

Rapporto

numero	data	Dipartimento
4899 R	30 novembre 1999	TERRITORIO
Concerne		

della Commissione speciale per la pianificazione del territorio sul messaggio 26 maggio 1999 concernente l'evasione dei ricorsi e l'approvazione del piano generale della nuova strada della Montagna in territorio dei Comuni di Ligornetto-Rancate-Besazio

PREMESSA

La Commissione speciale per la pianificazione del territorio ha esaminato il messaggio scindendo gli aspetti tecnici da quelli giuridici.

Per la verifica degli aspetti tecnici e l'istruzione dei ricorsi inoltrati è stata nominata una Sottocommissione.

Per quanto concerne l'esame, l'istruzione e le proposte di decisione sui ricorsi, si sottolinea che è stato scrupolosamente seguito l'iter procedurale ampiamente collaudato per casi simili, nei quali al Gran Consiglio è demandata la competenza a decidere i ricorsi.

Su come si è affrontato il problema e l'iter procedurale seguito si dirà nel seguito.

1. ASPETTI GIURIDICI

Il piano generale della nuova strada della Montagna è stato pubblicato dal 29 marzo 1994 al 18 aprile 1994 presso le Cancellerie dei Comuni interessati.

Il 15 marzo 1995 è entrata in vigore la modifica della legge sulle strade del 23 marzo 1983.

L'art. 56a cpv. 1 della legge sulle strade prevede che i piani già pubblicati al momento dell'entrata in vigore della modifica legislativa siano approvati conformemente al diritto anteriore; ne discende che la procedura d'approvazione del piano generale è retta dal diritto previgente.

Per le motivazioni di dettaglio si rimanda all'esaustiva esposizione contenuta nel messaggio governativo al pto. 1.1.

È comunque opportuno ribadire che il piano generale all'esame deve ossequiare la procedura prevista dalla legge previgente mentre che il futuro progetto definitivo è assoggettato alla nuova legge con la particolarità, eccezionale e transitoria, che in quella sede potranno essere rimessi in discussione anche oggetti già decisi con il piano generale.

2. ASPETTI TECNICI

La realizzazione della nuova strada della Montagna è la conseguenza logica della continuazione e completazione delle opere già realizzate e programmate nella Regione. In particolare il nuovo tracciato della strada in oggetto era già stato previsto in sede di progettazione della strada Mendrisio - Stabio Est con svincolo del Pizzöo.

Scopo principale era quello di sgravare il traffico di transito attraverso parte del nucleo di Rancate collegando direttamente la rotonda Segurida al confine con Besazio. In una prima fase di progettazione si erano elaborate due varianti che si differenziavano solo nel tracciato ma non nel concetto. I preavvisi espressi dai servizi cantonali fecero optare per la scelta della variante che prevedeva il tornante su territorio giurisdizionale del Comune di Ligornetto. Il progetto pubblicato risale alla versione elaborata nel 1994.

La soluzione proposta permette di allontanare il traffico veicolare dalle zone abitate di Rancate risanando tale comparto dall'inquinamento fonico ed atmosferico, tenendo comunque conto dei contenuti naturalistici ed ambientali presenti nella zona interessata dal tracciato proposto. A seguito di questa pubblicazione i reclami inoltrati dal Comune di Rancate e dall'ing. Ghielmetti e cofirmatari hanno provocato e giustificato una prima modifica del progetto: si è aggiunto un collegamento diretto tra la strada comunale della frazione di Barozzo con la Via Ai Ronchi (vecchia strada cantonale).

Per rispettare le raccomandazioni poste dal rapporto preliminare di **"Consulenza ambientale accompagnatoria per l'approvazione del progetto"** ed ossequiare alle condizioni poste nel preavviso finale della Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio (CFNP) sono state apportate modifiche al progetto originale approvato dal Consiglio di Stato.

Riteniamo opportuno sottolineare le modifiche progettuali apportate, riprendendo il testo integrale contenuto al pto 9 del messaggio governativo.

- *Riduzione della sezione utile del campo stradale (6.5 ml invece di 7.0 ml)*
- *Formazione di due manufatti per passaggi faunistici*
- *Ripristino del principale affluente del riale Segurida*
- *Riduzione della scarpata stradale a ridosso del riale Segurida con la costruzione di un ponte o con la formazione di una scarpata rivestita (rizzadone o textomur) che garantiranno, anche in fase esecutiva, il mantenimento del corso naturale di quel riale; la scelta verrà operata con il progetto definitivo*
- *Demolizione parziale della vecchia strada considerando che il collegamento veicolare alla frazione Barozzo, concesso dal Consiglio di Stato nel marzo 1995, viene sostituito da un semplice collegamento pedonale-ciclabile.
La vecchia strada viene quindi interrotta all'altezza della "Villa Züst" con la formazione di una piazza di giro*
- *Garanzia di un continuo monitoraggio, da parte di un Ufficio qualificato, delle misure di protezione delle specie animali e vegetali lungo l'intero iter esecutivo dei lavori di costruzione della strada.*

Trattasi comunque di modifiche che non mettono in discussione le scelte di principio proposte.

Il progetto così modificato è stato sottoposto ai ricorrenti: Comune di Rancate, ing. Ghielmetti e cofirmatari, che erano interessati al collegamento veicolare delle frazioni Barozzo: gli stessi hanno ritirato i gravami con scritti del 4 marzo 1999, rispettivamente del 22 febbraio 1999.

3. ASPETTI AMBIENTALI

Indispensabile, affinché gli interessi legati alla protezione dell'ambiente siano presi in considerazione e salvaguardati, è poter disporre di un rapporto d'impatto ambientale, il quale anche se non definitivo deve essere sufficientemente approfondito onde permettere all'Autorità giudicante di poter disporre di tutti gli elementi per la decisione di sua competenza.

Sulla procedura e la base legale che regolano l'esame d'impatto ambientale si rimanda al contenuto del messaggio governativo pto 1.2.

Per quanto concerne lo specifico tema si sottolinea che *"il Gran Consiglio, anche se la sua decisione non è definitiva, deve poter disporre di un rapporto d'impatto ambientale onde poter decidere sulla base d'informazioni complete, anche se eventuali completazioni ed approfondimenti di carattere ambientale possono venir richieste nella fase di progetto definitivo"*.

Nel caso specifico, questa condizione è data. Infatti prima della pubblicazione del piano generale avvenuta nel 1994, è stato elaborato nel 1993 il rapporto d'esame d'impatto ambientale.

Le due varianti studiate e messe a confronto, che si differenziano per il tracciato ma non per la lunghezza complessiva, hanno fatto concludere che dal punto di vista ambientale, la soluzione scelta ed ora proposta, è nettamente da preferire.

In particolare, l'esame d'impatto ambientale, ha approfondito gli aspetti legati alla conflittualità per le diverse categorie di componenti naturali, concludendo che la variante con tornante su territorio di Ligornetto incide in modo minore sui contenuti naturalistici.

Per l'esecuzione dell'opera è necessario il dissodamento di una superficie boschiva di 4'900 m².

Contro l'istanza di dissodamento, già pubblicata, sono state inoltrate cinque opposizioni. Quest'ultime verranno evase in prosequio di procedura.

Il progetto stradale all'esame interessa l'oggetto N. 1804 "Monte San Giorgio" dell'inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali d'importanza nazionale (IFP).

Per questa ragione si è dovuto chiedere il preavviso della Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio (CFNP).

Quest'ultima con il 3° preavviso del 16 ottobre 1998 così si esprime nelle conclusioni:

Se le Autorità competenti, dopo aver soppesato i diversi interessi in gioco, dovessero decidere per la costruzione della nuova strada, la Commissione riterrebbe il progetto presentato rispetto all'oggetto IFP "Monte San Giorgio" per quanto sia possibile giusta l'art. 6 LPN nella misura in cui soddisfi le seguenti condizioni:

- *all'integrazione paesaggistica della nuova strada dovrà essere data la maggior attenzione possibile.
Sia la larghezza che il carattere della nuova strada devono rispecchiare la situazione esistente tra Rancate ed Arzo ("vecchia strada della montagna")*
- *tutte le misure di sostituzione o compensazione ecologica proposte nel rapporto preliminare di consulenza ambientale accompagnatoria per l'approvazione del progetto (EcoControl, giugno 1997) o nel rapporto d'esame d'impatto ambientale del 1993 - compreso quindi il ripristino a cielo aperto della tratta incanalata ed intubata dell'affluente del riale Segurida, sotto la strada sterrata e tutte le misure "ulteriori" presentate - devono essere realizzate*
- *la sopravvivenza delle specie animali e vegetali d'alto valore naturalistico rilevate nella zona deve essere garantita durante e dopo i lavori di cantiere*
- *il progetto deve essere accompagnato da una ditta qualificata per la consulenza ambientale. Il monitoraggio dovrà continuare dopo la fine dei lavori di costruzione in modo da assicurare il funzionamento a lungo termine delle misure realizzate*
- *la vecchia strada della montagna che passa dal nucleo di Rancate deve essere demolita per quanto possibile.
Un futuro collegamento della nuova e della vecchia strada sopra il nucleo di Rancate è da escludere.*

Sulla scorta delle considerazioni e delle conclusioni contenute nel preavviso conclusivo della CFNP ed al rapporto preliminare d'impatto ambientale al progetto originale sono state apportate delle modifiche. Quest'ultime sono riassunte al pto 2 del presente rapporto.

4. I RICORSI

4.1 I ricorsi presentati

Dopo le decisioni prese dal Consiglio di Stato sui reclami, sono stati inoltrati i seguenti ricorsi, sui quali il Gran Consiglio è competente a decidere.

N. 1 ing. Raimondo Ghielmetti e cofirmatari - Via Barozzo - 6862 Rancate

N. 2 Comune di Ligornetto (rappresentato dal Municipio)

N. 3 Vallechiara S.A. - 6825 Capolago

N. 4 C.E. fu Cesare Rusca
(patroc. dall'avv. Loris Bernasconi - Via Lavizzari - CP 249 - 6830 Chiasso)

N. 5 Eredi fu Bruno Rusca - Via M. Roggia - 6853 Ligornetto

N. 6 Walter Casarico / Wanna Sandoli / San Giuseppe di Ligornetto S.A.
(rappresentati dall'avv. Angelo Jelmini - Via Vanoni 6 - CP 2720 - 6901 Lugano)

Come correttamente indicato nel messaggio del Consiglio di Stato, il ricorso N. 1 è stato nel frattempo ritirato motivandolo con le argomentazioni e conclusioni contenute nel preavviso della CFNP.

4.2 Audizione dei ricorrenti e degli altri interessati

La Segreteria del Gran Consiglio ha trasmesso il messaggio a tutti i ricorrenti ed agli altri Comuni ed Enti interessati (Comuni di Besazio e Rancate, Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio).

La Commissione speciale per la pianificazione del territorio ha incaricato una Sottocommissione di procedere all'istruzione dei ricorsi. Essa ha svolto il suo lavoro come segue:

- il 1° settembre 1999 ha proceduto all'audizione di tutti i ricorrenti; all'audizione ha partecipato anche il sig. Vittorio Sesana in rappresentanza di Michela Sesana che nel frattempo ha acquistato parte della proprietà Casarico (ricorso N. 6)
- sempre il 1° settembre 1999 ha proceduto, su sua richiesta, all'audizione del Comune di Rancate
- nell'ambito delle audizioni ha accordato ai ricorrenti ed al Comune di Rancate un termine fino al 30 settembre 1999 per presentare eventuali osservazioni scritte sul messaggio del Consiglio di Stato e sulle risultanze di sopralluogo
- l'8 novembre 1999 ha proceduto all'audizione della Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM).

4.3 Considerazioni generali

Tutti i ricorrenti, compresa anche la sig.ra Michela Sesana, nel frattempo diventata proprietaria di un fondo di proprietà di un ricorrente, hanno presentato delle osservazioni. In sostanza essi confermano le considerazioni espresse nei ricorsi e mantengono le loro richieste.

Anche i Comuni di Rancate e Besazio hanno presentato delle osservazioni.

Il Comune di Rancate condivide le osservazioni espresse dal Consiglio di Stato nel messaggio.

Il Comune di Besazio sostiene invece la posizione del Comune di Ligornetto, contrario alla costruzione della nuova strada della Montagna.

L'audizione della Commissione regionale dei trasporti aveva come scopo quello di chiarire la relazione tra il piano generale della nuova strada della montagna ed il Piano dei trasporti del Mendrisiotto, appena messo in consultazione.

Gli elementi essenziali possono essere riassunti come segue:

- la Commissione del PTM non ha la facoltà di esaminare i progetti dal punto di vista progettuale
- la "bretella" proposta (strada della Montagna) è in consonanza con gli obiettivi e le scelte concettuali del PTM
- uno degli scopi principali delle opere previste o riprese dal PTM è quello di dirottare il traffico di transito fuori dalle zone residenziali

- la "bretella" è già contenuta nel piano di pronto intervento.
È stata inserita perché è un progetto in avanzato stato di progettazione, e ha avuto il benestare della Commissione del PTM.

La Commissione speciale per la pianificazione del territorio non è né poteva entrare nel merito di considerazioni e richieste che devono essere esaminate solo nell'ambito del progetto definitivo, sul quale - se del caso - sarà competente a pronunciarsi il Tribunale delle espropriazioni.

4.4 I singoli ricorsi

4.4.1 Ricorso N. 2

Comune di Ligornetto (rappresentato dal Municipio)

Motivi del ricorso

- a) Il Comune di Ligornetto, oppone al piano pubblicato il rimprovero di non rispondere a criteri di opportunità, di legalità e di razionalità.
Il 16.12.1991, ribadita il 25.05.1994, il Consiglio Comunale ha adottato una Risoluzione urgente del seguente tenore:

"Il Consiglio Comunale chiede al Municipio di opporsi con tutti i mezzi a sua disposizione alla costruzione della strada della Montagna, ritenendo la stessa inutile dal profilo viario ed inopportuna, perché deturpa gravemente una bellissima zona collinare e d'interesse agricolo".

Con l'avvenuta costruzione dello svincolo verso la superstrada Mendrisio-Gaggiolo e con la messa in atto di particolari disposizioni di polizia sulla cantonale che scende verso Mendrisio passando sul nuovo ponte di Cercera, l'attuale assetto stradale della zona di Rancate consente di perfettamente contemperare le esigenze di scorrevolezza del traffico locale di transito con la realizzazione di valide misure di tutela ambientale.

- b) Nella denegata ipotesi che la strada fosse realizzata, rifiuta qualsiasi partecipazione al finanziamento.
- c) Il territorio interessato, per il suo indubitabile pregio, è incluso in un vasto panorama di zona protetta, sia dal punto di vista paesaggistico che da quello naturalistico, denominato "Parco della Montagna".
Il comparto coinvolto appartiene all'inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali d'importanza nazionale ed è in esso inserito quale oggetto N. 1804 Monte San Giorgio (RL 451.11).
- d) Il vero problema non è tanto quello di optare fra una delle possibili varianti di tracciato: ma invece è piuttosto quello di stabilire se sussistono sufficienti elementi di giustificazione per la creazione della nuova opera stradale.
- e) La realizzazione del contestato progetto impone in ogni caso la distruzione quasi completa del bosco che si trova in loco.
Il Municipio ritiene che la superficie da dissodare superi i 5'000 m² e pertanto il permesso per il dissodamento è di competenza federale.

- f) Dato che l'oggetto N. 1804 Monte San Giorgio iscritto nell'inventario federale può subire danni, risulta indispensabile una preventiva perizia della Commissione federale per la protezione della natura, la quale deve indicare le ragioni che militano per la conservazione dell'oggetto o le misure da prendersi per la migliore tutela possibile del medesimo.
- g) Il nuovo tracciato consente di eliminare la curva a gomito in territorio di Rancate, ma ne crea un'altra in territorio di Ligornetto.
- h) L'insorgente conclude associandosi alle conclusioni del ricorso Ghielmetti e cofirmatari che postulano la realizzazione di un tratto in galleria.

Con osservazioni formulate in data 10.9.1999 e completazioni in data 30.9.1999 il ricorrente così s'esprime:

- i) Il problema del traffico pesante che lambisce il nucleo di Rancate può essere risolto se lo si obbliga ad utilizzare la superstrada.
- l) Esiste un'alternativa alla nuova strada della Montagna.
Basta tener in considerazione l'allargamento dell'esistente curva a gomito che lambisce il nucleo di Rancate.
Questa soluzione, combinata con la misura che costringe la maggior parte del traffico pesante ad utilizzare la superstrada, risolverebbe il problema salvaguardando nel contempo una preziosa zona verde.
Se si dovesse andare in questa direzione il Municipio di Ligornetto è disposto a rivedere l'attuale regolamentazione del traffico che dalla rotonda di Segurida si dirige verso il nucleo di Ligornetto, nell'ottica di favorire una giusta ripartizione del carico di traffico.

Nel merito

Sulle censure ed i motivi a sostegno del ricorso la Commissione speciale per la pianificazione del territorio così si esprime:

- ad a)** In merito alla contestazione della pubblica utilità del progetto ed alla proposta di convogliare il traffico sulla strada Mendrisio - ponte di Cercera - nucleo di Rancate, si rileva che quest'ultima soluzione contraddice manifestamente l'obiettivo di raccogliere il traffico indirizzato, rispettivamente proveniente dalla superstrada Mendrisio-Gaggiolo attraverso lo svincolo del Pizzöo.
Tale svincolo è stato volutamente ubicato fuori dalla zona edificabile e, per quanto riguarda la strada della Montagna, completato con il tratto sino alla rotonda di Segurida, già dimensionata in funzione del progetto pubblicato.

Il motivo principale a sostegno della realizzazione della strada della Montagna è che si libererà parte del nucleo di Rancate dal traffico di transito.
Aderire alla proposta del ricorrente significa peggiorare ed estendere ad un comprensorio più vasto i conflitti causati dal traffico di transito.

I motivi di sicurezza del traffico e di protezione delle zone abitate giustificano la soluzione scelta dal progetto in esame ed indicano che attualmente nel centro di

Rancate, con un carico di traffico giornaliero medio superiore ai 6'000 Vc/g, le immissioni foniche ed atmosferiche superano parzialmente i limiti prescritti dalle relative ordinanze (OIF e OIAt): trattasi quindi di un risanamento che giustifica l'investimento per la realizzazione delle opere necessarie (strada, protezione fonica, compensi e rivalutazioni ambientali).

La bretella della Segurida è coerente con il PTM, in particolare:

- *s'inserisce nel sistema gerarchico del Mendrisiotto formato da una croce di strade (nord/sud ed est/ovest)*
- *s'inserisce nella proposta di organizzazione degli svincoli del Pizzöo e di Mendrisio, che rappresentano il tema principale del PTM dal profilo della viabilità*
- *risponde al principio che le strade non devono attraversare gli abitati e devono inserirsi il più velocemente possibile sull'asse autostradale.*

I conflitti di carattere ambientale e paesaggistico sono noti.

L'alternativa di riutilizzare il ponte di Cercera presenta grosse difficoltà perché convoglia il traffico in una zona abitata di Mendrisio e, soprattutto, attraversa zone abitate di Rancate.

ad b) La questione del finanziamento esula dalla presente procedura ed andrà semmai affrontata nella fase di progetto definitivo che sarà accompagnato dal piano di finanziamento dell'opera.

ad c) Si conferma quanto sostenuto dal ricorrente.
Proprio per questo motivo si è chiesto un preavviso alla Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio, la quale ha preso posizione con rapporto del 16.10.1998.
Sul contenuto di quest'ultimo si rimanda al pto. 3 "Aspetti ambientali" del presente rapporto.

ad d) In effetti il ricorrente più che propendere per diverse soluzioni di tracciato si oppone anzitutto al concetto di realizzare una nuova strada.
È pur vero che l'opera proposta interessa un comprensorio con contenuti naturalistici e paesaggistici.
È però altrettanto vero che tra i sacrifici richiesti per risolvere i problemi causati dal traffico è data priorità al risanamento fonico ed atmosferico delle zone abitate.

Dov'è possibile e giustificato, come nel caso in esame, si deve pertanto dare priorità all'eliminazione del traffico di transito da una zona abitata nei confronti delle componenti naturalistiche e paesaggistiche interessate dal nuovo tracciato, che potranno però venir adeguatamente salvaguardate viste le imperative condizioni da ossequiare poste dalla CFNP.

ad e) L'autorizzazione al dissodamento è di competenza cantonale (art. 6 Lfo.) siccome la superficie da dissodare è inferiore a 5'000 m².
I limiti sono stati accertati dalla Sezione forestale nell'ambito della procedura di dissodamento.

- ad f)** Già si è detto in risposta al pto. c) del ricorrente ed al pto. 3 del rapporto commissionale.
- ad g)** Se è vero che viene tolto il tornante esistente su territorio di Rancate, realizzandone un altro su territorio di Ligornetto è altrettanto vero ed inequivocabile che le due varianti, limitatamente alle tratte in tornante non sono confrontabili. Infatti la ragione principale che sta a sostegno della nuova strada della Montagna è dovuta al fatto che si toglierà il traffico di transito da una zona abitata e non per evitare il tornante su territorio di Rancate.
- ad h)** Il ricorso Ghielmetti e cofirmatari è stato nel frattempo ritirato e non può pertanto essere preso come punto di riferimento. La proposta è peraltro contraddittoria: non si può negare l'opportunità dell'opera e contemporaneamente proporre il tracciato alternativo in galleria.
- ad i)** Quanto postulato dal ricorrente (dirottare il traffico pesante sulla superstrada) presuppone un accordo italo-svizzero. Il problema verrebbe comunque risolto per i Comuni della Montagna su territorio svizzero ma aggravato per quelli oltre confine.
- ad l)** Il motivo principale che ha convinto la Commissione ad aderire alla proposta formulata con la pubblicazione del piano generale della nuova strada della Montagna è dovuto al fatto che si sgraverà una zona abitata dal traffico di transito. Non è pertanto accettabile per evidenti motivi la proposta del ricorrente quando si dichiara disponibile ad accogliere parte di questo traffico sul suo territorio.

CONCLUSIONI

Per quanto precede si propone di

d e c i d e r e :

1. Il ricorso del Comune di Ligornetto è **respinto**.
2. Non si prelevano né tasse né spese.
3. Intimazione:
 - al Comune di Ligornetto, per il tramite del Municipio
 - al Consiglio di Stato

4.4.2 Ricorso N. 3

Vallechiara S.A. - 6825 Capolago

Motivi del ricorso

- a) Contesta l'affermazione del Consiglio di Stato, secondo il quale la nuova arteria non comporta un maggior carico ambientale.
- b) La strada esistente risolve da sempre le esigenze e lo fa in modo egregio. Il rapporto tra il costo preventivato e la soluzione proposta non sostiene la scelta fatta.
- c) La progettata strada deturperà in modo pesante tutta la zona con l'eliminazione del bosco ed una zona agricola.
- d) In caso di realizzazione dell'opera chiederanno un indennizzo per il deprezzamento subito alla proprietà.

Con osservazioni formulate in data 22.9.1999 la ricorrente così s'esprime:

- e) La maggior parte dei veicoli pesanti concerne il traffico di inerti che s'importa dall'Italia. Con una semplice regolamentazione stradale si può imporre la deviazione di tale traffico attraverso il valico di Stabio.
- f) L'angolatura insufficiente del tornante esistente è stata causata dal Comune di Rancate che ha ritirato dal Cantone la strada che scende al ponte di Cercera e come prima cosa l'ha vietata al traffico di transito.

Nel merito

Sulle censure ed i motivi a sostegno del ricorso la Commissione speciale per la pianificazione del territorio così si esprime:

- ad a)** La ricorrente non porta le prove a sostegno della sua tesi. Per contro la perizia fonica contenuta nell'EIA dimostra che le emissioni foniche verso lo stabile di proprietà della ricorrente diminuiranno.
- ad b)** Si riconferma quanto esposto nel messaggio del Consiglio di Stato (pag. 9 pto. 14.2 ad b). Si ribadisce che il motivo principale a sostegno della realizzazione della strada della Montagna è che si libererà parte del nucleo di Rancate dal traffico di transito.
- ad c)** Dov'è possibile e giustificato, come nel caso in esame, si deve dare priorità all'eliminazione del traffico di transito da una zona abitata nei confronti delle componenti naturalistiche e paesaggistiche interessate dal nuovo tracciato, che potranno però venir adeguatamente salvaguardate viste le imperative condizioni da ossequiare poste dalla CFNP.
- ad d)** Le pretese avanzate dalla ricorrente non possono venir esaminate in quanto esulano dalla presente procedura.

- ad e)** Quanto postulato dalla ricorrente (dirottare il traffico pesante sulla superstrada) presuppone un accordo italo-svizzero.
Il problema verrebbe comunque risolto per i Comuni della Montagna su territorio svizzero ma aggravato per quelli oltre confine.
- ad f)** La decisione del Comune di Rancate è congruente con l'obiettivo d'eliminare il traffico di transito dalle zone abitate.
Quanto s'intende realizzare rafforza questo principio che è pure condiviso dal Piano Trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM).
La bretella della Segurida è coerente con gli obiettivi perseguiti dal PTM, in particolare:
- *s'inserisce nel sistema gerarchico del Mendrisiotto formato da una croce di strade (nord/sud ed est/ovest)*
 - *s'inserisce nella proposta di organizzazione degli svincoli del Pizzöo e di Mendrisio, che rappresentano il tema principale del PTM dal profilo della viabilità*
 - *risponde al principio che le strade non devono attraversare gli abitati e devono inserirsi il più velocemente possibile sull'asse autostradale.*

CONCLUSIONI

Per quanto precede si propone di

d e c i d e r e :

1. Il ricorso della Vallechiara S.A. **è respinto.**
2. Non si prelevano né tasse né spese.
3. Intimazione:
 - alla Vallechiara S.A., 6825 Capolago
 - al Consiglio di Stato

4.4.3 Ricorso N. 4

C.E. fu Cesare Rusca

(patroc. dall'avv. Loris Bernasconi - Via Lavizzari - CP 249 - 6830 Chiasso)

Motivi del ricorso

- a) La procedura d'adozione disattende i postulati dell'art. 6 cifra 1 CEDU. Pertanto dev'essere annullata.
- b) Le procedure pianificatorie non sono state coordinate.
In particolare non sono state coordinate le procedure d'adozione del piano generale con quella relativa al dissodamento.
- c) Non è stata coinvolta la Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio.
- d) Sussiste un eminente interesse pubblico, sancito da norme federali e cantonali, alla conservazione delle superfici agricole e segnatamente di quelle SAC.
- e) La prevista strada non soddisfa evidenti interessi generali.
La stessa non è sorretta da un pertinente e sufficiente interesse pubblico.
- f) Non è rispettato il principio della proporzionalità in quanto l'esecuzione della contestata arteria stradale comporterebbe una inammissibile lacerazione del podere, rappresentato da una vasta superficie prettamente agricola (7'499 m²) e da una casa colonica.
- g) In via subordinata propone le seguenti modifiche al progetto:
 - *spostare l'imbocco della nuova strada sulla rotonda Segurida di qualche metro verso il Comune di Rancate*
 - *ridisegnare il tracciato della curva che taglia il suo fondo*
 - *mantenere carrozzabile l'accesso esistente sulla rotonda Segurida*
 - *prevedere la sistemazione ai lati del campo stradale di muri di sostegno al posto delle scarpate*
 - *prevedere la posa di ripari fonici sopra i menzionati muri di sostegno.*

Con osservazioni formulate in data 30.9.1999 la ricorrente ribadisce quanto segue:

- h) La casa colonica risulta gravemente compromessa.
- i) Non risponde a verità affermare che il nucleo di Rancate verrà liberato da un'importante traffico di transito.
- l) Non viene dimostrato che la rotonda della Segurida potrà sopportare la mole di traffico generato dalla realizzazione della nuova arteria stradale.
- m) La prospettata strada non risponde ad un bisogno generalizzato ed indirizzato ad una collettività intera.

- n) La CFNP chiede che le Autorità rinuncino ad altri interventi che aumentino l'attrattività della strada della Montagna.
- o) Non sono stati affrontati e presi in considerazione altri interventi meno lesivi dell'ambiente.

Nel merito

Sulle censure ed i motivi a sostegno del ricorso la Commissione speciale per la pianificazione del territorio così si esprime:

- ad a) Come correttamente spiegato nel messaggio del Consiglio di Stato, il futuro progetto definitivo è assoggettato alla nuova legge sulle strade con la particolarità, eccezionale e transitoria, che in quella sede potranno essere rimessi in discussione anche oggetti già decisi con il piano generale.
Le esigenze poste dall'art. 6 N. 1 CEDU sono pertanto soddisfatte.
- ad b) L'istanza di dissodamento è stata pubblicata sul Foglio ufficiale N. 84 del 21.10.1994.
Contro la stessa sono pendenti 5 opposizioni che evidentemente potranno semmai venir evase dopo l'approvazione del piano generale.
A questo stadio è sufficiente il preavviso vincolante rilasciato dal Consiglio di Stato con risoluzione N. 2064 del 28.3.1995.
- ad c) Non corrisponde al vero. Il progetto stradale all'esame interessa l'oggetto N. 1804 "Monte San Giorgio" dell'inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali d'importanza nazionale (IFP).
Per queste ragioni si è chiesto il preavviso della Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio.
Quest'ultima si è espressa con rapporto 26.10.1998.
- ad d) Per il compenso della zona SAC (ca. 1'100 m²) si ossequerà quanto stabilito dalla legge sulla conservazione del territorio agricolo.
- ad e) Il motivo principale a sostegno della realizzazione della strada della Montagna è che si libererà parte del nucleo di Rancate dal traffico di transito.

La decisione del Comune di Rancate è congruente con l'obiettivo d'eliminare il traffico di transito dalle zone abitate.

Quanto s'intende realizzare rafforza questo principio che è pure condiviso dal Piano Trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (PTM).

La bretella della Segurida è coerente con gli obiettivi perseguiti dal PTM, in particolare:

- *s'inserisce nel sistema gerarchico del Mendrisiotto formato da una croce di strade (nord/sud ed est/ovest)*
- *s'inserisce nella proposta di organizzazione degli svincoli del Pizzö e di Mendrisio, che rappresentano il tema principale del PTM dal profilo della viabilità*

- *risponde al principio che le strade non devono attraversare gli abitati e devono inserirsi il più velocemente possibile sull'asse autostradale.*

I motivi di sicurezza del traffico e di protezione delle zone abitate giustificano la soluzione scelta dal progetto in esame ed indicano che attualmente nel centro di Rancate, con un carico di traffico giornaliero medio superiore ai 6'000 Vc/g, le immissioni foniche ed atmosferiche superano parzialmente i limiti prescritti dalle relative ordinanze (OIF e OIAt): trattasi quindi di un risanamento che giustifica l'investimento per la realizzazione delle opere necessarie (strada, protezione fonica, compensi e rivalutazioni ambientali).

L'interesse pubblico alla realizzazione dell'opera è pertanto dimostrato.

- ad f)** La pubblica utilità dell'opera e le necessità tecniche del tracciato proposte sono evidentemente preponderanti sull'inconveniente che ne deriva al proprietario del fondo.
- ad g)** Per le richieste di modifica si rimanda al testo integrale contenuto nel messaggio governativo (pag. 10 pto. 15.2 ad f).
- ad h)** Vale quanto espresso in risposta al pto. f).
- ad i)** Liberare le zone abitate dal traffico di transito è l'obiettivo principale del Piano dei Trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio.
Anche se l'attuale traffico lambisce solo una parte del nucleo di Rancate, il progetto proposto risponde ed è conseguente agli obiettivi fissati e cioè di risanare le zone abitate dall'inquinamento fonico ed atmosferico.
- ad l)** La rotonda della Segurida sopporta egregiamente l'attuale mole di traffico ed adempirà alla sua funzione anche in futuro considerato pure che non sarà il nuovo tracciato a modificare significativamente il traffico di transito.
- ad m)** Si riconferma quanto espresso in risposta al pto. e) a dimostrazione dell'esistenza della pubblica utilità dell'opera.
- ad n)** Quanto affermato dalla ricorrente corrisponde.
È vero che la CFNP, nel suo terzo ed ultimo rapporto del 16.10.1998, invita le Autorità a rinunciare ad altri interventi che aumentino l'attrattività della strada della Montagna; è però altrettanto vero che il progetto presentato è rispettoso dell'oggetto IFP "Monte San Giorgio" a condizione che vengano soddisfatte le condizioni richieste ed elencate al Cap. 3 del presente rapporto.
- ad o)** Sono state prese in considerazione almeno due varianti che si differenziano per il tracciato planimetrico.
Quella proposta da realizzare, con gli accorgimenti prescritti dalla CFNP, è la più rispettosa degli aspetti paesaggistici e naturalistici.
Se la ricorrente si riferisce alla possibile variante di intervenire con opere di miglioria lungo la strada esistente, si ribadisce che è in contrasto con l'obiettivo di togliere il più possibile il traffico di transito dalle zone abitate.

CONCLUSIONI

Per quanto precede si propone di

d e c i d e r e :

1. Il ricorso della C.E. fu Cesare Rusca **è respinto.**
2. Non si prelevano né tasse né spese.
3. Intimazione:
 - alla C.E. fu Cesare Rusca, per il tramite dell'avv. Loris Bernasconi, 6830 Chiasso
 - al Consiglio di Stato

4.4.4 Ricorso N. 5

Eredi fu Bruno Rusca - Via M. Roggia - 6853 Ligornetto

Motivi del ricorso

- a) La prevista nuova strada si rivela inutile in quanto l'esistente è sufficiente per il traffico che deve sopportare.
In pratica rappresenta un doppiante dell'esistente.
- b) La nuova strada comprometterebbe un vasto comprensorio agricolo e forestale.
- c) La nuova strada è contestata dalle Autorità e dalla popolazione di Ligornetto.
- d) Chiedono un equo indennizzo per la perdita di valore dell'intera proprietà.

Con osservazioni formulate in data 28.9.1999 i ricorrenti confermano le motivazioni espresse nel ricorso ed inoltre aggiungono:

- e) Si potrebbe obbligare il traffico pesante per il trasporto di inerti, che ora transita dal valico di Arzo, ad utilizzare quello del Gaggiolo.

Nel merito

Sulle censure ed i motivi a sostegno del ricorso la Commissione speciale per la pianificazione del territorio così si esprime:

- ad a)** Riguardo alla censura sollevata (non esisterebbe la pubblica utilità) non si può che ribadire quanto espresso nel messaggio governativo.

I motivi di sicurezza del traffico e di protezione delle zone abitate giustificano la soluzione scelta dal progetto in esame ed indicano che attualmente nel centro di Rancate, con un carico di traffico giornaliero medio superiore ai 6'000 Vc/g, le immissioni foniche ed atmosferiche superano parzialmente i limiti prescritti dalle relative ordinanze (OIF e OIAt): trattasi quindi di un risanamento che giustifica l'investimento per la realizzazione delle opere necessarie (strada, protezione fonica, compensi e rivalutazioni ambientali).

Il nuovo tratto di strada non comporta un guadagno a livello di tempo di percorrenza e pertanto i veicoli, che vi circoleranno, rimarranno costanti.

Non è un doppiante alla strada esistente. Infatti, una volta realizzata la nuova strada della Montagna, quella "vecchia" verrà parzialmente demolita ed il collegamento veicolare alla frazione di Barozzo sarà sostituito da un semplice collegamento pedonale-ciclabile.

- ad b)** I conflitti di carattere naturalistico-paesaggistico sono stati affrontati nei rapporti d'esame ambientale che hanno accompagnato il progetto nelle diverse fasi. I sacrifici chiesti per la perdita di zona agricola e forestale sono giustificati dall'obiettivo di togliere il traffico di transito dalla zona abitata di Rancate.

- ad c)** In sede di consultazione avvenuta nel rispetto della procedura, sia il Municipio che la popolazione di Ligornetto si oppongono al progetto proposto. È però altrettanto vero che il Municipio di Ligornetto più che proporre una variante si oppone per principio alla realizzazione di una nuova strada. Questo è in contrasto con l'obiettivo già esposto in risposta al pto. b).
- ad d)** Il problema degli indennizzi non può essere esaminato in quanto esula dalla presente procedura.
- ad e)** Quanto postulato dalla ricorrente (dirottare il traffico pesante sulla superstrada) presuppone un accordo italo-svizzero. Il problema verrebbe comunque risolto per i Comuni della Montagna su territorio svizzero ma aggravato per quelli oltre confine.

CONCLUSIONI

Per quanto precede si propone di

d e c i d e r e :

1. Il ricorso degli Eredi fu Bruno Rusca **è respinto**.
2. Non si prelevano né tasse né spese.
3. Intimazione:
 - agli Eredi fu Bruno Rusca, 6853 Ligornetto
 - al Consiglio di Stato

4.4.5. Ricorso N. 6

Walter Casarico / Wanna Sandoli / San Giuseppe di Ligonetto S.A.
(rappresentati dall'avv. Angelo Jelmini - Via Vanoni 6 - CP 2720 - 6901 Lugano)

Motivi del ricorso

- a) La nuova strada è inutile. Il vero problema non è quello dell'andamento planimetrico della nuova strada, bensì se va fatta o se va abbandonata.
- b) Si otterrebbe ulteriore traffico di transito penalizzando in particolare il nucleo di Besazio. Inoltre comporterebbe un grave danno alla bellissima zona collinare-boschiva interessata dal nuovo tracciato.
- c) La variante con tornante su territorio di Rancate è da privilegiare perché meglio si giustifica se si valutano tutti gli elementi di giudizio.

Con osservazioni formulate in data 30.9.1999 i ricorrenti, fatte alcune specificazioni sui nuovi proprietari dei fondi, riconfermano le considerazioni di merito contenute nel ricorso.

Nel merito

Sulle censure ed i motivi a sostegno del ricorso la Commissione speciale per la pianificazione del territorio così si esprime:

- ad a)** Riguardo alla censura sollevata (non esisterebbe la pubblica utilità) non si può che ribadire quanto espresso nel messaggio governativo.

I motivi di sicurezza del traffico e di protezione delle zone abitate giustificano la soluzione scelta dal progetto in esame ed indicano che attualmente nel centro di Rancate, con un carico di traffico giornaliero medio superiore ai 6'000 Vc/g, le immissioni foniche ed atmosferiche superano parzialmente i limiti prescritti dalle relative ordinanze (OIF e OIAt): trattasi quindi di un risanamento che giustifica l'investimento per la realizzazione delle opere necessarie (strada, protezione fonica, compensi e rivalutazioni ambientali).

- ad b)** Come raccomandato dalla CFNP (Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio), se non si apporteranno ulteriori e significative migliorie alla tratta a monte, la strada della Montagna non accoglierà ulteriore traffico di transito in quanto nel suo complesso non diverrà più attrattiva.

Per quanto concerne i conflitti esistenti dovuti all'attraversamento della zona collinare attualmente praticamente intatta, si ribadisce che tutti gli aspetti legati alla zona agricola, forestale, al paesaggio ed alla natura, sono stati ampiamente considerati e trattati nei vari rapporti d'esame ambientale che hanno accompagnato gli sviluppi del progetto.

Anche la CFNP nel terzo rapporto del 16.10.1998, ritiene il progetto presentato rispettoso dell'oggetto IFP "Monte San Giorgio" anche se dovranno venir soddisfatte le condizioni esposte al Cap. 3 del presente rapporto.

ad c) Contrariamente a quanto asserito dai ricorrenti la variante scelta (con tornante su territorio di Ligornetto) è da preferire come dimostrato dai vari preavvisi dei Servizi cantonali, dai rapporti d'esame ambientale accompagnanti le varie fasi di progetto e la presa di posizione finale della CFNP.

CONCLUSIONI

Per quanto precede si propone di

d e c i d e r e :

- 1.** Il ricorso di Walter Casarico / Wanna Sandoli / San Giuseppe di Ligornetto S.A. **è respinto.**
- 2.** Non si prelevano né tasse né spese.
- 3.** Intimazione:
 - a Walter Casarico / Wanna Sandoli / San Giuseppe di Ligornetto S.A., per il tramite dell'avv. Angelo Jelmini
 - a Michela Sesana, Vallechiara 1, 6853 Ligornetto
 - al Consiglio di Stato

5. CONCLUSIONI

Richiamate le osservazioni ai ricorsi e le motivazioni esposte vi chiediamo di approvare il disegno di decreto legislativo annesso al presente rapporto.

Per la Commissione speciale pianificazione del territorio:

Bruno Lepori, relatore

Arigoni - Arn - Bobbià - Canal - Croce -

Ferrari C. - Ferrari Massimo - Genazzi -

Marzorini - Minotti - Pedrina - Poli -

Quadri - Rosselli - Suter

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

relativo all'evasione dei ricorsi ed all'approvazione del piano generale della nuova strada della Montagna in territorio dei Comuni di Ligornetto-Rancate-Besazio

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- visto il messaggio 26 maggio 1999 no. 4899 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto 30 novembre 1999 no. 4899 R della Commissione speciale per la pianificazione del territorio,

d e c r e t a :

Articolo 1

I ricorsi contro il piano generale della nuova strada della Montagna in territorio dei Comuni di Ligornetto-Rancate-Besazio sono decisi secondo le proposte contenute nel messaggio 26 maggio 1999 no. 4899 del Consiglio di Stato ed alle proposte della Commissione speciale per la pianificazione del territorio e meglio:

- **il ricorso no. 1** ing. Raimondo Ghielmetti e confirmatari - Via Barozzo - 6862 Rancate **è stralciato** dai ruoli in quanto ritirato
- **il ricorso no. 2** Comune di Ligornetto (rappresentato dal Municipio) **è respinto**
- **il ricorso no. 3** Vallechiara S.A. - 6825 Capolago **è respinto**
- **il ricorso no. 4** C.E. fu Cesare Rusca (patroc. dall'avv. Loris Bernasconi - Via Lavizzari - CP 249 - 6830 Chiasso) **è respinto**
- **il ricorso no. 5** Eredi fu Bruno Rusca - Via M. Roggia - 6853 Ligornetto **è respinto**
- **il ricorso no. 6** Walter Casarico / Wanna Sandoli / San Giuseppe di Ligornetto S.A. (rappresentati dall'avv. Angelo Jelmini - Via Vanoni 6 - CP 2920 - 6850 Mendrisio) **è respinto**

Articolo 2

È approvato il piano generale della nuova strada della Montagna in territorio dei Comuni di Ligornetto-Rancate-Besazio allegato al messaggio 26 maggio 1999 no. 4899 del Consiglio di Stato.

Articolo 3

Il presente decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi ed entra immediatamente in vigore.