

Rapporto di minoranza

numero	data	Dipartimento
7015 R2	13 aprile 2016	TERRITORIO
Concerne		

della Commissione speciale per la pianificazione del territorio sulla mozione 18 ottobre 2010 presentata da Raffaele De Rosa a nome del Gruppo PPD «Progetto cantonale degli svincoli autostradali. Riordino e recupero territoriale»

(v. messaggio 15 dicembre 2014 n. 7015)

La mozione del 18 ottobre 2010, abbozza nella sua introduzione una parziale analisi del territorio cantonale di fondovalle e in prossimità degli svincoli autostradali.

*“Grande attenzione è pertanto rivolta, da un lato, alla realizzazione di AlpTransit (che tutto il Ticino auspica completa delle gallerie della Riviera, dell'aggiramento dell'agglomerato di Bellinzona e del prolungamento a sud di Lugano) e, dall'altro, al miglioramento della rete autostradale. Molta preoccupazione ha suscitato la presa di posizione del Consiglio federale concernente l'imminente **collasso delle infrastrutture per il traffico stradale**, fenomeno del resto fin troppo noto alle nostre latitudini. Basti pensare alle colonne nel Mendrisiotto, agli ingorghi sul ponte diga di Melide, ma anche ai problemi viari nel Locarnese e nel Bellinzonese, per non parlare della paventata chiusura totale del tunnel del San Gottardo per i lavori di risanamento. Al minimo imprevisto, oppure non appena vengono effettuati dei lavori di manutenzione, i disagi risultano immediatamente insostenibili.*

Nell'ambito delle sue responsabilità e competenze, l'USTRA sta procedendo a svariati risanamenti autostradali con investimenti di centinaia di milioni di franchi. Questi interventi sono concepiti per garantire il buon funzionamento della rete autostradale per i prossimi 20 anni e comprendono anche la parte di infrastruttura relativa agli svincoli autostradali.

In sostanza si investono centinaia di milioni per risanare tratte di pochi chilometri di autostrada senza nessun valore aggiunto per il territorio e per la società!

A tale proposito, quattro aspetti sono ben conosciuti:

- 1. il nostro Cantone è caratterizzato dalla scarsità di territorio pregiato nel fondovalle;*
- 2. gli svincoli autostradali sono sempre più sotto pressione perché in queste zone troviamo spicchi di territorio sempre più ricercati per l'insediamento, sia di unità abitative, sia di attività economiche. Per citare un solo caso, fra i molti, basti ricordare l'esempio degli svincoli autostradali di Biasca e di Bellinzona-sud: con l'arrivo di AlpTransit si assisterà ad un frazionamento territoriale molto marcato che - unitamente alla presenza degli svincoli autostradali e delle strade cantonali e comunali - riduce in modo drastico la disponibilità di terreni in zone pregiate;*
- 3. i territori in prossimità degli svincoli autostradali sono sia dal profilo privato sia da quello pubblico gli spazi più interessanti per gli insediamenti di carattere commerciale, industriale o di servizi (infrastrutture sportive, poli fieristici, ecc.)*
- 4. gli svincoli autostradali progettati 30-40 anni or sono (vedi Mendrisio) evidenziano oggi tutti i loro limiti soprattutto dal profilo dell'organizzazione e dell'impatto sul territorio.”*

Questa analisi è in parte da condividere in quanto effettivamente il fondovalle del nostro Canton è coperto da una fitta rete di infrastrutture per il trasporto sia su rotaia che su gomma. Una rete tanto fitta che nel Sottoceneri rende problematico trovare lo spazio per far passare una qualsiasi altra arteria di traffico o un ampliamento di quella esistente.

È vero, il terreno dei nostri fondovalle è diventato sempre più pregiato, perché quello non edificato è diventato sempre più esiguo. Questo è dovuto in gran parte alla forte richiesta da parte di industrie internazionali di insediarsi sul nostro territorio. Il risultato degli ultimi 20 anni di politica degli insediamenti è stato una rapida saturazione delle zone produttive a partire da sud e che si sta estendendo anche oltre il Monte Ceneri.

Le ricadute positive di questo fenomeno non sono a nostro parere sufficienti per controbilanciare quelle negative: aumento del traffico, creazione di posti di lavoro a basso valore aggiunto, aumento dell'inquinamento, saturazione delle vie di comunicazione, diminuzione e frammentazione del terreno agricolo.

Inoltre per risolvere i disagi creati dalla mobilità individuale su gomma, dovuta al pendolarismo lavorativo e all'affluenza puntuale nei centri commerciali, vengono spesi milioni in infrastrutture stradali, soprattutto nell'ampliamento degli svincoli autostradali.

La mozione a seguito dell'analisi territoriale introduttiva chiede:

1. *“procedere immediatamente a una **valutazione e proporre un progetto cantonale degli svincoli con l'obiettivo primario di un riordino e di un recupero territoriale**. In altre parole si tratterebbe di fare un progetto cantonale degli svincoli (Svincoli Ticino) e di imporlo a Berna, come fu il caso - ad esempio - per AlpTransit, per il quale il Cantone con notevole lungimiranza seppe elaborare un proprio progetto (AlpTransit Ticino).*
2. *Nel caso questo progetto permetta di recuperare importanti aree, chiedo al Consiglio di Stato di farsi parte attiva verso la Confederazione per entrare in possesso delle medesime e dare così inizio a un'attiva politica di promozione economica basata anche sulla messa a disposizione di terreni edificabili a scopo industriale e/artigianale, a prezzi particolarmente favorevoli.”*

Quello che il mozionante di fatto chiede è una creazione di nuove aree produttive in prossimità degli attuali svincoli autostradali.

Purtroppo questa proposta, pur scaturendo dalla volontà di risolvere delle problematiche reali, propone di fatto le stesse soluzioni che hanno distrutto il territorio ticinese e creato la situazione di disagio che il mozionante stesso riassume nella sua introduzione.

Proprio a seguito di questi disagi il popolo svizzero e quello ticinese nel 2013 hanno votato una modifica della legge sulla pianificazione del territorio che va nella direzione opposta a questa proposta.

La nuova LPT ha infatti, fra gli altri, i seguenti nuovi principi:

1. sviluppo centripeto (verso i centri e non in periferia) e in prossimità dei trasporti pubblici;
2. valorizzazione e tutela del terreno agricolo;
3. nessuna nuova zona edificabile se le riserve regionali sono sufficienti per i prossimi 15 anni.

La proposta della mozione risulta quindi superata, infatti i terreni in vicinanza degli svincoli che si proporrebbe di rendere edificabili oggi sono per lo più agricoli e sicuramente non vicino al trasporto pubblico.

Se consideriamo i due esempi di grosse aree industriali/commerciali in prossimità degli svincoli di Mendrisio e Grancia, vediamo come queste soluzioni danno enormi problemi.

Non aggraviamo ulteriormente la situazione ai cittadini in un Cantone dove i problemi di traffico, di qualità degli insediamenti, di qualità dell'aria e di qualità di vita sono già abbastanza difficili da risolvere e da sopportare nella situazione attuale.

Ma la proposta non è superata solo dal punto di vista giuridico, lo è anche per il fatto che la progettazione dei nuovi svincoli di Mendrisio e Lugano appartiene di fatto già al passato.

Conscia di questo la maggioranza della commissione della pianificazione propone perciò di prendere come esempio lo svincolo di Bellinzona Sud.

Ma proprio questo esempio dimostra quanto sia irrealizzabile anche dal punto di vista giuridico la proposta. Infatti nessuno dei presupposti della legge federale sulla pianificazione del territorio nel caso della creazione di nuove aree insediative di tipo produttivo è soddisfatto:

1. attorno allo svincolo abbiamo terreno agricolo;
2. siamo lontano dai centri;
3. non ci sono mezzi di trasporto pubblico nelle vicinanze.

CONCLUSIONI

Visto che è superata sia dagli eventi che dal punto di vista giuridico chiediamo di respingere la mozione.

Per la minoranza della Commissione speciale pianificazione del territorio:

Ivo Durisch, relatore
Kappenberger - Maggi - Storni