



Municipio, 6850 Mendrisio

Municipio
Via Municipio 13
CH-6850 Mendrisio

058 688 31 10
cancelleria@mendrisio.ch
mendrisio.ch
RP/mcr/sg/mr

Gentile Signora
Egregio Signor
Consiglieri comunali
Antonia Bremer e
Tiziano Fontana

8 luglio 2022

**Risposta
del Municipio di Mendrisio**

Interrogazione del

8 novembre 2021

Titolo

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

In relazione all'interrogazione citata a margine, lo scrivente Municipio si pregia osservare quanto segue:

- 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?**

No, Il Municipio non ne è al corrente. Allo stato attuale risultano i seguenti dati:

2013 - Via Giuseppe Lanz Progetto Moderazione del traffico	2016 - Via Giuseppe Lanz Verifica Z30	2018 - Via Giuseppe Lanz Verifica velocità e transiti	2021 - Via Giuseppe Lanz Per estensione Z30 Via S. Martino
Direzione Via V. Vela 1'275 veicoli/giorno	Direzione Via V. Vela 802 veicoli/giorno	Direzione Via V. Vela 1'165 veicoli/giorno	Direzione Via V. Vela 476 veicoli/giorno
Direzione cimitero 1'129 veicoli/giorno	Direzione cimitero 796 veicoli/giorno	Direzione cimitero 1'099 veicoli/giorno	Direzione cimitero 975 veicoli/giorno
Media velocità (V85) 38.5 km/h	Media velocità (V85) 29.5 km/h	Media velocità (V85) 42.5 km/h	Media velocità (V85) 36.5 km/h

Si evince dai dati sopraesposti che malgrado gli altalenanti esiti scaturiti da puntuali monitoraggi del traffico tra il 2013 ed il 2021, si è giunti de facto ad una certa stabilità e parallelamente anche di vivibilità del comparto.

Lo svincolo autostradale EP26 e tutti i suoi snodi oltre la rotonda Vignalunga hanno portato oggettivi riscontri positivi a favore di diversi comparti abitativi e tra di essi c'è sicuramente l'asse "Lanz-Guisan-Dunant-San Martino".

Nel 2017, era in realizzazione la rotonda Vignalunga, le quali fasi di cantiere hanno iniziato a disincentivare l'utilizzo della stessa.

Con l'introduzione della Z30 (2015) inizialmente vi è stato un abbassamento dei transiti, poi di nuovo un picco per poi adattarsi nuovamente. Diversi e mutevoli i fattori contingenti, come i cantieri o nuove opportunità realizzate o in fase di realizzazione a livello stradale con relativi e necessari tempi di adattamento, doverosamente da rispettare.

Da rilevare che il traffico varia a dipendenza dei giorni della settimana rilevata, rispettivamente del mese o del periodo particolare. Tutte le misure di cui sopra avevano lo scopo prioritario di rilevare le velocità di transito e non sono quindi state effettuate in periodi e situazioni analoghe. I dati confermano comunque, nonostante le variazioni sopra descritte, una certa stabilità.

In conclusione, oggi, ci sono la metà (e forse più!) dei veicoli che vanno verso Via V. Vela e qualcosa in più in direzione cimitero. Si tratta in gran parte di residenti di Mendrisio che usano lecitamente¹ tale percorso come collegamento per raggiungere la Via Penate e lo svincolo autostradale, oppure la Via Vignalunga-Via Carlo Maderno per proseguire in direzione nord. La necessità o meno di utilizzare tale percorso da parte di molti cittadini, verrà trattata nella risposta al punto 6.

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?

I Servizi comunali preposti monitorano regolarmente i volumi di traffico e gli stessi sono disarmonicamente aperiodici oltre che non più costantemente identificabili "unicamente" in determinate fasce orarie. Non si tratta di semplici margini e/o banali volontà, ma di una vera e propria strategia che porta a valutazioni su larga scala nell'interesse proporzionato di tutti i nuclei abitativi.

Il Comune ha una certa indipendenza nelle scelte di gestione del traffico, nella misura in cui queste non vanno a scapito di Comuni vicini, rispettivamente contro a obiettivi o pianificazioni superiori.

Tra quest'ultimi vanno citati i Programmi d'agglomerato del Mendrisiotto, il primo del 2007 (basato sul Piano dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio-PTM), seguito da quelli di seconda e di terza generazione (PAM2 e PAM3). Essi sono il riferimento principale al quale la pianificazione del territorio e la gestione della rete stradale del Comune si attengono.

¹ a dipendenza della loro origine

Dal profilo formale, il consolidamento pianificatorio dei PAM avviene tramite il Piano direttore (PD) e in particolare la scheda R/M5 Agglomerato del Mendrisiotto. La struttura di questa scheda corrisponde dunque a quella dei PA: scenario auspicato, strategie e misure suddivise nei settori della natura e paesaggio, degli insediamenti e della mobilità.

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)?

Al momento, senza necessari giustificativi rilevanti, a causa della mancanza di elementi su un "probabile aumento" di traffico, non è possibile e plausibile ipotizzare (oltre che elargire a priori) un provvedimento di contenimento. Si ipotizza che tali centri non dovrebbero incrementare i volumi di traffico sull'asse comunale in questione: obiettivamente i due centri commerciali e relativa clientela sono da scindere. Per ciò che riguarda il Fox Town 2, i volumi di transito resteranno sulle arterie cantonali e/o in arrivo dall'autostrada su Via Penate come già avviene per il Centro commerciale vigente (grazie all'anello creato). Per il centro Aldi, i fruitori, dovrebbero essere nella maggior parte residenti di Mendrisio e dunque non è possibile ipotizzare quali espedienti saranno utilizzati per l'arrivo a tale esercizio pubblico. Si potrebbe prospettare che sarà la Via Vignalunga l'asse maggiormente utilizzato, per questioni di semplice praticità.

5) In che misura il Municipio intende prendere provvedimenti per tutelare la tranquillità dei cittadini e l'abitabilità di queste zone?

In primo luogo, monitorando il traffico. I dati restano importanti ed imprescindibili per l'eventualità di un intervento di limitazione di transito, ad esempio.

Il Municipio non si assume responsabilità relativamente all'aumento esponenziale del traffico a livello regionale. Tramite i Servizi comunali preposti resta cosciente della situazione e del suo evolversi e, laddove possibile, cerca di limitare potenziali problematiche.

Infatti tale comparto Z30 è il primo che è stato realizzato a Mendrisio e ciò comprova la volontà di portare a miglioramenti ai nuclei abitativi oltre che essere perfettamente allineati con le necessità del cittadino.

A prescindere da quanto sopra, è già prevista l'estensione della zona 30 fino alla rotonda su Via Vignalunga, rispettivamente in fase di valutazione ulteriori misure d'arredo (vedi risposta al punto 10).

6) Non ritiene il Municipio di considerare la possibilità di limitare il traffico ai soli residenti?

La limitazione di transito sarebbe un contenimento ideale e teorico (in alcuni e specifici casi utilizzato) a favore del residente di quel luogo. Ma come anticipato al punto 3, scaturirebbero effetti collaterali che porterebbero al collasso i principali assi stradali (comunali e anch'essi abitati) già oggi in determinati momenti della giornata, abbastanza compromessi. Non si può ragionare a zone e/o a comparti stagni; la pianificazione territoriale (logistica) nasce da un giusto compromesso ed equilibrio a favore di tutti i comparti abitativi, con orientamento verso il futuro.

Sfortunatamente, l'idea che la zona 30 porti necessariamente a tangibili (ed immediati) benefici resta un'utopia, un errore di valutazione inevitabile agli occhi dei non addetti ai lavori, ma non per la moderazione in sé ma per la scelta ed identificazione del luogo di tale intervento.

L'asse Via G. Lanz-Via San Martino sia per tipologia di strada e sia per i volumi stessi di transito, si è voluta integrare nelle zone 30 (allargando ovviamente su Via E. Guisan e Via E. Dunant) coscienti che comunque una vera trasformazione non si sarebbe potuta rilevare, ma con nutrita speranza che almeno le velocità e relativa sicurezza generale stradale (non che di vivibilità del comparto) sarebbe migliorata. Ora il cittadino, legittimamente, chiede anche che possano entrarvi unicamente i residenti senza contenere nei propri pensieri che a poche centinaia di metri si creerebbe un ulteriore problema ad altri cittadini. Secondo le indicazioni emanate dagli uffici dipartimentali riguardo i concetti base (teorici) di introduzione aree di moderazione, sarebbero da sviluppare ed integrare negli spazi abitativi a "buccia di cipolla", o meglio; al centro dell'area circoscritta di tale provvedimento la parte moderata con Z30 o Zona d'incontro (volumi di transito molto ridotti, solo residenziali), subito ai margini l'inizio del 50 km/h (sempre inserito in un contesto abitativo, secondo Piano Regolatore ma con volumi di transito maggiorati essendo strade secondarie di collegamento) e poi il fine 50 km/h, fuori abitato. Nello specifico avremmo dovuto eseguire: Z30 su Via E. Dunant e Via E. Guisan (volumi di transito molto ridotti, solo residenziali), lasciare il 50 km/h su Via G. Lanz e Via San Martino (sempre inserito in un contesto abitativo, secondo Piano Regolatore ma con volumi di transito maggiorati essendo strade secondarie di collegamento) per poi arrivare su Via Carlo Maderno con il fine 50 km/h. Invece il Municipio ha, per equità e correttezza, nel 2015 forzato tale concetto a favore dei cittadini (approvato dal dipartimento) estendendo il progetto su una vasta area. In conclusione: vi sono realtà dove le Z30 sono ideali ed altre che si scontrano con le realtà dei volumi di transito, ne diamo atto. Ma è impensabile "chiudere" strade centralizzando i volumi su pochi assi.

In estrema sintesi l'introduzione generalizzata delle zone 30 nei comparti abitati è intesa anche in parte a scoraggiare il traffico di transito parassitario, ma non può essere una forzatura in tal senso. Il divieto d'accesso con eccezione ai soli residenti è una misura estrema che può essere attuata se proprio non ci sono alternative.

Nel caso concreto del Comparto in esame già solo la presenza del cimitero comunale impone che lo stesso rimanga raggiungibile da parte di tutti i residenti indistintamente e senza limitazioni.

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?

Il grado di precisione a livello territoriale, rispettivamente le indicazioni dettagliate per comparto, non sono presenti nei Piani d'Agglomerato. Questi definiscono i principi operativi e si limitano alla rappresentazione grafica delle principali misure con incidenza territoriale o infrastrutturale.

In relazione al trasporto pubblico si rileva comunque che l'Allegato V-Rete del trasporto pubblico all'orizzonte 2030 della Scheda R/M5 indica graficamente per Mendrisio gli assi di trasporto pubblico con cadenza 10-15' (fra i quali Via Turconi e Via Pasta-Via Maderno) e gli assi con cadenza oltre i 15'. In quest'ultima categoria figura appunto l'asse Via San Martino-Via Lanz, che si collega alla stazione ferroviaria TILO San Martino. Il Municipio partecipa attivamente ai lavori della Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto-CRTM, alla quale compete il compito di proporre i PA all'intenzione dei competenti Uffici cantonali.

Tutte le misure indicate nei PAM1, PAM2, PAM3 sono state proposte dal Municipio di Mendrisio al Cantone per il tramite della CRTM.

Nel PAM3, analogamente altri PA precedenti (già solo per un principio di scala), non vi sono indicazioni specifiche su come gestire il traffico nel comparto 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?

Ogni cambiamento sostanziale o riorganizzazione dell'offerta di trasporto pubblico viene studiata e proposta dalla Sezione della mobilità del DT e concordata con la CRTM. I percorsi delle linee tengono conto in particolare dei centri di interesse o poli di attrazione (stazioni, centri commerciali, luoghi pubblici, zone densamente abitate, ecc.), oltre che ovviamente delle esigenze di coincidenze e continuità di percorso.

La Sezione della mobilità del DT coinvolge tutti i Comuni tramite una consultazione sull'offerta: linee, orari e ripartizione dei costi.

La richiesta dei cittadini firmatari (citati degli interpellanti) di non far transitare le linee bus da Via Lanz erano già state a suo tempo trasmesse alla Sezione della mobilità, che non l'ha ritenuta opportuna/fattibile.

In caso di adattamenti lievi e locali, che non modificano sostanzialmente la struttura dell'offerta, la Sezione della mobilità assicura la consultazione di tutti i cittadini, associazioni e Municipi tramite le pagine internet dell'Amministrazione cantonale².

Per il cambiamento d'orario del prossimo dicembre 2022 (orario 2023) ogni cittadino può ad esempio inviare pareri dal 25.05.2022 al 12.06.2022.

Possono comunque sempre essere trasmesse osservazioni per posta o via email (dt-sm@ti.ch) alle autorità cantonali competenti o alle imprese di trasporto interessate. Le stesse verranno vagliate e considerate per eventuali cambiamenti futuri.

9) Il Municipio di Mendrisio come giustifica che in una zona trenta, residenziale, smentendo il piano regolatore e il MM n. 154 /2013 con tanto di prelevamento dei contributi di miglioria, i cittadini siano costretti a subire il traffico parassitario e sovrapporsi di passaggi di bus e autopostali?

Con lettera del 14 gennaio 2016 l'Ufficio tecnico aveva già risposto compiutamente a quanto richiesto, in particolare giustificando la diversa impostazione del percorso delle linee rispetto a quanto a suo tempo ipotizzato nel MM n. 154 /2013.

Per economia di redazione alleghiamo copia di tale risposta.

² <https://www.progetto-orario.ch/it/presa-di-posizione.html> e <http://www.ti.ch/trasporti>

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 e eventualmente un senso unico?

A tal proposito è stato dato mandato ad uno Studio d'ingegneria per effettuare la perizia (prescritta dalla legge) sugli effetti della zona 30.

A seguito di tale verifica si è effettivamente proposta l'estensione della zona 30 sino alla rotonda su Via Vignalunga e sono in fase di valutazione anche delle possibili misure di arredo e moderazione supplementari per assicurare una maggiore riduzione delle velocità dei veicoli, confacentemente alle richieste dipartimentali in materia.

Premesso ciò è doverosa una riflessione, che vogliamo condividere: le aree di moderazione (dunque con moderatori) sono efficaci quando i volumi di traffico sono esclusivamente residenziali. Quando al contrario i volumi sono di un certo tipo, gli elementi di moderazione diventano paradossalmente dei pericoli o ostacoli da scansare velocemente al fine di non dover fermarsi per incrociare. Il Senso unico (4.08) è un'ottima soluzione solo in determinati casi a favore dei volumi di traffico ma anche dei pedoni (o mobilità lenta in generale), ma va contestualizzata ed anch'essa potrebbe portar ad effetti collaterali sugli assi limitrofi e - contrariamente all'obiettivo primario della zona 30 - ad una maggiore velocità di transito. Nel caso concreto non è ipotizzato o in fase di valutazione alcun senso unico.

Sperando di avere evaso esaustivamente la richiesta, cogliamo l'occasione per porgere distinti saluti.

Per il Municipio

Francesca Luisoni

Lic. phil. I

Vice-Sindaca

Roberto Crivelli

Lic. iur.

Vice-Segretario

Il tempo impiegato per l'elaborazione della presente risposta ammonta complessivamente a 6 ore lavorative.

Allegato

Risposta dell'Ufficio tecnico comunale del 14.01.2016

Copia

Dicastero Sicurezza Pubblica /Polizia comunale

Dicastero Costruzioni /Ufficio tecnico comunale