

Rapporto

numero	data	Dipartimento
7615 R	11 dicembre 2019	TERRITORIO
Concerne		

**della Commissione ambiente, territorio ed energia
concernente le decisioni sui ricorsi presentati contro le modifiche del
Piano direttore cantonale n. 11 – giugno 2018:**

- **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**
- **Scheda R8 Grandi generatori di traffico**
- **Scheda M7 Sistema ferroviario regionale**
- **Scheda M8 Collegamenti ferroviari transfrontalieri con l'Italia dal Mendrisiotto**
- **Scheda M10 Mobilità lenta**

(v. messaggio 19 dicembre 2018 n. 7615)

INDICE

1.	PREMESSE PROCEDURALI	3
1.1	Programma traffico d'agglomerato, programmi d'agglomerato e piano direttore	3
1.2	Programmi d'agglomerato (PA3) e modifiche del Piano direttore cantonale n. 11	4
1.3	Contenuto delle schede	5
1.4	Ricorsi contro le modifiche n. 11	6
1.5	Osservazioni sulle modifiche n. 11	8
2.	MODELLO TERRITORIALE CANTONALE E PROGRAMMI D'AGGLOMERATO	9
2.1	Modifiche del Piano direttore n. 12	9
2.2	Politica degli agglomerati e politica per le aree rurali e le regioni montane	10
2.3	Situazione della regione delle Tre Valli	10
2.4	Petizione per un rilancio delle Tre Valli	12
2.5	Aggregazione dei Comuni di Cresciano, Iragna, Lodrino e Osogna	13
2.6	Considerazioni particolari della Commissione	14
3.	RICORSO DELLA CITTÀ DI LUGANO	15
3.1	Oggetto del ricorso	15
3.2	Osservazioni del Consiglio di Stato	15
3.3	Considerazioni particolari della Commissione	15
3.4	Proposta di decisione del ricorso	17

4.	RICORSO DEL COMUNE DI RIVIERA	17
4.1	Oggetto del ricorso	17
4.2	Osservazioni del Consiglio di Stato	17
4.3	Considerazioni particolari della Commissione	19
4.4	Proposta di decisione del ricorso	20
5.	RICORSO DELLA COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI DELLE TRE VALLI ...	20
5.1	Oggetto del ricorso	20
5.2	Osservazioni del Consiglio di Stato	21
5.3	Considerazioni particolari della Commissione	22
5.4	Ricevibilità del ricorso	23
5.5	Proposta di decisione del ricorso	26
6.	ALTRI RICORSI	27
6.1	Ricevibilità dei ricorsi	27
6.2	Ricorso dell'Unione dei contadini ticinesi	27
6.3	Ricorso di Robert e David Aerni, Gordola	29
6.4	Ricorso della Terreni alla Maggia SA, Ascona	29
6.5	Osservazioni della Commissione	31
6.6	Proposta di decisione dei ricorsi	33
7.	OFFERTA DI TRASPORTO PUBBLICO NELLE TRE VALLI	33
7.1	Offerta di trasporto pubblico 2021 e credito per il quadriennio 2020-2023	33
7.2	Opposizione del Comune di Prato Leventina	35
7.3	Opposizione del Comune di Riviera.....	36
7.4	Preavviso alla Commissione gestione e finanze	36
8.	MODIFICHE D'UFFICIO DEL PIANO DIRETTORE	37
8.1	Scheda M7 Sistema ferroviario regionale	37
8.2	Scheda M10 Mobilità lenta	37
8.3	Scheda R/M3 Agglomerato del Luganese	38
9.	CONCLUSIONI	38
	PROGETTI DI DECISIONE	39



1. PREMESSE PROCEDURALI

1.1 Programma traffico d'agglomerato, programmi d'agglomerato e piano direttore

Tramite il *Programma traffico d'agglomerato* (PTA), la Confederazione sostiene finanziariamente progetti nel settore dei trasporti nelle città e negli agglomerati della Svizzera. A beneficiare dei contributi federali sono quegli agglomerati che hanno saputo armonizzare in maniera efficace la politica dei trasporti con lo sviluppo degli insediamenti. Attraverso il PTA la Confederazione promuove una pianificazione coerente dei trasporti e degli insediamenti negli agglomerati. Incoraggia così lo sviluppo degli insediamenti verso l'interno superando le frontiere comunali, cantonali e nazionali e ampliando l'offerta dei trasporti laddove sussiste una reale necessità.

I programmi d'agglomerati di prima e di seconda generazione sono serviti da base per l'approvazione dei crediti 2011-2014 rispettivamente 2015-2018 da parte della Confederazione. Poi, Confederazione, Cantone e Commissioni regionali dei trasporti hanno sottoscritto le convenzioni sulle prestazioni sui programmi s'agglomerato.

La revisione del Piano direttore cantonale del 2009 ha mantenuto le schede concernenti i concetti d'organizzazione territoriale degli agglomerati (schede R2-5) e i piani regionali dei trasporti (schede M2-5). Con le modifiche n. 4 del marzo 2014 il loro contenuto è confluito nelle schede sui programmi d'agglomerato (schede R/M2-5).

Tabella 1 - Procedura dei programmi d'agglomerato di prima e di seconda generazione (PA1, PA2) e revisione e modifiche del Piano direttore cantonale n. 4

Data	Piano d'agglomerato/Scheda	Osservazioni
Fine 2007	Programmi d'agglomerato del Luganese e del Mendrisiotto	Il Cantone ha trasmesso alla Confederazione i programmi d'agglomerato di prima generazione PAL1 e PAM1.
20.5.2009	Revisione del Piano direttore cantonale	Il Consiglio di Stato ha adottato la revisione del Piano direttore cantonale che comprende le schede sui concetti d'organizzazione territoriale degli agglomerati del Locarnese, del Luganese, del Bellinzonese e del Mendrisiotto e del Basso Ceresio (R2-5) e sui Piani regionali dei trasporti (M2-5).
21.9.2010	Crediti per il programma traffico d'agglomerato dal 2011	L'Assemblea federale ha approvato il decreto federale che libera i crediti per il programma traffico d'agglomerato dal 2011.
Gennaio 2011	Convenzioni sulle prestazioni sul PAL1 e il PAM1	La Confederazione, il Cantone e le Commissioni regionali dei trasporti hanno sottoscritto le convenzioni sulle prestazioni sul PAL1 e il PAM1.
Fine 2011	Programmi d'agglomerato del Locarnese, del Luganese del Bellinzonese e del Mendrisiotto	Il Cantone ha trasmesso alla Confederazione i programmi d'agglomerato di seconda generazione PALoc2, PAL2, PAB2 e PAM2.
26.3.2014	Schede R/M2-5, (modifiche n. 4 del Piano direttore cantonale)	Il Consiglio di Stato ha adottato le schede concernenti i piani d'agglomerato di seconda generazione (PA2) del Locarnese, del Luganese, del Bellinzonese e del Mendrisiotto.
16.4.2014	Crediti per il programma traffico d'agglomerato a partire dal 2015	L'Assemblea federale ha approvato il decreto federale che libera i crediti per il programma traffico d'agglomerato dal 2015.
Febbraio 2015	Convenzioni sulle prestazioni sul PALoc2, il PAL2, il PAB2 e il PAM2	La Confederazione, il Cantone e le Commissioni regionali dei trasporti hanno sottoscritto le convenzioni sulle prestazioni sul PALoc2, il PAL2, il PAB2 e il PAM2.

24.3.2015	Schede R/M2 e R/M3	Il Gran Consiglio ha deciso i ricorsi dei Comuni di Bioggio, Brissago e Origgio contro le schede concernenti i piani d'agglomerato (PA2) del Luganese e del Locarnese.
-----------	--------------------	--

1.2 Programmi d'agglomerato (PA3) e modifiche del Piano direttore cantonale n. 11

Le modifiche del Piano direttore cantonale n. 11, adottate dal Consiglio di Stato il 28 giugno 2018 a norma dell'art. 13 della legge sullo sviluppo territoriale (LST), riguardano l'adattamento delle schede R/M 2-5 concernenti gli agglomerati del Locarnese, del Luganese, del Bellinzonese e del Mendrisiotto, delle schede R8 Grandi generatori di traffico, M7 Sistema ferroviario regionale, M8 Collegamenti ferroviari transfrontalieri con l'Italia dal Mendrisiotto e M10 Mobilità lenta, tutte di categoria dato acquisito. In particolare, le modifiche permettono di integrare nel Piano direttore cantonale i risultati dei programmi d'agglomerato di terza generazione (PA3) consegnati alla Confederazione a fine 2016.

Il 14 settembre 2018 il Consiglio federale ha sottoposto il messaggio concernente i crediti al Parlamento¹. I crediti d'impegno 2019-2022 per i contributi destinati a misure nel quadro del programma traffico d'agglomerato sono ora all'esame delle camere federali.

Tabella 2 - Procedura dei piani d'agglomerato di terza generazione (PA3) e delle modifiche di Piano direttore cantonale n. 11

Data	Piano d'agglomerato/Scheda	Osservazioni
26.11.2015	Programma d'agglomerato del Luganese (PAL3)	La Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) ha adottato il PAL3 e l'ha posto in consultazione dal 23 dicembre 2015 al 29 febbraio 2016 a norma dell'art. 11 LST.
26.11.2015	Programma d'agglomerato del Mendrisiotto (PAM3)	La Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (CRTM) ha adottato il PAM3 e l'ha posto in consultazione dal 18 febbraio al 4 aprile 2016.
2.3.2016	Programma d'agglomerato del Bellinzonese (PAB3)	La Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese (CRTB) ha adottato il PAB3 e l'ha posto in consultazione dall'11 aprile all'11 maggio 2016.
10.3.2016	Programma d'agglomerato del Locarnese e Vallemaggia (PALoc3)	La Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT) ha adottato il PALoc3 e l'ha posto in consultazione dal 18 aprile al 18 maggio 2016
Fine 2016	Programmi d'agglomerato (PA3)	I programmi d'agglomerato di terza generazione sono stati approvati dalle commissioni regionali dei trasporti e dal Consiglio di Stato e sono stati trasmessi alla Confederazione per approvazione.
27.6.2018	Schede R/M 2-5, R8, M7, M8, M10	Il Consiglio di Stato ha adottato gli adattamenti delle schede R/M 2-5, R8 Grandi generatori di traffico, M7 Sistema ferroviario regionale e M10 Mobilità lenta e lo stralcio della scheda M8 Collegamenti ferroviari transfrontalieri con l'Italia dal Mendrisiotto. Le schede sono state pubblicate dal 23 luglio al 17 settembre 2018 a norma dell'art. 13 LST.

¹ 18.065 Messaggio concernente il decreto federale sui crediti d'impegno a partire dal 2019 per i contributi destinati a misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato.

14.9.2018	Crediti per il programma Traffico d'agglomerato dal 2019	Il Consiglio federale ha adottato il messaggio concernente il decreto federale sui crediti d'impegno dal 2019 per i contributi destinati a misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato [18.065].
3.10.2018	Termine per la presentazione di ricorsi contro le modifiche n. 11	Due Comuni, una commissione regionale dei trasporti, un'associazione e due ditte o privati hanno presentato ricorso al Gran Consiglio. Due Comuni e quattro ditte hanno presentato delle osservazioni al Consiglio di Stato.
19.12.2018	Osservazioni ai ricorsi	Il Consiglio di Stato ha presentato le osservazioni ai ricorsi contro le modifiche del Piano direttore n. 11.
15.8.2019	Bozza di rapporto d'esame dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale	L'Ufficio federale dello sviluppo territoriale ha trasmesso al Dipartimento del territorio per consultazione una bozza del rapporto d'esame delle modifiche del Piano direttore n. 11 e 12.
25.9.2019	Approvazione dei crediti per il programma Traffico d'agglomerato dal 2019	L'Assemblea federale ha approvato il decreto federale sui crediti d'impegno dal 2019 per i contributi destinati a misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato. Sono stanziati crediti per 1412,68 milioni di franchi a favore dei programmi d'agglomerato di terza generazione. L'Assemblea federale ha ripescato tre progetti che secondo il Consiglio federale avevano un rapporto costo/benefici insufficiente, tra i quali anche il Programma d'agglomerato del Luganese.
16.10.2019	Presenza di posizione del Dipartimento del territorio	Il Dipartimento del territorio ha trasmesso all'Ufficio federale dello sviluppo territoriale la sua presa di posizione sulla bozza di rapporto d'esame delle modifiche n. 11 e 12.

1.3 Contenuto delle schede

Le schede R/M 2-5 sono schede settoriali, che riassumono gli indirizzi e le misure di rilevante incidenza territoriale che riguardano gli agglomerati. La maggior parte di queste misure deriva dai programmi d'agglomerato (PA).

Le schede R8 Grandi generatori di traffico, M7 Sistema ferroviario regionale, M8 Collegamenti ferroviari transfrontalieri con l'Italia dal Mendrisiotto e M10 Mobilità lenta hanno invece un'impostazione settoriale/tematica:

- **Scheda R8 Grandi generatori di traffico (GGT)**

Le modifiche riguardano i Comuni di Agno, Bioggio e Manno. Il comparto di studio Vedeggio, di categoria risultato intermedio è stralciato ed è sostituito da due comparti potenzialmente idonei per GGT *Agno aeroporto* (Comune di Agno, risultato intermedio) e *Bioggio Molinazzo-Cavezzuolo* (Comune di Bioggio, risultato intermedio).

Inoltre, i tre GGT di *Tenero-Brere*, *Cadenazzo-Sant'Antonino* e *Mendrisio San Martino* sono segnalati come «realizzati/in costruzione/ripresi dalle pianificazioni di utilizzazione» invece di dato acquisito.

- **Scheda M7 Sistema ferroviario regionale**

Gli adattamenti riguardano l'elenco delle nuove fermate, i compiti dei servizi cantonali interessati e l'aggiornamento dell'allegato della scheda ai risultati dei piani d'agglomerato di terza generazione (PA3). Inoltre, dal titolo della scheda è stralciato il riferimento «...

Ticino-Lombardia TILO», poiché la specificazione non considera tutto il sistema ferroviario regionale.

- **Scheda M8 Collegamenti ferroviari transfrontalieri con l'Italia dal Mendrisiotto**

La scheda M8 – che conteneva due provvedimenti relativi al collegamento ferroviario Mendrisio-Varese-Malpensa e al polo d'interscambio transfrontaliero Como-Chiasso – è stata stralciata. Il primo è stato realizzato, mentre per il polo d'interscambio transfrontaliero, la quasi totalità dei contenuti è confluita nella scheda R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto (terminale per trasbordo strada-ferrovia, nodo di Chiasso FFS). Il progetto di stazione unica Chiasso-Como è invece stato abbandonato.

- **Scheda M10 Mobilità lenta**

In base all'esito della consultazione sui programmi d'agglomerato, il Consiglio di Stato ha modificato l'elenco dei percorsi ciclabili d'importanza regionale, in particolare:

Luganese

RLu3 Aggiunta della diramazione «Porta Ovest», da Vezia-Cadempino alle Cinque Vie e alla Cappella Due Mani al percorso Lamone-Cadempino-Vezia-Savosa-Massagno-Lugano (dato acquisito).

RLu7 Nuovo percorso Bioggio-Muzzano-Collina d'Oro (Viglio)-Sorengo-Lugano (informazione preliminare).

Locarnese

Stralcio del percorso Locarno-Orselina-Minusio-Brione s. Minusio-Tenero-Contra.

Può capitare che una stessa misura sia inclusa sia nella scheda comprensoriale su un agglomerato, sia in una scheda settoriale. In questi casi la sede principale della misura è la scheda settoriale; in quella comprensoriale è menzionata solo come richiamo, al fine di fornire un quadro completo delle misure che riguardano l'agglomerato.

1.4 Ricorsi contro le modifiche n. 11

L'art. 13 cpv. 3 LST stabilisce che possono presentare ricorso al Gran Consiglio contro il contenuto di schede e piani i Comuni e gli altri enti interessati. Contro le modifiche sono stati inoltrati 6 ricorsi, da parte di due Comuni, una commissione regionale dei trasporti, un'associazione professionale, una società anonima e due privati:

- Comune di Lugano
- Comune di Riviera
- Commissione regionale trasporti delle Tre Valli
- Unione Contadini Ticinesi
- Aerni Robert e David, Gordola
- Terreni alla Maggia SA, Ascona

- **Esame dei ricorsi da parte della Commissione speciale per la pianificazione del territorio**

Il 10 gennaio 2019 la Commissione speciale per la pianificazione del territorio ha nominato una sottocommissione – composta da Paolo Pagnamenta (coordinatore), Bruno Buzzini, Luigi Canepa, Francesco Maggi, Paolo Pamini e Bruno Storni – che si è occupata dell'esame dei ricorsi.

- Ricevibilità dei ricorsi

Nel messaggio del 19 dicembre 2018 il Consiglio di Stato propone di dichiarare irricevibili i ricorsi della Commissione regionale dei trasporti delle Tre Valli, dell'Unione dei contadini ticinesi, della società anonima e dei due privati. Il Consiglio di Stato richiama in particolare la sentenza del Tribunale federale 1C_215/2011 del 2 aprile 2012 che ha dichiarato inammissibile il ricorso presentato da un ente turistico contro una scheda di piano direttore. La sottocommissione che si è occupata dell'istruzione dei ricorsi ha approfondito la ricevibilità del ricorso della Commissione regionale dei trasporti delle Tre Valli, interpellando anche il consulente giuridico del Gran Consiglio.

- Osservazioni dei ricorrenti (repliche) e audizioni

Il 17 gennaio 2019 la sottocommissione ha invitato i ricorrenti a presentare un'eventuale presa di posizione scritta sul messaggio 7615 del Consiglio di Stato entro l'11 febbraio 2019. Inoltre, ha comunicato di essere disponibile per eventuali audizioni.

Il 7 febbraio 2019 la sottocommissione ha sentito il Comune di Riviera, rappresentato dai municipali Giulio Foletti e Fulvio Chinotti, e la Commissione regionale dei trasporti delle Tre Valli, rappresentata dal presidente Massimo Ferrari e dal collaboratore dell'Ente regionale per lo sviluppo Bellinzonese e Valli Luca Hess.

Il Comune di Lugano e la Commissione regionale dei trasporti delle Tre Valli hanno presentato delle osservazioni.

- Proposte di decisione dei ricorsi

Il 21 febbraio 2019 la sottocommissione ha discusso le proposte di decisione dei ricorsi che ha sottoposto alla commissione il 28 febbraio 2019.

- Commissione ambiente, territorio ed energia

Il 14 maggio 2019 la Commissione ambiente, territorio ed energia ha nominato una nuova sottocommissione – composta da Eolo Alberti, Giovanni Berardi, Daniele Pinoja, Nicola Schönenberger, Bruno Storni e Omar Terraneo – che ha esaminato le proposte di decisione dei ricorsi e assicurato il coordinamento con la decisione dei ricorsi contro le modifiche del Piano direttore n. 12 (v. messaggio.7616).

Il 28 novembre 2019 la sottocommissione ha sentito la Commissione regionale dei trasporti delle Tre Valli, rappresentata dal presidente Massimo Ferrari, dai membri Marco Costi e Ivo Gianora e dal collaboratore dell'Ente regionale per lo sviluppo Bellinzonese e Valli Luca Hess.

Tabella 3 – Ricorsi contro le modifiche di Piano direttore n. 11

Ricorrente	Ricorso [data]	Osservazioni [data]	Audizione [data]
Comune di Lugano	1.10.2018	7.2.2019	
Comune di Riviera	3.10.2018		7.2.2019
Commissione regionale trasporti delle Tre Valli	28.9.2018	19.2.2019 27.2.2019	7.2.2019 28.11.2019
Unione Contadini Ticinesi	27.9.2018		
Aerni Robert e David, Gordola	28.9.2018		
Terreni alla Maggia SA, Ascona	2.10.2018		

1.5 Osservazioni sulle modifiche n. 11

I Comuni di Arbedo-Castione e di Chiasso e le ditte Azienda Luxory Goods international, Cadempino, Medacta international SA, Castel San Pietro, Magazzini generali con Punto Franco SA, Balerna, e Tenuta Prella di A. Christen SA, Stabio hanno presentato delle osservazioni sulle modifiche del Piano direttore n. 11.

Nel messaggio del 19 dicembre 2018, il Consiglio di Stato ha indicato che sono state esaminate dal Dipartimento del territorio e, laddove necessario, il Consiglio di Stato ha già dato risposta. Il 17 gennaio 2019, la Commissione speciale per la pianificazione del territorio ha trasmesso per informazione ai due Comuni e alle ditte il messaggio del Consiglio di Stato.

2. MODELLO TERRITORIALE CANTONALE E PROGRAMMI D'AGGLOMERATO

2.1 Modifiche del Piano direttore n. 12

Il Comune di Riviera e la Commissione dei trasporti delle Tre Valli hanno presentato ricorso anche contro le modifiche del Piano direttore n. 12, in particolare contro la scheda R1 Modello territoriale cantonale. Il Comune di Riviera ha anche rilevato che – con gli adattamenti delle schede R1, R6 Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili e R10 Qualità degli insediamenti, rispettivamente con gli adattamenti delle schede R/M2-5 e le proposte di modifica della scheda R7 Poli di sviluppo economico e della legge sullo sviluppo territoriale – il Consiglio di Stato ha stabilito gli indirizzi e deciso le modalità per dare attuazione ai disposti della revisione della legge federale sulla pianificazione del territorio.

- **Nuovo modello territoriale cantonale**

Il Comune di Riviera e la Commissione regionale dei trasporti temono che il nuovo modello escluda la regione delle Tre Valli dai sostegni finanziari previsti dal programma traffico d'agglomerato e che, di fatto, la Città-Ticino si fermi a Castione.

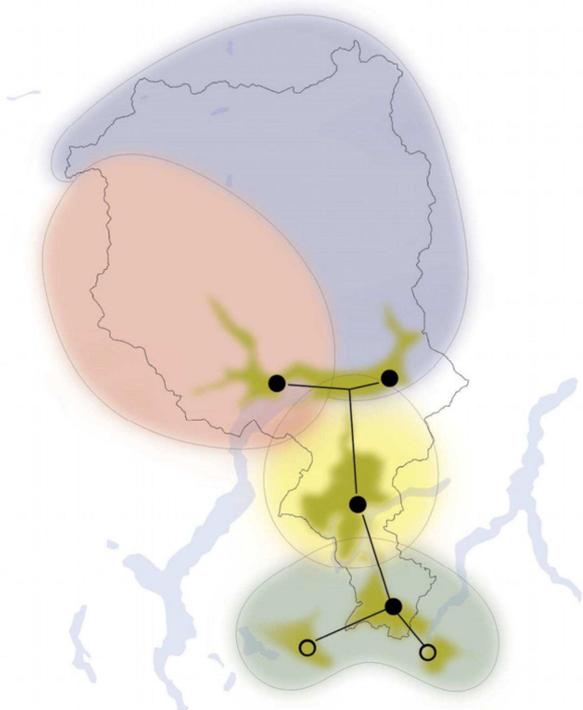


Figura 1 - Quattro agglomerati con le rispettive aree d'influenza [scheda R1, punto 2.3 Le relazioni interne: la Città-Ticino, nuovo schema]

Inoltre, l'assenza di obiettivi di crescita per gli spazi funzionali della Valle di Blenio, della Leventina e della Riviera, le penalizza nell'ambito della verifica del dimensionamento delle zone edificabili stabilito dalla scheda R6 Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili. Per le altre regioni del Cantone, gli obiettivi di crescita sono definiti nei programmi d'agglomerato di terza generazione (PA3).

2.2 Politica degli agglomerati e politica per le aree rurali e le regioni montane

Il 13 febbraio 2019, il Consiglio federale ha preso atto del rapporto dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) e della Segreteria di Stato dell'economia (SECO) sulla politica degli agglomerati 2016+ e sulla politica della Confederazione per le aree rurali e le regioni montane. Entrambe le politiche settoriali mirano a uno sviluppo coerente del territorio; la maggior parte delle misure sono in fase di attuazione.

- Rafforzare il partenariato, migliorare il coordinamento delle politiche settoriali

Le misure della Confederazione per il periodo di legislatura 2016-2019 mirano a rafforzare il partenariato tra città e aree rurali, a migliorare il coordinamento delle varie politiche settoriali della Confederazione nonché a promuovere la competitività degli spazi rurali e di quelli urbani. Le politiche settoriali d'incidenza territoriale, come ad esempio la politica dei trasporti, dell'energia, agricola, del turismo, regionale, dello sviluppo territoriale o ambientale, rivestono un ruolo fondamentale al fine di raggiungere gli obiettivi della politica degli agglomerati della Confederazione 2016+ e della politica della Confederazione per le aree rurali e quelle montane. Il rapporto indica che è stato possibile migliorare i presupposti per lo sviluppo delle aree rurali e gli spazi urbani, ad esempio tramite il fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) che assicura il finanziamento del programma traffico d'agglomerato, oppure anche tramite la strategia svizzera del turismo.

Il programma traffico d'agglomerato ha contribuito in modo sostanziale a far sì che gli agglomerati affrontassero con un approccio globale le proprie pianificazioni e i propri problemi di traffico, armonizzando lo sviluppo degli insediamenti con quello dei trasporti. Con il programma «Progetti modello Sviluppo sostenibile», otto uffici federali hanno promosso diversi progetti affinché gli enti responsabili potessero sperimentare nuovi approcci e procedure.

- Orientamento futuro

Il rapporto affronta pure il futuro orientamento di entrambe le politiche settoriali. La Confederazione esamina in particolare nel quadro della nuova politica regionale 2020-2023 in che modo vengono sostenute le regioni di montagna. Inoltre, ha riproposto una nuova serie di progetti modello per il periodo 2020-2024, incentrati su nuove tematiche quali la garanzia del servizio universale o il miglioramento delle strategie regionali di sviluppo. Nei prossimi quattro anni, la Confederazione intende migliorare ulteriormente le esigenze specifiche degli agglomerati. Infine, vanno sfruttati maggiormente gli organismi di cooperazione e di coordinamento esistenti a favore della collaborazione tra Confederazione, Cantoni e Comuni e dell'attuazione di entrambe le politiche settoriali.

2.3 Situazione della regione delle Tre Valli

La legge federale concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo (LUMin; RS 725.116.2) stabilisce che il Consiglio federale, consultati i Cantoni, designa le città e gli agglomerati che hanno diritto ai contributi e che, a tal fine, si basa sulla classificazione dell'Ufficio federale di statistica (art. 17b LUMin).

- Città e agglomerati aventi diritto ai contributi dell'imposta sugli oli minerali

Le città e gli agglomerati aventi diritto a contributi sono designati nell'ordinanza concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri

mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale (OUMin, RS 725.116.21, allegato 4, aggiornamento in vigore dall'1.1.2018).

Per l'agglomerato di Bellinzona si tratta dei Comuni di:

- Arbedo-Castione, Bellinzona, Cadenazzo, Lumino, San Vittore, Sant'Antonino.

Per l'agglomerato di Locarno i Comuni di:

- Ascona, Avegno Gordevio, Brione sopra Minusio, Centovalli, Cugnasco-Gerra, Gambarogno, Gordola, Lavertezzo, Locarno, Losone, Maggia, Minusio, Muralto, Orselina, Ronco sopra Ascona, Tenero-Contra, Terre di Pedemonte.

- **Territori dei programmi di terza generazione cofinanziati**

L'ordinanza precisa che hanno diritto a contributi anche parti di provvedimento o pacchetti di provvedimenti che parzialmente o completamente non concernono città o agglomerati, se i loro benefici riguardano prevalentemente l'agglomerato o gli agglomerati confinanti (art. 19 cpv. 2 OUMin).

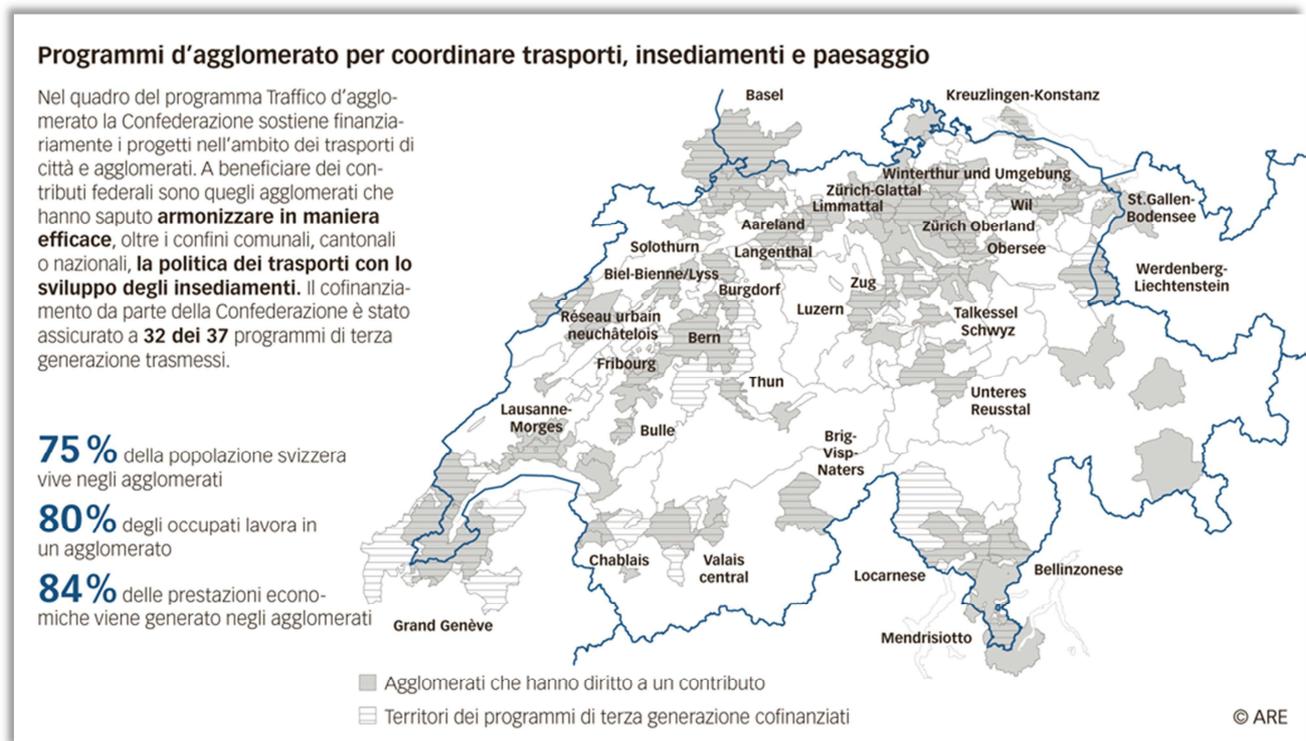


Figura 2 - Agglomerati che hanno diritto a un contributo e territori dei programmi di terza generazione cofinanziati [ARE, programmi d'agglomerato di terza generazione]

Come indicato nella figura 2, la Riviera, la Valle di Blenio e la Leventina non rientrano né negli agglomerati che hanno diritto a un contributo né nei territori dei programmi di terza generazione cofinanziati. La Vallemaggia, è invece in parte inclusa negli agglomerati che hanno diritto a un contributo (Comuni di Avegno-Gordevio e di Maggia) e in parte nei territori cofinanziati (tutti gli altri Comuni). Questo per ragioni statistiche e storiche, perché la Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT) si è sempre occupata di tutto il territorio, mentre il Bellinzonese e le Tre Valli dispongono ciascuno di una propria commissione regionale dei trasporti.

- Programma San Gottardo 2020

D'altra parte, le Tre Valli e il Bellinzonese fanno parte del Programma San Gottardo 2020 (PSG 2020), un progetto comune a cui partecipano i Cantoni Uri, Grigioni, Ticino e Vallese e la Segreteria di Stato dell'economia (SECO). Il programma funge da strumento politico per lo sviluppo regionale del territorio del Gottardo.

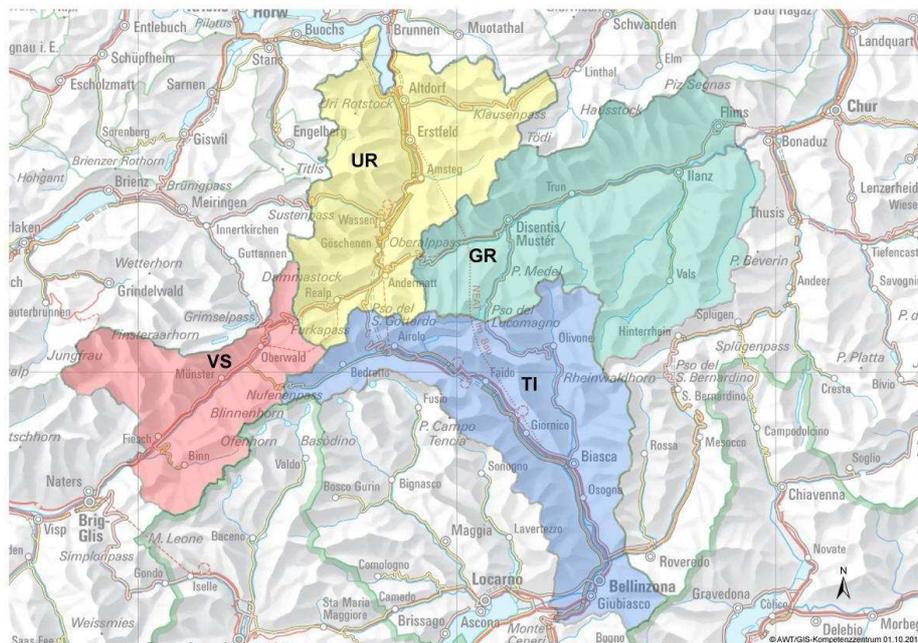


Figura 3 - Perimetro del programma San Gottardo 2020

Con questa strategia comune, i quattro Cantoni sottolineano la loro volontà di sviluppare assieme la regione attorno al San Gottardo per farne uno spazio vitale ed economico coeso. In tale contesto, negli ultimi anni sono stati sviluppati e sostenuti insieme progetti e prodotti. Il fulcro si basa su una strategia per lo sviluppo economico che segue i principi della nuova politica regionale: sfruttamento dei propri potenziali, orientamento all'innovazione e al valore aggiunto e collaborazione intercantonale e sostenibilità. Il Programma San Gottardo 2020 non attua direttamente dei progetti, bensì sostiene gli enti responsabili nell'attuazione dei loro progetti.

2.4 Petizione per un rilancio delle Tre Valli

A febbraio 2019 il gruppo di lavoro per il rilancio delle Tre Valli e la salvaguardia dell'agricoltura in Ticino, composto dai Comuni della Bassa Leventina, di Biasca e di Riviera e dall'Unione dei contadini ticinesi ha lanciato la petizione «Per un rilancio delle Tre Valli e delle zone industriali dismesse salvaguardando i terreni agricoli del Ticino».

Essa è diretta all'attenzione delle autorità federali, delle Ferrovie Federali Svizzere e del Consiglio di Stato. La petizione chiede:

a) al Consiglio federale e all'Assemblea federale

- di stanziare il credito per completare il tracciato ferroviario dall'uscita sud della galleria di base del San Gottardo fino a Bellinzona, in particolare per realizzare il binario di sorpasso in direzione sud e lo scambio (salto a montone) in località Giustizia a Biasca;

b) alle Ferrovie Federali Svizzere

- di non far transitare i treni merci sulla vecchia linea che passa nel centro abitato di Biasca e di garantire un traffico passeggeri ferroviario attraverso regolari fermate dei treni IC/EC alla stazione di Biasca;
- di compensare realmente i terreni agricoli SAC sacrificati per la realizzazione del nuovo stabilimento industriale FFS per la manutenzione del materiale rotabile a Castione;
- di sfruttare per tutti i progetti futuri le zone industriali già esistenti, di coinvolgere l'Unione dei contadini ticinesi nella ricerca di eventuali terreni da compensare e di fare il possibile per ottemperare alle esigenze del settore agricolo ticinese per progetti in corso;

c) al Consiglio di Stato

- di realizzare un piano di sviluppo industriale sostenibile e concreto per il rilancio della zona industriale della ex Monteforno;
- di sviluppare l'opzione di Biasca quale stazione terminale per il traffico ferroviario regionale ticinese TILO e concretizzare la fermata per il traffico ferroviario di Osogna-Cresciano;
- di utilizzare per tutti i progetti futuri le zone industriali già esistenti, di compensare preventivamente eventuali perdite di terreno agricolo, di coinvolgere i Comuni interessati e l'Unione dei contadini ticinesi e di applicare la legge sulla conservazione del territorio agricolo su tutta la tratta AlpTransit.

Il 29 marzo 2019 il Dipartimento delle finanze e dell'economia ha annunciato l'istituzione di un gruppo di lavoro incaricato di elaborare una prima analisi della situazione attuale dell'area ex Monteforno e della Bassa Valle Leventina al fine di individuare proposte concrete per il rilancio della regione, in particolare delle zone industriali dismesse.

- ***Polo di sviluppo economico***

È previsto il riconoscimento dell'area ex Monteforno quale polo di sviluppo economico ai sensi della scheda R7 del Piano direttore cantonale. Il gruppo di lavoro sarà affiancato dal manager d'area, figura recentemente introdotta proprio per il rilancio delle aree industriali. Per la concretizzazione e l'attuazione delle azioni che saranno individuate sarà in seguito possibile far capo, oltre ai fondi previsti per il recupero di stabili dismessi, anche ai fondi che saranno stanziati nell'ambito del programma d'attuazione della politica economica regionale 2020-2023.

2.5 Aggregazione dei Comuni di Cresciano, Iragna, Lodrino e Osogna

La riapertura della stazione FFS di Osogna-Cresciano è stata trattata anche dalla Commissione di studio nel rapporto concernente l'aggregazione dei Comuni di Cresciano, Iragna, Lodrino e Osogna nel nuovo Comune di Riviera, del 6 maggio 2015. Per quanto riguarda il trasporto pubblico, la commissione riteneva che andasse sostenuto l'aumento delle corse serali dei bus sulla tratta Bellinzona-Biasca (via Iragna) e la riapertura della stazione FFS di Osogna-Cresciano. L'aggregazione avrebbe permesso di migliorare la forza contrattuale nelle trattative con la Commissione regionale dei trasporti e con il Cantone e garantito un miglior coordinamento pianificatorio.

- **Comparto dell'aerodromo di Lodrino polo tecnologico dell'aviazione**

Tra i progetti, il rapporto sul nuovo Comune di Riviera citava la trattativa con i servizi federali nell'ambito del trasferimento di proprietà dalla Confederazione al Comune dei sedimi ArmaSuisse nel comparto dell'aerodromo di Lodrino – nel frattempo in fase di conclusione – e le procedure pianificatorie necessarie per l'attuazione del progetto di Polo tecnologico dell'aviazione.

- **Rapporto della Commissione speciale aggregazione di Comuni**

Nel rapporto 7149R del 9 marzo 2016 concernente l'aggregazione dei Comuni di Cresciano, Iragna, Lodrino e Osogna in un unico Comune denominato Comune di Riviera, la Commissione speciale aggregazione di Comuni aveva segnalato l'acquisizione dei sedimi di proprietà della Confederazione nel comparto dell'aerodromo di Lodrino tra i progetti d'investimento prioritari per lo sviluppo del comprensorio, anche quale premessa indispensabile per l'attuazione del progetto di Polo tecnologico dell'aviazione. Inoltre, aveva indicato che la riapertura della stazione FFS di Osogna-Cresciano avrebbe potuto essere un elemento qualificante.

2.6 Considerazioni particolari della Commissione

Nel merito del modello territoriale e dei programmi d'agglomerato, la Commissione ambiente, territorio ed energia osserva quanto segue:

a) Nuovo modello territoriale

Il modello territoriale cantonale è stato adattato all'evoluzione dei programmi d'agglomerato di seconda e terza generazione (schede R/M2-5 del 2014 e 2018). La scheda R12 San Gottardo - Progetto di sviluppo territoriale e regionale non ha invece recepito lo sviluppo del programma San Gottardo 2020, in particolare i programmi d'attuazione della nuova politica regionale 2012-2015 e 2016-2019. Su questo aspetto si entrerà nel merito nell'ambito della decisione dei ricorsi contro le modifiche del Piano direttore cantonale n. 12.

b) Città e agglomerati aventi diritto ai contributi dell'imposta sugli oli minerali

Nel 2014 l'Ufficio federale di statistica aveva ridefinito gli agglomerati che hanno diritto ai contributi dell'imposta sugli oli minerali, includendo anche l'agglomerato di Altdorf. L'elenco è poi stato aggiornato nel 2018. A corto e medio termine non è pensabile che Biasca diventi un nuovo agglomerato.

c) Programmi d'agglomerato e programmi di politica regionale

Benché complementari, i programmi d'agglomerato e i programmi di politica regionale prevedono misure e aiuti diversi, incentrati sulle infrastrutture per il traffico rispettivamente sui progetti di sviluppo economico (ad esempio, ferrovia storica sulla tratta alpina del San Gottardo, nuova pista di ghiaccio dell'HC Ambri-Piotta, centro di sci nordico di Campra, offerta ciclistica, sentieri, prodotti agricoli e turistici).

d) Petizione per un rilancio delle Tre Valli e comparto dell'aerodromo di Lodrino

La petizione per un rilancio delle Tre Valli chiede, tra l'altro, di sviluppare l'opzione di Biasca quale stazione terminale per il traffico ferroviario regionale TILO e di concretizzare la fermata per il traffico ferroviario di Osogna-Cresciano. Il gruppo di lavoro istituito il 29 marzo 2019 dal Dipartimento delle finanze e dell'economia per elaborare un'analisi della situazione attuale dell'area ex Monteforno e della Bassa Valle Leventina potrà, se del caso, entrare nel merito dello sviluppo del comparto dell'aerodromo di Lodrino.

3. RICORSO DELLA CITTÀ DI LUGANO

3.1 Oggetto del ricorso

La Città di Lugano premette che negli anni '90 è stato elaborato il Piano dei trasporti del Luganese (PTL), integrato per le componenti territoriali nel Piano direttore cantonale. Il Programma d'agglomerato del Luganese (PAL) ha ripreso, aggiornando e adattando alle esigenze della Confederazione, le analisi, gli obiettivi e le misure d'intervento del PTL. Gli obiettivi pianificatori cantonali, le schede e i piani costituiscono la parte vincolante del Piano direttore cantonale. A ogni scheda è assegnato un determinato grado di consolidamento: dati acquisiti, risultati intermedi o informazioni preliminari. La Città ricorre contro le modifiche del Piano direttore cantonale n. 11 ritenendole parzialmente lacunose, nella misura in cui non considerano o non riprendono percorsi specifici.

La Città di Lugano chiede l'inserimento nella scheda M10 Mobilità lenta dei seguenti percorsi, di categoria dato acquisito:

1. Rete ciclabile-pedonale regionale «Città Alta, lato monte».
2. Percorso ciclabile-pedonale «Paradiso-Melide». Inoltre, chiede l'inserimento nella scheda M10 del seguente percorso, perlomeno come informazione preliminare:
3. Percorso ciclabile-pedonale in «Zona Tassino-Paradiso».

3.2 Osservazioni del Consiglio di Stato

Nel messaggio del 19 dicembre 2018 il Consiglio di Stato propone di accogliere parzialmente il ricorso della Città di Lugano. In particolare:

1. Percorso ciclabile cantonale CLu

La descrizione del percorso ciclabile regionale CLu è completata con l'indicazione della diramazione Lugano FFS-Loreto [scheda M10, Misure, 3.4 Elenco dei percorsi].

2. Percorso ciclabile regionale RLu8

Il percorso RLu8 Paradiso-Melide è incluso nell'elenco dei percorsi ciclabili con il grado di consolidamento informazione preliminare [scheda M10, Misure, 3.4 Elenco dei percorsi].

Il nuovo percorso Paradiso-Melide è incluso nella rete ciclabile regionale dell'agglomerato Luganese [scheda R/M3, Misure, 3.5 Mobilità lenta, Rete ciclabile regionale].

3. Collegamento Loreto/Tassino-Paradiso

La richiesta di considerare un collegamento tra Loreto-Tassino e Paradiso tramite un Percorso ciclabile-pedonale regionale è respinta.

3.3 Considerazioni particolari della Commissione

Nel merito del ricorso, la Commissione ambiente, territorio ed energia osserva quanto segue:

1. Percorso ciclabile cantonale CLu

Il Programma d'agglomerato del Luganese (PAL3) prevede la misura ML 4.2b Rete ciclabile pedonale cantonale - Città Alta, lato monte-tratta nord (priorità B).

La scheda M10 Mobilità lenta indica il percorso ciclabile cantonale CLu, con l'elenco dei Comuni toccati. Come indicato dal Consiglio di Stato, la descrizione può essere completata con la diramazione Lugano FFS-Loreto [scheda M10, Misure, 3.4 Elenco dei percorsi].

La scheda R/M3 Agglomerato del Luganese richiama il percorso ciclabile Città alta, lato monte [scheda R/M3, Misure, 3.5 Mobilità lenta] e rappresenta graficamente la rete dei percorsi ciclabili [scheda R/M3, allegato VII].

2. Percorso ciclabile regionale RLu8

Il PAL3 prevede la misura ML 4.6 Percorso ciclabile pedonale Paradiso-Melide (priorità C). Il Consiglio di Stato ha indicato che la misura non è stata integrata nella scheda M10 poiché al momento dell'avvio della procedura non era ancora stato chiarito il problema dei pericoli naturali che incombono su questo percorso.

Nel frattempo, il Dipartimento del territorio ha ricevuto il Rapporto geologico del 7 agosto 2018 elaborato dallo Studio Geotest di Zollikofen. Grazie ai previsti futuri interventi di protezione della linea ferroviaria promossi dalle FFS, i valori di rischio individuale di morte lungo il prospettato percorso ciclabile, per tutte le categorie di potenziali utenti – ad eccezione di una (soste prolungate e bagnanti) – risulteranno inferiori al valore critico fissato. Per gli scenari di pericolosità considerati il rischio risulta accettabile. I progettisti della Geotest, in accordo con i promotori, definiscono e propongono delle misure generali e organizzative per garantire la sicurezza. Le indicazioni contenute nel rapporto dovranno essere attuate in un Piano di gestione e sicurezza. Lo Studio Geotest propone ulteriori misure tecniche di riduzione dei rischi, a complemento di quelle previste dalle FFS. Le successive fasi di progettazione del percorso ciclo-pedonale dovranno essere allestite su tali basi.

Sulla base di queste premesse, il Consiglio di Stato indica che ora è possibile accogliere la richiesta della Città. Il percorso ciclabile-pedonale Paradiso-Melide è inserito nella scheda M10 con la denominazione: percorso regionale RLu8 Paradiso-Melide. Al percorso è attribuito il grado di consolidamento informazione preliminare, perché è ancora in fase di progettazione, come del resto l'altro percorso regionale RLu7 Bioggio-Muzzano-Viglio-Sorengo-Lugano.

3. Collegamento Loreto/Tassino-Paradiso

Il PAL3 non propone un percorso regionale tra la Stazione FFS di Lugano e Paradiso. La misura ML 4.8.b propone invece un percorso locale, che prevede interventi sull'asse tra Via Tassino e Paradiso, che è parte integrante del Piano dei percorsi ciclabili della Città di Lugano. Il Consiglio di Stato indica che questa misura non ha bisogno di essere inserita nel Piano direttore, perché è di competenza della Città di Lugano. Il Consiglio di Stato precisa inoltre che la diramazione del percorso CLu che dalla stazione FFS di Lugano porta fino a Loreto-Tassino è stata pianificata per creare le premesse per raggiungere in bicicletta il centro di Lugano, passando da Via Motta. L'asse Via Tassino-Via Motta è stato ritenuto il migliore per raggiungere il centro città.

- Garantire tracciati sicuri e continui

Il 23 settembre 2018 Popolo e Cantoni hanno approvato con il 73,6% di sì il decreto federale concernente le vie ciclabili, i sentieri e i percorsi pedonali (controprogetto all'iniziativa per la bici). Il decreto attribuisce alla Confederazione il compito di sostenere e coordinare misure in favore dei percorsi per le biciclette, così come fa già per i percorsi pedonali.

La proposta del Consiglio di Stato di respingere la richiesta di inserire nella scheda M10 un collegamento tra Loreto-Tassinio e Paradiso è condivisa. Questo percorso è già integrato nei percorsi ciclabili della Città di Lugano. Nel rispetto del controprogetto all'iniziativa per la bici, la Commissione ambiente, territorio ed energia sottolinea comunque la necessità di coordinare la gestione, la segnaletica e la manutenzione dei percorsi d'importanza nazionale, cantonale, regionale e locale, affinché agli utenti siano garantiti dei tracciati sicuri e continui, indipendentemente dalla loro classificazione.

3.4 Proposta di decisione del ricorso

Sulla base di quanto espresso ai punti precedenti, la Commissione ambiente, territorio ed energia propone di:

1. Accogliere la richiesta di inserire nella scheda M10 la diramazione Lugano FFS-Loreto nel percorso ciclabile cantonale CLu.
2. Accogliere parzialmente la richiesta di inserire nella scheda M10 il percorso regionale RLu8 Paradiso-Melide nell'elenco dei percorsi ciclabili con il grado di consolidamento informazione preliminare, perché ancora in fase di progettazione. La nuova tratta è richiamata anche nella rete ciclabile regionale della scheda R/M3.
3. Respingere la richiesta di considerare nella scheda M10 un collegamento tra Loreto-Tassinio e Paradiso quale percorso ciclabile-pedonale regionale.

4. RICORSO DEL COMUNE DI RIVIERA

4.1 Oggetto del ricorso

Il Comune di Riviera indica che il sistema ferroviario proposto penalizza lo sviluppo del Comune, precludendo l'accesso diretto a un'infrastruttura che – con l'apertura della galleria del Ceneri – è destinata a diventare l'asse portante dei trasporti pubblici del Cantone Ticino. Già in fase di aggregazione si era identificato nella stazione di Osogna-Cresciano il polo di sviluppo del nuovo Comune. La proposta di nuove fermate sulla tratta Biasca-Bellinzona è sorprendente perché lo studio di fattibilità promosso dal Dipartimento del territorio nel 2016 escludeva la possibilità di costruire nuove fermate prima della costruzione delle gallerie di aggiramento AlpTransit tra la Giustizia di Biasca e Camorino. Il sistema ferroviario proposto – del tutto urbanocentrico – non tiene conto della realtà storica e territoriale della Riviera. La necessità di riaprire la stazione di Osogna-Cresciano è stata condivisa anche dal Gran Consiglio in occasione della votazione per la nascita del nuovo Comune di Riviera.

Il Comune di Riviera chiede:

- in via principale, che la modifica della scheda M7 Sistema ferroviario regionale non sia approvata;
- in subordine, che sia adottata una nuova concezione del sistema ferroviario che preveda anche la fermata di Osogna-Cresciano.

4.2 Osservazioni del Consiglio di Stato

Il Consiglio di Stato indica che le modifiche della scheda M7 sono volte unicamente a integrarvi le proposte di rilevante incidenza territoriale che derivano dai programmi d'agglomerato di terza generazione (PA3). Non si tratta di una revisione globale della scheda. Le modifiche vertono a completare la rete delle fermate TILO all'interno dei

perimetri degli agglomerati urbani del Cantone e non comportano una revisione degli indirizzi del sistema ferroviario regionale, quindi, le censure del Comune di Riviera sono da ritenersi prive di oggetto. Il fatto che la modifica sia limitata a integrare nella scheda M7 le risultanze dei PA3, spiega anche perché non vi sia nemmeno stata un'entrata in materia sulla fermata di Osogna-Cresciano, che si trova al di fuori del perimetro dell'agglomerato del Bellinzonese.

Nell'agglomerato bellinzonese sono state pianificate quattro nuove fermate TILO (Claro, Bellinzona San Paolo, Bellinzona Saleggi e Camorino) con un orizzonte di realizzazione oltre il 2030. Esse sono state inserite nella scheda M7 con il grado di consolidamento informazione preliminare, che presuppone un futuro approfondimento per definirne la fattibilità dal profilo dell'esercizio e della costruzione. Alla fermata Bellinzona-Piazza Indipendenza è stato attribuito il grado di consolidamento dato acquisito, perché la realizzazione è prevista entro il 2025 e beneficia di un finanziamento completo da parte della Confederazione².

In merito alla fermate di Claro, Bellinzona San Paolo, Bellinzona Saleggi e Camorino il Consiglio di Stato precisa che:

- nel corso del 2016 è stato allestito lo Studio di fattibilità e analisi del bacino d'utenza di possibili nuove fermate TILO con l'obiettivo di valutare la realizzazione di eventuali nuove fermate, considerando il loro contesto territoriale e socio-economico, il bacino d'utenza, l'esercizio ferroviario e la fattibilità tecnico-economica;
- lo studio ha contribuito alla definizione dello scenario auspicato del PAB3, che si basa sul concetto generale che a lungo termine la rete TILO collegherà celermente le centralità dell'agglomerato in modo coordinato con le linee di trasporto pubblico (TP) su gomma urbane e regionali, che hanno una funzione di distribuzione capillare nel territorio;
- la realizzazione delle nuove quattro fermate ferroviarie può entrare in considerazione solo a lungo termine, perché questa visione presuppone la realizzazione della circonvallazione dell'agglomerato di Bellinzona;
- lo scenario auspicato del PAB3 è servito anche per l'adattamento della scheda M7, in cui le quattro fermate sono inserite come informazione preliminare.

In merito alla richiesta di integrare nella scheda M7 anche la fermata di Osogna-Cresciano il Consiglio di Stato osserva quanto segue:

- lo studio di fattibilità delle fermate del 2016 ha preso in esame anche le fermate di Gerra-Cugnasco, Osogna-Cresciano e Bodio;
- la fermata di Osogna-Cresciano presenta un bacino d'utenza molto ridotto e un impatto considerevole sull'esercizio ferroviario (come le fermate di Claro, Bellinzona-San Paolo e Bellinzona-Saleggi), tuttavia, la fermata comporta un lieve impatto sui viaggiatori di transito e i costi di realizzazione non sono eccessivi;
- in analogia con le fermate di Bodio e Claro, la fermata di Osogna-Cresciano può dunque essere inserita nella scheda M7 con il grado di consolidamento informazione preliminare;
- la sua fattibilità non è in ogni caso data prima della messa in esercizio dell'aggiramento completo di Bellinzona, tra il nodo della Giustizia e Camorino.

² Il finanziamento è previsto nell'ambito della fase di ampliamento 2035 del Programma di sviluppo strategico della rete ferroviaria (PROSSIF 2035).

4.3 Considerazioni particolari della Commissione

La scheda M7 Sistema ferroviario regionale descrive quattro indirizzi:

1. Sistema ferroviario regionale e Città-Ticino

Il sistema ferroviario regionale contribuisce a dare concretezza al modello territoriale, in particolare anche per migliorare l'allacciamento della Città-Ticino alla rete delle città svizzere, lombarde ed europee e per rafforzare la coesione tra regioni periferiche e poli urbani [scheda M7, Indirizzi, punto 2.1.c, d].

2. Nuove fermate

L'individuazione di nuove fermate deve tener conto del modello territoriale e dei programmi d'agglomerato. In particolare sono considerati le potenzialità economiche (abitanti e posti di lavoro), la possibilità di creare sinergie con infrastrutture viarie e servizi di trasporto, la possibilità di una riqualifica urbanistica e la gestione dell'esercizio ferroviario [scheda M7, 2.2.a-d].

3. Accessibilità alle fermate

Il sistema ferroviario regionale crea le premesse per una migliore ripartizione modale tra i diversi mezzi di trasporto. Questo potenziale va sfruttato ottimizzando la funzionalità, l'informazione, la sicurezza e l'accoglienza all'interno e nei pressi delle stazioni, garantendo un accesso alle stazioni comodo, sicuro e funzionale (in particolare per pedoni e ciclisti) e predisponendo le infrastrutture necessarie per gli utenti che raggiungono la stazione con diversi mezzi di trasporto [scheda M7, 2.3.a-c].

4. Inserimento urbanistico

Il ruolo delle fermate è valorizzato attraverso adeguate misure urbanistiche volte a preservare o riqualificare il contesto in cui le stazioni s'inseriscono, creare spazi pubblici di qualità, favorire l'insediamento di attività capaci di sfruttare al meglio il servizio offerto e favorire un uso parsimonioso del suolo e una maggiore densità insediativa dove ci sono adeguate premesse urbanistiche [scheda M7, 2.4].

- Nuove fermate di categoria dato acquisito e informazione preliminare

Per il Bellinzonese e le Tre Valli, la scheda prevede la fermata Bellinzona Piazza Indipendenza (dato acquisito) e le fermate Claro, Bellinzona San Paolo, Bellinzona Saleggi e Camorino (informazione preliminare) [scheda M7, Misure, punto 3.1]. La fermata di Bodio è inclusa nell'allegato che riassume lo stato delle fermate esistenti [scheda M7, allegato I].

Come indicato dal Consiglio di Stato nel messaggio del 19 dicembre 2018, per analogia, la fermata di Osogna-Cresciano può essere inserita nell'elenco delle nuove fermate come informazione preliminare.

- Offerta di trasporto pubblico 2021

Il Comune di Riviera si è opposto all'offerta di trasporto pubblico 2021 adottata dal Consiglio di Stato. Nel messaggio 7733 del 16 ottobre 2019 il Consiglio di Stato indica le modifiche dell'offerta delle linee bus regionali che interessano anche la Riviera e conferma che la tratta ferroviaria tra Biasca e Castione-Arbedo non ha sufficiente capacità residua per inserire la fermata di Osogna-Cresciano.

- Sviluppo del Comune di Riviera e comparto dell'aerodromo di Lodrino

In merito allo sviluppo del Comune di Riviera e della regione delle Tre Valli in generale e del loro ruolo all'interno del modello territoriale cantonale si rimanda alle decisioni dei ricorsi contro le modifiche del Piano direttore cantonale n. 12 (messaggio 7616 del 19 dicembre 2018).

Il 29 marzo 2019 il Dipartimento delle finanze e dell'economia ha istituito un gruppo di lavoro per elaborare un'analisi della situazione attuale dell'area ex Monteforno e dalla Bassa Valle Leventina. Se del caso, in quest'ambito si potrà approfondire se la mancanza di capacità della linea rappresenti effettivamente un ostacolo insormontabile alla riapertura della stazione di Osogna-Cresciano fino alla messa in esercizio dell'aggiramento completo di Bellinzona, tra il nodo della Giustizia e Camorino. Oppure se l'eventuale realizzazione del «salto del montone» in zona Giustizia, con l'eliminazione dell'intersezione della linea di base con i binari della linea di montagna, potrebbe riaprire il discorso, anche sulla base dell'evoluzione effettiva del traffico ferroviario. In ogni caso, la proposta dovrebbe poi essere considerata al momento dell'elaborazione di una successiva fase di ampliamento del programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF).

4.4 Proposta di decisione del ricorso

Sulla base di quanto espresso ai punti precedenti, la Commissione ambiente, territorio ed energia propone di:

1. Respingere la richiesta in via principale di non approvare la modifica della scheda M7 Sistema ferroviario regionale.
2. Accogliere parzialmente la richiesta in subordine di inserire nella scheda M7 la fermata di Cresciano-Osogna, come informazione preliminare.

5. RICORSO DELLA COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI DELLE TRE VALLI

5.1 Oggetto del ricorso

La Commissione regionale dei trasporti delle Tre Valli chiede di includere nella scheda M7 Sistema ferroviario regionale le fermate di:

- Osogna-Cresciano, di categoria dato acquisito;
- Rodi-Fiesso, di categoria dato acquisito.

L'esclusione delle due fermate è in contrasto con gli obiettivi che la pianificazione direttrice in discussione intende raggiungere: il sistema ferroviario regionale deve essere perseguito e sostenuto nell'ottica di rafforzare la coesione tra regioni periferiche e poli urbani [scheda M7, punto 2.1]. La Città-Ticino è cresciuta e si è consolidata nel tempo lungo le vie di trasporto. L'apertura della galleria di base AlpTransit del San Gottardo nel 2016 ha migliorato il collegamento con le altre città svizzere ed è per questo motivo che la commissione ha sempre rivendicato delle fermate dei treni a Biasca. L'apertura della galleria del Ceneri nel 2020 consoliderà la Città-Ticino, ma solo se tutte le sue parti saranno collegate con un sistema ferroviario metropolitano.

- Fermata di Osogna-Cresciano

Tra la stazione di Castione-Arbedo e la stazione di Biasca (16 km) la scheda M7 non prevede fermate di categoria dato acquisito. La stazione di Claro è segnalata come

informazione preliminare, lasciando totalmente scoperta una tratta di 12 km, come se lì non esistesse nulla. La fermata di Osogna-Cresciano non sarebbe né superflua né periferica. Creare le premesse affinché anche quest'area possa svilupparsi, è compito della pianificazione direttrice. Al riguardo, è bene ricordare che il Comune di Riviera è nato dall'aggregazione di Osogna, Cresciano, Lodrino e Iragna per rilanciare economicamente e socialmente la regione e che la riapertura della stazione figurava come obiettivo strategico condiviso anche dall'autorità cantonale.

- **Fermata di Rodi-Fiesso**

La stazione di Rodi-Fiesso adempie invece una funzione diversa. In particolare, oltre a migliorare il servizio pubblico alla popolazione, essa potrebbe assolvere un ruolo d'interscambio con la stazione di partenza della funivia del Tremorgio, che trasporta più di 15'000 persone l'anno.

- **Scheda R12 San Gottardo**

In generale, la commissione osserva anche che la scheda R12 San Gottardo - Progetto di sviluppo territoriale e regionale, del 20 maggio 2009, andrebbe finalmente aggiornata, perché superata dagli eventi.

5.2 Osservazioni del Consiglio di Stato

Nel messaggio del 18 dicembre 2018 il Consiglio di Stato propone di dichiarare irricevibile il ricorso, perché la Commissione regionale dei trasporti delle Tre Valli non è legittimata a ricorrere ai sensi dell'art. 13 cpv. 3 LST. Ciononostante il Consiglio di Stato ha ritenuto opportuno trattare le richieste, per permettere di meglio comprendere i principi e le finalità degli adattamenti.

Per quanto riguarda la fermata di Cresciano-Osogna, il Consiglio di Stato richiama le osservazioni già esposte sul ricorso del Comune di Riviera. Per quel che concerne la riattivazione della fermata di Rodi-Fiesso osserva invece quanto segue:

- dopo l'apertura della galleria di base del San Gottardo, l'offerta del traffico a lunga percorrenza sulla linea di montagna ha comportato alcuni svantaggi per l'Alta Leventina, in particolare nelle relazioni con il nord delle Alpi (tempi di viaggio più lunghi, necessità di un cambio supplementare a Erstfeld);
- la riapertura delle stazioni di Ambrì-Piotta, di Lavorgo e di Bodio, ha tuttavia permesso di allacciare meglio le linee bus alla ferrovia;
- da dicembre 2020, grazie all'accordo di collaborazione tra le FFS e la Schweizerische Südostbahn AG (SOB), nuovi treni a pianale ribassato circoleranno a cadenza oraria tra Locarno e Zurigo/Basilea, ripristinando così i collegamenti senza interscambio tra l'Alta Leventina e i centri al nord delle Alpi, senza costi supplementari per Cantone e Comuni;
- in questo contesto occorre garantire tempi di viaggio attrattivi e assicurare il mantenimento delle fermate fondamentali per l'interscambio con i servizi su gomma di raccolta e distribuzione nella regione;
- l'inserimento di ulteriori fermate sui treni a lunga percorrenza è stato escluso dalle FFS/SOB.

Per questi motivi, il Consiglio di Stato conclude che non ci sono le premesse per riattivare la fermata di Rodi-Fiesso.

5.3 Considerazioni particolari della Commissione

Nel merito del ricorso si osserva quanto segue:

- **Fermata di Osogna-Cresciano**

Come indicato nella proposta di decisione del ricorso del Comune di Riviera, la Commissione ambiente, territorio ed energia propone di inserire nella scheda M7 Sistema ferroviario regionale la fermata di Osogna-Cresciano, con il grado di consolidamento informazione preliminare.

La fattibilità della fermata non è data prima della messa in esercizio dell'aggiramento di Bellinzona. Nel Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura ferroviaria, la nuova tratta della Riviera, tra Biasca e Gnosca (con la galleria tra la Giustizia e Claro) e la galleria Gnosca-Sementina sono inserite come dato acquisito nelle schede di coordinamento, con lo stato dell'iter decisionale aperto³. La realizzazione e il finanziamento devono essere disciplinati in un decreto federale. La realizzazione dei progetti è stata rinviata dalle camere a data da definire. I relativi elementi vengono stabiliti nel piano settoriale come dati acquisiti conformemente all'articolo 8bis della legge federale concernente la costruzione di una ferrovia transalpina (Legge sul transito alpino, LTAIp; RS 742.104) e sono quindi garantiti dal profilo della pianificazione territoriale. I progetti vanno riconsiderati al momento dell'elaborazione di una successiva fase di ampliamento del programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF). Se del caso, il Cantone potrà poi procedere agli approfondimenti per il passaggio a dato acquisito della fermata di Osogna-Cresciano nella scheda M7.

- **Treni a lunga percorrenza e servizio ferroviario regionale TILO**

Come indicato dal Consiglio di Stato, al momento è escluso l'inserimento di ulteriori fermate sui treni a lunga percorrenza. L'offerta di trasporto pubblico 2021 nelle Tre Valli è ripresa a titolo informativo al capitolo 7. Da dicembre 2020 circolerà la nuova linea IR Zurigo/Basilea-Locarno con fermate ad Airolo, Ambri-Piotta, Faido, Lavorgo, Bodio, Biasca, Castione-Arbedo e Bellinzona, con cadenza oraria.

Singole corse (mattina e sera) della linea TILO S10 Biasca-Bellinzona-Lugano-Mendrisio-Como saranno prolungate fino ad Airolo, con le stesse fermate.

- **Fermata di Rodi-Fiesso**

Il Comune di Prato Leventina è attualmente servito da due linee di autopostale:

- la linea Airolo-Bellinzona [linea 191], con le fermate Fiesso Paese, Rodi Posta, Rodi colonia Von Mentlen, Rodi Dazio Grande;
- la linea Airolo-Ambri-Piotta-Rodi-Dalpe [linea 117], con le fermate Fiesso Paese, Rodi Posta, Rodi colonia Von Mentlen, Prato Bivio Mascengo, Prato Paese.

Da dicembre 2020, la linea 191 sarà sostituita e potenziata dalle due nuove linee 120 Airolo-Biasca-Osogna e 221 Bellinzona-Claro-Biasca.

A Rodi sarà garantita la coincidenza tra i bus. A Faido e Ambri-Piotta saranno garantite le coincidenze con le linee ferroviarie, che assicureranno un servizio adeguato anche alla funivia del Tremorgio. La fermata dell'autopostale Rodi Posta è situata a circa

³ Cfr. Piano settoriale dei trasporti, adattamenti del 17.8.2015 e del 7.12.2018, punto 5.2 Integrazione territoriale di progetti concreti, Progetti in funzione delle aree d'intervento:

- 6 Città Ticino: SC 6.1 Bellinzona, Galleria Gnosca-Sementina con portale sud a Sementina;
- 10 Regione del San Gottardo: SC 10.3 Riviera, Nuova tratta della Riviera, inizia alla Giustizia e conduce fino al portale di Gnosca.

150 m dalla stazione di partenza della funivia, mentre la stazione fuori servizio di Rodi-Fiesso è a circa 400 m. A differenza delle fermate alle stazioni di Ambri-Piotta, Lavorgo e Bodio, riaperte negli ultimi anni, la stazione di Rodi-Fiesso non è situata a lato della strada cantonale e non è servita dalle linee di autopostale.

Il Comune di Prato Leventina si è opposto all'offerta di trasporto pubblico 2021 adottata dal Consiglio di Stato. Nel messaggio 7733 del 16 ottobre 2019 il Consiglio di Stato conferma che non ci sono le premesse per riaprire la stazione di Rodi-Fiesso.

Come indicato nell'audizione del 28 novembre 2019, la Commissione regionale dei trasporti delle Tre Valli è in contatto con la Schweizerische Südostbahn AG (SOB) per sviluppare l'offerta turistica. È in quest'ambito che potrà, se del caso, essere sviluppata l'ipotesi di riapertura della stazione di Rodi-Fiesso.

- **Scheda R12 San Gottardo**

Il 17 settembre 2019 il Consiglio di Stato ha indicato alla Commissione ambiente, territorio ed energia che sono attualmente in corso le verifiche per l'aggiornamento della scheda R12 – San Gottardo, progetto di sviluppo territoriale e regionale.

In generale, la commissione osserva anche che la scheda R12 San Gottardo - Progetto di sviluppo territoriale e regionale, del 20 maggio 2009, andrebbe finalmente aggiornata, perché superata dagli eventi.

5.4 Ricevibilità del ricorso

Nel messaggio del 19 dicembre 2018, il Consiglio di Stato propone di dichiarare irricevibile il ricorso della Commissione regionale dei trasporti delle Tre Valli. Il Consiglio di Stato richiama in particolare la sentenza del Tribunale federale 1C_215/2011 del 2 aprile 2012 che ha dichiarato inammissibile il ricorso presentato da un ente turistico contro una scheda di piano direttore⁴.

- **Parere del consulente giuridico e lettera dell'Ente regionale per lo sviluppo**

La Commissione speciale per la pianificazione del territorio ha esaminato la ricevibilità del ricorso della Commissione regionale dei trasporti delle Tre Valli, interpellando anche il consulente giuridico del Gran Consiglio⁵. In sostanza, il consulente giuridico ha rilevato

⁴ Il Tribunale federale motiva la sua decisione in particolare come segue (DTF 1C_215/2011, punto 2.3.4): «*Il ricorrente è sì una corporazione di diritto pubblico, ma non svolge compiti pianificatori o che abbiano un'incidenza sull'organizzazione del territorio, spettandogli essenzialmente compiti di promozione del turismo e di attuazione della politica turistica cantonale. Diversamente da un Comune, esso non è toccato dal piano direttore nei suoi interessi di pubblico imperio quale autorità di pianificazione o di rilascio della licenza edilizia (cfr. DTF 136 I 265 consid. 1.3). Del resto questo strumento non ne regola diritti e obblighi. Il ricorrente non rientra quindi tra le autorità per le quali il piano direttore è vincolante, né tantomeno è abilitato ad agire a tutela degli interessi privati dei proprietari dei campeggi, che non sono legittimati ad impugnare la pianificazione direttrice. Esso difetta pertanto della legittimazione ad impugnare in questa sede la criticata scheda di piano direttore, sicché il suo gravame non può essere esaminato nel merito.*»

⁵ L'8 febbraio 2019 il consulente giuridico del Consiglio di Stato ha indicato quanto segue: «Nel contesto della procedura d'approvazione di schede e piani di cui è composto il piano direttore cantonale, l'art. 13 cpv. 3 LST prevede che *contro il contenuto di schede e piani [di dato acquisito], i Comuni e gli altri enti interessati possono presentare ricorso al Gran Consiglio entro quindici giorni dalla scadenza del termine di pubblicazione*. Da notare che, per legge, il piano direttore è di principio vincolante anche per gli enti regionali di sviluppo (v. art. 16 cpv. 1 LST).

Per quanto concerne la facoltà di ricorso di cui dispongono gli altri enti pubblici interessati, l'art. 13 cpv. 3 LST è silente circa i requisiti per la legittimazione. A tale riguardo si può tuttavia ritenere che detti enti, oltre a essere dotati della personalità giuridica – condizione imprescindibile ai fini della ricevibilità del ricorso – debbano anche soddisfare le condizioni cumulative poste all'art. 101 LPAm, in assenza delle quali il ricorso non potrebbe essere esaminato nel merito e andrebbe pertanto dichiarato irricevibile.

Nella fattispecie, la Commissione regionale dei trasporti Tre Valli non è una corporazione di diritto pubblico e non è dotata di personalità giuridica propria, giacché da un lato la legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia

che la Commissione regionale dei trasporti non è una corporazione di diritto pubblico e non è dotata di personalità giuridica propria.

Il 6 febbraio 2019 il Consiglio direttivo dell'Ente regionale per lo sviluppo Bellinzonese e Valli (ERSBV) ha scritto alla Commissione speciale per la pianificazione del territorio che la Commissione regionale dei trasporti delle Tre Valli agisce anche in sua rappresentanza, in particolare nell'ambito del tema del trasporto pubblico in senso lato riguardante le Tre Valli. Il consulente giuridico del Gran Consiglio ha però indicato che questo documento non può essere assimilato a una procura per l'attribuzione dell'onere di rappresentanza, perché il ricorso è stato interposto dalla Commissione dei trasporti delle Tre Valli e non dall'Ente regionale per lo sviluppo.

La Commissione ambiente, territorio ed energia ha comunque approfondito ulteriormente la ricevibilità dei ricorsi della Commissione regionale dei trasporti delle Tre Valli contro le modifiche di Piano direttore n. 11 e 12.

- *Decisione dell'Ufficio federale dei trasporti del 19 febbraio 2019*

Il 27 febbraio 2019 la Commissione regionale dei trasporti delle Tre Valli ha trasmesso la decisione dell'Ufficio federale dei trasporti del 19 febbraio 2019 riguardante la decisione di determinazione di una zona riservata concernente lo stabilimento industriale FFS per la manutenzione del materiale rotabile a Castione. L'Ufficio federale dei trasporti ha riconosciuto la legittimazione attiva della commissione, anche se la sua qualità di parte è discutibile⁶.

- *Ricorso contro le modifiche del Piano direttore n. 12*

La Commissione regionale dei trasporti delle Tre Valli ha ricorso anche contro le modifiche del Piano direttore cantonale n. 12 concernenti le schede R1 Modello territoriale cantonale, R6 Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili e R10 Qualità degli insediamenti. In particolare la commissione ha ricorso contro gli indirizzi delle relazioni interne della Città-Ticino (scheda R1, punto 2.3, I quattro agglomerati e le rispettive aree d'influenza).

- *Enti interessati*

La legge sullo sviluppo territoriale stabilisce che contro il contenuto di schede e piani i Comuni e gli altri enti interessati possono presentare ricorso al Gran Consiglio (art. 13 cpv.

di infrastrutture e di servizi di trasporto del 12 marzo 1997 (RL 751.100) e il regolamento sull'organizzazione ed il funzionamento delle Commissioni regionali dei trasporti non la definiscono come tale, né tanto meno vi sarebbero (a mia conoscenza) eventuali statuti che potrebbero attribuirle detta caratteristica. D'altro canto non sono neppure state rilevate specifiche normative volte ad attribuire alle CRT la facoltà d'interporre ricorso contro le schede del PD relative al territorio nel quale esse operano, svolgendo i compiti attribuiti dalla legge (v. in particolare dall'art. 9 del summenzionato regolamento). (...)

Visto quanto precede, ritengo che il ricorso presentato dalla CRT delle Tre Valli debba essere dichiarato irricevibile.».

⁶ Al punto A.5.2 Entrata nel merito delle opposizioni (pag. 12), l'Ufficio federale dei trasporti indica quanto segue: «La legittimazione attiva della CRT 3V va analizzata sotto l'aspetto del ricorso corporativo di natura egoista riconosciuto dalla giurisprudenza. Esso riconosce alle corporazioni costituite come persona giuridica, che sia lesa nei propri legittimi interessi, la facoltà di interporre ricorso in difesa dei propri associati.

Il ricorso di un'associazione a tutela dei propri membri è possibile se la stessa ha per scopo statutario la difesa degli interessi degni di protezione dei suoi soci, quando questi interessi sono comuni alla maggioranza o a un gran numero di essi e quando ognuno di questi membri ha la qualità per prevalersene a titolo individuale (DTF 142 II 80 consid. 1.4.2, pag. 84; sentenza 2C_330/216 del 1° settembre 2017 consid. 1.3 non pubblicato in DFT 143 II 598 e rispettivi rinvii).

La CRT 3V è un ente che è stato costituito sulla base dell'art. 1 cpv. 1 lett. e del Regolamento del Consiglio di Stato del Cantone Ticino. Secondo l'art. 9 lett. I del regolamento citato la CRT 3V ha quale compito di rappresentare tutti i Comuni della CRT verso l'esterno per tutti i temi concernenti il suo campo d'attività definiti dall'art. 9 del regolamento citato, al quale si rimanda.

La qualità di parte della CRT 3V è quindi discutibile ma, considerando come la stessa tutela gli interessi delle valli Leventina, Blenio e Riviera, dove sono state valutate delle varianti, viene riconosciuta la sua legittimazione attiva alla stregua del Comune di Biasca.»

3 LST). Nel rapporto 7228R dell'11 gennaio 2018, concernente le modifiche del Piano direttore cantonale n. 8, la Commissione speciale per la pianificazione del territorio aveva constatato che le definizioni degli enti autorizzati a ricorrere e quelli per i quali il piano direttore è vincolante non collimano del tutto⁷. Il rapporto spiegava anche che, al momento dell'approvazione della nuova legge sullo sviluppo territoriale del 21 giugno 2011, il Gran Consiglio aveva deciso di mantenere immutate le legittimazioni ricorsuali degli enti interessati previste dalla vecchia legge di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio del 23 maggio 1990⁸. Per questo motivo, la Commissione speciale per la pianificazione del territorio non aveva visto nessun ostacolo a discostarsi dalla giurisprudenza del Tribunale federale e a considerare ricevibili i ricorsi del Patriziato di Iragna e del Patriziato generale di Onsernone contro la scheda V8 Cave.

- Schede di dato acquisito, misure di diverse categorie

Il Consiglio di Stato adotta e pubblica le schede di dato acquisito e i piani. I Comuni e gli altri enti interessati possono presentare ricorso al Gran Consiglio (art. 13 LST). Le schede di risultato intermedio e informazione preliminare sono invece elaborate dal Dipartimento del territorio e semplicemente adottate dal Consiglio di Stato.

La scheda M7 Sistema ferroviario regionale è di categoria dato acquisito, ma contiene anche misure di categoria risultato intermedio e informazione preliminare, in modo particolare le possibili nuove stazioni dell'agglomerato del Bellinzonese e della Valle del Vedeggio. La scheda indica che la Sezione della mobilità valuta l'opportunità e la fattibilità di nuove fermate in collaborazione con le imprese di trasporto ferroviario e con le commissioni regionali dei trasporti (scheda M7, capitolo 4 Compiti). Nel messaggio del 19 dicembre 2018, il Consiglio di Stato propone di accogliere parzialmente la richiesta del Comune di Riviera e di inserire la fermata di Osogna-Cresciano nelle misure della scheda, con il grado di consolidamento informazione preliminare. Questa modifica rientra nelle competenze del Consiglio di Stato. Il Comune di Prato Leventina non ha invece inoltrato nessun ricorso sulla fermata fuori esercizio di Rodi-Fiesso.

La scheda R1 Modello territoriale cantonale, di categoria dato acquisito, è stata adattata nella parte concernente gli indirizzi delle relazioni interne. Le misure e i compiti sono rimasti immutati. Lo sviluppo economico e territoriale auspicato postula una gestione efficace della crescita degli insediamenti e della mobilità, la tutela e valorizzazione del paesaggio, il miglioramento della vivibilità nell'intero territorio e l'armonizzazione dei rapporti tra le diverse regioni del Cantone. Il Cantone promuove l'attuazione della scheda e coordina le politiche settoriali, mentre i Comuni tengono conto del modello territoriale cantonale nei loro compiti di pianificazione delle utilizzazioni. Gli altri enti interessati sono: gli enti regionali di sviluppo, le commissioni regionali dei trasporti e le organizzazioni turistiche regionali.

- Legge sulla procedura amministrativa

La legge sulla procedura amministrativa indica che è dato diritto di ricorso al Gran Consiglio nei casi previsti dalla legge. Le norme generali di procedura sono applicabili, in quanto le leggi speciali non dispongano altrimenti (art. 100 LPAm). Ha diritto di ricorrere chi ha partecipato al procedimento dinanzi all'autorità inferiore o è stato privato della possibilità di farlo, è particolarmente toccato dalla decisione impugnata e ha un interesse degno di protezione all'annullamento o alla modifica delle stesse (art. 101 LPAm).

⁷ L'art. 16 cpv. 1 della legge sullo sviluppo territoriale indica che il piano direttore vincola le Autorità e gli enti regionali per lo sviluppo.

⁸ Il messaggio n. 6309 del 9 dicembre 2009 del Consiglio di Stato proponeva di stralciare del tutto la facoltà di ricorrere contro le schede e i piani di categoria dato acquisito, introducendo l'adozione da parte del Gran Consiglio.

- **Legittimità discutibile**

La legittimità della Commissione regionale dei trasporti delle Tre Valli è discutibile. In merito al ricorso contro la scheda M7 Sistema ferroviario regionale si può osservare quanto segue:

- a differenza delle altre regioni (Locarnese, Luganese e Mendrisiotto) il comprensorio dell'Ente regionale di sviluppo Bellinzona e Valli non coincide con quello della rispettiva commissione dei trasporti ma ne comprende due, la Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese e quella delle Tre Valli;
- la Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese, la Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia, la Commissione regionale dei trasporti del Luganese e la Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio hanno avuto un ruolo attivo nell'ambito dell'elaborazione delle modifiche del Piano direttore cantonale n. 11, in modo particolare nell'allestimento dei programmi d'agglomerato, poi confluiti nelle schede R/M2-5;
- la Commissione regionale dei trasporti delle Tre Valli non ha invece avuto un ruolo attivo, perché Biasca non è un agglomerato e anche perché la scheda R12 San Gottardo, Progetto di sviluppo territoriale e regionale, non è stata modificata.

Di principio, si potrebbe anche riconoscere che la Commissione regionale dei trasporti svolge dei compiti pianificatori che hanno un'incidenza sull'organizzazione del territorio. Tuttavia nel merito delle richieste per le fermate di Osogna-Cresciano e Rodi-Fiesso bisogna anche ricordare che:

- la fermata di Osogna-Cresciano presenta un bacino d'utenza ridotto e un impatto considerevole sull'esercizio ferroviario e di principio una sua rimessa in esercizio è ipotizzabile solo a lungo termine, oltre il 2030, con l'auspicata realizzazione dell'aggiramento di Bellinzona tra il nodo della Giustizia e Camorino;
- la richiesta è stata avanzata anche dal Comune di Riviera e il Consiglio di Stato propone di inserire la fermata di Osogna-Cresciano nella scheda M7, come informazione preliminare;
- il Comune di Prato Leventina non ha avanzato nessuna richiesta in merito all'inclusione della fermata di Rodi-Fiesso nella scheda M7, anche se (come il Comune di Riviera) ha poi presentato opposizione contro l'offerta di trasporto pubblico 2021 (cfr. punto 7.2).

In sostanza, anche se la scheda M7 è di categoria dato acquisito, le misure richieste possono al massimo essere prese in considerazione come informazioni preliminari, di competenza del Consiglio di Stato. Come già indicato, lo stesso Consiglio di Stato propone comunque di inserire la fermata di Osogna-Cresciano come informazione preliminare.

5.5 Proposta di decisione del ricorso

La fermata di Osogna-Cresciano è inserita nella scheda M7 come informazione preliminare (cfr. decisione del ricorso del Comune di Riviera). Nel limite in cui è ricevibile, la Commissione ambiente, territorio ed energia propone di dichiarare parzialmente accolto il ricorso della Commissione regionale dei trasporti delle Tre Valli.

6. ALTRI RICORSI

6.1 Ricevibilità dei ricorsi

Nel messaggio del 19 dicembre 2018, il Consiglio di Stato propone di dichiarare irricevibile i ricorsi dell'Unione dei contadini ticinesi, di Robert e David Aerni e della società anonima Terreni alla Maggia. In particolare richiama la sentenza del Tribunale federale 1C_215/2011 del 2 aprile 2012 che ha dichiarato inammissibile il ricorso presentato da un ente turistico contro una scheda di piano direttore. Il Consiglio di Stato espone comunque le sue osservazioni in merito alle richieste.

Le associazioni professionali e i privati non rientrano negli enti interessati che possono presentare ricorso al Gran Consiglio contro il contenuto di schede e piani (art. 13 cpv. 3 LST). Le richieste dei ricorrenti e le osservazioni del Consiglio di Stato sono esaminate a titolo informativo.

6.2 Ricorso dell'Unione dei contadini ticinesi

L'Unione dei contadini ticinesi contesta:

1. Il collegamento ciclopedonale Magadino-Gordola con la nuova passerella sul fiume Ticino, contenuto nella scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese (R/M2, punto 3.5);
2. Tratti di percorsi ciclabili della rete ciclabile del Mendrisiotto (scheda R/M5 Agglomerato del Mendrisiotto, punto 3.5, Allegato VII; scheda M10, punto 3.4) che attraversano dei vigneti, in particolare quelli appartenenti all'Azienda agraria cantonale di Mezzana.
3. La sottrazione di terreno agricolo e la difficile condivisione della rete stradale agricola tra il traffico agricolo e gli utenti dei percorsi ciclabili definiti dalla scheda M10 Mobilità lenta.

- **Collegamento ciclopedonale Magadino-Gordola**

Il collegamento ciclopedonale Magadino-Gordola è inserito nella scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese. Il costo preventivato dal PALoc3 è di 9,450 milioni di franchi.

3.5 Mobilità lenta

Misura	Fonte	Situazione a PD
Completamento e messa in sicurezza rete ciclopedonale:		Misura definita dal PALoc2, aggiornata dal PALoc3 e correlata agli indirizzi e alle misure della scheda M10 Mobilità lenta
- nuovo collegamento verso il Gambarogno (Magadino-Gordola) con nuova passerella sul fiume Ticino	PALoc3 (ML 5.1)	Misura già contemplata dal PD – schede P7 e M10 – e qui solo richiamata. Il collegamento è codificato nella pianificazione delle utilizzazioni: PUC del Parco del Piano di Magadino.

L'Unione dei contadini ticinesi rileva che rispetto al tracciato previsto nel programma d'agglomerato del 2011 (PALoc2) – che si svolgeva su strade esistenti – il percorso sulla sponda sinistra del Ticino taglia un vasto fondo di superfici per l'avvicendamento delle colture (SAC) di proprietà della Corporazione Borghese di Locarno, toccando anche un

canale di smaltimento delle acque. Segnala pure che gli allegati II e III della scheda R/M2 non sono allineati per quanto riguarda il percorso pedonale a lago, proprio nel tratto contestato (facendo coincidere il collegamento ciclabile con il percorso pedonale, il problema sarebbe risolto).

Nel messaggio del 19 dicembre 2018, il Consiglio di Stato osserva che il collegamento contestato rappresenta una tratta del percorso ciclabile d'importanza regionale del Locarnese RLo5, che collega i Comuni di Tenero-Contra-Gordola-Locarno (Piano)-Gambarogno-Cadenazzo. La nuova tratta Magadino-Gordola è già definita nel Piano d'utilizzazione cantonale del Parco del Piano di Magadino, approvato dal Gran Consiglio nel 2014. Il percorso in questione è stato ripreso nella scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese, poiché è una delle misure del PALoc3 con rilevante incidenza territoriale. Il collegamento, con una nuova passerella sul fiume Ticino, è stato attribuito dal PALoc3 alla priorità A ed è stato richiesto un cofinanziamento alla Confederazione. La Confederazione ha declassato la misura in priorità C, poiché restano ancora aperti dei conflitti con la legislazione sulla protezione dell'ambiente.

Nel rapporto d'esame della Confederazione del programma d'agglomerato Locarnese di 3^a generazione, il 14 settembre 2018, l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale ha in effetti modificato l'ordine di priorità della misura da A a C⁹. Dopo aver esaminato la plausibilità delle priorità stabilite dal programma d'agglomerato, il loro rapporto costi/benefici e il grado d'avanzamento delle misure secondo le istruzioni del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni, l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale ha indicato che il nuovo collegamento è in conflitto con la legislazione sulla protezione dell'ambiente:

La misura non è conforme al diritto federale, poiché non è compatibile con le zone palustri (N. 260 Piano di Magadino) e gli obiettivi di protezione riguardanti riserve d'importanza internazionale e nazionale d'uccelli acquatici e migratori (ORUAM; N. 119 Bolle di Magadino).

In merito alle differenze tra gli allegati II e III della scheda R/M2, il Consiglio di Stato indica che il sentiero a lago delle Bolle di Magadino è stato ripreso dalla scheda P7 Laghi e rive lacustri (stato 2012) che non è ancora stata aggiornata al piano d'utilizzazione cantonale del Parco del Piano di Magadino (approvato nel 2014).

- Rete ciclabile del Mendrisiotto

La contestazione in merito al percorso ciclabile del Mendrisiotto si riferisce in particolare alla misura ML 2.3 del Programma d'agglomerato del Mendrisiotto (PAM3), che riguarda i Comuni di Balerna e Coldrerio:

ML 2.3 – Percorso ciclopedonale via Mercole (Coldrerio) – comparto Mezzana (Coldrerio/Balerna) – collegamento alla stazione FFS Balerna (1'250'000.- CHF).

L'Unione dei contadini ticinesi osserva che diversi vigneti, in particolare quelli appartenenti all'Azienda agraria cantonale di Mezzana, sono tagliati nel mezzo da progetti di ciclopiste o sentieri pedonali.

Nel messaggio del 19 dicembre 2018, il Consiglio di Stato osserva che il percorso ciclabile d'importanza cantonale del Mendrisiotto (CMe¹⁰), di categoria dato acquisito, non è stato modificato nell'ambito della procedura in oggetto. La progettazione del tracciato di questo percorso è stata avviata con il coinvolgimento di tutti gli attori interessati.

⁹ Cfr. rapporto d'esame, punto 5.4, pag. 24.

¹⁰ Stabio (Gaggiolo)-Coldrerio-Balerna-Chiasso, con la diramazione Mendrisio-San Martino FFS, (scheda M10, punto 3.4).

La verifica della compatibilità con i diversi interessi in gioco – tra questi la tutela del territorio agricolo – viene svolta a livello generale già al momento della pianificazione direttrice.

- Sottrazione di terreno agricolo

L'Unione dei contadini ticinesi sostiene la condivisione dello spazio stradale, prima di tutto per non perdere ulteriori superfici agricole, ma anche i moderni mezzi agricoli devono poter spostarsi senza vincoli insormontabili. È fondamentale che il piano direttore segnali dove nuovi percorsi richiedono il sacrificio di terreno agricolo e dove sono prevedibili dei conflitti con l'agricoltura.

Nel messaggio del 19 dicembre 2018 il Consiglio di Stato osserva che il piano direttore opera alla scala 1:50'000. Tocca poi alle fasi successive della pianificazione locale e della progettazione verificare e precisare i tracciati in tutti i dettagli, tenendo in considerazione anche le esigenze di terzi.

6.3 Ricorso di Robert e David Aerni, Gordola

I fratelli Robert e David Aerni, Gordola, che da decenni gestiscono la fattoria di proprietà della Corporazione Borghese di Locarno, contestano:

- il collegamento ciclopedonale Magadino-Gordola con la nuova passerella sul fiume Ticino, contenuto nella scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese (R/M2, punto 3.5), e in particolare il tratto che taglia un fondo dell'azienda intralciandone la lavorazione e il pascolo delle mucche;
- la sottrazione di terreno agricolo e la difficile condivisione della rete stradale agricola tra il traffico agricolo e gli utenti dei percorsi ciclabili definiti dalla scheda M10 Mobilità lenta.

I ricorrenti spiegano che il collegamento ciclopedonale Magadino-Gordola taglia un fondo aziendale di circa 20 ettari di superfici per l'avvicendamento delle colture e andrebbe a coprire un canale di smaltimento delle acque. Questo intervento sarebbe d'intralcio alla lavorazione del terreno e al pascolo delle mucche. La risposta contenuta nel rapporto sulla consultazione ed esplicativo è insoddisfacente.

Nel merito si richiamano le considerazioni al ricorso dell'Unione dei contadini ticinesi.

6.4 Ricorso della Terreni alla Maggia SA, Ascona

La società anonima Terreni alla Maggia, rappresentata dall'avv. Flavio Canonica, Lugano, contesta il percorso pedonale a lago Ascona-Locarno indicato nella scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese (R/M2, Allegato III, Cartina Natura e Paesaggio: situazione esistente e proposte del PA all'orizzonte 2030). Essa chiede di concordare un percorso pedonale a nord del complesso alberghiero Castello del Sole, compatibile con la variante in corso del piano regolatore del Comune di Ascona.

- **Nuova passerella sul fiume Maggia**

La scheda R/M2 promuove la mobilità lenta tramite una nuova passerella sul fiume Maggia tra Locarno e Ascona:

3.5 Mobilità lenta

Misura	Fonte	Situazione a PD
Asse di collegamento e di transizione a lago (fase A e B)		Misura definita dal PALoc2, aggiornata dal PALoc3 e correlata agli indirizzi e alle misure della scheda M10 Mobilità lenta e P7 Laghi e rive lacustri
nuova passerella sul fiume Maggia tra Locarno e Ascona e raccordi	PALoc3 (ML 3.1)	Misura già contemplata dal PD – scheda M10 – e qui solo richiamata.

La misura ML 3.1 «Asse di collegamento e di transizione a lago: nuova passerella sul fiume Maggia tra Locarno e Ascona e raccordi», proposta dal Programma d'agglomerato del Locarnese (PALoc3) in lista B, prevede la realizzazione di una passerella ciclopedonale tra le due sponde della Maggia nel delta, tra i quartieri residenziali di Locarno (Via G. Canevascini) e Ascona (Via Muraccio). Oltre ai collegamenti della passerella verso i due quartieri indicati, la rappresentazione cartografica della misura ML 3.1 indica anche, sulla sponda sinistra della Maggia, il collegamento verso i campeggi e l'area di svago a lago sul delta e, sulla sponda destra, il collegamento che risale ai piedi dell'argine.

- **Passeggiata a lago Ascona-Locarno**

La scheda P7 Laghi e rive lacustri, del 20 maggio 2009, definisce la passeggiata a lago Ascona-Locarno, di categoria dato acquisito (P7, Pubblica fruizione delle rive, punto 3.2.f, lago Verbano, Allegato I).

La ricorrente osserva che la nuova scheda R/M2 (allegato III, Natura e Paesaggio: situazione esistente e proposte del PA all'orizzonte 2030) prevede un percorso diverso. Il nuovo percorso pedonale costeggia il fiume Maggia, lambisce la zona naturale protetta (foce della Maggia) e attraversa diametralmente il comparto destinato all'esercizio dell'attività alberghiera. Esso non è conciliabile con l'attività dell'albergo Castello del Sole, in quanto la clientela di un albergo di prestigio desidera soggiornare in una struttura esclusiva. La ricorrente ipotizza soluzioni alternative nella zona a nord del complesso alberghiero, che si presta a realizzare un percorso pedonale e un'area di svago. Il percorso potrebbe avvicinarsi al centro dell'azienda agricola della Terreni alla Maggia SA, che dispone anche di un punto di ristoro.

Nel messaggio del 19 dicembre 2018, il Consiglio di Stato osserva che il ricorso contesta aspetti della scheda R/M2 che non hanno subito alcuna modifica nella procedura in oggetto. Il percorso riportato nella scheda R/M2 riprende il tracciato della passeggiata a lago prevista dalla scheda P7 Laghi e rive lacustri. La richiesta della società anonima Terreni alla Maggia di concordare con il Dipartimento del territorio un percorso pedonale a nord del complesso alberghiero, compatibile con la variante di piano regolatore esaminata preliminarmente il 14 novembre 2017, non può essere condivisa nei termini proposti.

Il Consiglio di Stato precisa che nell'ambito delle prossime fasi procedurali che porteranno a definire il tracciato definitivo, saranno tuttavia debitamente tenuti in considerazione i diversi interessi in gioco, tra questi anche quelli della società anonima Terreni alla Maggia. Il Consiglio di Stato aggiunge che il tracciato definitivo dovrà essere precisato nell'ambito

della procedura che codifica il vincolo sulla proprietà privata, vale a dire la modifica del piano regolatore da parte del Comune di Ascona. Nulla osta che nel corso di tale procedura saranno debitamente considerati e valutati i contrapposti interessi, cercando di arrecare il minor pregiudizio possibile all'attività ricettiva dell'albergo Castello del Sole, pur garantendo le finalità di un percorso attrattivo e continuo che permetta di collegare a lago Ascona e Locarno.

6.5 Osservazioni della Commissione

Nel merito delle richieste dei ricorrenti e delle valutazioni del Consiglio di Stato si osserva quanto segue:

- Collegamento ciclopedonale Magadino-Gordola

Nella bozza di rapporto d'esame del 15 agosto 2019 l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale richiama il parere dell'Ufficio federale dell'ambiente che conferma i conflitti esistenti tra la nuova passerella e gli obiettivi di protezione della zona palustre n. 260 Piano di Magadino. Inoltre, nel comprensorio in questione, la zona palustre si sovrappone al perimetro della zona di protezione degli uccelli acquatici e migratori d'importanza nazionale (ORUAM, oggetto n. 119) e della zona golenale d'importanza nazionale (Ordinanza sulle zone golenali, oggetto n. 169). La realizzazione di un collegamento per la mobilità lenta più a monte, nelle vicinanze dei due ponti sul fiume Ticino già esistenti (quello stradale e quello ferroviario), sarebbe possibile dal punto di vista dell'estetica paesaggistica e da quello della protezione delle zone palustri, delle zone golenali e dell'avifauna. Per questi motivi, l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale propone di approvare il progetto di nuovo collegamento verso il Gambarogno con nuova passerella sul fiume Ticino come risultato intermedio. Per giungere al dato acquisito occorrerà stabilire un tracciato che tenga conto degli obiettivi di protezione delle zone palustri, delle zone golenali e dell'avifauna.

Nella presa di posizione del 16 ottobre 2019 il Dipartimento del territorio ricorda all'Ufficio federale dello sviluppo territoriale che questo collegamento è stato approvato il 29 giugno 2014 dalla Confederazione nella scheda M 10 Mobilità lenta. In particolare, l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale ha chiesto che le nuove piste ciclabili all'interno di oggetti inseriti in inventari federali dei biotopi o dei paesaggi siano progettate in modo da risultare compatibili con gli obiettivi di protezione degli oggetti, demandando alla fase progettuale la garanzia del rispetto delle aree protette. Il tracciato approvato nella scheda M10 corrisponde sia a quello della scheda R/M2 sia a quello del PALoc3, approvato con richiesta di declassarlo dalla priorità A alla priorità C. Infine lo stesso tracciato è consolidato nel Piano di utilizzazione cantonale del Parco del Piano di Magadino.

La richiesta dell'Unione dei contadini ticinesi e dei gestori della fattoria della Corporazione Borghese di Locarno non riguarda la passerella sul fiume Ticino. In generale si può comunque indicare che nella fase progettuale occorrerà avere un occhio di riguardo anche per l'attività agricola. È ugualmente importante che le scelte determinate da altre

- Rete ciclabile del Mendrisiotto

La scheda ML 2 del Programma d'agglomerato del Mendrisiotto concerne il miglioramento della permeabilità ciclopedonale e dell'accessibilità al trasporto pubblico nei comparti delle stazioni. La realizzazione di collegamenti ciclopedonali si prefigge di mettere in sicurezza e di promuovere la mobilità lenta e l'intermodalità nei comparti

delle stazioni ferroviarie. La misura permette la realizzazione di collegamenti sicuri e attrattivi verso le stazioni FFS di Balerna, Chiasso e Mendrisio, rafforzando il ruolo strutturante della rete ferroviaria TILO.

L'intervento ML 2.3 riguarda l'alternativa al percorso ciclabile cantonale CMe lungo via San Gottardo, tra Coldrerio e Balerna. Il progetto si sviluppa su una lunghezza di circa 1,5 km e prevede:

- una nuova pista ciclopedonale che si collega a comparto di Mezzana (350 m);
- l'attraversamento del comparto di Mezzana su strade esistenti, con l'adattamento del fondo, della pendenza trasversale e dell'illuminazione (790 m);
- l'attraversamento di un riale e il passaggio sotto la linea ferroviaria (90 m);
- l'arrivo alla stazione FFS di Balerna con l'adattamento di una strada esistente (280 m).

Il collegamento al comparto di Mezzana e l'attraversamento di un riale non dovrebbero di principio comportare la perdita di terreno agricolo. Nell'ambito della progettazione si dovranno valutare i possibili conflitti con la cura della vite e i trattamenti fitosanitari e, se del caso, prevedere anche un'adeguata informazione.

- **Sottrazione di terreno agricolo**

La sottrazione di territorio agricolo deve essere compensata secondo le disposizioni della legge sulla conservazione del territorio agricolo. È comunque necessario procedere a una ponderazione degli interessi. Nel caso del nuovo percorso attraverso i campi della tenuta della Corporazione Borghese di Locarno, solo delle esigenze legate all'esercizio dell'aerodromo sembrano giustificare la rinuncia a far scorrere il percorso ciclopedonale sulla strada d'accesso alla fattoria. Quest'aspetto dovrebbe però essere spiegato esplicitamente.

La revisione della legge federale sulla pianificazione del territorio, in vigore dal 1° maggio 2014, ha attribuito un peso maggiore all'esigenza di conservare le superfici per l'avvicendamento delle colture SAC). Questa volontà è disciplinata nell'art. 30 cpv. 1bis e 2 dell'ordinanza sulla pianificazione del territorio (OPT; RS 700.1), che definisce requisiti materiali più rigidi per poter utilizzare queste superfici a scopo edificabile, in particolare se un Cantone non dispone di riserve di superfici per l'avvicendamento delle colture rispetto all'estensione minima fissata dalla Confederazione nel piano settoriale. Il Dipartimento del territorio ha indicato che il 16 ottobre 2019 ha trasmesso all'Ufficio federale dello sviluppo territoriale i geodati e il rapporto tecnico che garantiscono il contingente cantonale di 3'500 ha. L'Ufficio federale verificherà questi dati nel rapporto d'esame per l'approvazione delle modifiche del Piano direttore cantonale n. 11 e 12.

- **Condivisione della rete stradale agricola**

La condivisione della rete stradale agricola tra il traffico agricolo e gli utenti dei percorsi ciclabili rappresenta effettivamente un problema, in particolare quando ognuno ritiene di avere la priorità e nei momenti di maggior traffico. Sul Piano di Magadino, una bella giornata d'autunno è ideale sia per procedere alla raccolta del mais (con il relativo trasporto con mezzi sempre più pesanti e ingombranti) sia per fare una gita in gruppo in bicicletta (ad esempio da parte di famiglie di confederati che approfittano delle loro vacanze autunnali). Nel caso dei vigneti del Mendrisiotto è invece più difficile valutare il tipo e il numero di utenti del percorso ciclabile, ma probabilmente è più facile – almeno nel caso di Mezzana – informarli sui possibili conflitti con le attività agricole.

- **Passeggiata a lago Ascona-Locarno**

Come indicato dal Consiglio di Stato, il tracciato definitivo dovrà essere precisato nel piano regolatore del Comune di Ascona, considerando anche le esigenze della struttura alberghiera. Un nuovo collegamento tra Ascona e Locarno sul delta della Maggia è un importante elemento dell'offerta di mobilità lenta.

6.6 Proposta di decisione dei ricorsi

Sulla base di quanto espresso ai punti precedenti, la Commissione ambiente, territorio ed energia propone di dichiarare irricevibili i ricorsi dell'Unione dei contadini ticinesi, di Robert e David Aerni e della Terreni alla Maggia SA.

7. OFFERTA DI TRASPORTO PUBBLICO NELLE TRE VALLI

7.1 Offerta di trasporto pubblico 2021 e credito per il quadriennio 2020-2023

La legge sui trasporti pubblici (LTPub, RL 752.100) definisce le modalità per l'attuazione e la gestione dei servizi di trasporto pubblico. Il Consiglio di Stato, su proposta delle Commissioni regionali e in collaborazione con i Municipi e le imprese di trasporto, allestisce l'offerta di trasporto per ciascun comprensorio regionale, la coordina per l'intero Cantone e ne verifica periodicamente l'efficacia. L'offerta di trasporto è poi adottata dal Consiglio di Stato e intimata ai Comuni, che possono presentare opposizione al Gran Consiglio. Il Gran Consiglio approva l'offerta di trasporto, vota i crediti necessari alla sua esecuzione e decide le opposizioni dei Comuni. Dopo l'approvazione del Gran Consiglio, il Consiglio di Stato stipula i mandati di prestazione (contratti di diritto pubblico) con le imprese conformemente all'offerta di trasporto pubblico (art. 10-16 LTPub).

Il 16 ottobre 2019 il Consiglio di Stato ha presentato il messaggio 7733 concernente la richiesta di approvazione dell'offerta di trasporto pubblico 2021 in funzione dell'apertura della galleria di base del Monte Ceneri e lo stanziamento di un credito quadro per il finanziamento delle prestazioni di trasporto pubblico per il quadriennio 2020-2023. Il Consiglio di Stato si esprime anche sull'opposizione di cinque Comuni – tra i quali i Comuni di Prato Leventina e di Riviera – con delle proposte d'evasione.

- **Linee ferroviarie di lunga percorrenza**

Da dicembre 2020 circolerà la nuova linea IR Zurigo/Basilea-Airolo-Locarno, in concessione a FFS ma gestita in subappalto dall'impresa ferroviaria Schweizerische Südostbahn (SOB).

Tabella 4 - Caratteristiche della linea IR Zurigo/Basilea-Locarno

Linea	Fermate in Ticino	Cadenza	Osservazioni
IR Zurigo/Basilea -Locarno	Airolo Ambri-Piotta Faido Lavorgo Bodio Biasca Castione-Arbedo Bellinzona ... Locarno	60'	<ul style="list-style-type: none">• Transita lungo la tratta di montagna del San Gottardo, con fermata in tutte le stazioni attualmente servite in Leventina dall'RE Bellinzona-Erstfeld• Collega direttamente il Locarnese con il Nord delle Alpi

- **Servizio ferroviario regionale TILO**

Da dicembre 2020 le linee TILO S10 e S50 circoleranno attraverso la Galleria di base del Ceneri.

Tabella 5 - Caratteristiche delle linee TILO S10 e S50

Linea	Fermate in Ticino	Cadenza	Caratteristiche principali
S10 (TILO) (Airolo-) Biasca- Bellinzona- Lugano- Mendrisio- Como	(Airolo) (Ambri-Piotta) (Faido) (Lavorgo) (Bodio) Biasca Castione-Arbedo Bellinzona Giubiasco Lugano ... Chiasso	30' tra Biasca e Chiasso	<ul style="list-style-type: none"> • Transita attraverso la Galleria di base del Ceneri • Interscambio da sud a Biasca con il servizio IR verso nord e viceversa • Singole corse prolungate su Airolo (mattina e sera)
S50 (TILO) Biasca- Bellinzona- Lugano- Mendrisio- Varese- Malpensa	Biasca Castione-Arbedo Bellinzona Giubiasco Lugano ... Stabio	60'	<ul style="list-style-type: none"> • Transita attraverso la Galleria di base de Ceneri • Tra Biasca e Mendrisio il treno circola accoppiato al treno S10, per poi dividersi a Mendrisio; meccanismo al contrario per la direzione opposta

- **Offerta sulle linee bus regionali delle Tre Valli**

La rete bus regionale delle Tre Valli è strutturata in modo da garantire allacciamenti diretti alla rete ferroviaria e allo stesso tempo offrire collegamenti capillari nei fondovalle e nelle valli laterali. In generale questa struttura garantisce relazioni attrattive verso Bellinzona e il resto del Cantone tramite le linee TILO S10 e S50 e il treno IR Locarno–Airolo–Zurigo/Basilea ¹¹.

Rispetto alla situazione attuale, da dicembre 2010 è prevista:

- la creazione di due nuove linee che sostituiscono l'attuale linea 191 Airolo-Bellinzona, cioè la linea 120 Airolo-Biasca-Osogna e la linea 221 Bellinzona-Claro-Biasca;
- la nuova linea 222 Bellinzona-Lodrino-Biasca che rispetto all'attuale linea 193 avrà un nuovo percorso a Biasca, più attrattivo per chi è diretto in centro, e sarà collegata alla linea 221, così da creare un collegamento continuo tra le due sponde della Riviera.

¹¹ Per la Leventina e la Riviera sono previste le linee:

112 Airolo FFS-Bedretto-All'Acqua

113 Airolo FFS-Nante

116 Ambri-Piotta FFS-Altanca-Lurengo

117 Dalpe-Rodi (-Airolo FFS/-Faido)

118 Faido-Osco

119 Faido-Carì (-Predelp)

120 Airolo FFS-Ambri-Piotta FFS-Faido FFS-Lavorgo FFS-Bodio FFS-Biasca FFS-Osogna

123 Lavorgo-Chironico

124 Lavorgo-Sobrio

125 Bodio-Personico

130 Biasca FFS-Biasca Centro Sportivo

221 Bellinzona FFS-Claro-Biasca FFS

222 Bellinzona Espocentro-Bellinzona FFS-Lodino-Biasca FFS.

Tabella 6 - Caratteristiche delle linee bus regionali 117, 120, 221, 222

Linea	Percorso	Caratteristiche principali e coincidenze
117	Dalpe-Rodi (-Airolo FFS/-Faido)	<ul style="list-style-type: none"> • Collegamento di Dalpe e Prato con Rodi, Quinto, Airolo e Faido • Collegamento diretto tra Ambri-Piotta FFS e la funicolare del Ritom • Coincidenza ad Ambri-Piotta FFS bus-treno (IR) e bus-bus (116, 120) • Coincidenza a Rodi bus-bus (120) • Coincidenza ad Airolo FFS bus-treno (IR) e bus-bus (113, 120) • Coincidenza a Faido FFS bus-treno (IR) e bus-bus (118, 119, 120)
120	Airolo FFS-Ambri-Piotta FFS-Faido FFS-Lavorgo FFS-Bodio FFS-Biasca FFS-Osogna	<ul style="list-style-type: none"> • Collegamento di fondovalle della Valle Leventina e Riviera tra Airolo e Osogna • Coincidenza ad Airolo FFS bus-treno (IR) e bus-bus (112, 113, 117) • Coincidenza ad Ambri-Piotta FFS bus-treno (IR) e bus-bus (116, 117) • Coincidenza a Faido FFS bus-treno (IR) e bus-bus (117, 118, 119) • Coincidenza a Lavorgo FFS bus-treno (IR) e bus-bus (123 e 124) • Coincidenza a Bodio FFS bus-treno (IR) e bus-bus (125) • Coincidenza a Biasca FFS bus-treno (IR, S10/50) e bus-bus (130, 131,132, 221, 222)
221	Bellinzona FFS-Claro-Biasca FFS	<ul style="list-style-type: none"> • Collegamento tra Bellinzona e Biasca lungo la sponda sinistra della Riviera. Giunto alla stazione di Biasca il bus prosegue subito come linea 222 servendo la zona centrale (fermate Parco Emma e Centro/Borgo) senza necessità di cambio • Coincidenze bus-treno a Bellinzona FFS (S20 Locarno; EC/IC Zurigo) e a Biasca FFS (S10), Castione-Arbedo FFS (S10 Lugano; S20 Locarno) • Coincidenze bus-bus a Bellinzona FFS (linee 1- 5, 221, 311) a Biasca FFS (linee 120, 130, 131, 132 e 222) e a Castione-Arbedo FFS (linea 214)
222	Bellinzona Espocentro-Bellinzona FFS-Lodrino-Biasca FFS	<ul style="list-style-type: none"> • Collegamento tra Bellinzona e Biasca lungo la sponda destra della Riviera. A Biasca il bus prima di raggiungere la stazione serve la zona centrale (fermate Centro/Borgo e Parco Emma); una volta giunto alla stazione prosegue subito come linea 221 servendo la zona industriale • Coincidenze a bus-treno a Bellinzona FFS (S10 Lugano; S20 Locarno; EC/IC Milano e Zurigo) e a Biasca FFS (IR Locarno; S10) • Coincidenze bus-bus a Bellinzona FFS (linee 1, 2, 3, 5, 222, 311) e a Biasca FFS (linee 120, 130, 131, 132 e 221)

7.2 Opposizione del Comune di Prato Leventina

Il Municipio di Prato Leventina chiede che la stazione di Rodi-Fiesso venga riattivata e che le linee IR Locarno-Zurigo/Basilea e S10 (Airolo-) Biasca-Chiasso-Como facciano fermata regolare a questa stazione. I motivi della richiesta sono da ricondurre al flusso di turisti dal nord delle Alpi che sarebbero altrimenti costretti a utilizzare il bus da Airolo o Ambri-Piotta per raggiungere ad esempio la teleferica del Tremorgio e ai tempi di viaggio per Bellinzona che sarebbero troppo elevati. Inoltre, chiede la modifica della chiave di ripartizione dei costi del traffico regionale.

Nel messaggio del 16 ottobre 2019 il Consiglio di Stato osserva che la richiesta è già stata valutata nel recente passato dai servizi del Dipartimento del territorio. Il servizio ferroviario sulla tratta storica del Gottardo viene effettuato dalle FFS, detentrici della concessione federale, in regime di trasporto di lunga percorrenza senza contributi degli enti pubblici. La decisione in merito alle fermate da servire è perciò di competenza delle FFS stesse. Da

dicembre 2020 il servizio verrà subappaltato da parte delle FFS alla Schweizerische Südostbahn (SOB). I treni circoleranno come ora con una cadenza oraria ma estenderanno il loro servizio su Locarno a sud e Zurigo rispettivamente Lucerna–Basilea a nord. Le FFS non prevedono il servizio a Rodi-Fiesso.

Il Consiglio di Stato segnala che negli ultimi anni su questa linea è stato reintrodotta il servizio sistematico alle fermate di Ambri-Piotta, Lavorgo e Bodio. La struttura dell'offerta da dicembre 2020 prevede che, per le relazioni da e verso il sud, la parte alta della Leventina sia allacciata al treno alla stazione di Faido con tempi d'interscambio ridotti. Per le relazioni con il nord delle Alpi è stato studiato l'interscambio treno-bus ad Ambri-Piotta. Questa soluzione consente un'integrazione razionale e un adeguato servizio a tutta la regione. Gli stessi principi valgono per i treni TILO che nelle ore di punta (mattina e sera) vengono prolungati da Biasca fino ad Airolo per le esigenze dei pendolari e scolari.

7.3 Opposizione del Comune di Riviera

Il Municipio di Riviera sostiene la necessità di riaprire la stazione ferroviaria di Osogna-Cresciano e chiede di rivedere l'offerta delle linee 221 e 222 e di rivedere al ribasso l'aliquota delle indennità a carico dei Comuni.

Nel messaggio del 16 ottobre 2019 il Consiglio di Stato segnala che la fermata dei treni a Osogna-Cresciano non è possibile poiché la tratta ferroviaria Biasca-Castione-Arbedo non dispone di sufficiente capacità residua. L'utenza potenziale risulta inoltre debole. Infatti, l'ubicazione della stazione di Osogna-Cresciano è fortemente decentrata rispetto alle aree urbanizzate. Infine, poiché la linea bus di sponda sinistra deve prioritariamente assicurare le coincidenze con i treni alle stazioni di Castione-Arbedo e Bellinzona, un'eventuale integrazione della stessa – per garantire delle coincidenze funzionali anche a Osogna-Cresciano – risulterebbe al momento tecnicamente non fattibile.

7.4 Preavviso alla Commissione gestione e finanze

La Commissione ambiente, territorio ed energia trasmetterà alla Commissione gestione e finanze il suo preavviso sul messaggio n. 7733 del 16 ottobre 2019 concernente la richiesta di approvazione dell'offerta di trasporto pubblico 2021 in funzione dell'apertura della galleria di base del Monte Ceneri e lo stanziamento di un credito quadro per il finanziamento delle prestazioni di trasporto pubblico per il quadriennio 2020-2023.

8. MODIFICHE D'UFFICIO DEL PIANO DIRETTORE

8.1 Scheda M7 Sistema ferroviario regionale

In seguito all'accoglimento parziale del ricorso del Comune di Riviera, la scheda M7 Sistema ferroviario regionale è modificata d'ufficio come segue (aggiunta della fermata sottolineata). I Comuni e tutti gli altri interessati sono informati attraverso la pubblicazione della decisione del Gran Consiglio sul Foglio ufficiale.

3.1 Nuove fermate

Bellinzonese e Tre Valli

Denominazione	Comune	Consolidamento
<u>Osogna-Cresciano</u>	<u>Riviera</u>	lp
Claro	Bellinzona	lp
Bellinzona San Paolo	Bellinzona	lp
Bellinzona Piazza Indipendenza	Bellinzona	Da
Bellinzona Saleggi	Bellinzona	lp
Camorino	Bellinzona	lp

L'allegato I, non vincolante, è completato come segue.

Allegato I Le fermate del sistema ferroviario regionale: stato

Fermate pianificate (tra parentesi è indicato il Comune)

<u>Osogna-Cresciano</u> (Riviera) – ipotesi da approfondire	FFS	P+R: da definire	B+R: da definire
Mobilità persone: fermata			
Mobilità merci: fermata interessata dal transito di treni merci; punto di servizio FFS Cargo senza piazzale di carico e con binari di raccordo in esercizio.			
Insediamenti: insediamenti di Cresciano e Osogna			

8.2 Scheda M10 Mobilità lenta

In seguito all'accoglimento parziale del ricorso della Città di Lugano, la scheda M10 Mobilità lenta è modificata d'ufficio come segue (specificazione e aggiunta dei percorsi sottolineati). I Comuni e tutti gli altri interessati sono informati attraverso la pubblicazione della decisione del Gran Consiglio sul Foglio ufficiale.

3.4 Elenco dei percorsi ciclabili di importanza nazionale, cantonale e regionale

(con indicazione dei Comuni toccati da quelli cantonali e regionali)

Importanza	Nr.	Comuni toccati dal percorso	Cons.
Cantonale	CLu	Capriasca-Canobbio-Porza-Savosa-Massagno-Lugano <u>(con la diramazione Lugano FFS-Loreto)</u> -Sorengo- Muzzano-Agno-Magliaso-Caslano-Ponte Tresa-Croglio- Sessa-Monteggio	Da
Regionale: Luganese	<u>RLu8</u>	<u>Paradiso-Melide</u>	lp

L'allegato I, non vincolante, è modificato come segue.

Allegato I Lista dei percorsi ciclabili d'importanza nazionale, cantonale e regionale
(stato febbraio 2019)

Importanza	Nr.	Comuni toccati dal percorso	Cons.
Regionale (Luganese)	RLu8	Paradiso-Melide	In fase di progettazione

8.3 Scheda R/M3 Agglomerato del Luganese

In seguito all'accoglimento parziale del ricorso della Città di Lugano, la scheda R/M3 Agglomerato del Luganese è modificata d'ufficio come segue (aggiunta del percorso sottolineato). I Comuni e tutti gli altri interessati sono informati attraverso la pubblicazione della decisione del Gran Consiglio sul Foglio ufficiale

3.5 Mobilità lenta

Misura	Fonte	Situazione a PD
Rete ciclabile regionale		
- <u>Paradiso-Melide</u>	PAL3 (ML 4.6)	Misura definita dal PAL3 e inserita nella scheda M10 Mobilità lenta; qui solo richiamata

L'allegato VII, non vincolante, è modificato come segue.

Allegato VII Rete dei percorsi ciclabili (nazionali, cantonali e regionali) all'orizzonte 2030

La cartina è completata con il percorso Paradiso-Melide (Rete ciclabile, in verde)

9. CONCLUSIONI

La Commissione ambiente, territorio ed energia propone al Gran Consiglio di adottare le decisioni concernenti i ricorsi interposti contro le modifiche del Piano direttore n. 11 come ai progetti allegati.

Per la Commissione ambiente, territorio ed energia:

Sebastiano Gaffuri, relatore
Badasci (con riserva) - Bang - Battaglioni -
Berardi - Buri - Caroni - Cedraschi -
Garbani Nerini - Garzoli - Pinoja -
Schnellmann - Schoenenberger - Terraneo

PROGETTI DI DECISIONE

Città di Lugano

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- esaminato il ricorso presentato dalla Città di Lugano il 1° ottobre 2018 contro le modifiche del Piano direttore n. 11 adottate dal Consiglio di Stato il 27 giugno 2018;
- visto il messaggio 19 dicembre 2018 n. 7615 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto 11 dicembre 2019 n. 7615R della Commissione ambiente, territorio ed energia;
- richiamate la legge sullo sviluppo territoriale del 21 giugno 2011 e la legge sulla procedura amministrativa del 24 settembre 2013,

d e c i d e :

1. Il ricorso della Città di Lugano contro la scheda M10 Mobilità lenta è parzialmente accolto.
2. La scheda M10 è modificata d'ufficio con la specificazione della diramazione Lugano FFS-Loreto per il percorso ciclabile d'importanza cantonale CLu e l'aggiunta del percorso ciclabile regionale RLu8 Paradiso-Melide, informazione preliminare (M10, punto 3.4 Elenco dei percorsi ciclabili d'importanza nazionale, cantonale e regionale).
3. La scheda R/M3 Agglomerato del Luganese è modificata con l'aggiunta del percorso Paradiso-Melide nella rete ciclabile regionale (R/M3, punto 3.5 Mobilità lenta).
4. Non si riscuotono né tasse né spese e non si assegnano ripetibili.
5. Contro la presente decisione è dato ricorso in materia di diritto pubblico al Tribunale federale a Losanna entro il termine di 30 giorni dalla sua notificazione.
6. La presente decisione è intimata, unitamente al rapporto della Commissione, al ricorrente e alle parti interessate:
 - Città di Lugano
 - Consiglio di Stato

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente:

Il Segretario generale:

Claudio Franscella

Tiziano Veronelli

Comune di Riviera

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- esaminato il ricorso presentato dal Comune di Riviera il 3 ottobre 2018 contro le modifiche del Piano direttore n. 11 adottate dal Consiglio di Stato il 27 giugno 2018;
- visto il messaggio 19 dicembre 2018 n. 7615 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto 11 dicembre 2019 n. 7615R della Commissione ambiente, territorio ed energia;
- richiamate la legge sullo sviluppo territoriale del 21 giugno 2011 e la legge sulla procedura amministrativa del 24 settembre 2013,

d e c i d e :

1. Il ricorso del Comune di Riviera contro la scheda M7 Sistema ferroviario regionale è parzialmente accolto.
2. La scheda M7 è modificata d'ufficio con l'aggiunta della fermata Cresciano-Osogna, Comune di Riviera, informazione preliminare (M7, punto 3.1 Nuove fermate).
3. Non si riscuotono né tasse né spese e non si assegnano ripetibili.
4. Contro la presente decisione è dato ricorso in materia di diritto pubblico al Tribunale federale a Losanna entro il termine di 30 giorni dalla sua notificazione.
5. La presente decisione è intimata, unitamente al rapporto della Commissione, al ricorrente e alle parti interessate:
 - Comune di Riviera
 - Consiglio di Stato

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente:

Il Segretario generale:

Claudio Franscella

Tiziano Veronelli

Commissione regionale dei trasporti delle Tre Valli

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- esaminato il ricorso presentato dalla Commissione regionale dei trasporti delle Tre Valli il 28 settembre 2018 contro le modifiche del Piano direttore n. 11 adottate dal Consiglio di Stato il 27 giugno 2018;
- visto il messaggio 19 dicembre 2018 n. 7615 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto 11 dicembre 2019 n. 7615R della Commissione ambiente, territorio ed energia;
- richiamate la legge sullo sviluppo territoriale del 21 giugno 2011 e la legge sulla procedura amministrativa del 24 settembre 2013,

d e c i d e :

1. La fermata di Osogna-Cresciano è inserita nella scheda M7 Sistema ferroviario regionale come informazione preliminare. Nel limite in cui è ricevibile, il ricorso della Commissione regionale dei trasporti delle Tre Valli contro le modifiche del Piano direttore n. 11 è parzialmente accolto.
2. Non si riscuotono né tasse né spese.
3. Contro la presente decisione è dato ricorso in materia di diritto pubblico al Tribunale federale a Losanna entro il termine di 30 giorni dalla sua notificazione.
4. La presente decisione è intimata, unitamente al rapporto della Commissione, al ricorrente e alle parti interessate:
 - Commissione regionale dei trasporti delle Tre Valli, C.P. 1447, 6710 Biasca
 - Consiglio di Stato

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente:

Il Segretario generale:

Claudio Franscella

Tiziano Veronelli

Unione dei contadini ticinesi

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- esaminato il ricorso presentato dall'Unione dei contadini ticinesi il 27 settembre 2018 contro le modifiche del Piano direttore n. 11 adottate dal Consiglio di Stato il 27 giugno 2018;
- visto il messaggio 19 dicembre 2018 n. 7615 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto 11 dicembre 2019 n. 7615R della Commissione ambiente, territorio ed energia;
- richiamate la legge sullo sviluppo territoriale del 21 giugno 2011 e la legge sulla procedura amministrativa del 24 settembre 2013,

d e c i d e :

1. Il ricorso dell'Unione dei contadini ticinesi contro le modifiche del Piano direttore n. 11 è irricevibile.
2. Non si riscuotono né tasse né spese.
3. Contro la presente decisione è dato ricorso in materia di diritto pubblico al Tribunale federale a Losanna entro il termine di 30 giorni dalla sua notificazione.
4. La presente decisione è intimata, unitamente al rapporto della Commissione, al ricorrente e alle parti interessate:
 - Unione dei contadini ticinesi, Via Gorelle 7, C. P. 447, 6592 S. Antonino
 - Consiglio di Stato

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente:

Il Segretario generale:

Claudio Franscella

Tiziano Veronelli

Robert e David Aerni, Gordola

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- esaminato il ricorso presentato da Robert e David Aerni, Gordola, il 28 settembre 2018 contro le modifiche del Piano direttore n. 11 adottate dal Consiglio di Stato il 27 giugno 2018;
- visto il messaggio 19 dicembre 2018 n. 7615 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto 11 dicembre 2019 n. 7615R della Commissione ambiente, territorio ed energia;
- richiamate la legge sullo sviluppo territoriale del 21 giugno 2011 e la legge sulla procedura amministrativa del 24 settembre 2013,

d e c i d e :

1. Il ricorso di Robert e David Aerni, Gordola, contro le modifiche del Piano direttore n. 11 è irricevibile.
2. Non si riscuotono né tasse né spese.
3. Contro la presente decisione è dato ricorso in materia di diritto pubblico al Tribunale federale a Losanna entro il termine di 30 giorni dalla sua notificazione.
4. La presente decisione è intimata, unitamente al rapporto della Commissione, al ricorrente e alle parti interessate:
 - Robert e David Aerni, Via dei Borghesi 24, 6596 Gordola
 - Consiglio di Stato

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente:

Il Segretario generale:

Claudio Franscella

Tiziano Veronelli

Società anonima Terreni alla Maggia, Ascona

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- esaminato il ricorso presentato dalla società anonima Terreni alla Maggia, rappresentata dall'avv. Flavio Canonica, il 2 ottobre 2018 contro le modifiche del Piano direttore n. 11 adottate dal Consiglio di Stato il 27 giugno 2018;
- visto il messaggio 19 dicembre 2018 n. 7615 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto 11 dicembre 2019 n. 7615R della Commissione ambiente, territorio ed energia;
- richiamate la legge sullo sviluppo territoriale del 21 giugno 2011 e la legge sulla procedura amministrativa del 24 settembre 2013,

d e c i d e :

1. Il ricorso della società anonima Terreni alla Maggia, Ascona, contro le modifiche del Piano direttore n. 11 è irricevibile.
2. Non si riscuotono né tasse né spese.
3. Contro la presente decisione è dato ricorso in materia di diritto pubblico al Tribunale federale a Losanna entro il termine di 30 giorni dalla sua notificazione.
4. La presente decisione è intimata, unitamente al rapporto della Commissione, al ricorrente e alle parti interessate:
 - avv. Flavio Canonica, Corso Elvezia 7, C.P. 5414, 6901 Lugano
 - Consiglio di Stato

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente:

Il Segretario generale:

Claudio Franscella

Tiziano Veronelli