

Linee Guida cantonali

## Programmi di agglomerato

Linee guida per l'allestimento  
dei PA di terza generazione

Giugno 2014







# Indice

|       |  |    |
|-------|--|----|
| 1.    | Indice   | 3  |
| 2.    | Abbreviazioni  | 5  |
| 3.    | Premessa   | 7  |
| <hr/> |  |    |
| 4.    | <b>Sguardo retrospettivo e contesto generale</b>   | 8  |
| 5.    | <b>Allestimento dei PA3</b>  | 11 |
| 5.1   | <b>Obiettivi</b>   | 11 |
| 5.1.1 | Aggiornare i contenuti dei PA di seconda generazione e migliorarne l'efficacia             | 11 |
| 5.1.2 | Semplificare e armonizzare il metodo di elaborazione dei quattro PA ticinesi               | 11 |
| 5.1.3 | Migliorare la leggibilità dei singoli PA   | 11 |
| 5.2   | <b>Organizzazione</b>  | 12 |
| 5.2.1 | Organizzazione di progetto   | 12 |
| 5.2.2 | Scadenziario e fasi di informazione e partecipazione                                       | 13 |
| 5.2.3 | Finanziamenti  | 13 |
| 5.3   | <b>Contenuti</b>   | 15 |
| 5.3.1 | Il Rapporto esplicativo  | 15 |
| 5.3.2 | Le Rappresentazioni grafiche   | 18 |
| 5.3.3 | Le Misure (schede)   | 18 |
| 5.4   | <b>Correlazione con le schede e con i provvedimenti del Piano direttore</b>                | 19 |
| 5.5   | <b>La scheda del PD R6 Contenibilità e sviluppo dei PR, le modifiche della LPT e i PA3</b> | 21 |
| 6.    | <b>Indicazioni per i singoli agglomerati</b>   | 23 |
| 6.1   | <b>Programma d'agglomerato del Locarnese</b>   | 23 |
| 6.1.1 | Perimetro  | 23 |
| 6.1.2 | Valutazione dell'ARE   | 24 |
| 6.1.3 | Verifica e approfondimento dello scenario, delle strategie e di singole misure             | 25 |
| 6.2   | <b>Programma d'agglomerato del Luganese</b>  | 29 |
| 6.2.1 | Perimetro  | 29 |
| 6.2.2 | Valutazione dell'ARE   | 30 |
| 6.2.3 | Verifica e approfondimento dello scenario, delle strategie e di singole misure             | 31 |
| 6.3   | <b>Programma d'agglomerato del Bellinzonese</b>  | 35 |
| 6.3.1 | Perimetro  | 35 |
| 6.3.2 | Valutazione dell'ARE   | 36 |
| 6.3.3 | Verifica e approfondimento dello scenario, delle strategie e di singole misure             | 37 |
| 6.4   | <b>Programma d'agglomerato del Mendrisiotto</b>  | 41 |
| 6.4.1 | Perimetro  | 41 |
| 6.4.2 | Valutazione dell'ARE   | 42 |
| 6.4.3 | Verifica e approfondimento dello scenario, delle strategie e di singole misure             | 43 |
| <hr/> |  |    |
| 7.    | Bibliografia di riferimento  | 46 |



# 2.

## Abbreviazioni

|              |  |
|--------------|--|
| <b>CdS</b>   | Consiglio di Stato                                 |
| <b>COT</b>   | Concetto di organizzazione territoriale            |
| <b>CRT</b>   | Commissione regionale dei trasporti                |
| <b>DC</b>    | Divisione delle costruzioni                        |
| <b>DP</b>    | Direzione di progetto                              |
| <b>DT</b>    | Dipartimento del territorio                        |
| <b>LPT</b>   | Legge federale sulla pianificazione del territorio |
| <b>Lst</b>   | Legge sullo sviluppo territoriale                  |
| <b>ML</b>    | Mobilità lenta                                     |
| <b>PA</b>    | Programma d'agglomerato                            |
| <b>PA2</b>   | Programma d'agglomerato di seconda generazione     |
| <b>PA3</b>   | Programma d'agglomerato di terza generazione       |
| <b>PAB</b>   | Programma d'agglomerato del Bellinzonese           |
| <b>PAL</b>   | Programma d'agglomerato del Luganese               |
| <b>PALoc</b> | Programma d'agglomerato del Locarnese              |
| <b>PAM</b>   | Programma d'agglomerato del Mendrisiotto           |
| <b>PD</b>    | Piano direttore                                    |
| <b>PR</b>    | Piano regolatore                                   |
| <b>PRT</b>   | Piano regionale dei trasporti                      |
| <b>SM</b>    | Sezione della mobilità                             |
| <b>SST</b>   | Sezione dello sviluppo territoriale                |
| <b>TIM</b>   | Traffico individuale motorizzato                   |
| <b>TP</b>    | Trasporti pubblici                                 |
| <b>UST</b>   | Ufficio federale di statistica                     |

*I PA3 sono chiamati a precisare ulteriormente una visione integrata dello sviluppo territoriale e della mobilità alla scala regionale.*



# 3.

## Premessa

I Programmi d'agglomerato (PA) stanno acquisendo un ruolo sempre più importante nella pianificazione del territorio e nella gestione della mobilità. Nati nell'ambito della Politica degli agglomerati – promossa dalla Confederazione all'inizio degli anni 2000 per affrontare i problemi di traffico nei centri urbani – giungono ora alla “terza generazione”.

Nel 2007 il Consiglio di Stato ha adottato e trasmesso alla Confederazione i PA di prima generazione del Luganese e del Mendrisiotto, allestiti dalle rispettive Commissioni regionali dei trasporti (CRT). Lo spirito che ha contraddistinto quell'edizione era quello di cogliere le opportunità (soprattutto finanziarie) che la Confederazione offriva, coniugando i PA con i contenuti dei preesistenti Piani regionali dei trasporti (PRT), rispettivamente dei Concetti di organizzazione territoriale (COT), che in Ticino hanno di fatto costituito dei Programmi d'agglomerato ante litteram.

Con i PA di seconda generazione – conclusi nel 2011/12 – si è esteso il lavoro anche agli agglomerati del Bellinzonese e del Locarnese e si è rafforzata l'idea che i PA dovessero essere lo strumento per aggiornare i PRT e i COT dei quattro agglomerati. A livello di Piano direttore, ciò ha anche portato alla scelta di unire la scheda sul PRT e quella sul COT di ogni agglomerato in un'unica scheda.

Con i PA di terza generazione, la Confederazione conferma la centralità della Politica degli agglomerati e i PA si affermano viepiù quale livello intermedio tra la pianificazione delle utilizzazioni dei Comuni e quella direttrice del Cantone. Essi sono chiamati a precisare ulteriormente una visione integrata dello sviluppo territoriale e della mobilità alla scala regionale.

Per i quattro PA ticinesi di terza generazione gli obiettivi da perseguire possono essere così riassunti:

- Aggiornare i contenuti dei PA di seconda generazione e migliorarne l'efficacia;
- Semplificare e armonizzare il metodo di elaborazione dei quattro PA;
- Migliorare la leggibilità dei singoli PA.

Le presenti Linee guida hanno lo scopo di fornire le principali informazioni per l'allestimento dei PA di terza generazione (PA3). In particolare, forniscono alle Commissioni regionali dei trasporti e ai servizi dell'Amministrazione cantonale il quadro di riferimento per l'impostazione e la programmazione dei lavori. Sono inoltre indirizzate ai Comuni, i quali, oltre a partecipare all'elaborazione dei PA per il tramite delle CRT, hanno pure il compito di attuare le misure di importanza locale.

Dopo un breve sguardo retrospettivo e una descrizione del quadro generale nel quale prendono avvio i PA3 (capitolo 4), si descrivono gli obiettivi e gli aspetti organizzativi, formulando poi le indicazioni generali di base per l'allestimento dei PA3 (capitolo 5). In conclusione vengono fornite indicazioni specifiche per i singoli agglomerati (capitolo 6).

Alle Linee guida seguirà, a settembre, un Complemento tecnico rivolto agli operatori esterni. Esso conterrà indicazioni più operative e circostanziate e sarà coordinato con le Istruzioni della Confederazione la cui prima versione sarà disponibile a fine giugno 2014.

# 4.

## Sguardo retrospettivo e contesto generale

I Programmi d'agglomerato di seconda generazione sono stati consegnati alla Confederazione alla fine del 2011 (PAB e PALoc), rispettivamente a metà del 2012 (PAL e PAM). Da un esame trasversale delle valutazioni della Confederazione emerge un quadro che può essere riassunto nel seguente modo.

Tra i punti forti, l'ARE rileva in generale che i PA2 ticinesi:

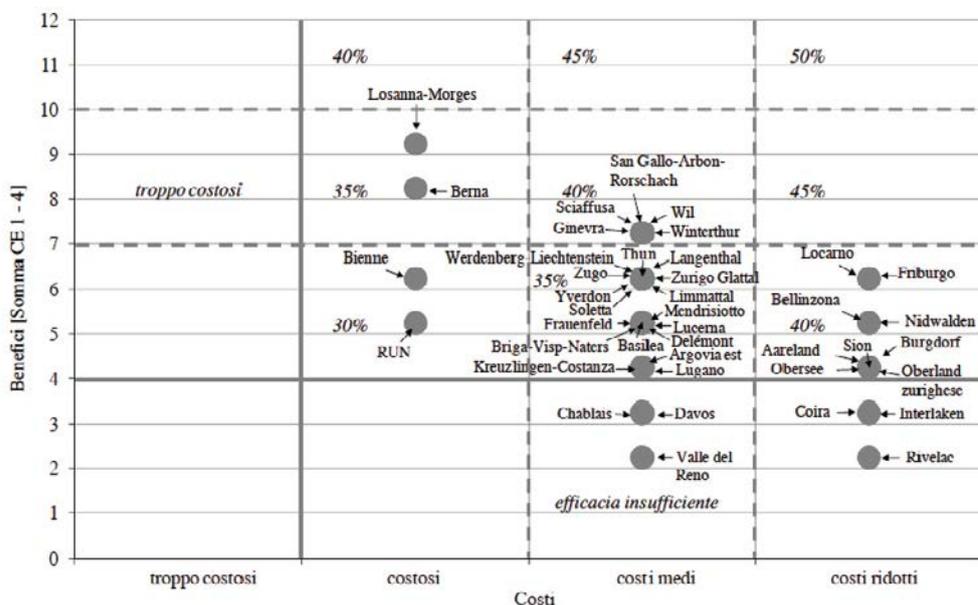
- Coordinano lo sviluppo degli insediamenti e dei trasporti;
- Migliorano le condizioni di circolazione del trasporto pubblico e della mobilità lenta;
- Migliorano l'accessibilità con il trasporto pubblico alle aree strategiche degli agglomerati;
- Propongono una strategia di identificazione nelle aree centrali degli agglomerati;
- Creano le premesse per migliorare la sicurezza.

Per contro, i principali punti deboli sono:

- Insufficiente contenimento dell'incremento del traffico individuale motorizzato;
- Insufficiente limitazione dello sviluppo degli insediamenti nelle zone periurbane non adeguatamente servite dai trasporti pubblici.

Complessivamente, con i PA di seconda generazione gli agglomerati ticinesi hanno ottenuto cofinanziamenti dalla Confederazione per un totale di 71.4 mio di franchi, così suddivisi: Bellinzonese 18.6 mio; Locarnese 11.7 mio; Luganese 31.2 mio; Mendrisiotto 9.9 mio.

Le quote di cofinanziamento sono state del 40% per Locarnese e Bellinzonese e del 35% per Luganese e Mendrisiotto. Si tratta di risultati che, anche alla luce di un confronto sul piano nazionale (v. grafico sottostante), possono essere valutati positivamente e che andranno confermati, e se possibile ulteriormente migliorati, con i PA di terza generazione.



Oltre agli elementi appena descritti, i PA3 devono considerare alcuni cambiamenti intervenuti dal profilo territoriale e normativo. Vanno in particolare segnalati:

- L'adozione della revisione del Piano direttore (PD): il Consiglio di Stato ha adottato il PD nel maggio del 2009; il Gran Consiglio ha deciso i ricorsi nel marzo del 2011; l'approvazione federale è avvenuta nell'ottobre del 2013;
- La fusione delle schede di PD sui COT e sui PRT (da R2 a R5 e da M2 a M5) in quattro schede sugli agglomerati (adottate dal CdS il 26 marzo 2014), le quali presentano una struttura che riprende quella dei PA e costituiscono pertanto una base ideale per l'aggiornamento dello scenario auspicato, delle strategie e delle misure;
- La Legge sullo sviluppo territoriale (Lst), entrata in vigore nel gennaio del 2012 in sostituzione della Legge cantonale di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio (LALPT);
- Il Progetto territoriale Svizzera, approvato da Consiglio federale, Conferenza dei Governi cantonali (CdC), Unione delle città svizzere (UCS) e Associazione dei Comuni svizzeri (ACS) nell'autunno del 2012; il Progetto serve da guida alle autorità di tutti i livelli istituzionali per la pianificazione degli insediamenti e delle infrastrutture dei trasporti e dell'energia, per gestire lo sviluppo del paesaggio e altre attività d'incidenza territoriale;
- Le modifiche della Legge federale sulla pianificazione del territorio (LPT), entrate in vigore il primo maggio 2014, in particolare quelle relative alla strategia cantonale di sviluppo territoriale e al dimensionamento delle zone edificabili, che implicano per i Cantoni impegnativi adeguamenti dei PD;
- L'indirizzo generale dato alla Politica degli agglomerati nell'ambito dei lavori della Conferenza tripartita sugli agglomerati (*Tripartite Strategie zur schweizerischen Agglomerationspolitik*), con cui si ambisce a garantire una visione e un'azione più globale e integrata, considerando anche tematiche quali la *governance*, la qualità degli spazi pubblici, la coesione sociale, la competitività, i sistemi perequativi, gli aspetti energetici ecc.

Rispetto ai PA2, il quadro che caratterizza la terza generazione è pertanto contraddistinto da basi pianificatorie e normative di ordine superiore consolidate. La terza generazione si apre quindi all'insegna del rafforzamento dei PA quale mezzo per promuovere la pianificazione territoriale regionale, nell'ottica di renderlo più solido, semplice, uniforme ed efficace.



# 5.

## Allestimento dei PA3

### 5.1 Obiettivi

Gli obiettivi specifici da perseguire con i PA3 sono i seguenti:

- Aggiornare i contenuti dei PA di seconda generazione e migliorarne l'efficacia
- Semplificare e armonizzare il metodo di elaborazione dei quattro PA ticinesi
- Migliorare la leggibilità dei singoli PA

#### 5.1.1 Aggiornare i contenuti dei PA di seconda generazione e migliorarne l'efficacia

I PA di prima e seconda generazione hanno richiesto un grande impegno per l'analisi della situazione e la definizione degli scenari auspicati. Con i PA3 occorre circoscrivere il lavoro all'aggiornamento di tali scenari e all'approfondimento delle misure. Si tratta quindi di:

- Adeguare gli scenari in termini strategico-politici tenendo conto delle critiche dell'ARE;
- Approfondire le misure di categoria B e C e valutare meglio la fattibilità e i costi;
- Valutare l'opportunità di nuove misure;
- Rafforzare la coerenza tra scenario auspicato, strategie attuative e misure.

Rientra in questo obiettivo anche il rafforzamento della coerenza tra i contenuti del Piano direttore e quelli dei PA.

#### 5.1.2 Semplificare e armonizzare il metodo di elaborazione dei quattro PA ticinesi

Le componenti dei quattro PA ticinesi – rapporto esplicativo, schede sulle misure e rappresentazioni grafiche – devono essere elaborate secondo standard uniformi.

#### 5.1.3 Migliorare la leggibilità dei singoli PA

I PA vanno resi più snelli e chiari allo scopo di facilitare:

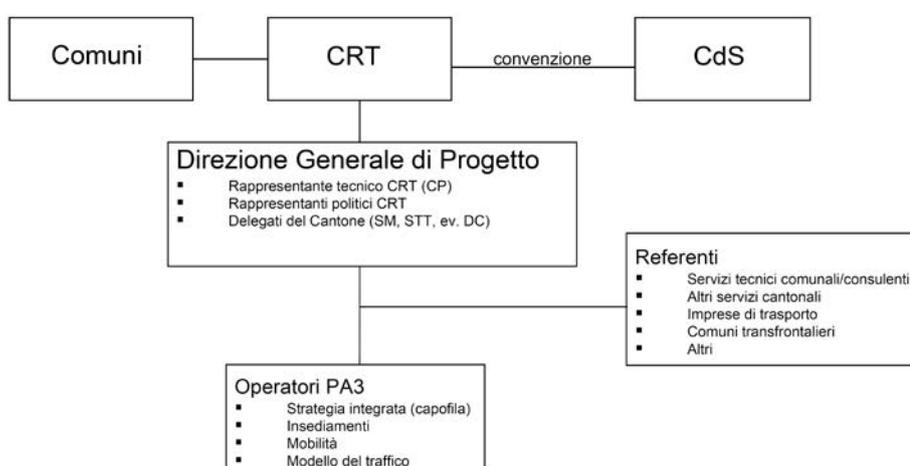
- La visione d'insieme alla scala cantonale;
- La lettura delle relazioni tra un agglomerato e l'altro e tra questi e le contigue regioni montane o transfrontaliere;
- Il compito dei Comuni di attuare le misure di importanza locale.

Rientra in questo obiettivo la richiesta di un maggiore uso delle rappresentazioni grafiche per illustrare le strategie settoriali e le misure dei PA3 (cfr. cap 5.3.2).

## 5.2 Organizzazione

### 5.2.1 organizzazione di progetto

Per l'aggiornamento dei Programmi d'agglomerato è previsto l'organigramma seguente.



La conduzione e l'elaborazione del PA è affidata alla CRT, che si avvale di una direzione di progetto e di operatori esterni.

La Direzione di progetto (DP) si compone di un rappresentante tecnico della CRT – che funge anche da capo progetto –, dei rappresentanti politici della CRT (massimo 5) e di funzionari del DT (3). La DP ha il compito di guidare il lavoro degli operatori esterni, garantendo il rispetto degli obiettivi, della qualità dei contenuti, delle scadenze e dei costi. Essa riferisce direttamente alla CRT.

L'aggiornamento di ogni PA è svolto materialmente da un team composto da un pianificatore e da un ingegnere del traffico (che si occupa di tutti gli ambiti di mobilità: ML, TP, TIM). Uno dei due operatori assume anche il ruolo di capofila ed è responsabile della conduzione dei lavori. Entrambi gli operatori sono inoltre supportati da uno specialista di modelli di traffico, cui competono le valutazioni quantitative di traffico e ambientali.

Per la Confederazione l'ente responsabile per tutti i Programmi d'agglomerato è il Cantone Ticino rappresentato dal Consiglio di Stato. Ciò in quanto l'ente deve disporre di tutte le competenze istituzionali. La Confederazione riconosce tuttavia il ruolo delle CRT nell'allestimento dei PA e nella loro attuazione. È per questo che le CRT sottoscrivono, assieme al Cantone e alla Confederazione, le Convenzioni sulle prestazioni, che formalizzano gli impegni delle parti per l'attuazione delle misure.

## 5.2.2 Scadenziario e fasi di informazione e partecipazione

Le fasi principali dei mandati per l'allestimento dei Programmi di agglomerato di terza generazione possono essere così riassunte:

- 30.06.2014 • Assegnazione dei mandati agli operatori
- 01.07.2014 • Avvio del mandato
- 15.05.2015 • Informazione e partecipazione dei Municipi
- 15.11.2015 • Informazione e partecipazione della popolazione
- 31.05.2016 • Approvazione PA3 da parte della CRT e consegna al DT
- 30.06.2016 • Approvazione PA3 da parte del CdS e consegna PA all'ARE da parte del Cantone

## 5.2.3 Finanziamenti

Il finanziamento dell'elaborazione dei PA3 è assunto dal Cantone e dai Comuni.

La suddivisione tra Cantone e Comuni delle spese per l'elaborazione dei PA e per la progettazione e l'attuazione delle misure di importanza regionale si fonda sui disposti della Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto.

Per i lavori di allestimento del PA3 il Cantone prenderà a carico il 65% dei costi, mentre il restante 35% sarà a carico dei Comuni. Il finanziamento delle opere necessarie avviene indipendentemente dalla loro localizzazione.

La suddivisione dei costi tra i diversi Comuni appartenenti al comprensorio di pertinenza di un PA si basa sulla chiave di riparto intercomunale definita secondo l'art. 18 della Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e servizi di trasporto. Questa chiave di riparto intercomunale viene aggiornata periodicamente. Per l'allestimento dei PA3 fa stato la chiave di riparto più recente applicata per i costi di attuazione dei singoli PA.

La partecipazione della Confederazione al finanziamento delle misure dei PA è regolata attraverso il "Fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato, la rete di strade nazionali e le strade principali nelle regioni di montagna e di periferia" e la relativa legge. Come noto il Fondo, dotato complessivamente di 20,8 miliardi di franchi per il periodo 2008-2028, disponeva inizialmente di 6 miliardi di franchi per le infrastrutture destinate ai trasporti privati, pubblici e alla mobilità lenta negli agglomerati. Di questi, 2,56 mia sono serviti per i progetti urgenti e 3,44 sono destinati al cofinanziamento delle misure dei PA di prima e seconda generazione.

Per i PA di terza generazione è attualmente in consultazione un nuovo "Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato" (FOSTRA). Esso dovrà sostituire a tempo indeterminato il Fondo infrastrutturale esistente ed è finalizzato in particolare all'eliminazione dei problemi di capacità delle strade nazionali e all'attuazione di programmi d'agglomerato. L'analogo "Fondo per l'infrastruttura ferroviaria" (FinFer) è stato approvato dal popolo nella votazione del 9 febbraio 2014.



## 5.3 Contenuti

I documenti finali da elaborare relativi ai quattro PA ticinesi di terza generazione sono:

- Rapporto esplicativo
- Rappresentazioni grafiche
- Schede sulle misure (raccolte in un fascicolo a parte)

Il DT fornisce le basi digitali e le necessarie indicazioni per l'elaborazione e la consegna di questi documenti in formati standard, secondo quanto descritto di seguito.

### 5.3.1 Il rapporto esplicativo

Si persegue l'obiettivo di allestire, per i quattro PA ticinesi, Rapporti esplicativi più uniformi e snelli rispetto a quelli dei PA2. I contenuti andranno solo puntualmente verificati e aggiornati.

La struttura dei Rapporti esplicativi dei PA3 è la seguente:

- Premessa
  - Sintesi
1. Quadro organizzativo
  2. Dal PA2 al PA3
  3. Situazione attuale
  4. Scenario trend
  5. Problemi e sfide
  6. Scenario auspicato dell'organizzazione territoriale
  7. Strategie settoriali d'intervento e rappresentazioni grafiche
  8. Misure
  9. Valutazione delle misure e del PA nel suo insieme
  10. Adempimento dei requisiti di base della Confederazione
- Allegati

La tabella che segue precisa obiettivi e contenuti dei singoli capitoli del Rapporto esplicativo.

|   |
|---|
| Premessa  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Scopo del documento (obiettivi generali)</li> </ul>  |
| Sintesi   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Breve riassunto dello Scenario auspicato dell'organizzazione territoriale e delle Strategie settoriali</li> <li>• Misure: differenze rispetto al PA2</li> </ul>  |
| Quadro organizzativo  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Relazioni tra PA, PD e PR (base fornita dal DT)</li> <li>• Organigramma (base fornita dal DT)</li> <li>• Perimetro (base fornita dal DT)</li> <li>• Programma dei lavori/scadenziario (cfr. punto 5.2.2).</li> </ul> <p>I perimetri di riferimento sono definiti dall'Ufficio federale di statistica (UST). Quelli del 2000 sono tuttora in vigore e il loro aggiornamento non sarà disponibile prima dell'avvio dei PA3.</p> <p>Ciò premesso, e considerato che compete agli agglomerati definire il perimetro di intervento del relativo programma, per i PA3 i perimetri rimangono quelli utilizzati per i PA2 (v. anche cap. 6).</p> <p>I Comuni situati fuori dal perimetro statistico possono essere integrati nel programma, tuttavia la Confederazione concentra generalmente gli aiuti finanziari sulle misure rientranti nel perimetro UST.</p> <p>Ciononostante, anche misure situate in parte o del tutto fuori dal perimetro dell'agglomerato possono beneficiare di un cofinanziamento se i benefici di quest'ultima riguardano prevalentemente l'agglomerato UST o se si tratta di una misura determinante per gli effetti globali del programma.</p> |
| Dal PA2 al PA3  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sintesi della valutazione del PA2 da parte dell'ARE</li> <li>• Breve sguardo sul mutato quadro generale</li> <li>• Breve sguardo sul mutato quadro regionale</li> <li>• Obiettivi generali del PA3</li> </ul>  |
| Analisi della situazione attuale  |
| <p>Si aggiorna la situazione attuale, declinandola nelle seguenti tematiche:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Paesaggio</li> <li>2. Insediamenti</li> <li>3. Trasporti pubblici: reti e nodi</li> <li>4. Rete viaria e stazionamento</li> <li>5. Mobilità lenta</li> </ol>   |
| Analisi dello scenario trend  |
| <p>Viene aggiornato lo scenario trend 2025 utilizzato nel PA2 ed esteso all'orizzonte 2030 secondo le medesime tematiche: Paesaggio; Insediamenti; Trasporti pubblici: reti e nodi; Rete viaria e stazionamento; Mobilità lenta.</p>  |

|   |
|---|
| Problemi e sfide  |
| Tabella sinottica con i principali problemi e le sfide che emergono dallo scenario trend, secondo le medesime tematiche   |
| Aggiornamento dello Scenario auspicato dell'organizzazione territoriale   |
| <p>Viene aggiornato lo scenario auspicato dell'organizzazione territoriale 2025 utilizzato per il PA2, così come sintetizzato nella scheda di PD sull'agglomerato (punto 2.2 della scheda di PD), il cui testo va ripreso nel Rapporto esplicativo e adattato dove necessario.</p> <p>Questo capitolo deve contenere anche la rappresentazione grafica (formato A4). Per quest'ultima, il DT fornisce le indicazioni tecnico-redazionali (v. anche punto 5.3.2 e Complemento tecnico alle Linee guida), in modo da garantire da un lato maggiore uniformità degli scenari dei quattro agglomerati e, dall'altro, la coerenza con la visione d'insieme cantonale sintetizzata nella scheda RI del PD relativa al Modello territoriale.</p> <p>Lo scenario auspicato dell'organizzazione territoriale dei PA3 dovrà sostanzialmente confermare e se necessario precisare quello dei PA2, limitandosi a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Una verifica strategico-politica dei contenuti;</li> <li>• Una armonizzazione e semplificazione dal profilo grafico e concettuale degli scenari dei quattro agglomerati.</li> </ul> <p>Il DT garantirà il coordinamento tra l'aggiornamento dei PA e i lavori che il Cantone avvierà per ossequiare i nuovi disposti della LPT, fornendo gli elementi utili che dovessero emergere da questi ultimi.</p> |
| Strategie settoriali d'intervento e rappresentazioni grafiche   |
| <p>Vengono aggiornate le strategie d'intervento utilizzate per il PA2, così come sintetizzate nella scheda di PD sull'agglomerato (punto 2.3 della scheda di PD), il cui testo va ripreso nel Rapporto esplicativo e adattato dove necessario</p> <p>Con i PA3 si introduce l'importante novità di rappresentazioni grafiche concettualmente e graficamente omogenee. Si tratta di cinque piani per ogni agglomerato raffiguranti le diverse tematiche, ovvero: Paesaggio; Insediamenti; Trasporti pubblici: reti e nodi; Rete viaria e stazionamento; Mobilità lenta (v. anche punto 5.3.2).</p> <p>Con i PA3 si persegue una maggiore integrazione con il Piano direttore cantonale. Per garantire ciò, i capitoli relativi allo Scenario, alle Strategie e alle Misure, dovranno richiamare e sviluppare con chiarezza e coerenza le politiche territoriali veicolate dal PD (attenendosi ai concetti e alla terminologia qui utilizzati). I PA non devono riprendere e approfondire tutte le politiche territoriali del PD e men che meno le relative misure, devono però tenerne conto ed evidenziare le correlazioni (v. anche punto 5.4).</p>  |
| Misure  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tabella sinottica delle misure</li> </ul>  |
| Valutazione delle misure e del PA nel suo insieme   |
| <p>Il PA deve dimostrare che la sua realizzazione migliora la situazione dell'agglomerato. L'efficacia di ogni misura va valutata sulla base dei criteri definiti dalla Confederazione. Il contributo della Confederazione è determinato in funzione dei costi complessivi e del rapporto costi/benefici.</p> <p>Per una descrizione dettagliata dei criteri d'efficacia si rimanda alle Istruzioni della Confederazione.</p>   |
| Adempimento dei requisiti di base della Confederazione  |
| <p>Illustra l'adempimento dei requisiti di base della Confederazione. Per una loro descrizione dettagliata si rimanda alle Istruzioni della Confederazione. Il loro adempimento è determinante per l'entrata in materia sul PA3 da parte della Confederazione.</p>  |

Allo scopo di facilitare il raggiungimento degli obiettivi enunciati – di armonizzare nella loro struttura e di snellire i Rapporti esplicativi dei quattro PA – il Dipartimento del territorio fornisce un modello in formato Word per la loro elaborazione. Fornisce pure alcune parti del Rapporto già elaborate, in particolare quelle che si ripetono in modo identico (o con modifiche minime) nei Rapporti dei quattro PA.

### 5.3.2 Le Rappresentazioni grafiche

Allo scopo di facilitare la lettura dei PA, con la terza generazione si introducono dei piani – uniformi per layout, scala e contenuti – che illustrano graficamente il Programma d'agglomerato e più precisamente le cinque Strategie settoriali: Paesaggio; Inse-diamenti; Trasporti pubblici: reti e nodi; Rete viaria e stazionamento; Mobilità lenta.

Oltre a facilitare la lettura dei singoli PA, il nuovo standard grafico permette:

- Una lettura più agevole dei PA quattro ticinesi nel loro insieme;
- Una visualizzazione immediata e intuitiva delle strategie settoriali di ogni PA;
- La localizzazione delle misure del PA nel contesto territoriale dell'agglomerato;
- La semplificazione e l'alleggerimento dei contenuti del Rapporto esplicativo e delle schede relative alle Misure (nella misura in cui verranno veicolati dalla nuova cartografia);
- Una più rapida integrazione dei suoi contenuti nel PD (e viceversa).

I piani saranno tutti alla stessa scala. Le basi digitali sono fornite dal DT secondo un formato unico (GIS) che conterrà le indicazioni relative allo stato attuale dei quattro Programmi (PA2).

Lo Scenario auspicato dell'organizzazione territoriale costituirà una sintesi in formato A4 (da integrare sia nel Rapporto esplicativo, sia nella specifica scheda di Piano direttore) delle strategie settoriali elencate sopra e delle relative rappresentazioni grafiche. Le indicazioni tecnico-redazionali per la sua elaborazione sono fornite dal DT.

### 5.3.3 Le Misure (schede)

Analogamente ai Rapporti esplicativi, l'illustrazione delle misure deve avvenire sulla base di schede uniformi nella loro struttura e nel layout. Il DT fornisce una base in formato Word.

Queste schede dovranno contenere schematicamente tutte le informazioni necessarie per permettere la loro valutazione e quindi anche la valutazione complessiva del PA. In particolare, per ogni singola misura occorre una descrizione qualitativa dell'effetto della stessa secondo i criteri di efficacia (p. 35, Istruzioni, 2010). Questi criteri servono sia a valutare l'efficacia complessiva del PA (sulla cui base viene poi definita l'aliquota complessiva del contributo federale), sia a valutare e quindi priorizzare ogni singola misura (p. 44, Istruzioni, 2010).

L'efficacia di una singola misura, e di un PA nel suo insieme, viene valutata sia qualitativamente sia quantitativamente. In modo qualitativo a partire da criteri di efficacia e in modo quantitativo in base alla differenza tra lo scenario trend e la situazione futura con le misure previste dal PA (p. 35, Istruzioni ARE, 2010).

Per le misure rilevanti nell'economia complessiva del PA è richiesto uno studio di fattibilità (costi +/- 30%) per le infrastrutture o un masterplan per gli insediamenti.

## 5.4 Correlazione con le schede e con i provvedimenti del Piano direttore

Le correlazioni tra i Programmi d'agglomerato e le politiche territoriali del Piano direttore vanno illustrate con maggiore chiarezza e coerenza. Ciò non implica la necessità di approfondire tutte le misure in esso contenute. In effetti, i PA non sono dei programmi d'attuazione del PD. Ciò nondimeno, essi forniscono un contributo in questo senso. Pertanto, laddove una misura del PA può essere correlata a una scheda del PD o addirittura a una specifica misura, ciò va evidenziato.

A titolo d'esempio si cita la tematica dello svago di prossimità. I PA2 contengono concetti facilmente assimilabili a quello della scheda R9 del PD, per esempio "Parco urbano" nel PALoc e "Parco urbano attrezzato" nel PAB. Oltretutto le relative misure coincidono in buona parte con quelle della scheda R9 Svago di prossimità. Tali relazioni non sono tuttavia evidenziate, o lo sono in modo molto approssimativo. Tali situazioni vanno evitate e, laddove già presenti, precisate.

Di principio è pertanto preferibile evitare di introdurre concetti nuovi quando il PD ne prevede di simili. Laddove il nuovo concetto è ritenuto indispensabile, la correlazione con quello veicolato dal PD e le specificità vanno evidenziate e chiarite. Di seguito si forniscono alcune indicazioni generali volte a specificare e concretizzare quanto fin qui esposto. Le indicazioni specifiche per i singoli agglomerati si trovano al capitolo 6.

1. Per quanto riguarda la strategia "Paesaggio", le principali schede con cui coordinarsi sono le seguenti:

- Aree di svago di prossimità (scheda R9);
- Componenti naturali (scheda P4);
- Parchi naturali (scheda P5);
- Rive laghi (scheda P7).

2. Per quanto riguarda la strategia "Insediamenti", le correlazioni con il PD vanno garantite in particolare con le seguenti schede:

- Poli di sviluppo economico (scheda R7);
- Grandi generatori di traffico (scheda R8);
- AlpTransit (scheda M6) e in particolare i suoi effetti territoriali;
- TILO (scheda M7) e in particolare il tema delle stazioni e dei relativi comparti urbani.

Con i PA3 si vuole dare particolare rilievo al tema dei comparti urbani delle stazioni, a proposito del quale il DT ha pubblicato nel 2013 un quaderno informativo (v. bibliografia di riferimento in fondo). Considerati gli importanti potenziali urbanistici di queste aree e gli elementi emersi dallo studio, si intende cogliere l'occasione dei PA3 per valutare in modo più dettagliato quali opportunità e quali eventuali rischi presentano i singoli comparti delle stazioni.

Particolare attenzione va poi dedicata ai temi della scheda R6 Contenibilità e sviluppo dei PR e alle recenti modifiche della LPT, entrate in vigore il primo maggio 2014. A questo proposito si rimanda al successivo punto 5.5.

3. In relazione alla strategia “Trasporti pubblici: reti e nodi”, le correlazioni con il PD vanno garantite in particolare con le seguenti schede:

- AlpTransit (scheda M6);
- TILLO (scheda M7).

4. Per quanto riguarda la strategia “Rete viaria e stazionamento”, le correlazioni con il PD vanno garantite in particolare con la scheda M1 Piano cantonale dei trasporti,

Riguardo alle tematiche “Rete viaria e stazionamento” e “Trasporti pubblici: reti e nodi” è importante richiamare alcune scelte fatte contestualmente alla revisione delle schede del PD per adeguarle ai risultati dei PA2.

L'aggiornamento globale delle schede sugli Agglomerati ha creato le premesse per rivedere e ordinare questa tematica. La terminologia adottata – e da utilizzare anche nei PA3 – è la seguente:

- **Nodo del trasporto pubblico:** sostituisce, essendo più esplicito, il termine “nodo di interscambio”; nel Piano direttore viene utilizzato unicamente per i nodi importanti; negli altri casi si parla semplicemente di fermate o stazioni; per la loro valenza territoriale, gli importanti nodi del trasporto pubblico vengono indicati nella carta di base del PD;
- **Nodo intermodale:** questo termine è mantenuto ma utilizzato unicamente per riferirsi ai Park&Ride di grandi dimensioni posti nei principali punti di accesso all'area centrale degli agglomerati. Concretamente, allo stato attuale questo tipo di infrastruttura è presente o pianificata solo nell'agglomerato luganese; per la loro valenza territoriale, i nodi intermodali vengono indicati anche nella carta di base del PD;
- **Park&Ride (P&R):** termine utilizzato per i posteggi di supporto alle fermate distribuite lungo il sistema ferroviario regionale (TILLO), come pure lungo la Rete tram del Luganese e la Centovallina. Di regola si tratta di posteggi di dimensioni più modeste rispetto a quelli presso i nodi intermodali. Per la loro valenza territoriale limitata, non vengono indicati nella carta di base del PD, dove si segnalano per contro le fermate ferroviarie e tramviarie;
- **Posteggio di attestamento:** si tratta di una tipologia di posteggi di grandi dimensioni che, analogamente ai nodi intermodali, ha il compito di filtrare l'accesso del traffico individuale motorizzato ai centri urbani ma che, diversamente da essi, non offre il transbordo a un mezzo di trasporto pubblico (o perlomeno non in misura preponderante) poiché la distanza dal centro è ridotta e può essere coperta a piedi. Un esempio di questo tipo di infrastruttura è il posteggio di Via Tatti a Bellinzona. Per la loro valenza territoriale, i posteggi di attestamento vengono indicati nella carta di base del PD.

Altre tipologie di posteggi non sono esplicitamente contemplate nel Piano direttore. Quelli di piccole dimensioni o quelli lungo le strade vengono trattati in modo complessivo sotto il cappello “gestione dei posteggi pubblici” o “politica dello stazionamento”.

5. Infine, per quanto riguarda la strategia per la “Mobilità lenta”, le correlazioni con il PD vanno garantite in particolare con la scheda M10 Mobilità lenta.

## 5.5 La scheda del PD R6

### *“Contenibilità e sviluppo dei PR”*, le modifiche della LPT e i PA3

Particolare attenzione andrà dedicata alle correlazioni con la scheda R6 Contenibilità e sviluppo dei PR, come pure ai disposti delle recenti modifiche della LPT, soprattutto per ciò che concerne la distribuzione e il dimensionamento delle zone edificabili.

Con i PA3 si intende introdurre – per tutti i PA – una tipologia unica delle zone edificabili e della loro destinazione e intensità d'uso, la quale confluirà in particolare nello Scenario auspicato dell'organizzazione territoriale e nella rappresentazione grafica della Strategia settoriale relativa agli Insediamenti. È prevista la distinzione nelle seguenti categorie:

- Zona centrale / nucleo;
- Zona residenziale intensiva;
- Zona residenziale semi-intensiva;
- Zona residenziale estensiva;
- Zona mista;
- Zona industriale / artigianale;
- Zona AP-EP.

A questi tipi di zona si potrà poi sovrapporre il concetto di “area centrale”. Il modello di riferimento è quello del Programma d'agglomerato del Mendrisiotto (PAM2).

Questo modo di procedere permetterà di meglio armonizzare lo Scenario auspicato con i piani regolatori.

Il DT fornirà i dati di base necessari (in particolare le zone edificabili digitalizzate) e coordinerà questo aggiornamento con i lavori relativi all'applicazione delle nuove norme LPT.



# 6. Allestimento dei PA3

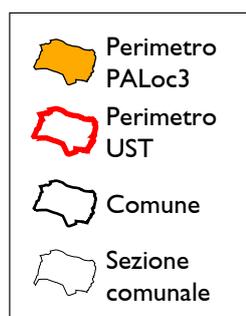
Il presente capitolo completa le istruzioni generali fornite fin qui per i quattro PA ticinesi con indicazioni specifiche per ognuno di essi.

## 6.1 Programma d'agglomerato del Locarnese

### 6.1.1 Perimetro

Per il PA di terza generazione del Locarnese, il perimetro rimane uguale a quello utilizzato per il PA di seconda generazione. Si rinuncia alla distinzione tra Perimetro PALoc e perimetro PTLVM a favore di un unico perimetro PALoc che include l'insieme dei Comuni. Il Cantone promuoverà un'istanza presso l'Autorità federale competente volta ad includere i Comuni di Gambarogno e di Centovalli nel perimetro UST.

### Perimetro PALoc3



**Comuni (e sezioni comunali) compresi nel perimetro del PALoc**

#### 1 Gambarogno

- 1a Caviano
- 1b Sant'Abbondio
- 1c Gerra
- 1d San Nazzaro
- 1e Piazzogna
- 1f Indemini
- 1g Vira

#### 2 Locarno

- 3 Cugnasco Gerra
- 3a Cugnasco
- 3b Gerra

#### 4 Lavertezzo

#### 5 Gordola

#### 6 Tenero-Contra

#### 7 Mergoscia

#### 8 Brione s/Minusio

#### 9 Minusio

#### 10 Muralto

#### 11 Orselina

#### 12 Ascona

#### 13 Ronco s/Ascona

#### 14 Brissago

#### 15 Centovalli

- 15a Palagnedra
- 15b Borgnone
- 15c Intragna

#### 16 Losone

#### 17 Terre di Pedemonte

- 17a Cavigliano
- 17b Verscio
- 17c Tegna

#### 18 Avegno Gordevio

- 18a Avegno
- 18b Gordevio

#### 19 Maggia

- 19a Aurigeno
- 19b Moghegno
- 19c Maggia
- 19d Lodano
- 19e Coglio
- 19f Giumaglio
- 19g Someo

#### 20 Vogorno

#### 21 Corippo

#### 22 Lavertezzo

#### 23 Brione (Verzasca)

#### 24 Frasco

#### 25 Sonogno

- 26 Lavizzara
- 26a Brontallo
- 26b Menzonio
- 26c Broglio
- 26d Prato Sornico
- 26e Peccia
- 26f Fusio

#### 27 Cevio

- 27a Bignasco
- 27b Caviggno
- 27c Cevio

#### 28 Bosco Gurin

#### 29 Cerentino

#### 30 Linescio

#### 31 Campo Vallemaggia

#### 32 Vergeletto

#### 33 Gresso

- 34 Onsernone
- 34a Comologno
- 34b Crana
- 34c Russo

#### 35 Mosogno

- 36 Isorno
- 36a Berzona
- 36b Loco
- 36c Auresio



### 6.1.2 Valutazione dell'ARE

Dal Rapporto d'esame dell'ARE, per il Programma d'agglomerato del Locarnese si possono evincere le seguenti critiche principali:

- Assenza di una strategia e di misure in grado di influenzare la domanda e la scelta del vettore, soprattutto in materia di parcheggi;
- Assenza di una strategia e di misure intese a regolare il TIM (sistemi a cellule, controlli d'accesso);
- Assenza di misure restrittive specifiche tese a limitare lo sviluppo degli insediamenti nelle zone urbane con un forte potenziale, ma ubicate nella zona periurbana e non adeguatamente servite dai trasporti pubblici;
- Assenza di misure volte a contenere il TIM, che neutralizza in gran parte l'effetto positivo delle misure nei settori del TP e della ML, limitando gli effetti del PA sull'ambiente;
- Impossibilità di realizzare appieno il potenziale di trasferimento modale se si vuole continuare a garantire in larga misura l'accessibilità al TIM; di conseguenza diminuzione solo lieve dell'impatto ambientale.

Alla luce di queste critiche il DT fornisce le indicazioni che seguono.

### **6.1.3 Verifica e approfondimento dello scenario, delle strategie e di singole misure**

In generale, è necessario verificare le relazioni tra scenario auspicato, strategie settoriali e misure e rafforzare la coerenza dell'intero costruito del PA. Le modalità di allestimento dei PA3 secondo le indicazioni fornite con queste Linee guida – insieme alle indicazioni di cui sotto – costituiscono la base per il perseguimento di questo obiettivo.

#### Scenario auspicato dell'organizzazione territoriale

Per il Locarnese sarà particolarmente importante adeguare la rappresentazione grafica dello scenario allo standard delineato in questa sede, verificando l'attualità e l'opportunità di concetti quali "area di trasformazione", "area di ridisegno territoriale" ecc.

#### Strategie settoriali e misure

Il PALoc non distingue tra strategie per il Paesaggio e per gli Insediamenti. Con il PA3 si intende introdurre questa distinzione. Anche per ciò che riguarda le misure di comparto (CmP), il loro eventuale approfondimento dovrebbe portare a specificarne la natura, permettendo di farle rientrare in una delle cinque categorie elencate sotto (le relazioni tra più misure all'interno di un determinato comparto vanno se del caso evidenziate a livello di strategie e di scenario auspicato, più che di singole misure comprensoriali).

Le tabelle sottostanti forniscono indicazioni per le singole strategie e misure.  
Le stesse costituiscono un quadro orientativo e non sono esaustive.

| 1. Paesaggio   |   |
|--|---|
| Strategia  | Misure  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Rafforzare la strategia e renderla più coerente con le indicazioni delle presenti Linee guida e del Piano direttore; particolare rilevanza riveste in questo ambito la precisazione delle varie tipologie di parchi del PALoc (parchi, parchi urbani, aree di svago ecc.) in relazione alle politiche territoriali dello svago di prossimità (scheda R9 del PD), delle rive lacustri (scheda P7) e dei parchi naturali (scheda P5)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Approfondire le misure PI 1, 2, 7 e 8 e coordinarle con la misura "Terre di Pedemonte – Delta della Maggia" del PD (scheda R9), come pure con la politica delle rive dei laghi (scheda P7); si segnala che per questo comparto i Comuni interessati e il Cantone, coordinati dall'Ente regionale di sviluppo, hanno sottoposto alla Confederazione il Progetto modello "Dall'Europa all'Africa lungo una golena" che è stato prescelto e potrà apportare elementi utili</li> <li>Approfondire le misure PI 9, da mettere in relazione con gli studi in atto, e PI 11 da coordinare con la politica delle rive dei laghi (scheda P7)</li> </ul> |

| 2. Insediamenti   |  |
|---|--|
| Strategia   | Misure   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Individuare misure tese a limitare lo sviluppo degli insediamenti e il consumo di superfici</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Meritevoli di verifica e approfondimento paiono essere in particolare le misure CmP 2, CmP 3, PI 13 e PI 16, soprattutto nell'ottica di dar loro maggiore concretezza; per le misure in prossimità di fermate del TILLO, si segnala lo studio del Cantone sui comparti delle stazioni (v. bibliografia in fondo)</li> <li>Verificare e rivedere la misura CmP 1 - Nodo intermodale stazione di Locarno-Muralto</li> </ul> |

| 3. Trasporti pubblici: reti e nodi   |        |
|--|--------|
| Strategia  | Misure |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intensificare gli sforzi già intrapresi nel settore del TP volti a innescare una variazione significativa della ripartizione modale</li> <li>• Affinare il concetto dell'offerta sulle linee regionali</li> <li>• Regolamentare in maniera severa, in materia di attribuzione degli abbonamenti, lo sviluppo dell'offerta P+R in generale e in particolare l'estensione del P+Rail della Stazione di Locarno</li> </ul> |        |

| 4. Rete viaria e stazionamento  |  |
|---|--|
| Strategia   | Misure   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aggiornare la componente relativa ai posteggi, con il completamento dei rilievi e una proposta operativa</li> <li>• Elaborare una strategia volta a contenere e regolare il traffico individuale motorizzato (sistemi a cellule, controlli d'accesso)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verificare l'opportunità della misura INF7 (Riorganizzazione svincolo San Materno)</li> </ul> |

| 5. Mobilità lenta   |   |
|---|---|
| Strategia   | Misure  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumentare il comfort e la sicurezza delle reti ciclabile e pedonale (illuminazione, eliminazione punti pericolosi, misure di prioritizzazione agli incroci, attraversamenti facilitati, ecc.)</li> <li>• Ridurre gli effetti di cesura causati in modo particolare dagli assi stradali</li> <li>• Aggiornare la componente relativa ai posteggi per bici con una proposta operativa</li> <li>• Verificare l'accessibilità ai nodi intermodali</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eseguire verifiche preliminari della messa in sicurezza del collegamento pedonale/ciclabile tra Brissago e Porto Ronco (misura INF 5)</li> <li>• Approfondire con misure concrete il Concetto parcheggi per cicli nell'agglomerato (misura TL 6) tenendo conto del comfort, della sicurezza, della segnaletica e della separazione tra bici e motocicli</li> </ul> |

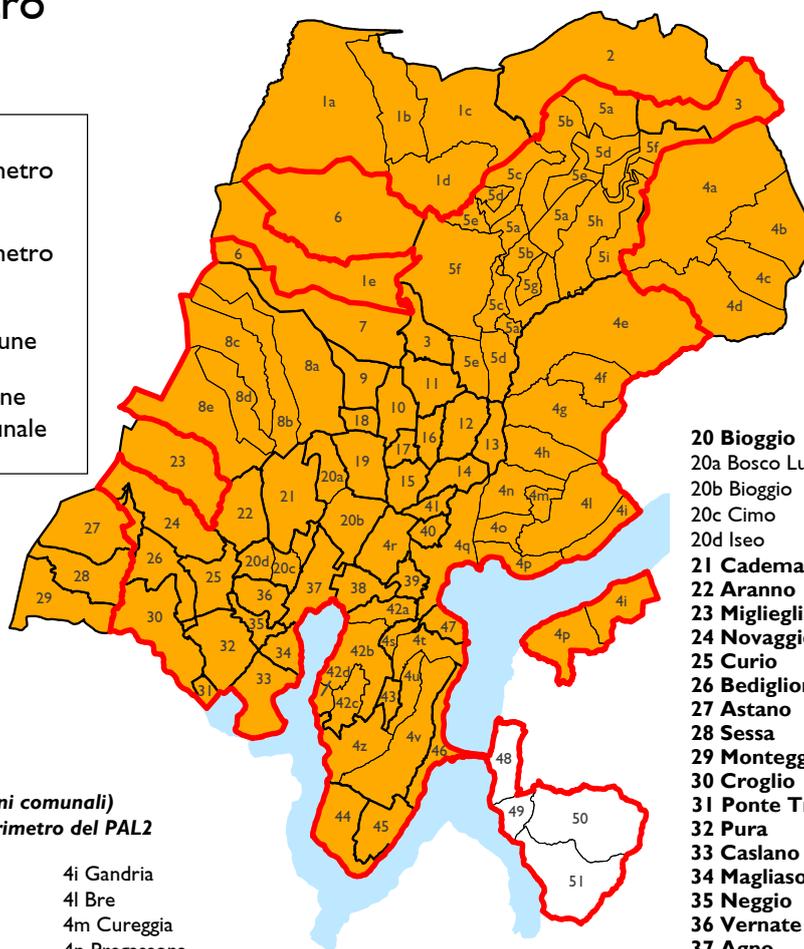
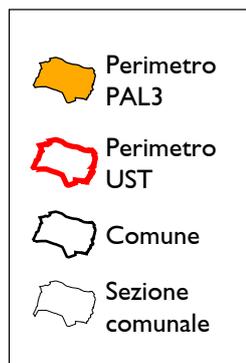


## 6.2 Programma d'agglomerato del Luganese

### 6.2.1 Perimetro

Per il PA di terza generazione del Luganese, il perimetro rimane uguale a quello utilizzato per il PA di seconda generazione.

### Perimetro PAL3



**Comuni (e sezioni comunali) compresi nel perimetro del PAL2**

#### **1 Monteceneri**

- 1a Rivera
- 1b Bironico
- 1c Medeglia
- 1d Camignolo
- 1e Sigrino

#### **2 Isono**

- 4r Breganzona

#### **3 Ponte Capriasca**

- 4q Lugano

#### **4 Lugano**

- 4a Valcolla
- 4b Bogno
- 4c Certara
- 4d Cimadara
- 4e Sonvico
- 4f Villa Luganese
- 4g Cadro
- 4h Davesco Sorango
- 4i Gandria
- 4l Bre
- 4m Cureggia
- 4n Pregassona
- 4o Viganello
- 4p Castagnola
- 4q Lugano
- 4r Breganzona
- 4s Pambio Noranco
- 4t Pazzallo
- 4u Carabbia
- 4v Carona
- 4z Barbengo

#### **5 Capriasca**

- 5a Cagiallo
- 5b Lopagno
- 5c Tesserete

#### **5d Lugaggia**

- 5e Vaglio
- 5f Sala
- 5g Roveredo
- 5h Bidogno
- 5i Corticiasca

#### **6 Mezzovico-Vira**

#### **7 Torricella-Taverne**

#### **8 Alto Malcantone**

- 8a Arosio
- 8b Mugena
- 8c Vezio

#### **8d Fescoggia**

#### **8e Breno**

#### **9 Bedano**

#### **10 Lamone**

#### **11 Origlio**

#### **12 Comano**

#### **13 Canobbio**

#### **14 Porza**

#### **15 Vezia**

#### **16 Cureglia**

#### **17 Cadempino**

#### **18 Gravesano**

#### **19 Manno**

#### **20 Bioggio**

- 20a Bosco Luganese
- 20b Bioggio
- 20c Cimo
- 20d Iseo

#### **21 Cademario**

#### **22 Aranno**

#### **23 Miglieglia**

#### **24 Novaggio**

#### **25 Curio**

#### **26 Bedigliora**

#### **27 Astano**

#### **28 Sessa**

#### **29 Monteggio**

#### **30 Croglio**

#### **31 Ponte Tresa**

#### **32 Pura**

#### **33 Caslano**

#### **34 Magliaso**

#### **35 Neggio**

#### **36 Vernate**

#### **37 Agno**

#### **38 Muzzano**

#### **39 Sorenago**

#### **40 Massagno**

#### **41 Savosa**

#### **42 Collina d'oro**

#### **42a Gentilino**

#### **42b Montagnola**

#### **42c Agra**

#### **42d Carabietta**

#### **43 Grancia**

#### **44 Morcote**

#### **45 Vico Morcote**

#### **46 Melide**

#### **47 Paradiso**

#### **Altri comuni**

- 48 Bissone
- 49 Maroggia
- 50 Rovio
- 51 Melano

## 6.2.2 Valutazione dell'ARE

Dal Rapporto d'esame dell'ARE, per il Programma d'agglomerato del Luganese si possono evincere le seguenti critiche principali:

- Il potenziamento degli assi principali del TP è indebolito dall'approccio settoriale del sistema di trasporto (separazione dei flussi);
- Il PA non è sufficientemente improntato a strategie di gestione del traffico e della domanda (parcheggi) in grado di impedire un ulteriore incremento del traffico sulla rete stradale;
- La messa in rete con le altre offerte del TP può essere migliorata (aspetto non approfondito a sufficienza);
- Reti del TP urbane e regionali trattate in modo frammentario;
- Offerta di P&R eccessiva e non sufficientemente coordinata con lo sviluppo degli insediamenti e dei TP: sussiste un rischio di peggioramento della sicurezza per tutti i vettori;
- Assenza di riferimenti a densità minime di sfruttamento e a livelli minimi di qualità del TP: il PA non va oltre il PD e non contiene disposizioni più ambiziose in grado di affrontare i problemi dello sviluppo insediativo dell'agglomerato;
- Debole coordinamento tra rete tram, strategia di sviluppo degli insediamenti e misure per concretizzarla;
- Assenza di misure volte a contenere lo sviluppo nelle zone periferiche con importanti riserve di zona edificabile ma non servite adeguatamente dal TP;
- Strategia di sviluppo centripeto debole: il rischio di dispersione degli insediamenti rimane alto;
- Assenza di misure per contenere l'incremento del TIM, con conseguente neutralizzazione degli effetti positivi della rete tram;
- Accessibilità dei PSE ancora fortemente orientata al TIM;
- Effetti ambientali limitati;
- Assenza di coordinamento delle zone a velocità limitata comunali (esistenti e previste).

Alla luce di queste critiche il DT fornisce le indicazioni che seguono.

### **6.2.3 Verifica e approfondimento dello scenario, delle strategie e di singole misure**

In generale, è necessario verificare le relazioni tra scenario auspicato, strategie settoriali e misure e rafforzare la coerenza dell'intero costruito del PA. Le modalità di allestimento dei PA3 secondo le indicazioni fornite con queste Linee guida – insieme alle indicazioni di cui sotto – costituiscono la base per il perseguimento di questo obiettivo.

Un particolare sforzo va dedicato alla definizione di una strategia per il paesaggio e al rafforzamento di quella relativa agli Insedimenti, nell'ottica di integrarla maggiormente con le strategie di mobilità (TIM, TL e TP).

#### Scenario auspicato dell'organizzazione territoriale

Per il Luganese sarà particolarmente importante adeguare la rappresentazione grafica dello scenario secondo lo standard delineato in questa sede.

#### Strategie settoriali e misure

Il PAL2 non presenta la suddivisione in strategie settoriali qui delineata, e che già caratterizza gli altri Programmi d'agglomerato ticinesi. Con il PAL3 si intende introdurre questa distinzione e rafforzare le strategie settoriali relative al Paesaggio e agli Insedimenti, nonché la loro correlazione e integrazione con le strategie della mobilità.

Con il PAL3 si ambisce in particolare a precisare le misure "pianificatorie" (da I a IX), caratterizzate da un approccio comprensoriale. In particolare, si dovrà procedere da un lato a precisare a livello di strategie gli orientamenti generali per il Paesaggio e per gli Insedimenti di ogni comparto, evidenziando gli elementi comuni (allo scopo di far emergere il filo conduttore della strategia alla scala dell'agglomerato). Dall'altro, si dovranno identificare – per ogni comparto – le puntuali misure da approfondire, distinguendo tra quelle relative al paesaggio e quelle relative agli Insedimenti.

Le tabelle sottostanti forniscono indicazioni per le singole strategie e misure.  
Le stesse costituiscono un quadro orientativo e non sono esaustive.

| 1. Paesaggio  |  |
|---|--|
| Strategia   | Misure   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Definire una strategia coerentemente con le indicazioni delle presenti Linee guida e del Piano direttore; particolare rilevanza rivestono in questo ambito le politiche territoriali del PD relative allo svago di prossimità (scheda R9 del PD), alle rive lacustri (scheda P7) e ai parchi naturali (scheda P5)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Identificare, all'interno delle "misure pianificatorie" (da I a IX) ed eventualmente nel resto dell'agglomerato, misure più puntuali e concrete meritevoli di essere approfondite</li> <li>In relazione alla politica dello svago di prossimità, si segnala lo Studio di base relativo all'area di San Clemente e San Zeno (v. bibliografia in fondo) e l'esistenza di un analogo studio per l'area di Porza-Vezia (non ancora pubblicato ma disponibile), i quali possono apportare elementi utili all'approfondimento di questa tematica per tutta la Collina Nord</li> </ul> |

| 2. Insediamenti  |   |
|--|---|
| Strategia  | Misure  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Prevedere misure specifiche all'agglomerato per contenere lo sviluppo degli insediamenti, in particolare nella fascia periurbana</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Identificare, all'interno delle "misure pianificatorie" (da I a IX) ed eventualmente nel resto dell'agglomerato, misure più puntuali e concrete meritevoli di essere approfondite</li> </ul> |

| 3. Trasporti pubblici: reti e nodi   |   |
|--|---|
| Strategia  | Misure  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Aggiornare la strategia TP nell'ottica di una maggiore integrazione con le altre strategie di mobilità (TIM e ML) e con quella relativa agli insediamenti;</li> <li>Elaborare una rete TP (principalmente TP su gomma), che accompagni la messa in servizio della rete tram completando la strategia per l'intero agglomerato e decidere il futuro del tratto FLP esistente Bioggio-Lugano FFS</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Rete treno-tram / linea esistente Bioggio-stazione FFS</li> <li>Rete TP su gomma e integrazione con rete treno-tram</li> </ul> |

| 4. Rete viaria e stazionamento  |  |
|---|--|
| Strategia   | Misure   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Migliorare la strategia di gestione e contenimento del TIM approfondendo la tematica dello stazionamento (in base alla strategia sui nodi intermodali adottata a fine 2013)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Valutazione delle varie misure di moderazione del traffico per aumentare la sicurezza</li> <li>Integrazione delle nuove ubicazioni e del relativo dimensionamento nel contesto regionale</li> <li>Identificazione di modelli economici e gestionali efficaci per la realizzazione dei nodi intermodali</li> <li>Gestione e tariffazione dei nodi intermodali e dei posteggi pubblici</li> </ul> |

| 5. Mobilità lenta  |   |
|--|---|
| Strategia  | Misure  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Aggiornare la strategia nell'ottica di una maggiore integrazione delle strategie di mobilità (TIM, ML e TP) con quella relativa agli insediamenti</li> <li>Aggiornare la strategia relativa allo stazionamento per biciclette</li> <li>Verificare la continuità della rete ciclabile regionale tenendo conto degli interventi già programmati</li> <li>Sviluppare e potenziare una rete ciclabile capillare locale</li> <li>Verificare l'accessibilità ai nodi intermodali</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Stazionamento per biciclette</li> <li>Rete locale ciclabile</li> </ul> |

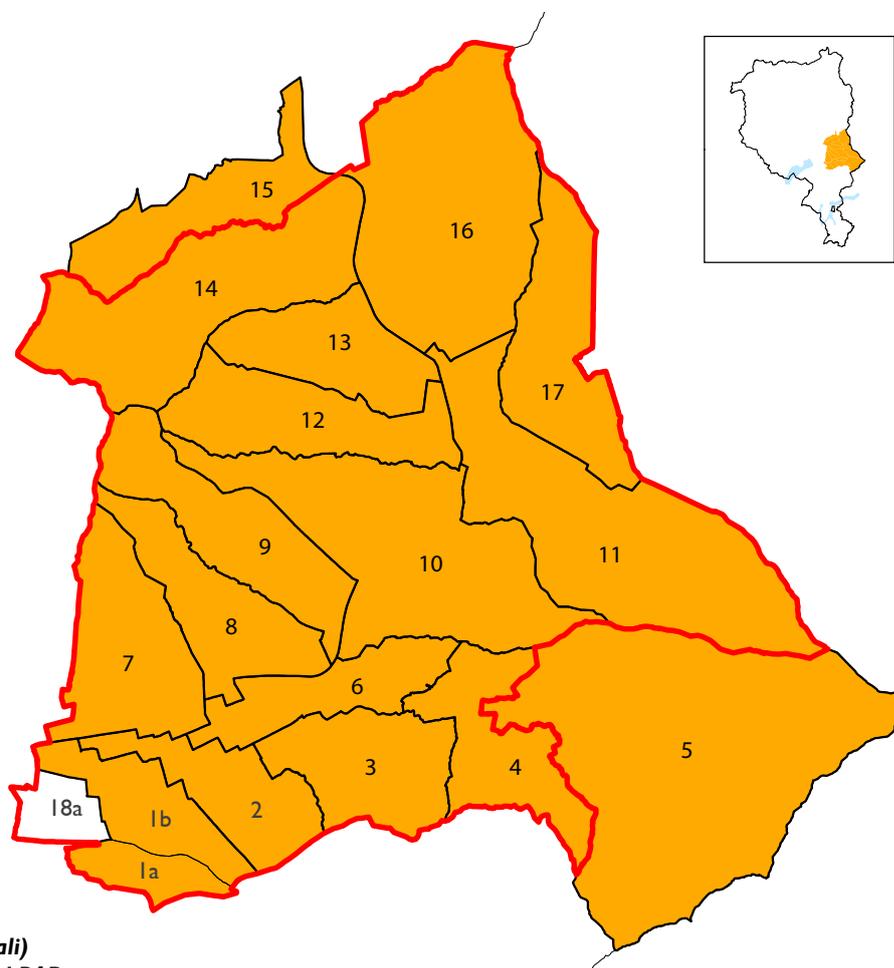
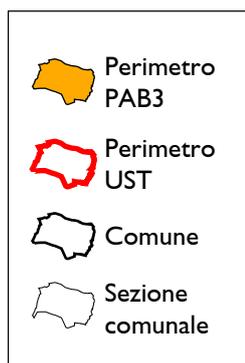


## 6.3 Programma d'agglomerato del Bellinzonese

### 6.3.1 Perimetro

Per il PA di terza generazione del Bellinzonese, il perimetro rimane uguale a quello utilizzato per il PA di seconda generazione.

### Perimetro PAB3



**Comuni (e sezioni comunali)  
compresi nel perimetro del PAB**

**1 Cadenazzo**  
1a Robasacco  
1b Cadenazzo

**2 Sant'Antonino**

**3 Camorino**

**4 Pianezzo**

**5 Sant'Antonio**

**6 Giubiasco**

**7 Gudo**

**8 Sementina**

**9 Monte Carasso**

**10 Bellinzona**

**11 Arbedo-Castione**

**12 Gorduno**

**13 Gnosca**

**14 Preonzo**

**15 Moleno**

**16 Claro**

**17 Lumino**

**Altri Comuni**

**18 Gambarogno**

18a Contone

### 6.3.2 Valutazione dell'ARE

Dal Rapporto d'esame dell'ARE, per il Programma d'agglomerato del Bellinzonese si possono evincere le seguenti critiche principali:

- Assenza di misure vincolanti per regolare il TIM; il semisvincolo viene a malapena menzionato nel PA;
- Assenza di un piano di accessibilità alle diverse aree di sviluppo degli insediamenti che consenta di sfruttare al meglio gli svincoli autostradali, in particolar modo il nuovo semisvincolo;
- La strategia in materia di posteggi è frammentaria (tematizzata solo per l'area intorno a Via Tatti);
- L'aumento considerevole del numero di posteggi presso il P&R della stazione di Bellinzona non è giustificato ed è contrario alla volontà di contenere il TIM nel centro città;
- Il nuovo semisvincolo rende più accessibile il centro di Bellinzona per il TIM e potrebbe favorire l'espansione degli insediamenti a Sementina e Gudo;
- Assenza di specifiche misure volte a limitare lo sviluppo degli insediamenti nelle zone periferiche con importanti riserve di zona edificabile ma non servite adeguatamente dai TP (Claro, Gorduno, Gnosca): il rischio di dispersione degli insediamenti rimane pertanto molto alto.

Alla luce di queste critiche il DT fornisce le indicazioni che seguono.

### **6.3.3 Verifica e approfondimento dello scenario, delle strategie e di singole misure**

In generale, è necessario verificare le relazioni tra scenario auspicato, strategie settoriali e misure e rafforzare la coerenza dell'intero costruito del PA. Le modalità di allestimento dei PA3 secondo le indicazioni fornite con queste Linee guida – insieme alle indicazioni di cui sotto – costituiscono la base per il perseguimento di questo obiettivo.

Un particolare sforzo va dedicato alla verifica della strategia relativa alla Rete viaria e allo stazionamento.

#### Scenario auspicato dell'organizzazione territoriale

Lo Scenario auspicato va puntualmente verificato secondo quanto indicato nelle presenti Linee guida.

#### Strategie settoriali e misure

Le tabelle alle pagine seguenti forniscono indicazioni per le singole strategie e misure. Le stesse costituiscono un quadro orientativo e non sono esaustive.

| 1. Paesaggio   |   |
|--|---|
| Strategia  | Misure  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Rafforzare la strategia e renderla più coerente con le indicazioni delle presenti Linee guida e del Piano direttore; particolare rilevanza riveste in questo ambito la precisazione delle varie tipologie di parchi del PAB (parchi, parchi urbani attrezzati, aree di svago ecc.) in relazione alle politiche territoriali dello svago di prossimità (scheda R9 del PD) e dei parchi naturali (scheda P5)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Approfondire la misura I 1 e coordinarla con la misura "Bellinzona golene" del PD (scheda R9); si segnala l'esistenza di uno Studio di base del PD non ancora pubblicato (ma disponibile), il quale può apportare elementi utili; vista l'impostazione generale che si persegue con i PA di terza generazione, si ritiene più opportuno che questa misura sia ricondotta alla strategia per il paesaggio (e non a quella per gli insediamenti)</li> <li>Misura P 1.1: v. sotto (Insediamenti)</li> </ul> |

| 2. Insediamenti  |  |
|--|--|
| Strategia  | Misure   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Prevedere misure per limitare lo sviluppo degli insediamenti, in particolare nella fascia periurbana (Gnosca, Gorduno)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Precisare la misura P 1.1, anche alla luce delle modifiche della LPT entrate in vigore in maggio; vista l'impostazione generale che si persegue con i PA di terza generazione, si ritiene più opportuno che questa misura sia ricondotta alla strategia per gli insediamenti (e non a quella per gli per il paesaggio)</li> <li>Misura I 1: v. sopra (paesaggio)</li> <li>Sviluppare le misure I 1.2 (A e B), I 2.1 (B, D ed E), I 3.1 e I 4.1, rafforzando in particolare i legami con il tema del TP; per le misure in prossimità di fermate del TILLO, si segnala lo studio del Cantone sui comparti delle stazioni (v. bibliografia in fondo)</li> <li>Approfondire la misura I 2.2, individuando eventualmente ubicazioni puntuali dove iniziare a concretizzarla</li> </ul> |

| 3. Trasporti pubblici: reti e nodi   |  |
|--|--|
| Strategia  | Misure   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Migliorare l'informazione e lo standard delle fermate</li> <li>Implementare un sistema di gestione e d'informazione del TP</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Sviluppare le misure TP 2.1 e TP 2.2</li> </ul> |

| 4. Rete viaria e stazionamento   |   |
|--|---|
| Strategia  | Misure  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Aggiornare la strategia per l'intero agglomerato, in particolare per quel che riguarda la gestione dei posteggi (in parte studi esistenti);</li> <li>Elaborare un concetto di accessibilità ai diversi poli di attrazione dell'agglomerato</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Approfondire misura TIM 2.4 Riqualfica degli assi stradali con carico di traffico elevato</li> </ul> |

| 5. Mobilità lenta  |  |
|--|--|
| Strategia  | Misure   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Completare i percorsi ciclo-pedonali di collegamento fra la Città e la zona periurbana</li> <li>Migliorare le strutture B&amp;R</li> <li>Aumentare il confort e la sicurezza delle reti ciclabile e pedonale (illuminazione, eliminazione punti pericolosi, misure di priorizzazione agli incroci, attraversamenti facilitati, ecc.)</li> <li>Ridurre gli effetti di cesura causati in modo particolare dagli assi stradali</li> <li>Aggiornare la componente relativa ai posteggi per bici con una proposta operativa</li> <li>Verificare l'accessibilità ai nodi intermodali</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Approfondire la misura ML 3.1 tenendo conto del confort, della sicurezza, della segnaletica e della separazione tra bici e motocicli</li> </ul> |

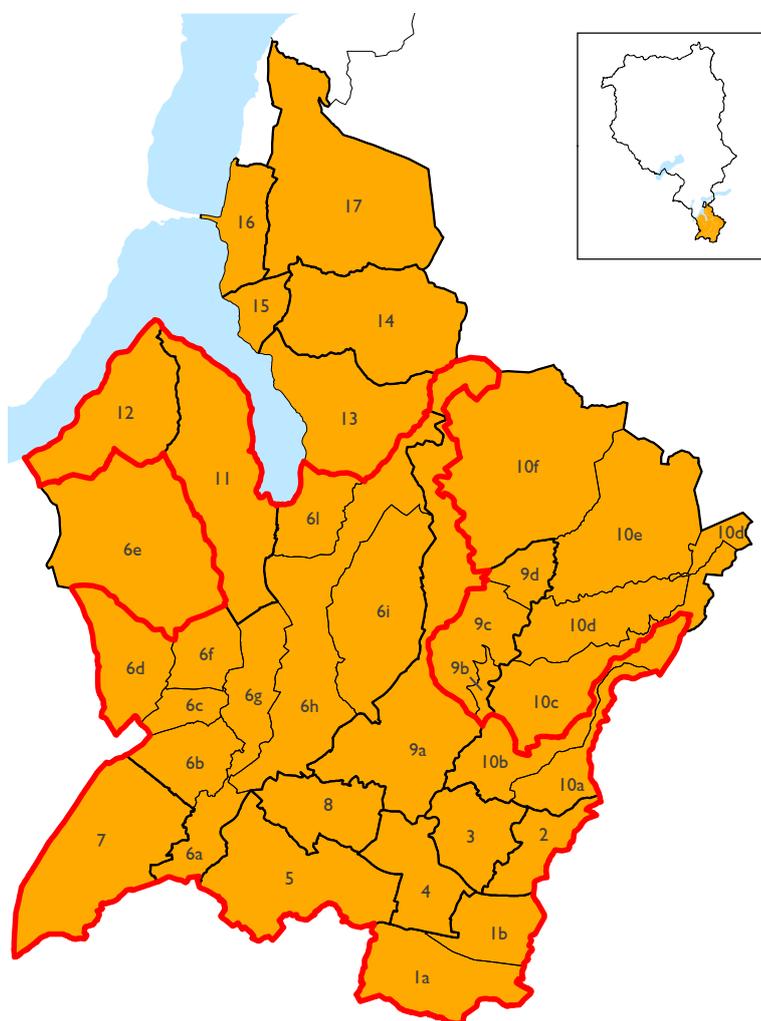
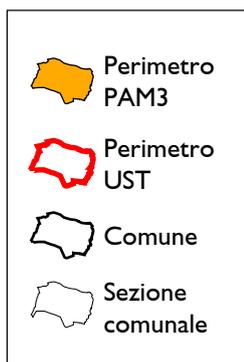


## 6.4 Programma d'agglomerato del Mendrisiotto

### 6.4.1 Perimetro

Per il PA di terza generazione del Mendrisiotto, il perimetro rimane uguale a quello utilizzato per il PA di seconda generazione.

### Perimetro PAM3



#### Comuni (e sezioni comunali) compresi nel perimetro del PAM2

**1 Chiasso**  
1a Pedrinatte  
1b Chiasso

**2 Vacallo**

**3 Morbio Inferiore**

**4 Balerna**

**5 Novazzano**

**6 Mendrisio**  
6a Genestrerio  
6b Ligornetto  
6c Besazio  
6d Arzo  
6e Meride  
6f Tremona

6g Rancate  
6h Mendrisio  
6i Salorino  
6l Capolago

**7 Stabio**

**8 Coldrerio**

**9 Castel San Pietro**

9a Castel San Pietro  
9b Campora  
9c Monte  
9d Casima

**10 Breggia**

10a Sagno  
10b Morbio Superiore

10c Caneggio  
10d Bruzella  
10e Cabbio  
10f Muggio

**11 Riva San Vitale**

**12 Brusino Arsizio**

**13 Melano**

**14 Rovio**

**15 Maroggia**

**16 Bissone**

**17 Aroggio**

## 6.4.2 Valutazione dell'ARE

Dal Rapporto d'esame dell'ARE, per il Programma d'agglomerato del Mendrisiotto si possono evincere le seguenti critiche principali:

- Assenza di una strategia decisionista di gestione dei flussi del TIM;
- Di principio, la gerarchia stradale è buona; tuttavia non si spiega in modo convincente come sarà attuata;
- Assenza di provvedimenti che facciano leva sulla domanda, ad esempio regolamentazione dei posteggi; ciò mette in discussione l'efficacia della rete dei TP e le possibilità di un suo rafforzamento;
- Le aree per GGT sono molto più facilmente accessibili con il TIM;
- La strategia di sviluppo centripeto non convince e il rischio dispersione rimane molto elevato;
- Le aree semi-intensive sono troppo estese e indeboliscono la volontà di sviluppo centripeto;
- Il PA non è transfrontaliero e quindi la ripartizione modale rimane limitata, come pure i miglioramenti ambientali;
- La situazione nella parte italiana dell'agglomerato è in fase di stallo.

Alla luce di queste critiche il DT fornisce le indicazioni che seguono.

### **6.4.3 Verifica e approfondimento dello scenario, delle strategie e di singole misure**

In generale, è necessario verificare le relazioni tra scenario auspicato, strategie settoriali e misure e rafforzare la coerenza dell'intero costruito del PA. Le modalità di allestimento dei PA3 secondo le indicazioni fornite con queste Linee guida – insieme alle indicazioni di cui sotto – costituiscono la base per il perseguimento di questo obiettivo.

Un particolare sforzo va dedicato alla verifica delle strategie relative alla gestione posteggi e al trasporto pubblico su gomma transfrontaliero.

#### Scenario auspicato dell'organizzazione territoriale

Lo Scenario auspicato va puntualmente verificato secondo quanto indicato nelle presenti Linee guida.

#### Strategie settoriali e misure

Le tabelle alle pagine seguenti forniscono indicazioni per le singole strategie e misure. Le stesse costituiscono un quadro orientativo e non sono esaustive.

| 1. Paesaggio   |  |
|--|--|
| Strategia  | Misure   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Rafforzare la strategia e renderla più coerente con le indicazioni delle presenti Linee guida e del Piano direttore; particolare rilevanza riveste in questo ambito la precisazione delle varie tipologie di parchi (parchi, parchi urbani, aree di svago ecc.) in relazione alle politiche territoriali dello svago di prossimità (scheda R9 del PD), delle rive lacustri (scheda P7) e dei parchi naturali (scheda P5)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Approfondire la misura PA4 e coordinarla con gli indirizzi e le misure delle schede R9 e P7 del PD; si segnala che per questo comparto il Progetto modello Parco del Laveggio, promosso dall'associazione Cittadini per il territorio e prescelto dalla Confederazione, potrà apportare elementi utili</li> <li>Verificare le misure PA5 e PA7 alla luce delle pianificazioni in corso e, se del caso, approfondirle nell'ottica di fornire i necessari impulsi alla loro concretizzazione; per la misura PA7 si segnala l'imminente avvio di uno studio per il tratto di riva lago tra Capolago e Melano (riale Viganale)</li> </ul> |

| 2. Insediamenti   |   |
|---|---|
| Strategia   | Misure  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Prevedere misure per limitare lo sviluppo degli insediamenti, in particolare nella fascia periurbana</li> <li>Avviare l'analisi territoriale dell'area ferroviaria Chiasso-Balema-Novazzano</li> <li>Coordinare con il Cantone il dimensionamento delle zone edificabili (cfr. cap. 5.5) in base alle modifiche della LPT</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Precisare i contenuti delle misure IN1-3 e valutare l'ipotesi di spostare gli indirizzi generali al livello della strategia e, nel contempo, concretizzare le misure, in particolare allo scopo di frenare la dispersione degli insediamenti</li> <li>Verificare l'opportunità di sviluppare misure per l'area ferroviaria Chiasso-Balema-Novazzano</li> </ul> |

| 3. Trasporti pubblici: reti e nodi  |   |
|---|---|
| Strategia   | Misure  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Aggiornare la strategia, in particolare per quanto concerne il trasporto pubblico su gomma transfrontaliero nonché altre forme di mobilità (carpooling, navette aziendali) sulla base degli studi in corso; tenuto conto anche degli importanti flussi di traffico da e per il Luganese</li> <li>Verificare le possibilità di ottimizzare il coordinamento dell'offerta di TP su gomma della regione Varese e Como con l'offerta della rete ferroviaria regionale TILO</li> <li>Verificare la possibilità di introdurre carrozze su 2 piani sulla rete TILO dopo la realizzazione del corridoio ferroviario di 4 m</li> <li>Verificare l'incidenza sull'agglomerato delle decisioni sul tracciato e sulla tempistica del prolungamento AlpTransit Sud</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Verificare la necessità di ulteriori interventi in base alla nuova strategia elaborata;</li> <li>Approfondire le misure TP 1.2, TP 3.4, TP 4, TP 5.2 e TP 6</li> </ul> |

| 4. Rete viaria e stazionamento   |        |
|--|--------|
| Strategia  | Misure |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Migliorare la strategia di contenimento del TIM, in particolare approfondendo la tematica dello stazionamento (in base anche agli studi in corso e alla recente modifica del Regolamento cantonale sui posteggi privati (art. 51-61)</li> <li>Migliorare la ripartizione modale a favore del TP</li> <li>Autostrada Lugano-sud-Mendrisio: aumento capacità di transito</li> <li>Approfondimento e verifica dell'opportunità della 3. fase dello svincolo autostradale di Mendrisio (PAMI), vista la realizzazione in corso della Pedemontana (Varese-Como-Bergamo)</li> <li>Completamento della strada Stabio-Gaggiolo (A394) in considerazione della realizzazione in corso Pedemontana (Varese-Como-Bergamo)</li> </ul> |        |

| 5. Mobilità lenta   |   |
|---|---|
| Strategia   | Misure  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Aggiornare la componente relativa ai posteggi per bici con una proposta operativa</li> <li>Verificare l'accessibilità ai nodi intermodali</li> <li>Verificare la continuità della rete ciclabile pianificata, tenendo conto degli interventi già programmati e del miglioramento dei collegamenti con la rete ciclabile della Regione Lombardia (valichi di Pizzamiglio/Vacallo – Stabio)</li> <li>Aggiornare l'analisi dei punti critici del traffico lento proponendo eventuali misure di risanamento</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Approfondire la misura TL II tenendo conto del confort, della sicurezza, della segnaletica e della separazione tra bici e motocicli</li> <li>Sviluppare i collegamenti tra le aree di svago di prossimità</li> </ul> |

# 7.

## Bibliografia di riferimento

### In generale

Programmi d'agglomerato  
[www.ti.ch/pa](http://www.ti.ch/pa)

Piano direttore cantonale  
[www.ti.ch/pd](http://www.ti.ch/pd)

Tripartite Strategie zur schweizerischen Agglomerationspolitik  
[http://www.tak-cta.ch/files/docs/tripartite\\_strategie\\_zur\\_schweizerischen\\_agglomerationspolitik.pdf](http://www.tak-cta.ch/files/docs/tripartite_strategie_zur_schweizerischen_agglomerationspolitik.pdf)

### Paesaggio

Sviluppo degli spazi liberi negli agglomerati; Confederazione svizzera, Ufficio dello sviluppo territoriale; 2014  
<http://www.are.admin.ch/themen/agglomeration/04191/index.html?lang=it>

Natura e paesaggio nei Programmi d'agglomerato di 3a generazione, Aiuto metodologico, Ufficio dello sviluppo territoriale, 2014 (di prossima pubblicazione)

Area di svago di prossimità di San Clemente e San Zeno, proposte preliminari per la gestione e la valorizzazione, Dipartimento del territorio; 2011  
<http://www4.ti.ch/dt/dstm/sst/temi/piano-direttore/per-saperne-di-piu/studi-di-base/>

### Insedimenti

Concezione per lo sviluppo centripeto degli insediamenti. Aiuto metodologico per l'allestimento dei programmi d'agglomerato trasporti e insediamento, ARE, 2010

Comparti delle stazioni: una sfida urbanistica. Opportunità di sviluppo economico e territoriale attorno alle stazioni del sistema ferroviario regionale; Repubblica e Cantone Ticino, Dipartimento del territorio; 2013  
[http://www4.ti.ch/fileadmin/DT/temi/piano\\_direttore/pubblicazioni/Comparti\\_stazioni\\_sfida\\_urbanistica.pdf](http://www4.ti.ch/fileadmin/DT/temi/piano_direttore/pubblicazioni/Comparti_stazioni_sfida_urbanistica.pdf)

## **Trasporti pubblici: reti e nodi**

Messaggio del 18 gennaio 2012 e Decreto federale del 20 giugno 2013 concernenti il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (in particolare si veda il programma strategico - PROSSIF)

Decreto federale concernente la fase di ampliamento 2025 dell'infrastruttura ferroviaria del 21 giugno 2013  
FFS, Piano-quadro Chiasso

## **Rete viaria e stazionamento**

Messaggio e Decreto federale concernente il finanziamento del secondo programma di eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali del 26 febbraio 2014

Rapporto esplicativo sulla consultazione del Consiglio federale sul progetto per la creazione del Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) del 26 febbraio 2014

## **Mobilità lenta**

Velostation - Raccomandazioni per la pianificazione e l'esercizio; PRO VELO, USTRA; 2013  
<http://www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/00483/index.html?lang=it>

Posteggi pubblici per cicli – Guida per il rilevamento dell'offerta; USTRA; 2011  
<http://www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/00483/index.html?lang=it>

Costi di costruzione delle infrastrutture di traffico lento più diffuse; USTRA; 2010  
<http://www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/00483/index.html?lang=it>

Il traffico lento nei progetti d'agglomerato. Linee guida. Documentazione sul traffico lento I I 2; USTRA; 2007  
<http://www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/00483/index.html?lang=it>



#### **Coordinamento e redazione**

Dipartimento del territorio  
Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità

#### **Editore**

Dipartimento del territorio  
Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità

#### **Concetto grafico e impaginazione**

Sezione dello sviluppo territoriale  
Ufficio del Piano Direttore

#### **Fotografie**

Sezione dello sviluppo territoriale  
Bruno Pellandini  
fotopedrazzini.ch

#### **Tiratura**

200 copie

© Dipartimento del territorio, 2014  
www.ti.ch