

Presa di posizione sull'iniziativa "Sistemiamo Via Industria senza seconda fase"

L'iniziativa popolare comunale intitolata "*Sistemiamo Via Industria senza seconda fase*" propone sostanzialmente la rinuncia al completamento della sistemazione stradale prevista dal Piano regolatore, privilegiando il mantenimento dell'assetto attuale della via e l'introduzione di misure di moderazione del traffico.

Si ritiene necessario esprimere una posizione chiara e motivata a favore della realizzazione del progetto stradale approvato dal Consiglio comunale il 7 aprile 2021 all'unanimità, alla luce degli elementi pianificatori, tecnici, giuridici e d'interesse pubblico.

1. Il rispetto della pianificazione democratica

Il progetto di sistemazione di Via Industria non nasce da una scelta contingente o isolata, bensì dall'attuazione di una pianificazione approvata nel 2009 a seguito di un processo democratico completo.

Il Piano regolatore:

- definisce Via Industria quale strada di raccolta,
- stabilisce in modo vincolante un calibro stradale e un assetto infrastrutturale preciso.

Tale pianificazione è tuttora valida e attuale. Le autorità giudiziarie, prima il Tribunale cantonale amministrativo e poi addirittura il Tribunale federale hanno infatti accertato che:

- non vi sono stati cambiamenti tali da giustificare un riesame,
- la funzione della strada e la struttura del comparto restano coerenti con le previsioni originarie.

In questo contesto, il Comune è chiamato a dare attuazione alla pianificazione vigente, non a ridefinirla caso per caso e a piacimento.

Accogliere l'iniziativa significherebbe, di fatto, disattendere uno strumento pianificatorio vincolante senza una revisione formale dello stesso, mettendo in discussione i principi di certezza del diritto e affidabilità dell'azione pubblica.

2. La sicurezza come priorità non negoziabile

L'argomento centrale a favore del progetto municipale riguarda la sicurezza stradale.

La situazione attuale di Via Industria:

- presenta una carreggiata in diversi tratti insufficiente per l'incrocio sicuro dei veicoli,
- comporta criticità per pedoni e utenti deboli,
- è stata espressamente definita transitoria nell'ambito della realizzazione per fasi.

Il completamento della seconda fase permette:

- la separazione chiara tra traffico veicolare e pedonale,
- la realizzazione di marciapiedi continui su entrambi i lati,
- l'adeguamento della strada agli standard di sicurezza riconosciuti,
- interventi mirati in prossimità della scuola media.

Le autorità cantonali e giudiziarie hanno chiaramente indicato che il mantenimento dello stato attuale:

- non garantisce in modo adeguato la sicurezza,
- non è compatibile con la funzione della strada.

L'iniziativa propone di supplire a tali carenze attraverso una zona 30. Tuttavia, una semplice riduzione della velocità non può sostituire gli adeguamenti strutturali necessari, né risolve i problemi legati all'incrocio dei veicoli e alla sicurezza degli utenti.

3. Un'infrastruttura coerente con il ruolo della via

Via Industria non è una strada di quartiere secondaria, bensì un asse di raccolta che:

- collega diverse funzioni territoriali,
- serve abitazioni, attività economiche e infrastrutture pubbliche,
- è destinato a sostenere anche sviluppi futuri del comparto.

Il progetto comunale:

- migliora la fluidità della circolazione,
- garantisce condizioni di traffico ordinate e prevedibili,
- evita la persistenza di soluzioni parziali e incoerenti.

Le alternative proposte dall'iniziativa — mantenimento della situazione attuale o trasformazioni limitate — non permettono di assolvere questa funzione in modo adeguato e rischiano di trasferire i problemi nel tempo anziché risolverli.

4. Trasporto pubblico e accessibilità inclusiva

Un ulteriore elemento qualificante del progetto è l'integrazione con il trasporto pubblico. La realizzazione delle fermate bus:

- migliora l'accessibilità del comparto,
- favorisce la mobilità sostenibile,
- risponde a esigenze concrete della popolazione (scuola, sport, residenza).

Le fermate sono inoltre progettate nel rispetto delle norme per l'accessibilità alle persone con mobilità ridotta, in linea con le esigenze contemporanee di inclusione.

Le autorità hanno riconosciuto che tali interventi rispondono a un chiaro interesse pubblico e sono proporzionati rispetto agli obiettivi perseguiti

5. Coerenza finanziaria e responsabilità gestionale

È comprensibile che un investimento di questa portata susciti attenzione sul piano finanziario.

Tuttavia, è necessario considerare che:

- il progetto rappresenta il completamento di un'opera già avviata;
- rinunciare alla seconda fase significa lasciare incompleta un'infrastruttura già in parte realizzata;
- soluzioni alternative potrebbero generare nuovi costi nel medio-lungo periodo.

Inoltre:

- il progetto è stato pianificato e valutato finanziariamente,
- sono previsti meccanismi di partecipazione ai costi (contributi di miglioria),
- l'opera si inserisce in una strategia complessiva di investimento sostenibile.

Una decisione orientata esclusivamente al risparmio immediato rischierebbe di produrre inefficienze e costi maggiori in futuro.

Cronistoria della sistemazione di Via Industria – Comune di Caslano

1. Pianificazione originaria (2009)

Nel 2009 il Piano regolatore comunale di Caslano, approvato dal Consiglio di Stato il 2 giugno, definisce Via Industria quale strada di raccolta con un calibro complessivo pianificato di 9 metri, comprendente carreggiata e marciapiedi. Tale pianificazione stabilisce in modo vincolante la struttura futura della strada e la sua funzione a servizio di un comparto misto (residenziale, artigianale, industriale e pubblico).

2. Sviluppo del comparto (2009–2019)

Negli anni successivi il comparto si sviluppa in coerenza con la pianificazione. Vengono realizzate nuove abitazioni e infrastrutture pubbliche, tra cui la scuola media entrata in funzione nel 2019. La struttura territoriale rimane comunque mista e conforme agli obiettivi pianificatori iniziali.

3. Avvio del progetto e suddivisione in fasi (2018–2019)

Il Comune elabora il progetto di sistemazione di Via Industria, suddividendolo in due fasi. Nel 2019 il Consiglio comunale approva la Fase 1 e il relativo credito, comprendente la realizzazione principale della carreggiata e dei marciapiedi nel primo tratto della via, verso la strada cantonale di Via Colombera.

4. Progettazione della Fase 2 (2020–2021)

Il Messaggio municipale n. 1312 del 3 marzo 2021 riguarda la richiesta di un credito di fr. 2.51 milioni per la seconda fase della sistemazione di Via Industria, concepita come completamento del progetto più ampio già avviato nel 2019 con la prima fase. La pianificazione si fonda sul Piano regolatore comunale, che attribuisce a Via Industria la funzione di strada di raccolta, con un assetto definito (carreggiata e marciapiedi su entrambi i lati) destinato a servire un comparto misto residenziale, artigianale e pubblico.

Dopo la realizzazione della prima fase, la situazione della strada risulta tuttavia solo parzialmente adeguata: in diversi tratti la larghezza della carreggiata è insufficiente per permettere l'incrocio sicuro tra veicoli pesanti, rendendo necessarie soluzioni provvisorie (come regolazioni del traffico) che non rappresentano una soluzione definitiva. La seconda fase mira quindi a completare l'infrastruttura, garantendo maggiore sicurezza per tutti gli utenti, in particolare grazie alla separazione del traffico pedonale, alla realizzazione dei marciapiedi mancanti, all'introduzione di elementi di moderazione della velocità e al miglioramento delle infrastrutture tecniche.

L'importanza del progetto risiede proprio nel fatto che esso completa un'opera già avviata e prevista dalla pianificazione, evitando di lasciare la strada in una situazione incompleta e tecnicamente insoddisfacente. Il Municipio sottolinea che l'intervento permette di migliorare in modo duraturo la sicurezza, la funzionalità e la qualità dello spazio pubblico, consolidando Via Industria quale asse viario fondamentale per il Comune. Rimandare o rinunciare a questa fase significherebbe mantenere criticità strutturali e compromettere la coerenza dell'investimento già effettuato.

Il Consiglio comunale approva all'unanimità il progetto e concede il credito di fr. 2'510'000.– nella seduta dell'8 aprile 2021.

5. Pubblicazione e opposizioni (2021)

Dal 8 novembre al 7 dicembre 2021 il progetto viene pubblicato. Durante questo periodo viene presentata un'opposizione, che contesta in particolare il calibro della strada, l'utilità del progetto

e gli espropri previsti. Il 23 febbraio 2022 il Municipio approva il progetto stradale e respinge l'opposizione.

6. Ricorso al Consiglio di Stato (2022–2023)

Il 16 marzo 2022 viene presentato ricorso al Consiglio di Stato. Con decisione del 29 marzo 2023 il Governo respinge il ricorso e conferma la conformità del progetto alla pianificazione.

7. Ricorso al Tribunale cantonale amministrativo (2023–2024)

L'8 maggio 2023 viene interposto ricorso al Tribunale cantonale amministrativo. Con sentenza del 29 agosto 2024 il Tribunale respinge il ricorso, confermando che il progetto è conforme al Piano regolatore, che non vi è stato un cambiamento rilevante delle circostanze e che la seconda fase è necessaria per garantire la sicurezza della circolazione.

Il Tribunale cantonale amministrativo ha escluso la validità delle proposte alternative formulate perché queste non rispettavano il quadro vincolante della pianificazione comunale e si collocavano quindi fuori dall'oggetto stesso della procedura. La sistemazione di Via Industria, infatti, non è un intervento isolato da valutare liberamente, bensì la concretizzazione di un tracciato, di un calibro e di una funzione già stabiliti dal Piano regolatore, che ha forza normativa e deve essere attuato come tale. In questo senso, qualsiasi proposta che ipotizzi il mantenimento della situazione attuale, lo spostamento dell'asse stradale o un ridimensionamento del calibro, entra inevitabilmente in contrasto con le prescrizioni pianificatorie già approvate e quindi non può essere accolta nell'ambito di una procedura di progetto stradale.

Il Tribunale ha inoltre sottolineato che le alternative proposte non erano giustificate da esigenze tecniche o di sicurezza, ma rispondevano piuttosto a considerazioni di opportunità o di interesse individuale (ad esempio per ridurre gli espropri). Tuttavia, la procedura non consente di rivedere scelte pianificatorie per motivi di convenienza, né di spostare l'opera semplicemente per evitare conseguenze su singoli fondi. Accogliere simili proposte significherebbe compromettere la coerenza complessiva della pianificazione e rendere di fatto impossibile l'attuazione delle opere pubbliche, poiché ogni proprietario potrebbe invocarne lo spostamento. Per questo motivo, il Tribunale ha concluso che le alternative non sono solo non preferibili, ma giuridicamente irricevibili, poiché incompatibili con la pianificazione vigente e con i principi che regolano l'attuazione delle infrastrutture pubbliche.

8. Ricorso al Tribunale federale (2024–2025)

Il caso viene portato dinanzi al Tribunale federale. Con sentenza del 14 novembre 2025 il Tribunale respinge definitivamente il ricorso, ribadendo che il progetto attua correttamente la pianificazione vigente e che non sussistono motivi per una revisione del Piano regolatore.

Il Tribunale federale, con sentenza del 14 novembre 2025, ha confermato integralmente le decisioni delle istanze precedenti, sviluppando una posizione giuridica particolarmente chiara e rigorosa. In primo luogo, ha ribadito che la procedura relativa al progetto stradale serve esclusivamente a dare attuazione concreta alla pianificazione esistente, senza rimetterne in discussione i contenuti fondamentali. In questo senso, ha stabilito che non è possibile contestare, in questa sede, né la funzione della strada né il suo calibro, poiché tali elementi erano già stati decisi con l'approvazione del Piano regolatore, che deve beneficiare di stabilità e prevedibilità nel tempo.

Il Tribunale ha poi esaminato nel dettaglio la principale censura del ricorrente, ossia l'asserita perdita di attualità della pianificazione. A tal riguardo, ha confermato integralmente le conclusioni del Tribunale cantonale amministrativo: le trasformazioni del comparto (come l'evoluzione residenziale o la presenza di strutture pubbliche) rientrano nella normale evoluzione del territorio e non rappresentano un cambiamento rilevante tale da giustificare una revisione del piano. Ha quindi chiarito che un piano regolatore può essere rimesso in discussione solo in presenza di

mutamenti importanti e sostanziali, che rendano le soluzioni pianificatorie manifestamente inadeguate, situazione che non è data nel caso concreto.

Infine, la Corte ha confermato che il progetto è pienamente conforme alla pianificazione comunale e agli obiettivi di sicurezza, funzionalità e interesse pubblico, riconoscendo la legittimità anche degli elementi accessori, come le fermate del trasporto pubblico e gli adeguamenti tecnici. In conclusione, il ricorso è stato respinto in quanto infondato, sancendo in modo definitivo che l'opera deve essere realizzata così come approvata, poiché giuridicamente corretta, tecnicamente giustificata e coerente con la pianificazione vigente.

9. Mozione per la revoca del credito (2024-2025)

Nel contesto del dibattito sul progetto, il 30 settembre 2024 è stata presentata una mozione da parte di membri del Consiglio comunale, con la quale si chiedeva di rinunciare alla realizzazione della seconda fase, mantenendo le dimensioni attuali della strada e sostenendo che ciò sarebbe stato sufficiente per garantire la sicurezza e avrebbe permesso un risparmio significativo sui costi.

La mozione si inseriva quindi nella stessa logica di opposizione già espressa nelle precedenti procedure amministrative e giudiziarie, proponendo una soluzione alternativa al progetto approvato e pianificato.

Tuttavia, il Consiglio comunale, nella seduta del 17 dicembre 2025, ha respinto la mozione, confermando così la volontà politica di proseguire con la realizzazione della seconda fase del progetto, in linea con la pianificazione vigente e con le decisioni già validate a tutti i livelli istituzionali.

Contro la decisione di respingimento della mozione è stato interposto un nuovo ricorso.

Spese sostenute dal Comune per i ritardi causati da ricorsi e mozioni

Spese legali per l'approvazione del progetto, fino alla sentenza del TF:	fr. 29'186.55
Consulenze tecniche del progettista per risposta alla mozione del CC:	fr. 17'529.25
Spese legali per il nuovo ricorso sul respingimento della mozione:	fr. 10'000.00
Totale provvisorio al 15.05.2026 (in attesa di eventuali nuovi sviluppi):	fr. 56'715.80

Altri costi di progettazione e appalti già sostenuti e che andrebbero persi se si cambiasse completamente il progetto:

fr. 119'213.10

Totale già speso al 15.05.2026 (senza aver ancora realizzato nulla): **fr. 175'928.90**

Il conteggio non tiene conto delle ore di lavoro dei municipali e dei funzionari amministrativi della Cancelleria e dell'Ufficio tecnico per far fronte alle contestazioni e per portare avanti il progetto.

Si rileva infine che l'alternativa proposta dall'iniziativa popolare non sarebbe priva di costi. Anche se si dovesse rinunciare alla realizzazione della seconda fase, 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 avrà comunque un impatto finanziario rilevante, in aggiunta a quanto già speso fino ad ora.

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.