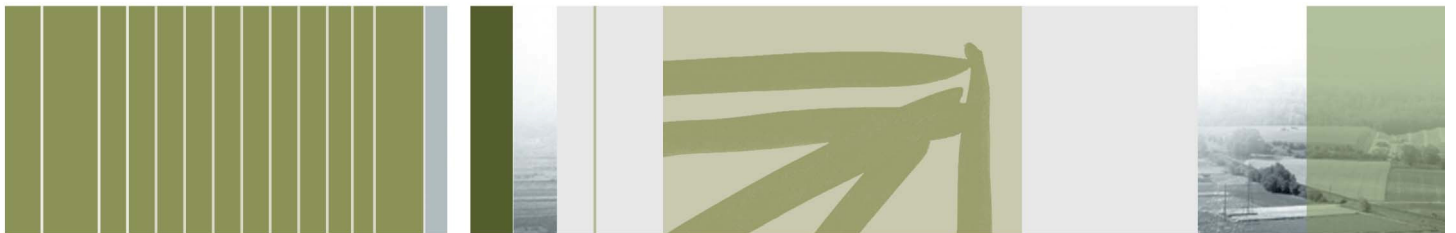




Repubblica e Cantone Ticino
Consiglio di Stato



Piano direttore
cantonale



Modifiche del Piano direttore n. 4 – aprile 2014



Rapporto sulla consultazione ed esplicativo

per l'adozione ai sensi dell'art. 13 Lst

Scheda R/M 2 Agglomerato del Locarnese

Scheda R/M 3 Agglomerato del Luganese

Scheda R/M 4 Agglomerato del Bellinzonese

Scheda R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto

Editore

Dipartimento del territorio

Autore

Sezione dello sviluppo territoriale,
Ufficio del piano direttore

Per ulteriori informazioni

Sezione dello sviluppo territoriale,
via Franco Zorzi 13, 6500 Bellinzona
tel. +41 91 814 25 91
fax +41 91 814 25 99
e-mail dt-sst@ti.ch, www.ti.ch/pd

© Dipartimento del territorio, 2014

Sommario

I. L'essenziale in breve.....	3
II. Sintesi della consultazione e decisioni del Consiglio di Stato.....	4
III. Riepilogo delle modifiche apportate dal CdS a seguito della consultazione...	28

I. L'essenziale in breve

Dal 15 novembre al 16 dicembre 2013 il Consiglio di Stato (CdS) ha posto in consultazione le proposte di modifiche concernenti le schede relative ai Concetti di organizzazione territoriale - COT (schede R da 2 a 5) e quelle relative ai Piani regionali dei trasporti - PRT (schede M da 2 a 5), per le quali proponeva l'unificazione, per ogni agglomerato, della scheda relativa al PRT con quella sul COT. Gli agglomerati del Locarnese, Luganese, Bellinzonese e Mendrisiotto venivano così trattati ognuno in un'unica scheda anziché in due: ciò per permettere una migliore visione d'insieme e un più efficace coordinamento con la politica degli agglomerati della Confederazione e con i Programmi d'agglomerato.

La documentazione posta in consultazione era composta da:

- 4 fascicoli Proposte di modifiche del Piano direttore, novembre 2013 (uno per ogni agglomerato);
- Rapporto esplicativo, novembre 2013.

L'insieme della documentazione, così come la versione in vigore di ogni scheda e la cartografia di base del Piano direttore, erano e sono tuttora disponibili su Internet all'indirizzo www.ti.ch/pd, dove è pure possibile reperire tutta la documentazione inerente all'attuale fase procedurale.

Per permettere loro di esprimersi compiutamente, a tutti gli enti che ne hanno fatto richiesta è stata concessa una proroga di circa un mese per la presentazione di osservazioni e proposte pianificatorie. Va anche ricordato che il CdS si è avvalso della facoltà concessa dalla Lst (art. 11 cpv. 3) di circoscrivere la consultazione ai Comuni e agli enti direttamente interessati.

Il presente rapporto illustra i risultati della consultazione e indica in che modo il CdS considera le osservazioni e le proposte pervenute in vista del consolidamento della scheda ai sensi dell'art. 13 Lst.

Alla consultazione hanno risposto 17 Comuni, 3 Commissioni regionali dei trasporti, 3 associazioni, un Cantone confinante, una sezione partitica comunale e un consigliere comunale.

Il capitolo II illustra in sintesi l'esito della consultazione e presenta le decisioni del Consiglio di Stato.

Al capitolo III sono riepilogate le modifiche apportate dal CdS alle schede a seguito della consultazione.

II. Sintesi della consultazione e decisioni del Consiglio di Stato

Oggetto della consultazione

I Concetti di organizzazione territoriale (COT) e i Piani regionali dei trasporti (PRT), con le rispettive schede di PD, hanno costituito già dagli anni '90 una sorta di politica degli agglomerati *ante litteram* che il Cantone, insieme alle Commissioni regionali dei trasporti (CRT), ha costruito e attuato con circa un decennio di anticipo rispetto alla Confederazione. A livello cantonale è apparso pertanto ovvio inserire i Programmi d'agglomerato federali nel solco già tracciato da COT e PRT, facendo diventare i primi l'occasione per rivedere e aggiornare i secondi. È per questo che, nell'ambito della revisione del PD, le schede sui COT e sui PRT erano state aggiornate solo puntualmente. Ora, con l'integrazione nelle schede sui COT e sui PRT dei risultati dei Programmi d'agglomerato di seconda generazione, si conclude di fatto l'ultima tappa della revisione del PD.

La consultazione del novembre 2013 verteva pertanto su due aspetti principali:

- il consolidamento nel PD dei provvedimenti con rilevante incidenza territoriale dei Programmi d'agglomerato di seconda generazione;
- l'aggiornamento completo delle schede relative ai COT (R da 2 a 5) e ai PRT (M da 2 a 5), per le quali il CdS proponeva l'unificazione in 4 schede rinominate R/M 2 Agglomerato del Locarnese, R/M 3 Agglomerato del Luganese, R/M 4 Agglomerato del Bellinzonese e R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto.

Per spiegazioni più dettagliate sull'oggetto della consultazione si rimanda al Rapporto esplicativo, novembre 2013 – distribuito a tutti i comuni direttamente interessati – e ai Programmi d'agglomerato (su cui si fondano le modifiche oggetto della consultazione). Tali documenti sono anche reperibili sul sito internet www.ti.ch/pd nonché presso l'Ufficio del Piano direttore.

Elenco degli istanti

Hanno partecipato alla consultazione i seguenti istanti, ordinati per agglomerato.

Agglomerato del Locarnese

- 4 Comuni: Brissago, Gambarogno, Locarno e Terre di Pedemonte;
- la Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia.

Agglomerato del Luganese

- 7 Comuni: Agno, Bioggio, Lugano, Manno, Massagno, Origgio, Vezia;
- l'associazione "Uniti per Bré" a nome delle associazioni: VivaGandria, Capiasca Ambiente, Cittadini per il territorio-Gruppo di Massagno, Associazione Quartiere Bomborozzo, Carona e l'Arbostora, Cittadini per il territorio Pian Scairolo;
- l'associazione svizzera per la pianificazione del territorio ASPAN;
- la Commissione regionale dei trasporti del Luganese;
- la sezione del Partito popolare democratico (PPD) del Comune di Vezia;
- il sig. Roberto Viviano, consigliere comunale di Vezia.

Agglomerato del Bellinzonese

- Il Comune di Giubiasco;
- l'Ufficio per lo sviluppo del territorio dei Grigioni.

Agglomerato del Mendrisiotto

- 5 Comuni: Balerna, Chiasso, Maroggia, Mendrisio e Riva San Vitale;
- la Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basse Ceresio;
- l'Associazione ticinese imprese di spedizione e di logistica (ATIS).

I temi della consultazione e le risposte del Consiglio di Stato

Di seguito vengono presentate le osservazioni e le proposte emerse dalla consultazione, rispettivamente il modo in cui il Consiglio di Stato ne ha tenuto conto. Le stesse sono organizzate per agglomerato.

Va prima rilevato che alcuni istanti – trasversalmente ai quattro agglomerati – hanno segnalato la loro sostanziale condivisione della nuova impostazione delle schede, in particolare il fatto di aver unito le schede sui COT e quelle sui PRT in nuove schede sugli Agglomerati. Si tratta dei Comuni di Agno, Bioggio, Chiasso, Gambarogno, Locarno, Lugano, Manno, Maroggia, Mendrisio e Riva San Vitale.

Il CdS precisa inoltre che le modifiche della scheda M10 Mobilità lenta – preannunciate nel Rapporto esplicativo che accompagnava la consultazione (novembre 2013) – verranno apportate in un secondo momento allo scopo di raggruppare in una sola procedura una serie di aggiornamenti che si rendono necessari e per i quali non sono al momento disponibili tutti gli elementi. In attesa di tali modifiche – che prevedono in particolare di spostare nella parte vincolante della scheda la rete dei percorsi ciclabili sovracomunali (attualmente inseriti nell'allegato I non vincolante della scheda M10 in vigore) – le misure dei Programmi d'agglomerato relative a questa tematica (inserite nel punto 3.5 Mobilità lenta delle quattro schede sugli Agglomerati oggetto della presente procedura) vengono indicate con il grado di consolidamento Dato acquisito.

Agglomerato del Locarnese

I principali temi emersi dalla consultazione sono i seguenti:

1. Attività artigianali tradizionali e aree lavorative (Terre di Pedemonte e Locarno)
2. Percorso ciclabile sull'argine della Melezza (Terre di Pedemonte)
3. Circonvallazione di Brissago (Brissago e CIT)
4. Parco Nazionale del Locarnese (CIT)
5. Contenuti della scheda e pianificazione del comparto "sponda sinistra della Maggia" del PR di Locarno (Locarno)
6. Area di trasformazione di Locarno-Saleggi (Locarno)
7. Riqualfica di Via Varesi (Locarno)
8. Nuovo ponte sulla Maggia per il TP (valutazione interna)

Di seguito se ne espongono i contenuti e le risposte del Consiglio di Stato.

1. Attività artigianali tradizionali e aree lavorative (Terre di Pedemonte e Locarno)

Sintesi delle osservazioni e proposte

Il Comune delle **Terre di Pedemonte** rileva che né il PALoc né la scheda R/M 2 trattano il tema delle attività artigianali tradizionali. La scheda pone infatti l'accento sulla promozione delle attività ad alto valore aggiunto, ma non fa nessun riferimento alla politica relativa alle attività artigianali tradizionali, che difficilmente trovano spazio nelle zone industriali esistenti (le quali ospitano principalmente attività del settore terziario). Tali zone sono inoltre sature e non permettono quindi la rilocalizzazione delle attività produttive situate all'interno delle zone residenziali, per le quali sarebbe opportuno valutare un riordino urbanistico.

Dal canto suo, il Comune di **Locarno** ritiene che nel capitolo Indirizzi e in quello Strategie, in merito al Piano di Magadino, non ci si debba limitare a trattare i GGT ma che ci sia anche la necessità di approfondire la situazione delle aree lavorative.

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

Il Comune delle Terre di Pedemonte suggerisce di considerare maggiormente il tema delle aree per attività artigianali tradizionali e non solo di quelle per attività ad alto valore aggiunto. Quello di Locarno solleva un'analoga questione, ossia quella di approfondire la situazione delle aree lavorative sul Piano di Magadino, dove ritiene ci si sia focalizzati solo sul tema dei GGT.

Il PALoc ha portato una particolare attenzione a quelle che ha denominato "aree di trasformazione". Queste aree, dove si concentra il maggior dinamismo dell'agglomerato, sono caratterizzate da contenuti misti con accento sulla componente produttiva e commerciale. Il PALoc ha evidenziato per le stesse un importante potenziale di sviluppo, oltre alla necessità di una loro riqualifica urbanistica in quanto importanti componenti della città. In questo senso, si ritiene che anche il tema delle aree lavorative e in particolare di quelle per attività artigianali non sia stato trascurato nell'ambito del PALoc. Tuttavia, la problematica sollevata dai due Comuni merita sicuramente un approfondimento che potrà avvenire nell'ambito del Programma d'agglomerato di terza generazione (PA3). Qualora da tale contesto dovessero scaturire indirizzi e/o misure volte a meglio promuovere e tutelare le aree lavorative in genere e quelle per le attività artigianali tradizionali in particolare, il PD verrà adattato di conseguenza. Per ora una modifica nel senso auspicato dagli istanti sarebbe prematura.

In conclusione, il CdS condivide nel principio le osservazioni dei Comuni di Locarno e delle Terre di Pedemonte, le quali potranno se del caso essere approfondite nell'ambito del Programma d'agglomerato di terza generazione. Al momento le stesse non determinano modifiche della scheda R/M 2 Agglomerato del Locarnese.

2. Percorso ciclabile sull'argine della Melezza (Terre di Pedemonte)

Sintesi delle osservazioni e proposte

Il Comune delle **Terre di Pedemonte** propone di sostituire il percorso pianificato a PD lungo l'argine sinistro della Melezza con un itinerario ciclabile che colleghi le tre frazioni di Tegna, Verscio e Cavigliano passando per le campagne. A tale riguardo il Municipio ha già fatto elaborare uno studio preliminare e avviato la necessaria procedura pianificatoria.

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

La proposta del Municipio è giudicata interessante e non si esclude pertanto che il percorso proposto possa sostituire quello emerso dal PA e ripreso nella cartina della Rete dei percorsi ciclabili (allegato V). Quando gli approfondimenti in corso da parte del Comune saranno conclusi sarà possibile prendere una decisione in merito e se del caso aggiornare la cartina citata. Va infatti ricordato che i tracciati in essa indicati hanno una valenza indicativa e non vincolante, allo scopo di facilitare gli aggiornamenti che si rendessero necessari sulla base degli approfondimenti progettuali. Il caso in questione ne è un buon esempio. Ciò che per contro è vincolante è l'indirizzo del PD volto a completare la rete del traffico lento nell'agglomerato (vedi misure al capitolo 3.5, come pure gli Indirizzi della scheda M10 Mobilità lenta).

Il CdS giudica interessante la proposta del Comune delle Terre di Pedemonte, la quale dovrà essere approfondita dal Comune stesso. Al momento la stessa non determina modifiche della scheda R/M 2 Agglomerato del Locarnese.

3. Circonvallazione di Brissago (Brissago e CIT)

Sintesi delle osservazioni e proposte

Il Comune di **Brissago** si dichiara contrario allo stralcio della circonvallazione di Brissago dalla scheda R/M 2. Ritiene che la decisione di togliere il progetto dal PD e dal PALoc per ragioni finanziarie sia stata presa senza considerare i vantaggi tecnici relativi alla viabilità e alla sicurezza, che avrebbero invece compensato l'inconveniente degli alti costi. Il Municipio richiama inoltre la presa di posizione della CIT del 12.07.2013, in cui anch'essa si era espressa allo stesso modo.

Su questa base, ritiene che il progetto non debba essere abbandonato adducendo questioni finanziarie, difficoltà realizzative o termini non fissabili nel tempo e che, nonostante le ristrettezze economiche, il DT e il CdS dovranno trovare argomenti a favore della circonvallazione di Brissago, affinché tale progetto sia ritenuto nei prossimi decenni.

Anche la **Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT)** ritiene che la misura relativa alla circonvallazione di Brissago non debba essere stralciata. Tale decisione sarebbe infatti frutto di una valutazione sommaria della finanziabilità del progetto e non di un'approfondita verifica tecnica o di opportunità a livello pianificatorio, elemento dovuto al fatto che Brissago non fa parte del comprensorio dell'agglomerato urbano del Locarnese e che quindi il progetto non avrebbe

un'incidenza diretta sullo stesso. Non esisterebbe quindi uno studio pianificatorio o un'argomentazione tecnica che giustifichi lo stralcio della misura quale Ip

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

Contrariamente a quanto sostenuto dagli istanti, una valutazione della circonvallazione di Brissago è stata svolta nell'ambito dei lavori di allestimento del PALoc. Si richiamano a questo proposito le considerazioni espresse nel Rapporto esplicativo che accompagnava la consultazione svolta nel novembre del 2013 (vedi cap. IV, pp. 12-14).

“Le circonvallazioni di Brissago e di Losone (grado IP) sono state abbandonate sulla base di specifici approfondimenti nell'ambito di una consultazione di tutti i comuni della CIT (DT-CIT, PALoc. Rapporto sulle strategie d'intervento e sulle misure, 8.6.2011; pp. 50-54).

La circonvallazione di Brissago non soddisfa i criteri relativi al rapporto costi-benefici; in tal senso non è stato possibile considerare e pianificare quest'opera nell'ambito del PALoc. Tuttavia, in considerazione della forte vocazione turistica di Brissago e del fatto che l'asse stradale in attraversamento dell'abitato rappresenta una cesura all'interno del Comune, si è ritenuto giustificato prevedere delle migliorie onde raggiungere un buon livello di sicurezza per gli utenti e quindi intervenire applicando misure concrete per ridurre il disagio. In particolare, in alternativa alla costruzione di una nuova circonvallazione, nell'ambito del PALoc è stata proposta l'introduzione del modello UPI 50/30 lungo tutto il tratto di strada cantonale in attraversamento dell'abitato (vedi misura INF 3 del PALoc). Questa misura, a carattere locale, non necessita un consolidamento a Piano direttore pur essendo parte integrante del PALoc.”

Ritenuta la forte volontà espressa sia dal Comune di Brissago, sia dalla CIT, di mantenere aperta questa opzione, il CdS accoglie la richiesta e mantiene l'ipotesi di circonvallazione nel PD quale misura con il grado di consolidamento Informazione preliminare (IP). Questo grado *“concerne attività delle quali sono noti pochi elementi e il cui coordinamento può intervenire solo successivamente e per le quali le Autorità hanno l'obbligo di informarsi vicendevolmente”*.

Il compito di approfondire questa ipotesi di progetto è rimandata ai prossimi aggiornamenti del PALoc.

Per i motivi esposti, il CdS accoglie la richiesta del Comune di Brissago e della CIT di mantenere nel PD il progetto di circonvallazione di Brissago (Informazione preliminare).

4. Parco Nazionale del Locarnese (CIT)

Sintesi delle osservazioni e proposte

La **Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT)** ritiene opportuno richiamare il progetto di Parco Nazionale del Locarnese nei capitoli della scheda relativi allo Scenario auspicato dell'organizzazione territoriale e alle Strategie.

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

Il CdS accoglie la richiesta della CIT. Il punto 2.2 della scheda R/M 2 Agglomerato del Locarnese è modificato di conseguenza.

5. Contenuti della scheda e pianificazione del comparto “sponda sinistra della Maggia” del PR di Locarno (Locarno)

Sintesi delle osservazioni e proposte

Il Comune di **Locarno** ricorda che la pianificazione del comparto cittadino in corrispondenza della sponda sinistra del fiume Maggia, facente parte del settore 4 del PR di Locarno, è attualmente vincolata da una zona di pianificazione istituita il 28.12.2010 e prorogata dal Consiglio di Stato fino al 20.12.2015. Ritiene che il tenore dei contenuti della nuova scheda vincoli eccessivamente la pianificazione di tale comparto, con il rischio, addirittura, di comprometterla. Il Municipio è dell'opinione che i numerosi vincoli predisposti dalle varie schede di PD quanto agli utilizzi ammessi su questa porzione di territorio non debbano essere accentuati da ulteriori esplicite limitazioni nella scheda stessa (esclusione di nuovi azzonamenti). Formulazioni troppo incisive negli obiettivi della scheda R/M 2, sovrapposti al consolidamento della scheda R9 (misura relativa all'area di svago “Terre di Pedemonte – Delta della Maggia”) da Ri a Da, rischiano di costituire un ostacolo alla concretizzazione della pianificazione comunale del comparto in oggetto, la quale richiede un concetto di sviluppo chiaro e coerente

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

Il contestato indirizzo della scheda R/M 2 prevede che *“in genere sono esclusi nuovi azzonamenti e si punta sia su un'adeguata attuazione degli indici di sfruttamento (IS), sia sull'introduzione degli indici minimi”*. (v. punto 2.2)

Il Municipio ritiene che questa formulazione sia troppo incisiva e che pregiudichi la futura pianificazione del comparto sponda sinistra della Maggia. Lo stesso discorso vale anche per alcuni disposti della scheda R9 relativi all'area di svago di prossimità delle Terre di Pedemonte - Delta della Maggia per la quale è stato proposto un passaggio dal grado RI a DA.

In merito alle preoccupazioni manifestate dal Comune di Locarno si osserva quanto segue.

Sull'esclusione di nuovi azzonamenti

Il contestato indirizzo non fa che ricalcare quelli, già in vigore, contenuti nella scheda di PD R6 Sviluppo e contenibilità del PR (v. punto 2.1). Secondo questi disposti, relativi al dimensionamento delle zone edificabili, "nell'orizzonte temporale del Piano direttore, in conformità con la Legge federale sulla pianificazione del territorio e il Modello territoriale del PD (v. scheda R1), le zone edificabili non devono essere di principio ampliate." Oltre a questo indirizzo vengono poi elencati i casi in cui è possibile derogare a questo principio. I disposti del PD, a loro volta, ricalcano quelli codificati nel quadro legale della pianificazione territoriale (v. Legge sullo sviluppo territoriale; Decreto sugli obiettivi del Piano direttore cantonale; Legge federale sulla pianificazione del territorio). In questo senso, il contestato indirizzo della scheda R/M 2 non rappresenta certamente una novità, ma ricalca il quadro legale in vigore.

Si sottolinea inoltre come il principio dell'esclusione di nuovi azzonamenti non sia espresso in modo tassativo ma è mitigato dall'espressione "in genere". Ciò significa che sussiste per il Comune un margine di apprezzamento e valutazione. La pianificazione che il Comune di Locarno sta studiando per l'area della sponda sinistra della Maggia dovrà quindi tenere conto di questi indirizzi generali e dovrà, se del caso, dimostrare l'opportunità di eventuali ampliamenti della zona edificabile. I limiti a un ingiustificato ampliamento della zona edificabile sono posti dal quadro legale in vigore, indipendentemente dalla scheda R/M 2 qui contestata.

Per i motivi esposti, il CdS non accoglie la richiesta del Comune di Locarno e la scheda R/M 2 Agglomerato del Locarnese non viene modificata.

Sull'area di svago di prossimità delle Terre di Pedemonte-Delta della Maggia

La presenza, in un determinato comparto territoriale, di un'area di svago di prossimità di categoria Dato acquisito non pregiudica la convivenza con altre destinazioni d'uso, in particolare con le zone edificabili. L'area di svago di prossimità delle Terre di Pedemonte - Delta della Maggia presenta nella scheda R9 in vigore il grado di consolidamento Risultato intermedio. Nel Rapporto esplicativo relativo alla consultazione in oggetto (v. cap. IV, p. 14) si era proposto di procedere al consolidamento in Dato acquisito di questa misura allo scopo di fare maggiore chiarezza rispetto alle misure della scheda R2 COTALoc in vigore, che riguardano sostanzialmente lo stesso comparto territoriale e che già presentano il grado Dato acquisito.

Ritenute le preoccupazioni della Città di Locarno, e che i Comuni toccati dall'area di svago in oggetto stanno avviando congiuntamente gli approfondimenti pianificatori necessari per concretizzarla, il CdS ritiene plausibile posticipare il passaggio a DA della misura in questione. Di conseguenza, le misure della scheda R2 COTALoc mantengono l'originale grado di consolidamento (Dato acquisito).

Per i motivi esposti, il CdS accoglie la richiesta del Comune di Locarno di mantenere la misura "Terre di Pedemonte - Delta della Maggia" della scheda R9 con il grado Risultato intermedio. Di conseguenza, nella scheda R/M 2 Agglomerato del Locarnese viene mantenuto il grado Dato acquisito delle misure "Delta della Maggia", "Golene della Melezza e della Maggia" e "Ponte Brolla", già consolidate nella scheda R2 COTALoc fin qui in vigore.

6. Area di trasformazione di Locarno-Saleggi (Locarno)

Sintesi delle osservazioni e proposte

Il Comune di **Locarno** segnala che l'Area di trasformazione di Locarno-Saleggi è oggetto di un'analisi relativa alla creazione di un minipolo tecnologico sull'area dell'ex Macello ed Azienda del gas. Chiede quindi che non venga fatto riferimento unicamente alla componente residenziale per non ostacolare interessanti opzioni relative allo sviluppo di contenuti compatibili all'interno dell'ambito urbano.

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

Gli indirizzi scaturiti dal PALoc per questa Area di trasformazione sono confluiti nella scheda R/M 2 sia al capitolo Indirizzi (punto 2.3 Strategia per gli Insediamenti), sia al capitolo 3 Misure (punto 3.2 Insediamenti).

Gli indirizzi prevedono per le Aree di trasformazione in genere anche attività lavorative. A seguito della richiesta della Città di Locarno, il CdS ritiene corretto riformulare la strategia del punto 3.2 relativa agli Insedimenti stralciando la precisazione "attività lavorative (di servizio)".

Per contro, la descrizione della misura "Area di trasformazione di Locarno Saleggi e Solduno", pur leggermente modificata nella sua formulazione, non viene integrata con uno specifico accenno ai contenuti lavorativi per due ragioni:

- perché la formulazione al capitolo Indirizzi viene rivista nel modo appena indicato per tener conto delle osservazioni dell'istante;
- perché la descrizione della misura in oggetto è preceduta dall'indicazione "in particolare", che non esclude quindi contenuti lavorativi.

Per i motivi esposti, il CdS accoglie parzialmente la richiesta del Comune di Locarno e modifica nel modo sopraindicato la scheda R/M 2 Agglomerato del Locarnese al capitolo Indirizzi, punto 2.3 Strategia per gli Insedimenti.

7. Riqualfica di Via Varesi (Locarno)

Sintesi delle osservazioni e proposte

Il Comune di **Locarno** chiede perché la riqualfica di Via Varesi non venga indicata con il grado di consolidamento Da, considerato che la realizzazione di questa misura è prevista in prima priorità.

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

La riqualfica di Via Varesi rientra nella misura "Riqualfica e messa in sicurezza assi stradali" (punto 3.4 Rete viaria e stazionamento) della scheda R/M 2.

In questa misura di PD sono elencate tutte le misure di riqualfica del PALoc che hanno una rilevante incidenza territoriale. Il grado di consolidamento è stato attribuito in funzione della priorità che il PALoc ha attribuito alle singole misure (A o B). Alle misure previste in priorità A è stato attribuito il grado di consolidamento Dato acquisito (Da) in quanto sono mature e la loro realizzazione è prevista a partire dal 2015. Alle misure previste in priorità B è stato attribuito il grado di consolidamento Risultato intermedio in quanto necessitano ancora di approfondimenti progettuali e la loro realizzazione è prevista a partire dal 2019 (nell'ambito del PA3). Alle misure previste in priorità C è stato attribuito il grado di consolidamento Informazione preliminare in quanto la loro fattibilità deve essere ancora verificata.

Ritenuto che:

- per la Confederazione queste misure non sono ritenute cofinanziabili in ragione della loro portata regionale e del loro costo sopportabile; di conseguenza la loro realizzazione può essere anticipata;
- il Comune di Locarno intende realizzare la riqualfica di Via Varesi in "prima priorità", ossia in priorità A, cioè prima di quanto indicato nel PALoc;

si ritiene di poter attribuire il grado di consolidamento Dato acquisito come richiesto dal Comune di Locarno.

Per i motivi esposti, il CdS accoglie la richiesta del Comune di Locarno e modifica nel modo sopraindicato la scheda R/M 2 Agglomerato del Locarnese al punto 3.4 Rete viaria e stazionamento.

8. Nuovo ponte sulla Maggia per il TP (Valutazione interna)

Da una valutazione interna ai servizi dell'amministrazione, è emersa l'opportunità di indicare con una specifica misura il nuovo ponte sulla Maggia previsto accanto a quello esistente della A13 e adibito unicamente al passaggio dei bus. Tale opera è inserita nel PALoc sotto la misura TP I relativa alla "Riorganizzazione dei servizi su gomma nel settore Locarno-Ascona-Losone", la quale è a sua volta già inserita nella scheda R/M 2 Agglomerato del Locarnese al punto 3.3 Trasporti pubblici: reti e nodi.

In ragione dell'importante impatto territoriale del citato ponte, questa componente della misura TP I viene ora indicata anche in una misura a sé stante al punto 3.4 Rete viaria e stazionamento con il grado Dato acquisito.

Per i motivi esposti, il CdS integra al punto 3.4 Rete viaria e stazionamento della scheda R/M 2 Agglomerato del Locarnese una nuova misura denominata Nuovo ponte sulla Maggia per il TP (Dato acquisito).

Agglomerato del Luganese

I principali temi emersi dalla consultazione sono i seguenti:

1. Pian Scairolo – Nuovo accesso autostradale in direzione sud (Lugano)
2. Allegato II – Scenario auspicato (Lugano)
3. Indirizzi in generale (Lugano)
4. Indirizzi per gli insediamenti (Lugano)
5. Indirizzi per la natura e il paesaggio (Lugano)
6. Trasporto pubblico su gomma (Origlio)
7. Nodo di Lugano FFS (Massagno)
8. Osservazioni generali (Associazione “Uniti per Bré” e altre associazioni)
9. Nuova linea TILO Manno-Taverne e Rete tram (Agnò, Bioggio e Manno)
10. Viabilità Vedeggio (Agnò, Bioggio e Manno)
11. Nodo intermodali (Agnò, Bioggio, Manno, Vezia, Partito popolare democratico - Sezione di Vezia, Roberto Viviano - consigliere comunale di Vezia, ASPAN - Gruppo regionale Ticino)

Di seguito se ne espongono i contenuti e le risposte del Consiglio di Stato.

1. Pian Scairolo – Nuovo accesso autostradale in direzione sud (Lugano)

Sintesi delle osservazioni e proposte

La Città di **Lugano** fa notare che il nuovo accesso autostradale da Via Senago previsto dal PAL2 e ripreso dal PD è nel frattempo stato rimesso in discussione dall'Ufficio federale delle strade (USTRA), che riscontra un conflitto con la corsia d'emergenza dell'autostrada. Per questa ragione tale raccordo, a partire da Via Senago è stato stralciato dai piani del progetto di Piano regolatore intercomunale del Pian Scairolo, posti in consultazione nel 2013 ai sensi dell'art. 26 Lst. La Commissione intercomunale per la pianificazione del Pian Scairolo sta elaborando il progetto preliminare per la riorganizzazione degli accessi allo svincolo autostradale di Lugano sud.

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

Viste le perplessità sollevate dall'Ufficio federale delle strade in merito al tracciato del nuovo raccordo all'accesso autostradale da Via Senago (così come proposto dal PAL2) e considerato come non sia contestato il principio di realizzarlo, si propone la seguente modifica della descrizione della misura nel Piano direttore: “Realizzazione nel contempo di un nuovo raccordo alla rampa di accesso autostradale in direzione sud, da Via Senago, con un nuovo tratto stradale parallelo alla rampa autostradale in provenienza da Lugano per poi immettersi in essa. in località Noranco.”

Il CdS accoglie la richiesta della Città di Lugano e il punto 3.4 della scheda R/M 3 Agglomerato del Luganese è modificato nel modo indicato sopra.

2. Allegato II – Scenario auspicato (Lugano)

Sintesi delle osservazioni e proposte

La Città di **Lugano** si chiede se sia corretto che l'allegato grafico II, che rappresenta lo scenario auspicato, debba essere parte integrante degli indirizzi della scheda, anche in considerazione del fatto che lo stesso è ritenuto illeggibile.

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

La cartografia che illustra lo scenario auspicato ha lo scopo di indicare gli orientamenti generali per lo sviluppo territoriale del Luganese. Questi orientamenti devono avere un carattere vincolante in quanto rappresentano un imprescindibile riferimento per la pianificazione locale.

Si osserva tuttavia che la scala di questa rappresentazione grafica è di circa 1:110'000, pertanto i limiti tra le aree destinate alle diverse utilizzazioni hanno un carattere necessariamente orientativo. Compete alla pianificazione comunale trasporre tali orientamenti (elaborati nell'ambito del PAL e ripresi dal PD) in disposti di PR (scala 1:2'000) e limiti di zona precisi. Nell'ambito di questo compito, il Comune dispone del necessario margine di manovra.

Si osserva inoltre che per i Programmi d'agglomerato di terza generazione si prevede di richiedere delle Rappresentazioni grafiche in scala 1:25'000 delle strategie d'intervento (insediamenti e paesaggio, rete dei trasporti pubblici, rete della mobilità individuale motorizzata e rete della mobilità pedonale e ciclabile). Queste cartografie, che dovranno essere allestite secondo un metodo uniforme per tutti gli agglomerati, permetteranno di sintetizzare in modo ottimale i contenuti dei Programmi d'agglomerato.

Infine si informa che per favorire la lettura della cartina dell'allegato II si è provveduto a migliorarne la qualità grafica e di stampa e ad ingrandire la sua legenda.

Per i motivi esposti, il CdS prende atto delle osservazioni della Città di Lugano e ne terrà conto nell'ambito dei PA di terza generazione. La scheda R/M 3 Agglomerato del Luganese non viene al momento modificata.

3. Indirizzi in generale (Lugano)

Sintesi delle osservazioni e proposte

La Città di **Lugano** ritiene che la formulazione degli intendimenti e degli indirizzi sia troppo dettagliata e a volte schematica.

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

Il CdS prende atto delle considerazioni della Città di Lugano, la cui genericità non permette al momento di formulare controproposte. Si rammenta che il CdS ha ritenuto opportuno proporre uno standard uniforme di formulazione degli indirizzi per tutti e quattro gli agglomerati. Ciò ha inevitabilmente portato a delle formulazioni che – nella struttura e nella forma, ma non nella sostanza – si discostano almeno in parte da quelle dei rispettivi PA. L'aggiornamento dei PA stessi (terza generazione) permetterà di riconsiderare quanto sollevato dall'istante.

Per i motivi esposti, il CdS prende atto delle considerazioni della Città di Lugano e ne terrà conto nell'ambito dei PA di terza generazione. La scheda R/M 3 Agglomerato del Luganese non viene al momento modificata.

4. Indirizzi per gli insediamenti (Lugano)

Sintesi delle osservazioni e proposte

La città di **Lugano** deplora la mancata ripresa dei concetti di densificazione delle zone edificabili attuali quale misura di utilizzazione parsimoniosa e razionale del suolo. Secondo la Città gli Indirizzi per gli insediamenti contraddicono in parte il "Progetto territoriale Svizzera", che preconizza di densificare le attuali zone edificabili per evitare la loro ulteriore estensione.

Critica inoltre la ripartizione netta delle attività sul territorio basandosi solo su scenari di sviluppo e auspica poter mantenere una mescolanza delle destinazioni d'uso laddove possibile, come ad esempio nel centro città, al fine di garantire il benessere economico dell'agglomerato.

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

Le considerazioni della Città non trovano riscontro nella scheda di PD, dove, al contrario di quanto sostenuto dall'istante, i principi di densificazione, contenimento dell'estensione delle ZE e promozione della mescolanza delle attività sono perseguiti. Più precisamente:

- lo scenario auspicato preconizza che lo sviluppo delle attività lavorative sia concentrato in poche aree dell'agglomerato (aree strategiche) in cui s'intende favorire la riqualifica urbana;

- nei quartieri residenziali pregiati sono di principio sono esclusi nuovi azionamenti e si punta sia su un'adeguata attuazione degli indici di sfruttamento, sia sull'introduzione di IS minimi;
- le strategie per gli insediamenti, sebbene differenziate per le diverse aree funzionali, non mirano a una ripartizione assoluta delle funzioni ma a una razionale organizzazione del territorio volta a garantire una buona qualità di vita e le premesse per uno sviluppo economico sostenibile;
- per le aree centrali e suburbane è prevista una mescolanza di attività;
- la trasposizione degli orientamenti pianificatori dello scenario in disposti di pianificazione locale (PR) dispone dei necessari margini di manovra (a questo proposito si veda anche la precedente risposta in merito alla valenza dell'Allegato II relativo allo Scenario auspicato).

Per i motivi esposti, il CdS prende atto delle osservazioni della Città di Lugano e ne terrà conto nell'ambito dei PA di terza generazione. La scheda R/M 3 Agglomerato del Luganese non viene al momento modificata.

5. Indirizzi per la natura e il paesaggio (Lugano)

Sintesi delle osservazioni e proposte

La città di **Lugano** si chiede se le riflessioni sulla politica del paesaggio non assumano un ruolo predominante o eccessivo rispetto alle molteplici altre questioni dello sviluppo territoriale. Non vorrebbe che tale componente, innegabilmente importante, avesse diritto di veto sulle altre e invita a non sottrarsi a un'attenta ponderazione degli interessi contrapposti, da sempre compito della pianificazione territoriale.

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

La considerazione del paesaggio nell'allestimento dei Programmi d'agglomerato rappresenta un requisito della Confederazione. Inoltre con il nuovo Piano direttore, in vigore dal 2009, a questa dimensione del territorio è stato conferito il peso che le spetta nel rispetto del quadro legale federale e cantonale.

Nel caso del Luganese, gli indirizzi relativi alla natura e al paesaggio richiamano sostanzialmente quelli delle schede del PD dell'ambito Patrimonio, schede peraltro già cresciute in giudizio.

Per i motivi esposti, il CdS non ritiene opportuno modificare la scheda R/M 3 Agglomerato del Luganese in relazione alle considerazioni in questione.

6. Trasporto pubblico su gomma (Origlio)

Sintesi delle osservazioni e proposte

Il Comune di **Origlio** evidenzia la criticità dei servizi di TP su gomma e chiede di valutare la possibilità di un loro potenziamento da e per Origlio: in particolare l'estensione dell'offerta con cadenza 10-15 minuti almeno nelle ore di punta, in modo da assicurare un adeguato collegamento con le stazioni TILO di Taverne-Torricella e Lamone, nonché con Vezia.

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

La strategia per il trasporto pubblico che scaturisce dal PAL2 è riassunta nei rispettivi indirizzi contenuti ai punti 2.2 e 2.3 della scheda R/M 3. La cartografia Rete del trasporto pubblico (allegato VI della scheda) indica quale sarà l'offerta del TP all'orizzonte temporale 2025. Da questa emerge che, per l'asse Origlio – Taverne-Torricella, entro tale orizzonte temporale è prevista una cadenza oltre 15 min.

Le richieste del Comune verranno riconsiderate per lo sviluppo dell'offerta futura, che verrà studiata nell'ambito del Programma d'agglomerato di terza generazione.

Per i motivi esposti, il CdS prende atto delle richieste del Comune di Origlio e ne terrà conto nell'ambito dei PA di terza generazione. La scheda R/M 3 Agglomerato del Luganese non viene al momento modificata.

7. Nodo di Lugano FFS (Massagno)

Sintesi delle osservazioni e proposte

Il Comune di **Massagno** richiama la lettera inviata il 29 novembre 2013 al DT e non formula altre osservazioni.

Ritenuto che la misura Nodo di Lugano FFS (p. 23 della proposta di scheda) ha carattere vincolante, anche il relativo allegato cartografico (allegato IX p. 41 della scheda) sembrerebbe avere carattere vincolante. Inoltre tale allegato riporta la tanto discussa e ormai abbandonata strada di collegamento con la Stazione FFS di Lugano. Ritenute le recenti decisioni politiche dei Municipi di Lugano e di Massagno, il comparto della trincea ferroviaria dove è previsto l'insediamento del Campus SUPSI è privo di qualsiasi nuova strada di attraversamento/collegamento con la stazione FFS ed è contraddistinto da importanti aree verdi ad uso pubblico. Il Comune invita pertanto a fare chiarezza sul significato e sulla valenza dell'allegato IX della scheda in oggetto e a utilizzare un allegato cartografico aggiornato alle recenti decisioni, dove non figurino più elementi che non sono in linea con gli intendimenti dei due esecutivi.

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

A questo proposito si ribadisce quanto già espresso nella lettera della DSTM al Municipio di Massagno del 2.12.2013.

L'allegato allegato IX a p. 41 della scheda è stato inserito nella parte non vincolante e ha quindi unicamente carattere informativo. Esso aveva lo scopo di illustrare i contenuti della misura "Nodo di Lugano FFS" descritta nella parte vincolante (pag. 23 del documento posto in consultazione), che verte unicamente sulla riorganizzazione del nodo dell'area della stazione FFS. Si prende atto del fatto che la presenza, nella parte vincolante della scheda, di un rimando all'allegato in questione (v. pag. 23), abbia potuto far credere che anche l'allegato stesso fosse vincolante, ciò che non è il caso. Ad ogni modo, considerato che l'allegato IX è puramente illustrativo e si è prestato a interpretazioni erronee e fuorvianti, viene tolto dalla scheda.

Si conclude ribadendo che la scheda di PD in consultazione non definisce alcuna misura infrastrutturale vincolante per l'area della trincea. In quest'area il Cantone non ha mai pianificato una strada e ha accolto con favore gli sviluppi degli ultimi mesi, che hanno visto SUPSI, FFS e i Comuni di Massagno e Lugano delineare un indirizzo per elaborare una soluzione che ha raccolto un ampio consenso.

In ragione dei dubbi creati dall'allegato IX della proposta di scheda messa in consultazione, lo stesso, considerato che non è imprescindibile ai fini della comprensione dei contenuti del PD, viene tolto dalla scheda R/M 3 Agglomerato del Luganese.

8. Osservazioni generali (Associazione "Uniti per Bré" e altre associazioni)

Sintesi delle osservazioni e proposte

Le osservazioni sono inoltrate dall'Associazione **Uniti per Bré** a nome delle seguenti associazioni: **VivaGandria, Capriasca Ambiente, Cittadini per il territorio-Gruppo di Massagno, Associazione Quartiere Bomborozzo, Carona e l'Arbostora, Cittadini per il territorio Pian Scairolo.**

Gli istanti contestano l'affermazione, sottesa alla pubblicazione della scheda, che si tratti solo di adattamenti formali ai contenuti del PAL2. Esprimono critiche di fondo al PAL2 e di riflesso alla scheda R/M 3 che ne riprende i contenuti. Ritengono che il PAL2 sia un piano inefficace, contraddittorio e con costi esagerati. La scheda R/M 3 non dovrebbe pertanto consolidare le scelte, gli indirizzi e le misure stabilite dal PAL2, ma guardare oltre, rivedendo questioni di fondo quali la nuova centralità della Valle del Vedeggio, il tracciato della Rete tram, la circonvallazione Agno-Bioggio e la viabilità nel Basso Malcantone.

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

Il CdS ribadisce che il principale adattamento del PD oggetto della procedura in corso consiste nell'unificare in un'unica scheda le due schede in vigore R3 Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato luganese e M3 Piano regionale dei trasporti del Luganese. Tale modifica serve ad avvicinare il PD ai Programmi d'agglomerato dal profilo metodologico.

I contenuti del PAL2 sono già stati sottoposti a due consultazioni nel corso della sua elaborazione: tra maggio e giugno del 2011 e nel gennaio del 2012.

Si sottolinea che l'attuale adeguamento del PD è formale e necessario per garantire il cofinanziamento della Confederazione. Il termine è la fine del 2014. Vista l'importanza di questi contributi, che nel frattempo sono stati decisi in modo definitivo dal Consiglio federale – il quale ha riconosciuto un importante aumento dei contributi a favore dei PA ticinesi rispetto a quanto

prospettato inizialmente (v. Rapporto d'esame del 26 febbraio 2014) – il CdS intende fare tutto il necessario per attuare tempestivamente le opere.

Si sottolinea che l'elaborazione di un Programma d'agglomerato, nonché il coordinamento con il Piano direttore e l'adeguamento dei suoi contenuti, sono il frutto di un processo impegnativo sia tecnicamente che politicamente, condizionato dai tempi dettati dalla Confederazione. Le critiche dell'istante non tengono sufficientemente conto di questi aspetti. Le stesse potranno semmai essere riproposte nell'ambito dell'allestimento del Programma d'agglomerato di terza generazione.

Il CdS prende atto delle osservazioni dell'associazione Uniti per Bré, le quali al momento non determinano modifiche della scheda R/M 3 Agglomerato del Luganese.

9. Nuova linea TILO Manno-Taverne e Rete tram (Agno, Bioggio e Manno)

Sintesi delle osservazioni e proposte

I Comuni di **Agno, Bioggio e Manno**, pur condividendo l'opportunità di approfondire e verificare l'ipotesi di questo nuovo collegamento ferroviario (nuova linea TILO Manno-Taverne), osservano che la priorità deve in ogni caso essere data alla tratta Bioggio - Manno della Rete tram, la cui realizzazione è improrogabile. Anche il prolungamento della Rete tram da Manno al nodo di Lamone-Cadempino è ritenuto necessario per il completamento delle rete.

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

La nuova linea TILO Manno - Taverne è un'idea che nel PAL2 è stata inserita nella cosiddetta lista/priorità C. Nel PD verrà prossimamente inserito nella scheda M7 TILO con il grado di consolidamento IP; alla tratta della Rete tram da Manno a Lamone-Cadempino verrà pure attribuito il grado IP.

Per contro, alla tratta Lugano centro - Bioggio - Manno della Rete tram è attribuito il grado di consolidamento DA. La stessa costituisce la tappa prioritaria e come tale rientra tra le opere la cui realizzazione è prevista entro il 2033.

Il CdS prende atto delle considerazioni dei Comuni di Agno, Bioggio e Manno. La scheda R/M 3 Agglomerato del Luganese non viene al momento modificata.

10. Viabilità Vedeggio (Agno, Bioggio e Manno)

Sintesi delle osservazioni e proposte

Secondo i Comuni di **Agno, Bioggio e Manno**, la versione più aggiornata del progetto di circonvallazione Agno-Bioggio, per quanto riguarda il comparto Cavezzolo, non sembrano in linea con i criteri enunciati nella scheda di PD.

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

La descrizione della misura messa in consultazione viene ora modificata secondo le indicazioni della Divisione delle costruzioni del DT e più precisamente come segue:

"Nuova strada dall'incrocio delle Cinque Vie di Bioggio al Vallone di Agno, ~~passando dal Park+Ride di Molinazzo. La circonvallazione~~ Il collegamento è concepito come strada urbana (~~60 km/h~~) raccordata alla rete locale solo nei seguenti punti (~~rotonde~~): Cavezzolo (con allacciamento anche al nodo intermodale di Molinazzo), Mulini, Piodella, ~~Aguzzo e Bollette/Chiodenda.~~

L'opera principale sarà accompagnata da misure fiancheggiatrici di quattro tipi:

- le misure quali componenti dell'opera medesima;
- le misure d'organizzazione del traffico veicolare privato;
- le misure inerenti al TP, al TL e ai Park+Ride;
- le misure d'organizzazione e utilizzazione territoriale (v. misura 3.2 Insediamenti - Nuovo polo Vedeggio)."

Il CdS accoglie la richiesta dei Comuni di Agno, Bioggio e Manno e il punto 3.4 della scheda R/M 3 Agglomerato del Luganese è modificato nel modo indicato sopra.

11. Nodi intermodali (Agno, Bioggio, Manno, Vezia, Partito popolare democratico - Sezione di Vezia, Roberto Viviano - consigliere comunale di Vezia, ASPAN - Gruppo regionale Ticino)

Sintesi delle osservazioni e proposte

I Comuni di **Agno, Bioggio e Manno** confermano anche in questa occasione la loro contrarietà, già espressa a più riprese, al dimensionamento del Nodo di Molinazzo (previsto in località Cavezzolo). La scheda posta in consultazione prevedeva 800 stalli in fase I e un'estensione a un totale di 1'200 stalli in fase II. Gli istanti ritengono che lo stesso debba essere ridimensionato, anche alla luce delle osservazioni della Confederazione sul PAL2. Ritengono altresì che debba essere rivalutata una sua ridistribuzione quale P+R lungo l'asse della rete tranviaria. Sono pure contrari all'ampliamento del nodo in fase II e al collegamento diretto con l'autostrada, in merito al quale anche l'USTRA si sarebbe espressa negativamente. Prendono atto che lo studio della CRTL sul dimensionamento dei nodi intermodali prospetta una diminuzione del numero complessivo degli stalli.

Il Comune di **Vezia** prende atto dell'intenzione di ridurre il numero di stalli presso i nodi intermodali, passando da 7'000 a 1'500/3'000 stalli. Sottolinea altresì che lo studio Porta Ovest propone di limitare a 50-100 i posteggi in zona villa Negroni e di ampliare il P+R nel nodo di Lamone-Cadempino di 150-200 posti.

Ritenuti i nuovi indirizzi in materia di Nodi intermodali, gli orientamenti per la viabilità e il concetto di sviluppo Porta Ovest, il Comune di **Vezia** chiede anche di ritirare il Messaggio sul Nodo intermodale di Villa Negroni e di stralciarlo dalla scheda di PD.

Inoltre, considerata la buona prova di funzionamento del nuovo sistema viario legato alla Galleria Vedeggio-Cassarate, il Comune di **Vezia** ritiene pure che il Nodo intermodale di Vezia Pradone non abbia più alcun scopo e chiede che sia stralciato dal PD, in modo da liberare il comparto territoriale in località Cascina, permettendo così al Comune di proseguire con la pianificazione di questa zona.

La sezione di Vezia del PPD osserva che le proposte di adattamenti del PD messe in consultazione sono identiche a quelle già messe in consultazione nel 2009 e nel 2012. Pertanto recapitano nuovamente le loro precedenti prese di posizione dell'11 agosto 2009 e del 3 marzo 2012. A tali prese di posizione aggiungono a titolo informativo che la piazza di giro del bus alla Villa Negroni non esiste più in quanto il terminale della linea bus è stato portato a Lamone. Informano altresì che il Consiglio comunale di Vezia, il 12 dicembre 2013, dovrà votare il credito per la sistemazione del terminale bus così da ripristinare il giardino di villa Negroni (n.d.r. nel frattempo il CC ha votato il credito). Riferiscono inoltre che dal 2009 è stato edificato un nuovo quartiere residenziale lungo Via Kosciusko, modificando così l'impatto ambientale per tutta la zona. Le citate osservazioni del 3 marzo 2012 sono state interposte nell'ambito della procedura di consultazione sul Programma d'agglomerato del Luganese ai sensi dell'art. 11 Lst (febbraio-marzo 2012). In questo contesto, il PPD di Vezia aveva espresso la propria opposizione al Nodo intermodale di Vezia (fasi A e B) esponendo le sue articolate motivazioni. In sintesi:

- il nodo intermodale di Vezia non permette di raggiungere il declamato scopo di filtrare il traffico;
- il Comune di Vezia è già stato molto penalizzato e ha consacrato grandi porzioni del suo territorio per opere di valenza regionale;
- il nodo avrà un impatto ambientale che arrecherà importanti molestie per il comune;
- il nodo intermodale di Vezia è considerato un intervento a favore di interessi privati;
- nella pianificazione non si è considerata la volontà popolare espressa anche attraverso un referendum;
- l'istante ritiene discutibile la legittimità della CRTL di pianificare il nodo intermodale di Vezia.

Il sig. **Roberto Viviano, consigliere comunale di Vezia**, informa che il Consiglio comunale di Vezia, nella sua seduta del 12.12.2013, ha deciso la soppressione della piazza di giro in zona Villa Negroni che era il terminale della linea bus.

Ritiene altresì che il P+R di Vezia non sia ubicato in modo logico, che favorirebbe gli utenti del centro commerciale e del centro studi bancari, che ha un costo sproporzionato e che genererebbe ulteriore traffico su un'asse già fortemente trafficato. Rivela inoltre che il Comune di Vezia è già stato penalizzato dalla presenza di AlpTransit, che ha tagliato in due il paese, dalla presenza di forti generatori di traffico su Via San Gottardo e della probabile nuova strada dello svincolo su Cadempino. Al fine di preservare la poca zona residenziale che rimane propone di:

- ubicare il P+R in zona Lamone-Cadempino (vedi nuovo accesso) e stazione terminale Alptransit;
- favorire l'uso del mezzo pubblico per i privati con puntuali azioni d'abbonamento a prezzi concorrenziali;
- limitare il traffico di transito sulla via San Gottardo;
- eliminare il semaforo installato che favorisce l'inquinamento anziché snellire ed agevolare il traffico.

L'ASPAN ritiene che sia necessario rivedere la politica dello stazionamento inerente al primo e al secondo anello filtro. Suggerisce che venga colta l'occasione della procedura di adattamento in corso per inserire nel PD i risultati dello studio relativo al dimensionamento dei nodi intermodali e P+R realizzato dalla CRTL e ritiene che il loro ridimensionamento permetterebbe di superare la posizione critica della Confederazione nell'ambito della valutazione del PAL2.

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

Nel Rapporto esplicativo relativo alla consultazione del novembre 2013, il CdS aveva anticipato che era in corso uno studio sul dimensionamento dei Nodi intermodali del Luganese dal quale emergevano alcuni elementi a favore di un importante ridimensionamento dei nodi del secondo anello filtro (Lugano-sud, Molinazzo-Bioggio, Vezia e Cornaredo). Nell'ambito della consultazione in oggetto questa prospettiva ha ottenuto un riscontro favorevole: diversi istanti (v. sopra) si sono espressi a favore del ridimensionamento complessivo di tali nodi.

Nel frattempo lo studio – elaborato dalla Commissione regionale dei trasporti del Luganese e intitolato “Potenziale dei nodi intermodali e dei P+R del Luganese - aggiornamento novembre 2013 per il PTL Fase 2 (21 novembre 2013)” – è stato concluso e la CRTL lo ha approvato nella sua seduta plenaria del 12 dicembre 2013. Le conclusioni dello studio sono pure state considerate nella Convenzione sottoscritta il 19 dicembre 2013 dal Consiglio di Stato e dalla CRTL per la programmazione e il finanziamento della seconda fase di attuazione del Piano dei trasporti del Luganese (PTL) e del Programma d'agglomerato. Il CdS ritiene pertanto opportuno procedere a un aggiornamento del capitolo 3.4 - Rete viaria e stazionamento della scheda R/M 3.

Riassumendo, lo studio propone di ridimensionare i nodi di Bioggio Molinazzo fase I e di Cornaredo; propone altresì di ridimensionare il nodo di Vezia Villa Negroni, rafforzando nel contempo il P+R esistente presso la stazione FFS di Lamone-Cadempino. Il ridimensionamento del nodo di Vezia Villa Negroni è tale da non poterlo più ritenere un nodo intermodale, bensì un semplice posteggio.

Per quanto riguarda tutti gli altri nodi intermodali previsti dal Piano direttore (Bioggio Molinazzo-fase II, Vezia Vezia Pradone e Lugano sud-Paradiso) lo studio della CRTL prevede che la loro ubicazione esatta e la loro dimensione dovrà essere precisata sulla base di un ulteriore approfondimento che dovrà tener conto degli effetti della realizzazione dei primi nodi intermodali. La loro eventuale realizzazione non è prevista prima del 2034.

Per l'orizzonte temporale di realizzazione della seconda fase del PTL (2014-2033) il fabbisogno di posti auto è stato valutato come segue:

	<u>min</u>	<u>max</u>
Lugano-sud (Fornaci)	300	600
Bioggio-Molinazzo- I.a tappa	500	1'000
Vezia/Lamone-Cadempino	200	400
Cornaredo	500	1'000
Totale	1'500	3'000

Ritenuto che una parte degli impianti è già stata realizzata, e considerata la limitata capacità finanziaria del Cantone e dei Comuni, entro il 2033 si prevede di realizzare il numero di posti auto indicati di seguito:

		<u>Misura PAL2</u>
Bioggio-Molinazzo I.a tappa	ca. 400	3.2
Lamone-Cadempino	150-200	3.6
Cornaredo	600-1'000	3.1

I posteggi di Cornaredo sono previsti in sostituzione dei 1'200 posti esistenti oggi.

Complessivamente, sulla base dello studio si passa quindi da un fabbisogno valutato agli inizi degli anni '90 in circa 6'500 posti auto a un fabbisogno massimo di 3'000 posti auto, di cui 2'000 da realizzare entro il 2033. Si prevede pertanto un aumento di posti limitato al massimo a 400 stalli, come segue:

	<u>Offerta attuale</u>	<u>Offerta nel 2033</u>
Lugano Sud (Fornaci)	400	400
Bioggio-Molinazzo I.a tappa	0	400
Lamone-Cadempino	30	150-200
Cornaredo	1'200	600-1'000
Totale	1'600	1'600-2'000

Gli indirizzi per il Nodo intermodale di Vezia Villa Negroni scaturiti dalla studio ricalcano gli orientamenti pianificatori emersi nell'ambito della pianificazione intercomunale di Porta Ovest, in cui è coinvolto anche il Comune di Vezia. Da questi orientamenti è risultato come detto un netto ridimensionamento del nodo e un rafforzamento del P+R presso la stazione FFS di Lamone-Cadempino. Il fabbisogno complessivo stimato per l'orizzonte temporale 2014-2033 di realizzazione della seconda fase del PTL per Vezia Villa Negroni e Lamone-Cadempino va da un minimo di 200 a un massimo di 400 posti auto.

Ritenute le capacità finanziarie del Cantone e dei Comuni, entro il 2033 si prevede di realizzare circa 150 nuovi posti auto nel P+R della stazione FFS di Lamone-Cadempino, mentre a Vezia Villa Negroni si valuta un fabbisogno di circa 100 stalli, con la possibilità di realizzazione prima del 2033 nel caso si trovassero sinergie d'uso con il locale centro commerciale.

Sulla base di tali conclusioni, il Piano di utilizzazione cantonale "Nodo intermodale di Vezia", ancora pendente presso il Gran Consiglio per le decisioni di sua competenza, viene ritirato dal Consiglio di Stato.

In base a queste indicazioni, il capitolo 3.4-Rete viaria e stazionamento della scheda R/M 3 viene aggiornato come segue.

Nel PD viene indicato il numero di stalli che sarà possibile realizzare tenuto conto della pianificazione finanziaria del Cantone e dei Comuni entro il 2033 nei tre nodi elencati qui di seguito, per i quali il PD conferma il grado di consolidamento DA:

- Nodo intermodale di Bioggio Molinazzo - fase I;
- Nodo intermodale di Cornaredo;
- Nodo del trasporto pubblico di Lamone-Cadempino comprendente un P+R.

L'ubicazione e il dimensionamento degli altri nodi intermodali previsti dal PD verranno determinati nell'ambito di ulteriori approfondimenti. Pertanto il loro dimensionamento, qualora indicato, viene stralciato dal PD e il grado di consolidamento adattato. Più precisamente:

- Nodo intermodale di Bioggio Molinazzo - fase II: è declassato dal grado Da al grado Ri e il dimensionamento è stralciato;
- Nodo intermodale di Vezia Pradone: è confermato il grado Ip e il dimensionamento è stralciato;
- Nodo intermodale di Lugano sud Paradiso: è declassato da Ri a Ip e il dimensionamento è stralciato.

Vengono inoltre stralciati dalla scheda di PD:

- Nodo intermodale di Vezia Villa Negroni: il previsto radicale ridimensionamento degli stalli non permette più di considerare che si tratti di un nodo intermodale. Questo termine è infatti utilizzato unicamente per riferirsi ai P+R di grandi dimensioni. Di conseguenza questo nodo è stralciato dal PD. Gli orientamenti scaturiti dallo studio della CRTL sui nodi intermodali sono integrati nella misura Concetto di sviluppo Porta Ovest (v. punto 3.2 insediamenti);
- Posteggio di Viganello San Siro, poiché non più coerente con lo scenario auspicato e con le strategie definiti nell'ambito del PAL2 e consolidati nel PD.

In base alle osservazioni e alle proposte di cui sopra, il CdS modifica il punto 3.4 relativo ai nodi intermodali della scheda R/M 3 Agglomerato del Luganese nel modo descritto.

Agglomerato del Bellinzonese

I principali temi emersi dalla consultazione sono i seguenti:

1. Semisvincolo autostradale di Bellinzona (Giubiasco)
2. Polo di sviluppo di San Vittore (Canton Grigioni)
3. Tracciato TILO Arbedo-Castione - Roveredo (Canton Grigioni)
4. Integrazione della Bassa Mesolcina nel PAB di terza generazione (Canton Grigioni)

Di seguito se ne espongono i contenuti e le risposte del Consiglio di Stato.

1. Semisvincolo autostradale di Bellinzona (Giubiasco)

Sintesi delle osservazioni e proposte

Il Comune di **Giubiasco** segnala la necessità di procedere al più presto con i passi necessari per la realizzazione del semisvincolo autostradale di Bellinzona.

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

Tutte le attività di progettazione legate al semisvincolo sono sospese fintanto che non sarà evaso dal Tribunale federale (TF) il ricorso contro il credito di progettazione concesso dal GC. La attività bloccate sono in particolare la progettazione stradale del semisvincolo stesso, della passerella ciclabile e pedonale Torretta e del posteggio d'attestamento di via Tatti. Il CdS ha inviato nelle scorse settimane un sollecito al TF. Non si conoscono i tempi entro i quali ci si può attendere una decisione.

Prosegue invece il suo iter la realizzazione della nuova corsia bus su via Zorzi a Bellinzona, che andrà prossimamente in cantiere. Questo progetto fa infatti capo a un credito a sé, coordinato con le altre opere di velocizzazione dei trasporti pubblici.

Il CdS condivide le osservazioni del Comune di Giubiasco, le quali però non determinano modifiche della scheda R/M 4 Agglomerato del Bellinzonese.

2. Polo di sviluppo di San Vittore (Canton Grigioni)

Sintesi delle osservazioni e proposte

L'**Ufficio per lo sviluppo del territorio dei Grigioni** chiede che la zona lavorativa PSSV di San Vittore, facente parte delle aree dei posti di lavoro per utilizzazioni con elevato fabbisogno di superficie del PD grigionese, venga inserita, quale PSE fuori cantone, nel testo e nell'allegato II della scheda, rappresentandola come "area lavorativa".

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

La cartina citata rappresenta lo scenario auspicato dell'organizzazione territoriale dell'agglomerato bellinzonese scaturito dal PA di seconda generazione (PA2). Nella misura in cui la Mesolcina non faceva parte del perimetro del PA2, la richiesta di indicare la zona lavorativa PSSV di San Vittore in detta cartina appare ingiustificata.

Il coordinamento pianificatorio tra il Bellinzonese e la Mesolcina è garantito attraverso le rappresentazioni grafiche e i testi dei rispettivi Piani direttori cantonali. La Carta di base del PD ticinese (versione cartacea) riporta il perimetro delle aree residenziali e lavorative della vicina Mesolcina, tra cui anche quella di San Vittore. Una verifica ha permesso di rilevare che ciò non è il caso per la versione online della Carta di base. Questa carenza verrà pertanto corretta.

La richiesta non è accolta e la scheda R/M 4 Agglomerato del Bellinzonese non viene modificata. Il CdS si impegna altresì a verificare la possibilità di aggiornare la versione online della Carta di base, la quale (a differenza della versione cartacea) non riporta le aree residenziali e lavorative della vicina Mesolcina.

3. Tracciato TILO Arbedo-Castione - Roveredo (Canton Grigioni)

Sintesi delle osservazioni e proposte

L'Ufficio per lo sviluppo del territorio dei Grigioni chiede che venga inserito nel PD il tracciato su territorio ticinese affiancato all'autostrada A13 della tratta TILO Castione-Roveredo, attualmente oggetto di uno studio di fattibilità da parte del Canton Grigioni. La parte grigionese del tracciato (definita come un corridoio) è inserita nel PD del Canton Grigioni.

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

Il Piano direttore potrà essere se del caso aggiornato con il tracciato della nuova linea TILO Castione-Roveredo a conclusione del relativo studio di fattibilità. Su tale base potranno essere aggiornate anche la scheda di PD M7 TILO e le rappresentazioni grafiche. Una modifica del PD nell'attuale procedura è prematura.

Sulla base di queste motivazioni, la richiesta non è accolta. La scheda R/M 4 Agglomerato del Bellinzonese e le rappresentazioni grafiche non vengono modificate.

4. Integrazione della Bassa Mesolcina nel PAB di terza generazione (Canton Grigioni)

Sintesi delle osservazioni e proposte

L'Ufficio per lo sviluppo del territorio dei Grigioni chiede che la volontà d'integrare la Bassa Mesolcina nel PA di terza generazione (espressa dai comuni interessati e dal Canton Grigioni) venga formulata nel PD, favorendo di conseguenza la futura collaborazione intercantonale.

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

Il perimetro che funge da riferimento per i Programmi d'agglomerato è quello stabilito nel 2000 dall'Ufficio federale di statistica (UST). Tale perimetro non comprende i comuni della Bassa Mesolcina e non verrà aggiornato prima dell'inizio dei lavori di allestimento dei PA di terza generazione.

Ritenuto che la Confederazione non cofinanzia le misure di un PA collocate all'esterno del perimetro UST (e visti i tempi ridottissimi per l'allestimento del prossimo PA), il CdS ritiene che l'allestimento di un PA intercantonale di terza generazione non sia vantaggiosa. Si impegna a rivalutare una collaborazione in occasione del successivo aggiornamento del PAB (PA di quarta generazione, periodo 2019-2022) secondo modalità da definire in accordo con i Comuni del Bellinzonese.

Sulla base di queste motivazioni, la richiesta non è accolta e la scheda R/M 4 Agglomerato del Bellinzonese non viene modificata.

Agglomerato del Mendrisiotto

I principali temi emersi dalla consultazione sono i seguenti:

1. Allegato II della scheda (Mendrisio)
2. Strade di collegamento a 30 km/h (Mendrisio)
3. Fermata TILO Ligometto-Genestrerio (Mendrisio)
4. Strategia 2.3 "Natura e paesaggio – Fondovalle e aree collinari periurbanizzate" (Mendrisio)
5. Strategia 2.3 "Insediamenti – Aree centrali e Aree intensive" (Mendrisio)
6. Strategia 2.3 "Insediamenti – Aree estensive" (Mendrisio)
7. Traffico di transito negli agglomerati (Balema)
8. Inserimento di Piazza Elvezia nella misura 3.4 "Moderazione del traffico e messa in sicurezza" (Chiasso)
9. Concetto per lo stazionamento e nodi intermodali (CRTM)
10. Inserimento di indicazioni concernenti le infrastrutture per il traffico merci nella scheda (ATIS, Associazione ticinese imprese di spedizione e di logistica)
11. Proposta di indirizzo concernente una piattaforma logistica (ATIS)
12. Estendere il perimetro del PSE del Pian Faloppia agli impianti ferroviari e alle aree industriali adiacenti (ATIS)
13. Rivalutare la funzione della stazione internazionale di Chiasso per quanto concerne il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia (ATIS)
14. Nuovo indirizzo: completare o sostituire gli impianti di carico-scarico della stazione internazionale con il nuovo scalo merci previsto al fascio U, da abbinare ad una nuova infrastruttura per il trattamento delle merci (ATIS)
15. Considerare il Pian Faloppia quale area multifunzionale nella sua globalità nel capitolo Indirizzi (ATIS)
16. Separazione del traffico di transito da quello per il Pian Faloppia al valico commerciale di Brogeda (ATIS)
17. Inserimento misura concernente una piattaforma logistica intermodale (ATIS)
18. Nuova delimitazione e nuova pianificazione del PSE del Pian Faloppia nel capitolo Misure (ATIS)
19. Nuove infrastrutture per la logistica integrata nel Pian Faloppia (ATIS)
20. Creazione di un centro di formazione e di documentazione sui trasporti e la logistica (ATIS)
21. Inserimento di una misura per la separazione del traffico al valico di Brogeda (ATIS)

Di seguito se ne espongono i contenuti e le risposte del Consiglio di Stato.

I. Allegato II della scheda (Mendrisio)

Sintesi delle osservazioni e proposte

Il Comune di **Mendrisio** è in linea di principio concorde con il contenuto della scheda ma rileva come l'Allegato II, pur consentendo una visione generale dello scenario auspicato, non sia completamente coerente con il PR in vigore, in particolare per quanto riguarda il centro di Mendrisio, il comparto Casvegno, i comparti pubblici ai lati di via Turconi, Villa Foresta e il Nucleo storico. Evidenzia inoltre come la zona produttiva di Penate non sia un GGT ma un'area LI (zone lavorative intensive). Chiede quindi che l'Allegato II venga rivisto e, dove possibile, corretto.

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

La cartografia che illustra lo scenario auspicato ha lo scopo di indicare gli orientamenti generali per lo sviluppo territoriale del Mendrisotto; la sua scala è di circa 1:110'000. I limiti tra le aree destinate alle diverse utilizzazioni hanno un carattere orientati-

vo. Compete alla pianificazione comunale trasporre tali orientamenti (elaborati nell'ambito del PAM e ripresi dal PD) in disposti di PR (scala 1:2'000) e limiti di zona precisi. Nell'ambito di questo compito, il Comune dispone del necessario margine di manovra. In questo senso, le osservazioni in merito alle discrepanze rilevate tra il PR di Mendrisio e la cartografia dello scenario non comportano delle necessità di adeguamento di quest'ultima. Fa eccezione il perimetro dell'area per Grandi generatori di traffico (GGT) la quale è indicata in modo erroneo in quanto si estende anche oltre il tracciato dell'autostrada. La cartina dello scenario verrà pertanto corretta limitatamente al perimetro dell'area GGT in modo da uniformarla alla rappresentazione dello stesso perimetro nella scheda R8 sui GGT.

Va infine ricordato che la sede per un riesame e un aggiornamento dello scenario auspicato dello sviluppo territoriale del Mendrisiotto è il Programma d'agglomerato di terza generazione, i cui risultati porteranno se del caso a un adeguamento del PD e della scheda in oggetto.

Per i motivi esposti, il CdS non accoglie la richiesta del Comune di Mendrisio e la scheda R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto non viene modificata. Fa eccezione il perimetro dell'area GGT, che viene uniformato alla rappresentazione contenuta nella scheda R8 GGT.

2. Strade di collegamento a 30 km/h (Mendrisio)

Sintesi delle osservazioni e proposte

Il Comune di **Mendrisio** ritiene opportuno segnalare nel cap. 2.3 Strategie (parte Rete viaria e stazionamento) anche le strade di collegamento a 30 km/h, alcune delle quali interessano direttamente Mendrisio.

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

Si concorda sul fatto che anche sulle strade di collegamento la velocità possa essere ridotta a 30 km/h. Per garantire l'uniformità con le altre schede sugli agglomerati, si ritiene più consono – anziché aggiungere questa specifica – rinunciare all'indicazione delle velocità.

Il CdS accoglie la richiesta del Comune di Mendrisio e l'indirizzo citato della scheda R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto è modificato nel modo sopra descritto.

3. Fermata TILO Ligometto-Genestrerio (Mendrisio)

Sintesi delle osservazioni e proposte

Il Comune di **Mendrisio** evidenzia l'opportunità di inserire negli allegati grafici V (rete del TP) e VII (rete dei percorsi ciclabili) la fermata TILO di Ligometto-Genestrerio (Valera).

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

Le cartine citate illustrano la Strategia dei trasporti pubblici (allegato V) e la Strategia dei percorsi ciclabili (allegato VII). Esse illustrano lo stato delle reti all'orizzonte temporale 2025 e hanno un carattere informativo. L'eventuale fermata Valera non viene rappresentata in quanto il suo ipotetico orizzonte di realizzazione va oltre il 2025. La realizzazione di questa fermata, la cui fattibilità è comunque tecnicamente garantita, è legata alla pianificazione del comparto Valera, tuttora in corso e alle reali condizioni d'esercizio della linea dopo la sua entrata in funzione. La fermata TILO di Valera è altresì indicata nella parte informativa della scheda M7 TILO.

Per i motivi esposti, il CdS non accoglie la richiesta del Comune di Mendrisio e la scheda R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto non viene modificata.

4. Strategia 2.3 "Natura e paesaggio – Fondovalle e aree collinari periurbanizzate" (Mendrisio)

Sintesi delle osservazioni e proposte

Il Comune di **Mendrisio** chiede di precisare le condizioni quadro che permettono l'effettiva messa in pratica della strategia, in merito principalmente alla riconversione e alle modifiche della destinazione d'uso.

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

La concretizzazione degli indirizzi strategici sviluppati con il PAM e ripresi dal PD avviene attraverso l'elaborazione di misure concrete. Per l'ambito Natura e paesaggio il PAM 2 ha identificato ben cinque misure, riprese dal PD (vedi punto 3.1 della scheda R/M 5). Compete inoltre ai Comuni, nell'ambito della pianificazione delle utilizzazioni (PR), sviluppare e concretizzare ulteriormente i provvedimenti della scheda di PD in riferimento alle situazioni specifiche del loro territorio.

Va infine ricordato che, oltre ai PR comunali, la sede per una verifica e per eventuali precisazioni del tema in questione potrà essere il Programma d'agglomerato di terza generazione, i cui risultati porteranno se del caso a un adeguamento del PD e della scheda in oggetto.

Considerate le spiegazioni di cui sopra, il CdS ritiene che non siano necessari adattamenti della scheda R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto, che in relazione alla richiesta in questione non viene modificata.

5. Strategia 2.3 "Insediamenti – Aree centrali e Aree intensive" (Mendrisio)

Sintesi delle osservazioni e proposte

Il Comune di **Mendrisio** condivide la strategia, ma chiede di completarla prevedendo anche la possibilità di intensificare il TP per aree già insediate ma ancora poco servite, in modo da incentivarne lo sviluppo.

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

Il coordinamento tra insediamenti e mobilità è l'obiettivo principale dei Programmi d'agglomerato. Il PAM2 ha previsto un'estensione del servizio di TP volto a meglio servire le aree più dense dell'agglomerato (aumento delle frequenze sull'asse centrale dell'agglomerato; vedi cap. 3.3 della scheda). Il CdS ritiene che la formulazione degli Indirizzi della scheda R/M 5 garantisca, nella sua attuale formulazione, il raggiungimento dell'obiettivo mirato dall'istante; non è pertanto necessario un completamento degli stessi.

Va infine ricordato che, oltre ai PR comunali, la sede per una verifica e per eventuali precisazioni del tema in questione sarà il Programma d'agglomerato di terza generazione, i cui risultati porteranno se del caso anche a un adeguamento del PD e della scheda in oggetto.

Considerate le spiegazioni di cui sopra, il CdS ritiene che non siano necessari adattamenti della scheda R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto, che in relazione alla richiesta in questione non viene modificata.

6. Strategia 2.3 "Insediamenti – Aree estensive" (Mendrisio)

Sintesi delle osservazioni e proposte

Il Comune di **Mendrisio** ritiene che condizioni di importante sovradimensionamento non siano presenti sul suo territorio. Per le aree edificabili non ancora edificate, di modesta estensione e integrate nel tessuto urbano, il DT ha già chiesto di inserire a PR l'obbligo di ricomposizione particellare.

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

Si prende atto delle valutazioni del Comune di Mendrisio. La puntuale verifica delle stesse sarà possibile solo nell'ambito della pianificazione delle utilizzazioni che si renderà necessaria per adeguare il Piano regolatore agli indirizzi scaturiti dal PAM2 e codificati nel PD. Vanno richiamate in questa sede anche le recenti modifiche della LPT e le esigenze che ne deriveranno, sia per il PD cantonale che per i PR comunali.

Considerate le spiegazioni di cui sopra, il CdS prende atto delle osservazioni del Comune di Mendrisio, le quali non determinano modifiche della scheda R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto.

7. Traffico di transito negli agglomerati (Balerna)

Sintesi delle osservazioni e proposte

Il Comune di **Balerna** segnala la necessità di sgravare gli agglomerati dal traffico di transito – solo parzialmente assorbito dall'autostrada – cercando una soluzione che permetta una migliore capacità di smaltimento del traffico (soprattutto negli orari di punta) e che sia possibilmente slegata dall'obbligo della vignetta autostradale.

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

La strategia del PAM prevede che “Cantone e attori regionali si impegnino per garantire la capacità dell'autostrada, la quale assume un ruolo fondamentale anche per il traffico d'agglomerato” (vedi punto 2.3 della scheda). Questa strategia, che è in consonanza con quella precedentemente stabilita dal Piano dei trasporti del Mendrisiotto (PTM), si riassume in breve: “Deve proseguire con coerenza l'attuazione della gerarchia stradale definita nel PTM. Allo scopo di migliorare la qualità di vita e di incrementare la sicurezza si tratta quindi di realizzare le opere che permettono di sgravare le due aree centrali dell'agglomerato dal traffico di transito, di attuare le altre opere che permettono di concentrare il traffico di transito su determinati assi predefiniti, di riqualificare progressivamente gli assi stradali: renderli maggiormente urbani, favorire la convivenza tra TIM, TL, TP, sanare i punti pericolosi o non adatti al volume di traffico e di diffondere ulteriormente la limitazione a 30 km/h sulle strade di raccolta e di servizio.” (Rapporto finale PAM, p. 203)

Le misure elaborate nell'ambito del PTM, attualmente in corso di realizzazione (tra cui la riorganizzazione dello svincolo autostradale di Mendrisio), mirano al raggiungimento degli obiettivi evocati dal Comune di Balerna. Ulteriori misure per sgravare gli agglomerati dal traffico di transito potranno se del caso essere ricercate nell'ambito dell'aggiornamento del Programma d'agglomerato del Mendrisiotto.

Il tema della vignetta autostradale non è di pertinenza del Piano direttore.

Considerate le spiegazioni di cui sopra, il CdS ritiene che le osservazioni del Comune di Balerna non implicano la necessità di modificare la scheda R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto.

8. Inserimento di Piazza Elvezia nella misura 3.4 “Moderazione del traffico e messa in sicurezza” (Chiasso)

Sintesi delle osservazioni e proposte

Il Comune di **Chiasso** propone di inserire Piazza Elvezia nella misura 3.4 “Moderazione del traffico e messa in sicurezza”.

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

La misura TL6 del PAM2 “Messa in sicurezza dei collegamenti ciclo-pedonali (fase B)” riguarda la messa in sicurezza e la riqualifica di Piazza Elvezia a Chiasso. Questa misura è prevista in priorità B (realizzazione prevista a partire dal 2019 previo passaggio alla priorità A). Questo tipo di misure dei PA, che riguardano in prima linea la sicurezza e che hanno una valenza prevalentemente comunale, non sono considerate di rilevante incidenza territoriale e pertanto non necessitano un consolidamento nel Piano direttore poiché le necessità di coordinamento sono molto limitate. Questa valutazione è stata effettuata in maniera trasversale (per tutti i quattro i Programmi d'agglomerato e le relative schede di PD) in modo tale da uniformare le quattro schede di PD in un'ottica di snellimento e miglioramento dell'efficacia del PD.

Per i motivi esposti, il CdS non accoglie la richiesta del Comune di Chiasso e la scheda R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto non viene modificata.

9. Concetto per lo stazionamento e nodi intermodali (CRTM)

Sintesi delle osservazioni e proposte

La **Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (CRTM)** chiede di riprendere nella scheda il tema relativo al concetto per lo stazionamento e i nodi intermodali, elemento importante per una visione complessiva della politica regionale dei P+R.

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

Il tema dello stazionamento e dei nodi intermodali è trattato sia al punto 2.3 Strategie, sia ai punti 3.3 (Nodi e fermate del trasporto pubblico) e 3.4 (Stazionamento), come pure nell'allegato V Rete del trasporto pubblico, in cui sono rappresentati i Nodi importanti del TP. Alla Gestione dei posteggi pubblici è consacrata una specifica misura (punto 3.4) che prescrive il coordinamento regionale dell'offerta di parcheggi per contenere il TIM nelle aree centrali. Rispetto alla scheda in vigore (M5 Piano dei trasporti del Mendrisiotto), con il presente adattamento è stata introdotta una diversa e più chiara distinzione tra Nodi Intermodali e Nodi del trasporto pubblico.

In sintesi:

- **Nodo del trasporto pubblico:** sostituisce, essendo più esplicito, il termine "nodo di interscambio"; nel Piano direttore viene utilizzato unicamente per i nodi importanti del TP; negli altri casi si parla semplicemente di fermate o stazioni. Per la loro valenza territoriale, gli importanti nodi del TP vengono indicati nella carta di base del PD e anche nella cartina informativa che illustra la "Rete del trasporto pubblico all'orizzonte 2025" (v. allegato V della scheda R/M5; nel caso del Mendrisiotto trattasi dei nodi di Mendrisio FFS, Chiasso FFS e Capolago-Riva San Vitale FFS).
- **Nodo intermodale:** questo termine è mantenuto ma utilizzato unicamente per riferirsi ai P+R di grandi dimensioni posti nei principali punti di accesso all'area centrale degli agglomerati. Concretamente, allo stato attuale questo tipo di infrastruttura è presente o pianificata solo nell'agglomerato luganese; per la loro valenza territoriale, i nodi intermodali vengono indicati anche nella carta di base del PD; sono inoltre rappresentati nella cartina informativa che illustra la "Rete viaria e dello stazionamento all'orizzonte 2025" (v. allegati alle schede R/M sugli Agglomerati). Nel caso del Mendrisiotto non ci sono Nodi di questo tipo.
- **Park&Ride (P+R):** termine utilizzato per i posteggi di supporto alle fermate distribuite lungo il sistema ferroviario regionale (TILO), come pure lungo la Rete tram del Luganese e la Centovallina. Di regola si tratta di posteggi di dimensioni più modeste rispetto a quelli presso i nodi intermodali. Per la loro valenza territoriale limitata, non vengono indicati nella carta di base del PD, dove si segnalano per contro le fermate ferroviarie e tramviarie.

Per una più completa trattazione della tematica "Nodi intermodali, nodi di interscambio, Park&Ride e concetti affini" si rinvia al capitolo III (pp. 10-11) del Rapporto esplicativo per la consultazione ai sensi dell'art. 11 Lst relativo alle schede R/M 2- 5 sugli Agglomerati, del novembre 2013 (accessibile tramite il link www.ti.ch/pd).

Si osserva inoltre che per i Programmi d'agglomerato di terza generazione si prevede di richiedere delle Rappresentazioni grafiche in scala 1:25'000 delle strategie d'intervento (insediamenti e paesaggio, rete dei trasporti pubblici, rete della mobilità individuale motorizzata e rete della mobilità pedonale e ciclabile). Queste cartografie dovranno essere allestite secondo un metodo uniforme per tutti gli agglomerati e permetteranno di sintetizzare in modo ottimale i contenuti dei Programmi d'agglomerato, andando di fatto incontro alle esigenze espresse dalla CRTM.

Infine, si segnala che è previsto a breve un adeguamento della scheda M7 TILO in cui verranno indicate, per ogni fermata del sistema ferroviario regionale, le infrastrutture presenti e previste, tra cui quelle per lo stazionamento.

Per i motivi esposti, il CdS condivide la richiesta della CRTM, ma ritiene che la sede più consona sia la scheda M7 TILO. La scheda R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto non viene dunque modificata.

10. Inserimento di indicazioni concernenti le infrastrutture per il traffico merci nella scheda (ATIS Associazione ticinese imprese di spedizione e di logistica)

Sintesi delle osservazioni e proposte

Alla luce di articolate considerazioni di ordine tecnico, concernenti la situazione del traffico e della logistica nel Mendrisiotto, l'ATIS chiede che le schede di PD concernenti gli agglomerati contengano indicazioni chiare e complete non solo per quanto riguarda il traffico delle persone, ma anche per quanto riguarda le infrastrutture per il traffico merci, siano esse esistenti o di nuova costruzione. In particolare chiede di mettere in risalto il ruolo svolto in questo campo dal Mendrisiotto nel fornire servizi essenziali a livello cantonale e nazionale e di indicare le misure necessarie affinché la regione possa continuare a garantire tali servizi nell'ambito di questo settore fondamentale.

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

La presente procedura di aggiornamento del PD verte ad adeguare le schede del PD sugli Agglomerati in base alle risultanze dei PA di seconda generazione, nel caso specifico del PAM2. Pertanto, nella misura in cui le proposte formulate nel circostan-

ziato rapporto trasmesso dall'ATIS non sono state trattate nel PAM2, esse non sono prese in considerazione nella presente procedura.

Si segnala inoltre che l'area ferroviaria di Chiasso è oggetto dell'allestimento del Piano quadro ad opera delle FFS. Il piano quadro mostra l'evoluzione a medio e lungo termine di un nodo ferroviario sotto tre aspetti: la pianificazione dell'offerta, il materiale rotabile e l'infrastruttura. Esso permetterà di stabilire le esigenze future delle FFS per il comparto. Solo sulla base delle conclusioni di questo Piano quadro sarà possibile esaminare eventuali nuove destinazioni per le aree ferroviarie che fossero destinate ad altre funzioni. Ciò costituirà un input per il Programma d'agglomerato di terza generazione. La presente procedura di aggiornamento verte ad adeguare le schede del PD sugli Agglomerati in base alle risultanze dei PA di seconda generazione, nel caso specifico del PAM2. Pertanto, nella misura in cui le proposte formulate nell'ambito del rapporto trasmesso dall'ATIS non sono state trattate nel PAM2, esse non sono prese in considerazione nella presente procedura.

Per i motivi esposti, il CdS non accoglie la richiesta dell'ATIS e la scheda R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto non viene modificata.

11. Proposta di indirizzo concernente una piattaforma logistica (ATIS)

Sintesi delle osservazioni e proposte

L'ATIS propone di inserire il seguente indirizzo: "considerare quale piattaforma logistica a sud delle Alpi l'insieme delle molteplici infrastrutture per i traffici merci ubicate nella regione di frontiera, sia in territorio svizzero sia in territorio italiano".

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

Per i motivi esposti al punto 10 (v. in particolare Piano quadro FFS) il CdS non accoglie la richiesta dell'ATIS e in relazione ad essa la scheda R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto non viene modificata.

12. Estendere il perimetro del PSE del Pian Faloppia agli impianti ferroviari e alle aree industriali adiacenti (ATIS)

Sintesi delle osservazioni e proposte

L'ATIS propone di considerare quale Polo di sviluppo economico del Pian Faloppia non solo il comprensorio del Parco tecnologico indicato dal PR del Comune di Balerna, bensì anche gli impianti ferroviari (stazione internazionale) e le aree industriali adiacenti (comprese le aree FFS che saranno dismesse o reputate interessanti per lo sviluppo socioeconomico della regione).

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

Nella sua attuale delimitazione, il PSE di Pian Faloppia corrisponde alla Zona industriale d'interesse cantonale (ZIIC). Al momento non è prevista una modifica di questo perimetro. Tale opzione potrà se del caso essere approfondita nell'ambito del PA di terza generazione e/o dell'aggiornamento della scheda R7 del PD sui PSE.

Per i motivi esposti, il CdS non accoglie la richiesta dell'ATIS e la scheda R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto non viene modificata.

13. Rivalutare la funzione della stazione internazionale di Chiasso per quanto concerne il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia (ATIS)

Sintesi delle osservazioni e proposte

L'ATIS propone di rivalutare (nel capitolo indirizzi) la stazione internazionale di Chiasso nell'ottica della sua funzione storica di scalo merci regionale di frontiera (Porta sud della Svizzera), offrendole un ruolo da protagonista nel campo del trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia (traffici import-export dell'agglomerazione di frontiera da/per la Svizzera e da/per l'area metropolitana milanese).

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

Per i motivi esposti al punto 10 (v. in particolare Piano quadro FFS) il CdS non accoglie la richiesta dell'ATIS e la scheda R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto non viene modificata.

14. Nuovo indirizzo: completare o sostituire gli impianti di carico-scarico della stazione internazionale con il nuovo scalo merci previsto al fascio U, da abbinare ad una nuova infrastruttura per il trattamento delle merci (ATIS)

Sintesi delle osservazioni e proposte

L'ATIS propone di inserire il seguente indirizzo: "completare (terminale Hupac) o sostituire (scali merci preesistenti) gli impianti di carico-scarico della stazione internazionale con il nuovo scalo merci previsto al fascio U, da abbinare ad una nuova infrastruttura per il trattamento delle merci (logistica integrata ad alto valore aggiunto) realizzata nella forma di una Zona industriale d'interesse intercomunale ai sensi della Lst".

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

Per i motivi esposti al punto 10 (v. in particolare Piano quadro FFS) il CdS non accoglie la richiesta dell'ATIS e la scheda R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto non viene modificata.

15. Considerare il Pian Faloppia quale area multifunzionale nella sua globalità nel capitolo Indirizzi (ATIS)

Sintesi delle osservazioni e proposte

L'ATIS propone di considerare il Pian Faloppia quale area multifunzionale nella sua globalità, premessa importante per permettere il risanamento ambientale (corsi d'acqua, aree verdi, messa in rete delle aree protette e dello svago indicate a PD, reti per la mobilità di collegamento degli insediamenti residenziali con quelli produttivi).

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

Nella sua attuale delimitazione, il PSE di Pian Faloppia corrisponde alla Zona industriale d'interesse cantonale (ZIIC). Al momento non è prevista una modifica di questo perimetro. Tale opzione potrà se del caso essere approfondita nell'ambito del PA di terza generazione e/o dell'aggiornamento della scheda R7 del PD sui PSE.

Per i motivi esposti, il CdS non accoglie la richiesta dell'ATIS e la scheda R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto non viene modificata.

16. Separazione del traffico di transito da quello per il Pian Faloppia al valico commerciale di Brogeda (ATIS)

Sintesi delle osservazioni e proposte

L'ATIS propone di inserire negli indirizzi la separazione, al valico commerciale di Brogeda, del traffico autostradale di transito da quello "locale" da – e per – il Pian Faloppia (area della stazione internazionale), in modo da favorire quest'ultimo.

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

Quanto proposto non genera importanti effetti territoriali e pertanto non è rilevante per il PD. La scheda R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto non viene modificata.

17. Inserimento misura concernente una piattaforma logistica intermodale (ATIS)

Sintesi delle osservazioni e proposte

L'ATIS propone l'inserimento della seguente misura: "considerare quale piattaforma logistica intermodale a sud delle Alpi l'insieme delle molteplici infrastrutture per i traffici".

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

Per i motivi esposti al punto 10 (v. in particolare Piano quadro FFS) il CdS non accoglie la richiesta dell'ATIS e la scheda R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto non viene modificata.

18. Nuova delimitazione e nuova pianificazione del PSE del Pian Faloppia nel capitolo Misure (ATIS)

Sintesi delle osservazioni e proposte

L'ATIS propone una nuova delimitazione del PSE del Pian Faloppia, ampliandolo integrando l'intero comprensorio della stazione internazionale. Si propone inoltre di considerare, per tale comprensorio, una pianificazione complessiva quale area multifunzionale prevedendo una riqualifica ambientale e il completamento delle infrastrutture per i traffici merci.

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

Per i motivi esposti al punto 10 (v. in particolare Piano quadro FFS) il CdS non accoglie la richiesta dell'ATIS e la scheda R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto non viene modificata.

19. Nuove infrastrutture per la logistica integrata nel Pian Faloppia (ATIS)

Sintesi delle osservazioni e proposte

L'ATIS propone di prevedere nuove infrastrutture per la logistica integrata nel Pian Faloppia.

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

Per i motivi esposti al punto 10 (v. in particolare Piano quadro FFS) il CdS non accoglie la richiesta dell'ATIS e la scheda R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto non viene modificata.

20. Creazione di un centro di formazione e di documentazione sui trasporti e la logistica (ATIS)

Sintesi delle osservazioni e proposte

L'ATIS propone inserire una misura che permetta di realizzare, presso la stazione viaggiatori di Como-Chiasso, un centro di formazione e di documentazione sui trasporti e la logistica.

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

Quanto proposto non genera importanti effetti territoriali e pertanto non è rilevante per il PD. La scheda R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto non viene modificata.

21. Inserimento di una misura per la separazione del traffico al valico di Brogeda (ATIS)

Sintesi delle osservazioni e proposte

L'ATIS propone di inserire una misura che preveda la separazione del traffico "locale" da quello autostradale di transito nord/sud al valico commerciale di Brogeda.

Risposta e decisione del Consiglio di Stato

Quanto proposto non genera importanti effetti territoriali e pertanto non è rilevante per il PD. La scheda R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto non viene modificata.

III. Riepilogo delle modifiche apportate dal CdS a seguito della consultazione

Di seguito vengono riepilogate le modifiche apportate dal CdS alle schede sugli Agglomerati (rispetto alle proposte di schede poste in consultazione) sulla base delle osservazioni e delle proposte pervenute.

Agglomerato del Locarnese

Sulla base delle osservazioni e delle proposte pervenute, il CdS ha deciso di:

- completare gli indirizzi per la Natura e il paesaggio relativi allo Scenario auspicato richiamando il progetto di Parco nazionale del Locarnese (punto 2.2);
- aggiornare le Strategie per gli insediamenti relative alle Aree di trasformazione (punto 2.3);
- aggiornare la descrizione della misura "Area di trasformazione di Locarno Saleggi e Solduno" (punto 3.2);
- mantenere il grado Da delle misure "Delta della Maggia", "Golene della Melezza e della Maggia" e "Ponte Brolla" (punto 3.1), già consolidate nella scheda R2 COTALoc fin qui in vigore (anziché consolidare in Da la misura "Terre di Pedemonte – Delta della Maggia" della scheda R9 Svago di prossimità);
- inserire la nuova misura "Nuovo ponte sulla Maggia" per il TP (punto 3.4);
- attribuire alla misura "Riqualifica e messa in sicurezza assi stradali – via Varesi a Locarno" (Inf I I) il grado di consolidamento Da (punto 3.4);
- mantenere la misura della rete viaria "Circonvallazione di Brissago" con il grado di consolidamento Ip (punto 3.4);
- attribuire il grado di consolidamento Da alla misura relativa alla rete ciclabile (punto 3.5);
- aggiornare e migliorare gli allegati grafici (cap. 5).

Agglomerato del Luganese

Sulla base delle osservazioni e delle proposte pervenute, il CdS ha deciso di:

- adattare la misura "Concetto di sviluppo Porta Ovest" in relazione al P+R di Vezia-Villa Negroni e al nodo del TP di Lamone-Cadempino (punto 3.2);
- aggiornare la descrizione della misura "Viabilità Basso Vedeggio" (punto 3.4);
- aggiornare la descrizione della misura "Viabilità Pian Scairolo – Nuovo accesso autostradale in direzione sud" (punto 3.4);
- adattare le misure relative ai nodi intermodali (punto 3.4);
- attribuire il grado di consolidamento Da alla misura relativa alla rete ciclabile (punto 3.5);
- aggiornare e migliorare gli allegati grafici e togliere il n. IX relativo al Nodo di Lugano FFS (cap. 5).

Agglomerato del Bellinzonese

Sulla base delle osservazioni e delle proposte pervenute, il CdS ha deciso di:

- attribuire il grado di consolidamento Da alla misura relativa alla rete ciclabile (punto 3.5);
- aggiornare e migliorare gli allegati grafici (cap. 5);

Agglomerato del Mendrisiotto

Sulla base delle osservazioni e delle proposte pervenute, il CdS ha deciso di:

- aggiornare l'indirizzo relativo alle Strade principali e di collegamento (punto 2.3);
- attribuire il grado di consolidamento Da alla misura relativa alla rete ciclabile (punto 3.5);
- aggiornare e migliorare gli allegati grafici ed eliminare gli allegati III e VI (cap. 5).