

Rapporto di minoranza

numero	data	Dipartimento
5315 R2	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

LINEE GUIDA PER L'ALLESTIMENTO DEL PTM

Il concetto di organizzazione territoriale quale base per un'adeguata pianificazione dei trasporti

L'organizzazione del territorio sintetizzata nel "concetto di organizzazione territoriale" è uno dei pilastri sui quali poggiano i Piani dei Trasporti. "Pur avendo carattere settoriale - nel senso che vertono a proporre innanzitutto delle misure per risolvere problemi di mobilità - i piani regionali dei trasporti devono in ogni caso, **essere parte integrante di un approccio pianificatorio globale**. La legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e servizi di trasporto indica tre le componenti del Piano cantonale dei trasporti "gli indirizzi di politica urbanistica".

Sulla base dell'esperienza maturata nell'ambito dei piani dei trasporti delle altre regioni, in particolare quello del luganese, inizialmente allestito senza il supporto di una visione dell'organizzazione territoriale globale, per il PTM è stata posta la necessità di affrontare la questione dell'organizzazione territoriale fin dall'inizio.

Il Piano dei Trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (PTM) s'inserisce quindi 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.**

OBIETTIVI GENERALI DEL PTM

Strategia e obiettivi

La ricerca di una strategia progettuale per la valorizzazione della regione non può limitarsi unicamente all'individuazione di destinazioni funzionali e a una generica indicazione di interventi urbanistici. La globalizzazione dell'economia tende a relativizzare il ruolo delle risorse geografiche e imprenditoriali, nonché le scelte infrastrutturali che hanno permesso lo sviluppo territoriale e urbano degli ultimi decenni.

In questo contesto la strategia territoriale della regione deve tendere a:

- valorizzare le proprie peculiarità storiche e le potenzialità offerte dalla sua situazione geografica e dal suo territorio
- creare e sviluppare nuove opportunità
- **ridurre gli impatti negativi, al fine di preservare e migliorare la qualità della vita**

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 indica:

- 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

¹ Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia d'infrastrutture e di servizi di trasporto del 12.3.97, art. 4

- 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.

Indirizzi d'intervento

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 pubblici.

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.**

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 trasporti, quali:

- la continuazione a sud di Lugano di AlpTransit
- il collegamento ferroviario Mendrisio-Varese (-Malpensa)
- 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 transfrontaliere
- 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.

I RICORSI

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.

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 (diretrice 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).

POTERE COGNITIVO E DI DECISIONE DEL GRAN CONSIGLIO

La scrivente commissione ha riesaminato attentamente la questione del potere cognitivo e di decisione del Gran Consiglio quale autorità di ricorso.

Per quanto riguarda il potere cognitivo, l'organo legislativo cantonale può riesaminare liberamente tutte le questioni di diritto, di fatto, nonché l'apprezzamento (opportunità e 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 CdS) 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 prende 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.

ESAME DEI RICORSI

La commissione ha esaminato tutti i ricorsi e la maggior discussione è scaturita sulle proposte di Stabio e Ligornetto in particolar modo sullo stralcio della scheda 12.24 del completamento dell'A394 da Stabio-est al Giaggiolo.

Dal messaggio del CdS e dalla diversa corrispondenza tra le parti non è stato possibile ottenere quelle informazioni che avrebbero permesso di dare un giudizio corretto tenendo in considerazione gli interessi delle parti coinvolte. Anche alla richiesta dei comuni ricorrenti di avere della documentazione precisa che tenesse conto dello sviluppo del traffico, dell'impatto ambientale e delle garanzie dall'Italia (che ci fosse in primo luogo la volontà di continuare questa strada anche sul suo territorio e poi quella di incentivare il passaggio del traffico pesante dalla strada alla ferrovia) non è mai stata pienamente soddisfatta ci sono solo stati inviti, per esempio, a chiedere spiegazioni alla commissione dei trasporti del Mendrisiotto.

Questo atteggiamento di mancanza di disponibilità, esasperato anche dal presidente della commissione pianificazione, non ha permesso nemmeno ai membri della commissione di

avere a disposizione quanto necessario per poter dare un giudizio corretto. A rendere ancora più dubbiosa la situazione ci sono state le dichiarazioni dei tre consiglieri di Stato, presenti alla serata pubblica di Bodio sul traffico, che hanno ammesso che si può fare ben poco per frenare il traffico pesante. Anche il rispetto dalla legge federale concernente il trasferimento su ferrovia del traffico merci pesante attraverso le alpi dell'8.10.1999 difficilmente può essere imposta, per esempio all'Italia, non essendo scaturita da un accordo bilaterale. Inoltre sempre nella stessa serata il Tenente Guscio della polizia stradale ha sottolineato che la galleria del Gottardo ha le potenzialità di permettere 5500 passaggi di veicoli pesanti, in questo momento ne passano 3500. Questa situazione, gli interventi di molti parlamentari negli ultimi due anni (contrari ad una presenza così abbondante di Tir che li hanno portati a votare la seguente risoluzione:

Risoluzione

Richiesta di messa in atto delle misure previste dalla legge federale concernente il trasferimento su ferrovia del traffico merci pesante attraverso le alpi dell'8.10.1999

Con il passaggio dal sistema "dosaggio" a quello denominato "conta gocce" la fluidità del traffico lungo l'asse autostradale è migliorata; è aumentata la sicurezza fuori dalla galleria del Gottardo, non essendoci più camion posteggiati in lunghe colonne sulla corsia d'emergenza. Non sono per contro aumentate la sicurezza in galleria e la qualità della vita delle persone che abitano lungo questa linea di transito.

La legge federale concernente il trasferimento su ferrovia del traffico merci pesanti attraverso le alpi dell'8.10.1999 stabiliva che, per il primo biennio successivo all'entrata in vigore dell'Accordo sui trasporti terrestri, l'obiettivo consisteva in una stabilizzazione del traffico merci su strada attraverso le Alpi al livello del 2000 (art. 3 cpv. 4).

L'adozione del nuovo sistema di gestione del traffico pesante ha fatto aumentare il traffico di transito a Brogeda (da questo valico passa il 90% di veicoli pesanti); nei primi 9 mesi del 2002 con il sistema "dosaggio" la media di transito paragonata a quella del 2000 è stata del 93% per passare al 103% nel mese di ottobre con il cambio di sistema (+ 10 %):

- ottobre 2000: passaggi 84'935

- ottobre 2002: passaggi 87'577 con un aumento di 2'642

Questi dati riguardano solo i veicoli carichi in quanto per quelli vuoti - che costituiscono a loro volta una fonte inquinante - un confronto con il 2000 non è possibile. La statistica dei veicoli vuoti 2000 non è affidabile.

Il 1° gennaio 2003 entrerà in vigore la seconda fase di transizione (2003/2004) del contingente di 40 t concessi a trasportatori svizzeri ed esteri. Si passerà dalle 600'000 autorizzazioni concesse negli anni 2001/2002 a 800'000 (divisi equamente tra trasportatori svizzeri ed esteri). Di questi 220'000 riguardano il traffico di transito attraverso la Svizzera (attualmente 165'000) e 380'000 il traffico di import/export (attualmente 285'000). E non c'è da dubitare che la maggior parte dei TIR in transito e di quelli in import/export con l'Italia utilizzerà l'autostrada del San Gottardo anche se ora aggirano la Svizzera.

Per queste ragioni, il parlamento ticinese, a tutela degli interessi della popolazione ticinese e di tutto l'arco alpino, chiede fermamente all'autorità federale:

- La messa in atto di idonee misure per il contingentamento del traffico pesante in entrata al territorio svizzero, come previsto dalla legge federale concernente il trasferimento su ferrovia del traffico merci pesante attraverso le alpi".)*

La situazione in commissione e le difficoltà ad avere delle garanzie dall'Italia (la realizzazione della stazione comune Como-Chiasso, dogana del Madonnone, basso Malcantone, galleria ferroviaria per le marci del Monte Olimpino) hanno costretti i tre membri della commissione che rappresentano il gruppo PS, il 3 febbraio 2003, al fine di avere a disposizione di tutti i membri un certo numero di documenti, ad inviare al presidente della Commissione della pianificazione una richiesta da inoltrare al CdS nel rispetto dell'articolo 71 delle legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il CdS con le seguenti richieste:

- 1) *incarto completo relativo alle assicurazioni e garanzie fornite dalle autorità italiane in merito alla imminente realizzazione del tratto italiano della superstrada, tratto compreso tra la ferrovia (dogana) e la rete stradale e autostrada italiana;*
- 2) *incarto completo relativo ai sussidi che saranno erogati dalla confederazione ed in particolare il preavviso dell'ufficio federale delle strade oggetto di un recente comunicato stampa del dipartimento del territorio (comunicato del 16 gennaio 2003);*
- 3) *incarto completo che indichi e valuti quale è il previsto maggior afflusso di autoveicoli leggeri e pesanti dall'Italia a seguito della realizzazione della superstrada, tratto italiano e tratto svizzero, rispettivamente gli studi che escludono tale maggior afflusso;*
- 4) *tutti gli studi che sono stati realizzati sull'aumento del traffico in Ticino a seguito della realizzazione della superstrada, con particolare riferimento agli effetti sulla fluidità del traffico e sull'ambiente lungo il corridoio autostradale del San Gottardo a nord di Mendrisio e ancor più in particolare ai portali della galleria autostradale del San Gottardo, sulla rampa sud di accesso al tunnel autostradale, in corrispondenza degli svincoli autostradali di Lugano e sul ponte diga di Melide;*
- 5) *tutti gli studi e le perizie effettuate in merito alle conseguenze sulla fluidità del traffico e sull'ambiente nel Mendrisiotto, con particolare riferimento all'eventualità che la realizzazione della superstrada, creando un collegamento diretto in territorio ticinese fra gli agglomerati di Como e di Varese (collegamento diretto che in Italia non esiste) induca un aumento del traffico e crei ulteriori problemi viari in corrispondenza dello svincolo autostradale di Mendrisio e il previsto svincolo in località "Tana";*
- 7) *vorremmo infine sapere se le perizie (viarie ed ambientali) effettuate nell'ambito del PTM tengano conto degli effetti degli accordi bilaterali oppure no.*

Precisiamo che questa documentazione non è in alcun caso coperta da segreto e che la nostra richiesta non supera i limiti del potere di vigilanza del gran consiglio (art. 72 della legge sul GC e sui rapporti con il CdS) ritenuto che siamo come membri della CP chiamati a pronunciarsi sui ricorsi presentati da Stabio e Ligornetto. Il GC e la commissione pianificazione (CP) non possono decidere una questione così importante senza consultare questi incarti, rispettivamente senza sapere se i problemi ai quali tali incarichi si riferiscono sono stati approfonditi oppure no.

Chiediamo quindi nel rispetto dell'art 71 della legge sul gran consiglio la nostra richiesta sia inoltrata al Consiglio di Stato.

Purtroppo a questa precisa richiesta non è stato dato seguito se non parzialmente perché nella seduta del 5 febbraio ci sono stati consegnati documenti che erano stati messi a disposizione solo del relatore di maggioranza e che comprendevano più di 500 pagine con tabelle da leggere in fretta per presentare il presente rapporto entro l'11 febbraio 2003. **Nessuna richiesta di prolungare il termine è stata accettata dalla maggioranza dei membri della commissione, quando per molti messaggi da esaminare sono serviti mesi se non anni.** Questa mancanza di tempo (dobbiamo sempre ricordare che siamo

dei parlamentari di milizia e quindi non possiamo avere tutto il tempo a disposizione per approfondire le problematiche) non ci ha dato sicuramente la possibilità di poter vedere altra documentazione che ci permettesse di rispondere in modo serio alla richiesta dei ricorrenti che riguarda lo stralcio del completamento dell'A394 da Stabio-est al Gaggiolo con la formazione di una nuova dogana commerciale che secondo i comuni di Stabio e Ligornetto porta ad un aumento dei Tir. La documentazione riprende inoltre, per esempio, studi fatti nel 1990 e nel 1997, essendo l'apertura di una nuova entrata autostradale un problema che va a coinvolgere tutto il territorio ticinese, (vedi prese di posizione dei comuni del Mendrisiotto e della Leventina) questi studi dovrebbero essere ripresi e aggiornati tenendo conto dell'evolvere della situazione e della reale possibilità di gestione del territorio nel rispetto della qualità della vita.

CONCLUSIONE

- 1) Non essendoci delle dichiarazioni chiare da parte dell'Italia sulla sua volontà di costruire la continuazione di questa strada sul suo territorio **e di adottare una politica di trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia,**

non avendo potuto avere una documentazione aggiornata sulla situazione attuale e sulle conseguenze di un aumento del traffico con le possibili strategie o soluzioni non solo per il Mendrisiotto (il PTM non deve solo cercare di risolvere i problemi della sua regione ma deve integrarsi omogeneamente con gli altri piani dei trasporti regionali), nel rispetto delle nostre competenze pensiamo sia giusto accogliere parzialmente i ricorsi di Stabio e Ligornetto proponendo di rinviare al CdS la scheda 12.24.2.9.

- 2) per gli altri ricorsi ci conformiamo alle osservazioni e conclusioni del rapporto di maggioranza accettando quello di Bissone e respingendo quelli di Caneggio, Castel S. Pietro, Chiasso e Vacallo.

Per la minoranza della Commissione speciale pianificazione del territorio:

Giuseppe (Bill) Arigoni, relatore
Feistmann - Ferrari C.

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 duplica 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 accolto parzialmente**
2. **La scheda oggetto 12.24.2.9 è rinviata al CdS per riesame della situazione**
3. Non vengono assegnate indennità.
4. 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 **accolto parzialmente**
2. **La scheda oggetto 12.24.2.9 è rinviata al CdS per riesame della situazione**
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 Stabio
 - Consiglio di Stato
 - Ufficio federale per lo sviluppo territoriale

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente
A. BIGNASCA

Il Segretario
R. SCHNYDER