

Rapporto

di minoranza della Commissione speciale alla Mozione del 30.09.2024 concernente Sistemiamo Via Industria senza implementare la seconda fase, le dimensioni sono sufficienti e si risparmiano 2.5 Mio.

Giugno 2025

Al Consiglio Comunale di Caslano

Onorevole Signor Presidente,
Onorevoli Signore e Signori Consiglieri Comunali,

Nel corso della seduta del 13 gennaio 2025, la Commissione ha rivolto al Municipio una serie di domande per chiarire alcuni aspetti rilevanti del progetto relativo alla seconda fase della sistemazione di Via Industria.

Domanda n. 1: "Lo status di 'strada di penetrazione' impone necessariamente un doppio marciapiede?", il Municipio ha risposto quanto segue:

"La Via Industria come è una strada di raccolta in quanto "raccolge" gli utenti presenti sulle strade di servizio che ad essa sono collegate. Le strade di raccolta, secondo la norma VSS 40 044 si dividono in 2 categorie:

- strade di raccolta principali: marciapiede previsto su entrambi i lati;
- strade di raccolta di quartiere: marciapiede previsto su entrambi i lati oppure su un lato solo.

La Via Industria tra le due categorie previste dalla norma VSS è associabile ad una strada di raccolta di quartiere e quindi dal punto di vista teorico è tollerato anche un solo marciapiede. La soluzione con doppio marciapiede è stata implementata ed è oggi presente sulle altre strade di raccolta (Via Golf e Via Stazione presenti nell'area dell'abbattuto di Caslano."

A titolo di esempio, la vicina Via Golf non è dotata di marciapiede lungo tutto il tracciato; in particolare, all'altezza della scuola elementare, il marciapiede sul lato a monte risulta interrotto.

Stato attuale su alcuni tratti della via

Con il supporto di un commissario, abbiamo verificato che la **larghezza complessiva di 6.60 metri** è presente lungo tutta la Via Industria. Tuttavia, vi sono **variazioni nella larghezza del marciapiede sul lato valle**, realizzato durante la prima fase dei lavori: questo varia tra **1.5 e 1.9 metri**.

Di conseguenza, il manto stradale dedicato al transito veicolare presenta una larghezza compresa tra **4.7 e 5.1 metri**, a seconda dei punti. In alcuni tratti, quindi, è effettivamente **necessario un allargamento di circa 40 cm** per garantire condizioni di sicurezza adeguate agli utenti della strada.

Durante la fase 1 dei lavori, la Via Industria è stata realizzata con un campo stradale di 6 metri e doppio marciapiede tra Via Colombera e Via Rompada, ad eccezione dell'incrocio con Via Colombera, la cui realizzazione è di competenza cantonale.

È inoltre importante sottolineare che, in occasione di questi interventi, **sono state completamente rinnovate anche tutte le infrastrutture sotterranee**, motivo per cui **non si rendono necessari ulteriori lavori in tal senso**.

Trasporto pubblico e servizio bus

Il progetto di fase 2 prevede l'introduzione di fermate per l'auto postale.

I mezzi previsti sono autobus di grandi dimensioni, con lunghezze fino a 13,5 metri, larghezza di 2,55 metri e altezza massima di 4 metri. Tuttavia è da considerare che questo servizio servirebbe solo una parte del territorio: l'auto postale salirebbe fino a Via Valle per poi ridiscendere su Via Industria e tornare verso Ponte Tresa.

Pertanto, si tratterebbe di un **servizio parziale**, non completamente efficace nel garantire una copertura omogenea del paese.

Va inoltre ricordato che è prevista l'introduzione di una fermata FLP su Via Colombera, che costituirebbe già un miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico in particolare per gli scolari.

Approfondimento tecnico

Durante la seduta conclusiva, la Commissione ha avuto modo di approfondire gli aspetti tecnici del progetto grazie agli interventi degli ingegneri Paolo Beltraminelli, Luigi Pesce (studio Tunesi), e Giorgio Sala (studio Brugnoli e Gottardi).

I tecnici hanno sottolineato come l'allargamento della strada rappresenti una misura prioritaria di sicurezza, poiché la visibilità attuale è fortemente compromessa.

Per migliorare la visibilità e contribuire alla sicurezza della circolazione, sarebbe auspicabile una maggiore cura della vegetazione da parte dei residenti di Via Industria, poiché in diversi tratti risulta incolta e sporgente sulla sede stradale.

In merito agli incidenti verificatisi lungo Via Industria si sono concentrati all'incrocio con Via Rompada, dove pur in presenza di una carreggiata ampia e priva di ostacoli visivi si sono comunque manifestate situazioni di rischio.

Conseguenze del mancato completamento del progetto

Qualora la fase 2 non venisse portata a termine come previsto dal messaggio municipale n. 1312, sarebbero comunque necessari alcuni **interventi minimi indispensabili**, tra cui:

1. Messa a norma del campo stradale con corretto smaltimento delle acque, scarifica delle croste e del 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** che comporterebbe un risparmio importante.

Valutazioni finali e raccomandazioni

Riteniamo che il progetto complessivo del messaggio 1312, così come presentato, sia **più che adeguato** dal punto di vista tecnico e **fondamentale per garantire la sicurezza**, in particolare verso gli studenti della scuola media.

Per incrementare la sicurezza pedonale nei pressi della scuola, si potrebbero valutare ulteriori misure di moderazione del traffico, come dossi artificiali o alberature che inducano i conducenti a rallentare.

Siamo consapevoli, però, delle **limitazioni strutturali** del territorio: molte strade di Caslano sono strette e risalgono a tempi lontani. Anche con una revisione del Piano Regolatore, non si può pensare oggi di risolvere tutto tramite espropri, che sarebbero economicamente e socialmente onerosi.

Restiamo perplessi sulla futura chiusura al traffico di Via San Michele, in fondo è una strada a senso unico, anzi sarebbe auspicabile allargare, il primo tratto fino all'incrocio con via Rompada per i pedoni.

Situazione finanziaria

Il messaggio municipale n. 1312 del 3 marzo 2021 prevedeva un credito di **fr. 2'510'000.–** per l'intervento.

Dopo oltre quattro anni, è verosimile ritenere che questo importo **non sia più attuale**, alla luce degli aumenti dei costi degli ultimi anni.

Dal consuntivo 2024 emerge che il **debito pubblico del Comune è in crescita e preoccupante**, con la prospettiva concreta di un futuro aumento del moltiplicatore d'imposta. Alla luce di questa situazione, è fondamentale valutare con attenzione **le priorità d'investimento**.

Conclusione

Dall'analisi approfondita del progetto di seconda fase per la sistemazione di Via Industria emergono diverse ragioni che ci portano a ritenere l'intervento proposto non più adeguato rispetto alle reali necessità dell'area interessata.

In primo luogo, dal punto di vista normativo, la realizzazione di un doppio marciapiede non risulta obbligatoria per una strada di raccolta di quartiere come Via Industria, ridimensionando così una delle principali giustificazioni tecniche sostenute dal Municipio. Inoltre, lo stato attuale della strada, pur con alcune irregolarità, mostra già caratteristiche adeguate in diversi tratti e può essere valorizzato attraverso interventi puntuali, più mirati e meno costosi.

Il servizio di trasporto pubblico previsto, essendo limitato solo a una parte del territorio comunale, non appare in grado di soddisfare in modo efficace le esigenze di mobilità dell'intera popolazione, risultando pertanto un investimento difficilmente giustificabile. Sul piano tecnico, le criticità emerse in merito a visibilità e sicurezza possono comunque essere affrontate con soluzioni meno invasive, come per esempio la manutenzione della vegetazione o misure semplici di moderazione del traffico.

È inoltre importante sottolineare che, anche rinunciando al completamento integrale della seconda fase, rimane possibile realizzare una serie di interventi minimi, ma essenziali, per garantire sicurezza e funzionalità, con un investimento stimato di circa fr. 500'000. Da un punto di vista urbanistico, bisogna riconoscere i limiti strutturali del territorio di Caslano, dove non è realistico adeguare tutte le strade agli standard ideali né giustificabile perseguire soluzioni troppo complesse o costose in un contesto già consolidato.

Infine, la situazione finanziaria del Comune, caratterizzata da un debito pubblico in crescita e dalla concreta prospettiva di un aumento del moltiplicatore, impone una valutazione attenta delle priorità d'investimento, orientata a scelte sostenibili e davvero necessarie.

Tenuto conto di quanto sopra esposto, la minoranza della Commissione invita il Consiglio Comunale a **sostenere** la mozione del 30 settembre 2024, quale proposta più equilibrata, proporzionata e rispettosa delle condizioni reali del territorio e delle finanze comunali.

Per la Commissione

Lidia Ruta Cucuzza (relatrice)

Dajana Paravac

Denny Bettelini