Messaggio

numero	data	Dipartimento
6643	15 maggio 2012	TERRITORIO

Concerne

Modifiche del Piano direttore cantonale n. 1 - novembre 2011, scheda M3 Piano regionale dei trasporti del Luganese (PTL) - settore Basso Malcantone. Procedura d'approvazione (art. 18 LALPT): osservazioni ai ricorsi

INDICE

1. PREMESSA 2
2. PROCEDURA 2
3. OGGETTO DELLE MODIFICHE DELLA SCHEDA M3 - PTL 3
4. SINTESI DEI RICORSI E OSSERVAZIONI DEL CONSIGLIO DI STATO 3
4.1 Sintesi delle richieste ricorsuali 3
4.1.1 Ricorso del Comune di Muzzano 3
4.1.2 Ricorso del Comune di Neggio 5
4.2 Osservazioni del Consiglio di Stato 6
4.2.1 Osservazioni sul ricorso del Comune di Muzzano 6
4.2.2 Osservazioni sul ricorso del Comune di Neggio 14
5. PROPOSTA DI DECISIONE DEL CONSIGLIO DI STATO 15

1.0063

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

con il presente messaggio vi sottoponiamo le osservazioni e le proposte di decisione sui ricorsi contro le modifiche della scheda M3 Piano regionale dei trasporti del Luganese (di "dato acquisito") adottate dal Consiglio di Stato il 9 novembre 2011 e pubblicate per adozione a norma dell'art. 18 LALPT dal 22 novembre al 21 dicembre 2011.

1. PREMESSA

Il presente messaggio riguarda la procedura d'approvazione delle modifiche n.1 - novembre 2011 del Piano direttore cantonale, adottate dal Consiglio di Stato il 9 novembre 2011 (art. 18 LALPT); inerente alla scheda M3 Piano regionale dei trasporti del Luganese (settore Basso Malcantone).
Contro tali modifiche, i Comuni, gli altri enti pubblici e le Regioni interessate potevano presentare ricorso al Gran Consiglio.
I Comuni di Muzzano e di Neggio si sono avvalsi di questo diritto e hanno inoltrato il loro ricorso entro i termini di legge.
Con questo Messaggio, il Consiglio di Stato presenta al lodevole Gran Consiglio, cui compete l'esame e la decisione sui ricorsi, le proprie osservazioni in merito agli stessi.

2. PROCEDURA

Il Piano direttore cantonale (PD), rivisto globalmente negli scorsi anni, è stato adottato dal Consiglio di Stato nel maggio del 2009. I ricorsi contro alcune schede o singole misure sono stati decisi dal Gran Consiglio nel marzo del 2011.

Nell'ambito della revisione del PD, le schede relative ai Piani regionali dei trasporti (PRT, M2-M5) e ai Concetti di organizzazione territoriale degli agglomerati (COT, R2-R5) non sono state modificate in quanto ancora attuali e poiché per la loro revisione si è ritenuto opportuno attendere la conclusione dell'allestimento e/o aggiornamento, tuttora in corso, dei Programmi d'agglomerato, che di fatto porteranno gli elementi per una revisione di queste schede. Il Programma d'agglomerato del Luganese è stato adottato dal Consiglio di Stato e trasmesso alla Confederazione a fine 2007; la convenzione tra Cantone e Confederazione in merito al finanziamento delle misure tramite il Fondo infrastrutturale è stata sottoscritta nella primavera del 2011.

Oltre alla revisione globale, la Legge cantonale di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio (LALPT), nel frattempo sostituita dalla Legge sullo sviluppo territoriale (Lst), prevedeva anche la possibilità di modificare e adattare il PD in ogni momento (art. 23).

Le modifiche ora impugnate sono le prime effettuate dopo l'adozione della revisione globale del PD (2009).

L'avvio della consultazione per l'adattamento della scheda M3 Piano regionale dei trasporti del Luganese (Settore Basso Malcantone) è stato deciso dal Consiglio di Stato il 5 luglio 2011. La consultazione ha avuto luogo dal 12 luglio al 12 settembre 2011. Le osservazioni e le proposte pervenute sono state generalmente positive. Le singole prese di posizione (17 in totale) e le risposte del Consiglio di Stato sono contenute nello specifico

Rapporto sulla consultazione che faceva parte degli atti pubblicati nell'ambito della successiva fase di adozione (vedi allegato 2).

Tenuto conto dell'esito della consultazione, il Consiglio di Stato ha provveduto ad affinare le proposte di modifica della scheda M3 e le ha infine adottate il 9 novembre 2011. Esse sono state quindi pubblicate, previo avviso all'albo comunale, presso le Cancellerie di tutti i Comuni del comprensorio di competenza della Commissione regionale dei trasporti del Luganese, dal 22 novembre al 21 dicembre 2011 a norma dell'art. 18 LALPT.

Entro la scadenza del termine di pubblicazione, che è intervenuto dopo l'entrata in vigore della nuova Legge sullo sviluppo territoriale (Lst), avvenuta il 1° gennaio 2012, i Comuni di Neggio e di Muzzano hanno inoltrato il loro ricorso.

La procedura in oggetto è pertanto iniziata in regime LALPT e, in virtù delle norme transitorie della nuova Lst (v. in particolare l'art. 107), verrà conclusa secondo il diritto anteriore, ossia secondo i disposti della LALPT.

3. OGGETTO DELLE MODIFICHE DELLA SCHEDA M3 - PTL

La scheda M3 è stata adottata per la prima volta nel 1994 (Piano direttore del 1990) e conteneva pure una parte relativa al Basso Malcantone. L'esigenza di adattarla deriva dalle difficili condizioni di viabilità nella regione, principalmente lungo il tratto stradale Agno-Ponte Tresa. Uno studio realizzato nel 2010 dalla Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) e dal Dipartimento del territorio - con un approccio integrato, in cui la mobilità (pubblica e privata) e lo sviluppo degli insediamenti sono stati considerati in tutte le loro relazioni - ha permesso di individuare una soluzione che necessitava di essere consolidata nel PD. La proposta prevedeva in particolare la realizzazione di due gallerie stradali, la riqualifica urbanistica degli assi sgravati e degli insediamenti limitrofi e il prolungamento della futura Rete tram del Luganese fino al confine lungo la Tresa (in galleria).

4. SINTESI DEI RICORSI E OSSERVAZIONI DEL CONSIGLIO DI STATO

4.1 Sintesi delle richieste ricorsuali

4.1.1 Ricorso del Comune di Muzzano

Sintesi del ricorso

a) Il ricorso del Comune di Muzzano interpone innanzitutto una censura relativa alla mancanza, tra gli atti pubblicati, di un Rapporto esplicativo ai sensi dell'art. 13 LALPT.

b) Il Comune di Muzzano ritiene inoltre che:
   - le scelte infrastrutturali per il Basso Malcantone non sono sufficientemente motivate;
   - per talune modifiche le formulazioni adottate sono inappropriate e il grado di consolidamento attribuito sbagliato.

Le diverse contestazioni

a) Secondo il Comune di Muzzano la pubblicazione sarebbe incompleta poiché manca agli atti il Rapporto esplicativo previsto dall'art. 13 LALPT. Questa esigenza non avrebbe solo un carattere formale ma anche sostanziale in quanto deve permettere di desumere l'opportunità delle modifiche proposte. La scheda accenna ad uno studio del 2010 che però non è stato pubblicato.

b1) Il Comune lamenta la mancanza di obiettivi sufficientemente precisi per poter valutare se l'ingente investimento per la realizzazione delle due gallerie stradali previste sia controbilanciato da un reale miglioramento delle condizioni della viabilità e ambientali del Basso Malcantone, segnatamente nei comuni di Magliaso, Caslano, Pura e Agno. Il ricorrente lamenta inoltre la mancanza di dati relativi alla ripartizione modale a tendere tra traffico motorizzato e traffico pubblico, come pure un'attenta prognosi dello sviluppo della mobilità all'interno e all'esterno del comparto territoriale del Basso Malcantone all'orizzonte temporale di apertura delle gallerie. Solo sulla base di questi dati sarebbe possibile farsi un'idea fondata sulle condizioni di funzionamento della tratta Magliaso-Vallone di Agno per la quale il PD non prevede alcun intervento infrastrutturale di potenziamento della capacità stradale. Mancherebbe una dimostrazione tecnica plausibile: il ricorrente teme un ristagno in direzione nord-sud nel punto di convergenza dell'attuale strada principale e della galleria di Magliaso, con conseguente vanificazione dell'effetto positivo per la mobilità interna di questo Comune.

b2) Mancherebbero indicazioni circa i dati tecnici essenziali delle gallerie previste (lunghezza, calibro, schema degli allacciamenti, sistema di ventilazione, punti di espulsione dei gas di scarico). Queste informazioni sono ritenute importanti per la popolazione dei comuni interessati, ritenuto che uno degli obiettivi importanti della scheda M3 è quello di migliorare la qualità della vita negli insediamenti.

b3) Mancherebbe una quantificazione della capienza prevista per il posteggio P&R alla nuova stazione di Agno.

b4) La formulazione della scheda sarebbe terminologicamente imprecisa e mancherebbe pertanto della chiarezza indispensabile per poterle attribuire il grado di consolidamento "dato acquisito": la chiarezza d'espressione imporrebbe di contrapporre il traffico pubblico al traffico privato motorizzato, mentre la scheda contrappone traffico pubblico a traffico stradale.

b5) Si lamenta inoltre l'uso improprio dell'aggettivo "permeabile": si parla dell'obiettivo di rendere permeabile l'attuale strada principale (riqualificata) ed anche il percorso del tram. Secondo il ricorrente, usare termini propri a questo tipo di azione permetterebbe all'utenza interessata di farsi un'idea delle misure concrete idonee a raggiungere lo scopo.

b6) In relazione alla misura *"Mobilità lenta. Miglioramento della rete dei percorsi pedonali e ciclabili tra Magliaso e Ponte Tresa"* (no. 3.2.c.1), il ricorrente ritiene che la formulazione sarebbe tanto generica da mancare di qualsiasi indicazione cartografica. Ciò stride con il grado di consolidamento "dato acquisito" assegnato alla misura.

b7) In relazione alle misure del capitolo 3.2 riferite a insediamenti e urbanistica, il ricorrente ritiene che se la definizione delle misure inizia con il termine "verifica", queste non possono essere attribuite al grado di consolidamento "dato acquisito", poiché se una verifica s'impone significa che la situazione non sarebbe ancora sufficientemente circoscritta e nota per poter imporre l'attuazione delle misure genericamente descritte.

b8) In relazione alla misura *"Insediamenti e urbanistica. Magliasina"* (no. 3.2.e.4), il ricorrente ritiene che la Magliasina sia improvvidamente chiamata "il grande vuoto" e che la qualità paesaggistica di quest'area meriterebbe una migliore dicitura, tale da indicare anche la funzione nel contesto territoriale di riferimento. Ritiene che la misura sia formulata come un obbiettivo e che dovrebbe quindi essere riformulata per meritare il grado di consolidamento "dato acquisito". E ciò non per motivi formali, ma in modo da permettere ai comuni interessati di farsi una ragione dell'intenzione cantonale, portandola così a compimento.

b9) Il ricorrente ritiene infine che laddove si postula la densificazione del tessuto insediativo sia necessario introdurre il richiamo alla necessaria attenzione per i contenuti storico-artistici del tessuto edilizio.

Richiesta ricorsuale

Il ricorrente chiede il rigetto della scheda M3 con la fissazione di un termine per la sua tempestiva ripubblicazione completa nelle componenti di legge (aggiunta del Rapporto esplicativo), e la riformulazione della scheda per quel che concerne le informazioni indispensabili per una precisa comprensione delle scelte pianificatorie e delle loro conseguenze e con l'attribuzione corretta dei gradi di consolidamento delle singole misure.

Chiede inoltre di essere sentito per una più approfondita esposizione delle sue allegazioni.

4.1.2 Ricorso del Comune di Neggio

Sintesi del ricorso

Il ricorso del Comune di Neggio riguarda il tema del traffico parassitario sulla strada Magliaso-Neggio-Agno, che rischierebbe di aumentare in ragione delle misure previste sulla strada principale tra la rotonda della Magliasina e quella di Magliaso.

Le diverse contestazioni in particolare

a) Potenziamento del tratto stradale tra le rotonde della Magliasina e di Magliaso

Il Municipio di Neggio non comprende come il potenziamento, su una così breve tratta, possa diminuire una colonna che di fatto persiste da Ponte Tresa a Agno. Il Municipio mette in guardia contro l'effetto a imbuto che verrebbe a crearsi al termine della rotonda di Magliaso dove i veicoli dovranno rimettersi in colonna su un'unica corsia verso Agno.

A giudizio del ricorrente, questo intervento rischia inoltre di generare un incremento del traffico da Magliaso verso Agno via Neggio e Cassina d'Agno. Questa tratta è già oggi inadeguata per il traffico che vi transita, di oltre 5'000 veicoli al giorno, che confluiscono poi sulla Strada Regina di Agno in prossimità dell'entrata delle scuole elementari (percorso sprovvisto di marciapiede). Il Municipio ritiene che le conseguenze dell'intervento proposto andrebbero a scapito della sicurezza degli utenti della strada (veicoli e pedoni), che evidentemente non si ritiene importante tutelare.

b) Totale assenza di attenzione e cura del tratto stradale Magliaso-Neggio-Agno

Il Municipio osserva che nella riunione del 17 novembre 2011[1] è stato comunicato che il tratto stradale menzionato non sarà oggetto di alcun lavoro di miglioria poiché migliorandolo si provocherebbe un maggior afflusso di veicoli. Secondo i progettisti, con le misure proposte a breve/medio termine, l'attuale colonna che si forma alla sera da Neggio verso Magliaso aumenterebbe, raggiungendo i 400 m di lunghezza; ciò scoraggerebbe l'utilizzo del by-pass Agno-Neggio-Magliaso.

Il Municipio di Neggio osserva che nonostante le sue reiterate richieste nessuno è stato in grado di fornire lo studio sulle colonne, per cui ritiene che anche in questo caso si sia in presenza di una rappresentazione della realtà distorta, basata su supposizioni stravaganti. Non condivide le stime sulle lunghezze delle colonne fornite dai progettisti. Ritiene inoltre che in materia di colonne non sia significativo il parametro della lunghezza delle stesse quanto quello del tempo di percorrenza della tratta, nel caso specifico, tra Agno e Magliaso. Per cui ritiene irrealistico considerare appropriato il "teorema" secondo cui se il tratto stradale tra Neggio e Agno viene abbandonato all'incuria e se la lunghezza della colonna aumenta, gli utenti della strada saranno scoraggiati dall'utilizzare questo tratto.

[1] Ndr: il Municipio di Neggio si riferisce alla riunione della Delegazione delle autorità (DA) dello Studio "Basso Malcantone – Misure a breve-medio termine", riunione nel corso della quale la citata DA ha approvato il progetto preliminare di approfondimento delle misure a breve /medio termine.

La richiesta ricorsuale

Il Municipio ritiene che il raddoppio della corsia tra la rotonda della Magliasina e quella di Magliaso non sia praticabile senza un'adeguata analisi del trasferimento di traffico che questa misura potrebbe portare sul tratto Magliaso-Neggio-Agno e senza la previsione di adeguate misure di miglioria del tratto stesso in termini di limitazioni del traffico di transito e soprattutto di sicurezza.

Il ricorrente ricorda inoltre che gli investimenti a breve/medio termine previsti per la tratta nel piano del Basso Malcantone ammontano a fr. 18'400'000.- mentre per il tratto collinare di cui sopra non è previsto un solo franco d'investimento.

4.2 Osservazioni del Consiglio di Stato

4.2.1 Osservazioni sul ricorso del Comune di Muzzano

Osservazioni a carattere generale

Il Consiglio di Stato in primo luogo sottolinea l'importanza dei progetti oggetto della presente modifica di Piano direttore per i Comuni del Basso Malcantone, i quali si sono organizzati in un'apposita Delegazione delle Autorità al fine di ricercare una soluzione condivisa per risolvere l'annoso problema delle difficili condizioni di viabilità in questa regione, principalmente lungo il tratto stradale Agno-Ponte Tresa.

Lo studio realizzato dalla Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) e dal Dipartimento del territorio (DT) - con un approccio integrato, in cui la mobilità (pubblica e privata) e lo sviluppo degli insediamenti sono stati considerati in tutte le loro relazioni - ha permesso di individuare una soluzione che prevede in particolare la realizzazione di due gallerie stradali, la riqualifica degli assi sgravati e il prolungamento della futura Rete tram del Luganese fino al confine lungo la Tresa (in galleria). Il rapporto finale di questo studio funge da Rapporto esplicativo della modifica del PD contestata [2] (vedi allegato 1).

Dalla consultazione ai sensi dell'articolo 15 LALPT, svoltasi tra luglio e settembre del 2011, è emerso un sostanziale sostegno all'insieme del progetto. Le modifiche della scheda M3 sono state pertanto adottate dal Consiglio di Stato in tempi molto stretti, per la precisione il 9 novembre 2011. Esse riflettevano e precisavano la proposta messa in consultazione poche settimane prima. Le differenze riguardavano in primo luogo la scelta della variante per il prolungamento della rete tram fino al confine (esclusione della variante 2 sulla carreggiata a vantaggio della variante 1 in galleria) e l'anticipazione di alcune misure a favore della mobilità lenta e di quella relativa alla nuova fermata "Colombera" del tram treno (passate da priorità 3 a priorità 2).

Il Comune di Muzzano qui ricorrente non faceva parte della citata Delegazione delle Autorità, la quale, oltre a seguire lo studio, ha scelto consensualmente la variante ritenuta più adeguata. Inoltre, pur avendone diritto, non ha presentato osservazioni e proposte pianificatorie nell'ambito della consultazione (estate 2011). Mal si comprende pertanto come questo stesso Comune sia motivato solo in sede di ricorso a manifestare le sue perplessità impugnando le modifiche della scheda M3, quando le soluzioni che essa consolida sono il frutto di un importante e difficile lavoro di ricerca del consenso su un problema di difficile soluzione che riguarda direttamente i Comuni del Basso Malcantone.

Ritenuto che il ricorso del Comune di Neggio (v. punto successivo) scaturisce da un equivoco e come tale è ritenuto irricevibile, quello di Muzzano è l'unico che si frappone all'avanzamento della procedura di adozione volta a consolidare nel PD il progetto per il Basso Malcantone, creando le premesse per i successivi passi verso la sua attuazione.

[2] DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO, COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI DEL LUGANESE (CRTL), Basso Malcantone - Attraversamento stradale Magliaso – Caslano – Ponte Tresa e estensione della FLP fino al confine con Ponte Tresa – Italia. Studio di fattibilità e opportunità. Rapporto finale, ottobre 2010 (vedi allegato 1)

A riprova di quanto il problema viario del Basso Malcantone sia fortemente sentito - sia dalle autorità, sia dalla popolazione - e di quanto le soluzioni allo stesso rivestano carattere d'urgenza, giova ricordare che nell'ambito della consultazione i Comuni più direttamente toccati (Ponte Tresa, Caslano, Magliaso e Agno), come pure le associazioni di Comuni della Regione, avevano chiesto di attribuire alle opere stradali previste un grado di priorità più tempestivo.

Il Consiglio di Stato, per le ragioni illustrate nel Rapporto sulla consultazione[3], non ha potuto rispondere positivamente a tale comprensibile richiesta. Tuttavia ha ricordato ai Comuni che, in considerazione dei gravi disagi che si riscontrano nel Basso Malcantone, il 19 gennaio 2011 ha incaricato il Dipartimento del Territorio (su proposta della CRTL) di approfondire, in collaborazione con la CRTL, le misure urgenti per migliorare la fluidità del traffico a breve/medio termine (vedi allegato 2, Rapporto sulla consultazione, alla p. 6-7).

Rispondendo alla consultazione, il Consiglio di Stato aveva osservato che una diversa priorizzazione delle opere infrastrutturali per il Basso Malcantone sarebbe potuta scaturire solo dall'esame globale svolto nell'ambito del Programma d'agglomerato, ritenuto l'insieme delle misure previste per tutto il Luganese (PAL2).

Si informa ora il lodevole Gran Consiglio che a seguito degli approfondimenti nel frattempo intercorsi nell'ambito dei lavori per l'allestimento del PAL2, è stato possibile rivedere la priorità di queste opere e proporre una loro parziale anticipazione, rispondendo così alle aspettative che i Comuni interessati avevano espresso nella consultazione del 2011 [4].

Queste prime considerazioni generali sono volte a illustrare come vi sia stata una forte condivisione generale del progetto e come le richieste volte a una sua tempestiva realizzazione siano state parzialmente accolte sia in termini di misure urgenti già in corso di progettazione, sia in termini di possibile anticipazione delle opere principali.

Ad a)

<u>Osservazioni sulla mancanza di un Rapporto esplicativo tra gli atti pubblicati</u>

<u>In generale</u>

In regime LALPT, la procedura di approvazione del PD si svolgeva in due fasi:

- la prima, volta a informare su un progetto di modifica e a permettere a chiunque di formulare osservazioni e proposte (procedura di informazione e partecipazione ai sensi dell'art. 15 LALPT);
- la seconda, volta ad adottare le modifiche ai sensi degli articoli 18/19 LALPT e a permettere ai Comuni e gli altri enti interessati di presentare ricorso al Gran Consiglio.

La nuova Legge sullo sviluppo territoriale (Lst) ha ribadito questa impostazione, peraltro derivante dalla corrispettiva legge federale (LPT).
Nel corso della fase di informazione e partecipazione si illustrano e si motivano le proposte di modifica, tramite uno specifico Rapporto esplicativo; nella seconda fase della procedura, il Consiglio di Stato adotta le modifiche e fornisce una risposta scritta qualora le proposte pervenute non fossero state recepite (v. art. 15 cpv. 4 LALPT). Per prassi, il Rapporto sulla consultazione presenta la sintesi di tutte le osservazioni e le risposte del Consiglio di Stato. Non si limita a giustificare il motivo del non accoglimento delle proposte, ma illustra anche le ragioni dell'accoglimento delle stesse e fornisce pertanto un quadro completo che permette di stabilire chiari nessi con la precedente fase di consultazione. In questo senso, si può

[3] REPUBBLICA E CANTONE TICINO-CONSIGLIO DI STATO, Modifiche del Piano direttore n.1 – novembre 2011. Rapporto sulla consultazione (art. 15 LALPT) relativo all'adattamento della scheda M3 Piano regionale dei trasporti del Luganese Settore Basso Malcantone (vedi allegato 2).

[4] Vedi procedura di consultazione sulle Proposte di modifiche della scheda M3 e sul Programma d'agglomerato del Luganese 2; modifiche pubblicate dal 7 febbraio all' 8 marzo 2012 (FU 9/2012, p. 746).

senz'altro affermare che il Rapporto sulla consultazione assume anche una valenza esplicativa.

Le due fasi della procedura posso svolgersi in maniera diversa a dipendenza del tipo di osservazioni e proposte che vengono inoltrate. Nel caso più semplice le osservazioni e proposte confermano sostanzialmente la proposta; nel caso più complesso invece, intervengono contestazioni e richieste che possono determinare delle modifiche della proposta iniziale.

Nel caso più semplice la proposta di modifica adottata riflette sostanzialmente quella messa in consultazione e pertanto i tempi per lo svolgimento dell'intera procedura possono essere brevi (o molto brevi, come nel caso in questione). In questi casi, il Rapporto esplicativo presentato nella fase di consultazione rimane valido anche per quella successiva di adozione e non si ravvede la necessità di riproporlo integralmente, ritenuto l'opportunità di richiamarlo e più in generale di fornire i dovuti rimandi fra le due fasi, in modo da garantire continuità, coerenza e completezza all'intera procedura di approvazione (fase di consultazione e fase di adozione).

Nel caso più complesso occorre invece rivedere (fors'anche radicalmente) la proposta messa in consultazione; i tempi per il completamento della procedura possono essere (e di regola sono) più lunghi. In questi casi occorre infatti rivedere e/o completare le spiegazioni già fornite durante la fase di informazione e partecipazione, e ciò può condurre fino alla presentazione di un nuovo Rapporto esplicativo.
La Legge stabilisce quali sono le componenti del PD; tra queste figura il Rapporto esplicativo. Non stabilisce per contro quale debba essere la sua forma. La prassi deve quindi potersi adattare alle diverse circostanze che si presentano, al fine di non appesantire inutilmente le procedure, allungandone i tempi e aumentando i costi per la redazione di rapporti e per la loro stampa.

Gli elementi che spiegano le ragioni di una modifica del Piano direttore possono trovare la loro adeguata collocazione in diversi supporti:

a. nella parte informativa delle schede di PD (v. capitoli 1 e 5 di ogni scheda);
b. nel Rapporto esplicativo (presentato in occasione della fase di informazione e partecipazione; v. allegato 1);
c. nel successivo Rapporto sulla consultazione (v. allegato 2);
d. nel fascicolo che illustra le modifiche adottate dal Consiglio di Stato (v. allegato 3);
e. nei bandi di pubblicazione.

Tutti questi documenti possono contenere (e per prassi contengono) dei complementi esplicativi allo specifico rapporto presentato in sede di consultazione.

In particolare nel caso concreto

Facendo riferimento a quanto sopra esposto, si osserva che il caso che qui ci riguarda dev'essere assimilato a un "caso semplice". Infatti, le proposte di modifica poste in consultazione sono state sostanzialmente condivise e pertanto il Consiglio di Stato le ha adottate senza ulteriori modifiche e limitandosi a quelle puntuali precisazioni rese possibili dalla consultazione stessa (e motivate nel Rapporto sulla consultazione).

Il Rapporto esplicativo è stato pubblicato ai sensi dell'articolo 15 LALPT da luglio a settembre 2011; successivamente, nel novembre dello stesso anno, in occasione della procedura di adozione ai sensi dell'art. 18 LALPT, è stato soltanto richiamato nel testo del fascicolo che presentava le modifiche adottate dal CdS (vedi allegato 3, p. 4). Questa modalità è stata adottata in ragione del fatto che la consultazione non ha fatto emergere elementi tali da dover

prevedere importanti aggiornamenti del Rapporto esplicativo. Infatti, dover riprodurre due volte lo stesso documento avrebbe comportato un'inutile ridondanza, un allungamento dei tempi e costi di stampa non indifferenti. Non è immaginabile che si debba nuovamente ripresentare lo stesso Rapporto esplicativo quando il medesimo è appena stato presentato in tutti i Comuni ed è stato correttamente richiamato nella successiva fase di adozione.

Oltre a ciò, tutti gli atti sono stati pubblicati su internet alla pagina dell'Ufficio del Piano direttore, in cui si trova una specifica rubrica "Procedure" 5. Durante il periodo di pubblicazione, qui erano accessibili i documenti e le informazioni riferiti a entrambe le fasi, quella di consultazione e quella di adozione, quindi anche il Rapporto esplicativo.

Si fa anche notare che gli atti relativi alla consultazione sono tuttora disponibili alla pagina web della Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità del Dipartimento del territorio consacrata alle "consultazioni concluse" 6.

E ancora, è giusto ricordare che il Bando di pubblicazione riferito alla fase di adozione, pubblicato sul FU dell'11 novembre 2011, indica che "Eventuali complementi d'informazione possono essere richiesti presso la Sezione dello sviluppo territoriale, tel. 091. 814 37 74". Il Comune di Muzzano, in particolare uno dei suoi Municipali, ha fatto uso di questa possibilità e ha richiesto e ricevuto i necessari complementi informativi rivolgendosi ai collaboratori dell'Ufficio del Piano direttore. In particolare è stato informato del fatto che tutti gli atti riferiti alla prima e alla seconda fase della procedura di approvazione delle modifiche del PD erano accessibili su internet, e gli è stato spiegato come procedere per individuarli.

Giova infine sottolineare che il ricorso del Comune di Muzzano è il primo nel suo genere, a riprova del fatto che la prassi finora adottata è condivisa. Degno di rilievo ci sembra pure essere il fatto che nella fase di informazione e partecipazione Muzzano non ha inoltrato alcuna osservazione o proposta, "limitandosi" a impugnare la modifica nella successiva fase di adozione.

Per tutte le ragioni che precedono, si ritiene di poter definire pretestuosa la censura che riguarda la mancata disponibilità di informazioni a sostegno delle modifiche del PD in oggetto. Pertanto, la richiesta ricorsuale riferita al Rapporto esplicativo deve essere respinta sia dal profilo formale, sia da quello sostanziale.

Ad b)

Osservazioni sulle altre censure

In generale

In merito a tutte le altre censure elencate ai punti b1-b9 del precedente capitolo 4.1.1 si osserva quanto segue.

Il Piano direttore è uno strumento strategico in cui il Consiglio di Stato stabilisce gli indirizzi pianificatori per l'insieme del Cantone.

Tramite la recente revisione, il Governo ha voluto rafforzare ulteriormente la valenza strategica del PD al fine di renderlo uno strumento più snello e più facilmente aggiornabile alla rapida evoluzione del territorio. A tale scopo ha proceduto da un lato a dare alle schede di PD una nuova forma in cui fossero meglio distinguibili le parti informative da quelle vincolanti e, dall'altra, ad eliminare quelle informazioni che non hanno un rilevante impatto territoriale, criterio determinante per l'inserimento nel PD.

Per quanto riguarda le misure infrastrutturali è importante sottolineare il fatto che il PD fornisce le indicazioni che permettono un loro coordinamento con lo sviluppo degli insediamenti e di

[5] Vedi: http://www4.ti.ch/dt/dstm/sst/temi/piano-direttore/piano-direttore/procedure/

[6] Vedi: http://www4.ti.ch/dt/dstm/temi/consultazioni/consultazioni/aggiornamento-della-scheda-m3-del-piano-direttore-cantonale-sul-piano-dei-trasporti-del-luganese-settore-basso-malcantone/

altri usi del territorio. In nessun caso il PD ha il compito di fornire delle indicazioni che sono di pertinenza della successiva fase di progettazione e/o della pianificazione di scala comunale (Piano regolatore). In questo senso le informazioni, riferite al calibro delle strade, ad esempio, non devono in nessun caso far parte del Piano direttore, come auspicato dal Comune di Muzzano.

Pertanto, accogliere le richieste del Comune di Muzzano sarebbe in contrasto con i principi della pianificazione direttrice in generale e vanificherebbe gli obiettivi perseguiti con la recente revisione (di predisporre uno strumento meno macchinoso, più snello, flessibile e in grado di adattarsi rapidamente alle sfide poste dallo sviluppo territoriale, focalizzandosi sugli aspetti di rilevante incidenza territoriale).

In particolare

Ad b1)

Contrariamente a quanto sostenuto dal ricorrente, gli obiettivi sono esaustivamente elencati al punto 2.2. della scheda M3 così come pubblicata dopo la sua adozione (vedi allegato 3, p. 5). In particolare:

"Obiettivo generale

a. *migliorare le condizioni di mobilità nel Basso Malcantone attraverso una soluzione integrata: traffico stradale, traffico pubblico, traffico lento e urbanistica;*

Obiettivi particolari

b. *incrementare la ripartizione modale a favore del trasporto pubblico;*
c. *ridurre l'impatto ambientale del traffico stradale;*
d. *potenziare le infrastrutture e conferire alla Rete tram il ruolo di perno della mobilità anche nel Basso Malcantone;*
e. *riqualificare lo spazio stradale sgravato dal traffico veicolare, in funzione di obiettivi urbanistici e di moderazione del traffico; in particolare ridare all'asse stradale un ruolo di spazio pubblico integrato allo spazio urbano circostante;*
f. *verificare e riorientare la struttura urbana del Basso Malcantone in funzione del ruolo preminente conferito alla Rete tram; in particolare sostenere la sua prevalente vocazione residenziale con importanti funzioni di svago;*
g. *densificare e riqualificare le aree già edificate lungo l'asse del tram, in particolare in prossimità delle fermate;*
h. *preservare e valorizzare gli elementi paesaggistici di pregio: la Magliasina, il grande vuoto tra gli insediamenti di Magliaso e Caslano, i nuclei storici, le rive del lago ecc.*
i. *migliorare la sicurezza e l'attrattiva dei percorsi pedonali e ciclabili ed estenderne la rete."*

*** * ***

La scelta della variante per la nuova strada è stata presa sulla base di un'analisi che ha preso in considerazione 3 varianti. Il Rapporto esplicativo della scheda M3 (vedi allegato 1) illustra ampiamente i risultati di questa analisi. Questa scelta si basa altresì su un lungo processo di ricerca del consenso condotto dalla Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL), che a tale scopo ha istituito una Delegazione della Autorità (DA) del Basso Malcantone, la quale ha seguito i lavori e ha infine operato la sua scelta tra le varianti proposte: con decisione del 21 ottobre 2010 la DA ha optato per la variante C2. Si sottolinea come in questa Delegazione delle Autorità siano rappresentati tutti i Comuni del Basso Malcantone. Successivamente, la CRTL, con decisione del 17 dicembre 2010, ha confermato la scelta dei Comuni interessati. Sulla base di questo processo decisionale partecipativo

anche il CdS ha successivamente avallato questa scelta e incaricato il Dipartimento del territorio di aggiornare il Piano direttore.

La valutazione delle varianti è stata affrontata con un metodo scientifico (analisi multicriteri) che ha preso in considerazione 18 indicatori suddivisi in tre ambiti: mobilità; territorio e economia; ambiente e risorse (si rimanda alle pagine 96-98 del Rapporto esplicativo per l'elenco esaustivo di questi indicatori).

La ricerca di una soluzione per le difficili condizioni di viabilità nel Basso Malcantone occupa le autorità da molti anni. Diverse sono le soluzioni succedutesi che non hanno trovato il necessario consenso. Lo studio che ha portato alla scelta dalla variante C2 ha il pregio di aver coniugato una solida analisi tecnica di varianti con un approccio volto a trovare una soluzione condivisa da tutti i comuni del Basso Malcantone. La specificità di questo studio è stata quella di affrontare il tema della viabilità in tutte le sue componenti, coniugato a quello dello sviluppo degli insediamenti, in tutte le loro relazioni. Si ritiene pertanto che la scelta adottata per la viabilità del Basso Malcantone rappresenti una buona soluzione sia per la Regione nel suo insieme, sia per tutti i comuni che la compongono.

*** * ***

Gli studi alla base delle scelte per il Basso Malcantone - che, lo ribadiamo, non riguardano solo la rete stradale - partono dalle prognosi relative allo sviluppo della mobilità, le quali tengono conto dell'evoluzione della struttura socio-economica, come pure delle opere previste a livello cantonale e regionale all'orizzonte 2025. Sono in particolare considerati gli effetti dei progetti ferroviari sovra-regionali (gallerie AlpTransit, sistema TILO, Ferrovia Mendrisio-Varese), mentre a livello regionale incidono in particolare sulla domanda le opere previste dal PTL per questo orizzonte, come la galleria Vedeggio-Cassarate, la circonvallazione Agno-Bioggio nonché la tratta prioritaria della rete tram (vedi cap. 10.3.2 del Rapporto esplicativo, allegato 1). Queste prognosi sono state realizzate con il modello del traffico cantonale il quale simula sia il traffico pubblico che quello privato e dunque la ripartizione modale.

Tramite il modello del traffico sono pure stati simulati gli effetti degli ulteriori provvedimenti previsti nel Basso Malcantone stesso, ossia le varianti di circonvallazioni stradali e il prolungamento della ferrovia FLP fino al confine (vedi grafici ai cap. 10.3.3-10.3.5). È da segnalare che il modello tiene conto anche del nuovo traffico, ossia quello indotto dai potenziamenti dell'offerta (il grafico al cap. 10.3.6 mostra il traffico veicolare previsto per le diverse varianti).

Le condizioni di viabilità delle diverse varianti e gli effetti ambientali sono stati dunque valutati sulla base di questi volumi di traffico (cap. 11 del Rapporto esplicativo, allegato 1).

Le critiche espresse dal Comune di Muzzano sono dunque assolutamente infondate.

Ad b2)

Nel Piano direttore il progetto è illustrato tramite una cartografia che ne disegna il tracciato e le parti in galleria (vedi estratto della Carta di base a p. 10 del fascicolo che illustra la modifica adotta nel novembre 2011, allegato 3). Come già detto le caratteristiche tecniche non riguardano il livello della pianificazione direttrice e verranno precisate nella successiva progettazione.

A livello di PD, il raggiungimento degli obiettivi di miglioramento della qualità della vita e degli insediamenti deve poter essere valutato nel suo complesso e non nell'impatto di aspetti puntuali, quale ad esempio il sistema di ventilazione.

Si ricorda altresì che le caratteristiche tecniche del progetto stradale sono ampiamente illustrate nel Rapporto esplicativo, di cui il Municipio aveva ricevuto copia nell'estate 2011.

Ad b3)

Nella scheda M3 in vigore i parcheggi di corrispondenza alle stazioni FFS e FLP sono elencati al punto 3.4.b.1-b.11. La capienza di questi parcheggi non viene indicata per nessuno di essi in quanto viene stabilita, successivamente, in sede di progetto.

Inoltre, il parcheggio di corrispondenza alla stazione FLP di Agno (vedi misura 3.4.b5 della scheda in vigore) non era oggetto della presente modica del PD e come tale non è impugnabile.

A titolo abbondanziale si osserva infine che in virtù della nuova impostazione del PD, che si vuole più essenziale, flessibile e orientata sulle misure di rilevante incidenza territoriale, i P&R alle stazioni ferroviarie TILO verranno elencati nella parte informativa della scheda M7 TILO anziché nella parte vincolante delle schede sui PRT. Quindi anche i P&R alle stazioni del tram-treno del Basso Malcantone, nella misura in cui la tratta Lugano- Ponte Tresa costituisce la tratta S60 del TILO, verrà trasferita nella parte informativa della scheda M7. Un'informazione su questo cambiamento di collocazione dei P&R all'interno del PD è già stata effettuata nell'ambito della consultazione ai sensi dell'art. 11 Lst sulla proposta di modifica del gennaio 2012 della scheda M3 (vedi FU 9/2012 p. 746-747) (la modifica è relazionata al Programma d'agglomerato del Luganese di seconda generazione).

Ad b4)

Nell'ambito della recente revisione del PD, le schede relative ai PRT non sono state integralmente aggiornate per le ragioni già esposte al precedente capitolo 2.

La revisione di tutte le schede sui PRT verrà affrontata in modo coordinato sulla base delle risultanze dei Programmi d'agglomerato. In quest'ambito si provvederà ad uniformare le denominazioni dei diversi tipi di trasporto. La denominazione adottata nel capitolo 3.2, sul Basso Malcantone, della scheda M3 risale al 2002 e verrà come detto aggiornata.

Non crediamo che, come pretende il ricorrente, la questione della terminologia adottata in riferimento al traffico stradale o individuale motorizzato che dir si voglia, abbia alcunché a che vedere con il grado di consolidamento delle misure. Nel caso specifico, le misure 3.2.a1-a7, riferite alle opere stradali del Basso Malcantone, sono state attribuite al grado di consolidamento "dato acquisito" in quanto gli approfondimenti svolti tramite lo studio di fattibilità e opportunità hanno permesso di stabilire sia il tracciato , sia le caratteristiche delle opere. Ciò consente di ritenere che il consolidamento delle stesse corrisponda al grado "dato acquisito". Come tali, queste misure diventano vincolanti per i comuni, a tutela della loro realizzazione futura.

Non condividiamo l'argomentazione del ricorrente che invero appare alquanto pretestuosa.

Ad b5)

La considerazione del ricorrente si riferisce alla descrizione delle misure 3.2.a6-a7 che riguardano la strada cantonale tra Magliaso-Vigotti e Ponte Tresa. A mente del Consiglio di Stato la descrizione delle misure, adottata nella scheda M3, consente di capire molto bene quale sia il tipo di intervento previsto. Sostanzialmente si tratta di realizzare misure di moderazione del traffico, inserire il tracciato del tram sulla carreggiata e realizzare un percorso pedonale e ciclabile attrattivo. Lo scopo di questi interventi è quello di riqualificare lo spazio stradale e di migliorare la sua permeabilità. Non compete al Piano direttore ma alla successiva progettazione andare oltre nella definizione dei progetti. Il termine "permeabile" è comunemente utilizzato, nella disciplina pianificatoria e nella pianificazione dei trasporti, in riferimento alla possibilità di attraversamento di un asse di forte traffico da parte dei pedoni e dei ciclisti. Migliorare questa permeabilità permette di migliorare la convivenza tra i diversi utenti della strada e quindi la sicurezza generale, come pure la qualità urbanistica.

Ad b6)

La misura 3.2.c.1 riguarda lo spazio pedonale e ciclabile; essa rimanda alla misura 3.2.a.7 relativa alla strada cantonale poiché le due misure sono correlate. La descrizione della misura 3.2.a.7 indica che il percorso pedonale e ciclabile si svolge lungo la strada il cui tracciato è indicato nell'estratto della carta di base del PD riportata nel fascicolo che illustra le modifiche (vedi pagina 10 dell'allegato no. 3).

Ritenute le considerazioni appena esposte, il Consiglio di Stato ritiene che il grado di consolidamento "dato acquisito" per la misura 3.2.c.1 sia appropriato.

Ad b7)

Le misure 3.2.e.1-e.4, riferite all'insediamento e all'urbanistica, forniscono gli orientamenti pianificatori e urbanistici il cui affinamento compete ai Comuni attraverso i propri piani regolatori o piani particolareggiati. Quindi la misura di PD, nel caso specifico, consiste in un compito che deve svolgere il Comune, ossia la verifica e l'adattamento del Piano regolatore alle indicazioni vincolanti del Piano direttore, al fine di ottenere un ottimale coordinamento tra le misure trasportistiche e lo sviluppo degli insediamenti. In questo senso, il compito del PD non necessita di alcun approfondimento, e come tale, appartiene al grado di consolidamento "dato acquisito". Compete al Comune, con il suo Piano regolatore, tradurre l'orientamento del PD in indicazioni e norme di PR, facendo le necessarie verifiche del caso. Il termine "verifica" si riferisce pertanto al compito del Comune e non ad un esigenza di ulteriore verifica a livello di PD.

Si richiama a questo proposito il principio di sussidiarietà in materia pianificatoria: in presenza di un interesse pianificatorio sovra-regionale, il PD fornisce gli indirizzi generali e il piano regolatore va oltre, precisando ciò che compete al comune decidere.

Ad b8)

La contestata misura 3.2.e.4 sulla Magliasina recita: *"rafforzamento della valenza paesaggistica del grande vuoto della Magliasina tra gli insediamenti di Magliaso e Caslano, attraverso una pianificazione intercomunale volta a rivedere le regole per l'edificazione (v. anche scheda P1: misura 3.3. sulle Linee di forza del paesaggio)."*

L'orientamento del PD per questo delicato comparto territoriale è chiaro: si riconosce a questa area, ancora poco edificata (da qui il termine "grande vuoto"), la sua qualità di elemento strutturante del paesaggio, nell'ottica di salvaguardare l'alternanza tra aree edificate e aree libere da insediamenti, nel caso specifico, tra le aree densamente edificate di Magliaso da una parte e di Caslano dall'altra.

In riferimento a questo comparto territoriale il Rapporto esplicativo osserva che *"per quanto concerne gli aspetti paesaggistici, andrà prestata attenzione soprattutto alle superfici situate lungo la Magliasina, allo scopo di preservare gli spazi liberi tra le aree insediative di Magliaso e Caslano. La valorizzazione di queste superfici, quali comparti paesaggistici strutturanti, è già stata avviata nei pressi della foce della Magliasina. Occorre quindi proseguire questo lavoro di riconversione paesaggistica nell'area di studio attorno alla strada cantonale, nella quale le qualità paesaggistiche sono difficilmente riconoscibili."* (Vedi p. 12 del Rapporto esplicativo, allegato 1)

E ancora: *"La Magliasina costituisce un importante elemento paesaggistico nel comparto. L'elemento strutturante della Magliasina come separazione tra i due Comuni è da rafforzare. Spetta ai Comuni coinvolti ripensare il comparto, riconsiderando l'edificazione lungo la strada cantonale all'altezza dell'area d'ingresso del campo da golf, la cui attrattività andrà rivista in ogni caso. L'obiettivo di migliore lettura della cesura territoriale tra i due comuni di Magliaso e Caslano è raggiungibile non solo attraverso la liberazione dell'area dall'edificazione esistente, attuabile solo con molte difficoltà, ma può essere avvicinato dalla creazione di canali visivi e la*

rivalutazione degli elementi paesaggistici, soprattutto a sud della strada cantonale." (Vedi p. 69 del Rapporto esplicativo, allegato 1)

Anche il ricorrente riconosce l'importante valenza paesaggista del comparto, mal si comprende pertanto quale sia il problema sollevato.

Per quanto riguarda la contestazione del grado di consolidamento, che il ricorrente giudica inappropriato, si richiamano integralmente le osservazioni già esposte al precedente punto ad b7) per ribadire che la contestazione del grado di consolidamento non è ritenuta pertinente poiché non compete al PD affinare la pianificazione del comparto della Magliasina, bensì ai Comune tramite il loro PR.

Ad b9)

Sulla necessità di introdurre il richiamo alla necessaria attenzione per i contenuti storico-artistici del tessuto edilizio, laddove si postula la densificazione del tessuto insediativo, non si può che concordare con il ricorrente.

Il tema evocato rinvia a quello più generale della qualità dello spazio costruito al quale la recente revisione del PD ha consacrato una specifica scheda, la R10 - Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito. Il capitolo 2.1 - indirizzi generali, di questa scheda, consacra uno specifico "indirizzo pianificatorio" a questo tema; citiamo: *"la salvaguardia e l'integrazione del patrimonio costruito storico e culturale, evitando interventi che sviliscano monumenti, beni culturali, vie storiche ed elementi minori quali muri a secco, fontane, ecc.;".*

Con la revisione del PD è pure stata introdotta una specifica scheda relativa ai Beni culturali (P10).

Inoltre, pure la scheda R6 Sviluppo e contenibilità del PR, consacra un intero paragrafo al tema della densificazione e della qualità urbanistica (vedi punto 3.2 della scheda R6 a p. 8). In particolare prescrive *"Misure di densificazione, o di recupero delle aree dismesse, non devono andare a scapito della qualità urbanistica e di vita. Esse si fondano su un'adeguata lettura paesaggistica e territoriale (vedi anche scheda R10)"*.

Ritenute le considerazioni appena esposte, si ritiene che i legittimi intendimenti del ricorrente siano sufficientemente garantiti dal Piano direttore, che deve essere considerato nel suo complesso dalle autorità preposte a tradurne gli indirizzi e le misure nella pianificazione locale. Si ritiene pertanto che non vi sia alcuna necessità di adeguamento della scheda M3, in quanto il tema è trattato in modo esaustivo nel resto del PD e in particolate nelle schede R10, P10 e R6.

4.2.2 Osservazioni sul ricorso del Comune di Neggio

Nessuna delle osservazioni riassunte al precedente capitolo 4.2.1 ha un nesso con le modifiche del PD oggetto della procedura di approvazione contestata dal Comune di Neggio, il cui ricorso riguarda invece le "Misure a breve-medio termine previste per il Basso Malcantone", che la CRTL ha messo in consultazione presso i Comuni dal 18 gennaio al 24 febbraio 2012.

A mente del CdS, il Comune di Neggio è incorso in un equivoco. Vista la parziale concomitanza di due procedure relative al Basso Malcantone, il Comune ha trasmesso, quale ricorso contro il PD quelle che di fatto - alla luce dei temi trattati - sono osservazioni relative alle "Misure a breve-medio termine previste per il Basso Malcantone".

Le due citate procedure si sono svolte secondo le seguenti scadenze:

- per la procedura di pubblicazione sul PD, <u>condotta dal Cantone</u>: annuncio dell'avvio della procedura l'11.11.2011 (bando sul FU); deposito atti dal 22 novembre al 21 dicembre

2011; scadenza del termine per inoltrare i ricorsi il 1° febbraio 2012 (ritenute le ferie giudiziarie);

- per la procedura di consultazione sulle Misure a breve-medio termine, condotta dalla Commissione regionale dei trasporti del Luganese: annuncio dell'avvio della procedura il 18.1.2012 (lettera CRTL); deposito atti dal 18 gennaio al 24 febbraio 2012.

Ritenuto che le contestazioni non riguardano le modifiche della scheda M3, bensì una procedura di consultazione sulle "Misure a breve-medio termine previste per il Basso Malcantone", condotta dalla CRTL, si propone di giudicare il ricorso irricevibile.

A titolo abbondanziale si segnala che in data 18 aprile 2012 il Comune di Neggio ha inoltrato le stesse osservazioni contenute nel ricorso contro la scheda M3 del PD anche alla CRTL, quale contributo alla consultazione sulle "misure a breve-medio termine".

5. 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 Neggio contro la scheda M3 del PD (adottata dal Consiglio di Stato il 9 novembre 2011) come segue: il ricorso è irricevibile.

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 9 novembre 2011) come segue: il ricorso è respinto.

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

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, M. Borradori
Il Cancelliere, G. Gianella

<u>Elenco allegati</u> (a disposizione presso la Segreteria del Gran Consiglio)

- **ALLEGATO 1 - Rapporto esplicativo**
  DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO, COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI DEL LUGANESE (CRTL), Basso Malcantone - Attraversamento stradale Magliaso - Caslano - Ponte Tresa e estensione della FLP fino al confine con Ponte Tresa - Italia. Studio di fattibilità e opportunità. Rapporto finale, ottobre 2010

- **ALLEGATO 2 - Rapporto sulla consultazione**
  REPUBBLICA E CANTONE TICINO - CONSIGLIO DI STATO, Modifiche del Piano direttore n. 1 - novembre 2011. Rapporto sulla consultazione (art. 15 LALPT) relativo all'adattamento della scheda M3 Piano regionale dei trasporti del Luganese Settore Basso Malcantone

- **ALLEGATO 3 - Fascicolo che illustra le modifiche del PD**
  REPUBBLICA E CANTONE TICINO - CONSIGLIO DI STATO, Piano direttore cantonale. Modifiche del Piano direttore n. 1 - novembre 2011