



# COMUNE DI CASLANO

CONFEDERAZIONE SVIZZERA - CANTON TICINO

## PREAVVISO DEL MUNICIPIO SUL CONTENUTO DI UNA MOZIONE

Mozione del 30 settembre 2024 concernente  
“Sistemiamo Via Industria senza implementare la seconda fase,  
le dimensioni attuali sono sufficienti e si risparmiano 2.5 mio. di franchi”

---

6987 Caslano, 30 dicembre 2024

Alla Commissione speciale

Onorevoli membri,

richiamato l'articolo 67 cpv. 2 let. b) LOC, il Municipio rilascia il suo preavviso scritto sul contenuto della mozione in oggetto, all'indirizzo della Commissione speciale. In merito alla ricevibilità, il Municipio si era già espresso favorevolmente nella presa di posizione del 4 novembre 2024.

### **Premessa pianificatoria**

Oggi il traffico da e per Via Colombera (Cantonale) è a senso unico sia in entrata da Via San Michele, sia in uscita da Via industria.

Il PR prevede la chiusura di Via San Michele e il traffico bidirezionale su Via Industria come asse principale, con la posa di un semaforo in via Colombera, la realizzazione di una nuova fermata FLP e il potenziamento del trasporto pubblico in via Industria per servire meglio la zona Sud-Ovest di Caslano e la scuola media.

Con la chiusura di Via San Michele, tutto il traffico verrà convogliato su Via Industria, che fungerà da strada di raccolta per tutto il quartiere, al pari di Via Stazione e di Via Golf. Ragionare solo in base alla situazione del traffico attuale non è corretto ed è necessario proiettarsi verso il futuro e immaginare la Via Industria come una strada di raccolta che sarà molto più frequentata rispetto ad oggi, specialmente se Via San Michele sarà usata solo come una strada di quartiere e di collegamento per le aree di svago.

Va ricordato inoltre che nel rapporto di pianificazione – programma di realizzazione del 2009 Via Industria era stata inserita come opera prioritaria da realizzare in fase 1 entro 5 anni dall'entrata in vigore del piano regolatore.

Il progetto di Via Industria è quindi coerente con la premessa pianificatoria e con la visione di sviluppo del territorio comunale di Caslano.

### **Iter realizzativo**

La fase 1 (MM1239) è già stata realizzata mentre la fase 2 (MM1312) non ha potuto esserlo non certo per mancanza di volontà da parte del Municipio ma a causa di un ricorso respinto sia dal Consiglio di Stato, sia dal TRAM e ora è pendente al Tribunale federale.

## **Fase 1 (già realizzata)**

La Fase 1 è stata completamente realizzata secondo quanto previsto nel messaggio municipale. Tra Via Colombera e Via Rompada, Via Industria è già stata realizzata con un campo stradale di 6 metri e doppio marciapiede, tranne l'incrocio con Via Colombera che sarà realizzato dal Cantone. Da informazioni raccolte, la pubblicazione del progetto dell'incrocio da parte del Cantone è prevista l'anno prossimo, la fermata FLP non è invece di imminente realizzazione.

Tra via Rompada e Via Camparlungo il marciapiede è a valle e il campo stradale è chiaramente insufficiente: 3 metri di careggiata, rampetta di ca. 50 cm (h12 cm) e residuo del vecchio campo stradale di ca. 1.2 metri (campo stradale complessivo 4.70 metri, assolutamente insufficiente per incrocio camion – auto). Dalla fine della fase 1 è stata predisposta una segnaletica provvisoria valida fino alla fase 2 comprendente:

- senso unico alternato per regolare l'incrocio tra camion direzione Nord e auto
- impedimento dell'incrocio camion – camion predisponendo l'obbligo di svolta a destra per i camion che vogliono transitare verso sud.

Da Via Camparlungo a Via Credera il campo stradale è più largo, vi è un marciapiede a valle e non sono state intraprese misure particolari.

Il marciapiede a valle è stato realizzato completamente su tutta la lunghezza.

## **Fase 2 (da realizzare)**

Come evidenziato anche dalla mozione, la Fase 2 avrebbe già dovuto essere realizzata. Un ricorso ne ha però fino ad oggi impedito la messa in opera. Il ricorso è stato respinto sia dal Consiglio di Stato (decisione del 29 marzo del 2023), sia dal TRAM (29 agosto 2024). Le motivazioni sono molto chiare, il Tribunale amministrativo ha condiviso in toto tutte le dettagliate spiegazioni fornite nella risposta del Municipio. Il ricorso è ora pendente al Tribunale federale.

Evidenziamo alcuni passaggi significativi della sentenza del TRAM:

*4.1 Già il Governo respingendo il ricorso aveva evidenziato che: il Governo nella decisione d'approvazione della revisione generale del Piano Regolatore del 2 giugno 2009 (n.2 95), aveva ritenuto congruente la scelta del Municipio di predisporre un marciapiede su entrambi i lati di via Industria, così da predisporre una struttura confacente ad assolvere la funzione cui è deputata, considerando oltretutto opportuno il marciapiede lungo il lato settentrionale della strada, in quanto rivolto verso la parte residenziale e dove confluiscono tutti gli altri percorsi pedonali (pag. 74). In questo senso, gli interventi sono in linea con gli orientamenti comunemente ammessi in tema di opere stradali intesi a offrire all'utenza pedonale la protezione consentita dalle circostanze nell'ottica di una rivalorizzazione complessiva del ruolo sociale della strada quale spazio destinato ad una coabitazione pacifica...*

*...diversamente da quanto sostenuto dall'insorgente, si rileva che il progetto prevede una strada, stante la sua fattura semplice e ordinata, con caratteristiche peraltro simili ad altre strade di raccolta comunali nel tessuto urbano di Caslano, nel quale s'inserisce in modo corretto. Anche da un punto di vista fonico e di sicurezza, ritenuta la posa di un nuovo strato d'usura fonoassorbente (cfr. relazione tecnica, pag. 12 e avviso cantonale n. 74-21 del 2 febbraio 2022), nonché la realizzazione di un dosso proprio in prossimità della scuola media, con funzione di moderazione del traffico, non si può concludere altrimenti.*

*5.2 Il mantenimento della strada allo stato attuale, anch'esso contrario al vincolo previsto dal piano del traffico, non garantirebbe, come già accennato, la sicurezza per gli utenti stradali (art. 6 cpv. 2 Lstr), in particolare l'incrocio tra veicoli e mezzi pesanti, considerando la funzione di via Industria. Indipendentemente da un'eventuale riduzione della velocità lungo il tratto in parola, l'avversato progetto è quindi imprescindibile per ristabilire la viabilità in loco dopo l'esecuzione della fase 1 (cfr. Messaggio municipale n. 1312 del 3 marzo 2021, pag. 3). Lo stesso dicasi per l'introduzione del senso unico (proposta che sembrerebbe non più ripresa in questa sede), considerando oltretutto le intenzioni del Cantone (progetto cantonale) di introdurre un traffico bidirezionale allo sbocco sulla strada cantonale di via Colombera (cfr. Messaggio governativo n. 7412 del 6 settembre 2017).*

Ricordiamo inoltre che la realizzazione della fase 2 permetterà di costruire delle fermate sicure per i bus a misura di disabili con pensiline per chi attende il bus.

### **Conseguenze della mancata realizzazione della fase 2 secondo progetto**

È importante ricordare come detto in apertura che con la realizzazione dell'incrocio su via Colombera e la chiusura al traffico di via San Michele vi è da attendersi un considerevole aumento del traffico su via Industria.

Rinunciare alla fase 2 sarebbe un errore con conseguenze negative e causerebbe un aumento dei rischi d'incidente e accresciuti disagi alla popolazione residente. La mancata realizzazione della fase 2 vanificherebbe di fatto lo scopo dell'opera in quanto impedirebbe la fluidità del traffico non garantendo l'incrocio tra due camion e, nella tratta tra via Rompada e Via Camparlungo, neppure l'incrocio tra un camion ed un'auto, con rischi accresciuti per gli utenti più indifesi (pedoni e ciclisti), soprattutto lungo il lato a monte, zona residenziale.

Inoltre, in prospettiva si impedirebbe la costruzione della fermata del bus e la messa in sicurezza dei pedoni.

### **Opere indispensabili**

Come indicato dallo Studio d'ingegneria Tunesi, anche se si dovesse rinunciare alla realizzazione della fase 2 alcuni interventi sarebbero irrinunciabili:

1. Messa a norma del campo stradale con corretto smaltimento delle acque, scarifica croste e sottofondo dove necessario, rimozione bordure e posa nuove bordure, nuove caditoie.
2. Tra via Rompada e via Camparlungo occorrerà permettere quantomeno l'incrocio tra Camion e auto, allargando il campo stradale ad almeno 5.10 metri per consentire l'incrocio tra un camion e un'auto alla velocità di 30 km/h secondo norma VSS 40201. Tutto quel tratto dev'essere eseguito a regola d'arte (oggi è totalmente sconnesso con rampe totalmente fuori norma).
3. Manca lo strato d'usura nel primo tratto tra via Colombera e via Rompada.

Il costo di queste opere minime indispensabili è valutato ad almeno fr. 500.000.-

### **Effetti pratici**

La realizzazione degli interventi minimi indispensabili snaturerebbe completamente la realizzazione di Via Industria come strada di raccolta conforme al Piano Regolatore e

non permetterebbe la costruzione delle fermate di trasporto pubblico. Aumenterebbe inoltre i pericoli mancando il marciapiede a monte dove sono presenti confluenze con piccole strade e abitazioni residenziali.

Non si può a nostro avviso prescindere dalla realizzazione immediata della seconda fase di via Industria con un campo stradale largo 6 metri per permettere l'incrocio camion/camion.

### **Conseguenze di un'eventuale rinuncia alla realizzazione del marciapiede a monte**

Ritenuta l'imprescindibile necessità di disporre di un campo stradale largo 6 metri, se si volesse rinunciare per il momento alla realizzazione del marciapiede previsto a monte sarebbero da considerare i seguenti punti critici:

- diminuzione della sicurezza per i residenti lato monte, per le immissioni dalle strade laterali per veicoli, ciclisti, pedoni. Il marciapiede fungerebbe da area cuscinetto aumentando la visibilità per i veicoli in uscita sul campo stradale.
- impossibilità di realizzare la prevista fermata del bus in prossimità della scuola media.
- necessità di procedere a una revisione del progetto definitivo fase 2, con nuovi costi di progettazione e nuovi tempi di attesa e potenziali contestazioni.

### **Conclusioni**

Il Municipio è fermamente convinto che Via Industria debba essere realizzata secondo quanto è previsto dal Piano regolatore, rispettando gli standard di sicurezza previsti per una strada di raccolta, come ampiamente confermato dalla giurisprudenza e come era stato scelto all'unanimità dal legislativo comunale, prima approvando il piano regolatore nel 2009 e successivamente concedendo il credito nel 2021.

Realizzare un progetto monco non farebbe altro che rinviare un problema che dovrà poi essere risolto successivamente, sicuramente con costi ben maggiori.

Appare infine poco opportuno procedere alla revoca di una decisione del Consiglio comunale, per di più adottata all'unanimità. Pur trattandosi di una possibilità concessa dalla legge, lo strumento della revoca andrebbe utilizzato con la dovuta prudenza e solo in presenza di fatti talmente gravi da giustificare una nuova decisione. Va inoltre ribadito che se anche i lavori della fase 2 non sono ancora iniziati, la progettazione esecutiva è già stata portata avanti e si sono registrate anche importanti spese legali per difendere il progetto davanti ai tribunali, che ad oggi hanno sempre dato pienamente ragione al Comune.

Viste le considerazioni che precedono, il Municipio invita la commissione speciale e il lodevole Consiglio comunale a voler respingere la mozione.

Con ossequio.

PER IL MUNICIPIO  
Il Sindaco: E. Taiana  
Il Segretario: A. Sciolli



Ris. mun. del 23 dicembre 2024

Copia p.c.:

Membri del Consiglio comunale