

Repubblica e Cantone  
Ticino

---

## Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente,  
dei trasporti, dell'energia e delle  
comunicazioni (DATEC)  
3003 Berna

---

### Consultazione sul progetto di Decreto federale sulla tappa di finanziamento 2011-2014 per il programma traffico di agglomerato

---

Signor Consigliere federale,

la ringraziamo per averci sottoposto il summenzionato progetto di Decreto federale. Sullo stesso ci esprimiamo qui di seguito dapprima con alcune considerazioni di carattere generale per poi entrare nel merito dei due specifici programmi che riguardano il Cantone Ticino, il programma del Luganese e quello del Mendrisiotto.

#### 1. Considerazioni generali

Ci preme innanzitutto constatare come la Legge sul Fondo infrastrutturale approvata nell'ottobre 2006 ed i contributi per i programmi di agglomerato che ne derivano colmano una importante lacuna nel finanziamento delle infrastrutture di trasporto in Svizzera e anche nel nostro Cantone.

Siamo pertanto molto soddisfatti di vedere riconosciuti dalla Confederazione gli sforzi da noi intrapresi già da diversi anni per sostenere gli agglomerati con progetti ispirati alla promozione della complementarietà tra i diversi mezzi di trasporto e alla loro integrazione nella politica territoriale ed ambientale.

Il sostegno della Confederazione si avvera infatti essere un elemento determinante per la concretizzazione di numerose misure.

Nei fatti l'importo di 6 miliardi di franchi sull'arco di circa venti anni inserito nel Fondo si rivela tuttavia essere molto ridotto rispetto al fabbisogno annunciato con i progetti elaborati o in via di elaborazione in tutta la Svizzera. Già solo con questo primo credito quadro di ca. 1,5 miliardi di franchi, cui si aggiungono i ca. 2,5 miliardi già attribuiti nel 2006 ai progetti urgenti, le possibilità operative del Fondo si riducono sensibilmente. Questa situazione si è peraltro già ripercossa nelle valutazioni e nelle proposte di contributo per le misure contemplate nel Decreto in oggetto, che ha toccato per ora soltanto 37 agglomerati svizzeri sulla cinquantina dei potenziali beneficiari.

Le valutazioni degli Uffici federali competenti sono state quindi molto severe e hanno determinato priorità e tassi di contribuzione molto selettivi.

Riteniamo che la dotazione del fondo debba essere rivista già nei prossimi anni e le risorse da destinare agli agglomerati debbano essere adeguatamente adattate ai bisogni effettivi. Senza di ciò la nuova politica a sostegno degli agglomerati rischia di non avere effetti durevoli e i prossimi crediti quadro non potranno essere veramente efficaci. Ciò è determinante per poter sfruttare nei prossimi anni i potenziali di miglioramento per i programmi oggetto del presente Decreto così come per avviare con successo i nuovi programmi, che per il nostro Cantone toccheranno gli agglomerati di Bellinzona e di Locarno.

Attiriamo la vostra attenzione anche sui termini perentori stabiliti per l'inizio dei lavori, pena la perdita di contributi. Chiediamo che questo principio sia riesaminato. Questo modo di procedere, apparentemente efficace nel perseguire una rapida realizzazione dei progetti, si rivela nella pratica estremamente delicato per il committente. Di fatto quest'ultimo, nel corso della procedura di approvazione dei piani, si trova esposto e talvolta ostaggio degli oppositori, che tendono a esercitare forti pressioni in sede di ricerca di soluzioni bonali e di trattative nelle sedute di conciliazione. Il risultato può mettere il progetto in pesanti difficoltà, non da ultimo perché la Confederazione non riconosce i costi supplementari.

Anche sul tema dei costi crediamo si imponga un riesame della prassi applicata con il Decreto federale del 2006 sui progetti urgenti.

Chiediamo che l'importo definitivo ai fini della determinazione del contributo federale sia stabilito sulla base del progetto definitivo cresciuto in giudicato e comprensivo degli oneri imposti con la decisione di approvazione dei piani.

Per quanto riguarda il Piano direttore cantonale vi comunichiamo che le schede specifiche sulla mobilità già comprendono le misure previste dai Programmi d'agglomerato del Luganese e del Mendrisiotto. Costituisce una eccezione la scheda sul sistema tram-treno del Luganese, la cui procedura di adozione è in corso. Essa sarà adattata ai sensi dell'art. 18 LALPT nel prossimo mese di maggio unitamente a tutto il complesso dei documenti relativi alla revisione del Piano direttore cantonale, che – nel caso non vi fossero ricorsi al nostro Gran Consiglio – vi saranno trasmesse per approvazione entro fine anno.

## 2. Programma d'agglomerato del Luganese (PAL)

Con la Commissione regionale dei trasporti del Luganese abbiamo accolto con moderata soddisfazione la valutazione del programma.

Il PAL riprende e aggiorna di fatto il Piano regionale dei trasporti del Luganese (PTL), un progetto avviato da oltre un decennio, costantemente aggiornato e già inserito nel Piano direttore cantonale, approvato anche dall'Autorità federale nel 2000 rispettivamente nel 2003 (scheda di coordinamento 12.23).

Siamo ben coscienti che i criteri di valutazione, siano stati con il tempo precisati e che il PAL possa e debba essere migliorato.

Ci preme tuttavia segnalare in questa sede due progetti che meritano una diversa e più articolata considerazione.

Si tratta:

- a) della problematica degli impianti P+R, che crediamo debbano essere esaminati considerando i diversi contesti operativi.

Nel caso del PTL/PAL si propugna una strategia di gestione della mobilità che fa riferimento ad impianti disposti secondo il principio "dei tre anelli di filtro": un primo filtro in corrispondenza delle fermate del servizio ferroviario regionale TILO e FLP, un secondo filtro ai margini dell'agglomerato e un terzo all'interno dell'agglomerato, destinato ai soli clienti delle attività economiche e dei servizi (senza pendolari).

Gli impianti del "secondo anello di filtro" situati ai bordi dell'agglomerato vanno posizionati e dimensionati con attenzione. Con questa premessa essi svolgono una funzione efficace ai fini di una gestione ordinata della mobilità, soprattutto in contesti geografici e morfologici impegnativi come è il caso del Ticino.

Per questo chiediamo che gli impianti P+R di Cornaredo, Vezia e Fornaci, inseriti nel Piano direttore, vengano riconosciuti come elementi di una strategia di mobilità integrata.

- b) del progetto della stazione FFS di Lugano, che costituisce un complesso di interventi inseriti in un concetto unitario. Questo progetto tocca un comparto con notevoli potenzialità di sviluppo ed ha un valore strategico per l'intero agglomerato. Esso non modifica la capacità dell'infrastruttura stradale ma ne cambia solo l'organizzazione, così da poter eliminare l'ultimo passaggio a livello sulla linea ferroviaria del San Gottardo, consentire la creazione di corsie preferenziali per i trasporti pubblici ed agevolare l'accesso alla stazione da parte di pedoni e ciclisti. Questo progetto permette inoltre il recupero urbanistico del lungolago da Paradiso a Lugano-Piazza Castello grazie alla riorganizzazione della circolazione stradale.

Chiediamo pertanto di riesaminare e rivalutare la misura 16c (interventi stradali) riconoscendola come parte un insieme di misure funzionali integrate.

---

Osserviamo infine che la vostra valutazione della circonvallazione Agno-Bioggio, opera integrante del PTL, non ha tenuto ancora conto dell'importante recupero ambientale e urbanistico degli insediamenti sulla sponda destra del Vedeggio che potrà essere ottenuto.

### **3. Programma d'agglomerato del Mendrisiotto (PAM)**

Con la Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto siamo sostanzialmente soddisfatti dell'esito del vostro esame, con l'eccezione di cui diremo in seguito.

Questo Consiglio, in accordo con la Commissione, intende sin d'ora promuovere un approfondimento ed un miglioramento del PAM entro la fine del 2011.

In questa sede ci preme attirare la vostra attenzione su un aspetto rilevante e peculiare della regione del Mendrisiotto, che conta circa 50'000 abitanti.

Essa si colloca in un'area transfrontaliera assai estesa, che vede il transito quotidiano attraverso il confine nazionale di circa 40'000 pendolari.

Questa regione si trova a pochi chilometri dalle città e dagli agglomerati di Como e Varese (quest'ultimo spesso "dimenticato" nelle analisi della Confederazione), che contano insieme oltre 500'000 abitanti.

A poco meno di 50 km troviamo la metropoli di Milano, principale centro economico e finanziario d'Italia. Il baricentro economico, l'importanza e la preminenza geopolitica dell'area di confine risiede quindi in Lombardia, con i suoi circa 9 milioni di abitanti.

Il PAM, pur sforzandosi di dialogare con gli attigui territori italiani, deve confrontarsi con realtà politico-istituzionali, modalità operative e procedure molto diverse e oggettivamente difficili da armonizzare. Diversamente dalla situazione di Ginevra o Basilea è per noi difficile esercitare un ruolo più marcato e trainante. Il sostegno finanziario della Confederazione si rivela in questa situazione ancora più significativo. Ciò sembra peraltro essere giustificato anche dal diffuso commercio dei carburanti, che porta notevoli introiti fiscali grazie all'elevato flusso di lavoratori frontalieri e ai cosiddetti "pendolari della benzina".

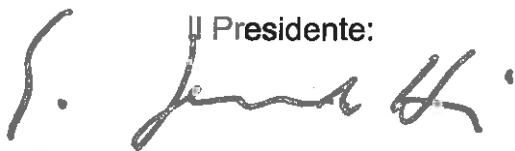
Nel merito delle misure del PAM attiriamo la vostra attenzione sulla nuova fermata del servizio ferroviario regionale TILO a Mendrisio S.Martino (misura n. 5). Essa si colloca a circa 1 km dalla stazione di Mendrisio, nel pieno di una zona commerciale-industriale in continua e vigorosa espansione; essa offrirà la disponibilità di un posteggio P+R configurandosi dunque anche come un centro di interscambio. Di fatto essa svolge una funzione concettualmente simile a quella di altre stazioni come, ad esempio, Stabio, Mendrisio e Chiasso. Essa non è stata considerata nelle misure al beneficio di contributi federali secondo il PAM. Contrariamente a quanto si afferma nel Rapporto d'esame (pag. 11) la partecipazione della Confederazione non è finora stata prevista né tantomeno decisa mediante altri strumenti diversi dal fondo infrastrutturale.

Chiediamo pertanto di riesaminare questo caso e di inserirlo nella lista delle misure sostenute dal PAM, ciò che ci sembra anche giustificato osservando il nutrito elenco delle stazioni ferroviarie che beneficiano dei contributi del Fondo in tutta la Svizzera.

Restiamo a disposizione per tutte le eventuali informazioni supplementari del caso e nel frattempo gradisca, signor Consigliere federale, i sensi della nostra massima stima.

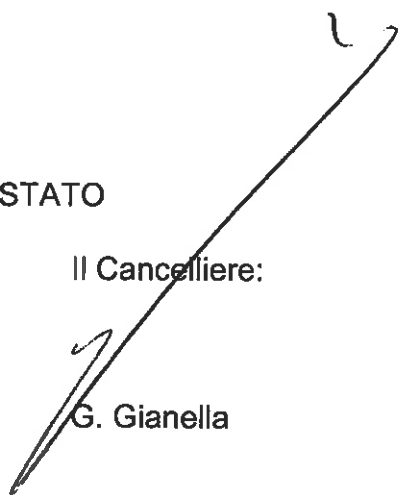
PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



G. Gendotti

Il Cancelliere:



G. Gianella

Copia:

- Dipartimento del territorio
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità
- Sezione della mobilità
- Sezione dello sviluppo territoriale
- Commissione regionale dei trasporti del Luganese, Via Sala 13, 6963 Pregassona
- Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio, c/o Ufficio tecnico comunale, 6850 Mendrisio
- Deputazione ticinese alle Camere federali

