

## **Rapporto di minoranza del gruppo dei VERDI**

**MM N. 79/2015** - Nuova strada industriale Mendrisio – Rancate. Richiesta di un credito di aggiornamento di fr. 1'140'000.— per adeguamento costo di costruzione; di fr. 860'000.— per le canalizzazioni come da PGS; di fr. 500'000.— quale partecipazione ai costi di spostamento del gasdotto principale Chiasso – Lugano

2 dicembre 2015

Signor Presidente,  
signore e signori Consiglieri comunali,

La Commissione delle Opere Pubbliche ha discusso il messaggio in esame durante la riunione del 21 settembre in presenza del Vicedirettore dell'Ufficio tecnico comunale arch. Mitka Fontana e del signor Claudio Valli e quella del 5 ottobre.

Il gruppo dei Verdi ha da tempo preso posizione contro la strada industriale per l'impatto e la sicurezza ambientali (zona di protezione delle acque, zona agricola, zona forestale) e per il traffico.

È un dato assodato che nuove strade generano nuovo traffico.

### **Traffico**

Nel 2013 (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», con allegato il «Rapporto di impatto ambientale – Indagine principale» (RIA-IP).

Il RIA-IP 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): scenario con riorganizzazione dello svincolo autostradale + realizzazione di via Penate e della strada industriale + aggiunta dell'attuazione della variante di PR di San Martino;

Il Municipio del Comune di Mendrisio ha presentato 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» (Relazione tecnica del Progetto definitivo, 24.5.2013, Studio d'ing. Andreotti); 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.

Infatti, stando ai dati presentati dal 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, stando ai dati del RIA-IP, 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, stando ai dati del RIA-IP, il traffico attraverso i quartieri di Mendrisio-comparto Vignalunga e Capolago aumenterà.

Riproduciamo qui di seguito le risposte del Municipio a due domande contenute nella nostra interrogazione del 26 novembre 2013 «*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?*»

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

Le proiezioni di traffico al 2020 indicate nel testo introduttivo dell'interrogazione non considerano, in particolare per l'attraversamento del nucleo di Rancate (in provenienza dalla Rossa), le misure di moderazione e di limitazione del traffico che potranno essere introdotte e, se del caso, rese più cogenti.

*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?*

Il Municipio ritiene che, per effetto della sola realizzazione del tratto stradale in esame, questo principio verrà rispettato per le zone sensibili (prevalentemente residenziali) del proprio territorio. Il leggero peggioramento delle condizioni ambientali è invece da ricondurre all'evoluzione generale del traffico per lo scenario 2020 che non è riconducibile agli effetti del progetto (che anzi sono localmente positivi), ma dipende da un trend cantonale e nazionale dato per l'asse autostradale (impostato nel modello di traffico cantonale).»

Quest'ultima affermazione non ci sembra essere pertinente perché lo scenario futuro S1+ (2020) del RIA-IP si fonda sulla realizzazione di quanto previsto a livello di Piano regolatore comunale – quindi di quanto voluto dagli organi politici comunali – e di

scelte sovracomunali caldegiate però dalle autorità comunali (vedi nuovo svincolo autostradale), in particolare con la concretizzazione di:

- riorganizzazione dello svincolo autostradale
- realizzazione di via Penate e della strada industriale
- attuazione della variante di PR di San Martino

Il problema del traffico discende in primo luogo dalla pianificazione del territorio e da una mancanza di regolamentazione da parte dello Stato delle attività economiche sviluppatasi in modo non coordinato.

È ovvio che gli scenari contenuti nel RIA-IP sono proiezioni ipotetiche del traffico che si fondano sulla pianificazione territoriale e sul piano del traffico e che non possono tenere conto di misure di moderazione/limitazione del traffico in provenienza dalla Rossa: pertanto, al di là del messaggio in esame, per evitare il collasso al nucleo di Rancate previsto dal RIA-IP si invita il Municipio a introdurre il più celermente possibile tali misure, senza attendere l'avverarsi dello scenario funesto S1 + 2020.

### **Zona di protezione delle acque**

Come risulta dal piano delle zone (scaricabile dal sito del Comune di Mendrisio) la strada industriale si colloca all'interno di un'area particolarmente sensibile per le fonti di approvvigionamento idrico (zone di protezione I e II) che non avrebbe mai dovuto essere resa edificabile. Il PCAI-Mendrisiotto prevede l'abbandono di determinate fonti di approvvigionamento e la loro sostituzione con l'acquedotto a lago, un'opzione avversata dai Verdi a livello comunale e cantonale. Ciò non toglie che troviamo contrario a qualsiasi logica ecologica perseverare negli errori pianificatori ed edilizi del passato, con l'avallo pure delle autorità cantonali.

***Piano delle zone con zone di protezione delle acque***



Inoltre, nell'avviso cantonale 36-13 del Dipartimento del territorio del 1° luglio 2014 si legge (pagine 4-5):

*«Prevenzione incidenti rilevanti*

*Nel RIA del novembre 2011 è stato inserito un rapporto breve ai sensi dell'Ordinanza sulla protezione contro gli incidenti rilevanti (OPIR), come richiesto nel nostro preavviso all'indagine preliminare. Il rapporto breve, in particolare la stima della frequenza di incidenti rilevanti, è stato preparato in base alle indicazioni del manuale III dell'OPIR (1993). Questa metodologia è ormai superata e non permette di valutare con un grado di dettaglio sufficiente i rischi per le acque sotterranee, rappresentati dal trasporto di merci pericolose. Per questo motivo nel 2010 è stata pubblicata la nuova metodologia "Störfallrisiken auf Durchgangsstrassen, Bericht zur ScreeningMethodik, 1. April 2010", che permette di valutare - con un grado di dettaglio maggiore - i rischi per la popolazione e per l'ambiente connessi al trasporto di merci pericolose su strada. Applicando questa metodologia risulta che il rischio per le acque sotterranee della nuova strada industriale Mendrisio-Rancate attraversa la parte alta della zona di transizione, sia se si considera la presenza o meno di vasche di ritenzione. Ciò è dovuto principalmente al fatto che le vasche di ritenzione non garantiscono una protezione sicura delle acque sotterranee, soprattutto per i motivi seguenti:*

- ci potrebbero essere dei riversamenti di sostanze inquinanti all'esterno del sedime stradale (sarebbe dunque necessaria la posa di barriere elastiche lungo la strada, che possano impedire la fuoriuscita di veicoli pesanti dal sedime stradale);*
- nel caso in cui l'incidente si verificasse durante un periodo di precipitazioni oppure se si dovesse verificare un incendio del veicolo di trasporto, le vasche di ritenzione non permetterebbero di trattenere tutte le acque piovane/acque di spegnimento inquinate;*
- considerando che sono necessarie delle misure attive per garantire il funzionamento delle vasche (chiusura manuale delle saracinesche per trattenere i liquidi inquinanti), non è garantito che in caso di incidente le vasche possano effettivamente svolgere la loro funzione di ritenzione.*

*Considerando che la realizzazione delle vasche di ritenzione non permette di ottenere un rischio sopportabile, riteniamo che debbano essere realizzate le misure di sicurezza seguenti:*

*1. Introdurre il divieto di trasporto di merci pericolose per la nuova strada industriale Mendrisio-Rancate, conformemente all'art. 13 cpv. 2 dell'Ordinanza concernente il trasporto di merci pericolose su strada (SDR); questo divieto sarà inserito nell'appendice 2 della SDR nel prossimo aggiornamento dell'Ordinanza. Come previsto dall'art. 13 cpv. 2 della SDR possono essere rilasciati permessi speciali (p.es. per il rifornimento a domicilio di olio combustibile) dall'autorità cantonale, d'intesa con l'USTRA.*

*2. Rinuncia alla realizzazione delle vasche di ritenzione previste nel progetto.»*

Riteniamo che, vista la situazione sopra indicata, non dovrebbero essere accordate eccezioni, malgrado l'Ordinanza ne contempli la possibilità.

Quanto avvenuto al Pozzo Polenta sembra non aver insegnato nulla a chi dovrebbe vigilare su una fonte di vita essenziale.

Infatti, il MM a pagina 10 indica: *«Come specificatamente imposto tramite l'avviso cantonale no. 36-13 del 1° luglio 2014 (Sezione protezione dell'aria, dell'acqua e del suolo, capitolo prevenzione incidenti rilevanti) a seguito della rinuncia all'edificazione delle vasche OPIR sarà da pubblicare, prima della messa in esercizio della nuova strada industriale, il divieto di trasporto di merci pericolose. Per le industrie*

*interessate dal tracciato stradale saranno regolarmente concessi/rilasciati permessi speciali da parte dall'autorità cantonale competente».*

### **Zona forestale**

Nell'avviso cantonale già citato si legge a pagina 7:

*«Sezione forestale*

*Si tratta di una strada già approvata a PR, la quale si trova in parte a contatto del limite del bosco indicativo.*

*Trattandosi di un'opera viaria perfettamente conforme ai disposti del Piano regolatore (il quale non venne impugnato al momento della sua adozione), essa va autorizzata anche se la pianificazione non è conforme alle distanze prescritte dalla legislazione forestale.»*

Tale dichiarazione lascia interdetti e viene da chiedersi se/quale controllo abbia svolto la Sezione forestale o il Dipartimento del territorio al momento dell'adozione del PR; semmai è una motivazione supplementare per opporsi al progetto, al credito e al Messaggio.

### **Zona agricola**

Infine nel preavviso cantonale in merito alla zona agricola si legge a pagina 7:

*«Sezione dell'agricoltura*

*Il progetto in esame comporta delle sottrazioni di superficie per il nuovo tracciato stradale e per gli adattamenti della carreggiata.*

*Le superfici toccate dal progetto sono parzialmente delimitate in zona agricola, segnatamente delimitata dalle superfici agricole per l'avvicendamento delle colture (SAC). I fondi sono in gran parte idonei alla viticoltura e campi coltura in base al catasto delle idoneità agricole. Si rileva che nel rapporto di impatto ambientale è stato omesso l'impatto del progetto sul settore agricolo. In particolare non sono stati elencati i fondi agricoli da compensare in base alla Legge sulla conservazione del territorio agricolo (Ltagr). L'ente pianificante deve pertanto presentare una proposta di compenso agricolo, con indicazione dei fondi toccati e il valore di reddito agricolo in base alla Guida federale di stima. Da parte dello scrivente ufficio si richiama pertanto la direttiva della Divisione della pianificazione del 29 luglio 2003, per la procedura d'applicazione della compensazione pecuniaria secondo l'art. 13 Ltagr e si auspica che anche in questo caso venga applicata».*

I Verdi ritengono non più accettabile sacrificare aree agricole, bonificate negli anni Cinquanta del Novecento come nel caso in questione (vedi pagina 3 della Relazione tecnica del Progetto definitivo, già citata), per permettere la costruzione della strada industriale; ma anche nel caso fosse indispensabile "consumare" ancora terreno agricolo si dovrebbe imporre una compensazione reale con un'area di pari estensione e qualità agricola e non permettere, come invece avverrà nella fattispecie, una compensazione pecuniaria.

### **Conclusioni**

Considerate le osservazioni di cui sopra il gruppo dei Verdi si oppone al messaggio 79/2015 e chiede al Consiglio Comunale di respingerlo.

Tiziano Fontana, relatore di minoranza