

Comune di Mendrisio

Rapporto di minoranza della Commissione della gestione

28 settembre 2018

sul MM 62/2018 Richiesta di un credito per il finanziamento relativo all'ampliamento dell'autosilo pubblico all'Ospedale Regionale Beata Vergine di Mendrisio

Egregio Signor Presidente,
Signore Consigliere e signori Consiglieri comunali,

tramite il presente rapporto commissionale si chiede di respingere il messaggio municipale poiché non si ritiene opportuno aumentare il numero di posteggi in una zona centrale di Mendrisio, servita dal trasporto pubblico. La politica degli agglomerati in Svizzera tende a disincentivare la costruzione di nuovi posteggi nei centri urbani.

1. Lavori commissionali

La Commissione ha discusso il MM durante le riunioni del 14 maggio e del 10 settembre 2018.

Durante le due riunioni sono stati sentiti il capodiscastero Daniele Caverzasio e il vicedirettore dell'Ufficio tecnico, architetto Mitka Fontana. Dopo consultazione nei gruppi, si è proceduto alla votazione nella riunione di lunedì 24 settembre.

I lavori di scavo relativi alla nuova ala ospedaliera e all'ampliamento dell'autosilo sono già iniziati, prima ancora che il Consiglio comunale abbia deciso lo stanziamento del credito oggetto del messaggio municipale in esame: concretamente si tratta di una forzatura poiché pone il Consiglio comunale di fronte al fatto compiuto.

Riteniamo comunque doveroso contestare la scelta politica di ampliare l'autosilo nei termini di cui al messaggio per le motivazioni che seguono.

2. La politica degli agglomerati e il PAM 3

Per i Verdi l'ampliamento dell'autosilo, segnatamente per gli stalli a uso pubblico, è in contraddizione con la politica seguita dalla Confederazione in materia di agglomerati e, in particolare, con gli obiettivi dei programmi di agglomerato di terza generazione tesi a migliorare la qualità di vita grazie alla riduzione del traffico individuale motorizzato e dell'inquinamento dell'aria e acustico, nonché al declassamento di determinati assi stradali sgravando i centri dal traffico di transito.

Nel documento «Politica degli agglomerati della Confederazione 2016+ Per uno sviluppo territoriale coerente in Svizzera» si indica al capitolo «Gestire la mobilità» che «*Confederazione, Cantoni, città e Comuni creano, gestiscono e*

mantengono una rete di trasporti finanziabile, efficiente dal profilo energetico e con un impatto limitato sul territorio. (...). Allo stesso tempo coordinano lo sviluppo insediativo con i trasporti. Gli enti istituzionali eliminano gli incentivi economici negativi che portano ad una smisurata mobilità e sfruttano le capacità delle infrastrutture esistenti prima di costruirne di nuove».

La qualità di vita dipende dalla diminuzione del traffico nei centri urbani. Nel medesimo documento al capitolo «*Rumore, inquinamento atmosferico e altri aspetti ambientali*» si può leggere: «*rumore, vibrazioni, polveri fini e altri tipi di inquinamento atmosferico hanno un impatto negativo sull'uomo e mettono a rischio la sua salute. Nello spazio urbano in particolare, i valori limite consentiti vengono ancora oggi parzialmente superati. Tutto ciò, tenuto conto dell'elevata densità della popolazione, ha un impatto particolarmente forte. La sfida principale consiste nel ridurre i fattori d'inquinamento nonostante l'aumento delle fonti di emissioni, in modo da garantire la qualità della vita nelle città e negli agglomerati a medio e lungo termine*».

In generale, i programmi di agglomerato di terza generazione (PA3) devono migliorare quelli di seconda generazione che avevano agli occhi della Confederazione diversi punti deboli, tra i quali «*l'assenza di una strategia decisionista di gestione dei flussi del traffico motorizzato privato TIM; (...) un mancato apporto di diminuzioni sostanziali sul consumo di nuove superfici; il mancato approfondimento sul trasferimento dei flussi transfrontalieri dal TIM al TP su ferro e mancanza di una strategia di gestione dei posteggi*». Pertanto i PA3 pongono i seguenti obiettivi: favorire il coordinamento fra lo sviluppo dei trasporti, del paesaggio e degli insediamenti; migliorare il trasporto pubblico a complemento delle opere Alp Transit; ampliare la rete della mobilità ciclopedonale; sgravare i quartieri residenziali dal traffico di transito; migliorare la sicurezza della rete stradale; promuovere la mobilità aziendale di comparto.

In particolare, nel Rapporto esplicativo finale (31.10.2016) del «Programma di agglomerato del Mendrisiotto Terza Generazione» si legge che «*la politica dei posteggi è un elemento essenziale della gestione della mobilità. (...) Sia la dottrina sia l'esperienza degli ultimi anni mostrano che l'offerta di alternative all'uso dell'automobile spesso non risulta sufficiente per indurre ad un cambiamento di comportamenti. Le scelte individuali sono fortemente influenzate dall'abitudine, dal possesso dell'automobile e dalla disponibilità del parcheggio a destinazione. Per disincentivare gli spostamenti individuali con i mezzi privati è pertanto necessario intervenire sulla disponibilità complessiva di posteggi destinati ai lavoratori pendolari e sul loro costo, rendendo così meno attrattivo l'uso dell'autovettura privata, soprattutto con un basso tasso di occupazione. (...) La strategia prevede di favorire la sosta nelle zone più esterne dell'agglomerato, laddove il PAM3 completa i posteggi destinati agli utenti car pooling e alle navette aziendali, proseguendo quanto già attuato con il PAM2. Il PAM3 non si limita tuttavia a filtrare il traffico, ma adotta un approccio intermodale, proponendo posteggi ubicati presso i nodi serviti dal trasporto pubblico e dalle navette aziendali*».

In un articolo apparso su Ticinonews di fine agosto Bruno Storni, Presidente dell'Associazione traffico e ambiente (ATA) Sezione Svizzera Italiana, riferito al Programma di agglomerato del Locarnese 3 (PALOC 3) e all'intenzione del Comune di Locarno di costruire un autosilo nel centro storico, sul terreno ex Parco Balli, ha scritto: *«dal 2001 attraverso i Programmi d'agglomerato PA la Confederazione si impegna a promuovere una politica che risponda alle esigenze degli agglomerati svizzeri, attraverso il sostegno finanziario a infrastrutture di trasporto inserite in più ampi concetti di analisi e sviluppo della mobilità, degli insediamenti e del paesaggio. Si punta a principi di sostenibilità ed efficienza in modo unitario in tutto il Paese, definendo i sussidi secondo criteri di qualità e di efficienza delle misure proposte nei PA. (...)*

Che nei centri non si realizzano più nuovi posteggi è lapalissiano, e anche dove si è ancora fatto, vedi Lugano, l'economia, né tantomeno la mobilità, non sembra ne abbiano beneficiato.

In futuro, trasporto pubblico (sottosviluppato in Ticino) e nuove forme di mobilità, dal carpooling, carsharing, ridesharing fino alle vetture autonome, faranno diminuire anche massicciamente il fabbisogno di posteggi nei centri. Lo dicono studi sia in grandi centri USA (Boston) che svizzeri (Abschätzung der Ökonomischen folgen der Digitalisierung in der Mobilität [La digitalizzazione: un importante valore aggiunto per la mobilità?, Ufficio federale dello sviluppo territoriale, 24.8.2018]).

La pianificazione oltre a dover essere completa, e non parziale come nel PALOC3, deve tener conto dei nuovi trend e non proiettare il passato nel futuro come continuiamo a fare, ripetendo stupidamente gli errori del passato».

L'orientamento generale dei programmi di agglomerato di terza generazione va nella direzione di evitare di costruire nuovi posteggi e autosili nelle zone centrali.

Gli interventi per migliorare la qualità di vita e diminuire il traffico nei centri urbani sono da operare anche a livello di gerarchia stradale, che costituisce un importante strumento di gestione del traffico. Il Programma dei trasporti del Mendrisiotto (2001) pone tra i suoi obiettivi la riduzione dei transiti attraverso i centri o i nuclei dei Comuni. L'idea di potenziare l'asse autostradale voluta da Cantone e Comune di Mendrisio per sgravare il traffico sugli assi di classe inferiore implica la «declassificazione di certi assi stradali» tra i quali anche via Alfonso Turconi, come propone anche lo studio affidato dal Municipio al Laboratorio Ticino.

3. Lo studio su Via Alfonso Turconi

Nello studio «Via Alfonso Turconi» effettuato dal Laboratorio Ticino dell'USI, su mandato diretto, nel capitolo "Analisi urbanistica – Piano del traffico" si indica che *«la strada principale (cantonale) che collega Riva San Vitale a Chiasso non attraversa l'insediamento di Mendrisio, ma come una circonvallazione ne percorre il perimetro fino via Penate in località san Martino. In tal modo il centro di Mendrisio risulta libero da strade di scorrimento. Il ripensamento dell'assetto viario soprattutto dal punto di vista della qualità dello spazio pubblico della strada è auspicato come occasione per la messa*

in rete, all'interno della città, dei maggiori luoghi pubblici con il borgo e la stazione TILO».

In esso si indica anche che il monitoraggio del traffico lungo via Alfonso Turconi effettuato dal gruppo di lavoro Allievi-Lucchini nel 2014, citato dallo studio in questione, indica 2'996 TGM in direzione di Chiasso e 2'498 in direzione dell'OBV.

«Il progetto di Via Alfonso Turconi prevede interventi di moderazione del traffico e un ridisegno dello spazio della strada come spazio pubblico» con la divisione in sei zone dello spazio tra nucleo/Largo Bernasconi e incrocio via P. F. Mola. Il progetto prevede un ampio marciapiede (2-4 m) che caratterizzerà tutta la via, la pedonalizzazione del tratto di Via Turconi compreso tra Largo Bernasconi e l'ex OBV, la rampa unica di accesso-uscita dal parcheggio pubblico dell'OBV, l'indicazione della necessità di un approfondimento dei materiali e dell'illuminazione.

Le misure previste dallo studio vanno nella direzione di un'auspicata maggiore attenzione nei confronti dei pedoni, degli alunni e studenti, visto il comparto scolastico esistente, dei pazienti dell'ospedale e degli abitanti del quartiere. Riteniamo che l'aumento degli stalli dell'autosilo sia pertanto in contraddizione anche con l'auspicato miglioramento della qualità di vita di chi abita, vive e frequenta via Alfonso Turconi.

4. Il progetto di ampliamento

Non si condivide il progetto di ampliamento sia per le considerazioni di cui sopra, sia in particolare l'ubicazione dei posteggi esterni di cui alla seconda licenza edilizia del 6 febbraio 2018 (DDC del 14 .11.2017) poiché distruggeranno altri spazi oggi a verde ubicati sul fronte della via Bolzani (invece di occupare l'area già asfaltata situata davanti all'autosilo con uscita su via Bolzani). Negli ultimi anni sono stati costruiti o sono in costruzione diversi autosili o posteggi (zona Municipio, Campo sportivo, stazione FFS/SUPSI) con una spesa pubblica ragguardevole. Inoltre il Piano di stazionamento delle zone centrali, PSZC, datato 2009, con "verifica specifica dell'UT giugno 2013", si fonda su un Piano regolatore sovradimensionato che deve essere rivisto completamente al fine di diminuire le zone edificabili oggi sfruttate dalla speculazione fondiaria che sta causando uno sfitto di nuovi appartamenti preoccupante.

5. Conclusioni

Pur comprendendo le ragioni di poter usufruire di posteggi nelle vicinanze di un ospedale, è da considerarsi lo sviluppo futuro del trasporto pubblico, che deve poter essere concorrenziale con quello degli automezzi privati, i quali dobbiamo abituarci a considerare come "extrema ratio" quando non è possibile l'uso della mobilità lenta (mezzi pubblici, a piedi o in bicicletta).

Per tutti i motivi elencati in precedenza si ritiene coerente con una politica ecologicamente coerente il respingimento del Messaggio.

Per la Commissione della gestione

La relatrice, Claudia Crivelli Barella