

Messaggio

numero	data	Dipartimento
7615	19 dicembre 2018	TERRITORIO
Concerne		

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**

OSSERVAZIONI AI RICORSI

Signora Presidente,
signore e signori deputati,

con il presente Messaggio sottoponiamo alla vostra attenzione le osservazioni e le proposte di decisione del Governo sui ricorsi contro le modifiche (adattamenti e aggiornamenti) delle schede R/M2 Agglomerato del Locarnese, R/M3 Agglomerato del Luganese, R/M4 Agglomerato del Bellinzonese, R/M5 Agglomerato del Mendrisiotto, R8 Grandi generatori di traffico, M7 Sistema ferroviario regionale, M8 Collegamenti ferroviari transfrontalieri con l'Italia dal Mendrisiotto e M10 Mobilità lenta, adottate dal Consiglio di Stato il 27 giugno 2018 e pubblicate a norma dell'art. 13 LST dal 23 luglio al 17 settembre 2018.

* * * * *

SOMMARIO

1.	PREMESSA	3
2.	PROCEDURA	3
3.	OGGETTO DELLE MODIFICHE DEL PD	4
4.	ELENCO DEI RICORSI E OSSERVAZIONI	5
4.1	La questione della ricevibilità	5
4.2	Ricorsi	5
4.3	Osservazioni	6
5.	SINTESI DEI RICORSI E PROPOSTE DI DECISIONE	6
5.1	Ricorso del Comune di Riviera	6
5.1.1	Sintesi delle richieste ricorsuali e delle motivazioni	6
5.1.2	Osservazioni del CdS	7
5.1.3	Proposta di decisione	8
5.2	Ricorso del Comune di Lugano	8
5.2.1	Sintesi delle richieste ricorsuali e delle motivazioni	8
5.2.2	Osservazioni del CdS	8
5.2.3	Proposta di decisione	10
5.3	Ricorso dell'Unione Contadini Ticinesi & Segretariato agricolo	11
5.3.1	Sintesi delle richieste ricorsuali e delle motivazioni	11
5.3.2	Osservazioni del CdS	11
5.3.3	Proposta di decisione	13
5.4	Ricorso di Robert Aerni e David Aerni di Gordola	13
5.4.1	Sintesi delle richieste ricorsuali e delle motivazioni	13
5.4.2	Osservazioni del CdS	14
5.4.3	Proposta di decisione	14
5.5	Ricorso della Commissione regionale dei trasporti delle Tre Valli	14
5.5.1	Sintesi delle richieste ricorsuali e delle motivazioni	14
5.5.2	Osservazioni del CdS	15
5.5.3	Proposta di decisione	16
5.6	Ricorso della società anonima Terreni alla Maggia SA (TAM) di Ascona	16
5.6.1	Sintesi delle richieste ricorsuali e delle motivazioni	16
5.6.2	Osservazioni del CdS	16
5.6.3	Proposta di decisione	17
6.	SINTESI DELLE PROPOSTE DI DECISIONE DEL CDS	18
	DOCUMENTI DI RIFERIMENTO	19
	GLOSSARIO	21

1. PREMESSA

Il presente Messaggio riguarda la procedura d'approvazione delle modifiche n. 11 - giugno 2018 del Piano direttore (PD) volta a integrare nel PD le modifiche scaturite dai Programmi d'agglomerato di terza generazione (PA3) consegnati all'Autorità federale il 31.12.2016. Le modifiche riguardano in primo luogo le schede sugli agglomerati R/M2-5; implicano inoltre puntuali modifiche alle schede R8, M7 e M10 e lo stralcio della scheda M8.

Contro tali modifiche, i comuni e gli altri enti interessati potevano presentare ricorso al Gran Consiglio, limitatamente agli adattamenti di grado *Dato acquisito (Da)* secondo l'art. 13 LST (v. punto 2 per precisazioni sui provvedimenti soggetti a diritto di ricorso). Solo le schede M7 Sistema ferroviario regionale e M10 Mobilità lenta sono state impugnate da enti legittimati a ricorrere, segnatamente i Comuni di Lugano e Riviera. Altri insorgenti non legittimati a ricorrere hanno inoltre impugnato alcune misure delle schede R/M 2 e R/M5. Le altre schede modificate non sono state impugnate (R/M3, R/M4, M8 e R8).

Con questo Messaggio, il CdS presenta le proprie osservazioni (punto 5) al lodevole Gran Consiglio, cui compete l'esame e la decisione sui ricorsi.

Durante la pubblicazione in questione sono pure giunte sei osservazioni da comuni, aziende o società anonime. Non trattandosi di ricorsi, la competenza per la trattazione non è del Gran Consiglio. Il Consiglio di Stato ha già risposto, laddove necessario, direttamente agli interessati (la Segreteria del GC ha ricevuto le lettere in copia per conoscenza).

La questione della ricevibilità è trattata al punto 4.1.

2. PROCEDURA

I PA di terza generazione rappresentano un aggiornamento dei precedenti PA di seconda generazione, il cui consolidamento nel Piano direttore è avvenuto nel 2014 nelle quattro schede R/M2-5 sugli Agglomerati. Queste schede sono state adottate dal CdS il 14.6.2014 e approvate dalla Confederazione il 16.10.2014. L'aggiornamento delle schede di PD in base ai PA è un compito ricorrente: a ogni nuova generazione di PA occorre procedere anche all'aggiornamento delle schede di Piano direttore.

La procedura di informazione e partecipazione sui PA3 è stata svolta tra dicembre 2015 e aprile 2016. In un'ottica di economia procedurale, la consultazione è stata svolta secondo i disposti della LST (art. 11) e rispondeva quindi sia ai requisiti della Confederazione in materia di partecipazione per i PA, sia ai requisiti della LST in materia di informazione e partecipazione per il Piano direttore cantonale.

Il 27 giugno 2018 il Consiglio di Stato ha adottato gli adattamenti e ha deciso gli aggiornamenti delle schede R/M2, R/M3, R/M4, R/M5, R8, M7, M10 e lo stralcio della scheda M8.

Previo avviso all'albo comunale presso le cancellerie dei Comuni interessati, tali modifiche sono state pubblicate dal 23 luglio al 17 settembre 2018 congiuntamente al *Rapporto sulla consultazione ed esplicativo* (giugno 2018) nel quale il CdS ha fornito le risposte alle osservazioni pervenute durante la consultazione (v. *Documento di riferimento F*).

Tipi di procedure e diritti connessi

Sottolineiamo all'attenzione della lodevole autorità di ricorso una specificità della procedura riguardante l'adozione delle modifiche del Piano direttore, poiché la stessa è rilevante in sede di esame dei ricorsi. Occorre infatti ricordare che non tutte le modifiche possono venir impugnate. La Legge sullo sviluppo territoriale (LST) distingue infatti le modifiche del PD in adattamenti e aggiornamenti.

Gli **adattamenti** (art. 17 cpv. 2 LST e art. 24 cpv. 1 RLST) sono modifiche importanti del PD e seguono la procedura prevista per l'adozione, che si svolge in due fasi: consultazione (informazione e partecipazione, art. 11 LST) e adozione e pubblicazione (art. 13 LST). Quando riguardano schede o singoli provvedimenti 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 (art. 13 cpv. 3 LST). Quando essi riguardano schede o singoli provvedimenti di *Risultato intermedio* o *Informazione preliminare*, essi sono adottati dal Consiglio di Stato senza possibilità di ricorso (art. 14 LST).

Gli **aggiornamenti** (art. 17 cpv. 3 LST e art. 24 cpv. 2 e 3 RLST) sono modifiche effettuate entro il margine operativo stabilito da indirizzi, misure o compiti delle schede. Essi sono decisi dal Consiglio di Stato e non sono impugnabili.

Specificità delle schede comprensoriali sugli Agglomerati e relazione con le altre schede del PD

Le schede R/M2-5 sugli agglomerati riassumono gli indirizzi e le misure di rilevante incidenza territoriale che li riguardano. La maggior parte di queste misure deriva dai PA, talune misure derivano invece da precedenti pianificazioni a scala regionale (Piani regionali dei trasporti e Concetti di organizzazione territoriale degli agglomerati).

Queste schede hanno un'impostazione comprensoriale mentre in genere le altre schede del PD hanno un'impostazione settoriale/tematica (ad esempio la scheda M10 relativa alla Mobilità lenta).

Può quindi 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, mentre in quella comprensoriale la misura viene menzionata solo come *richiamo* al fine di fornire un quadro completo delle misure che riguardano l'agglomerato.

3. OGGETTO DELLE MODIFICHE DEL PD

Le modifiche del pacchetto n. 11 integrano nel PD i risultati dei PA3, limitatamente agli indirizzi e alle misure di rilevante incidenza territoriale.

Le schede oggetto delle modifiche sono:

- R/M 2 Agglomerato del Locarnese;
- R/M 3 Agglomerato del Luganese;
- R/M 4 Agglomerato del Bellinzonese;
- R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto;
- R8 Grandi generatori di traffico;
- M7 Sistema ferroviario regionale;

- M8 Collegamenti ferroviari transfrontalieri con l'Italia dal Mendrisiotto (stralcio);
- M10 Mobilità lenta.

I PA3 sono stati approvati dal CdS e dalle CRT alla fine del 2016. In seguito sono stati trasmessi alla Confederazione per l'approvazione federale. Con Messaggio del 14 settembre 2018 il Consiglio federale ha proposto al Parlamento lo stanziamento del credito per i PA3 (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; <https://www.parlament.ch/it/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20180065>).

Le modifiche del Piano direttore sono necessarie per accedere ai contributi finanziari che la Confederazione elargisce a partire dal 2019.

4. ELENCO DEI RICORSI E OSSERVAZIONI

4.1 La questione della ricevibilità

In questo capitolo sono espresse alcune considerazioni in merito alla legittimità e alla ricevibilità dei ricorsi.

Secondo l'art. 13 cpv 3 LST possono fare ricorso contro il PD i comuni e gli altri enti interessati. Secondo giurisprudenza (DTF 1C_215/2011 del 2 aprile 2012) e dottrina (Rivista ticinese di diritto, 2-2017, contributo di Alessia Leoni Romelli e Davide Socchi) oltre ai Comuni e agli ERS, cui la LST e il regolamento (RLST) attribuiscono esplicito diritto a ricorrere, sono legittimati gli altri enti (intesi come corporazioni di diritto pubblico) che svolgono compiti pianificatori o con incidenza sull'organizzazione del territorio, sono toccati nei loro interessi e rientrano fra le autorità per le quali il PD è vincolante.

Associazioni, privati cittadini e società anonime (v. elenco al successivo punto 4.2)

Secondo la base legale e la giurisprudenza citate, le associazioni, i privati cittadini e le società anonime non sono legittimate a ricorrere in quanto fanno loro difetto le necessarie qualità.

CRT-3V

Secondo giurisprudenza (DTF 8C_184/2016 del 25 aprile 2016) la CRT-3V non è una corporazione di diritto pubblico. Il suo ricorso è dunque irricevibile.

4.2 Ricorsi

Nei termini di legge (3 ottobre 2018) sono pervenuti i seguenti ricorsi da due comuni legittimati a ricorrere ai sensi dell'art. 13 cpv 3 LST:

- Comune di Riviera (19 settembre 2018);
- Comune di Lugano (1° ottobre 2018).

Entro il termine stabilito sono pure pervenuti quattro ricorsi inoltrati da associazioni, privati cittadini e società anonime non legittimati a ricorrere ai sensi dell'art. 13 cpv 3 LST e della citata giurisprudenza:

- Unione Contadini Ticinesi & Segretariato agricolo, di Sant'Antonino (27 settembre 2018);
- Robert Aerni e David Aerni, Via dei Borghesi 24, 6596 Gordola (28 settembre 2018);

- Commissione regionale dei trasporti delle Tre Valli, CP 1447, 6710 Biasca (28 settembre 2018);
- Società anonima Terreni alla Maggia SA, Via Muraccio 105, 6612 Ascona (2 ottobre 2018).

Nonostante ai quattro insorgenti elencati faccia difetto la legittimità a ricorrere, il CdS ritiene comunque opportuno trattare le richieste ricorsuali per permettere sia al Parlamento, sia agli insorgenti stessi, di meglio comprendere i principi e le finalità degli adattamenti delle schede di PD in oggetto.

4.3 Osservazioni

Durante la pubblicazione in questione sono pure giunte sei osservazioni da comuni, aziende e società anonime. Non essendo dei ricorsi non sono trattate nel presente Messaggio, ma sono state comunque esaminate dai competenti servizi del Dipartimento del territorio e, laddove necessario, il Consiglio di Stato ha già dato risposta (con copia alla Segreteria del Gran Consiglio). Per informazione si segnalano gli istanti qui di seguito:

- Comune di Arbedo Castione (29 agosto 2018);
- Comune di Chiasso (14 settembre 2018);
- Azienda Luxury Goods international, Cadempino (2 ottobre 2018);
- Società anonima Medacta international SA, Castel San Pietro (2 ottobre 2018);
- Società anonima Magazzini generali con Punto Franco SA, Balerna (2 ottobre 2018);
- Tenuta Prelletta di A. Christen SA, Stabio (2 ottobre 2018).

5. SINTESI DEI RICORSI E PROPOSTE DI DECISIONE

5.1 Ricorso del Comune di Riviera

5.1.1 Sintesi delle richieste ricorsuali e delle motivazioni

- a) Il Comune di Riviera chiede in via principale che la modifica della scheda M7 Sistema ferroviario regionale non sia approvata; in subordine chiede che sia adottata una nuova concezione della metropolitana d'agglomerato che preveda anche la fermata di Cresciano-Osogna.
- b) Il Comune ritiene che non sia plausibile e comprensibile che nell'agglomerato bellinzonese, tra Claro e Bellinzona, nello spazio di pochi chilometri siano previste ben cinque fermate (Claro, Castione Arbedo, Bellinzona San Paolo, Bellinzona Centro, Bellinzona Piazza Indipendenza) mentre verso nord l'unica fermata prevista sia quella di Biasca.
- c) Il Comune ritiene che il sistema ferroviario proposto penalizza gravemente lo sviluppo della parte centrale della Riviera, precludendo alla propria comunità un accesso diretto a un'infrastruttura destinata a diventare, con l'apertura della galleria del Ceneri, l'asse portante dei trasporti pubblici del Canton Ticino. Ritiene altresì che il modello ferroviario proposto sia urbanocentrico.
- d) Il Comune ricorda che la riapertura della fermata di Osogna-Cresciano era stata richiesta già in fase di aggregazione e rimane di attualità anche alla luce del rapido sviluppo demografico del Comune e nella prospettiva di sviluppo del Polo tecnologico previsto presso l'aeroporto di Lodrino.

5.1.2 Osservazioni del CdS

- a) Le modifiche della scheda M7 Sistema ferroviario regionale in oggetto sono volte unicamente a integrarvi le proposte di rilevante incidenza territoriale che derivano dai PA3. Non si tratta di una revisione globale della scheda. Ciò risulta molto chiaramente dagli atti che illustrano le modifiche n. 11 del PD; in particolare richiamiamo la premessa di ogni fascicolo pubblicato (v. *Documenti di riferimento A-E*). Ne discende che tutte le schede di PD sono state modificate limitatamente ai perimetri dei comprensori di riferimento dei PA3 (questi risultano dalle cartine che figurano all'allegato I di ognuna delle schede R/M2-5 pubblicate).
- b) In particolare le modifiche della scheda M7 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. A riprova di ciò si fa notare che il capitolo 2 della scheda M7 relativo agli *indirizzi* non ha subito alcuna modifica nella presente procedura. Quindi le censure del Comune di Riviera relative al modello di sistema ferroviario proposto dalla scheda M7 sono da ritenersi prive di oggetto in quanto lo stesso non è stato modificato rispetto alla versione in vigore della scheda M7.
- c) Il fatto che la modifica del PD sia limitata a integrarvi le risultanze dei PA3 spiega anche perché non vi sia nemmeno stata un'entrata in materia in merito alla fermata di Osogna-Cresciano, che si trova al di fuori del perimetro dell'agglomerato del Bellinzonese.
- d) Sulla base delle articolate proposte scaturite dal PAB3 sono state pianificate nell'agglomerato bellinzonese quattro nuove fermate TILO (Claro, Bellinzona San Paolo, Bellinzona Saleggi e Camorino) con un orizzonte di realizzazione oltre il 2030. Queste sono pertanto 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. Queste nuove fermate sono coerenti con la funzione di *spina dorsale dell'agglomerato* che il PAB3 attribuisce alla rete TILO (v. *Documento di riferimento C*, in particolare cap. 3.2 Indirizzi della scheda R/M4 Agglomerato del Bellinzonese).
- e) Alla fermata Bellinzona-Piazza Indipendenza, che era già prevista dalle schede del PD in vigore M7 e R/M4, è stato attribuito il grado di consolidamento *Dato acquisito* poiché si tratta di un oggetto in fase di progettazione definitiva, la cui realizzazione è prevista entro il 2025 e beneficia di un finanziamento completo da parte della Confederazione nell'ambito della fase di ampliamento 2035 del *Programma di sviluppo strategico della rete ferroviaria (PROSSIF 2035)*.
- f) In merito alla richiesta di integrare nella scheda di PD M7 anche la stazione di Osogna-Cresciano si osserva quanto segue. 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.
- g) Lo studio ha preso in esame le fermate di Bellinzona-Saleggi, Bellinzona-San Paolo, Claro, Gerra-Cugnasco, Osogna-Cresciano e Bodio ed ha contribuito alla definizione dello Scenario auspicato del PAB 3, 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 TP su gomma urbane e regionali, che hanno una funzione di distribuzione capillare nel territorio. Per l'agglomerato del Bellinzonese questa visione

presuppone la realizzazione della circonvallazione dell'agglomerato di Bellinzona. La realizzazione di queste nuove fermate ferroviarie dell'agglomerato può quindi entrare in considerazione solo a lungo termine (v. anche misura TP7 del PAB3).

- h) Lo Scenario auspicato del PAB3 è servito per l'adattamento e l'aggiornamento del PD, tra cui anche la scheda M7, in cui sono inserite come "informazione preliminare" le fermate di Claro, Bellinzona San Paolo, Bellinzona Saleggi e Camorino. Trattandosi di modifiche legate ai PA non sono state riprese eventuali nuove fermate fuori dai perimetri degli agglomerati.
- i) In base allo studio summenzionato 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, anche la fermata di Osogna-Cresciano può dunque essere inserita nella scheda M7 (cap. 3.1 Nuove fermate) con il grado di consolidamento *Informazione preliminare*. La sua fattibilità non è in ogni caso data prima della messa in esercizio dell'aggiornamento completo di Bellinzona, tra il nodo della Giustizia e Camorino.

5.1.3 Proposta di decisione

Sulla base di quanto precede, riservato un più ampio sviluppo delle tesi di fatto e di diritto in corso di procedura, invitiamo codesto lodevole Gran Consiglio a voler decidere: il ricorso del Comune di Riviera in merito alla scheda M7 Sistema ferroviario regionale è **parzialmente accolto**. Più precisamente è accolta la richiesta subordinata di inserire nella scheda M7 la fermata di Osogna-Cresciano, cui è attribuito il grado di consolidamento *Informazione preliminare*, mentre è respinta quella principale di non approvare le modifiche della scheda M7 oggetto della procedura in questione.

5.2 Ricorso del Comune di Lugano

5.2.1 Sintesi delle richieste ricorsuali e delle motivazioni

La Città di Lugano nel suo ricorso chiede:

1. l'inserimento nella scheda M10 Mobilità lenta delle misure (ndr. del PAL3) prevedenti i seguenti percorsi ciclabili:
 - a. rete ciclabile-pedonale regionale "Città Alta, lato monte";
 - b. percorso ciclabile-pedonale "Paradiso-Melide";
2. l'inserimento nella scheda M10 Mobilità lenta del Percorso ciclabile-pedonale in "Zona Tassinio-Paradiso", perlomeno a livello di *Informazione preliminare*.

5.2.2 Osservazioni del CdS

ad 1.a)

In merito alla rete ciclabile pedonale regionale "Città Alta, lato monte" si osserva quanto segue:

- la misura del PAL3 *ML 4.2b Rete ciclabile pedonale cantonale – Città Alta, lato monte-tratta nord (priorità B)* è inclusa nella scheda R/M3 Agglomerato del Luganese (v. p. 29 del *Documento di riferimento B*); anche la rappresentazione cartografica della Rete dei percorsi ciclabili (allegato VII alla scheda R/M3, v. p. 38 del *Documento di riferimento B*) ne riporta il tracciato. Il collegamento ciclabile che deriva dalla misura citata è pure

parte integrante della scheda M10 Mobilità lenta con il grado di consolidamento *Dato acquisito* (v. p. 32 del *Documento di riferimento E*). Il collegamento fa parte del *Percorso ciclabile d'importanza cantonale del Luganese (CLu)*, che tocca i comuni di Capriasca, Canobbio, Porza, Savosa, Massagno, Lugano, Sorengo, Muzzano, Agno, Magliaso, Caslano, Ponte Tresa, Croglio, Sessa e Monteggio. Questo percorso non è stato oggetto di adattamenti nella procedura di modifica n. 11 e come tale non è impugnabile;

- poiché la misura *ML 4.2b Rete ciclabile pedonale cantonale – Città Alta, lato monte-tratta nord (priorità B)* rappresenta una diramazione ed è compresa nel *Percorso ciclabile d'importanza cantonale del Luganese (CLu)* già in vigore, il Consiglio di Stato - al momento dell'allestimento della modifica n. 11 del PD - non ha ritenuto necessario menzionarla esplicitamente nella denominazione della misura di PD;
- nel suo ricorso la Città di Lugano sottolinea l'importanza di questa diramazione inclusa nel percorso *CLu* in ragione dei futuri sviluppi dell'area della stazione ferroviaria (in particolare del nuovo campus SUPSI sul Piazzale nord della stazione). Vuole pertanto assicurarsi che detta diramazione figuri esplicitamente anche nella parte vincolante della scheda M10. La richiesta può essere accolta. Il CdS propone quindi di completare la descrizione del percorso *CLu* al capitolo 3.4, vincolante, della scheda M10 (p. 31 del *Documento di riferimento E*) con la seguente nuova descrizione del percorso: “Capriasca - Canobbio - Porza - Savosa - Massagno - Lugano (con la diramazione Lugano FFS - Loreto) - Sorengo - Muzzano - Agno - Magliaso - Caslano - Ponte Tresa - Croglio - Sessa - Monteggio”;
- la rappresentazione del percorso *CLu* nell'allegato cartografico VII della scheda R/M3 (non vincolante) contempla già l'indicazione della diramazione del percorso che tocca la Città Alta; pertanto la richiesta del ricorrente è già soddisfatta.

ad 1.b)

In merito al **percorso ciclabile-pedonale “Paradiso-Melide”** si osserva quanto segue:

- la misura del PAL3 *ML 4.6 Percorso ciclabile pedonale Paradiso-Melide (priorità C)* non è stata integrata nella scheda M10 del PD poiché – al momento dell'avvio della procedura di modifica del PD (giugno 2018) – lo studio di fattibilità non era ancora stato completato dai promotori e valutato dal DT; in particolare non era ancora stata chiarita la problematica dei pericoli naturali imminenti su questo percorso;
- nel frattempo il DT 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 della n. 8 (soste prolungate e bagnanti), risulteranno inferiori al valore critico fissato. Il Rapporto geologico indica che 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 diverse indicazioni contenute nel Rapporto dovranno essere attuate (in particolare per quanto concerne il divieto di soste prolungate in alcuni settori) ed esplicitate in un Piano di gestione e sicurezza. Oltre a queste misure a carattere generale e organizzativo, 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;
- su queste premesse è quindi ora possibile accogliere la proposta della Città e inserire il *Percorso ciclabile-pedonale Paradiso-Melide* quale nuovo percorso regionale nella

tabella del cap. 3.4 della scheda M10 Mobilità lenta con la seguente denominazione: *Percorso RLu8 Paradiso – Melide* (v. Documento di riferimento E). Al percorso viene attribuito il grado di consolidamento *Informazione preliminare*. Nel PAL3 la misura è inserita nella cosiddetta lista C (lista delle misure la cui attuazione è prevista all'orizzonte temporale oltre il 2026). Anche l'allegato I della stessa scheda verrà modificato indicando (nella colonna *stato*) che tale percorso è *in fase di progettazione*. La cartografia, di valenza informativa, contenuta nell'allegato II della scheda M10 *I percorsi ciclabili d'importanza nazionale, cantonale e regionale* verrà completata con l'indicazione di questo nuovo percorso. Nella scheda R/M3 Agglomerato del Luganese lo stesso percorso verrà richiamato quale tratta della Rete ciclabile regionale al capitolo 3.5 come segue (v. Documento di riferimento B, p. 29):

Misura	Fonte	Situazione a PD
Paradiso-Melide; pista ciclopedonale dedicata	PAL3 (ML4.6)	Misura definita dal PAL3 e inserita nella scheda M10 Mobilità lenta; qui solo richiamata

ad 2)

In merito al **percorso ciclabile pedonale in “Zona Tassino-Paradiso”** si osserva quanto segue:

- la Città chiede l'inserimento nella scheda M10 Mobilità lenta del *Percorso ciclabile pedonale in zona Tassino-Paradiso*, perlomeno a livello di *Informazione preliminare*, affinché lo stesso funga da collegamento tra il percorso d'importanza cantonale *CLu* (di cui al precedente punto ad 1.a) e il percorso d'importanza regionale *RLu2-Capriasca, Lugano, Paradiso, Collina d'Oro e Lugano (Barbengo)*. Essa ritiene dunque auspicabile che si possano collegare i due percorsi. In effetti, ritenuto che il percorso *CLu* (grazie alla diramazione di cui sopra) arriva già fino a Loreto-Tassino, basterebbe poco per creare un collegamento con il percorso regionale in zona Paradiso;
- la diramazione del percorso *CLu* che dalla stazione FFS di Lugano porta fino a Loreto-Tassino è stata pianificata allo scopo di creare le premesse al raggiungimento in bicicletta del Centro di Lugano passando da Via Motta. L'asse Via Tassino-Via Motta è stato ritenuto il migliore per raggiungere il centro città. Nel PAL3 per contro non è stato proposto un percorso regionale tra la Stazione FFS di Lugano e Paradiso. È stato invece proposto un percorso locale con la misura ML 4.8.b, che prevede interventi sull'asse tra Via Tassino e Paradiso, che è parte integrante del Piano dei percorsi ciclabili della Città di Lugano (misura ML 4.8 del PAL3). Per questa misura - di competenza della Città di Lugano e finalizzata all'agglomerato - non vi è la necessità di inserimento nel PD;
- i percorsi cantonali/regionali hanno lo scopo di collegare le località. All'interno delle stesse, come in questo caso, il compito di pianificare la rete capillare spetta ai Comuni. La richiesta della Città di Lugano è pertanto da respingere.

5.2.3 Proposta di decisione

Sulla base di quanto precede, riservato un più ampio sviluppo delle tesi di fatto e di diritto in corso di procedura, invitiamo codesto lodevole Gran Consiglio a voler decidere che il ricorso del Comune di Lugano è **parzialmente accolto**. Più precisamente come segue:

- la descrizione del percorso ciclabile regionale CLu, al cap. 3.4 della scheda M10 Mobilità lenta, è modificata indicando *la diramazione Lugano FFS - Loreto*;

- il Percorso R/Lu8 Paradiso - Melide è incluso al cap. 3.4 della scheda M10 Mobilità lenta con il grado di consolidamento *Informazione preliminare*;
- nella scheda R/M3 Agglomerato del Luganese (cap. 3.5) è inclusa la nuova tratta *Paradiso-Melide* della Rete ciclabile regionale.

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

5.3 Ricorso dell'Unione Contadini Ticinesi & Segretariato agricolo

5.3.1 Sintesi delle richieste ricorsuali e delle motivazioni

- a) L'insorgente chiede in via principale che le modifiche del PD n. 11 e gli adeguamenti delle schede R/M2, R/M5 e M10 non siano approvati; in subordine, che siano adottati, se del caso previo rinvio al CdS, nuovi tracciati (ndr. percorsi pedonali e ciclabili) che non causino la perdita di terreno SAC e non impediscano o intralcino lo svolgimento delle attività agricole.
- b) In particolare l'insorgente contesta il *Nuovo collegamento verso il Gambarogno (Magadino – Gordola con nuova passerella sul fiume Ticino)* (misura ML 5.1 del PALoc3) poiché pregiudica a suo parere l'uso ottimale dei terreni agricoli SAC attraversati e ne determina una perdita. Inoltre reputa che il tracciato del percorso ciclabile sia troppo lungo e non adatto alle esigenze della mobilità lenta a scopo utilitario.
- c) L'insorgente segnala delle contraddizioni tra gli allegati II e III della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese per quanto riguarda il percorso pedonale a lago. Contesta inoltre l'allegato VII che reputa in contraddizione con l'attuale regolamentazione SAC e sostiene che la pubblicazione di questo allegato è avvenuta senza una consultazione interna ai dipartimenti cantonali e senza il coinvolgimento degli attori principali presenti nel Parco del Piano (v. *Documento di riferimento A*).
- d) L'insorgente solleva delle censure a carattere molto generale, riguardo ai percorsi ciclabili del Mendrisiotto, oggetto della scheda R/M5 Agglomerato del Mendrisiotto, senza tuttavia specificare a quale percorso si riferiscano. Vengono denunciati problemi che i progetti di ciclopiste o sentieri pedonali causano ai vigneti del Centro del Verde di Mezzana. Chiede quindi che i percorsi vengano rivisti a tutela di quanto esiste e che la Sezione agricoltura e l'Unione contadini vengano coinvolti.
- e) L'insorgente solleva infine delle censure su aspetti generali della scheda M10 Mobilità lenta; in particolare sul modo in cui il Cantone pianifica i percorsi ciclabili laddove gli stessi toccano il territorio agricolo: pur vedendo di buon occhio lo sviluppo della mobilità lenta per contenere il traffico individuale motorizzato, l'insorgente ritiene di fondamentale importanza non perdere ulteriori superfici agricole.

5.3.2 Osservazioni del CdS

- a) In entrata si osserva che contrariamente a quanto asserito dall'insorgente, egli non dispone dei requisiti di legge per ricorrere. A questo proposito si rimanda al punto 4.1. Di conseguenza tutte le osservazioni di seguito esposte hanno un carattere abbondanziale.
- b) Per quanto attiene al *Nuovo collegamento verso il Gambarogno (Magadino – Gordola con nuova passerella sul fiume Ticino)* (misura ML 5.1 del PALoc3) ripreso al punto 3.5 della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese (*Documento di riferimento A*), da

un profilo formale, si osserva che il percorso contestato rappresenta un semplice aggiornamento della scheda R/M2 e come tale non è impugnabile, come risulta da quanto esposto al precedente punto 2. Questo collegamento rappresenta una tratta del *Percorso ciclabile di importanza regionale del Locarnese RLo5, che collega i comuni di Tenero-Contra – Gordola – Locarno (Piano) – Gambarogno – Cadenazzo*. È una misura di categoria *Dato acquisito* della scheda M10 Mobilità lenta in vigore e, come risulta chiaramente dagli atti pubblicati, non è oggetto di alcuna modifica nell'ambito della procedura in corso; pertanto lo stesso non è impugnabile.

- c) Il *Nuovo collegamento verso il Gambarogno (Magadino – Gordola con nuova passerella sul fiume Ticino)* non solo fa parte di un percorso già cresciuto in giudicato nel PD (percorso RLo5, cap. 3.4 della scheda M10) ma è pure già stato previsto dal *PUC del Parco Piano di Magadino*, approvato dal Gran Consiglio nel 2014.
- d) Nel merito, si osserva che il percorso in questione è stato ripreso anche nella scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese (nell'ambito delle modifiche n.11) poiché è una delle misure del PALoc3 con rilevante incidenza territoriale. Si fornisce così un quadro completo delle misure pianificatorie che riguardano l'agglomerato.
- e) Il *Nuovo collegamento verso il Gambarogno (Magadino – Gordola con nuova passerella sul fiume Ticino)* è stato attribuito alla priorità A dal PALoc3 ed è stato richiesto un cofinanziamento alla Confederazione. La stessa ha declassato la misura in priorità C poiché restano ancora aperti dei conflitti con la legislazione sulla protezione dell'ambiente, in particolare con l'Ordinanza sulle zone palustri e quella sulle riserve d'importanza internazionale e nazionale d'uccelli acquatici e migratori.
- f) Riguardo alla lamentata contraddizione tra gli allegati II e III della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese sul percorso pedonale a lago, si osserva quanto segue:
 - la cartografia che rappresenta lo *Scenario auspicato dell'organizzazione territoriale* (v. *Documento di riferimento A*, p. 24, allegato II della scheda R/M2 oggetto delle modifiche n.11) è volta a schematizzare l'organizzazione territoriale futura dell'agglomerato. Il PD ha integrato questa cartografia quale illustrazione degli indirizzi riassunti al capitolo 2 della scheda R/M2. Nel comparto di Magadino, il tracciato della *rete ciclabile dell'agglomerato: assi per lo svago* riprende il tracciato del *collegamento ciclo-pedonale* consolidato nel PUC del Piano di Magadino nel 2014;
 - la cartografia *Natura e Paesaggio: situazione esistente e proposte del PA all'orizzonte 2030* (v. *Documento di riferimento A*, p. 25, allegato III alla scheda R/M2 oggetto della modifica n.11) ha una valenza informativa. Le informazioni rappresentate sono di due categorie: quelle relative al **quadro di riferimento** (situazione esistente o pianificata) e quelle **relative ai PA** (strategie settoriali e misure). Le prime illustrano elementi provenienti dai PR comunali, dal PD, da altre pianificazioni e da quanto è fisicamente esistente sul territorio. Le seconde si riferiscono invece agli elementi proposti dai PA per quanto riguarda un ambito tematico, nel caso specifico quello della Natura e del paesaggio. Per quanto attiene ai percorsi pedonali la carta contiene sia quanto consolidato nella scheda di PD P7 Laghi e rive lacustri (stato del 2012) sia le proposte del PALoc3. I percorsi illustrati in questa carta potranno subire delle leggere modifiche di tracciato quando la scheda di PD P7 verrà aggiornata anche in funzione di quanto nel frattempo consolidato con il PUC del Piano di Magadino (approvato nel 2014).
- g) Sulla presunta mancata consultazione interna dei dipartimenti cantonali e il presunto mancato coinvolgimento degli attori principali presenti nel Parco del Piano si osserva quanto segue:

- i percorsi ciclabili e pedonali contestati sono cresciuti in giudicato in precedenti procedure di modifica del PD. Le modifiche del PD derivanti dai PA3 sono state oggetto di consultazioni conformemente ai disposti della LST e alle Direttive della Confederazione in materia di PA. Tutti i servizi dello Stato hanno in particolare avuto la possibilità di esprimersi in occasione della procedura di informazione e consultazione svolta nel 2016 ai sensi della LST;
 - sulla presunta contraddizione con le SAC, dal profilo formale, si osserva che l'allegato VII della scheda R/M2 ha una valenza informativa e come tale non è impugnabile. Dal profilo sostanziale si osserva che la verifica della compatibilità con i diversi interessi in gioco – tra questi la tutela del territorio agricolo e delle SAC – viene svolta a livello generale già al momento della pianificazione direttrice; pertanto è generico e scorretto sostenere – come fatto dall'insorgente – che la *Rete dei percorsi ciclabili (nazionali, cantonali e regionali) all'orizzonte 2030*, così come rappresentata nell'allegato VII della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese, sia in contrasto con l'attuale regolamentazione delle SAC.
- h) In merito alle censure molto generali sollevate dall'insorgente sui percorsi ciclabili del Mendrisiotto (scheda R/M5), valgono le osservazioni a carattere formale già formulate in risposta alle censure relative alla scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese. Il percorso ciclabile elencato al cap. 3.4 della scheda M10 Mobilità lenta (*Percorso ciclabile d'importanza cantonale del Mendrisiotto-CMe*, di categoria *Dato acquisito*) non è stato modificato nell'ambito della procedura in oggetto e quindi non è impugnabile. A titolo abbondanziale osserviamo che la progettazione del tracciato di questo percorso è stata avviata con il coinvolgimento di tutti gli attori interessati.
- i) Si osserva infine che il PD, in quanto pianificazione direttrice, opera ad una piccola scala (1:50'000). Tocca poi alle fasi successive della pianificazione locale e della progettazione – che operano ad una scala più grande – verificare e precisare i tracciati in tutti i dettagli, tenendo in considerazione anche le esigenze dei terzi.

5.3.3 Proposta di decisione

Sulla base di quanto precede, riservato un più ampio sviluppo delle tesi di fatto e di diritto in corso di procedura, invitiamo codesto lodevole Gran Consiglio a voler decidere: il ricorso dell'Unione Contadini Ticinesi & Segretariato agricolo in merito alle schede R/M2 Agglomerato del Locarnese, R/M5 Agglomerato del Mendrisiotto e M10 Mobilità lenta è irricevibile.

5.4 Ricorso di Robert Aerni e David Aerni di Gordola

5.4.1 Sintesi delle richieste ricorsuali e delle motivazioni

- a) L'insorgente chiede in via principale che le modifiche del PD n. 11 e gli adeguamenti delle schede R/M2 e M10 non siano approvati; in subordine, che siano adottati, se del caso previo rinvio al CdS, nuovi tracciati che non causino la perdita di terreno SAC e non impediscano o intralcino lo svolgimento delle attività agricole.
- b) In particolare l'insorgente contesta il *Nuovo collegamento verso il Gambarogno (Magadino – Gordola con nuova passerella sul fiume Ticino)* (misura ML 5.1 del PALoc3) poiché pregiudica a suo parere l'uso ottimale dei terreni agricoli SAC attraversati e ne determina una perdita. Inoltre reputa che il tracciato del percorso ciclabile sia troppo lungo e pertanto non adatto alle esigenze della mobilità lenta a scopo utilitario.

- c) L'insorgente segnala delle contraddizioni tra gli allegati II e III della scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese per quanto riguarda il percorso pedonale a lago. Contesta inoltre anche l'allegato VII, che reputa in contraddizione con l'attuale regolamentazione SAC e sostiene che la pubblicazione di questo allegato è avvenuta senza una consultazione interna ai dipartimenti cantonali e senza il coinvolgimento degli attori principali presenti nel Parco del Piano.
- d) L'insorgente solleva infine delle censure su aspetti generali della scheda M10 Mobilità lenta; in particolare sul modo in cui il Cantone pianifica i percorsi ciclabili laddove gli stessi toccano il territorio agricolo: pur vedendo di buon occhio lo sviluppo della mobilità lenta per contenere il traffico individuale motorizzato, l'insorgente ritiene di fondamentale importanza non perdere ulteriori superfici agricole.

5.4.2 Osservazioni del CdS

- a) In entrata si osserva che contrariamente a quanto asserito dagli insorgenti, essi non dispongono dei requisiti di legge per ricorrere. A questo proposito si rimanda al punto 4.1. Di conseguenza tutte le osservazioni di seguito esposte hanno un carattere abbondanziale.
- b) Il ricorso dei signori Robert Aerni e David Aerni di Gordola si distingue da quello inoltrato dell'Unione Contadini Ticinesi & Segretariato agricolo e trattato al precedente punto 5.3 del presente Messaggio solo per quanto riguarda la censura che riguarda i percorsi ciclabili del Mendrisiotto (oggetto della scheda R/M5 Agglomerato del Mendrisiotto), che non viene ripresa dai signori Aerni. Per tutto il resto il ricorso è uguale a quello dell'Unione Contadini Ticinesi & Segretariato agricolo.
- c) Si richiamano pertanto tutte le osservazioni già esposte al precedente punto 5.3.2 eccetto il punto contrassegnato dalla lettera h).

5.4.3 proposta di decisione

Sulla base di quanto precede, riservato un più ampio sviluppo delle tesi di fatto e di diritto in corso di procedura, invitiamo codesto lodevole Gran Consiglio a voler decidere: il ricorso dei signori Robert Aerni e David Aerni di Gordola in merito alle schede R/M2 Agglomerato del Locarnese e M10 Mobilità lenta è **irricevibile**.

5.5 Ricorso della Commissione regionale dei trasporti delle Tre Valli

5.5.1 Sintesi delle richieste ricorsuali e delle motivazioni

- a) La Commissione regionale dei trasporti delle Tre Valli (CRT-3V) chiede che la scheda M7 così come presentata non sia approvata e che sia modificata inserendo quale dato acquisito le fermate di Osogna-Cresciano e di Rodi.
- b) La CRT-3V espone dapprima le ragioni per cui a suo parere debba essere ritenuta un "ente interessato" (art. 13 LST) e pertanto legittimata a ricorrere.
- c) Nel merito la CRT-3V chiede la pianificazione di una fermata a Osogna-Cresciano e Rodi, così da permettere nel primo caso lo sviluppo della regione, migliorando le connessioni alla rete dei trasporti, nel secondo di migliorare l'offerta turistica legata al Tremorgio.
- d) La CRT-3V osserva che la scheda M7 prevede al punto 2.1 che il sistema ferroviario regionale deve essere perseguito e sostenuto nell'ottica di rafforzare la coesione tra regioni periferiche e poli urbani. Tuttavia, secondo l'insorgente, di fatto non esiste un

progetto di *Metropolitana Ticino*. La CRT-3V non contesta che siano stati rafforzati i collegamenti all'interno della Città di Bellinzona. Deplora invece che la scheda non preveda nuove stazioni nella Regione Tre Valli, in contrasto con l'obiettivo di rafforzare la coesione tra le regioni periferiche e i poli urbani.

- e) La CRT-3V ricorda infine che il Comune di Riviera è nato l'anno scorso dall'aggregazione tra Osogna, Cresciano, Lodrino e Iragna per rilanciare economicamente e socialmente la regione e che la riapertura della stazione ferroviaria figurava come obiettivo strategico.

5.5.2 Osservazioni del CdS

- a) In entrata si osserva che contrariamente a quanto asserito dall'insorgente, egli non dispone dei requisiti di legge per ricorrere. A questo proposito si rimanda al punto 4.1 precedente. Di conseguenza tutte le osservazioni esposte di seguito hanno un carattere abbondanziale.
- b) Il ricorso della CRT-3V presenta importanti similitudini con quello del Comune di Riviera trattato al punto 5.1 di questo Messaggio. I due ricorsi si distinguono nelle seguenti richieste: il Comune di Riviera chiede unicamente il ripristino della fermata di Osogna-Cresciano mentre la CRT-3V chiede anche il ripristino di quella di Rodi. Inoltre la CRT-3V chiede che a entrambe le fermate sia attribuito il grado di consolidamento *Dato acquisito*.
- c) Si richiamano innanzitutto tutte le osservazioni già esposte al precedente punto 5.1.2 relativo al ricorso del Comune di Riviera.
- d) Per quel che concerne un'eventuale riattivazione della fermata alla stazione di Rodi-Fiesso si osserva inoltre quanto segue:
- l'offerta del traffico a lunga percorrenza sulla linea di montagna dopo l'apertura della galleria di base del Gottardo (2016) ha comportato, nonostante la conferma della cadenza oraria, alcuni svantaggi per l'alta Leventina nelle relazioni con il nord delle Alpi. In particolare si tratta di tempi di viaggio più lunghi e della necessità di un cambio supplementare a Erstfeld. Con la riapertura delle stazioni di Ambrì-Piotta e Lavorgo, fortemente sostenuta dal CdS nelle trattative con le FFS, si è tuttavia potuto allacciare meglio le linee bus alla ferrovia. Da dicembre 2017 si è potuto riattivare la stazione di Bodio per servire direttamente la zona industriale e il nuovo centro di formazione;
 - il servizio ferroviario sulla linea esistente del San Gottardo appartiene alla cosiddetta "lunga percorrenza" ed è finanziato interamente dalle FFS nell'ambito del "traffico di mercato". L'offerta sarà migliorata da dicembre 2020 grazie all'accordo di collaborazione tra FFS e SOB: saranno impiegati nuovi treni a pianale ribassato che avranno una cadenza oraria tra Locarno e Zurigo/Basilea. Saranno così ripristinati i collegamenti senza interscambio tra l'alta Leventina e i centri al nord delle Alpi e, a sud, con Locarno senza costi supplementari per Cantone e Comuni;
 - in questo contesto l'introduzione di nuove fermate è un tema molto sensibile dal profilo aziendale. Occorre infatti, da una parte, garantire tempi di viaggio attrattivi (le fermate penalizzano i viaggiatori in transito) e, dall'altra, assicurare il mantenimento delle fermate fondamentali per l'interscambio con i servizi su gomma di raccolta e distribuzione nella regione e per soddisfare il potenziale di domanda maggiore (abitanti e posti di lavoro). Da parte cantonale si punta alla conferma del servizio delle attuali fermate (incluse le tre supplementari sopra

citare) nonostante il numero delle stesche tra Biasca e Airolo sia ben superiore rispetto ad altre tratte analoghe servite dai treni a lunga percorrenza. L'inserimento di ulteriori fermate è stato escluso dalle FFS/SOB.

In conclusione non ci sono dunque ad oggi le premesse per riattivare la fermata di Rodi-Fiesso.

5.5.3 Proposta di decisione

Sulla base di quanto precede, riservato un più ampio sviluppo delle tesi di fatto e di diritto in corso di procedura, invitiamo codesto lodevole Gran Consiglio a voler decidere:

il ricorso Commissione regionale dei trasporti delle Tre Valli in merito alla scheda M7 è irricevibile.

La richiesta è **parzialmente soddisfatta** in quanto la fermata di Osogna-Cresciano è inserita nella scheda M7 (con grado di consolidamento *Informazione preliminare*) in ragione della proposta di decisione sul ricorso del Comune di Riviera al quale si rimanda (v. punto 5.1.3).

5.6 Ricorso della società anonima Terreni alla Maggia SA (TAM) di Ascona

5.6.1 Sintesi delle richieste ricorsuali e delle motivazioni

L'insorgente chiede di non adottare la nuova scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese e in particolare l'allegato alla scheda R/M2 oggetto della modifica n. 11 del PD (v. *Documento di riferimento A*, p. 25) relativo a *Natura e paesaggio: situazione esistente e proposte del PA all'orizzonte 2030* e di rinviare gli atti al DT affinché concordi con TAM un percorso pedonale a nord del complesso alberghiero, compatibile con la variante di PR in esame (cfr. esame preliminare 14 novembre 2017 del DT). Sostiene che il *Percorso pedonale a lago* riportato nell'allegato III, che attraversa i terreni della TAM e in particolare passa a nord dell'Albergo Castello del Sole di Ascona, non sia conciliabile con l'attività dell'albergo. Sostiene altresì che tale percorso è diverso da quello indicato nella scheda di PD scheda R/M2 in vigore (allegato II a p. 19, *Scenario auspicato dell'organizzazione territoriale*) che promuove la mobilità lenta lungo il lago di Locarno attraverso cosiddetti *assi di transizione e collegamento riva lago* (fascia verde con tratteggio verticale sulla cartina citata).

5.6.2 Osservazioni del CdS

- a) In entrata occorre subito sottolineare come l'insorgente – contrariamente a quanto egli asserisce, essendo una società anonima – non ha diritto di ricorso nell'ambito della presente procedura. Sono infatti legittimati solo i comuni e gli altri enti interessati. Il ricorso è pertanto da ritenere irricevibile (v. anche punto 4.1). Inoltre, il ricorso contesta aspetti della scheda R/M2 che non hanno subito alcuna modifica nella procedura in oggetto e che non sono pertanto impugnabili poiché già in vigore. Di conseguenza tutte le osservazioni esposte di seguito hanno un carattere abbondanziale.
- b) Il *percorso pedonale a lago* riportato nell'allegato III alla scheda R/M2 oggetto delle modifiche n. 11 del PD riprende il tracciato della passeggiata o sentiero a lago previsto dalla scheda P7 Laghi e rive lacustri in vigore dal 2012, che non è stata modificata nell'ambito della procedura in questione. In quanto non modificato non può essere impugnato.

- c) Inoltre, da un profilo formale, l'allegato III alla scheda R/M2 contestato – che come detto riprende il percorso della scheda P7 – non ha una valenza vincolante bensì informativa e come tale non può essere oggetto di ricorso.
- d) In merito alla lamentata diversità tra il *percorso pedonale a lago* riportato nell'allegato III alla scheda R/M2 oggetto della modifica n. 11 del PD e l'*asse di transizione e collegamento riva lago* riportato nell'allegato II p. 19 della scheda R/M2 in vigore (che rappresenta lo *Scenario auspicato dell'organizzazione territoriale* del PALoc2), si osserva quanto segue. La cartografia che rappresenta lo *Scenario auspicato dell'organizzazione territoriale* è volta a schematizzare l'organizzazione territoriale futura dell'agglomerato. Il PD ha integrato questa schematica cartografia quale illustrazione degli indirizzi riassunti al capitolo 2 della scheda R/M2 in vigore. In particolare la raffigurazione dell'*asse di transizione e collegamento riva lago* ha un carattere concettuale e generale. Illustra l'indirizzo secondo cui per la mobilità lenta occorre “creare una rete completa, sicura, attrattiva ed efficiente, incluso il completamento dell'asse a lago tra Tenero e Ascona” (v. cap. 2.3 p. 9 della scheda R/M2 in vigore). L'*asse di transizione e collegamento riva lago* sulla carta dello *Scenario auspicato* (allegato nell'allegato II p. 19 della scheda R/M2 in vigore) non può essere interpretato come il tracciato di un preciso percorso pedonale. I tracciati vincolanti sono quelli indicati nella scheda P7 Laghi e rive lacustri in vigore e nella Carta di base del PD. Per quanto riguarda la proprietà degli insorgenti, il tracciato del percorso pedonale indicato nella scheda P7 corrisponde a quello indicato nell'allegato III alla scheda R/M2 oggetto delle modifiche n. 11 del PD. In conclusione, il confronto tra la scheda R/M2 in vigore e quella modificata, e in particolare tra le due cartine citate, non è pertinente e quindi, contrariamente a quanto afferma l'insorgente, non è possibile concludere che vi sia una discrepanza.
- e) La richiesta di TAM di concordare con il DT un percorso pedonale a nord del complesso alberghiero, compatibile con la variante di PR esaminata (cfr. esame preliminare 14 novembre 2017 del DT), non può essere condivisa nei termini proposti. Nell'ambito delle prossime fasi procedurali che porteranno a definire il tracciato definitivo, verranno tuttavia debitamente tenuti in considerazione i diversi interessi in gioco, tra questi anche quelli dell'insorgente. Più precisamente, il tracciato definitivo dovrà essere precisato nell'ambito della procedura che codifica il vincolo sulla proprietà privata (modifica del PR da parte del Comune). Nulla osta, che nel corso di tale procedura verranno debitamente considerati e valutati i contrapposti interessi, cercando di arrecare il minor pregiudizio possibile all'attività ricettiva dell'Albergo del Sole, pur garantendo le finalità di un percorso attrattivo e continuo che permetta di collegare a lago le località indicate a scala di PD.

5.6.3 Proposta di decisione

Sulla base di quanto precede, riservato un più ampio sviluppo delle tesi di fatto e di diritto in corso di procedura, invitiamo codesto lodevole Gran Consiglio a voler decidere: il ricorso della società anonima Terreni alla Maggia SA (TAM) di Ascona in merito alla scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese è irricevibile.

6. SINTESI DELLE PROPOSTE DI DECISIONE DEL CDS

Sulla base di quanto precede, riservato un più ampio sviluppo delle tesi di fatto e di diritto in corso di procedura, invitiamo codesto lodevole Gran Consiglio a voler decidere:

- il ricorso del Comune di Riviera del 19.9.2018 è parzialmente accolto; più precisamente come proposto al punto 5.1.3;
- il ricorso del Comune di Lugano del 1° ottobre 2018 è parzialmente accolto; più precisamente come proposto al punto 5.2.3;
- il ricorso dell'Unione Contadini Ticinesi & Segretariato agricolo, di Sant'Antonino del 27 settembre 2018 è irricevibile; più precisamente come proposto al punto 5.3.3;
- il ricorso di Robert Aerni e David Aerni, Via dei Borghesi 24, 6596 Gordola del 28 settembre 2018 è irricevibile; più precisamente come proposto al punto 5.4.3;
- il ricorso della Commissione regionale dei trasporti delle Tre Valli, CP 1447, 6710 Biasca del 28 settembre 2018 è irricevibile. Una delle richieste della CRT-3V è comunque soddisfatta in ragione della proposta di decisione sul ricorso del Comune di Riviera. Più precisamente come proposto al punto 5.5.3;
- il ricorso della Società anonima Terreni alla Maggia SA, Via Muraccio 105, 6612 Ascona del 2 ottobre 2018 è irricevibile; più precisamente come proposto al punto 5.6.3.

Vogliate gradire, signora Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, Claudio Zali

Il Cancelliere, Arnoldo Coduri

DOCUMENTI DI RIFERIMENTO

Fascicoli che illustrano la modifica del PD in oggetto

- A. Fascicolo *Modifiche del Piano direttore n.1, del giugno 2018 - Parte A – Scheda R/M2 Agglomerato del Locarnese*;
- B. Fascicolo *Modifiche del Piano direttore n.1, del giugno 2018 - Parte B – Scheda R/M3 Agglomerato del Luganese*;
- C. Fascicolo *Modifiche del Piano direttore n.1, del giugno 2018 - Parte C – Scheda R/M4 Agglomerato del Bellinzonese*;
- D. Fascicolo *Modifiche del Piano direttore n.1, del giugno 2018 - Parte D – Scheda R/M5 Agglomerato del Mendrisiotto*;
- E. Fascicolo *Modifiche del Piano direttore n.1, del giugno 2018 - Parte E – Schede R8 Grandi generatori di traffico, M7 Sistema ferroviario regionale, M8 Collegamenti ferroviari transfrontalieri con l'Italia dal Mendrisiotto, M10 Mobilità lenta*;
- F. Fascicolo *Rapporto sulla consultazione ed esplicativo – Schede R/M2, R/M3, R/M4, R/M5, R8, M7, M8 e M10, del giugno 2018*.

Tutti i documenti sono scaricabili dalla pagina: <https://www4.ti.ch/dt/dstm/sst/temi/piano-direttore/piano-direttore/procedure/procedure-recenti/>

Documentazione sui Programmi d'agglomerato di terza generazione

I Programmi d'agglomerato di terza generazione illustrano in modo dettagliato gli indirizzi e le misure ripresi nel PD nelle schede sopra elencate. Essi sono accessibili in forma digitale al seguente indirizzo: <https://www4.ti.ch/dt/dstm/temi/programmi-dagglomerato/programmi-dagglomerato/programmi-dagglomerato/pa-di-terza-generazione/> e nella loro versione cartacea presso l'Ufficio del Piano direttore.

Più precisamente:

Per il Programma d'agglomerato del Luganese di terza generazione (PAL3) (documenti datati 31 ottobre 2016):

- Rapporto esplicativo finale;
- Schede delle misure;
- Carte tematiche.

Per il Programma d'agglomerato del Mendrisiotto di terza generazione (PAM3) (documenti datati 31 ottobre 2016):

- Rapporto esplicativo finale;
- Schede sulle misure;
- Carte tematiche.

Per il Programma d'agglomerato del Bellinzonese di terza generazione (PAB3) (documenti datati 31 ottobre 2016):

- Rapporto esplicativo finale;
- Schede sulle misure;
- Carte tematiche.

Per il Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione (PALoc3) (documenti datati 31 ottobre 2016):

- Rapporto esplicativo finale;
- Schede sulle misure;
- Carte tematiche.

GLOSSARIO

ARE	Ufficio federale dello sviluppo territoriale
CdS	Consiglio di Stato
CF	Consiglio federale
CIT	Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese
COT	Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato
CRT	Commissione regionale dei trasporti
CRTB	Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese
CRT-3V	Commissione regionale dei trasporti delle Tre Valli
CRTL	Commissione regionale dei trasporti del Luganese
CRTM	Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio
Da	Grado di consolidamento Dato acquisito
DT	Dipartimento del territorio
Ip	Grado di consolidamento Informazione preliminare
LPAmb	Legge federale sulla protezione dell'ambiente
LPT	Legge federale sulla pianificazione del territorio
LST	Legge cantonale sullo sviluppo territoriale
PA	Programma d'agglomerato
PA3	Programma d'agglomerato di terza generazione
PAB	Programma d'agglomerato del Bellinzonese
PAB3	Programma d'agglomerato del Bellinzonese di terza generazione
PAL	Programma d'agglomerato del Luganese
PAL3	Programma d'agglomerato del Luganese di terza generazione
PALoc	Programma d'agglomerato del Locarnese
PALoc3	Programma d'agglomerato del Locarnese di terza generazione
PAM	Programma d'agglomerato del Mendrisiotto
PAM3	Programma d'agglomerato del Mendrisiotto di terza generazione
PD	Piano direttore cantonale
PR	Piano regolatore comunale
PRT	Piano regionale dei trasporti
PUC	Piano di utilizzazione cantonale
Ri	Grado di consolidamento Risultato intermedio
RLST	Regolamento della Legge sullo sviluppo territoriale
SAC	Superfici per l'avvicendamento colturale
SOB	Südostbahn
SST	Sezione dello sviluppo territoriale
TRAM	Tribunale amministrativo cantonale
UFAM	Ufficio federale dell'ambiente
USTRA	Ufficio federale delle strade