

Mendrisio, 8 novembre 2021

INTERROGAZIONE

Concezione dello spazio stradale, gestione dei transiti nel comparto di Via Lanz e via San Martino a Mendrisio e cittadini inascoltati

Secondo l'Ufficio federale delle strade, l'autorità deve stabilire tutte le funzioni che le strade, le piazze e le diverse zone di una località sono chiamate ad assolvere. Questo implica una ponderazione dei diversi interessi e delle esigenze dello spazio stradale. In particolare, è importante proteggere le zone residenziali dagli effetti dannosi o molesti.

Per questi motivi si istituiscono le zone con limite di velocità 30 km/h, dette zone 30.

Infatti, anche secondo il MM 67 2018, citiamo: "le zone in cui la velocità è limitata a 30 km/h costituiscono un'opportunità per rivalutare in modo durevole i quartieri residenziali. In tali zone lo spazio vitale viene 'riconquistato' e la qualità della vita migliora. La velocità ridotta rende possibile la convivenza del traffico veicolare con il traffico lento, e del traffico moderato approfittano tutti gli utenti della circolazione. Le strade diventano più sicure, in particolare per i bambini, e si registrano benefici per la qualità dell'aria ed anche una riduzione delle immissioni foniche."

Detto questo, non si spiega come mai nella zona residenziale di via Lanz, orientata all'insediamento e a ridosso del nucleo di Mendrisio, e in cui è stata istituita una zona 30 nel 2013, i cittadini che vi risiedono siano costretti a subire dei forti disagi (aumento di emissioni foniche e peggioramento della qualità dell'aria) causati dal traffico parassitario e da un eccessivo passaggio di autobus, autopostali con un sovrapporsi di linee. Situazione che va in contraddizione anche con quanto scritto nel MM 154 2013 (punto 4. cv. 3): "La realizzazione del marciapiede dal piazzale cimitero a via Carlo Pasta e soprattutto la correzione dell'imbocco sono le premesse indispensabili per considerare il possibile passaggio dei bus su via san Martino in alternativa alla via Lanz."

Teniamo a sottolineare che noi sosteniamo fortemente l'uso del mezzo pubblico e la nostra non è una interrogazione contro il mezzo pubblico, ma pensiamo che l'uso delle risorse messe a disposizione per l'incentivazione dello stesso dovrebbe tenere conto della gerarchie delle strade e del rispetto delle zone residenziali e orientate all'insediamento, per fare in modo che le persone scelgano di vivere nei centri con tutte le ricadute ecologiche ed economiche del caso.

Le zone disturbate perdono invece la loro attrattiva come luogo di abitazione, di lavoro e di svago e, anziché attirare le persone a vivere in centro, le allontana.

Si constata inoltre come le autorità comunali non riescano a trovare delle soluzioni in seguito alle rimostranze di cittadini, anche quando queste sono supportate da una petizione – uno tra i diritti politici a disposizione del cittadino che figura anche nel regolamento comunale – con 87 firme, vedi “Petizione per una via Giuseppe Lanz Mendrisio a misura d’uomo e una ‘zona 30’ reale, libera dal traffico parassitario e dai bus” del 2 marzo 2016, in cui si chiede che venga applicato il messaggio municipale MM 154 2013 e in particolare che:

- venga abolito il passaggio dei bus
- venga tolto il traffico parassitario
- che sia completato l’arredo urbano in modo da produrre un rallentamento effettivo dei veicoli

e come questi siano regolarmente costretti a rivolgersi alla stampa per far sentire la propria voce.

I soprammenzionati cittadini possono inoltre dimostrare, per mezzo di una perizia del 28 novembre 2017, allestita dallo Studio Bonalumi Ferrari Partner SA–Studio d’ingegneria, che hanno commissionato a loro spese, come nel 2013 i passaggi di veicoli transitanti in via Lanz erano 687 al giorno, mentre nel 2017, dopo l’introduzione della zona 30, questi siano aumentati fino a 3’605.

Oltre a ciò, il 1. ottobre 2020, in risposta a una lettera di richiesta di spiegazioni da parte di uno dei firmatari, per quanto attiene al percorso del bus della linea urbana 2, scrive la Sezione della mobilità di Bellinzona: “da parte del Comune di Mendrisio non sono infatti giunte osservazioni o critiche in merito alla riconferma del percorso della linea 2”, e questo benché i cittadini della via Lanz stiano cercando di far sentire la propria voce, ricordiamolo, dal 2016.

Eppure è dal 2001 che la Confederazione si impegna per promuovere una politica che risponda alle esigenze degli agglomerati svizzeri, attraverso il sostegno di progetti che inglobano tre temi principali: paesaggio, insediamenti e mobilità, chiamati Programmi d’agglomerato (PA). I PA sono degli strumenti pianificatori che permettono di coordinare gli interventi di interesse regionale, per risolvere i problemi in modo efficiente ed efficace, nel rispetto dei principi di uno sviluppo sostenibile. La Commissione Regionale Trasporti Mendrisiotto e Basso Ceresio (CRTM), sulla base di una delega di competenza da parte del Consiglio di Stato, ha assunto il compito di allestire il Programma d’agglomerato del Mendrisiotto in collaborazione con il Dipartimento del territorio e con i Comuni.

Non si spiega allora come mai ci si ritrovi in una situazione in cui la CRTM, l’Ufficio della mobilità di Bellinzona e il Municipio di Mendrisio, chiamati a risolvere dei problemi ambientali e di traffico, ne stiano creando di nuovi, respingendo di fatto il dialogo e un confronto diretto con i cittadini che si sentono inascoltati dal 2016.

Domande

Alla luce di quanto esposto, per stimolare chiarezza attorno al problema, e per evitare che situazioni di questo tipo si riproducano anche in altre zone a vocazione residenziale, rivolgiamo al Municipio le seguenti domande.

- 1) Il Municipio di Mendrisio è al corrente della problematica e cosciente del fatto che il traffico in via Lanz dal 2013, da quando è stata istituita la zona 30, ad oggi è più che quintuplicato?

- 2) Come spiega questo incremento di traffico che va contro lo scopo della costituzione di una zona 30?
- 3) Essendo via San Martino e via Lanz delle strade comunali, con che margine di indipendenza il comune di Mendrisio può gestire i problemi di traffico?
- 4) Quali misure intende prendere il Municipio per contenere il probabile aumento di traffico nelle zone 30 di via Lanz e adiacenti causato dalla prossima apertura dei due nuovi centri commerciali (FoxTown 2 e Aldi)?
- 5) In che misura il municipio intende prendere provvedimenti per tutelare la tranquillità dei cittadini e l'abitabilità di queste zone?
- 6) Non ritiene il Municipio di considerare la possibilità di limitare il traffico ai soli residenti?
- 7) In che forma e con quali proposte concrete il Municipio di Mendrisio ha partecipato all'elaborazione dell'ultimo PA in collaborazione con la Sezione della mobilità e con la CRTM per quanto riguarda la zona in oggetto?
- 8) Il municipio di Mendrisio partecipa alla correzione e/o ottimizzazione dei piani dei percorsi dei mezzi pubblici coinvolgendo i cittadini che vivono direttamente il territorio e che manifestano un interesse a un miglioramento della situazione?
- 9) Il Municipio di Mendrisio come giustifica che in una zona trenta, residenziale, smentendo il piano regolatore e il MM 154 2013, con tanto di prelevamento dei contributi di miglioria, i cittadini siano costretti a subire il traffico parassitario e il sovrapporsi di passaggi di bus e autopostali (quasi sempre poco occupati)?
- 10) Non pensate che, in considerazione dell'evoluzione del traffico, si potrebbero introdurre in via Lanz e via San Martino ulteriori misure di rallentamento e di dissuasione del traffico come consigliato dall'USTRA o eventualmente un senso unico?

Documentazione menzionata a disposizione.
Allegata fotografia.

Con ossequio.

Antonia Bremer
Tiziano Fontana

Lista civica per Mendrisio



“In tali zone lo spazio vitale viene ‘riconquistato’ e la qualità della vita migliora. La velocità ridotta rende possibile la convivenza del traffico veicolare con il traffico lento e del traffico moderato approfittano tutti gli utenti della circolazione. Le strade diventano più sicure, in particolare per i bambini...” (cit. MM 67 2018)

Una foto di via Lanz: il sovrapporsi delle linee di bus e autopostali con invasione del marciapiede.