

Mendrisio, 26 novembre 2013

INTERROGAZIONE

La strada industriale Mendrisio-Rancate e le varianti di PR di San Martino Penate e Rime Brech: ancora un peggioramento della vivibilità per i cittadini ?

Signor Sindaco, signori Municipali,

- da metà agosto a metà settembre è stato pubblicato il «**Progetto stradale comunale della nuova strada industriale Mendrisio-Rancate, coordinato con il rapporto di impatto ambientale**»;
- allegato al progetto in pubblicazione vi era il «**Rapporto di impatto ambientale – Indagine principale**» (**RIA-IP**); esso si rifà, per quanto attiene al modello di traffico, al modello elaborato dallo Studio Bonalumi e Ferrari nell'ambito della variante del PR per il comparto di San Martino (2008), che prevede tre scenari:
 - 1) scenario iniziale S0 (2008): situazione con infrastruttura viaria e organizzazione del traffico odierne;
 - 2) scenario futuro S1- (2020): scenario con riorganizzazione dello svincolo autostradale + realizzazione di via Penate e della strada industriale;
 - 3) scenario futuro S1+ (2020): situazione come lo scenario precedente (svincolo autostradale + strada industriale + via Penate) con l'aggiunta dell'attuazione della variante di PR di San Martino;
- il Municipio del Comune di Mendrisio presenta questo progetto come strategico per vari motivi, tra i quali determinante è la diminuzione del traffico attraverso il quartiere di Rancate; infatti, gli obiettivi a giustificazione della strada industriale contemplano anche lo «*sgravare i centri abitati dal traffico parassitario di transito*»;
- analizzando il **RIA-IP** (pagine 18-20) si constata però che così non sarà: il traffico previsto nello scenario S1+ (2020) è maggiore di quello oggi esistente. Pertanto, stando a questo rapporto, l'unico obiettivo direttamente a favore degli abitanti della regione (sgravare i centri abitati) non sarà realizzato.

A. Nel merito del progetto

Analizzando il «**Rapporto di impatto ambientale – Indagine principale**» (**RIA-IP**) si constata che la strada industriale e lo svincolo autostradale in costruzione, una volta che entreranno in vigore le varianti di Piano Regolatore per i comparti San Martino, Penate e Rime Brech, non porteranno alla diminuzione del traffico nel

quartiere di Rancate o in altri quartieri: infatti il traffico lungo la strada cantonale Riva San Vitale – Rancate conoscerà il seguente sviluppo:

- Scenario iniziale S0 (2008): 5'450 veicoli
- Scenario futuro S1- (2020): 3'750 veicoli
- Scenario futuro S1+ (2020): 7'100 veicoli

Di conseguenza il traffico parassitario attraverso il quartiere di Rancate peggiorerà.

Il traffico lungo la strada cantonale Mendrisio-Capolago (via Vignalunga) conoscerà il seguente cambiamento:

- Scenario iniziale S0 (2008): 14'000 veicoli
- Scenario futuro S1- (2020): 16'900 veicoli
- Scenario futuro S1+ (2020): 19'900 veicoli

Di conseguenza il traffico attraverso i quartieri di Mendrisio-comparto Vignalunga e Capolago aumenterà.

Inoltre, il nuovo tracciato della strada industriale costeggia il tracciato del gasdotto della AIL SA entrando in conflitto con esso, causando di conseguenza la necessità di spostare il gasdotto.

B. Domande

1. Il Municipio di Mendrisio ritiene che sia fondato su dati ancora validi un *Rapporto di impatto ambientale – Indagine principale*» che si rifà, per quanto attiene al modello di traffico, a un modello elaborato nel settembre 2008 dallo Studio Bonalumi e Ferrari nell'ambito della variante del PR per il comparto di San Martino?

Il Municipio non ritiene che la situazione esistente nel 2013 sia diversa rispetto a quella del settembre 2008 e che quindi il modello di riferimento avrebbe dovuto essere aggiornato, per poter elaborare proiezioni future attendibili?

2. Il Municipio di Mendrisio è consapevole degli inquietanti scenari (S1+ 2020) del traffico?

3. Se l'Esecutivo di Mendrisio è consapevole del peggioramento delle condizioni ambientali e quindi anche della vivibilità per i cittadini dei diversi quartieri coinvolti (Capolago, Mendrisio, Rancate) non ritiene di dover rimettere in discussione sia il progetto della strada industriale, sia le varianti pianificatorie – San Martino, Penate e Rime Brech – in questione?

4. La legislazione in materia di protezione dell'ambiente prescrive che in materia pianificatoria debba valere il principio della limitazione delle emissioni (inquinamenti atmosferici, rumore, vibrazioni): come mai con la strada industriale questo principio non sarà rispettato?

5. a) I progettisti della strada si sono resi conto del potenziale conflitto con il tracciato del gasdotto? b) Non vi erano percorsi alternativi (come per esempio la strada attualmente usata)? c) Il Municipio di Mendrisio non ritiene vi siano

state carenze nella progettazione della strada industriale, dal momento che si rende necessario lo spostamento del gasdotto? d) È corretto che lo spostamento del gasdotto costerà alla collettività circa mezzo milione di franchi? e) Questo importo non dovrebbe essere posto a carico dei progettisti?

6. Il "totale costo intervento" contenuto nella *Relazione tecnica* redatta dallo Studio d'ingegneria Andreotti & Partners SA corrisponde a 8'153'000 franchi (p. 11, Preventivo di spesa); questo preventivo non considera però i costi (che non sono indicati nella Relazione tecnica) – di:

- a) "*terminazioni e mutazioni di proprietà*";
- b) "*oneri progettazione precedente al presente mandato*";
- c) "*onorari specialisti contattati direttamente dal committente*";
- d) "*costi per le Aziende industriali di Mendrisio per la fornitura delle tubazioni per le infrastrutture elettriche ecc.*"

6.1) per avere il quadro preciso dei costi complessivi dell'opera chiedo di avere per ogni singola voce sopra elencata – da a) a d) – l'ammontare esatto dei costi;

6.2) a quanto ammontano i contributi di miglioria e gli eventuali sussidi cantonali;

6.3) quale sarà il totale dei costi effettivi a carico del Comune di Mendrisio?

7. La strada in questione rispetta la distanza dal bosco imposta dalla legge forestale? Infatti il preventivo prevede 15'550 franchi per "taglio alberi e dissodamento".

8. Per permettere la costruzione della strada industriale così come progettata sarà sacrificata – come sempre – un'area che si trova in zona agricola (zona SAC), che sarà compensata pagando un determinato importo. Ritenuto che le terre agricole sono cementificate a un ritmo insostenibile, non si dovrebbe, come stabilisce di principio la legge sulla conservazione del territorio agricolo, fare una compensazione reale con un'area di pari estensione e qualità agricola?

Ringraziando per l'attenzione porgo distinti saluti.

Tiziano Fontana, consigliere comunale i Verdi (indipendente), a nome del gruppo dei Verdi