

Rapporto di maggioranza

numero	data	Dipartimento
5315 R1	11 febbraio 2003	TERRITORIO
Concerne		

della Commissione speciale della pianificazione del territorio sul messaggio 5 novembre 2002 relativo alla procedura di ricorso contro le schede di coordinamento del Piano Direttore concernenti il Piano dei Trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (PTM), adottate dal Consiglio di Stato il 26 febbraio 2002

0. COMPETENZE DEL GRAN CONSIGLIO

Il Gran Consiglio è chiamato ad esprimersi sui ricorsi interposti contro l'adozione delle schede di coordinamento e le rappresentazioni grafiche di categoria dato acquisito adottate dal Consiglio di Stato.

Secondo l'art. 18 cpv. 3 della Legge cantonale d'applicazione della Legge federale sulla pianificazione del territorio (LALPT), "i Comuni, gli altri Enti pubblici e le Regioni interessate possono presentare ricorso al Gran Consiglio contro il contenuto delle stesse ...".

Sempre secondo il citato articolo cpv. 4 "il Consiglio di Stato trasmette i ricorsi con le relative osservazioni al Gran Consiglio, al più tardi entro tre mesi dalla scadenza del termine di ricorso".

Il cpv. 5 art. 18 definisce che "il Gran Consiglio li esamina e decide in via definitiva, al più tardi entro sei mesi dalla trasmissione delle osservazioni del Consiglio di Stato e, in ogni caso entro un anno dalla scadenza del termine di ricorso".

Quest'ultimo termine scadrebbe il 16 maggio 2003.

Nel caso concreto le osservazioni del Consiglio di Stato sono contenute nel documento "impropriamente" chiamato Messaggio N. 5315 del 5 novembre 2002.

La competenza del Gran Consiglio è pertanto chiara e circoscritta alle decisioni sui ricorsi (7) inoltrati contro le schede di coordinamento di dato acquisito del Piano Direttore concernenti il PTM, adottate dal Consiglio di Stato.

Il tema in oggetto concerne la politica dei trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio con risvolti pianificatori ed ambientali di forte valenza territoriale.

Appare pertanto opportuno e corretto, prima di addentrarci nei ricorsi, esporre almeno a grandi linee, delle considerazioni di carattere generale con l'intento di fornire una visione completa ed aggiornata dell'intera problematica.

1. CONSIDERAZIONI GENERALI

Come anticipato al punto precedente appare opportuno riportare i contenuti ritenuti essenziali dello studio "Piano dei Trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (PTM)", edito nel febbraio 2002 dal Dipartimento del Territorio – Divisione della pianificazione urbanistica.

Di seguito verranno pertanto riportati i capitoli o parte di tali, nell'intento di offrire una visione d'assieme (almeno sommaria) della problematica all'esame.

1.1 Politica cantonale della mobilità

Il Piano dei Trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (PTM) s'inserisce nel quadro di una strategia della mobilità adottata da alcuni anni dal Consiglio di Stato, integrata in una visione generale d'organizzazione territoriale.

Essa è elaborata per principali agglomerati urbani del Ticino e per i relativi comprensori periferici, con lo scopo di:

- proporre soluzioni atte a soddisfare la domanda di mobilità
- coordinare l'offerta di mobilità allo sviluppo territoriale
- coordinare i diversi vettori di trasporto da sviluppare in un quadro di complementarietà
- superare i confini amministrativi dei singoli Comuni per avere un quadro di carattere regionale
- contribuire al risanamento ambientale
- tutelare i valori naturali e culturali preservando la salute e l'ambiente

Il Piano dei Trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (PTM) promuove ed organizza la politica cantonale dei trasporti per il comprensorio di sua pertinenza ed indica¹:

- a) gli obiettivi della politica globale in materia d'infrastrutture e di servizio di trasporto a livello interregionale e regionale
- b) l'analisi attuale e la prevedibile evoluzione della domanda d'infrastrutture e di servizi di trasporto idonei a soddisfarla
- c) gli obiettivi di risanamento ambientale (inquinamento atmosferico e fonico) a livello interregionale e regionale con i relativi termini d'attuazione
- d) gli indirizzi di politica urbanistica
- e) le priorità relative agli interventi
- f) la ripartizione dei compiti tra Cantone, Comuni ed altri Enti interessati
- g) la valutazione del quadro delle risorse da destinare alla politica in materia d'infrastrutture di servizio di trasporto.

1.2 Procedura

Il PTM, con tutte le misure da esso previste, è adottato dal Consiglio di Stato, quale componente della pianificazione cantonale dei trasporti (PCT) prevista dalla Legge².

¹ Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia d'infrastrutture e di servizi di trasporto, del 12.03.97, art. 4

Le proposte del PTM che hanno un'incidenza territoriale vengono integrate nelle schede di coordinamento 12.24 e 10.5 e nelle rappresentazioni grafiche del Piano Direttore Cantone³, le quali sono a loro volta adottate dal Consiglio di Stato⁴. La scheda 10.5 riguarda il Modello d'organizzazione territoriale del Mendrisiotto e del Basso Ceresio e la scheda 12.24.1-4 riguarda il Piano dei Trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (PTM).

1.3 Cronistoria

XI	1994	Il Dipartimento del Territorio, tramite la Sezione dei trasporti della Divisione della pianificazione territoriale, informa i Comuni interessati dell'intenzione di allestire il Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto (PTM).
XII	1995	Assemblea costituente e nomina dei rappresentanti dei Comuni nella CIT.
VII	1996	Risoluzione del Consiglio di Stato di autorizzazione alla CIT d'esecuzione dello studio preliminare del PTM.
IV	1997	Presentazione dello Studio preliminare del PTM.
VII	1997	Messaggio del Consiglio di Stato N. 4668 del 15.07.97 concernente lo stanziamento del credito necessario all'elaborazione del PTM.
III	1998	Approvazione del Decreto legislativo da parte del Gran Consiglio.
VII	1999	Allestimento del Rapporto intermedio del PTM.
VII-IX	1999	Pubblicazione della documentazione per l'informazione, consultazione e partecipazione della popolazione (cfr. art. 15 LALPT).
VI	2001	Allestimento dei documenti finali del PTM approvati dal CRTM per la consultazione dei servizi cantonali.
VI	2001	Approvazione del Rapporto finale del PTM da parte della CRTM.
I	2002	Approvazione del Rapporto finale del PTM da parte del Dipartimento del Territorio.
II	2002	Adozione del PTM da parte del Consiglio di Stato (art. 7 Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia d'infrastrutture e di servizi di trasporto).

Al termine del lungo iter procedurale, il Consiglio di Stato ha approvato le schede di Piano Direttore sul PTM lo scorso 26 febbraio 2002.

² Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia d'infrastrutture e di servizi di trasporto, del 12.03.97, art. 1 e 7.

³ Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia d'infrastrutture e di servizi di trasporto, del 12.03.97, art. 7.

⁴ Legge cantonale d'applicazione della Legge federale sulla pianificazione del territorio del 23.05.90, art. 18. Le misure che invece non hanno un'incidenza territoriale (o che l'anno solo in parte), dovranno essere attuate tramite un altro strumento (ad es. il Piano di risanamento dell'aria del Mendrisiotto – cfr. Cap. 7.2.).

1.4 Indirizzi d'intervento

1.4.1. *La mobilità integrata*

Il concetto di “mobilità sostenibile”, ovvero soddisfare il bisogno di mobilità in modo economicamente efficiente, compatibile con l'ambiente e socialmente giusto, è il principio ispiratore della politica dei trasporti del PTM.

Questo obiettivo significa sfruttare molto più a fondo gli strumenti della pianificazione territoriale per una mobilità compatibile con l'ambiente, in particolare determinando le zone soggette a maggiore traffico e limitando insediamenti e centri per il tempo libero in località difficilmente accessibili con la rete di trasporti pubblici⁵.

La strategia su cui è impostato il PTM prevede:

- a) la concentrazione del traffico privato sul sistema autostradale e su un numero limitato di strade principali (sistemazione/completamento dei tracciati di transito e riduzione del traffico parassitario), rendendo i flussi più omogenei per favorire il traffico pubblico
- b) il potenziamento del trasporto pubblico, adeguando l'offerta al potenziale della domanda (frequenze, coincidenze, fermate, ecc.), per offrire un sistema concorrenziale al mezzo privato che consenta una circolazione più fluida dei mezzi, l'estensione delle fasce orarie di servizio ed un servizio più capillare
- c) il miglioramento delle infrastrutture per il traffico ciclabile e pedonale in particolar modo per i pendolari e gli scolari, laddove la morfologia è favorevole
- d) la pedonalizzazione delle aree urbane centrali
- e) una politica selettiva dei posteggi, riducendo i posti-auto di lunga durata nei centri urbani, concentrandoli in prossimità delle fermate dei mezzi pubblici
- f) interventi di moderazione del traffico in modo da migliorare la convivenza tra i diversi utenti, limitare il traffico parassitario nelle aree residenziali e permettere interventi di miglioramento della qualità urbanistica dei quartieri
- g) la salvaguardia degli spazi di svago interni all'area urbana, liberandoli dagli impatti derivanti dal traffico motorizzato
- h) il trasferimento del traffico pesante di transito sulla ferrovia e l'allontanamento dei mezzi pesanti dalle aree sensibili e dalle zone residenziali.

⁵

“Trasporti ed ambiente” – PNR 41 Rapporto di sintesi S10, Cap. “Una mobilità sostenibile”, gennaio 2001

1.4.2. Indirizzi per la mobilità pubblica

La rete dei trasporti pubblici, oltre che garantire una mobilità di base, deve contribuire al raggiungimento degli obiettivi in ambito d'organizzazione territoriale e di salvaguardia ambientale, rendendo il trasporto pubblico competitivo nei confronti del traffico privato.

Il PTM riprende innanzitutto gli interventi generali previsti dalla politica cantonale dei trasporti⁶, quali:

- la continuazione a sud di Lugano di AlpTransit⁷
- il collegamento ferroviario Mendrisio-Varese (-Malpensa)⁸
- la realizzazione di un sistema ferroviario regionale cadenzato tipo "S-Bahn" tra i centri di Bellinzona, Locarno, Lugano, Como-Chiasso e Varese.

Le proposte specifiche di maggior rilievo sono:

- la realizzazione della stazione comune Como-Chiasso
- il completamento delle proposte contenute nella concezione dei trasporti pubblici del 1993, ossia istituire un servizio su chiamata ed un potenziamento ulteriore dell'offerta (ad es. aumento della frequenza, linea urbana circolare del Basso Mendrisiotto, ecc.)
- l'attuazione di linee di trasporto transfrontaliere⁹
- l'ottimizzazione del collegamento tra Chiasso e Stabio, via Genestrerio paese
- migliorie puntuali alla geometria stradale e misure gestionali per l'ottimizzazione della catena di trasporto.

⁶ Dipartimento del territorio, FERROVIA 2000-SUD – L'integrazione nella rete ferroviaria nazionale ed internazionale ed il sistema di trasporto regionale su rotaia nel Cantone Ticino, Bellinzona, gennaio 2000.

⁷ Cfr. Piano Direttore Cantonale, scheda di coordinamento 12.1.

⁸ Cfr. Piano Direttore Cantonale, scheda di coordinamento 12.29.

⁹ Al riguardo è stato costituito un Gruppo di Lavoro misto Regione Lombardia (Direzione dei trasporti regionali) e Cantone Ticino (Divisione della pianificazione territoriale) / CRTM per il coordinamento dei trasporti pubblici transfrontalieri su gomma.

2. INFORMAZIONE, CONSULTAZIONE, PARTECIPAZIONE

2.1 Principali attività informative

Qui di seguito sono elencate le principali attività d'informazione e di consultazione svolte durante l'allestimento del PTM:

- inchiesta presso la popolazione organizzata dall'USI-Facoltà della comunicazione, con 6 sedute informative nelle Scuole Medie della Regione, maggio-giugno 1999
- procedura d'informazione, partecipazione e consultazione (popolazione, Enti ed associazioni, Comuni) secondo art. 15 LALPT, dal 1. luglio al 30 settembre 1999
- serate informative sul Rapporto intermedio e le schede di Piano Direttore aperte a tutta la popolazione (art. 15 LALPT) a Castel S. Pietro, Coldrerio, Riva San Vitale, Stabio, settembre, 1999
- conferenza stampa del 24 novembre 1999: risultati dell'inchiesta USI e della consultazione sul Rapporto intermedio
- Conferenza stampa del 5 aprile 2000 sul traffico pesante e l'accordo bilaterale
- conferenza stampa del 4 ottobre 2000 sul Progetto PTM
- serata pubblica informativa sulle modalità di finanziamento delle opere di moderazione del traffico, organizzata dalla CRTM, Stabio, gennaio 2001
- consultazione informale dei Comuni sul COT e sui Rapporti settoriali – traffico pubblico, mobilità privata, traffico lento, primavera 2001
- conferenza stampa del 5 aprile 2001 sulle proposte per il Traffico pubblico
- conferenza stampa del 26 giugno 2001 sulla mobilità privata e le risultanze ambientali del PTM
- incontri diretti della presidenza della CRTM con tutti i Comuni (singolarmente o a gruppi regionali) per informazione reciproca su problemi di rilevanza locale o regionale.

2.2 Consultazione dell'Autorità cantonale e federale

Si segnala inoltre che, contemporaneamente alla consultazione ai sensi dell'art. 15 LALPT, il Rapporto intermedio del PTM è stato sottoposto ai servizi cantonali e federali interessati all'allestimento del Piano Direttore.

Da questa consultazione sono scaturite osservazioni riassunte nella lettera dell'Ufficio federale della pianificazione del territorio al Dipartimento del Territorio del 2 novembre 1999 e nella lettera del Dipartimento del Territorio alla CRTM del 22 novembre 1999.

La CRTM ha tenuto conto di queste osservazioni nel successivo approfondimento del PTM.

3. I RICORSI

3.1 Comuni ricorrenti

A seguito della pubblicazione delle schede:

- 12.24.1-4 "Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio"
- 10.5 "Modello d'organizzazione territoriale del Mendrisiotto e del Basso Ceresio"
- 12.28.3 "Itinerario ciclabile d'importanza cantonale del Mendrisiotto"

sono stati presentati 7 ricorsi e precisamente dai Comuni di:

- Bissone
- Caneggio
- Castel S. Pietro
- Chiasso
- Ligornetto
- Stabio
- Vacallo

In ossequio all'art. 18 cpv. 5 della LALPT il Gran Consiglio è competente per l'esame e successiva decisione definitiva.

3.2 Le richieste ricorsuali

Anche se ben riassunte nelle osservazioni del Consiglio di Stato (pagg. 7-8 del Messaggio 5315) si ritiene, per completezza del testo, riproporre il testo riassuntivo delle richieste ricorsuali:

Il Comune di Bissone chiede:

1. Che la scheda di coordinamento 12.24(.2) del Piano Direttore venga modificata nel senso che l'intervento relativo alla "*Strada d'aggiramento del nucleo storico di Bissone e pedonalizzazione di Piazza Borromini*", riportato quale intervento N. I. 56 nell'"*Elenco delle misure*" annesso al Rapporto finale del PTM N. 1, "*Parte generale*", febbraio 2002, viene incluso nella scheda medesima, con categoria dato acquisito, con grado di priorità 1 (in subordine 2, sempre nella prima fase d'attuazione del PTM) e con l'indicazione di modalità di coordinamento analoghe a quelle indicate nel PTM: "il Comune ed il Cantone si accordano sull'assetto definitivo della misura e – conformemente alle loro competenze – allestiscono il progetto secondo i disposti della LStr."
2. Che la scheda di coordinamento N. 10.5 del Piano Direttore venga modificata nel senso che il progetto di recupero e rivalorizzazione del nucleo storico di Bissone, come descritto nei considerandi, viene incluso nella scheda medesima, con categoria dato acquisito.

Il Comune di Caneggio chiede:

1. La definizione di una chiara e completa gerarchia stradale del collegamento tra la Valle di Muggio e la pianura.
Gli assi individuati devono essere tali da salvaguardare i nuclei e le zone residenziali dal traffico parassitario e dalle relative immissioni foniche.
2. L'inserimento nel PTM – e la definizione quale opera di carattere regionale – di una strada d'aggiramento al nucleo di Caneggio.

Il Comune di Castel S. Pietro chiede:

Nell'ambito della gerarchia stradale, venga definita strada di collegamento tra il fondovalle e la Valle di Muggio il percorso che (da Mendrisio) sale da Via Industria verso Salorino / Castel S. Pietro.

Via Pozzi artisti verrebbe di conseguenza declassata a "altra strada di proprietà cantonale".

Il Comune di Chiasso chiede:

1. L'inserimento nella scheda di Piano Direttore 12.24 dell'intervento per l'allargamento del campo stradale e l'aumento dell'altezza dello spazio luce del tunnel di Via Favre (prima priorità).
2. L'inserimento dei relativi costi di realizzazione nel credito-quadro degli interventi previsti per l'attuazione del PTM.

Il Comune di Ligornetto chiede:

1. Lo stralcio della riorganizzazione dello svincolo autostradale di Mendrisio (12.24.2.1-2), fatta eccezione per la realizzazione delle due rotonde sulla strada cantonale Mendrisio-Rancate (in corrispondenza del viadotto del Pizzöö) e della diramazione parziale A394/A2, esclusivamente in direzione nord (direttrice Gaggiolo-Lugano) (**vedi ricorso pto. 3**).
2. Lo stralcio del completamento dell'A394 da Stabio-est al Gaggiolo con la formazione di una nuova dogana commerciale (**vedi ricorso pto. 4**).
3. La modifica della scheda 12.24 nel senso che la A394 (tratto esistente) o almeno la dogana del Gaggiolo siano vietati al traffico pesante (**vedi ricorso pto. 4.14**).
4. La modifica della scheda 12.24 nel senso che:
 - 4.1. è stralciata la possibilità di chiudere la strada Ligornetto-Genestrerio (**vedi ricorso pto. 5.2**)
 - 4.2. si prevedano interventi di moderazione del traffico sulla strada che porta al valico della Cantinetta (**vedi ricorso pto. 5.3**).
 - 4.3. si chiuda il valico della Cantinetta anche al traffico leggero (**vedi ricorso pto. 5.4**).

5. L'accertamento che la bretella della Montagna sia un oggetto da inserire nella scheda 12.24; lo stralcio di questo oggetto, ritenuto che l'idea di realizzare questa nuova strada è abbandonata **(vedi ricorso pto. 6)**.
6. La chiusura del traffico pesante al valico di Bizzarone **(vedi ricorso pto. 7)**.
7. L'importanza generale data alla politica dello stazionamento **(vedi ricorso pto. 8)**.
8. L'accertamento che l'incrocio della Croce-Grande sarà sistemato realizzando una rotonda; in via subordinata la scheda 12.24 sia modificata in tal senso **(vedi ricorso pto. 9)**.
9. La realizzazione dei necessari ripari fonici sull'A394; in ogni caso l'Autorità cantonale prende atto di questo desiderio di Ligornetto e si determina sui modi e sui tempi dell'intervento **(vedi ricorso pto. 10)**.

Il Comune di Stabio chiede:

1. Lo stralcio della scheda 12.24 del completamento della A394 da Stabio-est al Giaggiolo con la formazione di una nuova dogana commerciale.
2. I costi di realizzazione dell'allacciamento di Via Penate al lato ovest dello svincolo autostradale di Mendrisio siano posti esclusivamente a carico dei Comuni interessati.

Il Comune di Stabio inoltre condivide e si associa anche ai punti 3 – 4.1 e 5 del ricorso del Comune di Ligornetto.

Il Comune di Vacallo chiede:

1. La definizione di una chiara e completa gerarchia stradale del collegamento tra la Valle di Muggio e la pianura. Gli assi individuati devono essere tali da salvaguardare i nuclei e le zone residenziali dal traffico parassitario e dalle relative immissioni foniche.
2. L'inserimento di tutti gli interventi previsti su questi assi nel PTM quali interventi a carattere regionale (per il Comune di Vacallo: le misure fiancheggiatrici dalla prevista rotonda S. Simone fino all'imbocco di Via Roggiana, dalla rotonda di S. Simone a Fontanelle e da Ponte Picio alla rotonda di S. Simone).

3.3 Iter procedurale seguito per l'istruzione dei ricorsi

Come si ribadirà al punto seguente, la Commissione ha posto particolare attenzione al rispetto degli aspetti formali, in particolare e soprattutto per la trasmissione degli atti, la richiesta dell'inoltro della replica, l'avviso di convocazione delle parti, con i Comuni ricorrenti di Stabio e di Ligornetto.

Si ritiene che la procedura seguente sia stata più che rispettosa dei diritti delle parti.

A conferma di questa convinzione si espone di seguito e secondo l'ordine cronologico tutta la trafila seguita per l'istruzione ed assunzione prove dei ricorsi di **Stabio e Ligornetto**.

Data	Autore	Oggetto
26.2.2002	Consiglio di Stato	Adozione delle schede di coordinamento 12.24, 10.5 e 12.28.3 concernenti il Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (PTM)
15.5.2002	Comune di Ligornetto Comune di Stabio	Ricorsi contro le schede di coordinamento del Piano direttore concernenti il PTM
16.10.2002	Avv. Cereghetti	Chiede alla Segreteria del GC che gli siano trasmesse le osservazioni del Consiglio di Stato e che gli sia assegnato un termine, non inferiore ai 60 giorni, per eventualmente replicare
05.11.2002	Consiglio di Stato	Messaggio n. 5315 concernente la procedura di ricorso contro le schede di coordinamento del PTM
05.11.2002	Consiglio di Stato	Messaggio n. 5316 concernente la concessione di un credito per la progettazione delle opere prioritarie del PTM, di un credito quadro a favore delle opere di piano di pronto intervento (PPI) e l'approvazione del potenziamento del trasporto pubblico urbano d'importanza cantonale postulato dal PTM
14.11.2002	CPT	Trasmette il messaggio ai ricorrenti con la convocazione per le audizioni e il termine per presentare ev. osservazioni (per i Comuni di Ligornetto e Stabio: audizione 10.12.2002, osservazioni 15.1.2003, per gli altri ricorrenti: audizione 26.11.2002, osservazioni 18.12.2002)
14.11.2002	CPT	Risponde alla lettera dell'Avv. Cereghetti del 16.10.2002
25.11.2002	Avv. Cereghetti	Chiede al GC di annullare le audizioni del 10.12.2002 con i Comuni di Ligornetto e Stabio indicando che è proceduralmente sbagliato convocare le parti prima della fine dello scambio degli allegati
04.12.2002	CPT	Risponde all'Avv. Cereghetti che la CPT ha aderito alla sua richiesta e che la settimana seguente discuterà il programma di istruzione dei ricorsi e comunicherà eventuali decisioni
13.12.2002	CPT	Trasmette all'Avv. Cereghetti la convocazione per l'audizione del 21.1.2003
17.12.2002	Municipio di Stabio	Chiede al GC una proroga di almeno 60 giorni del termine per presentare la replica
19.12.2002	Avv. Cereghetti	Comunica al GC che il 21 gennaio 2003 sarà assente e chiede pertanto un rinvio suggerendo di concordare la data dell'udienza
20.12.2002	CPT	Risponde al Municipio di Stabio che la richiesta di proroga del termine del 15.1.2003 è respinta
20.12.2002	CPT	Invita l'Avv. Cereghetti a comunicare al più presto le sue disponibilità per l'audizione nella settimana dal 20 al 24.1.2003
26.12.2002	Avv. Cereghetti	Prende posizione sulle lettere del 20.12.2002; chiede di mettere a disposizione dei Comuni la documentazione richiesta, di concedere la proroga e di rinviare l'audizione
07.01.2003	Avv. Cereghetti	Presenta le medesime richieste del 19 e 26.12.2002 anche per conto del Comune di Ligornetto
09.01.2003	CPT	Informa l'Avv. Cereghetti che in merito alle lettere del 26.12.2002 e 7.1.2003 la CPT conferma quanto indicato nelle lettere del 20.12.2003
15.01.2003	Avv. Cereghetti	Presenta le repliche (con richiesta di assunzione di prove) dei Comuni di Ligornetto e di Stabio
17.01.2003	CPT	Assegna al Consiglio di Stato un termine fino al 27.1.2003 per presentare eventuali dupliche
24.01.2003	Consiglio di Stato	Presenta le dupliche alle repliche dei Comuni di Ligornetto e di Stabio
29.01.2003	CPT	Trasmette all'Avv. Cereghetti le dupliche del Consiglio di Stato indicando che lo scambio di allegati è terminato

3.4 Quadro giuridico

Prima di entrare nel merito dei ricorsi, la Commissione ha esaminato se il quadro giuridico venutosi a creare dopo l'istruzione dei ricorsi ed in particolare la procedura intrapresa con i ricorrenti, in particolare per quanto concerne il diritto di essere sentiti fosse conforme alla Legge e formalmente corretta.

Per i ricorsi dei Comuni di Bissone – Caneggio – Castel S. Pietro – Chiasso – Vacallo la questione non si pone e nemmeno i ricorrenti hanno interposto obiezioni o censure a quanto intrapreso.

Per i ricorsi dei Comuni di Ligornetto e Stabio (rappresentati dall'Avv. Claudio Cereghetti), anche e soprattutto per le obiezioni e censure di carattere formale rivolte da quest'ultimi alla Commissione, la questione è stata oggetto d'approfondita riflessione.

Per poter entrare nel merito dei ricorsi ed in seguito proporre una proposta di decisione al Gran Consiglio, la Commissione si è posta la questione a sapere se il caso possa ritenersi maturo o no, vale a dire se il Gran Consiglio – investito come Autorità ricorsuale nella sua funzione di "Tribunale" – dispone di tutti gli elementi necessari per la propria decisione.

Nel caso specifico contro la decisione del Consiglio di Stato ci sono i ricorsi dei Comuni, c'è la risposta del Consiglio di Stato (Messaggio), la replica dei ricorrenti, la duplica del Consiglio di Stato.

In generale, per salvaguardare il diritto di essere sentiti occorre che le parti si possano esprimere compiutamente almeno una volta sugli atti di causa, considerando che uno scambio di allegati non può continuare all'infinito, solo perché una parte lo richiede.

Del resto, non esiste un diritto generale della parte ricorrente alla replica, rispettivamente che sia ordinato un secondo scambio di scritti.

Un'eccezione a questa regola viene riconosciuta dal Tribunale federale qualora nella risposta venissero addotti elementi nuovi, rilevanti per l'esito del giudizio e sui quali il ricorrente non ha potuto esprimersi.

Rimane facoltà dell'Autorità di ricorso ordinare un secondo scambio di allegati.

Va poi rilevato che se dovessero mancare dei documenti dell'Autorità precedente, rilevanti ai fini del giudizio, oppure non fornisse elementi altrimenti essenziali, l'Autorità ricorsuale potrebbe accogliere il ricorso e rinviare la causa all'Autorità precedente per completare l'istruttoria, se l'Autorità di ricorso non volesse assumersi lei l'incarico nell'ambito del suo potere cognitivo.

In altri termini, se è necessario completare gli accertamenti di fatto dell'Autorità precedente, l'Autorità di ricorso annulla, adducendo i motivi, la decisione impugnata e rimanda la causa all'Autorità inferiore perché completi, ove occorra, gli atti e decida di nuovo.

Un'audizione delle parti non è di principio necessaria, nella misura in cui abbiano potuto esprimersi adeguatamente sugli elementi di causa in altra forma (ad esempio in forma scritta). Ciò vale a maggior ragione se è conferito loro il diritto di replica.

Nel caso specifico il Consiglio di Stato ha presentato la propria risposta.

Ai ricorrenti è stata data facoltà d'esprimersi in sede di replica sulle considerazioni ivi contenute e ciò assegnando loro un termine di ben due mesi.

A queste considerazioni è seguita la duplica del Consiglio di Stato. L'istruttoria è terminata con questo atto, trasmesso ai Comuni ricorrenti di Stabio e Ligornetto con l'avvertenza che lo scambio di allegati è terminato.

Su questo aspetto procedurale si osserva, riprendendo la prassi del Tribunale federale, che la duplica si trasmette a titolo informativo unitamente alla comunicazione che lo scambio di allegati è concluso.

I ricorrenti hanno ampiamente avuto modo di esprimersi sul Messaggio del Consiglio di Stato, anche nell'ipotesi in cui contenesse nuovi elementi.

Essi hanno potuto adeguatamente addurre le loro ragioni nel congruo termine assegnato loro dalla scrivente Commissione in sede di replica. Inoltre la Commissione non ha mai negato l'accesso agli atti suscettibili d'influire sull'esito del ricorso.

Per concludere la Commissione ritiene che, assicurati ampiamente i diritti di parte nelle modalità menzionate sopra, disponga di tutti gli elementi per poter presentare al Gran Consiglio una proposta di decisione sui ricorsi, senza che occorra assumere le ulteriori prove richieste dai ricorrenti, siccome ininfluenti ai fini del giudizio, come si vedrà.

A mente della Commissione, il caso è maturo.

Un altro aspetto che la Commissione ritiene sottolineare è quello relativo alla questione del potere cognitivo e di decisione del Gran Consiglio quale Autorità di ricorso.

Questo punto è stato compiutamente trattato nei rapporti 4514R del 21 gennaio 1997 concernente i ricorsi contro la scheda di coordinamento 5.9 pto. 1.4.4. (ubicazione dell'impianto di termodistruzione dei rifiuti previsto a Giornico) e più recentemente nel rapporto 4921R e 4921AR del 20 novembre 2002 concernente la procedura di ricorso contro la scheda 12.23.2.5 del PTL, circonvallazione Agno-Bioggio.

Anche in questo caso, per completezza d'informazione, la Commissione ritiene opportuno riprendere il testo integrale esposto al pto. 1.4. pag. 9 del citato rapporto:

Per quanto riguarda il potere cognitivo, l'organo Legislativo cantonale può riesaminare liberamente tutte le questioni di diritto, di fatto, nonché l'apprezzamento (opportunità ed adeguatezza) della decisione impugnata; «esso dovrebbe tuttavia esaminare con un certo riserbo le decisioni del Consiglio di Stato soprattutto quando si tratta di questioni secondarie oppure molto tecniche che l'Autorità inferiore (in questo caso il Consiglio di Stato) ha risolto dopo un attento esame del fatto e del diritto con il concorso di specialisti».

A proposito del potere decisionale del Gran Consiglio, in generale si prospettano le seguenti varianti:

- respingere un ricorso (la decisione impugnata viene confermata)
- accogliere un ricorso
 - e riformare la decisione impugnata (l'Autorità di ricorso sostituisce la decisione impugnata con una propria decisione)
 - e annullare (cassare) la decisione impugnata con rinvio degli atti all'Autorità inferiore per nuova decisione ai sensi dei considerandi esposti nella decisione sul ricorso.

Il Gran Consiglio, quale Autorità di ricorso, è per contro vincolato dalle domande delle parti e non può scostarsene a loro vantaggio o pregiudizio.

Tenuto conto delle considerazioni precedenti, una decisione del Gran Consiglio deve limitarsi a quelle parti del Piano Direttore che hanno carattere vincolante per le Autorità, mentre che le parti informative non devono essere giudicate.

Questa distinzione è importante perché se il Gran Consiglio prendesse una decisione su di una parte di Piano Direttore che non ha carattere vincolante, la renderebbe vincolante, contraddicendo l'intenzione di voler entrare nel merito unicamente sulle parti essenziali del Piano Direttore.

4. NEL MERITO DEI RICORSI

Di seguito si entrerà nel merito delle domande ricorsuali formulate dai ricorrenti e si darà risposta per motivare la proposta di decisione da sottoporre al Gran Consiglio.

4.1 Risposta alle domande ricorsuali del Comune di Bissone

Preliminarmente va sottolineato che la domanda formulata con il ricorso **non sottende che i costi** degli interventi riferiti alla realizzazione (oltre che pianificazione) della nuova strada cantonale d'aggiramento del nucleo storico **debbano essere compresi in quelli del PTM**, ripartiti tra tutti i Comuni del relativo comprensorio.

Cosciente che tali interventi hanno una portata riferita essenzialmente ad esso medesimo, il Comune di Bissone è infatti disposto ad assumere la quota-parte, che sarà determinata in funzione dei finanziamenti cantonali e federali sulla base della LStr.

L'inserimento degli interventi oggetto del ricorso nelle schede di coordinamento del Piano Direttore è infatti inteso a consolidare definitivamente – come la legge impone – a livello di pianificazione territoriale direttrice la decisione già adottata nel PTM approvato dal Consiglio di Stato – di realizzarli, stabilendovi il relativo coordinamento – già definito – di tutti gli interessi in gioco.

Conformemente alla Legge federale sulla pianificazione del territorio (LPT) soltanto i progetti di considerevole importanza territoriale vanno assunti dal Piano Direttore, in quanto il rimanente ne appesantirebbe il contenuto. In virtù di questo principio il Piano Direttore non ha ripreso, negli elenchi dei provvedimenti pianificatori contenuti nelle singole schede settoriali, le misure di rilevanza locale identificate nel PTM.

Nel caso concreto la domanda alla quale si deve dare risposta è quella di sapere se la voluta e prevista circonvallazione del nucleo storico di Bissone è un'opera da ritenersi o meno di considerevole importanza territoriale.

Il Piano dei Trasporti del Mendrisiotto ha incluso la “strada d'aggiramento del nucleo storico di Bissone e pedonalizzazione di Piazza Borromini” tra le opere di rilevanza locale del settore “Mobilità privata e moderazione del traffico”.

Il Consiglio di Stato ritiene corretta la decisione di non inserire tale opera (oggetto 1.56 del PTM) nel Piano Direttore.

Secondo la Commissione, la richiesta del Comune di Bissone merita invece accoglimento. Infatti:

- le Autorità federali e cantonali hanno riconosciuto l'evidente necessità di risanare, almeno dal profilo fonico, l'autostrada e la linea ferroviaria.
Tale intervento lascerà però immutata la situazione di grave inquinamento fonico ed atmosferico causate dalle citate arterie di traffico veicolare e ferroviario
- considerato che, alla luce della “bellezza della regione di Melide-Bissone, non era sufficiente limitarsi a proporre delle misure di protezione foniche, ma queste andavano unite agli aspetti architettonici e paesaggistici”, le Autorità cantonali e federali hanno deciso di indire su questo oggetto un concorso internazionale d'idee.

Tale procedura si trova oggi in fase assai avanzata: attualmente, dopo la scelta del progetto, è in corso la progettazione esecutiva e la messa in opera dei ripari è programmata per il periodo immediatamente seguente la conclusione del "Progetto Generoso"

- parallelamente, e in diretta connessione con il risanamento fonico della A2 e della linea ferroviaria, il comune di Bissone, d'intesa con l'Autorità cantonale (proprietaria dell'opera), ha dato avvio agli studi per la realizzazione di una nuova strada cantonale di aggiramento del nucleo storico, tramite spostamento dell'attuale tracciato dietro il nucleo, a ridosso dell'autostrada e della linea ferroviaria.

Tale nuova strada costituisce l'oggetto del presente ricorso

- questo intervento, che completerà il risanamento fonico dell'autostrada e della linea ferroviaria, permetterà:

- **di risolvere le gravi problematiche ambientali originate (anche) dalla strada cantonale** e, in particolare, di **risanare almeno questa arteria** (grazie alla realizzazione della galleria) **dal profilo dell'inquinamento atmosferico** (ciò che si impone anche in cos'ideazione del fatto che la posa della protezioni foniche lungo la A2 e la ferrovia lascerà invece del tutto immutato questo problema relativamente a tali due assi)

- **di eliminare i gravi problemi di sicurezza e di funzionalità** di questo importante asse di transito che oggi (con, pure, il relativo notevole flusso di mezzi pesanti) attraversa l'abitato e presenta un assetto, una geometria e delle caratteristiche assolutamente inadeguati per le sue funzioni ed in contrasto con i criteri di progettazione di una strada principale di quest'importanza

- di restituire il relativo sedime – che costituisce parte integrante della Piazza Francesco Borromini direttamente prospiciente il lago – alla sua originaria funzione storica di spazio antistante i portici che collegano il nucleo del paese con la riva del lago: è infatti indiscutibile che l'attuale tracciato costituisce un corpo del tutto estraneo nel tessuto urbano del paese, che ne deturpa la fisionomia originaria

- tenuto conto del notevole pregio di questo comparto – difatti classificato anche quale nucleo d'importanza nazionale secondo l'Inventario degli insediamenti svizzeri da proteggere (ISOS) – l'ulteriore approfondimento del progetto di nuova strada cantonale d'aggiramento verrà integrato, come alle indicazioni ricevute dall'Autorità cantonale, in un apposito piano particolareggiato (PP) del nucleo storico e delle sue adiacenze, la cui elaborazione è stata di recente avviata dal Comune.

Tale piano assicurerà l'idoneo inserimento dell'opera stradale dal profilo funzionale e territoriale e consentirà così di mettere in atto un **progetto globale di ricomposizione e recupero dei notevoli valori storici, culturali e architettonici di questo oggetto di riconosciuta importanza cantonale e nazionale**; il tutto in perfetta attuazione degli indirizzi del citato Inventario ISOS, di recente (1999) integrato, con decisione del Gran Consiglio, in un'apposta scheda di coordinamento (N. 8.4) del Piano Direttore Cantonale (PD; vedi Messaggio N. 4786 del 08.09.1998 e Rapporto della Commissione speciale per la pianificazione del territorio del 14.10.1999).

Quest'impostazione dell'intero progetto dovrebbe altresì permettere di ottenere della perfetta fattibilità del medesimo

- per la realizzazione di questo progetto il Comune di Bissone ha già investito notevoli sforzi e mezzi finanziari, stanziando in particolare già crediti per quasi 1'500'000.—Fr., per lo studio di massima del nuovo tracciato stradale (affidato ad un gruppo interdisciplinare di specialisti), l'acquisto e sistemazione provvisoria di tre particelle poste all'imbocco sud del nucleo (che formeranno il possibile imbocco del nuovo tracciato rispettivamente serviranno per le relative opere di servizio ed urbanistiche annesse) e l'allestimento del citato PP del nucleo storico e delle sue adiacenze

- per quanto concerne il progetto stradale come tale, attualmente, dopo la presentazione nel novembre 2000 dello studio preliminare sulle possibili varianti di tracciato allestito dal gruppo di specialisti incaricato sono in fase d'approfondimento le varianti prescelte d'intesa con l'Autorità cantonale

- si osserva che, tra l'altro, lo studio per la realizzazione della strada cantonale d'aggiramento del nucleo storico, ha ricevuto il secondo premio del Gruppo regionale ticinese dell'Associazione svizzera per la pianificazione del territorio (ASPAN) 2001
- per quanto concerne l'integrazione del progetto nel PTM contestualmente ai citati studi, ed a conclusione di diversi incontri e di un nutrito scambio di corrispondenza, la Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (CRTM), dopo aver sin dall'inizio riconosciuto la valenza e l'importanza del progetto di nuova strada cantonale d'aggiramento (e, nel suo complesso, del più ampio progetto di rivalorizzazione dell'intero nucleo storico), ha inserito detto progetto nel PTM.

Valutando come *“importante e coraggiosa la scelta operata dal Municipio di Bissone di procedere al restauro del nucleo storico nel suo complesso (patrimonio edilizio, spazi pubblici, pedonalizzazione di Piazza Borromini, ecc.) ... scelta non solo a favore della comunità di Bissone ma dell'intero Cantone ...”*, e rilevando che gli *“interventi ... devono trovare collocazione nel PR del Comune e nel Piano Direttore del Cantone”* la CRTM ha confermato che *“l'opera è compatibile con il PTM”* e che, qualora il Cantone deciderà di modificare il tracciato della strada cantonale, essa *“ne condividerebbe la scelta”* ed *“è disponibile a partecipare ed a sostenere le richieste del Municipio di Bissone ...”*.

La CRTM ha comunque comunicato – e ciò, va precisato sin d'ora, non è contestato come tale dal Comune di Bissone – che i costi di tali interventi non possono rientrare nel PTM, e ciò in quanto gli stessi, dal profilo viario ed infrastrutturali, hanno una portata che interessa essenzialmente il Comune di Bissone.

Concretamente, il PTM adottato dalla CRTM e *“adottato e ... integrato nella pianificazione cantonale dei trasporti”* con la Risoluzione N. 854 del 26.02.2002 del Consiglio di Stato, prevede quanto segue:

- a) nel **Rapporto finale del PTM N. 1**, *“Parte generale”*, febbraio 2002, la realizzazione della *“Strada d'aggiramento del nucleo storico di Bissone e pedonalizzazione di Piazza Borromini”* è inserita quale intervento N. 1.56 nell’*“Elenco delle misure”*, al capitolo *“Mobilità privata e moderazioni del traffico”*, *“Sistemazioni puntuali e moderazioni del traffico di rilevanza locale”*, con l'indicazione del grado di priorità 2 (ovvero ancora nella prima fase d'attuazione del PTM) e, sub *“Procedure”*, che *“il Comune ed il Cantone si accordano sull'assetto definitivo della misura, valutando le varianti a disposizione e – conformemente alle loro competenze – allestiscono il progetto secondo i disposti della LStr.”*
- b) nel **Rapporto finale N. 4** *“Rapporto settoriale – Mobilità privata”*, giugno 2001/febbraio 2002, la *“Sistemazione/moderazione della strada cantonale e di Piazza Borromini”* è inserita quale intervento N. L.9 nell'elenco delle *“misure di rilevanza locale”*, tra le *“altre opere di rilevanza locale”*

- malgrado quanto sopra esposto, e segnatamente l'avvenuta integrazione nel PTM del progetto di nuova strada cantonale d'aggiramento del nucleo storico, le schede di coordinamento e rappresentazioni grafiche del Piano Direttore pubblicate non ne fanno alcune menzione
- secondo l'art. 8 LPT i Piani Direttori indicano almeno le modalità di coordinamento delle attività d'incidenza territoriale in vista dello sviluppo auspicabile ed i tempi ed i mezzi previsti per l'attuazione di questi compiti
- secondo l'art. 1 OPT sono d'incidenza territoriale le attività che modificano o sono volte a conservare l'utilizzazione del suolo o l'insediamento (cpv. 1).
Confederazione, Cantoni e Comuni esplicano attività di questo genere per esempio quando elaborano o approvano piani d'utilizzazione e piani settoriali (cpv. 2 lett. a), progettano, costruiscono, modificano usano impianti di trasporto (lett. c), erogano sussidi, segnatamente per impianti di trasporto o misure protettive (lett. d)

- infine, in base alla Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia d'infrastrutture e di servizi di trasporto i contenuti con incidenza territoriale del piano cantonale (e dei relativi piani regionali) dei trasporti adottato(i) dal Consiglio di Stato devono essere integrati nel Piano Direttore (art. 8).

Per concludere, in virtù dei principi e delle motivazioni sovraesposti, pare evidente che **l'intervento relativo alla realizzazione della nuova strada cantonale d'aggiramento del nucleo storico di Bissone** – al pari del progetto globale di ricomposizione e recupero funzionale ed urbanistico dell'intero nucleo storico – **deve essere integrato nel Piano Direttore.**

Tale attività (la pianificazione e realizzazione della nuova strada cantonale d'aggiramento), pur promossa dal Comune di Bissone, concerne direttamente **un'opera di priorità cantonale e di eminente interesse cantonale e nazionale.**

Il ricorso del Comune di Bissone **va pertanto accolto** e conseguentemente la nuova strada cantonale d'aggiramento del nucleo storico deve quindi essere integrata, con categoria dato acquisito, nel Piano Direttore; e ciò, in ragione di tutte le suesposte considerazioni:

- sia nella scheda di coordinamento N. 12.24.2 (nel relativo allegato "*elenco dei provvedimenti pianificatori*") concernente il piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio, per quanto riguarda il progetto stradale come tale, con grado di priorità 1, in quanto l'opera deve essere coordinata con la messa in opera dei ripari fonici lungo la A2 e la linea ferroviaria (prevista nel 2004)
- sia nella scheda di coordinamento N. 10.5 concernente il Modello di organizzazione territoriale del Mendrisiotto e del Basso Ceresio, per quanto riguarda il progetto globale di recupero e rivalorizzazione del nucleo storico.

4.2 Risposta alle domande ricorsuali del Comune di Caneggio

La domanda ricorsuale N. 1 è identica a quella formulata dal Comune di Vacallo.

In occasione dell'incontro/sopralluogo tenuto tra la Sottocommissione e le parti si è concordato di chiedere un documento esplicativo supplementare al Municipio di Vacallo, in modo da poter offrire ulteriori e puntuali motivazioni per la proposta di decisione.

A questa specifica richiesta verrà data (e si rimanda) alla risposta di merito formulata al ricorso del Comune di Vacallo.

Per la richiesta d'inserire nel PTM una nuova strada d'aggiramento del nucleo e che questa sia definita opera di carattere regionale, si osserva quanto segue:

- in occasione delle procedure d'informazione e partecipazione della popolazione e dei Comuni, il Comune di Caneggio mai aveva avanzato e motivato la richiesta di una nuova strada di circonvallazione del nucleo
- anche se ciò fosse avvenuto in occasione della fase di consolidamento politico del PTM, occorre ribadire che conformemente alla Legge federale sulla pianificazione del territorio (LPT), soltanto i progetti di considerevole importanza territoriale vanno assunti dal Piano Direttore.

La rivendicazione del Comune di Caneggio non è assolutamente equiparabile all'analoga richiesta formulata dal Comune di Bissone

- nel caso specifico non spetta al Gran Consiglio definire se la richiesta nuova circonvallazione sia giustificata o meno.
In ogni caso, per i motivi soprammenzionati, non può essere assunta nel Piano Direttore
- ammessa e dimostrata la necessità e la fattibilità, l'iter procedurale da intraprendere sarà quello della trattativa tra Comune e Cantone in applicazione della Legge sulle strade.

Per i motivi sovraesposti il ricorso del Comune di Caneggio **va respinto**.

4.3 Risposta alle domande ricorsuali del Comune di Castel S. Pietro

Preliminarmente il Comune di Castel S. Pietro con il suo ricorso del 17 maggio 2002 formula alcune considerazioni ed osservazioni di carattere generale relative ai flussi di traffico e ad una modifica della politica dei trasporti.

Per quanto concerne il PTM chiede sostanzialmente che venga modificata la gerarchia stradale nel senso che “venga definita strada di collegamento tra il fondovalle e la Valle di Muggio (in uscita da Mendrisio), quella che sale da Via Industria in direzione di Salorino con conseguente declassamento di Via Pozzi artisti ad altra strada di proprietà cantonale”.

La richiesta del Comune è puntuale e si riferisce ad un oggetto ben preciso.

La Sottocommissione ha avuto la possibilità d'esperire un sopralluogo in occasione dell'audizione del 26 novembre 2002.

Nel merito della domanda ricorsuale si osserva quanto segue:

- il declassamento di Via Pozzi artisti ad altra strada di proprietà cantonale è soprattutto dettata da motivi di (mancata) sicurezza.
Per risolvere questo aspetto si dovranno prevedere importanti investimenti
- i Comuni limitrofi ed interessati alla richiesta del Comune di Castel S. Pietro non hanno espresso consenso
- risulta inconfutabile che la tratta più idonea e logica da percorrere per collegare Mendrisio con Castel S. Pietro e la Valle di Muggio è quella indicata gerarchicamente dal PTM
- le preoccupazioni del Comune di Castel S. Pietro, verificate soprattutto in occasione dell'audizione del 26 novembre 2002, sembrano soprattutto di carattere finanziario.
Infatti per rendere “sicura” la tratta di strada di collegamento contestata dal punto di vista gerarchico, occorreranno importanti investimenti causati dalle opere da realizzare (espropri, messa in sicurezza e marciapiedi) ed eventualmente accorgimenti tecnici per un'efficace moderazione della velocità, intesi a risolvere il problema della (mancata) sicurezza
- non si ritiene nemmeno che la problematica possa venir risolta, cambiando formalmente la gerarchia stradale.

Semmai risolve o migliora il problema del finanziamento ma non quella sollevata dal Comune (mancata sicurezza)

- per interventi atti a migliorare la sicurezza il Comune dovrà accordarsi con il Cantone chiedendo l'applicazione della Legge sulle strade.

Per le motivazioni sovraesposte il ricorso del Comune di Castel S. Pietro **non può venir accolto**.

4.4 Risposta alle domande ricorsuali del Comune di Chiasso

Preliminarmente il Comune di Chiasso con il suo ricorso del 16 maggio 2002 espone delle considerazioni/affermazioni circa la proprietà e le convenzioni stipulate tra gli Enti interessati (Comune-Cantone-FFS).

In sostanza chiedono che nella scheda di Piano Direttore 12.24 venga inserito l'intervento per l'allargamento del campo stradale e quello derivante dall'innalzamento dello spazio luce del tunnel di Via Favre nella categoria delle prime priorità del PTM.

Conseguentemente i costi per tali opere dovranno venir inseriti nel credito-quadro destinati agli interventi programmati per l'attuazione del PTM.

Nel merito si osserva quanto segue:

- il Piano Direttore Cantonale deve contemplare solo progetti di considerevole importanza territoriale, in applicazione e conformemente alla Legge federale sulla pianificazione del territorio
- anche il piano del traffico, approvato dal Consiglio di Stato il 14 marzo 2001, nel contesto della variante relativa, ha definito Viale Volta ed il tunnel di Via Favre quali strade di raccolta.
Pertanto risulta acquisito che il citato tratto di strada riveste importanza e valenza locale, non meritevole di venir assunto in una scheda di Piano Direttore
- appare evidente la preoccupazione del Comune di Chiasso relativa al finanziamento delle necessarie opere d'allargamento ed innalzamento dello spazio luce del tunnel di Via Favre.
La (legittima) preoccupazione del Comune di Chiasso è confermata dalla presa di posizione del 12 dicembre 2002, susseguente alle risultanze dell'audizione del 26 novembre 2002
- la questione del finanziamento esula però dalla presente procedura.
Andranno e dovranno venir trovati degli accordi tra i vari Enti interessati (Comune-Cantone-FFS) per un'equa ripartizione dei costi d'intervento in base alle rispettive interessenze ed interessi.

Per i motivi sovraesposti il ricorso del Comune di Chiasso **non può venir accolto**.

4.5 Risposta alle domande ricorsuali del Comune di Ligornetto

Il Comune di Ligornetto esprime anzitutto apprezzamento per gli sforzi profusi dalla Commissione regionale dei trasporti.

In particolare condivide gli indirizzi d'intervento per quanto concerne la mobilità integrata, la mobilità pubblica, la mobilità lenta e, con alcune riserve, lo stazionamento ed i nodi d'interscambio.

Contesta invece, e sono oggetto del puntuale e articolato ricorso, diversi indirizzi nel settore della mobilità privata, descritti alla pag. 11 e segg. del Rapporto finale, in particolare quelli concernenti la mobilità privata e la moderazione del traffico.

Di seguito verrà presa posizione sulle singole domande ricorsuali, già descritte e riassunte al pto. 3.2. "Richieste ricorsuali" del presente rapporto.

Stralcio della riorganizzazione dello svincolo autostradale di Mendrisio

(pto. 3 ricorso)

Va preliminarmente ripresa (perché condivisa) la descrizione contenuta nel documento adottato dal Consiglio di Stato della situazione esistente per quanto concerne la mobilità privata e la moderazione del traffico.

“il contesto geopolitico della Regione, caratterizzato da una forte dispersione degli insediamenti, dalla presenza del confine con l'Italia, del polo economico di Lugano, di alcuni grandi attrattori di traffico e d'importanti aree di svago di valenza sovregionale, determina una forte presenza del mezzo motorizzato privato.

La rete viaria molto fitta permette di effettuare degli spostamenti tra ogni località senza determinare una chiara gerarchia di percorsi.

Questa costellazione di elementi determina carichi di traffico elevati (sia in transito che con origine e/o destinazione interna), la presenza di una quota importante di traffico pesante, genera traffico parassitario all'interno delle aree abitate ed ha ripercussioni negative sulla qualità di vita dei quartieri e sulla sicurezza per gli utenti più deboli del sistema viario”.

Sempre nel citato documento, tra le finalità si citano le seguenti (condivise) misure:

- trasferire il traffico di transito all'esterno delle zone sensibili (aree residenziali ed aree di svago), o moderarlo, dove ciò non sia possibile
- garantire l'accessibilità diretta dal sistema autostradale alle aree strategiche (S. Martino, Pian Faloppa e Bisio, zone industriali Stabio)
- assegnare alla rete viaria una gerarchia stradale coerente con gli obiettivi territoriali ed ambientali
- concentrare il traffico privato sul sistema autostradale e su un numero limitato di strade principali
- collegare direttamente ogni Comune alla rete stradale superiore evitando il transito in altri abitati, servire in modo adeguato i vari comparti territoriali in funzione delle loro esigenze e ridurre l'inquinamento atmosferico e fonico nelle aree sensibili
- garantire la sicurezza per tutti gli utenti delle strade principali e delle strade di collegamento all'interno dell'area urbana

- **riorganizzare la struttura dello svincolo di Mendrisio, assegnandogli la sola funzione d'accesso autostradale e realizzando la diramazione A2/SPA394 più a sud**
- permettere l'accesso diretto all'autostrada dalle direzioni di Brusata, Coldrerio e dalla Montagna
- diminuire gli impatti ambientali nelle aree sensibili attraverso la concentrazione del traffico su pochi assi e tramite interventi di moderazione del traffico
- contenere e ridurre i conflitti con le esigenze di protezione della natura, in particolare per quanto riguarda i corridoi faunistici.

Dall'esame degli atti, in particolare dal documento "Rapporto finale, febbraio 2002" e dalla duplice espressa dal Consiglio di Stato in risposta alla replica presentata dal Comune di Ligornetto, la Commissione è giunta alla conclusione che vanno pienamente condivise le motivazioni che stanno alla base della proposta di riorganizzare lo svincolo autostradale di Mendrisio.

In particolare sono condivise le spiegazioni formulate con la duplice del Consiglio di Stato:

"La riorganizzazione dello svincolo autostradale di Mendrisio è uno degli elementi centrali del piano dei trasporti del Mendrisiotto.

Infatti questa riorganizzazione è una condizione essenziale per poter realizzare gli obiettivi di trasferire il traffico di transito all'esterno delle aree sensibili (aree residenziali ed aree di svago) o moderarlo dove non sia possibile e di concentrare il traffico privato sul sistema autostradale e su un numero limitato di strade principali.

La riorganizzazione dello svincolo di Mendrisio comprendente la realizzazione del nuovo allacciamento tra la A2 e la A394 in località Tana, permetterà di declassare il primo tratto della A394 a strada principale in modo tale che la stessa possa assumere il ruolo di circoscrizione di Mendrisio, attuando così gli obiettivi citati poc'anzi.

La riorganizzazione dello svincolo di Mendrisio è coerente con le finalità del coordinamento della scheda settoriale 12.24.2 su "Mobilità privata e moderazioni del traffico, ...".

Si fa notare che nell'ambito del coordinamento pianificatorio devono essere studiati tutti i possibili sviluppi della riorganizzazione completa dello svincolo di Mendrisio, ma si sottolinea che gli indirizzi operativi del PTM non contemplano il collegamento diretto Stabio-Chiasso.

Il ricorrente solleva pure la preoccupazione legata al declassamento del primo tratto della A394 a strada principale.

Questa misura, secondo il ricorrente, obbligherà tutto il traffico da e per Stabio ad utilizzare l'autostrada Chiasso-Mendrisio.

Questa soluzione, sempre secondo il ricorrente, non tiene conto del fatto che molti veicoli immatricolati in Italia non posseggono la vignetta autostradale e pertanto una parte cospicua del traffico transfrontaliero farà capo alla rete di strade comunali e cantonali.

A questo proposito si fa notare che già oggi il tratto esistente Mendrisio-Stabio della A394 è esonerato dalla vignetta autostradale e che questo regime dovrà restare valido anche con il prolungamento della A394.

Su questo punto il ricorso va pertanto **respinto**.

Lo stralcio del completamento dell'A394 da Stabio-est al Gaggiolo con la formazione di una nuova dogana commerciale (pto. 4 ricorso).

E' questa la domanda ricorsuale di gran lunga ritenuta di maggior peso.

La richiesta è motivata da una serie di considerazioni e puntualizzazioni che vengono di seguito riassunte, riprendendo, almeno a grandi linee, il testo del ricorso:

- il completamento dell'A394 non risponde ad un bisogno locale (pto. 4.1. ricorso)
- l'A394 ha assunto una forza inerziale (prima tutti la volevano, ora l'opinione è mutata).
Il raccordo sulla parte italiana, sempre promesso, non è ancora stato costruito (pto. 4.2. ricorso)
- il Municipio di Ligornetto, preso atto dei cambiamenti intervenuti (vedi quadro legale, pto. 2 ricorso) ha deciso di opporsi al progetto.
Analogo cambiamento d'impostazione si è avuto a Stabio (pto. 4.4. ricorso)
- non c'è stato il necessario coordinamento delle attività territoriali (pto. 4.5. ricorso)
- il PD-PTM non prevede la realizzazione del nuovo tratto ferroviario Stabio-Arcisate.
E' una lacuna di una certa gravità che dimostra il mancato coordinamento di tutti gli interessi (pto. 4.5.1. ricorso)
- l'impatto ambientale della A394 non risulta dagli atti del PTM, dato che non è stato allestito un esame d'impatto ambientale nell'ambito della procedura di Piano Direttore (pto. 4.6. ricorso).

Nel merito della domanda ricorsuale e sulle censure formulate si osserva quanto segue.

Non è vero che la procedura pianificatoria riferita alla realizzazione dell'A394 ha subito ormai una forza inerziale e pertanto la decisione va semplicemente accettata perché "ipotecata" da altre prese in precedenza.

E' vero che in caso di procedura "normale" la prevista nuova strada andava prima assunta dal Piano Direttore, poi seguire la procedura prevista per l'adozione del Piano Generale ed in seguito quelle di Progetto Definitivo.

Nel caso concreto appare opportuno esporre la cronistoria dell'iter procedurale:

anni '70	Dopo la costruzione della N2, vi è una prima ricerca di soluzioni al problema del collegamento viario Mendrisio-Gaggiolo.
1979	Viene istituita una Commissione interdipartimentale incaricata di formulare proposte pianificatorie ed operative.
1981	Nel mese di febbraio viene pubblicato un rapporto informativo, in seguito viene elaborato il progetto generale della strada.
1991	Completamento del primo tratto Mendrisio - Stabio-est (ca. 3.2 km).
1994	Pubblicazione del piano generale per il secondo tratto, da Stabio-est al confine del Gaggiolo.
1995-1996	Contro tale progetto generale vengono inoltrati diversi ricorsi, respinti in ordine dal Consiglio di Stato e dal Gran Consiglio (il 21 marzo 1995 ed il 16 aprile 1996).

- 1998-1999 In seguito queste decisioni vengono impugnate con due ricorsi davanti al Tribunale Federale (TF), respinti in data 19.08.1998 e 14.01.1999.
Il Tribunale Federale ha però altresì ammesso la pertinenza di numerose critiche formulate dai ricorrenti riguardo alla completezza degli approfondimenti ambientali fino ad allora effettuati.
Ha quindi stabilito che il rapporto d'impatto ambientale (RIA) dovesse essere allestito prima del progetto definitivo, in modo che quest'ultimo potesse tener conto di tutte le misure proponibili per mitigare e compensare l'impatto sull'ambiente generato dal nuovo tratto stradale.
- 2001 Nel mese di luglio l'Ufficio federale dell'ambiente, delle foreste e del paesaggio (BUWAL) preavvisa favorevolmente il RIA.
Estate-autunno viene elaborato il progetto definitivo conforme al RIA.

Dall'esame dei (numerosi) documenti a disposizione, in particolare dal rapporto finale sul PTM (febbraio 2002), dalle osservazioni contenute nel Messaggio governativo N. 5315, ecc. appare evidente che la completazione della A394 è una delle misure principali da adottare per raggiungere gli obiettivi (condivisi) del PTM.

Occorre opportunamente sottolineare che la Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (CRTM) ha integrato il completamento della A394 nel PTM.

Per la CRTM, gli elementi determinanti per questa decisione sono stati i seguenti:

- l'opera permetterà di allontanare il traffico di transito dall'abitato di Stabio e migliorerà l'accessibilità della zona industriale di questo Comune
- la decisione delle Autorità italiane di realizzare il completamento del raccordo tra l'autostrada A8 ed il valico del Gaggiolo (vedi capitolo 7.1.2.b)
- la politica del trasferimento su ferrovia del traffico pesante attraverso le Alpi: la Legge federale concernente il trasferimento su ferrovia del traffico merci pesante attraverso le Alpi dell'8 ottobre 1999 (Legge sul trasferimento del traffico) postula il dimezzamento del traffico pesante attraverso le Alpi entro il 2009 rispetto ai valori registrati nel 2000
- la volontà del Comune di Stabio di realizzare il completamento di quest'opera.
Ancora in sede di consultazione ai sensi dell'art. 15 LALPT sul PTM (1999) il Comune di Stabio ha auspicato che fosse accordata la massima priorità alla realizzazione di quest'opera.

La CRTM ha infatti previsto la realizzazione del completamento della A394 tra gli interventi di priorità 1 (previsti entro il 2006) in modo tale da coordinare al meglio questo intervento con quello previsto da parte italiana.

La Commissione condivide e fa sue le osservazioni e le spiegazioni formulate dal Consiglio di Stato in merito alle osservazioni sul ricorso (Messaggio 5315) ed in sede di duplice alla replica del Comune di Ligornetto.

Di seguito si riaffermano tali argomentazioni in quanto condivise e fatte proprie dalla Commissione:

*“Il completamento della A394 da Stabio-est al Gaggiolo, pur essendo un progetto sviluppatosi prima dell'elaborazione del PTM, è stato integrato nel piano dei trasporti.
Di conseguenza il completamento della A394 figura tra gli interventi infrastrutturali a favore della mobilità privata previsti dal PTM.*

Questa misura contribuisce in modo determinante alla messa in opera della strategia integrata d'intervento del PTM, in particolare dei seguenti principi:

- *la concentrazione del traffico privato su di un numero limitato di strade principali e sul sistema autostradale (sistemazione/completamento dei tracciati di transito e riduzione del traffico parassitario), rendendo i flussi però più omogenei per favorire il traffico pubblico*
- *interventi di moderazione del traffico in modo da migliorare la convivenza dei diversi utenti, limitare il traffico parassitario nelle aree residenziali e permettere interventi di miglioramento della qualità urbanistica dei quartieri*
- *il trasferimento del traffico pesante di transito sulla ferrovia e l'allontanamento dei mezzi pesanti dalle aree sensibili e dalle zone residenziali (Rapporto finale PTM, fascicolo 4: Mobilità privata. Rapporto settoriale, giugno 2001, p. 7).*

Più in particolare, gli interventi per la mobilità privata del PTM mirano a trasferire il traffico di transito all'esterno delle zone sensibili (aree residenziali ed aree di svago) ed a garantire l'accessibilità diretta dal sistema autostradale alle aree strategiche, nel caso specifico la zona industriale di Stabio (Rapporto finale PTM, fascicolo 4: Mobilità privata. Rapporto settoriale, giugno 2001, p. 8).

Il completamento della A394 è coerente con le finalità del coordinamento della scheda settoriale 12.24.2 del Piano Direttore – Mobilità privata e moderazioni del traffico – alle quali si rimanda”.

Per quanto concerne la censura relativa al mancato coordinamento tra la A394 ed il nuovo collegamento ferroviario Stabio-Arcisate si ribadisce e condivide che:

- il completamento della A394 è inteso come arteria di traffico a favore della mobilità privata. In particolare permetterà di “condurre” in direzione Varese-Milano (A8) il traffico pesante diretto verso Alessandria-Genova
- la completazione della A394 va intesa come opera atta a gestire in modo coordinato il traffico nella parte di territorio Mendrisio-Chiasso-Stabio. Sarà così possibile gestire in modo coordinato i due itinerari ottimizzando l'esercizio e soprattutto perseguire l'obiettivo di minimizzare l'impatto ambientale nel Mendrisiotto.

Il collegamento ferroviario Stabio-Arcisate – destinato principalmente al trasporto dei passeggeri – rientra invece tra gli interventi a favore della mobilità pubblica del PTM.

Esso persegue tre obiettivi:

- creare un efficiente servizio di trasporto per le persone, di carattere regionale e transfrontaliero, tra i poli Varese, di Como-Chiasso, di Mendrisio e di Lugano oggi non collegati da linee ferroviarie
- consentire il collegamento del Ticino con l'aeroporto di Malpensa
- rendere possibile un efficace collegamento tra la linea del S. Gottardo e quella del Sempione a Gallarate per i passeggeri diretti dall'intero Sottoceneri nella Svizzera romanda ed a Berna.

La proposta d'intervenire sia sulla rete stradale, sia sulla rete dei trasporti ferroviari rientra nella logica stessa dei piani regionale dei trasporti, che per definizione devono affrontare la mobilità in modo integrato considerando tutti i vettori di trasporto.

Per tutte le ragioni sovraesposte la nuova linea ferroviaria non è in diretta concorrenza con il progetto di completamento della A394 ma i due progetti svolgono un ruolo complementare.

Per quanto concerne le censure relative al mancato coordinamento delle attività territoriali e la mancanza dello studio d'impatto ambientale della A394 negli atti del PTM si rimanda al contenuto delle osservazioni espresse dal Consiglio di Stato (pti. g-h, pagg. 25-26, Messaggio 5315). Le stesse sono ritenute esaustive e sono condivise dalla Commissione.

Per quanto concerne il problema dell'impatto ambientale si ribadisce che a livello di Piano Direttore va visto con una valenza e portata generale, inferiore in ogni caso agli studi che dovranno accompagnare il Piano Generale ed il successivo Progetto Definitivo.

Anche in questo caso si ritiene opportuno, perché importanti ai fini del giudizio, riprendere i punti ritenuti più importanti espressi nelle osservazioni al ricorso del Consiglio di Stato:

*“Nel caso specifico, l'elaborazione del Piano Generale prima, e del Piano Definitivo poi, hanno preceduto la procedura del Piano Direttore.
Per questa ragione, la valutazione dell'impatto ambientale svolta a livello di Piano Direttore può senz'altro essere ritenuta più che sufficiente.*

L'esame d'impatto ambientale di 1a fase del completamento della A394 è stato espletato nell'ambito dell'approvazione del Piano Generale.

Per quanto riguarda la seconda fase dell'EIA, in data 12 luglio 2000, il servizio cantonale di protezione dell'ambiente ha rilasciato il proprio preavviso positivo sul RIA.

L'8 giugno 2001 il progetto definitivo (31 maggio 2001) è stato sottoposto all'UF AFP per valutazione sommaria ai sensi dell'art. 13a dell'OEIA – prima ancora di pubblicarlo – così come richiesto dal Tribunale federale.

Il 20 luglio 2001, l'Ufficio federale dell'ambiente, delle foreste e del paesaggio (UF AFP) ha emanato la sua valutazione sommaria favorevole ai sensi dell'art. 13a OEIA con la quale attestava la conformità del Piano Definitivo (PDef) con le prescrizioni del diritto ambientale in senso lato e quindi l'avvenuto coordinamento materiale.

*Per quanto riguarda **la natura ed il paesaggio** sono previste delle misure di protezione, ripristino o sostituzione per ridurre e compensare l'impatto.*

Sempre in questo settore è pure prevista l'elaborazione di un Concetto regionale per la conservazione e la promozione della biodiversità nel Mendrisiotto, com'è proposto nella bozza del progetto del 22 giugno 2001 allestita dall'Ufficio della protezione della natura.

*Per quanto riguarda **l'aria** l'avviso positivo è legato alla condizione che tutte le misure fiancheggiatrici elencate nel RIA vengano realizzate.*

*Infine, in merito **al rumore**, il preavviso citato osserva che “il RIA fornisce un'informazione dettagliata e completa sui carichi fonici generati dal progetto.
Nel perimetro dello studio si costata che i valori di pianificazione saranno rispettati per il rumore indotto dalla A394.*

Inoltre, la messa in servizio dell'arteria del Gaggiolo avrà un effetto positivo – diminuzione nell'ordine di 3-12 dB(A) – sulla strada cantonale che attraversa il villaggio di Stabio (p. 7 del preavviso citato)”.

Per quanto concerne la censura relativa al promesso ma non ancora realizzato raccordo sulla parte italiana si osserva quanto segue.

La A394 è una strada principale alpina. Con il suo completamento si realizza il tratto mancante tra la rete autostrade svizzera e quella italiana.

Questo completamento assume pertanto anche una valenza che va oltre quella locale e regionale.

Da parte italiana si è concluso il processo – coordinato dalla Regione Lombardia – finalizzato alla verifica della fattibilità del Sistema Viabilistico Pedemontano che comprende la tangenziale di Varese.

Il processo si è fondato su una metodologia innovativa per l'Italia, basata sul coinvolgimento degli Enti locali interessati.

Il processo è scaturito nella redazione di un Documento di indirizzo per la progettazione preliminare del sistema viabilistico pedemontano del 3 aprile 2001¹⁰.

Con l'adesione al documento citato, da parte degli Enti locali interessati, essi condividono l'avvio della progettazione preliminare rimettendo al Ministero dei lavori pubblici l'attivazione delle procedure di loro competenza.

Per quanto riguarda la tangenziale di Varese, tutti gli Enti locali interessati hanno espresso parere favorevole tramite delibera della Giunta o del Consiglio municipale¹¹.

In base alle informazioni a disposizione del Dipartimento del Territorio, si può pertanto affermare che, da parte italiana è già stata decisa la realizzazione del tratto mancante tra il Gaggiolo e l'autostrada Milano-Varese (A8).

Secondo le informazioni fornite dai responsabili del Progetto presso la Regione Lombardia il progetto di Sistema Viabilistico Pedemontano si tradurrà presto in realtà; la tangenziale di Varese che collega la A8 con il Gaggiolo dovrebbe essere realizzata entro il 2007-2008.

Il prospettato collegamento diretto tra Como e Varese avverrà tramite l'attuale Briantea ottimizzata.

La tangenziale di Varese è tracciata tra Gazzada ed il Gaggiolo e sarà presumibilmente una superstrada con accessi e disimpegni limitati, con il compito di collegare

La documentazione richiamata nel Messaggio:

¹⁰ Regione Lombardia – Preconferenza di Servizi per il Sistema Viabilistico Pedemontano, Documento di indirizzi per la stesura del capitolato speciale finalizzato all'indizione di gara internazionale per la redazione del progetto preliminare del Sistema Viabilistico Pedemontano, 3 aprile 2001, Milano – Palazzo della Regione.

¹¹ Regione Lombardia – Preconferenza di Servizi per il Sistema Viabilistico Pedemontano, Adesione al Documento di indirizzi, 3 aprile 2001, Milano – Palazzo della Regione.

è sempre stata ed è tuttora in possesso della Commissione Regionale dei Trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (CRTM).

rapidamente l'A2 con la A8 in direzione di Alessandria-Genova e Milano, come pure l'aeroporto di Malpensa.

Per le argomentazioni e motivazioni sovraesposte, su questo punto il ricorso **va respinto**.

La modifica della scheda 12.24 nel senso che la A394 (tratto esistente) o almeno la dogana del Gaggiolo siano vietati al traffico pesante (pto. 4.14 ricorso).

Questa domanda ricorsuale è pure condivisa dal Comune di Stabio.

Nel merito si fa osservare quanto segue.

Questa richiesta appare inopportuna se si accetta (come nel caso concreto) il principio secondo il quale la riorganizzazione dello svincolo di Mendrisio integrato con il completamento della A394 rappresentano gli elementi centrali del PTM.

Questa prevista ed auspicata nuova riorganizzazione della gerarchia stradale per il traffico privato permetterà di raggiungere uno dei principali obiettivi perseguiti dal PTM: "la concentrazione del traffico privato su di un numero limitato di strade principali e sul sistema autostradale, rendendo i flussi più omogenei per favorire il traffico pubblico".

Inoltre la prevista nuova riorganizzazione viaria permetterà una migliore distribuzione territoriale dei vari flussi di traffico, diminuendo le concentrazioni di carico ambientale.

Va inoltre sottolineato che la competenza d'aprire, o chiudere e/o vietare ad un certo tipo di transito un valico doganale è chiaramente demandata alla Confederazione.

La Commissione si è anzitutto posta il problema relativo alla competenza che, nel caso concreto non è data al Cantone.

Sulla domanda ricorsuale non si può pertanto, oltre alle motivazioni di merito, dare risposta anche e soprattutto perché in questo caso non è data la competenza.

La richiesta formulata nel ricorso **non può**, per i motivi espressi, venir accolta.

La modifica della scheda 12.24 nel senso che:

- è stralciata la possibilità di chiudere la strada Ligornetto-Genestrerio (pto. 5.2. ricorso).
Questa domanda ricorsuale è pure condivisa dal Comune di Stabio
- si prevedano interventi di moderazione del traffico sulla strada che porta al valico della Cantinetta (pto. 5.3. ricorso)
- si chiuda il valico della Cantinetta anche al traffico leggero (pto. 5.4. ricorso).

Nel merito delle richieste ricorsuali si osserva quanto segue.

La richiesta di stralciare la possibilità di chiudere la strada Ligornetto-Genestrerio non può venir accolta per motivi formali.

Infatti, come correttamente argomenta il Consiglio di Stato, questa misura è ripesa nell'elenco del PTM sulle singole misure ma è menzionata nel Piano Direttore in modo generico e pertanto non impugnabile.

Questo vale per tutti gli oggetti menzionati ed intesi come misure di moderazione del traffico.

Il Comune di Ligornetto potrà prevedere delle misure di moderazione del traffico sul suo territorio, pertanto anche lungo la tratta che porta al valico della Cantinetta.

Condizione da rispettare sarà quella che gli interventi proposti non compromettano gli obiettivi perseguiti con il PTM.

Anche la richiesta di chiudere al traffico leggero il valico della Cantinetta è irrealistica e non può pertanto venir accolta.

Tra le misure fiancheggiatrici al completamento della A394 figurano, tra l'altro, la chiusura al traffico pesante dei valichi secondari della Cantinetta e di Arzo.

La richiesta di chiudere anche al traffico leggere i valichi secondari è in urto con gli obiettivi (condivisi) del PTM.

L'accertamento che la bretella della Montagna sia un oggetto da inserire nella scheda 12.24; lo stralcio di questo oggetto, ritenuto che l'idea di realizzare questa nuova strada è abbandonata.

Si contesta anzitutto che l'idea di realizzare questa nuova strada è abbandonata.

Semmai questa è l'opinione del Comune di Ligornetto ribadita con il suo ricorso, **condivisa pure dal Comune di Stabio.**

Nel merito della censura sollevata si ritiene opportuno riproporre – in quanto condivise – le argomentazioni espresse dal Consiglio di Stato nelle osservazioni e nella duplica.

“Il nuovo tratto di strada nota come “bretella della Montagna” interessa i territori giurisdizionali dei Comuni di Ligornetto, Rancate e Besazio.

Il previsto nuovo tracciato permette di sgravare il nucleo di Rancate dal traffico di transito.

La bretella della Montagna non è stata inclusa nella scheda 12.24.2 perché, appunto, si tratta di un'opera d'importanza locale, già compresa nel Piano di pronto intervento (PPI) e già coordinata a livello pianificatorio (Piano generale cresciuto in giudicato).

Essa non è inclusa nemmeno nel piano speciale 1:25'000 del Piano Direttore sul PTM (febbraio 2002) che riporta graficamente gli interventi con il riferimento al numero dell'oggetto.

Lo schema (in scala ca. 1:100'000) allegato alla scheda settoriale 12.24.2 ha chiaramente lo scopo di evidenziare la gerarchia stradale (strada a grande capacità, strada principale, strada di collegamento, altra strada di proprietà cantonale) e non quello di indicare quali opere siano incluse o meno del Piano Direttore.

La chiusura del valico secondario di Arzo al traffico pesante non è una misura a sé stante, ma è una misura accompagnatoria del completamento della A394.

Essa non può pertanto essere anticipata, tra l'altro anche perché non può essere decisa unilateralmente senza l'accordo delle Autorità italiane.

Il Piano generale (PG) della bretella della Montagna e relativo EIA, approvato dal Gran Consiglio il 13 dicembre 1999, ha già debitamente garantito la coordinazione di tutti gli interessi in gioco (e, quindi, anche la congruenza con il Piano Direttore).

Il Gran Consiglio ha approvato il PG ed evaso i relativi ricorsi sulla base delle normative degli art. 11/17 Lstr. in unione con l'art. 56 Lstr. attribuisce al PG valenza transitoria e suppletiva fino all'adozione della pianificazione cantonale dei trasporti (cfr. TPT 31 gennaio 2001 inc. 90.2000.21/22/23 in re Comune di Ligornetto e Ilcc, p. 37).

Il PG, pianificazione particolare di carattere operativo in materia stradale, è cresciuto in giudicato: i ricorsi contro il PG sono stati respinti sia dal Tribunale della pianificazione del territorio quale istanza cantonale giudiziaria ai sensi dell'art. 98a OG (cfr. TPT 31 gennaio 2001 inc. 90.2000.21/22/23 in re Comune di Ligornetto e Ilcc. c. 11 p. 43), sia dal Tribunale federale (STF 20 settembre 2001 N. 1A 45/2001 N. 1P.165/2001 in re Comune di Ligornetto, in particolare pp.27-28; RDAT 2002 I N. 56).

Il tema della bretella della Montagna non può pertanto rientrare in quest'ulteriore procedura.

Lo stesso è superato dagli eventi, in particolare per le decisioni sui ricorsi già inoltrati alle diverse istanze contro l'adozione del Piano Generale.

La richiesta formulata nel ricorso su questo punto, nella misura in cui sia ricevibile, va pertanto **respinta**.

La chiusura al traffico pesante del valico del Bizzarone (pto. 7 ricorso).

Il ricorrente postula questa domanda ricorsuale con l'avvertenza che questa richiesta possa almeno venir valutata.

Nel merito di questa richiesta, si riconferma e si ripropone anche in questo caso le seguenti argomentazioni:

- la strada che porta al valico del Bizzarone definita, secondo gli indirizzi (condivisi) del PTM come "strada principale" e pertanto su queste, come altre strade gerarchicamente equivalenti, s'intende concentrare il traffico di transito per escluderlo o allontanarlo dalle zone sensibili
- coerentemente con l'attribuzione di questo tratto stradale alla citata categoria, appare improponibile una limitazione del traffico pesante come richiesto dal Comune di Ligornetto.

Anche questa richiesta ricorsuale **non può** pertanto venir accolta.

L'importanza generale data alla politica dello stazionamento (pto. 8 ricorso).

Il ricorrente critica la scelta del PTM che ha rinunciato ad affrontare il grosso problema della politica dello stazionamento.

La CRT ha preferito rinviare alla specifica normativa cantonale in elaborazione, messa in consultazione alla fine del 2001.

Il ricorrente afferma comunque di rinunciare a contestare il PTM-PD su questo specifico punto.

Auspica però che le perplessità espresse dal Comune di Ligornetto in occasione della consultazione siano considerate dal Dipartimento del Territorio in occasione della stesura del testo definitivo.

L'accertamento che l'incrocio della Croce Grande sarà sistemato realizzando una rotonda; in via subordinata la scheda 12.24 sia modificata in tal senso (pto. 9 ricorso).

Secondo la ricorrente l'incrocio deve essere sistemato con una rotonda il più presto possibile e non in seconda priorità (entro il 2012) come previsto dal Piano Direttore (oggetto 12.23.8). Questa richiesta è ulteriormente ribadita con forza nella replica.

Anche su questa domanda la Commissione condivide le argomentazione e le motivazioni espresse dal PTM e fatte proprie dal Consiglio di Stato.

“La misura di Piano Direttore contestata si riferisce alla sistemazione definitiva dell'incrocio che potrà avvenire solo dopo la riorganizzazione dello svincolo di Mendrisio.

Tuttavia, si è già provveduto ad apportare delle modifiche strutturali di gestione del traffico, con il completamento dell'impiantistica semaforica a favore di tutti gli utenti in transito per migliorare in modo sensibile la sicurezza.

Ricordiamo che in precedenza, l'incrocio era gestito da un impianto semaforico funzionante unicamente per i trasporti pubblici.

La sistemazione definitiva dell'incrocio Croce Grande è prevista dal Piano Direttore in priorità 2, ossia entro il 2012 (oggetto 12.23.2.8 di categoria dato acquisito).

Secondo le modalità di coordinamento del citato oggetto, questa sistemazione è subordinata alla realizzazione della riorganizzazione dello svincolo di Mendrisio ed all'adattamento di Via S. Apollonia (oggetto 12.24.2.7), previsti in priorità 1, ossia entro il 2006.

Il nesso funzionale tra il Croce Grande e la riorganizzazione dello svincolo di Mendrisio è legato al ruolo di strada principale che potrà assumere la prima tratta della A394 quando saranno realizzate la prima e la seconda tappa della riorganizzazione dello svincolo di Mendrisio (oggetti 12.24.2.1. e 12.24.2.2.).

Il collegamento diretto di Via Penate con lo svincolo ovest ed il completamento della A394 renderanno possibile l'allontanamento del traffico di transito dalle aree sensibili del polo di Mendrisio, conducendolo sulla nuova strada principale (Via Penate – prima tratta della A394 declassata – Croce Grande – Via S. Apollonia) che fungerà da circonvallazione del polo.

La misura di Piano Direttore qui contestata si riferisce alla sistemazione definitiva dell'incrocio che, per le ragioni esposte, potrà avvenire solo dopo la riorganizzazione dello svincolo”.

Anche questa domanda ricorsuale **non può** venir accolta.

La realizzazione dei necessari ripari fonici sull'A394; in ogni caso l'Autorità cantonale prende atto di questo desiderio di Ligornetto e si determina sui modi e sui tempi dell'intervento (pto. 10 ricorso).

Nella domanda ricorsuale si postula la completazione (ca. 100 ml) dei ripari fonici sulla tratta esistente.

In sede di replica la richiesta è ribadita ma estendendola all'eventuale futura nuova tratta di A394.

Nel merito si fa osservare che la richiesta esula dalla procedura d'adozione del Piano Direttore e pertanto **non si entra nel merito**.

Per quanto concerne la violazione delle norme procedurali sollevate **nella replica**, in particolare sul “presunto” impedimento di prendere visione di diversi documenti, la censura non è pertinente. Il tema sollevato dai ricorrenti concerne la questione finanziaria ed esula pertanto dalla procedura di adozione del Piano direttore.

A titolo puramente informativo, si può osservare quanto segue:

Al momento dell'allestimento del Messaggio le trattative con la Confederazione per il finanziamento dell'opera erano in corso.

La risposta della Confederazione è stata resa pubblica tramite comunicato-stampa del 16 gennaio 2003.

Il finanziamento dell'opera è garantito ed è stata riconosciuta dall'Autorità federale l'importanza nazionale ed internazionale della futura arteria stradale.

Dal Piano settoriale delle strade, attualmente in consultazione presso i Governi cantonali si deduce che:

“La A394 Stabio-est / Gaggiolo fa parte della rete integrativa della “rete di strade federali”. Ciò rappresenta una favorevole premessa per la sua integrazione nei compiti realizzativi di competenza federale.

Con il regime della Nuova perequazione finanziaria, che farà da probabile strumento di finanziamento, la realizzazione citata verrebbe pagata al 100% dalla Confederazione.

In termini “attuali” la A394 diventerebbe una “strada nazionale” a tutti gli effetti.

In tal merito va chiarito il possibile malinteso apparso sulla stampa, concernente il finanziamento/contributo federale apparentemente minore (67% regime di strada principale alpina, versus 92% regime di strada nazionale):

- *formalmente la A394 è oggi una strada principale alpina e pertanto la risposta federale non poteva non indicare i possibili contributi (67%) applicabili per una strada di questa categoria*
- *la competenza per una riclassificazione è del Parlamento, ragion per cui la risposta federale non poteva che elencare criteri di valenza superiore (interesse internazionale rispettivamente nazionale) per far rilevare l'importanza di questo collegamento in vista di un futuro riesame dell'attuale classificazione”.*

Per quanto concerne la richiesta di **notifica prove**, in particolare il richiamo di incarti e documenti, l'audizione di testi, ecc. la Commissione osserva quanto segue:

- è stata convocata un'udienza tra le parti davanti alla Sottocommissione.
Alla prima il ricorrente ha chiesto l'annullamento, sostenendo (a torto) che è proceduralmente sbagliato convocare le parti prima della fine dello scambio di allegati
- alla seconda convocazione delle parti, prevista il 21 gennaio 2003, l'Avvocato del Comune ricorrente comunica che quel giorno è impossibilitato a partecipare
- alla richiesta formulata all'Avv. Cereghetti di comunicare la sua disponibilità per l'audizione nella settimana dal 20 al 24 gennaio 2003, non è stata data risposta.

La Commissione ritiene pertanto che sia stato più che (ed abbondantemente) garantito il diritto al Comune ricorrente di poter essere sentito e confrontarsi con la controparte.

Spetta infine alla Commissione giudicare se è in possesso di tutti i documenti, atti, prove, ecc. intesi ad una completa istruzione dei ricorsi e successiva proposta di decisione al Gran Consiglio. Nel caso in esame la risposta è affermativa.

La Commissione ritiene di non aderire alle offerte di prove dei ricorrenti, siccome ininfluenti ai fini del giudizio per i motivi esposti in precedenza.

Su questo punto, per quanto ricevibile, la richiesta ricorsuale **va pertanto respinta**.

A titolo abbondanziale si riporta, di seguito, il lungo elenco di documenti che sono sempre stati a disposizione dei Comuni, elaborati dalla CRTM.

ELENCO DELLA DOCUMENTAZIONE ELABORATA¹²

1	Studio preliminare – Rapporto definitivo	Studi Associati SA, aprile 1997
2	La stazione Comune Como-Chiasso nel contesto dei trasporti della Regione Mendrisiotto	IRE, maggio 1999
3	Riapertura al traffico di transito del ponte di Carcera a Rancate	Ing. Brugnoli / Studi Associati SA, giugno 1999
4	Rapporto intermedio, Documento per l'informazione e la consultazione; classatori con Rapporto di sintesi, Rapporti settoriali	Studi Associati SA, aprile 1999
5	Schede di coordinamento di PD 12.24 (generale sul PTM) e 12.29 (specifica sui progetti ferroviari transfrontalieri)	DT / Studi Associati SA, giugno 1999
6	Inchiesta presso la popolazione maggio-giugno 1999 – Rapporto finale	USI / Facoltà della comunicazione, novembre 1999
7	Piano di pronto intervento – Opere di rilevanza locale	Studi Associati S.A.; giugno 2000
8	Rapporto sulla consultazione dei Comuni, Enti, Associazioni e popolazione interessati	Studi Associati SA, agosto 2000
9	Sistemazione incrocio Croce Grande – Rapporto tecnico	Ing. Brugnoli, settembre 2000
10	Progetto di rapporto PTM, trasmesso ai nuovi delegati dell'Assemblea dei Comuni ed ai servizi cantonali competenti	Studi Associati SA, ottobre 2000
11	Concetto di organizzazione territoriale (COT) – Rapporto settoriale	Studi Associati SA, marzo 2001
12	Traffico pubblico – Rapporto settoriale	Studi Associati SA, marzo 2001
13	Traffico lento – Rapporto settoriale	Studi Associati SA, marzo 2001
14	Confronto di varianti – Strada principale Coldrerio – Croce Grande – Svincolo di Mendrisio	Ing. Medici / Studi Associati SA, aprile 2001
15	Mobilità privata – Rapporto settoriale	Studi Associati SA, maggio 2001
16	Nodi intermodali – Rapporto settoriale	Arch. L. Custer / Studi Associati SA, maggio 2001
17	Simulazioni con il modello cantonale di traffico – Rapporto tecnico	Ing. Brugnoli, maggio 2001
18	Valutazione delle immissioni di N02 – Rapporto tecnico	IFEC – Istituto consulente per la fisica e l'energetica della costruzione, maggio 2001
19	Rapporto sulla consultazione dei Comuni sul COT	Studi Associati SA, giugno 2001
20	Aspetti ambientali – Rapporto settoriale	Ing. Medici / Studi Associati SA, giugno 2001
21	Valutazione dell'impatto fonico – Rapporto tecnico	UPR, giugno 2001
22	Catasto emissioni di N0x e VOC provenienti dai veicoli stradali – Rapporto tecnico	EcoControl, giugno 2001

¹²

Tutti i rapporti sono stati trasmessi al Cantone rispettivamente a tutti i Comuni (ad esclusione del documento N. 3 ai soli diretti interessati), con invito ad esprimere osservazioni e commenti.

4.6 Risposta alle domande ricorsuali del Comune di Stabio

Con ricorso 15 maggio 2002 il Comune di Stabio chiede:

- il completamento della A394 da Stabio-est al Gaggiolo, con la formazione di una nuova dogana commerciale, è stralciato dal PD-PTM
- i costi di realizzazione dell'allacciamento di Via Penate al lato ovest dello svincolo autostradale di Mendrisio sono posti esclusivamente a carico dei Comuni interessati.

Inoltre il Comune di Stabio condivide e s'associa alle seguenti domande ricorsuali formulate dal Comune di Ligornetto:

- la modifica della scheda 12.24 nel senso che la A394 (tratto esistente) o almeno la dogana del Gaggiolo siano vietati al traffico pesante
- è stralciata la possibilità di chiudere la strada Ligornetto-Genestrerio
- l'accertamento che la bretella della Montagna sia un oggetto da inserire nella scheda 12.24; lo stralcio di questo oggetto, ritenuto che l'idea di realizzare questa nuova strada è abbandonato.

Di seguito verrà presa posizione sulle singole domande ricorsuali, già descritte e riassunte al pto. 3.2. "Richieste ricorsuali" del presente rapporto.

Il completamento della A394 da Stabio-est al Gaggiolo, con la formazione di una nuova dogana commerciale, è stralciato dal PD-PTM.

Preliminarmente va sottolineato che il Comune di Stabio, in fase d'elaborazione del PTM, d'adozione del Piano Generale e successivo consolidamento nel PR, **si è sempre** dichiarato consenziente al completamento dell'A394.

Anzi, nell'ambito della procedura di consultazione ai sensi dell'art. 15 LALPT del 1999 sul PTM aveva addirittura chiesto che l'opera (ora contestata) assumesse il grado di priorità assoluta.

Va inoltre ricordato che il delegato di Stabio (che copriva la carica di Municipale) ha sempre fatto parte della Commissione dei trasporti composta da 11 membri.

Il rappresentante di Stabio ha sempre avuto accesso a tutti i documenti (numerosi) che man mano venivano elaborati. Non ha mai sollevato obiezioni, anzi li ha sempre condivisi.

Prova ne è che il PTM è stato approvato all'unanimità dagli 11 membri (compreso quello di Stabio) della Commissione.

Per quanto concerne il comportamento assunto dal Comune di Stabio in tutta la fase del consolidamento politico del PTM, si ritiene doveroso riproporre quanto esposto dal Consiglio di Stato nelle sue osservazioni:

“Si sottolinea il fatto che l’opposizione del Comune di Stabio al progetto di completamento della A394 è recente; a prova di ciò basti citare che il completamento della A394 e la conseguente moderazione del traffico sulla strada cantonale che attraversa il paese, sono componenti determinanti della revisione del PR di Stabio, recentemente approvata dal Consiglio di Stato (Risoluzione N. 2120 ml 220 del 7 maggio 2002).

Con l’adozione del PR, il Comune ha assunto il tracciato della A394 consolidato con il Progetto Generale, quale elemento ordinatore di talune scelte pianificatorie di competenza comunale.

Il Rapporto di pianificazione relativo alla revisione del PR è esplicito sul ruolo conferito alla strada nello sviluppo e nella definizione dell’assetto pianificatorio del Comune per i prossimi anni:”preso atto degli obiettivi generali della pianificazione territoriale definiti dalla Legge federale sulla pianificazione del territorio (LPT) e dalla rispettiva Legge d’applicazione cantonale (LALPT), gli obiettivi specifici del PR emergono dalle potenzialità di riorganizzazione degli assetti territoriali e spaziali del Comune offerte dall’esecuzione della nuova strada veloce Mendrisio-Gaggiolo e delle relative infrastrutture doganali e dell’eventuale ripristino dei collegamenti viari verso Mendrisio e Varese.

Questi interventi permettono infatti di rivedere le tendenze di sviluppo e le vocazioni d’uso del territorio, ridefinendo di conseguenza l’assetto territoriale ed il disegno urbano di Stabio” (Rapporto di pianificazione sulla revisione del PR, febbraio 2000, pag. 4).

Ancora più esplicito riguardo alla posizione assunta dal Comune in merito al completamento della A394 è il capitolo 10.2 del Rapporto di pianificazione della revisione del PR, dedicato a questa strada: “in termini positivi va rilevato come la possibilità di liberare dal traffico di transito l’attuale strada cantonale del Gaggiolo, d’assicurare un risanamento ambientale del nucleo tradizionale di Stabio e delle sue adiacenze, di permettere un nuovo disegno spaziale del comparto centrale del Comune, sono legate alla realizzazione della nuova arteria di tipo autostradale. Per questi motivi il Municipio, preoccupato per le decisioni di procrastinare l’avvio dei lavori, ha costantemente sollecitato le competenti Autorità cantonali rivendicando:

- a) il mantenimento dei tempi originariamente previsti per la realizzazione del progetto*
- b) la possibilità di codecisione relativa alle scelte della variante ottimale del tracciato e di valutazione autonoma degli impatti ambientali dell’arteria, degli accessi previsti verso Stabio (Stabio est ed ovest), di quelli auspicabili (collegamento con la zona industriale)”.
Rapporto di pianificazione sulla revisione del PR, febbraio 2000, pag. 40.*

Quanto sopra esposto consente d’affermare che le più importanti scelte urbanistico-pianificatorie messe in atto dal Comune con la recente revisione del proprio piano regolatore, sono direttamente o indirettamente correlate al completamento della A394; alcune scelte sono determinate dalle opportunità urbanistiche e viarie offerte da quest’opera, con particolare riferimento allo spostamento del traffico di transito dai comparti centrali del Comune”.

Malgrado ciò, il Comune di Stabio contesta la realizzazione della completazione dell’A394.

Tra le diverse richieste ricorsuali è questa (come nel caso del ricorso di Ligornetto), quella di maggior peso.

La domanda ricorsuale è sorrettata da una serie di considerazioni e puntualizzazioni che vengono riassunte, riprendendo il testo riassuntivo esposto nel ricorso:

- l'A394 ha assunto una forza inerziale. Il raccordo sulla parte italiana, sempre promesso, non è ancora stato costruito
- il 21 aprile 2002 la popolazione di Stabio si è espressa a favore del raccordo ferroviario ma contro la completazione della A394
- in futuro il Comune ha già annunciato che presenterà ricorso contro il progetto definitivo. La procedura si presenterà combattuta a seguito della (mancata) volontà popolare e per argomentazioni legate all'impatto ambientale
- Il prolungamento della A394 non risulta da un'autentica ponderazione degli interessi
- non c'è stato il necessario coordinamento delle attività territoriali
- il PD-PTM non contempla la realizzazione del nuovo tratto ferroviario Stabio-Gaggiolo e non coordina la A394 con la futura ferrovia
- l'impatto ambientale non risulta dagli atti del PTM
- nel rapporto settoriale manca lo scenario 2010 sia nella versione senza PTM, sia nella versione con il PTM ma senza la A394
- si chiede di spiegare il senso e la portata della misura l.39c, misure di segnaletica e di gestione informatizzata per favorire l'uso degli assi autostradali dal traffico di transito.

Nel merito, la Commissione esprime le seguenti osservazioni:

- la stragrande maggioranza delle argomentazioni esposte a sostegno della domanda ricorsuale sono simili o riconducibili a quelle esposte a sostegno del ricorso di Ligornetto per analoga domanda.

Su queste argomentazioni si rimanda pertanto alle considerazioni di merito espresse per analoga domanda ricorsuale di Ligornetto.

In particolare vedi risposta alla domanda ricorsuale del Comune di Ligornetto, da pag. 23 a pag. 28 del presente rapporto.

Condividendo le medesime motivazioni e conclusioni, la richiesta del Comune di Stabio **non può** essere accolta.

Per quanto riguarda la richiesta di spiegare il senso e la portata della misura l.39c si rimanda al pto. i) del Messaggio 5315 pag. 26.

La richiesta non è comunque oggetto di ricorso.

I costi di realizzazione dell'allacciamento di Via Penate al lato ovest dello svincolo autostradale di Mendrisio sono posti esclusivamente a carico dei Comuni interessati.

Il tema sollevato nella domanda ricorsuale è da collegare alla riorganizzazione dello svincolo di Mendrisio.

Come più volte ribadito, anche nel presente rapporto – perchè condiviso – tale svincolo autostradale è uno (se non l'elemento) centrale del PTM.

Sostenere che l'allacciamento di un braccio (nel caso concreto quello di Via Penate) serva ad un solo Comune sarebbe in netta contraddizione con quanto perseguito dal PTM, assunto dal Piano Direttore e condiviso dalla Commissione.

Il collegamento diretto di Via Penate con lo svincolo di Mendrisio assolverà una doppia funzione:

- quella d'indirizzare il traffico di servizio verso il livello superiore della rete stradale e di migliorare il funzionamento dello svincolo rendendo lo stesso più scorrevole
- sarà possibile allontanare il traffico di transito dalle aree sensibili del polo di Mendrisio e condurlo sulla nuova strada principale.

Al di là delle considerazioni di merito, si sottolinea però che la questione del finanziamento delle opere previste dal PTM, esula dalla presente procedura.

La chiave di riparto che dovrà stabilire chi ed in che misura sarà chiamato a finanziare le opere, verrà definita con ulteriore e separata procedura, in ossequio alla Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia d'infrastrutture e di servizi di trasporto.

Per questi motivi la domanda ricorsuale **va respinta**.

Le altre domande ricorsuali:

La modifica della scheda 12.24 nel senso che la A394 (tratto esistente) o almeno la dogana del Gaggiolo siano vietati al traffico pesante.

E' stralciata la possibilità di chiudere la strada Ligornetto-Genestrerio.

L'accertamento che la bretella della Montagna sia un oggetto da inserire nella scheda 12.24; lo stralcio di questo oggetto, ritenuto che l'idea di realizzare questa nuova strada è abbandonato.

sono identiche a quelle formulate con ricorso del Comune di Ligornetto.

Per le considerazioni di merito e le conclusioni si rimanda a quanto esposto in risposta al ricorso di Ligornetto.

In particolare si rimanda, in quanto condiviso, al testo da pag. 28 a pag. 29 del presente rapporto.

Analogamente per Ligornetto anche per il ricorso di Stabio le tre richieste ricorsuali **non possono venir accolte**.

4.7 Risposta alle domande ricorsuali del Comune di Vacallo

Il Comune di Vacallo chiede sostanzialmente che sia definita una chiara gerarchia stradale per i collegamenti del piano verso la Valle di Muggio.

In particolare la richiesta è motivata per raggiungere l'obiettivo di salvaguardare i nuclei e le zone residenziali, eliminando il traffico parassitario di transito.

Inoltre chiedono che anche le misure fiancheggiatrici atte a perseguire questo obiettivo e cioè gli interventi della prevista rotonda di S. Simone fino all'imbocco di Via Roggiana, dalla rotonda di S. Simone a Fontanella e da Ponte Picio alla rotonda di S. Simone siano inserite come opere di carattere regionale.

Secondo le proposte del PTM riprese dal Piano Direttore, l'asse principale di collegamento da sud per la Valle di Muggio diventa Chiasso-Vacallo / S. Simone – Fontanella.

Secondo la scheda 12.24.2 l'unico intervento di carattere regionale è quello indicato al N. 12.24.2.11, che prevede la sistemazione dell'incrocio di Fontanella e la correzione stradale da Fontanella verso la Valle di Muggio.

La Sottocommissione ha convocato un'audizione con sopralluogo il 26 novembre 2002.

Dall'incontro sono emerse le seguenti puntualizzazioni, formulate dai rappresentanti del Municipio:

- il ricorso non è diretto contro il PTM, ma deve essere inteso come un intervento costruttivo.
Il Comune è perplesso sul fatto che a parte la sistemazione dell'incrocio di Fontanella e la correzione di un tratto della strada verso la Valle di Muggio tutti gli interventi devono essere affrontati a livello locale
- con il PTM si prevedono le seguenti modifiche:
 - a) da Bisio (Balerna) – viene declassata la tratta da S. Lucia verso Morbio Superiore spostando il traffico su S. Lucia – S. Giorgio - Fontanella
 - b) dal Ponte del Picio (Chiasso) – viene definito come collegamento per la Valle di Muggio il tracciato attraverso S. Simone – Fontanella.
- il Comune di Vacallo ritiene che i due itinerari non debbano avere la stessa importanza: l'asse principale per la Valle di Muggio sta diventando quello che sale da Chiasso-Fontanella
- Vacallo ha previsto delle moderazioni del traffico sulla tratta S. Simone – Via Roggiana per evitare il transito attraverso il nucleo alto di Vacallo
- il piano regolatore di Morbio Inferiore prevede per Fontanella il divieto di svolta a destra per chi scende dalla Valle di Muggio, rispettivamente il divieto di svolta a sinistra per chi sale da S. Lucia – S. Giorgio, in contrasto con la rotonda prevista dal PTM
- la maggior preoccupazione del Comune è quello che succede attorno alla rotonda S. Simone.
Senza degli interventi di moderazione previsti e coordinati a livello regionale il Comune avrebbe solo effetti negativi

- il problema di fondo è quello che per il collegamento con la Valle di Muggio il PTM non stabilisce un unico chiaro itinerario.

Al termine dell'audizione del 26 novembre 2002 è stato richiesto e concesso al Comune di Vacallo un lasso di tempo necessario per produrre un documento riassuntivo inteso a meglio chiarire e motivare le richieste ricorsuali.

Dal documento puntualmente ricevuto si ritiene opportuno riassumere di seguito le argomentazioni più significative, intese (con l'aiuto di elaborati grafici) a meglio chiarire e motivare le richieste ricorsuali.

“Attualmente il traffico di transito (da e per la Valle di Muggio) percorre, all'interno dei comprensori dei due Comuni di Vacallo e Morbio, tre distinti itinerari e cioè:

- **l'itinerario ovest** che dallo svincolo di Bisio della A2 (Serfontana) passa per la rotonda S. Lucia e sale lungo Via F. Chiesa, attraversa il nucleo storico di Morbio e sale poi in direzione di Morbio Inferiore e la Valle di Muggio
- **l'itinerario est** che dallo svincolo Chiasso-sud della A2 (Ponte Picio) sale fino a S. Simone, prosegue lungo Via Francini fino al nucleo storico di Vacallo in direzione nord-est verso Morbio Superiore e la Valle di Muggio
- **l'itinerario centrale** con due raccordi alla A2 (Bisio e Chiasso-sud) e si sviluppa; seguendo l'itinerario ovest da una parte e l'itinerario est dall'altra fino a Fontanella, per poi proseguire lungo Via Bellavista in direzione di Morbio Superiore e la Valle di Muggio”.

Il concetto del PTM assume di fatto l'itinerario centrale sopraddescritto prevedendo in sostanza due raccordi alla A2 (a Chiasso-sud ed a Bisio).

Il Municipio di Vacallo prendendo atto del concetto del PTM che prevede due raccordi sul fondovalle per gli itinerari da e per la Valle di Muggio, osserva che:

- l'itinerario attraverso il Ponte Picio e S. Simone è utilizzato dal traffico origine/destinazione di Chiasso e quindi di un volume molto importante.
- l'itinerario attraverso Morbio Inferiore in cui sono previsti degli interventi di moderazione lungo la tratta d'attraversamento del nucleo di Morbio (progetto comunale) e la messa in sicurezza e moderazione della tratta rotonda S. Lucia – rotonda S. Giorgio (progetto cantonale)

Da questa constatazione fa discendere la necessità di prevedere degli interventi nel Comune di Vacallo in modo da assicurare l'efficacia del concetto e cioè:

- messa in sicurezza e moderazione della tratta S. Simone – Fontanella con la formazione di un marciapiede (tra l'altro su questa tratta gravita il traffico indotto dai centri di vendita di Serfontana)
- la moderazione del tratto all'interno della zona del nucleo di S. Simone
- la moderazione del tratto fra S. Simone e l'imbocco con Via Roggiana nonché la parte alta di Via S. Martino (disincentivazione del traffico di transito attraverso Vacallo alta).

A sostegno delle richieste ricorsuali, il Comune sottolinea pure che il concetto urbanistico di sostegno al concetto della viabilità è quello di ridurre il più possibile il traffico di transito; in particolare attraverso il nucleo storico di Vacallo e lungo la tratta S. Simone – Via Roggiana nonché attraverso le aree residenziali pregiate della parte alta del Comune.

Ciò che trova riscontro anche negli studi del Piano regolatore di Morbio Inferiore e nei progetti cantonali di messa in sicurezza del tratto S. Lucia – Fontanella.

Alla luce di quanto sovraespresso, le proposte concrete del Comune di Vacallo possono essere così riassunte:

- A** creare uno snodo (incrocio) a S. Simone tra la diramazione verso Vacallo e quella verso Fontanella (quest'ultima tratta come prioritaria). Compito cantonale (PTM – intervento regionale).
- B** messa in sicurezza del tratto S. Simone – Fontanella attraverso la formazione di almeno un marciapiede con misure di moderazione. Compito cantonale (PTM – intervento regionale).
- C** introdurre delle misure di moderazione del traffico lungo la tratta S. Simone - Via Roggiana e sulla tratta alta di Via S. Martino. Compito cantonale e comunale (PPI).

Secondo il Comune di Vacallo queste richieste devono essere considerate come **interventi** secondo una strategia volta alla gestione dei flussi di traffico di transito di carattere regionale: per un verso disincentivanti (lungo Via Franscini) per l'altro verso incentivanti (tratto S. Simone – Fontanella).

Nel merito delle domande ricorsuali la Commissione, dopo aver esaminato con attenzione le richieste e verificate quest'ultime con un sopralluogo, ribadisce che:

- è accertato e condiviso il concetto assunto dal PTM che di fatto prevede due raccordi tra il Piano e la Valle di Muggio, collegando l'asse di penetrazione centrale Valle di Muggio – Fontanella per poi dipartirsi l'uno in direzione di Bisio e l'altro verso Ponte Picco
- è condivisa la proposta di togliere il traffico parassitario di transito attraverso i nuclei di Vacallo e Morbio Inferiore.

La Commissione condivide le conclusioni sopraddescritte ma ritiene opportuno ribadire i concetti fondamentali che stanno alla base del PTM:

- tutti gli interventi di valenza locale, come opere intese alla moderazione del traffico, riordino di svincoli e/o incroci, messa in sicurezza di alcune tratte, ecc. anche se conformi al PTM (come nel caso concreto) non possono rientrare in quella categoria di opere al cui finanziamento devono partecipare tutti i Comuni
- il problema sollevato dal Comune di Vacallo (quello del finanziamento) è riconducibile a molti altri casi; ad esempio la messa in sicurezza della tratta, su Morbio Inferiore, che da S. Lucia porta a S. Giorgio. In questo caso trattasi di un progetto cantonale al cui finanziamento è chiamato il Comune in base agli usuali parametri in applicazione alla Legge sulle strade

- anche le opere per favorire il trasporto pubblico, come la formazione di una corsia preferenziale all'interno degli agglomerati, pur rientrando negli obiettivi del PTM, sono finanziati dal Comune e dal Cantone e **non** da tutti i Comuni.

Per le argomentazioni sovraespresse, pur ribadendo che le opere auspiccate dal Comune di Vacallo rispondono chiaramente agli obiettivi del PTM, il finanziamento delle stesse è demandato alla ripartizione tra Cantone e Comune in applicazione alla Legge sulle strade.

Il ricorso **non** può pertanto essere accolto.

5. CONCLUSIONI

La Commissione Speciale della pianificazione del territorio:

- visto il Messaggio 5315 del 5 novembre 2002
- esaminati i ricorsi inoltrati contro le schede di coordinamento di dato acquisito del Piano Direttore concernenti il Piano dei Trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (PTM)
- vista la replica del Comune di Ligornetto del 15 gennaio 2003
- vista la replica del Comune di Stabio del 15 gennaio 2003
- vista la duplice del Consiglio di Stato alla replica del Comune di Ligornetto del 24 gennaio 2003
- vista la duplice del Consiglio di Stato alla replica del Comune di Stabio del 24 gennaio 2003

invita, sulla base delle considerazioni contenute nel presente rapporto, a decidere nel merito dei ricorsi come ai dispositivi (proposte) di decisione allegati.

Per la maggioranza della Commissione speciale pianificazione del territorio:

Bruno Lepori, relatore

Arn - Bobbià - Calastri - Canal (con riserva) -

Celio - Marzorini - Minotti (con riserva) - Poli -

Quadri - Suter - Tarchini

Progetto di

D E C I S I O N E

concernente il ricorso del Comune di Bissone contro l'adozione (decisione del 26 febbraio 2002) delle schede-oggetto 12.24.1-4 e 10.5 del Piano Direttore Cantonale relativa al Piano dei Trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (PTM)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- esaminato il ricorso del 15 maggio 2002 del Comune di Bissone
- visto il Messaggio del Consiglio di Stato N. 5315 del 5 novembre 2002
- viste le osservazioni del Comune di Bissone del 24 ottobre 2002
- viste le osservazioni del Comune di Bissone del 26 novembre 2002
- richiamate la Legge cantonale d'applicazione della Legge federale sulla pianificazione del Territorio del 23 maggio 1990 e la Legge di procedura per le cause amministrative del 19 aprile 1996

d e c i d e:

1. Il ricorso del Comune di Bissone è **accolto**.
2. Al Consiglio di Stato è dato ordine d'aggiornare le schede di Piano Direttore 12.24.2 e 10.5 ai sensi dei considerandi di questo rapporto.
3. Non si riscuotono spese.
Non vengono assegnate indennità.
4. La presente decisione (unitamente al rapporto commissionale) viene intimata dalla Segreteria del Gran Consiglio a:
 - Comune di Bissone
 - Consiglio di Stato
 - Ufficio federale per lo sviluppo territoriale

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente
A. BIGNASCA

Il Segretario
R. SCHNYDER

Progetto di

D E C I S I O N E

concernente il ricorso del Comune di Caneggio contro l'adozione (decisione del 26 febbraio 2002) della scheda-oggetto 12.24.1-4 del Piano Direttore Cantonale relativa al Piano dei Trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (PTM)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- esaminato il ricorso del 17 maggio 2002 del Comune di Caneggio
- visto il Messaggio del Consiglio di Stato N. 5315 del 5 novembre 2002
- viste le osservazioni del Comune di Caneggio del 6 dicembre 2002
- richiamate la Legge cantonale d'applicazione della Legge federale sulla pianificazione del Territorio del 23 maggio 1990 e la Legge di procedura per le cause amministrative del 19 aprile 1996

d e c i d e:

1. Il ricorso del Comune di Caneggio è **respinto**.
2. Non si riscuotono spese.
Non vengono assegnate indennità.
3. La presente decisione (unitamente al rapporto commissionale) viene intimata dalla Segreteria del Gran Consiglio a:
 - Comune di Caneggio
 - Consiglio di Stato
 - Ufficio federale per lo sviluppo territoriale

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente
A. BIGNASCA

Il Segretario
R. SCHNYDER

Progetto di

D E C I S I O N E

concernente il ricorso del Comune di Castel S. Pietro contro l'adozione (decisione del 26 febbraio 2002) della scheda-oggetto 12.24.1-4 del Piano Direttore Cantonale relativa al Piano dei Trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (PTM)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- esaminato il ricorso del 17 maggio 2002 del Comune di Castel S. Pietro
- visto il Messaggio del Consiglio di Stato N. 5315 del 5 novembre 2002
- viste le osservazioni del Comune di Castel S. Pietro del 9 dicembre 2002
- richiamate la Legge cantonale d'applicazione della Legge federale sulla pianificazione del Territorio del 23 maggio 1990 e la Legge di procedura per le cause amministrative del 19 aprile 1996

d e c i d e:

1. Il ricorso del Comune di Castel S. Pietro è **respinto**.
2. Non si riscuotono spese.
Non vengono assegnate indennità.
3. La presente decisione (unitamente al rapporto commissionale) viene intimata dalla Segreteria del Gran Consiglio a:
 - Comune di Castel S. Pietro
 - Consiglio di Stato
 - Ufficio federale per lo sviluppo territoriale

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente
A. BIGNASCA

Il Segretario
R. SCHNYDER

Progetto di

D E C I S I O N E

concernente il ricorso del Comune di Chiasso contro l'adozione (decisione del 26 febbraio 2002) della scheda-oggetto 12.24.1-4 del Piano Direttore Cantonale relativa al Piano dei Trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (PTM)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- esaminato il ricorso del 16 maggio 2002 del Comune di Chiasso
- visto il Messaggio del Consiglio di Stato N. 5315 del 5 novembre 2002
- viste le osservazioni del Comune di Chiasso del 12 dicembre 2002
- richiamate la Legge cantonale d'applicazione della Legge federale sulla pianificazione del Territorio del 23 maggio 1990 e la Legge di procedura per le cause amministrative del 19 aprile 1996

d e c i d e:

1. Il ricorso del Comune di Chiasso è **respinto**.
2. Non si riscuotono spese.
Non vengono assegnate indennità.
3. La presente decisione (unitamente al rapporto commissionale) viene intimata dalla Segreteria del Gran Consiglio a:
 - Comune di Chiasso
 - Consiglio di Stato
 - Ufficio federale per lo sviluppo territoriale

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente
A. BIGNASCA

Il Segretario
R. SCHNYDER

Progetto di

D E C I S I O N E

concernente il ricorso del Comune di Ligornetto contro l'adozione (decisione del 26 febbraio 2002) della scheda-oggetto 12.24.1-4 del Piano Direttore Cantonale relativa al Piano dei Trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (PTM)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- esaminato il ricorso del 15 maggio 2002 del Comune di Ligornetto (rappresentato dall'Avv. Claudio Cereghetti)
- visto il Messaggio del Consiglio di Stato N. 5315 del 5 novembre 2002
- vista la replica del Comune di Ligornetto del 15 gennaio 2003
- vista la duplice del Consiglio di Stato del 24 gennaio 2003
- richiamate la Legge cantonale d'applicazione della Legge federale sulla pianificazione del Territorio del 23 maggio 1990 e la Legge di procedura per le cause amministrative del 19 aprile 1996

d e c i d e:

1. Il ricorso del Comune di Ligornetto **è respinto**.
2. Non si riscuotono spese.
Non vengono assegnate indennità.
3. La presente decisione (unitamente al rapporto commissionale) viene intimata dalla Segreteria del Gran Consiglio a:
 - Comune di Ligornetto
 - Consiglio di Stato
 - Ufficio federale per lo sviluppo territoriale

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente
A. BIGNASCA

Il Segretario
R. SCHNYDER

Progetto di

D E C I S I O N E

concernente il ricorso del Comune di Stabio contro l'adozione (decisione del 26 febbraio 2002) della scheda-oggetto 12.24.1-4 del Piano Direttore Cantonale relativa al Piano dei Trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (PTM)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- esaminato il ricorso del 15 maggio 2002 del Comune di Stabio (rappresentato dall'Avv. Claudio Cereghetti)
- visto il Messaggio del Consiglio di Stato N. 5315 del 5 novembre 2002
- vista la replica del Comune di Stabio del 15 gennaio 2003
- vista la duplice del Consiglio di Stato del 24 gennaio 2003
- richiamate la Legge cantonale d'applicazione della Legge federale sulla pianificazione del Territorio del 23 maggio 1990 e la Legge di procedura per le cause amministrative del 19 aprile 1996

d e c i d e:

1. Il ricorso del Comune di Stabio è **respinto**.
2. Non si riscuotono spese.
Non vengono assegnate indennità.
3. La presente decisione (unitamente al rapporto commissionale) viene intimata dalla Segreteria del Gran Consiglio a:
 - Comune di Stabio
 - Consiglio di Stato
 - Ufficio federale per lo sviluppo territoriale

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente
A. BIGNASCA

Il Segretario
R. SCHNYDER

Progetto di

D E C I S I O N E

concernente il ricorso del Comune di Vacallo contro l'adozione (decisione del 26 febbraio 2002) delle schede-oggetto 12.24.1-4 e 10.5 del Piano Direttore Cantonale relativa al Piano dei Trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (PTM)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- esaminato il ricorso del 15 maggio 2002 del Comune di Vacallo
- visto il Messaggio del Consiglio di Stato N. 5315 del 5 novembre 2002
- viste le osservazioni del Comune di Vacallo del dicembre 2002
- richiamate la Legge cantonale d'applicazione della Legge federale sulla pianificazione del Territorio del 23 maggio 1990 e la Legge di procedura per le cause amministrative del 19 aprile 1996

d e c i d e:

1. Il ricorso del Comune di Vacallo **è respinto**.
2. Al Consiglio di Stato è fatto dato ordine d'aggiornare la scheda di Piano Direttore 12.24.2.11 ai sensi dei considerandi di questo rapporto.
3. Non si riscuotono spese.
Non vengono assegnate indennità.
4. La presente decisione (unitamente al rapporto commissionale) viene intimata dalla Segreteria del Gran Consiglio a:
 - Comune di Vacallo
 - Consiglio di Stato
 - Ufficio federale per lo sviluppo territoriale

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente
A. BIGNASCA

Il Segretario
R. SCHNYDER