



Chiasso, 30 novembre 2011
Ris. mun. 1963 / 29 novembre 2011

Municipio
Piazza Col C. Bernasconi 1
6830 Chiasso

Tel. +41 (91) 695 08 20
Fax +41 (91) 695 08 49
municipio@chiasso.ch

Signora
Jessica Bottinelli
6830 Chiasso

**RISPOSTA DEL MUNICIPIO DI CHIASSO ALL'INTERROGAZIONE DELLA
CONSIGLIERA COMUNALE JESSICA BOTTINELLI SUL CENTRO COMMER-
CIALE POLARIS IN VIA P. E L. CHIESA / VIA COMO**

Signora Consiglieria comunale,

1. Il raffronto con altre aree del Sottoceneri, come quelle citate nell'interrogazione, quali Piano Scairolo, Piano San Martino (Fox Town) e l'area Serfontana, come esposto è improponibile, in quanto già le dimensioni degli insediamenti non sono raffrontabili. La superficie utile lorda del centro commerciale Polaris è di mq 10'300. Il centro commerciale Serfontana, ha una superficie utile lorda di ca. 3 volte superiore e le altre aree citate presentano superficie nettamente maggiori e/o un numero maggiore di negozi (Fox Town ca. 160 negozi).

La domanda di costruzione del centro commerciale Polaris è stata coordinata con il rapporto sull'impatto ambientale (RIA), mediante un'analisi della viabilità, del traffico indotto e dei posteggi del centro commerciale, inclusa un'analisi dell'inquinamento atmosferico.

Tutti i servizi cantonali si sono espressi favorevolmente in merito alla domanda di costruzione e al rapporto sull'impatto ambientale, mentre non ci risulta ad esempio che per gli altri GGT costruiti nel Cantone Ticino sia stata richiesta la presentazione di un RIA.

Di conseguenza, esprimersi in maniera sommaria, paragonando la superficie del centro commerciale Polaris con quella degli altri non porta a niente, soprattutto a fronte della profonda analisi dal lato urbanistico-architettonico e ambientale, a cui il centro Polaris è stato sottoposto e che lo stesso ha superato.

2. Il Piano Regolatore vigente destina il comparto tra via Como e via P. e L. Chiesa a due specifiche zone e, più precisamente:
 - zona mista: autosilo pubblico di 550 posteggi privati e contenuti commerciali/ amministrativi, i cui parametri edificatori sono definiti nell'art. 49 cpv. 2e) delle NAPR, parte prima;
 - zona amministrativa commerciale intensiva a 7 piani - AC7, i cui parametri edificatori sono definiti nell'art. 36bis delle NAPR, parte prima.

Inoltre, il Piano del traffico è stato approvato il 10 marzo 2001, con la definizione di una chiara gerarchia stradale, che prevede il trasferimento del traffico di transito verso l'Italia sull'asse Largo Kennedy - via Como - via dei Pedroni - via Comacini - Piazza Elvezia, strade definite principali a PR, previa realizzazione dei ripari fonici sull'autostrada A2, attuata, nel tratto parallelo a via Como (ex-viale Galli), come richiesto dal Consiglio di Stato con la sua approvazione.

Rispetto alla situazione attuale, lo spostamento dell'asse di transito verso l'Italia nel contesto delle opere di Piano del traffico del Mendrisiotto (PTM), comporta un aumento del traffico veicolare lungo via Como - via Comacini di oltre 6'000 veicoli al giorno in direzione della Dogana di Chiasso-Strada, di cui è stato tenuto conto nella pianificazione e nelle rispettive simulazioni, che includono pure i posteggi pubblici a PR.

3. Il Consiglio comunale, nella seduta del 14 maggio 2007, ha autorizzato la vendita dei terreni di proprietà del Comune, posti lungo via Como, per complessivi mq 3'382, e a pagina 3 del relativo messaggio municipale 10/2007 si indica che sui terreni alienati sarebbe sorto un centro commerciale, con al proprio interno un posteggio pubblico di ca. 285 posti auto.
4. La scheda di Piano Direttore R8 "Grandi generatori di traffico – GGT" è entrata in vigore nella primavera di quest'anno e nell'introduzione, il Cantone osserva che le misure volte a limitare gli effetti negativi dei GGT hanno una loro base legale nella legislazione ambientale federale e lo scopo di ridurre l'inquinamento fonico e atmosferico prodotto dal traffico.

L'esperienza ha tuttavia evidenziato che un approccio legato unicamente al rispetto dei valori d'immissione fissati dall'Ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF) e dall'Ordinanza contro l'inquinamento atmosferico (OIA), anche quando coordinati e integrati con altri aspetti ambientali per mezzo di un *esame dell'impatto sull'ambiente* (EIA), è parziale e limitativo, e rischia di produrre effetti non voluti sull'assetto territoriale.

Una corretta pianificazione, volta a prevenire gli effetti indesiderati dei GGT, si fonda su una visione generale del territorio cantonale, che fa leva su un'adeguata capacità dei suoi assi viari principali e dei rispettivi nodi d'interscambio, nonché su un sostanziale miglioramento del servizio di trasporto pubblico a tutti i livelli, ciò che significa anche garantire un'adeguata accessibilità e funzionalità dei GGT, rendendoli idonei a un loro insediamento. Più in generale ciò significa assicurare lo sviluppo delle attività commerciali, di servizio e del tempo libero.

A tale scopo sono stati identificati dei comparti potenzialmente idonei per GGT che, previa pianificazione comunale, potranno accogliere Grandi Generatori di Traffico.

In particolare, i centri cantonali del polo urbano, tra i quali figura Chiasso, sono considerati idonei ad accogliere i GGT.

I GGT devono essere allacciati adeguatamente alla rete viaria di ordine superiore e disporre di una sufficiente rete viaria all'interno del comparto.

Il centro commerciale Polaris risponde a tali requisiti, trovandosi in prossimità di due semi-svincoli autostradali, in entrata dall'Italia e in direzione nord Lugano/Mendrisio, nonché sull'asse stradale del traffico da e per l'Italia, in direzione Piazza Elvezia.

Per contro, la realizzazione di centri commerciali al di fuori dei centri urbani ha comportato, sia uno svilimento socio-economico del centro urbano, sia una modifica/aumento importante degli spostamenti per soddisfare le necessità quotidiane.

5. Per quanto attiene alle zone nelle vicinanze del centro commerciale definite “sensibili” nell’interrogazione, l’area che ospita il centro commerciale è ubicata dirimpetto all’autostrada, ove transitano giornalmente in media 37'700 veicoli (dati 2008-2009); lungo via Como, ove transitano in media 18'000 veicoli (dati 2008); in prossimità del piazzale doganale commerciale di Chiasso-Brogeda, con presenza costante di automezzi pesanti.

Via Simen è una strada con accesso veicolare limitato ai residenti e confinanti, e con un traffico medio giornaliero attorno ai 1'500/2'000 veicoli nelle due direzioni.

Non è prevista alcuna ulteriore modifica, né alla gerarchia, né alla limitazione di transito lungo la strada, così come lungo le altre strade di servizio, ove sorgono le scuole elementari e medie, l’asilo nido e le case medicalizzate.

La zona beneficerà del fatto che gli utenti della piscina, durante i ca. 4 mesi estivi, potranno parcheggiare le autovetture nel posteggio pubblico a pagamento posto sotto il Centro commerciale.

6. Sui posteggi si osserva che il centro Polaris, primo fra tutti a realizzare concretamente quanto previsto a Piano regolatore, ha costruito in totale ca. 460 posti auto sotterranei, di cui 260 pubblici di lunga durata al secondo piano interrato.

In caso di necessità durante i finesettimana, sono a disposizione i posteggi pubblici a pagamento di via degli Albrici.

Quelli lungo le strade ubicate nelle vicinanze rimangono zona blu.

La rotonda denominata “Chiesa” (situata lungo via Como, all’incrocio con via P. e L. Chiesa) verrà a breve ampliata, nel contesto delle opere di Piano dei Trasporti del Mendrisiotto.

Non da ultimo si rammenta che i promotori del centro commerciale hanno già versato l’importo di fr. 492'000.--, quale partecipazione alle spese per l’adattamento della rotonda Chiesa, consistente nell’ampliamento della stessa da 28 a 35 metri di diametro, con raddoppio delle corsie veicolari nell’anello, nonché della corsia veicolare lungo il braccio di immissione in rotonda dalla via Como.

Secondo il Cantone, la rotonda nuova avrebbe dovuto essere pronta per l’inaugurazione del centro Polaris, ma il progetto stradale per l’adattamento della rotonda “Chiesa” in via Como (strada cantonale) è stato approvato definitivamente dal Consiglio di Stato il 17 agosto 2011, e la Divisione delle Costruzioni prevede di realizzarlo nel 2012.

In uscita dalla rotonda su via P. e L. Chiesa vi sarà un’unica corsia in prossimità dell’isola spartitraffico, che si sdoppia poco oltre per favorire l’accesso al posteggio del centro commerciale. In via P. e L. Chiesa sarà prolungato il marciapiede esistente.

Il collegamento tra il nuovo centro commerciale e il centro di Chiasso sarà garantito da un nuovo passaggio pedonale in direzione di via Puccini.

7. Sul tema della sicurezza dei pedoni, come imposto al momento del rilascio della licenza edilizia, è stato iscritto all’Ufficio dei Registri un contratto di costituzione di servitù di passo pedonale, all’esterno dell’edificio, lungo le aree di libero accesso attorno al complesso, che quindi concretizza i collegamenti pedonali pubblici all’interno della proprietà privata.

Il passaggio pedonale su via P. e L. Chiesa (strada cantonale), in prossimità della rotonda “Bossi”, continuerà a disporre di un’isola spartitraffico.

Verrà infine realizzato un nuovo passaggio pedonale su via P. e L. Chiesa, in direzione di via Puccini - centro di Chiasso, tramite la formazione di due isole spartitraffico poste tra le tre corsie.

8. Sullo stato dell'aria della nostra regione, in virtù delle informazioni scientifiche di cui da anni si dispone, non dovrebbe più essere possibile equivocare.

E' noto infatti, come la stazione di analisi si trovi all'interno del piazzale delle scuole elementari e medie, a soli ca. ml 170 dall'autostrada e da via Como, ossia in prossimità di importanti assi di transito, e ad una quota di 230 metri sul livello del mare, fattore importante da considerare nell'ambito dell'inquinamento atmosferico, così come per la pressione atmosferica.

La stazione misura le emissioni derivanti dal transito dei veicoli lungo l'autostrada, con una componente di mezzi pesanti importante.

Chiasso si trova in una conca, che favorisce la formazione di aria stagnante e può essere inoltre facilmente inglobata dallo strato di inversione termica, che si forma sulla Pianura Padana: Rapporto qualità dell'aria in Ticino 1992 e/o anni precedenti/successivi.

L'evoluzione delle principali sostanze inquinanti negli ultimi 20 anni è risultata la seguente: (valori estratti dai Rapporti di Analisi della qualità dell'aria in Ticino):

Diossido di azoto NO₂ (microgrammi al m³ medie annue):

1988: 61; 2010: 41.

L'inquinamento è diminuito di quasi il 30%, a fronte di un incremento del traffico oltre il 35% lungo la A2.

A titolo comparativo riprendiamo dal Rapporto di analisi della qualità dell'aria in Ticino del 2010 i dati di altre zone:

Mendrisio:	44	µg/m ³
Bioggio	35	µg/m ³
Camignolo	57	µg/m ³
Moleno	49	µg/m ³
valore limite annuo fissato dall'OIA: 30 µg/m ³		

Campioni passivi NO₂

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
➤ via Motta	43	36	40	44	38	36	39	45
➤ S. Stefano	22	20	21	18	16	13	15	17
➤ Stadio	29	24	26	24	21	20	22	22
➤ viale Galli	47	40	42	45	37	35	40	44

Dalle campagne di misurazione emergono i seguenti valori:

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
➤ via Comacini/via Albrici	46	45	44	36	37	44
➤ Corso San Gottardo 23	38	37	31	29	33	34
➤ Piazza Indipendenza	45	42	44	34	35	41
➤ Corso San Gottardo 32	40	37	34	29	32	33
➤ Piazza Bernasconi	35	40	37	30	34	35

Ozono O₃ (numero di ore con concentrazioni superiori a 120 microgrammi al m³)

1990: 621 2010: 566

▲ Secondo l'OIA il valore medio orario dell'ozono può superare solo 1 ora per volta all'anno i 120 µg/m³

Gli ossidi di Azoto nella provincia di Como nel 2009

I valori registrati dalle stazioni di analisi fisse nella provincia di Como nel 2009 sono riassunti nelle tabelle seguenti:

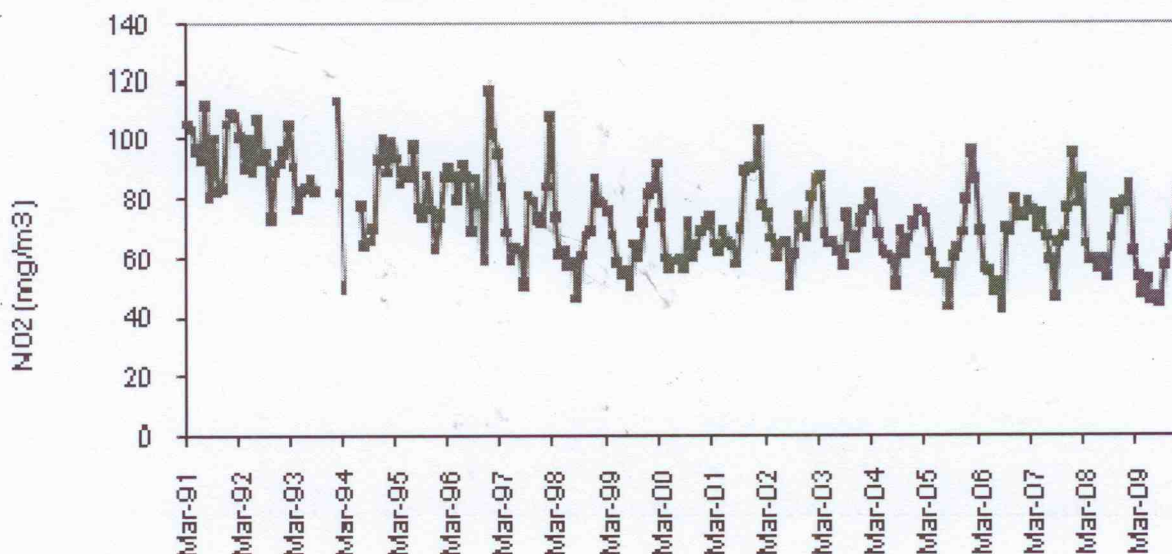
Stazione	Dati di sintesi	NO ₂					NO _x
		D.P.R. 203/88	D.M. 60/02 (limiti in vigore dal 1/1/2010)		D.M. 60/02 (con applicazione margine di tolleranza)		D.M. 60/02
		standard di qualità	protezione salute umana		protezione salute umana		protezione ecosistemi
Rendimento	%	98° percentile (limite 200 µg/m ³)	n° sup media 1h > 200 µg/m ³ [limite: non più di 18 volte/anno]	media anno [limite: 40 µg/m ³]	n° sup media 1h > 200+10 µg/m ³ [limite: non più di 18 volte/anno]	media anno [limite: 40+2 µg/m ³]	media anno [limite: 30 µg/m ³]
		µg/m ³	n. di ore	µg/m ³	n. di ore	µg/m ³	µg/m ³
Como Centro	97	133	5	59	3	59	na
Mariano Comense	98	132	17	49	9	49	na
Fino Mornasco	94	161	38	63	24	63	na
Erba ^(*)	61	87 ^(*)	0 ^(*)	41 ^(*)	0 ^(*)	41 ^(*)	na
Cantù	98	141	2	62	2	62	na
Olgiate Comasco	99	107	0	44	0	44	na

Nota: in **grassetto** i casi di non rispetto del limite + il margine di tolleranza

na= limite non applicabile, in quanto la stazione non è classificata idonea alla valutazione della protezione della vegetazione

^(*) La stazione ha avuto un rendimento annuo <75%, quindi le misure effettuate non sono significative per un confronto con i limiti annuali, ai sensi del D.M. n. 60 del 2 aprile 2002.

Como: serie storica delle concentrazioni medie mensili di NO₂



(fonte: Agenzia regionale per la protezione dell'Ambiente della Lombardia (ARPA), Rapporto sulla qualità dell'aria, anno 2009).

Importazione inquinamento dalla Lombardia

La nostra regione è soggetta a fenomeni di importazione d'inquinamento dalla vicina Lombardia, dovuti alle caratteristiche climatiche e orografiche del nostro territorio. Tale fenomeno è stato dimostrato scientificamente da uno studio del politecnico di Zurigo in collaborazione con quello di Losanna, effettuato nel periodo estivo, rispettivamente da uno studio di Locarno-Monti, effettuato nel periodo invernale.

A titolo informativo citiamo le seguenti pubblicazioni in materia:

- periodo estivo:

- Photochemical oxidant formation over southern Switzerland – 1. Result from summer 1994 (Staffelbach, Neftel, Blatter, Gut, Stähelin, Prévôt, Hering, Lehnong, Neiniger, Bäumle, Kok, Dommen, Hutterli e Anklin) / Journal of geophysical, research, vol. 102, no. D19, pages 23,345-23,362, October 20, 1997;
- Photochemical oxidant formation over southern Switzerland – 2. Model results (Staffelbach – Neftel) / Journal of geophysical, research, vol. 102, no. D19, pages 23,363-23,373, October 20, 1997;
- On the VOC or NO_x limitation of ozone formation over Southern Switzerland; Experimental and model results ((Staffelbach – Neftel) / Eurotrac Symposium 25.3-29.3.96 Garmisch-Partenkirchen;

- periodo invernale:

- Inquinamento atmosferico invernale nel Ticino: effetti di trasporto orizzontale (Ambrosetti e Boffa) / Boll. Soc. Tic. Scienze Naturali (Lugano), 1991.

Nel Basso Mendrisiotto l'effetto alpino diventa minimo, mentre quello dell'inversione sulla Pianura Padana predominante. La conca di Chiasso favorisce la formazione di un lago d'aria fredda con un'inversione bassa più persistente. Quando sulla vicina Pianura Padana si verificano delle nebbie persistenti, a causa dell'effetto anticiclonico, che impediscono il riscaldamento del suolo, i trasporti orizzontali sono praticamente assenti.

Ne consegue che i dati misurati a Chiasso non rilevano in taluni periodi dell'anno solo l'inquinamento locale, bensì quello proveniente dalla vicina Lombardia.

In particolare, le combinazioni climatiche portano ad accentuare i valori registrati durante il fenomeno dell'inversione termica nel periodo invernale e nei periodi estivi di bel soleggiamento.

Il 2 maggio 2011 l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) ha comunicato che in Svizzera si registrano i primi successi nella lotta contro gli inquinanti precursori.

I picchi di ozono rilevati sul versante Sud delle Alpi sono più elevati rispetto a quelli del versante Nord. Nelle valli meridionali delle Alpi, la formazione di ozono è favorita dalla durata dell'irraggiamento solare e dalla vicinanza con la grande area metropolitana di Milano (traffico intenso con una forte componente di veicoli dotati di motore diesel, numerosi centri industriali), le cui emissioni possono ripercuotersi in particolare sul Ticino meridionale (Ufficio federale dell'ambiente UFAM, Ozono: primi successi nella lotta contro gli inquinanti precursori, 18 giugno 2010).

Il Comune è molto attento al tema dell'inquinamento atmosferico e la strategia e le misure per combatterlo sono contenute nel PR.

Sono infatti già state introdotte strade pedonali e ciclabili con accesso veicolare limitato, "zone 20" e "zone 30" con altre misure in fase di attuazione o di progettazione.

In particolare, si è giunti alla definizione di un progetto di massima per le moderazioni del traffico e l'introduzione della zona 30 in Via Franscini, via Lavizzari, via Curti, via Ciseri, vicolo dei Calvi, via Vela e via Valdani (parziale), il cui intervento è previsto al momento dello spostamento del trasporto pubblico da via Franscini all'asse via Motta - Corso San Gottardo, con la realizzazione del terminale dei mezzi pubblici davanti alla stazione FFS. In pratica, nei prossimi anni la maggior parte delle strade comunali del comprensorio cittadino sarà oggetto di moderazione, misura atta a combattere il traffico parassitario di transito.

Voglia gradire, signora Consigliera comunale, l'espressione della nostra stima.

PER IL MUNICIPIO,

il Sindaco:

il Segretario:

Moreno Colombo



Umberto Balzaretti

