

Spett.
Commissione Regionale dei Trasporti
c/o Municipio di Mendrisio
Casella postale 140
Via Municipio 13
6850 Mendrisio

Bellinzona, 15 marzo 2012

Osservazioni al piano dell'agglomerato del Mendrisiotto (PAM2)

Stimate Signore, egregi Signori,

con la presente inoltriamo alcune osservazioni in merito al programma d'agglomerato del Mendrisiotto e Basso Ceresio di seconda generazione (PAM2).

1. Osservazioni d'ordine generale

In termini generali diamo un giudizio positivo del PAM2, in particolare dall'intenzione di favorire i trasporti pubblici, di sviluppare una rete per il traffico lento (pedonale e ciclistico), di migliorare la qualità urbanistica dell'agglomerato e valorizzare le aree verdi, disponibili anche per lo svago della popolazione. In particolare, esprimiamo la nostra soddisfazione per la ripresa nelle schede delle misure del PAM2 del "Parco del Lavaggio", promosso dai Cittadini per il territorio. È forse l'ultima occasione di preservare e valorizzare una trasversale verde di pianura in un territorio oggi fortemente antropizzato e invaso dal cemento. La realizzazione delle misure proposte sarebbe un passo importante per sancire finalmente un cambiamento nell'approccio alla gestione del proprio territorio.

Le nostre critiche passate al Piano dei trasporti del Mendrisiotto, che ha preceduto il Piano d'agglomerato, sono note, le abbiamo già espresse all'indirizzo della CRTM e in altre occasioni. Le confermiamo:

- riteniamo che si debba evitare la realizzazione di nuove strade;
- il nuovo svincolo autostradale di Mendrisio è troppo complesso e dà un nuovo accesso stradale alla zona dei centri commerciali di San Martino;
- la prosecuzione della superstrada SPA394 fino al confine del Gaggiolo presenta più svantaggi che vantaggi: intacca una zona prevalentemente agricola ancora libera, facilita ulteriormente gli spostamenti in auto con conseguente aumento del traffico, confluisce sull'A2 anch'essa già al limite della capacità, è in concorrenza con la linea ferroviaria prevista verso Varese e, non da ultimo, contraria alla volontà popolare;
- l'estensione delle zone edificabili resta eccessiva;

- le aree adibite ai grandi generatori di traffico dovrebbero essere più severamente limitate. È, per altro, ancora pendente dinanzi al TRAM un ricorso dell'ATA-SI contro l'approvazione della variante di piano regolatore relativa ai comparti di San Martino - Penate - Rime Brecch, considerata eccessiva e negativa dal punto di vista dell'impatto ambientale (mentre il documento in consultazione sembra considerare definitivamente accolto questo documento pianificatorio);
- il quadro ambientale resta estremamente problematico.

È vero che diverse delle opere qui accennate non rientrano nel PAM2, altre sono previste, ma per vari motivi - e per fortuna! - non ancora realizzate. Tuttavia, Questo quadro generale va tenuto presente quando si esamina il PAM2 attualmente in consultazione e purtroppo mitiga il giudizio positivo che se ne può dare.

Nuove opere stradali portano al massimo a un miglioramento temporaneo della situazione. Parallelamente, l'intasamento e la perdita di qualità di vita che ne deriva (inquinamento, rumore, pericolo, ecc.) favoriscono la dispersione degli insediamenti abitativi verso zone periferiche. Oltre alla progressiva (e ormai fin troppo evidente) cementificazione del territorio, la periurbanizzazione comporta un ulteriore aumento dei pendolari e quindi del traffico. Ne consegue che solo una rete molto efficiente di trasporti pubblici permette di ovviare ai problemi di congestione del traffico nella regione, che ormai si presenta come un agglomerato quasi continuo dal ponte-diga di Melide fino a Chiasso, con diramazione verso Stabio-Gaggiolo.

Il PAM2 deve permettere di riequilibrare il rapporto modale fra il traffico individuale motorizzato, i trasporti pubblici e il traffico lento. Deve inoltre permettere uno sviluppo sostenibile degli insediamenti, rimediando - dove ancora possibile - ai molti errori (talvolta orrori) del passato.

Va annotato, a margine, che il "Rapporto PAM2 - Trasporti e insediamenti", fra le abitudini di mobilità della popolazione si tiene in conto anche "un certo attaccamento della popolazione all'automobile", nonché la "mentalità della popolazione". Sarà, ma risulta che i Ticinesi - compresi gli abitanti del Mendrisiotto - quando consultati hanno votato come il resto degli Svizzeri per l'iniziativa delle Alpi, per l'Alptransit, per i trasporti pubblici, contro l'iniziativa Avanti, ecc. Quindi non sembra esserci una mentalità fundamentalmente diversa. Per contro, per decenni è stata attuata una politica molto sbilanciata a favore delle opere stradali e del conseguente uso dell'automobile privata. E ancor oggi certi politici e autorità ticinesi corrono a Berna a implorare il raddoppio del Gottardo, terze corsie autostradali e via discorrendo. Noi pensiamo che questa "mentalità" sia più influente di un supposto "attaccamento della popolazione all'automobile".

Va però anche detto che, a parte questo, il rapporto PAM2 è un documento interessante e ben fatto.

2. Paesaggio

Registriamo con soddisfazione che il PAM2 recepisce le proposte dell'associazione "Cittadini per il territorio" per quanto riguarda il progetto di "Parco del Laveggio", da essa promosso. Ci associamo alle considerazioni espresse dai "Cittadini per il territorio" nella loro presa di posizione sul PAM2, di cui riportiamo le seguenti considerazioni: *"auspichiamo che la conferma, da parte del PAM2, della necessità urgente di una riqualifica del Laveggio quale asse portante della mobilità lenta, dello svago di prossimità, con possibilità di collegamento tra le varie aree funzionali della pianura dell'alto Mendrisiotto, venga finalmente presa in seria considerazione dai comuni coinvolti, in primis Mendrisio. Inoltre invitiamo anche il Dipartimento del territorio a inserire il Laveggio nelle aree di svago di prossimità (scheda R9, piano direttore), così come indicato dallo stesso Dipartimento nella sua valutazione al progetto. Essi dovranno infatti essere i veri attori delle misure descritte, proponendo interventi e varianti di piano regolatore conformi alle misure proposte nelle schede. La salvaguardia del fiume diventerebbe allora l'elemento cardine per la tutela del paesaggio di un fondo valle finora maltrattato."*

La scheda PA6 sulla valorizzazione dell'area di svago a lago a Riva San Vitale raccoglie il nostro consenso e deve permettere l'accesso delle cittadine e dei cittadini alle rive lacustri (salvo spazi da

proteggere dal punto di vista naturalistico) e, come previsto, permettere il collegamento con altre aree di svago. Ci sembra tuttavia di aver colto una certa proliferazione di posti barca, che a nostro modo di vedere va contenuta entro limiti ragionevoli. Il Ceresio è già abbastanza trafficato.

3. Insediamenti

Il rapporto PAM2 (pag. 76) fa stato di “riserve edificabili eccessive, sovente situate in zone inadeguate”. Deve però ammettere che “le pianificazioni in corso o ultimate (...) contribuiscono, se non a sanare la situazione esistente, a creare le premesse per uno sviluppo maggiormente sostenibile e controllato di queste attività”. È un passo nella giusta direzione, ma palesemente non sufficiente. Non che si pretenda di sanare la situazione esistente nell’arco di pochi anni. Sarebbe auspicabile, ma pressoché impossibile all’atto pratico. Tuttavia, uno “sviluppo maggiormente sostenibile” ci sembra un imperativo, per il quale non basta “creare le premesse”. Ci vuole un impegno concreto delle autorità d’ogni rango in questa direzione.

L’ATA concorda con lo sviluppo delle aree in prossimità delle stazioni ferroviarie e dei maggiori snodi dei trasporti pubblici, in modo da favorire l’uso di questi ultimi. Tuttavia, considerata l’estensione attuale e potenziale delle zone residenziali, amministrative, commerciali e industriali, uno sviluppo ulteriore non è giustificato. Ciò significa che lo sviluppo dei comparti in prossimità delle stazioni deve andare di pari passo con un ridimensionamento di quello peggio servite e/o ancora libere. Uno strumento come la compensazione dei vantaggi e svantaggi derivanti dalla pianificazione del territorio dovrebbe permettere scambi di questo tipo, a tutto vantaggio del territorio.

Purtroppo, la recente variante di piano regolatore di Mendrisio relativa ai comparti per attività San Martino - Penate - Rime/Brecc (contro la quale l’ATA ha inoltrato ricorso al TRAM, tuttora pendente) ha evidenziato 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. Tanto meno per migliorare la situazione ambientale. Un approccio così ambivalente in un atto pianificatorio non può essere accettato.

Considerato che, anche qualora la variante di PR fosse respinta in seguito al ricorso, non sarà possibile ristabilire condizioni ambientali buone, 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, come abbiamo scritto nel nostro ricorso. L’obiettivo, oltre la compensazione, è quello di non peggiorare ulteriormente la situazione ambientale attorno al nuovo svincolo autostradale di Mendrisio. In questo senso siamo soddisfatti che si ribadisca come la riconversione a zona industriale/artigianale del comparto Valera sia da giustificare, come previsto dal piano direttore cantonale. Nella situazione attuale, questa giustificazione non è data.

4. Mobilità

Con la realizzazione della galleria di base del Ceneri si ridurranno i tempi di percorrenza ferroviaria fra il Mendrisiotto e il Sopraceneri. Col collegamento ferroviario Mendrisio-Varese (-Malpensa), il Mendrisiotto sarà dotato di una nuova rete ferroviaria che permetterà una gestione tipo S-Bahn del traffico regionale. Oltre alla linea per Chiasso-Como-Milano, a Mendrisio diramerà infatti la linea per Varese (e Gallarate / Malpensa; apertura 2013-4).

Lo scenario sopra descritto mostra che sarà possibile avere una rete su ferro che collega efficacemente i maggiori centri, nonché gran parte della regione. Ciò offre l’occasione di puntare veramente su un netto aumento dell’uso dei trasporti pubblici, con l’effetto di ridurre la pressione del traffico sulla rete stradale. Questa occasione non deve essere sprecata. Invece che alle opere stradali e ai posteggi, la priorità va accordata alla realizzazione di una rete tipo S-Bahn efficiente e quanto più possibile completa, oltre che a linee di autobus che colleghino tale rete ai principali comparti d’interesse. È a questo obiettivo che vanno dedicati i maggiori sforzi e il principale impegno finanziario del PAM2.

Affinché una rete ferroviaria regionale funzioni al meglio, sono necessari:

- tempi di percorrenza, frequenze e tariffe competitivi;
- collegamenti pedonali e ciclistici comodi e diretti fra le zone di maggior attrazione (abitazioni, commerci, industrie) e le stazioni;
- trasporti pubblici attestati nelle stazioni che si innestino sulle linee principali e garantiscano le coincidenze con frequenze interessanti;
- per chi non può coprire l'intero tragitto coi trasporti pubblici, posteggi "park & ride" nelle stazioni a prezzi convenienti.

In questo senso, ci sembra che il PAM2, pur prevedendo misure che vanno nella giusta direzione, manchi di una strategia complessiva, che privilegi i trasporti pubblici e il traffico lento. Inoltre, non sono indicate misure efficaci per ridurre l'impatto del traffico stradale, salvo sperare che il futuro ci riservi mezzi di mobilità individuale meno inquinanti (che non risolverebbero comunque né il problema energetico né quello legato all'uso dello spazio). Il PAM2 deve invece permettere di riequilibrare il rapporto modale fra il traffico individuale motorizzato, i trasporti pubblici e il traffico lento.

In questo senso l'ATA chiede:

- priorità del trasporto pubblico sul traffico individuale motorizzato sia in senso pianificatorio sia sul piano degli investimenti;
- concetto globale per il traffico lento (mobilità ciclistica e pedonale), sia a livello regionale sia a livello locale, da integrare fra loro;
- moderazione sistematica del traffico nelle zone residenziali, zone 30, zone d'incontro nei principali centri;
- rinuncia a ulteriori opere stradali e a potenziamenti della rete stradale;
- gestione restrittiva dei posteggi, in particolare anche nelle aree commerciali, dove dovrebbero essere a pagamento come nei centri urbani.

5. Conclusioni

Appreziamo il PAM2, di cui condividiamo i principi generali e rileviamo che, in particolare, il "Rapporto PAM2 - Trasporti e insediamenti" rappresenta un'analisi valida. A livello pianificatorio, al di là degli intenti, mancano tuttavia misure concrete per un riassetto territoriale, in particolare per le zone di pianura, dove il degrado è maggiore. Né si pone rimedio alla continua estensione delle zone residenziali, commerciali, industriali, sebbene si ammetta che già oggi sono eccessive. Purtroppo è vero che nessuna delle misure proposte, che permetterebbero una vera riqualifica dello spazio urbano del Mendrisiotto, sia finanziabile tramite il PAM2. Cantone, Regione e Comuni sono dunque chiamati a un impegno supplementare, che però è pagante sul medio-lungo termine e va concretamente messo in pratica fin d'ora.

Le misure relative alla mobilità vanno indirizzate a ottenere un reale cambiamento con una miglior ripartizione modale fra i diversi vettori di trasporto. Questo riequilibrio deve privilegiare i trasporti pubblici e il traffico lento, sia quanto a misure concrete sia sul piano degli investimenti.

Associazione traffico e ambiente
Sezione della Svizzera italiana



Werner Herger
Segretario