

Messaggio aggiuntivo

numero

6329 A

data

15 giugno 2010

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

Complemento al Messaggio n. 6329 del 10 marzo 2010 sulla Procedura d'approvazione del Piano direttore adottato dal Consiglio di Stato il 20 maggio 2009 (art. 18 LALPT) - osservazioni sul ricorso del Comune di Muzzano relativo alla Rete tram del Luganese (scheda M3 del PD)

Signor Presidente,
Signore e signori deputati,

con il presente messaggio vi sottoponiamo un complemento alle osservazioni e alle proposte di decisione sui ricorsi contro le schede di dato acquisito del Piano direttore (pubblicate per adozione a norma dell'art. 18 LALPT dal 24 agosto al 22 settembre 2009) contenute nel messaggio governativo no. 6329 del 10 marzo 2010.

La tabella seguente illustra, raggruppandole secondo gli ambiti tematici del PD le schede toccate dai gravami. Il presente messaggio riguarda unicamente la scheda M3 Piano regionale dei trasporti del Luganese e più precisamente la Rete tram del Luganese, impugnata dal Comune di Muzzano.

Patrimonio	Rete urbana	Mobilità	Vivibilità
P2 Progetti di paesaggio comprensoriale - PPC	R2 Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato locarnese - COTALoc	M3 Piano regionale dei trasporti del Luganese - Rete tram (misura 3.5.a.1)	V2 Suolo
P4 Componenti naturali	R6 Sviluppo e contenibilità del PR		V3 Energia
P7 Laghi e rive lacustri	R7 Poli di sviluppo economico - PSE		V4 Rumori
P8 Territorio agricolo	R8 Grandi generatori di traffico - GGT		V5 Pericoli naturali
P9 Bosco			

INDICE

1.	PREMESSA	3
2.	SINTESI DEL RICORSO E OSSERVAZIONI DEL CONSIGLIO DI STATO.....	3
2.1	Sintesi delle richieste ricorsuali.....	3
2.2	Osservazioni del Consiglio di Stato.....	4
2.2.1	Osservazioni generali a carattere formale.....	4
2.2.2	Osservazioni generali sulla Rete tram del Luganese	4
2.2.3	Osservazioni generali sulla tratta della FLP tra Bioggio e la stazione di Lugano	5
2.2.4	Osservazioni particolari sulle singole motivazioni espresse a sostegno della richiesta di mantenimento della tratta FLP tra Bioggio e Stazione di Lugano e sua integrazione nella Rete tram.....	7
2.2.5	Osservazioni particolari sulla richiesta di migliorare il nodo intermodale di Viglio e di prevedere una nuova stazione ai Mulini di Muzzano.....	9
3.	PROPOSTA DI DECISIONE DEL CONSIGLIO DI STATO.....	10

1. PREMESSA

Al momento in cui lo scrivente Consiglio ha licenziato il Messaggio sui ricorsi contro il Piano direttore (messaggio governativo no. 6329 del 10 marzo 2010) gli approfondimenti necessari per l'evasione del ricorso di Muzzano erano in corso; in particolare era in fase conclusiva lo studio relativo alle prospettive per la tratta esistente della ferrovia FLP nella tratta tra Bioggio e la stazione FFS di Lugano.

Per questa ragione vi presentiamo ora questo messaggio aggiuntivo che contiene le osservazioni e proposta di decisione relative alla misura del PD che riguarda le Rete tram del Luganese (scheda di PD M3, misura 3.5.a).

Le osservazioni sul ricorso di Muzzano relative alla scheda P7 (Laghi e rive lacustri) sono contenute nel messaggio governativo no. 6329 del 10 marzo 2010.

2. SINTESI DEL RICORSO E OSSERVAZIONI DEL CONSIGLIO DI STATO

2.1 Sintesi delle richieste ricorsuali

Il ricorso del Comune di Muzzano riguarda la Scheda M3 del PD sul Piano regionale dei trasporti del Luganese e in particolare la misura 3.5.a sulla Rete tram del Luganese.

Il Comune chiede che venga abbandonata l'idea di sopprimere la tratta esistente della FLP tra Bioggio e la stazione di Lugano e che la medesima venga integrata nella rete tram del Luganese.

Le motivazioni addotte sono:

- a) Il Comune osserva che nel foglio 5 della carta di base del PD la tratta della FLP in oggetto non è indicata, a dimostrazione dell'intenzione del Cantone di escluderla dalla Rete tram del Luganese. La questione sarebbe solo mitigata da quanto risulta nell'allegato 1 a p. 39 della scheda (vedi Misura 3.5.a.1), di cui tuttavia il Comune sostiene non sia dato di sapere la portata giuridica.
- b) Ritiene che la soppressione della tratta esistente della ferrovia FLP, peraltro appena ammodernata, sia in contrasto con la politica dello sviluppo sostenibile e con la logica della scheda medesima poiché si sostituirebbe un mezzo che circola su sedime proprio con un mezzo che per oltre metà della tratta dovrebbe percorrere una strada cronicamente in crisi.
- c) Sostiene che le ipotesi per il finanziamento messe in consultazione dalla CRTL menzionano la sostituzione del servizio FLP tra la stazione di Agno e la stazione di Lugano mentre la scheda adottata fa riferimento ad una sostituzione tra Molinazzo e la stazione di Lugano. Denuncia quindi una mancanza di chiarezza degli intendimenti.
- d) il Comune sostiene che i dati utilizzati per dimostrare l'inefficienza della tratta della FLP che si intenderebbe abbandonare non sarebbero adeguati allo scopo, in quanto riferiti all'utenza odierna anziché a proiezioni a 10-20 anni, che tengano conto anche delle misure di promozione del mezzo pubblico, peraltro previste dal PTL e riprese dalla scheda M3.

Il Comune chiede inoltre che la rete tram venga migliorata formando un nodo di corrispondenza a Cappella di Viglio e potenziata con la formazione di una nuova stazione (con collegamento meccanico) ai Mulini di Muzzano.

2.2 Osservazioni del Consiglio di Stato

Il Consiglio di Stato ritiene che non si possa decidere oggi il mantenimento o l'abbandono della tratta della FLP tra Bioggio e la stazione di Lugano poiché non ci sono le basi per una tale decisione. La scheda di PD è stata elaborata per permettere di mantenere aperte tutte le possibilità e come tale non necessita di alcun adeguamento. Inoltre, il tema della tratta FLP tra Bioggio e la Stazione di Lugano è trattato nella parte informativa della scheda che come tale non è neppure impugnabile. Per queste ragioni si ritiene il ricorso irricevibile e in via subordinata da respingere.

2.2.1 Osservazioni generali a carattere formale

Con la revisione del PD è stata introdotta, all'interno del testo delle schede, la distinzione tra *testo informativo* e *testo vincolante* (caratterizzato graficamente da uno sfondo grigio). Questa distinzione verte a fornire maggior chiarezza sulla valenza dei disposti contenuti nelle schede. Sulla pagina di copertina di ogni scheda è riportata una legenda da cui emerge al primo colpo d'occhio questa distinzione.

La valenza delle indicazioni contenute nelle parti informative delle schede è ben diversa da quella delle parti vincolanti: la prima non esplica alcun effetto giuridico, ma ha la portata di un commento. Solo le parti esplicitamente indicate come vincolanti spiegano effetti giuridici e sono quindi impugnabili.

La richiesta del ricorrente riguarda la tratta esistente della FLP tra Bioggio e la stazione di Lugano, per la quale la scheda contestata si limita a fornire delle indicazioni nella parte informativa della scheda (v. cap. 5), che come detto non è impugnabile. A mente del CdS il ricorso è pertanto irricevibile.

Nel merito si esprimono comunque le seguenti osservazioni.

2.2.2 Osservazioni generali sulla Rete tram del Luganese

Occorre innanzitutto rilevare come il progetto della Rete tram del Luganese rappresenta uno degli elementi centrali del Programma d'agglomerato del Luganese (PAL) per il quale la Confederazione ha già riconosciuto, per il periodo 2011-2014, un volume di contributi pari a 27 mio di franchi circa. La tappa prioritaria del progetto Rete tram del Luganese è stata classificata da parte della Confederazione tra i progetti di categoria B, la cui opportunità è stata appurata ma che necessitano di ulteriori approfondimenti e per i quali i necessari contributi verranno stanziati con il successivo credito-quadro, che copre il periodo 2015-2018 (secondo le attuali valutazioni il possibile contributo ammonterebbe a 72 mio di franchi circa).

Lo studio di Angelo Rossi sulla regione urbana del Luganese ha sottolineato l'importanza della Rete tram del Luganese per lo sviluppo dell'agglomerato¹. L'agglomerato luganese occupa il nono posto della gerarchia degli agglomerati svizzeri e rappresenta il motore economico del Cantone Ticino. Dal profilo della gestione del territorio è importante rilevare che lo sviluppo dell'agglomerato avviene nelle valli del Cassarate e del Vedeggio. La mobilità nel Luganese è cresciuta costantemente ed in modo più rapido di quanto previsto. In particolare, nel polo dell'agglomerato si registrano condizioni di saturazione delle rete, sia sugli assi di penetrazione verso il centro, sia nelle zone centrali. Le prospettive di sviluppo territoriale e della mobilità mostrano che occorre un importante salto di qualità del sistema di trasporto pubblico. In questo contesto la rete tram del Luganese, e in

¹ CRTL, *Lo sviluppo della regione urbana del Luganese nell'era della globalizzazione e della metropolizzazione*, a cura di Angelo Rossi, aprile 2008

particolare la tratta tra il centro cittadino e la zona del Basso e Medio Vedeggio, rappresenta un'opera strategicamente fondamentale per uno sviluppo territoriale sostenibile dell'agglomerato.

Il Gran Consiglio, in data 17 dicembre 2009, ha stanziato il credito di 2 mio di franchi per l'elaborazione del progetto di massima della tappa prioritaria della rete tram del Luganese e un contributo di fr. 240'000.00 per lo studio di fattibilità delle tappe a seguire.

Nell'ambito della consultazione ai sensi dell'articolo 15 LALPT il progetto della Rete tram del Luganese ha ottenuto un ampio consenso, di cui è stato riferito nel Rapporto sulla consultazione del maggio 2009. In quella occasione il Comune di Muzzano aveva richiesto di mantenere il collegamento FLP tra Cappella Agnuzzo e la Stazione FFS di Lugano. In questa fase ricorsuale il Comune ripropone la stessa richiesta.

2.2.3 Osservazioni generali sulla tratta della FLP tra Bioggio e la stazione di Lugano

La scheda contestata, nella sua parte informativa, segnala che:

“Il nuovo collegamento Bioggio - Lugano Centro e la funicolare tra la fermata S.Anna e la stazione FFS costituiscono un'alternativa al tracciato FLP attuale da Bioggio alla stazione FFS che potrà determinare dei cambiamenti nell'offerta del TP. Si intende in ogni caso garantire un servizio di trasporto pubblico efficiente nel corridoio attualmente servito dalla ferrovia FLP tra Molinazzo e la stazione di Lugano. A tale scopo il DT, con la collaborazione della CRTL, ha dato avvio ad uno studio volto a definire il futuro del servizio tramite il TP. Questo studio mette a confronto delle varianti tra le quali figura anche la ferrovia esistente. Le valutazioni sono tuttora in corso.” (scheda M3, cap. 5, allegato I, p. 39)

Coerentemente con il ruolo che il PD deve avere, con questa segnalazione il CdS intendeva anticipare le possibili conseguenze future della Rete tram su una tratta della rete di trasporto pubblico esistente e indicare quanto intrapreso per svolgere gli approfondimenti necessari alla successivamente decisione.

In questo capitolo informiamo su quanto finora intrapreso per valutare le conseguenze della Rete tram sulla tratta della FLP tra Bioggio e la stazione di Lugano e illustriamo lo stato attuale delle decisioni.

La Rete tram del Luganese, e in particolare la tratta prioritaria tra Bioggio Molinazzo e Lugano Centro, permetterà di migliorare il collegamento tra il Vedeggio e il centro di Lugano, che costituisce la destinazione per circa l'85% dell'utenza complessiva attuale.

Questa tratta prioritaria rappresenta pertanto un'alternativa al tracciato FLP attuale tra Bioggio e la stazione di Lugano che potrà determinare dei cambiamenti nell'offerta del trasporto pubblico.

Per garantire un'adeguata risposta alla domanda residua di trasporto pubblico lungo la tratta FLP Bioggio - Lugano FFS - in particolare la domanda che confluisce sulle fermate di Cappella d'Agnuzzo, Sorengo Laghetto e Sorengo - è stato allestito, da un perito esterno, uno studio che ha considerato tre opzioni, ossia:

- il mantenimento del servizio ferroviario FLP tra Bioggio e Lugano-stazione;
- la sostituzione con un servizio autobus tra Agno e Lugano-stazione, utilizzando parzialmente il sedime FLP esistente quale “corsia preferenziale” per il bus, con la possibilità di creazione di una pista ciclabile sul sedime attuale della ferrovia tra Cappella d'Agnuzzo e Molinazzo;

- la sostituzione con un servizio autobus tra Agno e Lugano-stazione, su sedime stradale, con la possibilità di creazione di una pista ciclabile sul sedime attuale della ferrovia.

Le opzioni identificate sono state discusse nell'ambito della Delegazione delle Autorità - costituita dai Comuni interessati e diretta dalla Commissione regionale dei trasporti del Luganese - nel corso di un incontro tenutosi il 1° aprile 2009.

I Comuni e le associazioni interessate (Agno, Bioggio, Collina d'Oro, Lugano, Manno, Muzzano, Sorengo e l'Associazione dei Comuni della Regione Malcantone) sono stati consultati sulla base dei risultati intermedi dello studio². Nell'ambito della consultazione una maggioranza degli interessati caldeggiava un servizio sostitutivo su gomma. Tuttavia, è sorta anche l'opzione di mantenere una navetta ferroviaria sul tratto Cappella-Agnuzzo - Stazione FFS di Lugano.

Al termine di questa consultazione l'Ufficio IBS Hüsler di Zurigo ha completato lo studio e ha allestito il suo Rapporto finale il 26 febbraio 2010³. Esso raccomanda l'interruzione del servizio ferroviario FLP sull'attuale tratta Molinazzo-Lugano FFS in quanto economicamente non giustificabile e propone un servizio bus su gomma tra Agno e Lugano FFS con l'utilizzazione del sedime ferroviario tra Cappella d'Agnuzzo e la stazione di Lugano.

La Delegazione delle autorità (DA) si è riunita il 14 aprile 2010 e ha adottato il seguente orientamento:

- al momento non sussistono elementi sufficientemente consolidati per stabilire un abbandono del servizio ferroviario sulla tratta Molinazzo-Lugano stazione FFS;
- a breve termine non s'impone una decisione definitiva sul futuro della tratta in questione in quanto, nella migliore delle ipotesi, la realizzazione della tappa prioritaria della rete tranviaria del Luganese potrà essere avviata nel periodo 2015-2018;
- la soluzione più idonea per assicurare anche in futuro il servizio di trasporto pubblico sarà da stabilire a tempo debito sulla base di previsioni aggiornate sugli sviluppi degli insediamenti e della mobilità.

La Commissione regionale di trasporti del Luganese (CRTL), nella sua seduta del 22 aprile 2010, ha approvato l'orientamento succitato.

Il CdS aderisce alle citate conclusioni della CRTL. Considerato che l'avvio dei lavori per la realizzazione della tappa prioritaria della Rete tram del Luganese è previsto tra il 2015 e il 2018 - a dipendenza dell'esito della procedura di autorizzazione a costruire e dell'ottenimento del necessario finanziamento - l'entrata in esercizio della Rete tram è ipotizzabile per il 2018/20. Di conseguenza, si ritiene che non ci sia la necessità di prendere una decisione già oggi in merito al futuro servizio di trasporto pubblico tra Bioggio e Lugano stazione FFS.

Pertanto, la soluzione più idonea per assicurare anche in futuro il servizio di trasporto pubblico sarà da stabilire a tempo debito sulla base di previsioni di traffico aggiornate e sugli sviluppi degli insediamenti e della mobilità. Per il momento quindi la scheda non

² Questa consultazione si è svolta sulla base del documento intitolato "Rete tram del Luganese. Definizione del futuro servizio di trasporto pubblico tra Molinazzo e Lugano stazione FFS", del 1° aprile 2009

³ Repubblica e Cantone Ticino. Dipartimento del territorio. Sezione della mobilità, *Rete tram del Luganese. Definizione del futuro servizio di trasporto pubblico tra Molinazzo e Lugano stazione FFS*, Zurigo, 26 febbraio 2010

necessita alcuna modifica in quanto la sua formulazione (vedi citazione all'inizio di questo capitolo) è coerente con questo intento.

2.2.4 Osservazioni particolari sulle singole motivazioni esposte a sostegno della richiesta di mantenimento della tratta FLP tra Bioggio e Stazione di Lugano e sua integrazione nella Rete tram

ad a)

In merito all'osservazione del Comune secondo cui nel foglio 5 della carta di base del PD la tratta della FLP in oggetto non è indicata a dimostrazione dell'intenzione del Cantone di escluderla dalla Rete tram del Luganese, si osserva che questa tratta è indicata nella cartografia del PD quale tratto di una ferrovia regionale esistente e non quale tratta delle Rete tram del Luganese.

In merito alla censura relativa alla portata giuridica delle considerazioni contenute nel capitolo 5 della scheda M3 - dove trovano la loro opportuna collocazione le indicazioni relative alle prospettive future per il servizio del TP per la tratta in questione - si richiamano le osservazioni a carattere formale esposte nella premessa al capitolo 2 di questo Messaggio governativo.

ad b)

Su questo punto si richiamano le osservazioni a carattere sostanziale esposte nella premessa capitolo 2 di questo Messaggio governativo, da cui si deduce che il progetto Rete tram del Luganese è - contrariamente a quanto ritiene il ricorrente - conforme alla politica dello sviluppo sostenibile indipendentemente dall'opzione che verrà scelta per rispondere alla domanda residua di TP sulla tratta tra Bioggio e Lugano stazione FFS.

Infatti, le due varianti ipotizzate nello studio svolto - oltre a quella del mantenimento della tratta ferroviaria esistente - propongono un servizio bus sostitutivo tra Agno e Lugano stazione FFS; le coincidenze con la ferrovia FLP alla stazione di Agno permetterebbero a questo collegamento bus di essere utilizzato a partire da tutte le fermate ferroviarie e quindi anche da Bioggio, offrendo così un servizio alternativo tra Bioggio Molinazzo e la stazione di Lugano.

Questa offerta globale di trasporto pubblico - ancorché in parte su gomma e non completamente su sedime proprio - non sarebbe sicuramente in contrasto con lo sviluppo sostenibile. Semmai - visto il miglioramento globale dell'offerta di trasporto pubblico, che andrebbe a coprire anche comparti oggi non serviti - essa rappresenterebbe un ulteriore passo a favore dello sviluppo sostenibile.

ad c)

Il ricorrente denuncia una mancanza di chiarezza a partire da alcune presunte incongruenze tra le ipotesi messe in consultazione dalla CRTL e quanto poi ripreso nella scheda adottata dal CdS.

A questo proposito è utile mettere a confronto i testi pubblicati nelle due tappe della procedura di approvazione del PD (consultazione del 2008 e adozione del 2009) a proposito della sostituzione del servizio, tramite TP, nella tratta Valle del Vedeggio-stazione FFS di Lugano.

Citiamo quanto esposto nella scheda messa in consultazione nel 2008:

“Il nuovo collegamento Bioggio - Lugano Centro e la funicolare tra la fermata S. Anna e la stazione FFS costituiscono un’alternativa al tracciato FLP attuale da Bioggio alla stazione FFS, per cui questa tratta non dovrebbe in linea di principio essere integrata nella nuova Rete tram.

Il mantenimento del servizio ferroviario tra Cappella Agnuzzo e la stazione FFS andrà valutato in relazione alla possibile integrazione del comparto interessato nel servizio di trasporti pubblici urbani.” (v. scheda 12.23.4.9, punto 5. p. 8)

Citiamo ora quanto esposto nella scheda adottata dal CdS nel 2009:

“Il nuovo collegamento Bioggio - Lugano Centro e la funicolare tra la fermata S. Anna e la stazione FFS costituiscono un’alternativa al tracciato FLP attuale da Bioggio alla stazione FFS che potrà determinare dei cambiamenti nell’offerta del TP. Si intende in ogni caso garantire un servizio di trasporto pubblico efficiente nel corridoio attualmente servito dalla ferrovia FLP tra Molinazzo e la stazione di Lugano. A tale scopo il DT, con la collaborazione della CRTL, ha dato avvio ad uno studio volto a definire il futuro del servizio tramite il TP. Questo studio mette a confronto delle varianti tra le quali figura anche la ferrovia esistente. Le valutazioni sono tuttora in corso.” (v. scheda M3, punto 5, p. 39)

Il confronto tra i due testi permette di constatare che il senso degli stessi è sostanzialmente identico e può essere così riassunto:

- la tratta FLP tra Bioggio e Lugano Stazione FFS diventerà ridondante al momento della realizzazione del progetto Rete tram del Luganese;
- sono state valutate alcune varianti per garantire il servizio sostitutivo per le aree che fanno capo alle fermate collocate lungo la tratta citata. Le decisioni del caso saranno prese a tempo debito, considerato che l’avvio della realizzazione avverrà nel periodo 2015-2018.

Tra le due formulazioni riprese sopra vi è tuttavia una differenza, che verosimilmente ha suscitato l’impressione della mancanza di chiarezza denunciata dal ricorrente.

Nella versione del 2008 della scheda si focalizzava l’esigenza di mantenimento del servizio di TP sulla tratta Cappella Agnuzzo e la stazione FFS mentre nella versione adottata nel 2009 della scheda si dichiara di voler *“in ogni caso garantire un servizio di trasporto pubblico efficiente nel corridoio attualmente servito dalla ferrovia FLP tra Molinazzo e la stazione di Lugano”*.

Nella versione definitiva della scheda è stata ampliata la tratta presa in considerazione per la definizione del servizio.

Questo cambiamento denota la volontà di considerare in modo più pertinente la domanda di trasporto che si attesta sulle fermate Cappella d’Agnuzzo, Sorengo-Laghetto e Sorengo; ossia permette di prendere in conto non solo la domanda verso la City ma anche quella verso il Vedeggio. In questo modo, considerando *il corridoio attualmente servito dalla ferrovia FLP tra Molinazzo e la stazione di Lugano*, verrà identificata una soluzione che consentirà di rispondere compiutamente a tutte le esigenze dell’utenza (non solo la domanda verso la stazione di Lugano ma anche quella verso il Vedeggio, proveniente in particolare da persone che vi lavorano).

Si osserva infine che i paragrafi citati sono collocati nella parte della scheda che ha un valore informativo e che, come tale, non è impugnabile (sulla valenza del testo vincolante e del testo informativo delle schede si richiamano le osservazioni a carattere formale esposte nella premessa).

Per rispondere compiutamente alla censura esposta al punto c) occorre tuttavia far riferimento anche alle "opzioni messe in consultazione dalla CRTL" il 1° aprile 2009, a cui fa riferimento il ricorrente.

La mancanza di chiarezza denunciata dal ricorrente potrebbe essere legata anche al fatto che due delle opzioni per il servizio con il trasporto pubblico sostitutivo, presentate nel citato studio (vedi sintesi delle stesse ad a), menzionano un servizio sostitutivo "a partire da Agno" mentre la scheda di PD adottata preconizza di "garantire un servizio di trasporto pubblico efficiente nel corridoio attualmente servito dalla ferrovia FLP tra Molinazzo e la stazione di Lugano" (vedi la citazione completa appena sopra).

In merito a questa ipotetica incongruenza si osserva quanto segue. Le due varianti ipotizzate nello studio citato propongono un servizio bus sostitutivo tra Agno e Lugano stazione FFS; le coincidenze con la ferrovia FLP alla stazione di Agno, permettono a questo servizio bus di essere utilizzato a partire da tutte le fermate ferroviarie e quindi anche da Bioggio, offrendo così un servizio alternativo tra Molinazzo e la stazione di Lugano.

ad d)

Gli studi finora svolti hanno permesso di rilevare le seguenti caratteristiche della domanda di trasporto pubblico attuale (2008):

- le fermate Cappella d'Agnuzzo, Sorengo-Laghetto e Sorengo hanno un'utenza molto ridotta (500 passeggeri giornalieri nei due sensi su un totale di 5'000 dell'intera linea FLP);
- una parte non trascurabile (1/4) di utenza che fa capo a queste fermate ha relazioni con il Piano del Vedeggio;
- l'84% dei movimenti alla stazione FLP di Lugano (3'600) hanno origine/destinazione a Lugano "bassa";
- il 10% dell'utenza FLP effettua l'interscambio con i treni FFS presso la stazione di Lugano;
- il 6% dell'utenza FLP ha origine/destinazione a Lugano "alta".

Questi dati consentono di affermare che l'utenza FLP interessata dall'attuale tratta Molinazzo-Lugano FFS è molto contenuta. Si tratterà in ogni caso di aggiornare la valutazione della domanda al momento delle necessarie decisioni tenuto conto dell'evoluzione della stessa e degli sviluppi pianificatori in atto.

2.2.5 Osservazioni particolari sulla richiesta di migliorare il nodo intermodale di Viglio e di prevedere una nuova stazione ai Mulini di Muzzano

In merito alla richiesta che la rete tram venga migliorata formando un nodo di corrispondenza a Cappella di Viglio e potenziata con la formazione di una nuova stazione (con collegamento meccanico) ai Mulini di Muzzano, si osserva quanto segue. La prima richiesta verrà valutata nei successivi approfondimenti per la definizione del futuro servizio di trasporto pubblico tra Bioggio e Lugano stazione FFS.

Tenuto conto dell'ubicazione periferica rispetto agli insediamenti, della situazione morfologica e delle cesure costituite dall'autostrada oltre che in futuro dalla circonvallazione Agno-Bioggio, una nuova stazione ai Mulini di Muzzano, avrebbe un'attrattività molto ridotta. L'investimento per rapporto ai benefici per l'utenza appare oggi sproporzionato.

3. PROPOSTA DI DECISIONE DEL CONSIGLIO DI STATO

Sulla base di quanto precede, riservato un più ampio sviluppo delle tesi di fatto e di diritto in corso di procedura, invitiamo codesto Gran Consiglio a voler decidere il ricorso del Comune di Muzzano contro la scheda M3 del PD (adottata dal Consiglio di Stato il 20 maggio 2009) come segue.

In via principale si chiede che il ricorso sia dichiarato irricevibile poiché riguarda un aspetto della scheda M3 - la tratta esistente della FLP tra Bioggio e la stazione FFS di Lugano - in merito al quale la scheda fornisce delle indicazioni che hanno un carattere informativo e quindi non sono impugnabili. In via subordinata si chiede sia respinto.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, L. Pedrazzini

Il Cancelliere, G. Gianella