stata intimata la decisione del Consiglio di Stato che respingeva tale ricorso. Contro questa decisione abbiamo ricorso al lod. Tribunale Amministrativo in data 12 gennaio 2011, concentrandoci prevalentemente sulla zona di San Martino; ricorso non ancora evaso.

Il processo pianificatorio non può dunque considerarsi concluso, né la variante di PR può essere considerata già in vigore. È vero che in Ticino il ricorso al lod. Tribunale

amministrativo non ha automaticamente un effetto sospensivo. Per questa ragione, con istanza d'intervento del 12 gennaio 2014 abbiamo chiesto al lod. Tribunale amministrativo di concedere appunto l'effetto sospensivo in attesa del suo giudizio di merito sul ricorso.

Riteniamo che la domanda di costruzione per l'edificazione dell'autosilo e park & ride "San Martino" non possa essere approvata già solo perché si riferisce a una pianificazione che formalmente non si può considerare conclusa e approvata. Inoltre, il nuovo autosilo aggraverebbe una situazione ambientale già oggi al di fuori dei limiti di legge, peggiorerebbe la situazione viaria e premierebbe con ulteriori posteggi una zona dove ve ne sono di illegali – tollerati per anni dall'autorità.

Premettiamo infine che non ci opponiamo ai posteggi "park & ride" al servizio della nuova fermata ferroviaria Mendrisio-San Martino, che potrebbero anzi essere aumentati, purché destinati esclusivamente all'interscambio auto/treno.

Nel merito

Come abbiamo rilevato nel nostro ricorso al lod. Tribunale amministrativo, le misure proposte a PR sono semplicemente inaccettabili, poiché insufficienti a far rientrare nei limiti di legge la situazione ambientale. Esse mirano tutt'al più a non peggiorare la situazione, ma non prevedono interventi stringenti neppure per il raggiungimento di questo modesto e insufficiente obiettivo. Né risulta che alcuna di queste misure sia finora stata messa in pratica: ad esempio la segnaletica avanzata, il pagamento dei parcheggi o – almeno! - l'eliminazione di quelli illegali. Permane dunque la situazione di traffico e stazionamento caotica che avevamo segnalato a suo tempo e che verrebbe solo aggravata con la realizzazione di un nuovo autosilo e conseguente aumento dei posteggi.

Nel nostro ricorso avevamo scritto:

“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 (cfr. NAPR art. 44bis) 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.”¹

Inoltre:

“Lo stesso “Rapporto sul piano del traffico” del 26 settembre 2008, esperito per conto del Municipio di Mendrisio dallo studio d'ingegneria Bonalumi e Ferrari S.A., Giubiasco, fa stato di “485 parcheggi esterni o abusivi”.”

¹ Ricorso ATA/Mario Ferrari al Tribunale amministrativo del 12.1.2011, pag. 3.

Questa situazione non è affatto cambiata. Il Piano Regolatore fissa il numero massimo di parcheggi ad uso dei centri commerciali a 2450, valore opinabile e già oggi raggiunto. Con la domanda di costruzione in esame si vorrebbero ora aggiungere ulteriori 635 parcheggi, di cui solo 150 riservati al "park & rail". Considerato che il numero massimo – già di per sé eccessivo – è già oggi raggiunto, pare ovvio che i posteggi aggiuntivi debbano essere eliminati altrove nello stesso comparto (e nel computo non possono essere considerati quelli abusivi, da eliminare comunque). Infine, va finalmente impedito l'uso dei posteggi delle ditte presenti in zona da parte dei clienti dei centri commerciali. A tutt'oggi sono utilizzati dai clienti dei centri commerciali centinaia di posteggi delle ditte di San Martino, i marciapiedi e, in caso di forte affluenza, i prati attorno alla chiesetta, come avevamo già denunciato in passato. Di fatto, l'autorità comunale, cui spetterebbe il compito di sorveglianza, è sempre rimasta inattiva. Non esiste neppure un conteggio veramente affidabile dei posteggi presenti in zona.

Le uniche misure realmente in corso di realizzazione (nuovo svincolo autostradale) o prospettate (nuovo autosilo) sono atte unicamente a sopportare nuovi carichi di traffico, peggiorando ulteriormente una situazione ambientale fra le peggiori della Svizzera. A parte la nuova fermata ferroviaria di San Martino, le misure che potrebbero ovviare alla situazione di illegalità o, per lo meno, contenere e compensare l'impatto ambientale sono ancora inesistenti e, nel migliore dei casi, previste (ma non attuate). È il caso del pagamento dei posteggi, che potrebbe favorire l'uso dei trasporti pubblici e scoraggiare l'afflusso di traffico motorizzato. Il pagamento dei posteggi è sì previsto, ma attualmente bloccato (vedi esame di impatto ambientale). La misura è prevista dalle NAPR, ma non è applicata perché, secondo il regolamento comunale, in attesa del relativo regolamento cantonale (bloccato dai grandi distributori). A nostro modo di vedere, la misura va applicata immediatamente, poiché prevista nelle NAPR, che rappresentano la vera base legale cui riferirsi.

Né si può considerare che la realizzazione dello svincolo autostradale e delle opere connesse possano ridurre il caos di traffico e la pericolosità delle strade del comparto in esame. Favoriscono anzi, al pari dei nuovi posteggi dell'autosilo, l'aumento del traffico stradale.

In conclusione, constatiamo che non v'è un serio sforzo tangibile per far rientrare nella legalità gli indici ambientali, in particolare per l'inquinamento dell'aria. Le situazioni d'abuso si protraggono, mentre gli interventi atti a ridurre il traffico stradale (e quindi l'inquinamento) non sono applicate e, nel migliore dei casi, solo rinviate. Né sono state adottate efficaci misure di compensazione in comparti attigui, capaci per lo meno di stemperare gli effetti negativi del comparto commerciale a beneficio della cittadinanza.

In aggiunta a queste importanti motivazioni di carattere generale rileviamo le seguenti lacune del progetto e della domanda di costruzione:

1. È previsto un innalzamento del terreno di 1.5 metri. Questa sistemazione non è giustificabile da pendenze particolari, ma sembra piuttosto una scappatoia per non scavare completamente il piano seminterrato. Dal nostro punto di vista questo non va bene e la costruzione risulta alta 19.5 metri, il che è fuori norme di piano regolatore.
2. Sulla stesso sedime sono presenti altri stabili preesistenti. La zona AEP è inserita nella zona IC, presumibilmente ne eredita gli indici. Ci sembra che le preesistenze,

sommate agli attuali ingombri, superino gli indici previsti nelle norme. Invitiamo le autorità a verificare se i volumi previsti non siano eccessivi.

3. L'area verde prevista è secondo noi inferiore a quanto indicato dalle norme per la zona IC, inoltre si rileva che da progetto gli spazi liberi sono per lo più parcheggi esterni e non vere aree verdi.
4. Nel seminterrato è previsto uno spazio ampio (vespaio) senza destinazione precisa. In una zona di tale criticità ambientale è ancora più necessario specificare esattamente la destinazione di tutti gli spazi.
5. Anche il disegno del chiosco di 148 metri quadrati è secondo noi troppo impreciso e va dettagliato.
6. Non è nemmeno chiaro quali saranno i parcheggi per Park & Ride, invitiamo a specificare pure questa fattispecie.
7. Al piano interrato invitiamo a verificare le norme VSS per le distanze di sicurezza e di giro degli stalli. A primo avviso ci sembrano insufficienti.
8. La domanda di costruzione prevede l'uscita su via Moree. Tale scelta la riteniamo molto pericolosa perché trattasi di una strada già oggi intasata e non ci sembra idonea a sopportare ulteriori carichi.

Conclusione

In considerazione di quanto suesposto e invocata ogni norma giuridica applicabile alla fattispecie, Vi preghiamo respingere la domanda di costruzione, rispettivamente ad autorizzare unicamente i parcheggi "park & ride", subordinatamente di sospenderla fino alla realizzazione degli interventi necessari per una corretta pianificazione di un comparto GGT.

Con osservanza

Werner Herger
Segretario dell'ATA, Sezione della Svizzera italiana
Su incarico del Comitato ATA-SI

Associazione traffico e ambiente
Sezione della Svizzera italiana
Piazza Indipendenza 6
Casella postale 1084
6501 Bellinzona