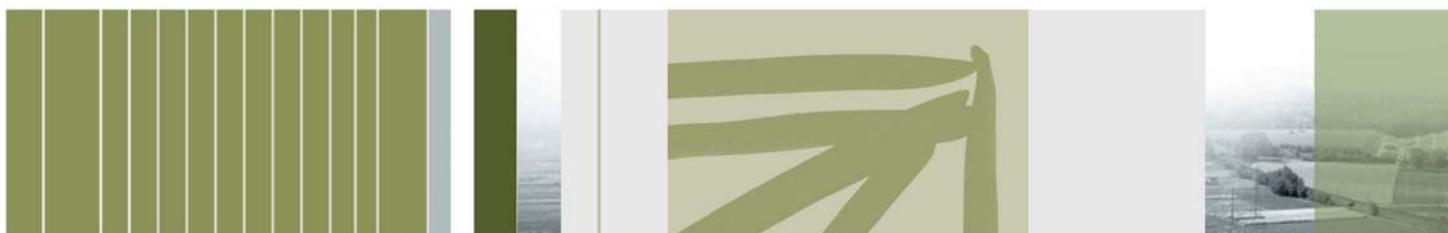




Repubblica e Cantone Ticino
Consiglio di Stato



Piano direttore
cantonale



Modifiche del Piano direttore n. 2 – gennaio 2012



Rapporto sulla consultazione

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

Scheda M10 Mobilità lenta

Editore

Dipartimento del territorio

Autore

Sezione dello sviluppo territoriale,
Ufficio del piano direttore

Per ulteriori informazioni

Sezione dello sviluppo territoriale,
viale Stefano Franscini 17, 6500 Bellinzona
tel. +41 91 814 37 74, fax +41 91 814 44 12
e-mail dt-sst@ti.ch, www.ti.ch/pd

© Dipartimento del territorio, 2012

Sommario

Parte A. La consultazione ai sensi dell'art. 15 LALPT.....	3
Parte B. Riassunto delle osservazioni e relative risposte.....	4

PARTE A. La consultazione ai sensi dell'art. 15 LALPT

A.1. Procedura

Dal 24 agosto al 22 settembre 2009 il Consiglio di Stato ha messo in consultazione il progetto di scheda M10 sulla mobilità lenta ai sensi dell'art. 15 LALPT. Il termine per l'inoltro delle osservazioni è scaduto il 31 ottobre 2009. La procedura è conforme al nuovo dispositivo indicato all'art. 11 Legge sullo sviluppo territoriale (Lst), entrata in vigore il 1° gennaio 2012.

Il presente rapporto fa un bilancio della consultazione, segnalando e commentando i principali punti sollevati nelle osservazioni e proposte pianificatorie. Esso indica anche in che modo queste proposte sono state considerate in vista del consolidamento della scheda secondo l'art. 13 Lst.

A.2. Elenco delle osservazioni pervenute

Alla consultazione hanno risposto 4 Comuni e 5 associazioni.

Comuni
Chiasso
Giubiasco
Locarno
Lugano
Associazioni
Associazione traffico e ambiente
Pro Natura
Unione contadini
WWF Svizzera italiana
Commissione per un futuro per Ponte Tresa

PARTE B. Riassunto delle osservazioni e relative risposte, per istante

B.1. Comuni

Istante	Richiesta	Risposte
Chiasso	Nell'allegato I sono citati i percorsi ciclabili d'importanza nazionale, cantonale e regionale; nella planimetria sono invece visibili unicamente il percorso nazionale e quelli cantonali. Al punto 3 si citano unicamente i percorsi di importanza nazionale e cantonale. Bisognerebbe dunque integrare anche i percorsi regionali inseriti nel comprensorio del PTM e approvati dal CdS (ris. 4043, 25.08.2009).	L'indicazione dei percorsi di importanza regionale al titolo dell'Allegato I è sbagliato e il riferimento verrà tolto. Nella cartina tematica sulla Mobilità verranno ripresi i percorsi indicati nella richiesta. Inoltre la scheda M10 prevede, ai punti 3.1 e 4.1.d , che gli stessi vengano ripresi nel Piano cantonale della mobilità lenta.
Giubiasco	Includere nella rete dei percorsi ciclabili anche i collegamenti trasversali che collegano longitudinalmente l'agglomerato bellinzonese.	Il Programma di agglomerato del Bellinzonese indica i collegamenti trasversali. Quelli di livello sovracomunale saranno ripresi nella carta tematica sulla Mobilità.
Locarno	Contesta la rappresentazione all'Allegato I della tratta Bellinzona-Locarno che costituisce un percorso di importanza nazionale e non cantonale come indicato	In effetti, la tratta indicata appartiene ai percorsi di importanza nazionale come indicato nel capitolo I della scheda posta in consultazione. Le tratte di interesse sovracomunale saranno indicate nella carta tematica sulla Mobilità.
Lugano	Si condividono indirizzi e misure proposte dalla scheda, ancorché ancora molto generali.	Si prende atto con soddisfazione della posizione del comune di Lugano.

B.2. Associazioni

Istante	Richiesta	Risposte
Associazione Traffico e Ambiente (ATA)	Creare un gruppo di funzionari incaricati di elaborare concetti complessivi sovracomunali per i percorsi pedonali e ciclabili e fare in modo che a questi compiti siano destinati mezzi più importanti e sia istituito un vero e proprio gruppo per la promozione del traffico lento, particolarmente attento alla mobilità quotidiana, agli spostamenti negli agglomerati, all'intermodalità con i trasporti pubblici, ecc. Si rileva che spesso alle intenzioni non seguono i fatti: si vedano ad esempio le misure previste nel PTL, indicate con priorità 1 o 2, che non troveranno compimento entro i termini previsti. Interventi che non possono continuare ad essere visti come "di contorno" (misure fiancheggiatrici) a qualche nuova opera stradale ma devono essere assunti, dalle autorità in primis, ad elementi vitali per la funzionalità dell'intera rete di trasporto cittadina. Si chiede la realizzazione di una rete completa per gli spostamenti non motorizzati, una maggiore attenzione alla segnaletica del traffico lento ("stradale" e	<p>Quanto si chiede è contemplato nella scheda al punto 4.1. Il Cantone infatti ha il ruolo di coordinatore nell'elaborazione di reti di percorsi sovra-comunali, che confluiscono nel piano cantonale della mobilità lenta.</p> <p>La richiesta di allocare maggiori risorse a questo compito esula dalle possibilità del PD.</p> <p>Segnaliamo tuttavia che per il periodo 2012-15 il Dipartimento del territorio (DT) ha deciso di puntare sulla mobilità ciclabile quale elemento fondamentale della mobilità quotidiana, promuovendo la bicicletta in alternativa al traffico individuale motorizzato sulle brevi distanze (vedi Conferenza stampa del 6.10.11: http://www3.ti.ch/CAN/comunicati/30-09-2011-conferenza-stampa-612542523045.pdf) . Per fare ciò il DT metterà in atto una serie di misure organizzative che comprendono nuove risorse umane e finanziarie e la creazione di un gruppo di coordinamento tecnico in seno al DT che fungerà da braccio operativo del Comitato strategico dei percorsi ciclabili.</p>

Istante	Richiesta	Risposte
	informativa sui percorsi disponibili), la continuità dei percorsi e una migliore rappresentazione cartografica degli stessi, non solo in prospettiva turistica.	
ProNatura	Accentuare l'aspetto menzionato nella parte esplicativa e poi nelle misure (pto. 3.2), di promuovere la mobilità lenta quale alternativa a quella motorizzata. Si propone di concretizzare gli obiettivi a livello di modal split tra traffico lento e motorizzato in termini generali e in seguito quale indicazione richiesta alla pianificazione regionale e locale. Come obiettivo generale minimo si propone la mobilità lenta quale unica alternativa all'aumento della mobilità privata.	Si ritiene prematuro codificare nel PD obiettivi concreti di modifica del modal split. Occorre dapprima sviluppare un'offerta infrastrutturale di base che permetta alla mobilità lenta di iniziare a svilupparsi.
Unione Contadini Ticinesi	Valutare se coinvolgere "ViaStoria": centro per la storia del traffico Itinerari culturali della Svizzera	<p>La rete cantonale dei sentieri escursionistici è stata realizzata tenendo presente le vie storiche, conformemente alla legge federale e alla legge cantonale. In base alla legge, le procedure di pianificazione dei sentieri escursionistici devono tenere conto dei percorsi storici iscritti nell'Inventario delle vie di comunicazione storiche della Svizzera. Il coordinamento in questo ambito viene effettuato in collaborazione con Via Storia.</p> <p>Nell'ambito della "Piattaforma itinerari" il DFE sta imbastendo un progetto di valorizzazione delle vie storiche dal punto di vista turistico. Per quanto riguarda i percorsi ciclabili la percorrenza di vie storiche può essere un criterio, ma non un principio. Infatti, se in alcuni casi la realizzazione di un percorso si sposa con la valorizzazione di un percorso storico (p.es. il percorso ciclabile della Vallemaggia ridà una funzione ed evidenzia il tracciato della vecchia ferrovia), in altri casi i due obiettivi sono conflittuali.</p>
WWF	Rapida realizzazione delle misure contenute. Urge la realizzazione di una rete completa, continua e sicura di percorsi ciclabili. Incentivare il traffico combinato bici-bus/auto-postali e il bike-sharing. L'attraversamento di aree naturali protette deve tener conto degli obiettivi di tutela del paesaggio e della natura.	<p>Il Consiglio di Stato ritiene che attualmente gli sforzi del Cantone, come pure delle Commissioni regionali dei trasporti e dei Comuni, debbano prioritariamente concentrarsi sulla realizzazione di un'adeguata rete di percorsi ciclabili, per la quale molto resta da fare. Questa è infatti la premessa essenziale per promuovere il traffico su due-ruote sia negli agglomerati, sia nelle aree protette.</p> <p>Per quanto riguarda le misure di incentivazione del traffico combinato, sono da ricercare soluzioni che prevedono innanzitutto il perfezionamento degli attuali sistemi di noleggio, in particolare presso le stazioni, con possibilità di abbonamenti per utenti regolari.</p> <p>Sussistono dei dubbi sul fatto che il sistema classico bike-sharing, come attuato nelle grandi città, possa effettivamente funzionare in ambiti urbani più piccoli, a causa dell'insufficiente massa critica. Resta tuttavia assai auspicabile che qualora i comuni più popolosi promuovessero sistemi di bike-sharing, lo facciano utilizzando sistemi compatibili su scala cantonale e possibilmente anche su quella federale. A questo proposito segnaliamo l'associazione Coordination bikesharingsuisse creata con lo scopo di coordinare i sistemi di bike-sharing nelle città svizzere.</p>
Commissione "Un futuro per Ponte Tresa"	Rapporto della commissione del 5 giugno 2009	Gli elementi contenuti nel rapporto della Commissione del consiglio comunale "Un futuro per Ponte Tresa" esulano dai contenuti della scheda M10, ma costituiscono un apporto importante per la pianificazione regionale e locale.