

Rapporto

| numero | data | Dipartimento |
|---------------|------------------|--------------|
| 4833 R | 22 febbraio 1999 | TERRITORIO |
| Concerne | | |

della Commissione speciale per la pianificazione del territorio sul messaggio 22 dicembre 1998 concernente l'approvazione del piano generale per la correzione della strada cantonale (A398) e la costruzione del nuovo valico doganale del Madonnone, in territorio del Comune di Croglio, nell'ambito del Piano dei trasporti del Luganese – Basso Malcantone

1. CONSIDERAZIONI DI ORDINE GENERALE

1.1 La genesi del Piano dei Trasporti del Luganese¹

Nell'aprile del 1989, con una convenzione fra lo Stato e i Comuni del Distretto di Lugano, Isole e Medeglia del Distretto di Bellinzona, è stata insediata la Commissione intercomunale dei trasporti del Luganese (CT) con lo scopo di individuare e risolvere i problemi di mobilità della regione tramite l'allestimento di un Piano regionale dei trasporti del Luganese (PTL). A questa convenzione hanno aderito 84 Comuni degli 87 interpellati.

La prima iniziativa pubblica della Commissione è stata la promozione di una Consultazione preliminare di Comuni e Enti, conclusa nel dicembre del 1989, per ottenere un quadro completo delle problematiche legate ai trasporti della Regione.

Per impostare lo studio pianificatorio dei trasporti del Luganese, nel maggio del 1990, la CT ha avviato uno studio sulla mobilità e sulla domanda di trasporto, considerati elementi chiave sia per la verifica dell'attuale rete di trasporto, che per il dimensionamento di future infrastrutture viarie. Il lavoro è stato completato nel marzo del 1991.

Nel primi mesi del 1991 la CT ha elaborato il Rapporto Intermedio sugli indirizzi del PTL, il quale non voleva essere un quadro di interventi concreti, ma piuttosto uno schema propositivo indicante la soluzione del problema del trasporto del Luganese, in un nuovo sistema integrato di trasporti e relative infrastrutture.

Nel giugno del 1991 è stata promossa una Consultazione pubblica sul Rapporto Intermedio sugli indirizzi del PTL, terminato nell'ottobre del 1991. I risultati della consultazione non hanno messo in discussione la validità dello schema indicato.

La CT ha quindi elaborato il Progetto di Proposta di PTL, una proposta quadro di potenziamento delle reti e dei sistemi di trasporto esistenti. La proposta consiste in un sistema di trasporto integrato in grado di offrire caratteristiche ottimali in termini di bacini di utenza serviti, fattibilità tecnica degli interventi, economicità dei sistemi e dell'esercizio, impatto ambientale.

¹ Informazioni tratte dalla Proposta di Piano dei Trasporti del Luganese (PTL), Documento quadro, 1994.

Nel mese di febbraio del 1993, la CT ha promosso la Consultazione sul Progetto di Proposta di PTL, terza ed ultima tappa di confronto pubblico. Gli argomenti di maggiore interesse emersi dalla consultazione, sono stati ripresi nel documento finale elaborato dalla CT, la Proposta di Piano dei Trasporti del Luganese².

1.2 Consolidamento pianificatorio

Dal punto di vista pianificatorio le proposte di PTL sono state consolidate nel Piano Direttore cantonale, in questo modo il Piano dei Trasporti del Luganese ha assunto forza giuridica.

Il Consiglio di Stato, con decisione del 31 maggio 1994, ha adottato la scheda di coordinamento numero 12.23 concernente il Piano dei Trasporti del Luganese. Questa scheda è suddivisa in cinque schede settoriali:

- 1: Piano speciale per il Basso Malcantone
- 2: Infrastrutture per i trasporti individuali su gomma
- 3: Nodi intermodali, stazionamento e misure urbanistiche
- 4: I trasporti pubblici
- 5: Piani del traffico comunali

Ogni scheda settoriale contiene una serie di oggetti che rappresentano singole opere all'interno del contesto del Piano dei Trasporti del Luganese. A ogni oggetto è attribuito lo stato del coordinamento ("informazione preliminare", risultato intermedio" e "dato acquisito") a seconda del livello di coordinamento raggiunto.

Contro questa scheda sono stati interposti alcuni ricorsi, respinti con decisione del Gran Consiglio del 12 marzo 1997.

A seguito dell'avanzamento della pianificazione e della progettazione dei diversi oggetti, il 19 dicembre 1997 il Consiglio di Stato ha adottato il 1° aggiornamento della scheda di coordinamento 12.23 che comporta essenzialmente due tipi di modifiche:

- il cambiamento di categoria di oggetti, da informazione preliminare a risultato intermedio, rispettivamente da risultato intermedio a dato acquisito;
- la trattazione dettagliata di alcuni oggetti delle schede settoriali attraverso l'allestimento di schede specifiche chiamate schede-oggetto.

I ricorsi interposti contro la scheda di coordinamento 1223 del 19 dicembre 1997 sono stati evasi dal Gran Consiglio l'8 ottobre 1998.

1.3 Il Piano Generale nel contesto della Legge sulle strade

La legge sulle strade del 23 marzo 1983 definisce le strade pubbliche, il loro uso, le competenze del Cantone e le procedure necessarie per la loro realizzazione.

Le fasi di pianificazione e progettazione di una nuova strada possono essere riassunte in questo modo:

² Approvato definitivamente dalla Commissione Intercomunale dei Trasporti del Luganese nella sua seduta numero 40 del 10 dicembre 1993.

- il Piano cantonale dei trasporti (ai sensi dell'art. 8 della L sulle strade) è integrato nel Piano direttore cantonale nelle rispettive schede settoriali e segue pertanto l'iter di approvazione previsto per il Piano direttore cantonale;
- il Piano Generale concreta gli indirizzi della pianificazione cantonale dei trasporti (art. 11 L sulle strade). La procedura per la sua approvazione è identica a quella per i piani di utilizzazione cantonale (LaLPT art. 46-50);
- il Progetto definitivo precisa i particolari tecnici dell'opera. La sua procedura di approvazione come pure quella per i relativi piani di espropriazione segue la via prevista dalla Legge di espropriazione.

1.4 Il Piano Generale del nuovo valico doganale del Madonnone

Il Piano Generale in esame comprende unicamente un elemento dell'intero Piano dei Trasporti del Luganese: se dal profilo formale e giuridico l'approvazione deve limitarsi strettamente ai limiti d'opera indicati nei Piani, l'esame e le considerazioni generali non possono non tenere presente l'intero PTL e, in particolare, il Piano speciale del Basso Malcantone.

L'immagine di grande mosaico con cui frequentemente si è paragonato l'intero Piano dei Trasporti del Luganese può essere ampliata a più livelli. Si può immaginare un mosaico di opere e realizzazioni, ma anche un mosaico giuridico-pianificatorio necessario per il consolidamento giuridico-formale delle opere da eseguire non dimenticando l'importante mosaico finanziario, pure oggetto di discussione in Gran Consiglio, ma esaminato nel dettaglio dalla Commissione della Gestione.

Se l'opera in esame è solo un tassello del mosaico di infrastrutture necessarie per realizzare l'intero concetto di PTL, anche la procedura di approvazione del Piano Generale è un tassello di un grande mosaico giuridico-pianificatorio. È un tassello non solo a livello di approfondimento (il Piano Generale si situa a metà fra il Piano Direttore e i Piani definitivi), ma anche di tipo di procedura. Infatti la presente procedura di Piano Generale concerne unicamente una parte del Piano speciale del Basso Malcantone.

Sottostà alla Legge sulle strade - e quindi a questa procedura di approvazione – il tratto di strada tra Ponte Tresa e il Madonnone, comprese le opere doganali. Tutte le opere connesse con il potenziamento della ferrovia Lugano-Ponte Tresa, compresi gli adattamenti alla rete viaria, sono invece rette dalla Legge federale sulle ferrovie.

Il Piano Generale è stato depositato nelle cancellerie dei comuni di Croglio e Ponte Tresa dal 20 maggio al 18 giugno 1997 per la fase dell'informazione e partecipazione nella quale tutti hanno potuto inoltrare osservazioni o formulare proposte.

Il Consiglio di Stato ha parzialmente rielaborato il progetto tenendo conto delle osservazioni ricevute e delle prese di posizione dell'Ufficio federale dell'ambiente, delle foreste e del paesaggio (UFAP) che ha formulato il suo preavviso favorevole, sulla base dell'esame di impatto ambientale con il documento EIA del 27 febbraio 1998.

Il Piano Generale è quindi stato adottato dal Consiglio di Stato e è ora sottoposto al Gran Consiglio per l'approvazione di sua competenza.

1.5 La coordinazione transfrontaliera

La necessità di un Piano Generale è anche dettata dalle procedure di coordinazione con le Autorità italiane.

Già nel 1993 e nel 1995 sono state sottoscritte delle dichiarazioni di intenti fra la Regione Lombardia e il Cantone Ticino per il prolungamento della FLP, la realizzazione del nuovo valico doganale del Madonnone e per un'azione comune nel campo dei trasporti con riferimento anche all'area di Ponte Tresa.

Il presente Piano Generale è un documento importante per potere continuare le trattative sia a livello federale che con le autorità italiane, visto che formalizza in modo giuridicamente vincolante l'intenzione del Cantone di realizzare il nuovo valico doganale del Madonnone e le relative opere annesse.

2. IL PIANO SPECIALE DEL BASSO MALCANTONE NELL'AMBITO DEL PIANO DEI TRASPORTI DEL LUGANESE

Il Piano speciale per il Basso Malcantone è descritto nella scheda settoriale 1 della Scheda di coordinamento 12.23 del Piano direttore cantonale ed ha forza giuridica.

L'obiettivo è il miglioramento delle condizioni di mobilità nel Basso Malcantone e la riduzione degli impatti negativi causati dal traffico stradale. Per raggiungere questo obiettivo sono previsti interventi di:

- miglioramento della viabilità stradale motorizzata
- potenziamento delle infrastrutture e del servizio della ferrovia (FLP) e delle autolinee
- risanamento ambientale e urbanistico
- creazione di un itinerario ciclabile protetto

In particolare sono considerati come "dato acquisito" dal Piano direttore i seguenti interventi per il traffico stradale motorizzato:

- Nuova dogana al Madonnone (Italia)
- Sistemazione della strada cantonale di accesso tra Ponte Tresa e il Madonnone (Italia) e nuovo ponte sulla Tresa
- Galleria di attraversamento di Ponte Tresa e raccordi stradali
- Posteggi a Ponte Tresa
- Sistemazione del tratto stradale Ponte Tresa - Caslano (Colombera)
- Eliminazione del passaggio a livello a Caslano (Colombera)

Di queste opere, le prime due sottostanno alla Legge sulle strade e sono oggetto del presente Piano Generale, mentre le altre quattro sono sottoposte alla Legge federale sulle ferrovie.

Sono pure definiti come "dato acquisito" una serie di interventi di miglioramenti dei trasporti pubblici:

- Nuova stazione di Ponte Tresa
- Raddoppio dei binari ed eliminazione dei passaggi a livello lungo la tratta Ponte Tresa – Magliaso

- Creazione di posteggi di interscambio alle stazioni FLP
- Miglioramento dell'integrazione delle autolinee con il servizio ferroviario

I primi tre oggetti seguono pure la procedura definita dalla Legge federale sulle ferrovie, mentre il quarto punto è già stato attuato.

I piani concernenti le opere sottoposte alla Legge federale sulle ferrovie sono già stati esposti pubblicamente dal 20 ottobre al 18 novembre 1997.

Sono inoltre già definiti a livello di Piano Direttore cantonale alcuni interventi urbanistici concernenti la ristrutturazione delle stazioni ferroviarie e la promozione di insediamenti densificati e di qualità attorno alle stazioni ferroviarie.

Particolare importanza assume pure il recupero e la valorizzazione paesaggistica ed urbanistica del nucleo e della riva del lago a Ponte Tresa, considerato che il ponte doganale attuale di Ponte Tresa sarà chiuso al transito veicolare, demolito e sostituito da due passaggi pedonali.

È quindi palese come anche il Piano speciale del Basso Malcantone assume una caratteristica di piano integrato dei trasporti, coinvolgendo tutti i vettori per migliorare in modo globale la mobilità della regione. Ognuno dei tasselli previsti assume la sua importanza nel contesto più ampio del Piano speciale, ma anche del Piano dei Trasporti del Luganese stesso.

3. ESAME COMMISSIONALE E AUDIZIONE DEI COMUNI INTERESSATI

Il Consiglio di Stato ha tenuto conto delle osservazioni pervenute dalla fase di informazione e partecipazione nell'allestimento del Piano Generale definitivo. Le osservazioni, la loro valutazione e come sono state recepite per l'ulteriore elaborazione del Piano Generale sono state descritte e commentate nel messaggio governativo.

La Commissione della pianificazione nell'ambito dell'esame di questo messaggio ha ritenuto utile sentire i comuni interessati per verificare se le loro attese, espresse in sede di informazione e partecipazione, sono state recepite nel Piano Generale, oppure, nel caso contrario, se le motivazioni del Consiglio di Stato sono state convincenti.

Bisogna rilevare che dal profilo giuridico-formale questi colloqui non sarebbero stati strettamente necessari. L'intenzione e l'attesa della Commissione erano quelle di voler capire il grado di accettazione dell'opera in esame sentendo quelle istituzioni che, avendo formulato osservazioni, sono più coinvolte (o colpite) dal progetto stesso di altre.

Resta inteso che il rimedio giuridico contro le decisioni del Gran Consiglio in materia di Piano Generale è quello previsto per i Piani di Utilizzazione Cantionali (PUC) (LALPT art. 49). In particolare è possibile il ricorso al Tribunale della pianificazione del territorio entro 15 giorni dalla scadenza della pubblicazione del Piano Generale che avverrà a cura del Dipartimento dopo l'approvazione del Gran Consiglio. Il Piano Generale entra in vigore dopo l'approvazione del Gran Consiglio. Eventuali ricorsi non hanno effetto sospensivo (LALPT art. 50).

Le audizioni sono avvenute il 27 gennaio 1999 alla presenza dei membri della Sottocommissione incaricata dell'esame di questo messaggio (Arn, Beltraminelli, G. Canonica, Quadri). In rappresentanza del Dipartimento del Territorio era presente l'ing. C. Mariotta, direttore della divisione costruzioni, e altri funzionari del Dipartimento coinvolti nel progetto. Sono stati sentiti i rappresentanti dei comuni di Croglio e Monteggio.

In occasione dell'incontro, i Municipi di Croglio e Monteggio, rappresentati dal sindaco di Croglio E. Bordonzotti, dal vicesindaco di Monteggio C. Ballinari e dalla municipale di Monteggio F. Toletti, hanno potuto constatare come i principali postulati espressi in sede di consultazione sono stati considerati nella rielaborazione del Piano Generale.

In particolare è stata prevista una corsia preferenziale, di lunghezza di ca. 400 metri prima della dogana del Madonnone, per evitare che il traffico locale sia ostacolato dalle operazioni doganali. Il limite per questa corsia preferenziale è dato dalla discarica di Croglio: eventuali lavori di scavo in quest'area porterebbero a problemi tecnici di estrema complessità, sia per lo scavo vero e proprio, come pure per gli aspetti ambientali connessi al deposito del materiale scavato.

Le ulteriori preoccupazioni dei comuni interessati vertono soprattutto sugli aspetti ambientali. Dal profilo formale l'esame di impatto ambientale è trattato globalmente per tutto il progetto FLP. La documentazione relativa alle opere oggetto di questo Piano Generale è quindi inclusa in quella del progetto ferroviario.

Particolarmente importanti nel contesto degli impianti doganali sono gli aspetti fonici, relativi alle manovre degli automezzi pesanti sul piazzale doganale e ai veicoli fermi in attesa di passare la dogana. In quest'ambito si rileva come la copertura integrale del piazzale doganale non è sostenibile. Tuttavia la disposizione degli edifici doganali potrà alleviare l'impatto fonico. Si dovrà tenere conto di questo nell'allestimento del progetto definitivo.

Non si potrà tralasciare di considerare l'impatto ambientale generato dal traffico sul lato italiano della Tresa, altrimenti si potrebbe correre il rischio di vanificare gli sforzi fatti a favore dell'ambiente su suolo elvetico.

Per quanto riguarda la sistemazione degli accessi privati e le modifiche della pianificazione locale dovute a questo progetto, è inteso che il finanziamento deve essere assicurato dal committente, nella misura in cui le nuove opere causano oneri.

4. CONCLUSIONI

I temi principali emersi dall'esame del Piano Generale e strettamente attinenti a questo Piano possono essere riassunti come segue:

- le opere previste dal Piano Generale in esame sono inserite nel Piano speciale del Basso Malcantone e rappresentano quindi un tassello nel mosaico del Piano dei Trasporti del Luganese;
- gli aspetti ambientali, in particolare quelli fonici, sono esaminati con la massima attenzione, anche qualora questi venissero causati dal traffico sulla sponda italiana della Tresa;
- il traffico locale è salvaguardato con la creazione di una corsia preferenziale.



La Commissione speciale per la pianificazione del territorio, visto il messaggio no. 4833 del 22 dicembre 1998; sentiti i rappresentanti dei comuni interessati; esaminato l'incarto di Piano generale, raccomanda al Gran Consiglio di adottare il Piano Generale per la

correzione della strada cantonale (A398) e la costruzione del nuovo valico doganale del Madonnone, in territorio del Comune di Croglia, come da disegno di decreto legislativo annesso al messaggio.

Per la Commissione speciale pianificazione del territorio:

Thomas Arn, relatore

Bobbià - Calastri - Canal - Canonica G. -

Canonica I. - David - Ferrari Massimo -

Lepori - Marzorini - Poli - Quadri -

Rosselli - Ryser - Truaisch