

Raccomandata

Lodevole
Municipio di Mendrisio
Via Municipio 13
6850 Mendrisio

Bellinzona, 3 febbraio 2014

OPPOSIZIONE

che presenta

l'ATA Associazione Traffico e Ambiente, Sezione della Svizzera Italiana, a titolo proprio e in rappresentanza dell'Associazione nazionale al Rapporto sull'Impatto Ambientale (RIA) coordinato con la domanda di costruzione del 3 gennaio 2014 inerente la 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.

IN ORDINE

La presente opposizione è tempestiva essendo inoltrata nel termine indicato sull'avviso di pubblicazione del rapporto sull'esame di Impatto Ambientale (3 febbraio 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.

PREMESSA

La presente opposizione s'inserisce nel discorso più ampio relativo alla pianificazione del comparto commerciale di San Martino, di cui riassumiamo brevemente i fatti.

- 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 data 20 maggio 2009, l'ATA aveva inoltrato ricorso.
- In data 30 novembre 2010 è stata intimata la decisione del Consiglio di Stato che respingeva tale ricorso.
- in data 12 gennaio 2011 contro la decisione del consiglio di stato l'ATA ha ricorso al lodevole Tribunale Amministrativo; ricorso non ancora evaso.

- In data 15 gennaio 2014 l'ATA ha inoltrato opposizione alla Domanda 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.

ASPETTI PROCEDURALI

L'impianto previsto, autosilo e park & ride con un totale di 635 parcheggi, sottostà all'esame di impatto ambientale ai sensi dell'Ordinanza concernente l'Esame di impatto ambientale OEIA.

*"Posteggio (in edificio o all'aperto) per più di 500 veicoli a motore."*¹

Questa opposizione è da considerarsi come complemento all'opposizione del 15 gennaio 2014 e chiediamo che venga tratta unitamente.

Secondo l'ATA la Domanda di costruzione per l'edificazione dell'autosilo e park & ride "San Martino" non può essere approvata già solo perché si riferisce a una pianificazione che formalmente non si può considerare conclusa.

Riteniamo errata la pubblicazione separata, con due termini di scadenza differenti, della Domanda di costruzione e del Rapporto di impatto ambientale. Questa modalità non è conforme alle direttive federali.

*"l'OEIA non costituisce una procedura a se stante che sfocia in una decisione indipendente. Le indagini e le valutazioni condotte nel quadro dell'EIA sono integrate nella procedura che porta alla decisione generale in merito a un progetto, ossia in una procedura che va oltre gli aspetti ambientali. Questa procedura è definita decisiva ed è disciplinata dall'OEIA e dal diritto cantonale. Per i progetti sottoposti alla procedura cantonale, l'EIA è spesso condotto nel quadro di una procedura finalizzata al rilascio di una licenza di costruzione o all'elaborazione di un piano di utilizzazione speciale."*²

Essendo viziata nella forma l'intera procedura va quindi annullata.

ASPETTI FORMALI

L'Esame di Impatto Ambientale prevede un'Indagine Preliminare, un Capitolato d'Oneri e il Rapporto di Impatto Ambientale.

In alcuni casi l'Indagine Preliminare può fungere da Rapporto di Esame Ambientale. Questo se l'indagine preliminare risolve e accerta già tutte le problematiche possibili da approfondire ai sensi dell'articolo 3 OEIA.

¹ Ordinanza concernente l'esame dell'impatto sull'ambiente. Impianti sottoposti all'esame e procedura decisiva. Capitolo 1 Trasporti. Capoverso 11.1.

² Manuale EIA. Direttiva della Confederazione per l'esame dell'impatto sull'ambiente, UFAM 2009, Modulo 3, pag. 4.

In questo caso, secondo l'ATA, l'Esame Preliminare non può fungere da Rapporto di Impatto Ambientale, visto che si tratta di un impianto nuovo situato in una zona molto compromessa e visto la presenza di un capitolato d'oneri importante.

“In linea generale, l'indagine preliminare può valere come RIA conformemente all'articolo 8a OEIA solo nel caso di impianti di piccole dimensioni o di modifiche puntuali previsti in un luogo non sensibile. L'impatto ambientale dev'essere contenuto (ossia interessare solo alcuni settori ambientali) e ben definito in termini di spazio (ad es. modifiche del terreno, opere in calcestruzzo, piccole modifiche di strade principali sottoposte all'EIA). L'indagine preliminare può valere come RIA anche per impianti per i quali esistono capitolati d'oneri o modelli di rapporto standard (ad es. impianti per l'allevamento di animali da reddito). Spetta al richiedente decidere se concludere la documentazione ambientale con l'indagine preliminare. In caso di dubbio può consultare il servizio della protezione dell'ambiente. Di norma è opportuno che la consulenza si basi su una matrice di rilevanza commentata o su un capitolato d'oneri ridotto al minimo, costituito da un indice con gli obiettivi dell'indagine. Se, contrariamente alla raccomandazione del servizio della protezione dell'ambiente, il richiedente decide di limitarsi all'indagine preliminare, si assume il rischio di eventuali ritardi procedurali, dovuti al fatto che i chiarimenti ambientali sono incompleti o insufficienti.”³

Dal canto suo anche il Dipartimento del Territorio, Sezione per la protezione dell'aria e del suolo, rimane in attesa di un Rapporto di impatto Ambientale, mai redatto.

“Egredi signori, ringraziamo per averci sottoposto i documenti relativi all'indagine preliminare del progetto citato, che ci è stato trasmesso per l'approvazione del capitolato d'oneri in vista della stesura del Rapporto d'impatto ambientale.”⁴

A tuttora manca quindi una valutazione definitiva del Dipartimento del Territorio, viste anche le tematiche importanti sollevate in fase di valutazione del Capitolato d'oneri.

Riteniamo carente la documentazione presentata visto che non approfondisce neppure i temi ambientali così come indicato dal Capitolato d'oneri. Infatti, molti temi previsti dal Capitolato non sono stati sviluppati e mancano nell'incarto. Si segnala che il vincolo di rispetto del Capitolato d'oneri è ricordato anche dall'Autorità nel suo preavviso.

“Concludendo, in generale si approvano le proposte di approfondimenti contenute nell'Indagine preliminare. Le proposte fatte devono però essere completate nel RIA con gli approfondimenti spiegati in dettaglio al punto 3 “Valutazioni”.”⁵

Inoltre nella modalità di presentazione la documentazione non rispetta lo spirito di un Rapporto di impatto ambientale. Non esiste infatti un documento dove vengono raggruppate e esposte in maniera congiunta e facilmente raggiungibili le analisi scaturite dagli

³ Manuale EIA. Direttiva della Confederazione per l'esame dell'impatto sull'ambiente, UFAM 2009, Modulo 4, pag. 14.

⁴ Osservazioni del Dipartimento del Territorio all'indagine preliminare per l'Autosilo e Park & Ride san Martino del 19.09.2013.

⁵ Osservazioni del Dipartimento del Territorio all'indagine preliminare per l'Autosilo e Park & Ride san Martino del 19.09.2013, cap. 4.

approfondimenti previsti dal Capitolato d'oneri. Infatti il RIA ha anche lo scopo, oltre che di valutare singolarmente e globalmente tutte le possibili ripercussioni sull'ambiente, di rendere accessibili ai non addetti ai lavori queste informazioni utilizzando un linguaggio comune e non specialistico.

Non esistendo il documento conclusivo, così come previsto dall'OEIA l'Esame di impatto ambientale risulta carente in uno dei suoi aspetti fondamentali voluti dal legislatore.

“Il RIA è il principale supporto che raggruppa le riflessioni, le analisi, i documenti giustificativi utilizzati nonché i risultati, le interpretazioni e le conclusioni avanzate. La sua articolazione deve facilitare l'accesso del lettore alle informazioni. La formulazione dev'essere concisa, la presentazione chiara e corredata da foto, grafici, mappe e piani sinottici.”⁶

“I rapporti sull'ambiente devono essere allestiti in modo chiaro e conciso utilizzando la terminologia della legislazione ambientale. Vanno redatti in un linguaggio e in una forma comprensibile anche per i non addetti ai lavori, ossia i soggetti che, potenzialmente, sono legittimati a opporsi.”⁷

“La presentazione comprensibile dei risultati del rapporto è quasi altrettanto importante dei risultati stessi.”⁸

NEL MERITO

Osservazioni di carattere generale

Come abbiamo rilevato nel nostro ricorso⁹ al lodevole Tribunale amministrativo, le misure proposte a PR sono 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:

⁶Manuale EIA. Direttiva della Confederazione per l'esame dell'impatto sull'ambiente, UFAM 2009, Modulo 5, pag. 2.

⁷ Manuale EIA. Direttiva della Confederazione per l'esame dell'impatto sull'ambiente, UFAM 2009, Modulo 5, pag. 2.

⁸ Manuale EIA. Direttiva della Confederazione per l'esame dell'impatto sull'ambiente, UFAM 2009, Modulo 5, pag. 2.

⁹ In data 20 maggio 2009 l'ATA ha ricorso alla variante di PR relativa ai comparti per attività San Martino – Penate – Rime/Brecc.

“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.”¹⁰

“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”.¹¹

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 & ride”. 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

¹⁰ Ricorso dell’ATA riguardante la variante di PR relativa ai comparti per attività San Martino – Penate – Rime/Brecc.

¹¹ Ricorso dell’ATA riguardante la variante di PR relativa ai comparti per attività San Martino – Penate – Rime/Brecc.

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.

Costatiamo 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.

Osservazioni puntuali

Nell'ipotesi, peraltro contestata, in cui si dovesse considerare l'indagine preliminare come RIA, conformemente all'art. 8a OEIA, si fa rilevare in ogni caso la sua completezza.

Infatti come già ribadito in precedenza non vengono neppure approfonditi i temi ambientali così come indicato dal Capitolato d'oneri. Molti temi previsti dal Capitolato non sono stati sviluppati e mancano nell'incarto. Si segnala nuovamente che il vincolo di rispetto del Capitolato d'oneri è ricordato anche dall'Autorità nel suo preavviso.¹²

Aria

Riteniamo particolarmente grave, nonché significativa ed esemplare la mancanza di approfondimenti sullo stato dell'aria. Questo perché proprio lo stato dell'aria è già oggi la principale problematica ambientale presente nel comparto San Martino.

Nell'indagine preliminare si dice che verranno valutati nel corso dell'indagine principale gli effetti del progetto durante la fase di esercizio.¹³

Anche il Dipartimento del territorio nelle sue osservazioni ne ribadisce la necessità.¹⁴

Gli approfondimenti riguardanti gli effetti del progetto durante la fase di esercizio, soprattutto per quanto riguarda il traffico indotto e in particolare le emissioni di PM10 e NOx non sono state eseguiti.

Traffico

¹² Osservazioni del Dipartimento del Territorio all'indagine preliminare per l'Autosilo e Park & Ride san Martino del 19.09.2013, cap. 4.

¹³ Indagine preliminare dell'impatto ambientale, Edificazione ai mapp. 315/2877 Mendrisio - park & ride, Studi Associati SA, p. 28.

¹⁴ Osservazioni del Dipartimento del Territorio all'indagine preliminare per l'Autosilo e Park & Ride san Martino del 19.09.2013, cap. 3.4.

Inoltre per quanto riguarda l'allegato tecnico a complemento dell'indagine preliminare dello studio Bonalumi Flavio, Ferrari Massimo riteniamo insufficienti gli approfondimenti e vogliamo evidenziare come le conclusioni tengano troppo poco conto di un'evoluzione futura degli afflussi di traffico dovuta al nuovo assetto stradale di via Penate. Questo nuovo assetto avrà un forte influsso su via Moree, che risulta già oggi dal punto di vista viabilistico il punto più critico del progetto.

Fondamentali per una vera visione della problematica sono approfondimenti sul traffico nei giorni festivi durante i mesi di dicembre e gennaio. Infatti le ripetute situazioni pericolose avvengono proprio in concomitanza con le festività natalizie e il periodo dei saldi del mese di gennaio. I dati presentati riguardanti il mese di luglio 2009 non sono sufficientemente significativi.

Secondo l'ATA la situazione viaria all'interno del comparto Fox Town e in particolare su via Moree è già oggi nei momenti di punta pericolosa. Un aggravio dovuto all'uscita prevista per l'autosilo sarebbe paralizzante per l'intero comparto.

Anche lo studio Bonalumi - Ferrari peraltro lo rileva.

“La configurazione di accessi e uscite dal nuovo autosilo non garantisce margini residui di funzionalità in relazione a possibili situazioni di traffico superiori a quello medio.”¹⁵

Parcheggi

Nell'indagine preliminare si parla della misura di riordino dei parcheggi per contenere il numero di stalli complessivi del comparto fissati dal PR a un numero massimo di 2450.¹⁶

Questa misura di fondamentale importanza è troppo poco documentata e non sufficientemente verificabile.

Si richiede per il Rapporto di impatto ambientale un catasto chiaro, con tanto di cartografia allegata, del numero di parcheggi autorizzati e abusivi.

Senza una visione chiara della situazione attuale dei parcheggi non è possibile valutare oggi e in fase di esecuzione la validità e la messa in atto della misura, conformemente alle direttive federali sul Rapporto di impatto ambientale.¹⁷

In questo senso la tabella “Area di sosta del comparto San Martino”¹⁸ viene anche contestata perché non corredata da una cartina e secondo l'ATA carente e obsoleta. Bisogna

¹⁵ Complemento al rapporto di indagine preliminare, Studio di ingegneria Bonalumi Flavio, Ferrari Massimo, 06 dicembre 2013, p. 17.

¹⁶ Indagine preliminare dell'impatto ambientale, Edificazione ai mapp. 315/2877 Mendrisio – park & ride, Studi Associati SA, p. 17.

¹⁷ Manuale EIA. Direttiva della Confederazione per l'esame dell'impatto sull'ambiente, UFAM 2009, Modulo 5, cap. 6.

¹⁸ Indagine preliminare dell'impatto ambientale, Edificazione ai mapp. 315/2877 Mendrisio – park & ride, Studi Associati SA, p. 73.

assolutamente effettuare una nuova verifica che tenga conto anche degli attuali parcheggi non autorizzati e valutare quali misure sanatorie mettere in atto.

Dello stesso avviso è il Dipartimento del territorio che chiede un approfondimento in fase di RIA.¹⁹ Approfondimento non eseguito.

Incidenti rilevanti

Manca l'approfondimento richiesto dal Dipartimento del territorio.²⁰

CONCLUSIONE

Visto quanto sopra, riservato ogni diritto successivo, si chiede al Municipio di Mendrisio di accogliere l'opposizione e di non rilasciare la licenza edilizia.

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

¹⁹ Osservazioni del Dipartimento del Territorio all'indagine preliminare per l'Autosilo e Park & Ride san Martino del 19.09.2013, cap. 3.3.

²⁰ Osservazioni del Dipartimento del Territorio all'indagine preliminare per l'Autosilo e Park & Ride san Martino del 19.09.2013, cap. 3.2.