

Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente,
dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni DATEC
Ufficio federale dello sviluppo territoriale
3003 Berna

e-mail: info@are.admin.ch

Consultazione sul Decreto federale sui crediti d'impegno a partire dal 2019 per i contributi destinati a misure del programma Traffico d'agglomerato

Signora Consigliera federale,
gentili signore, egregi signori,

in data 17 gennaio 2018 il Consiglio federale ha incaricato il DATEC di svolgere la procedura di consultazione sul Decreto summenzionato.

Vi ringraziamo per questa opportunità. Qui di seguito esprimiamo le nostre considerazioni di carattere generale e le richieste in vista delle decisioni definitive; le risposte ai quesiti posti e gli argomenti a sostegno di queste nostre richieste sono raccolte nell'allegato.

1. Desideriamo innanzitutto sottolineare l'importanza acquisita dai Programmi di agglomerato (PA) nel definire e realizzare misure per una migliore gestione della mobilità coordinate con lo sviluppo degli insediamenti e con la valorizzazione del paesaggio. Ci ralleghiamo pertanto dell'impegno profuso dal DATEC nel dare seguito tempestivo alla messa in vigore del nuovo Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato, ampiamente sostenuto anche nel nostro Cantone in occasione della votazione popolare del 12 febbraio 2017, che permette ora un finanziamento sicuro e duraturo dei programmi.
2. Per gli aspetti di carattere generale che toccano i principi su scala nazionale ci allineiamo alle osservazioni formulate dalla Conferenza dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione e dell'ambiente (BPUK, DTAP, DCPA).

3. I PA di terza generazione presentati dal nostro Cantone si inseriscono a pieno titolo nella prospettiva dell'apertura della galleria di base del Monte Ceneri, che porterà a un radicale cambiamento nel servizio ferroviario nazionale e soprattutto regionale. La nuova offerta ferroviaria prevede prestazioni più rapide, più frequenti e con un più elevato confort e comporta dunque un adeguamento corrispondente dei servizi su gomma urbani e regionali, così da disporre di una catena di trasporto efficace che ne diffonda i vantaggi all'intero territorio. Le misure dei PA3 sono volte in particolare a potenziare le infrastrutture di interscambio, quelle per velocizzare i servizi su gomma, quelle per completare la rete ciclo-pedonale e quelle per riqualificare gli assi stradali urbani. Nel campo degli insediamenti e del paesaggio sono sostenuti quegli interventi che mirano a incentivare lo sviluppo centripeto, preferibilmente attorno alle stazioni, e a valorizzare gli spazi pubblici e le aree di svago di prossimità.
4. In generale esprimiamo un plauso sulle modalità con le quali sono stati esaminati i PA3. Abbiamo apprezzato competenza, disponibilità e trasparenza durante l'intero processo di valutazione. Esprimiamo soddisfazione per i risultati raggiunti, con il Programma di agglomerato del Bellinzonese, del Mendrisiotto e del Locarnese. Ciononostante il Programma di agglomerato del Locarnese lascia in sospeso alcune misure di grande rilievo, che meritano di essere riconsiderate in vista della decisione finale da sottoporre al Consiglio federale e poi al Parlamento.

Il Programma di agglomerato del Locarnese (PALOC) comprende molte misure in ragione del grosso impegno in corso per recuperare e modernizzare in particolare la rete dei trasporti pubblici e quella dei percorsi ciclo-pedonali. Il declassamento nella lista B e/o C di alcune misure proposte e di conseguenza il loro rinvio, come si dirà dettagliatamente nell'allegato questionario, non consente di dare una risposta concreta e tempestiva a problemi già oggi evidenti e destinati a inevitabilmente acuirsi, con pesanti conseguenze sulle condizioni di mobilità.

Il Programma di agglomerato del Luganese di terza generazione (PAL3) è stato giudicato insufficiente in ragione del presunto ritardo nell'attuazione dei programmi di prima e seconda generazione (PAL1, PAL2).

Desideriamo sottolineare due aspetti fondamentali che giustificano una vostra rivalutazione del programma:

- le due misure principali – il nodo intermodale della stazione FFS di Lugano (PAL1) e la tappa prioritaria della rete tram-treno del Luganese (PAL2) – avanzano progressivamente. Della prima si sono realizzati i primi due moduli (infrastrutture ferroviarie 1^a tappa e settore centrale), il terzo modulo (terminale bus e accessi pedonali) è in fase di progettazione definitiva e il quarto modulo

(infrastrutture ferroviarie 2^a tappa) è in costruzione. Il progetto della tappa prioritaria della rete tram-treno è stato perfezionato a seguito di una intensa e fruttuosa collaborazione con l'Ufficio federale dei trasporti, che ha fortemente auspicato anche la realizzazione di una galleria a doppio binario; esso è stato pubblicato secondo la Legge sulle ferrovie a inizio 2018 e il credito di costruzione è attualmente all'esame del Gran Consiglio;

- entrambi i progetti sono molto complessi, comportano un impegnativo coordinamento e potranno essere completamente conclusi entro il 2027. Il PAL3 ha tuttavia stabilito le modalità per comunque ottenere benefici tangibili nella fase transitoria. In particolare la rete dei trasporti pubblici e dei percorsi ciclabili viene progressivamente sviluppata. Un traguardo intermedio fondamentale per i trasporti pubblici sarà raggiunto con la ristrutturazione della rete in corrispondenza dell'apertura della galleria di base del Monte Ceneri (2021) e un ulteriore potenziamento è programmato per il 2025.

Gli incontri tra i rappresentanti delle parti svoltisi il 29 marzo scorso per discutere i Rapporti provvisori d'esame ci hanno infatti permesso di illustrare meglio diversi aspetti che a nostro avviso non erano stati completamente compresi.

In conclusione chiediamo:

- di rivalutare il punteggio del criterio CMO/rendiconto della messa in opera del PAL1 e PAL2;
- di inserire in lista A le misure:
 - PAB TP 2.1
 - PALOC TIM 19, ML 17, TP 8.1 e ML 5.1

Chiediamo anche che il punteggio ottenuto dal PAB, PALOC, PAL e PAM per il criterio di efficacia CE2 (sviluppo centripeto) sia riesaminato alla luce delle spiegazioni e della documentazione fornita per l'incontro del 29 marzo scorso con i rappresentanti dell'ARE.

Auspichiamo inoltre che venga assegnato un punteggio superiore al PAL per il criterio di efficacia CE1 (qualità del sistema di trasporto) e al PAB e PAM per il criterio di efficacia CE3 (sicurezza).

Infine gradiremmo che alcune valutazioni espresse nel Rapporto provvisorio d'esame in termini di punti forti e punti deboli possano essere rettificata sulla base della documentazione fornita nel corso dell'incontro di cui sopra.

5. Vi ringraziamo per l'introduzione con i programmi di terza generazione di una procedura amministrativa più semplice per la gestione delle misure di piccola taglia, per la possibilità di riunire più misure in pacchetti e per la concessione di contributi forfettari per determinati tipi di misure e/o pacchetti.

Riguardo ai programmi di quarta generazione siamo preoccupati per i tempi estremamente ridotti previsti per la loro consegna, ossia a giugno 2021. Ciò è tanto più problematico in quanto le istruzioni definitive del DATEC saranno note solo a fine 2019. Un lavoro mirato, razionale ed efficiente è in queste condizioni molto difficile.

Chiediamo dunque di rivalutare questi termini, se del caso prorogando di un anno la data di consegna.

Vi invitiamo a considerare parte integrante di questa nostra presa di posizione anche la documentazione in merito alla versione provvisoria dei Rapporti d'esame prodotta dai Servizi cantonali competenti e dalle Commissioni regionali dei trasporti e consegnata in occasione del già citato incontro del 29 marzo, che è stato molto apprezzato.

Gradiscano, signora Consigliera federale, gentili signore ed egregi signori, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



Claudio Zali

Il Cancelliere:



Arnoldo Coduri

Allegato: questionario

Copia p.c. (unicamente per e-mail):

- Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Divisione delle costruzioni (dt-dc@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)
- Sezione dello sviluppo territoriale (dt-sst@ti.ch)
- Conferenza dei direttori cantonali delle costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (BPUK) (sabrina.bula@bpuk.ch)
- Deputazione ticinese alle camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in Internet

QUESTIONARIO sul progetto in consultazione «Decreto federale sui crediti d'impegno a partire dal 2019 per i contributi destinati a misure nel quadro del programma Traffico d'agglomerato»

Aspetti generali del progetto

1. *Siete d'accordo con i punti essenziali del progetto posto in consultazione?*

Sì. Rinviamo alla presa di posizione della BPUK/DTAP/DCPA.

2. *A vostro avviso, ci sono temi di cui non si è sufficientemente tenuto conto?*

Rinviamo alla presa di posizione della BPUK/DTAP/DCPA.

Programma Traffico d'agglomerato di terza generazione

3. *Avete delle osservazioni sul documento presentato?*

Cfr. risposta 1 e 2.

4. *Siete d'accordo con la procedura d'esame effettuata per i programmi d'agglomerato di terza generazione? In caso contrario, sono necessari degli adattamenti?*

Il processo di valutazione dei PA ha dato nel complesso prova di trasparenza e di efficacia. Abbiamo apprezzato il fatto di assegnare un punteggio attraverso criteri chiari (miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto, promozione dello sviluppo centripeto, aumento della sicurezza, riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse) valutati da un gruppo di lavoro interno all'Amministrazione federale e da un gruppo di esperti esterni. Nella prima fase è stato utile poter presentare l'impostazione del lavoro per un vostro esame preliminare. Pure molto apprezzata è stata la possibilità, a conclusione del lavoro, di presentare i risultati e di rispondere alle vostre

domande con una documentazione aggiuntiva. Nell'attuale fase di valutazione finale molto opportuna è stata la possibilità di discutere la versione provvisoria del Rapporto d'esame.

Per migliorare ulteriormente il processo auspichiamo vivamente per il futuro che l'avvio della consultazione sul Decreto federale avvenga in contemporanea con la messa a disposizione del Rapporto d'esame provvisorio.

Ciò permetterebbe una più immediata e completa comprensione della valutazione dei programmi e dei loro risultati e una adeguata comunicazione pubblica.

5. *Siete d'accordo con i risultati dell'esame effettuato dalla Confederazione? In caso contrario, sono necessari degli adattamenti?*

Nel complesso i risultati ottenuti dai PA del Bellinzonese, del Mendrisiotto e del Locarnese sono soddisfacenti. Il grosso impegno profuso è stato riconosciuto e le misure in larga parte approvate. Ci ha per contro sorpreso il risultato negativo del programma del Luganese, segnatamente il punteggio insufficiente attribuito al criterio CMO/rendiconto della messa in opera. La valutazione non ha, a nostro avviso, adeguatamente preso conoscenza del reale stato di avanzamento e della complessità dei progetti in corso in questo agglomerato e, soprattutto, delle soluzioni intermedie prospettate per consentire il progressivo miglioramento delle condizioni di mobilità e raggiungimento degli obiettivi entro il 2027, allorché le due opere maggiori saranno concluse.

Nell'incontro del 29 marzo scorso tra i responsabili dell'ARE e i rappresentanti del Cantone e delle Commissioni regionali dei trasporti si sono potuti illustrare diversi aspetti di alcune misure declassate nel Rapporto provvisorio d'esame che ne giustificano la rivalutazione, come meglio diremo rispondendo alla domanda 6.

6. *Siete d'accordo con le osservazioni relative ai singoli programmi d'agglomerato o alle singole misure?*

6.1 PAB

Le misure proposte nel PAB sono state accolte con la sola eccezione della TP 2.1 "Sicurezza, accessibilità e attrattività delle fermate del TP su gomma". Quest'ultima è stata ritenuta poco influente ai fini dell'efficacia del programma.

Conveniamo che una valutazione puntuale della misura può condurre a una conclusione negativa, che risulta invece positiva se correttamente contestualizzata. In effetti la strategia di promozione del TP nell'agglomerato di Bellinzona, avviata con il PAB2¹, punta nel PAB3 a migliorare una serie di

¹ La riorganizzazione dei servizi di trasporto urbani e regionali è stata concretizzata con il cambio orario del dicembre 2014 e con un ulteriore potenziamento nel dicembre 2015.

elementi determinanti per ancora incrementare la qualità dei servizi e quindi l'attrattività per l'utente. Si tratta:

- del potenziamento dell'offerta (TP 4.1 e TP 4.2);
- della ristrutturazione dei nodi intermodali (TP 5.1, TP 5.2, ML 3.1.1.1 e 3.1.1.2);
- della sistemazione e messa in sicurezza di 6 fermate principali (TP 2.1).

Quest'ultima misura non risulta pertanto un'opzione di secondaria importanza ma costituisce parte di un programma, che può esplicare l'effetto auspicato solo se attuato integralmente. Queste fermate sono state selezionate, come risulta dalla documentazione fornita per l'incontro del 29 marzo, tenendo conto di due criteri fondamentali: il rilevante volume di utenti e il loro precario stato, assolutamente inadeguato alle moderne esigenze.

In conclusione chiediamo di rivalutare la misura TP 2.1 e di inserirla nella lista A.

6.2 PALOC

Le misure proposte dal PALOC sono state parzialmente accolte e il punteggio raggiunto è risultato buono.

Nel complesso queste misure permettono di compiere un passo significativo per migliorare le condizioni di mobilità e la sicurezza.

Dal Rapporto provvisorio d'esame risultano tuttavia declassate in lista B:

- la misura TIM 19 "Riorganizzazione della viabilità e del nodo del TP di Ponte Brolla";
- la misura ML 17 "Completamento del percorso ciclabile della Vallemaggia (tratta Someo-Riveo);

E' stata inoltre declassata in lista C la misura 5.1 "Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: nuovo collegamento verso il Gambarogno (Magadino-Gordola).

Sono infine state stralciate dal programma in particolare la misura TP 8.1 "Sicurezza, accessibilità e attrattività delle fermate del TP su gomma", la misura TP 4.3 "Misure infrastrutturali per potenziamento rete urbana su gomma – nuova strada di raccordo Ascona" e la misura ML 18 "Relazioni di mobilità lenta nel comparto Ex-Cartiera di Tenero".

Ci preme in questa sede segnalare che la misura TIM 19, come abbiamo documentato nell'incontro del 29 marzo, è stata definita in tutti i suoi elementi tecnici, va a risolvere un'intersezione viaria complessa e molto frequentata che dà accesso alla Vallemaggia, alle Centovalli e alla Valle Onsernone e prevede pure

un impianto P+R (40 posti), dimensionato in funzione del volume di pendolari, per valorizzare la Ferrovia "Centovallina". Essa è realizzabile entro l'orizzonte temporale delle opere della lista A.

La misura ML 17 consente di completare un itinerario ciclabile che si estende su circa 40 km e assume perciò un grande rilievo turistico, ma che riveste pure un notevole interesse utilitario, poiché consente collegamenti sicuri interni alle località toccate per l'accesso a scuole, servizi comunali e aree lavorative.

L'intervento, date le condizioni morfologiche del percorso, è assai impegnativo. Esso sfrutta in larga parte il sedime della vecchia ferrovia della Vallemaggia. I costi rientrano nella categoria ARE dei "costi bassi" (cfr. rapporto esplicativo "Esame dei programmi d'agglomerato di 3^a generazione" pag. 12).

Di questa misura già si dispone del progetto di massima, che attesta un costo di 5,93 mio. fr. (\pm 20%, IVA esclusa, prezzi 4.2016); la stessa gode del preavviso favorevole dell'Ufficio cantonale natura e paesaggio e può essere realizzata entro l'orizzonte temporale delle opere della lista A.

Per facilitarne la realizzazione Cantone e agglomerato sono disponibili ad assumersi i costi che eccedono i 5,00 mio. fr. come prestazioni proprie e quindi richiedono il cofinanziamento su un importo ridotto pari a 5,00 mio. fr. (IVA esclusa, prezzi 4.2016).

Per quanto concerne le misure al momento da voi stralciate desideriamo evidenziare la necessità di rivalutare la TP 8.1.

Le considerazioni a suo sostegno sono analoghe a quelle presentate al precedente punto 6.1 per la misura PAB TP 2.1 ma assumono ulteriore rilievo poiché a dicembre 2020 la rete dei TP del Locarnese verrà completamente riorganizzata e potenziata in concomitanza con l'apertura della galleria di base del Monte Ceneri. La riqualifica delle fermate principali della rete risulta così un aspetto centrale per il rilancio dei servizi pubblici.

Infine desideriamo attirare la vostra attenzione sulla misura ML 5.1. Il motivo addotto per il suo declassamento in lista C è la mancanza della dimostrazione della sua conformità con l'Ordinanza federale sulle zone palustri.

Nella discussione avuta con i rappresentanti dell'ARE il 29 marzo scorso abbiamo compreso essere questo l'elemento di fondo da approfondire con l'Ufficio federale dell'ambiente. Un preavviso favorevole consentirebbe la sua integrazione nella lista A.

La misura è integrata nel concetto di fruizione stabilito con il Piano di utilizzazione cantonale del Parco del Piano di Magadino, il quale gestisce e coordina tutte le attività, in particolare nelle sue vocazioni naturalistiche, agricole e di svago, che interessano la parte centrale del Piano di Magadino, ivi compreso la zona palustre di importanza nazionale. Tale piano di utilizzazione è stato sottoposto per osservazioni all'Ufficio federale dell'ambiente, il quale, nella sua presa di posizione del 17 febbraio 2011, ha accolto favorevolmente il piano della mobilità e non ha formulato nessuna osservazione nel merito della prevista realizzazione della nuova passerella sul fiume Ticino. Il Piano di utilizzazione è entrato in vigore il 18 dicembre 2014.

Il nuovo percorso ciclopedonale è stato definito in seguito ad attenta analisi, combinando la necessità di salvaguardare le zone più sensibili della riserva naturale delle Bolle di Magadino con quelle della mobilità lenta. Le motivazioni di salvaguardia naturalistica nascono in particolare con il progetto di rinaturazione della foce del fiume Ticino, il quale ha riconsegnato alla natura un territorio occupato da attività estrattive e parallelamente ne ha aumentato l'attrattività per la fruizione a scopo di svago. È necessario allontanare i fruitori dalle zone più sensibili della riserva naturale delle Bolle di Magadino offrendo un percorso alternativo che sia comunque attrattivo per la popolazione. In questo senso si ritiene che la misura ML 5.1 sia conforme all'Ordinanza federale sulle zone palustri in quanto:

- è necessaria per la tutela della zona palustre, nello specifico della vocazione di tutela dell'avifauna acquatica della riserva naturale delle Bolle di Magadino; il tracciato del percorso ciclopedonale, oltre a collegare i due comparti a destra e a sinistra del fiume Ticino, permette di introdurre un sistema di controllo della permeabilità della riserva e di sopprimere dei percorsi all'interno delle zone più sensibili;
- è ad ubicazione vincolata in quanto è parte di un sistema di mobilità dolce che, per canalizzare la fruizione nella zona protetta, deve mantenere una significativa attrattività (uno spostamento verso ovest allungherebbe il percorso di ca.3km e perderebbe di significato);
- non contraddice gli obiettivi di protezione, in quanto l'intervento è finalizzato a gestire un crescente problema di fruizione; il tracciato, non asfaltato e non illuminato, è concepito perlopiù su percorsi esistenti; la passerella sarà modesta e semplice nella forma, garantendo così un adeguato inserimento paesaggistico e salvaguardando biotopi e specie protette.

Ricordiamo che su questa misura il Cantone ha consegnato all'ARE ulteriori informazioni mediante la scheda consegnata in occasione dell'incontro del 29 marzo 2018.

In conclusione chiediamo di rivalutare le misure TIM 19, ML 17, TP 8.1 e ML 5.1 e di inserirle nella lista A.

6.3 PAL

Dal Rapporto provvisorio d'esame il punteggio assegnato al PAL risulta insufficiente per ottenere contributi federali, nonostante la quasi totalità delle misure della lista A, peraltro relativamente poche e con una previsione di investimento molto modesta (11,1 mio. fr., IVA incl.), sia stata condivisa dall'ARE. A tale risultato si giunge poiché nei criteri di efficacia il PAL ha ricevuto la nota minima per ottenere la sufficienza ma è stato poi penalizzato dal giudizio sul criterio "rendiconto dello stato d'attuazione".

In questa sede ci preme rilevare come il giudizio su quest'ultimo criterio non ha adeguatamente tenuto conto dello sviluppo dei due grandi progetti che interessano questo agglomerato:

- il rinnovo e l'ampliamento del nodo d'interscambio della stazione di Lugano (StazLu1);
- la costruzione della prima tappa della rete tram-treno (collegamento Manno-Bioggio-Lugano centro).

Il PAL3 indica peraltro le misure che saranno attuate nella fase transitoria in attesa della completazione delle due opere, prevista nel 2027.

I rappresentanti del Cantone hanno potuto illustrare lo stato di avanzamento dei lavori e la complessità del loro coordinamento, nonché i contenuti della fase transitoria durante l'incontro del 29 marzo scorso e fornire una ampia documentazione alla quale rimandiamo per i dettagli.

a) Sottolineiamo qui che il progetto StazLu1 è suddiviso in diversi moduli attuativi modulo 1: infrastrutture ferroviarie/1^a tappa, modulo 2: settore centrale (PAL1), modulo 3: terminale bus-collegamenti pedonali e infrastrutture stradali (PAL1) e modulo 4: infrastrutture ferroviarie/2^a tappa/ZEB/PROSSIF 2025. I primi due moduli sono già stati realizzati, il terzo è in fase di progetto definitivo e il quarto è in costruzione.

La procedura per l'ottenimento dell'approvazione dei piani secondo la Legge sulle ferrovie della tappa prioritaria della rete tram-treno è stata avviata nel gennaio 2018. Il progetto ha tenuto conto delle proposte di miglioramento suggerite dall'Ufficio federale dei trasporti attraverso una serie di contatti durante la sua elaborazione. Il finanziamento è in parte garantito dal PAL2

(tratta Bioggio-Manno) ed è in parte previsto nel programma PROSSIF 2030/35 (tratta Bioggio-Lugano centro)². Questo Consiglio ha approvato in data 6 settembre 2017 un credito lordo di 444 mio. fr. per la realizzazione dell'opera in oggetto e pure comprensivo del sottopasso pedonale di Besso (elemento del progetto StazLu1).

Questi due progetti potranno essere conclusi entro il 2027.

b) Nel frattempo il PAL3 ha predisposto una serie di misure a breve e medio termine per gestire questa fase di transizione in modo da consentire progressivi miglioramenti delle condizioni di mobilità.

Si tratta in particolare della riorganizzazione del trasporto pubblico su gomma (misura TP 1.6); si sta lavorando per:

- la riorganizzazione, l'estensione delle linee e il potenziamento dei trasporti pubblici su gomma urbani e regionali dal dicembre 2020, in concomitanza con l'apertura della galleria di base del Monte Ceneri (modulo 1);
- lo sviluppo ulteriore della rete dei servizi su gomma, in particolare con la velocizzazione del servizio sull'asse Cornaredo-Pian Scairolo (Agglobus/2023-26) (modulo 2);
- l'introduzione del tram-treno e il parallelo ulteriore adeguamento della rete dei servizi su gomma (2027), che faranno capo a quel momento al nuovo terminale bus StazLu1 (PAL1), che per ragioni tecniche di coordinamento dei cantieri non può essere anticipato (modulo 3).

In conclusione chiediamo di rivalutare da -1 a 0 il punteggio attribuito al criterio di efficacia CMO/rendiconto della messa in opera delle misure PAL1 e PAL2.

Chiediamo pure di rivalutare il punteggio assegnato al criterio CE1/Qualità del sistema di trasporto, alla luce della documentazione fornita in occasione dell'incontro del 29 marzo 2018.

6.4 PAM

Il PAM ha ottenuto una buona valutazione e tutte le misure in lista A sono state accolte, con la sola eccezione della ML 4.6 "Piano Bike Park: giro del Monte Asturo".

A margine dell'incontro del 29 marzo scorso è infatti stato comunicato ai nostri rappresentanti che anche le misure ML 4.1-4.5 "Completamento della rete ciclabile locale", per un disguido tecnico inizialmente inserite nella categoria delle misure di scarsa efficacia, sono invece parte integrante della lista A.

² Rapporto del Consiglio federale in consultazione fino al 15 gennaio 2018

6.5 Valutazioni sui punteggi che interessano PAB, PALOC, PAM, PAL / Criterio di efficacia CE2.

Alcune valutazioni del Rapporto provvisorio d'esame interessano trasversalmente tutti i programmi summenzionati.

Si tratta in particolare di quelle che si riferiscono al criterio di efficacia CE2 "Sviluppo centripeto".

Nel Rapporto d'esame si sostiene che:

- a) il programma non formula strategie né propone misure e criteri vincolanti per evitare la diffusione degli insediamenti; non si prioritizzano né si riducono le zone edificabili.
- b) Il programma, contrariamente a quello di seconda generazione, non affronta il tema dei grandi generatori di traffico e dei poli di sviluppo economico.

Per quanto riguarda l'estensione delle zone edificabili occorre innanzitutto evidenziare che la strategia cantonale è stata presentata con il progetto di revisione del Piano direttore posto in consultazione dal 19.6.2017 al 19.10.2017.

In particolare la scheda R 6 "Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili" ha proposto modalità, termini, incentivi e sanzioni per adattare la pianificazione delle utilizzazioni ai nuovi principi stabiliti con la revisione della LPT. La pianificazione delle utilizzazioni è un compito che spetta ai Comuni e pertanto, in ossequio all'autonomia loro conferita dal nostro ordinamento, saranno i Comuni a dover verificare e, se necessario, ricalibrare l'estensione della zona edificabile.

L'ARE ha valutato positivamente la strategia per l'aggiornamento del PD nell'esame preliminare del 28 febbraio 2018. I PA hanno stabilito su scala regionale l'impegno dei Comuni a verificare la contenibilità dei loro PR, il futuro fabbisogno, a definire le modalità per mobilitare le riserve disponibili e a concretizzare numerose misure³ volte a riqualificare il tessuto urbanistico, a promuovere le aree ben servite del trasporto pubblico e a valorizzare spazi pubblici e aree di svago.

Ci preme peraltro evidenziare che nessun programma postula l'estensione dell'area edificabile e che, a scala cantonale, il metodo sviluppato dall'ARE per stabilire se procedere o meno a dezonamenti non ne ha ravvisato necessità per il Ticino.

Per quanto concerne i grandi generatori di traffico ci preme evidenziare che la problematica è stata affrontata nei programmi di 2^a generazione e la

³ In lista A il PAM ha proposto 23 misure INS/P, il PALOC 19, il PAB 21 e il PAL18.

concretizzazione delle misure già è stata effettuata o procede conformemente agli obiettivi, come attestato dai rendiconti di attuazione. Logicamente i programmi di terza generazione non si sono più dovuti occupare intensamente di una problematica che è oggi sotto controllo.

Desideriamo sottolineare il significativo miglioramento raggiunto dal PAL nella definizione della strategia in materia paesaggistica, peraltro segnalata nel Rapporto provvisorio come “accattivante e pertinente”.

In conclusione chiediamo pertanto di rivalutare da +1 a +2 il punteggio attribuito al criterio di efficacia CE2/Sviluppo centripeto per il PAB, il PALOC, il PAM e il PAL.

6.6 Valutazioni sui punteggi che interessano PAB e PAM / Criterio di efficacia CE3.

Il Rapporto provvisorio di esame rileva che la strategia e le misure per migliorare la sicurezza, oggetto del criterio d'efficacia CE3, non sono state concretizzate a sufficienza.

E' necessario innanzitutto rilevare che la strategia per la sicurezza stradale è già stata avviata nei precedenti PA, attraverso la pianificazione di molteplici misure, attualmente in fase esecutiva. All'interno dei PA3 la strategia viene consolidata ulteriormente con alcune nuove misure, che completano quanto già iniziato.

Ci preme evidenziare che in entrambi i programmi il modello UPI 50/30 costituisce il punto di riferimento fondamentale per tutte le misure che interessano la gestione della viabilità sull'intera rete stradale.

Inoltre questi programmi comprendono diverse misure specifiche⁴ volte a riqualificare gli assi stradali secondo principi di gestione dello spazio stradale più efficaci in rapporto all'obiettivo di incrementare la sicurezza.

Nel gennaio 2017 il Dipartimento del territorio ha peraltro pubblicato all'attenzione di Comuni e professionisti la linea guida “Concezione dello spazio stradale all'interno delle località”.

Per una più dettagliata illustrazione rimandiamo alla documentazione consegnata in occasione dell'incontro del 29 marzo scorso tra i rappresentanti dell'ARE, del Cantone Ticino e delle Commissioni regionali dei trasporti.

In conclusione chiediamo di rivalutare da +1 a +2 il punteggio attribuito al criterio di efficacia CE3/Sicurezza del traffico per il PAB e il PAM.

⁴ Elenco misure – PAB3:TIM 7, TIM 2.4, TIM 6.1, ML 7, TIM 9 e TIM 10
– PAM:TIM 7, TP 1, TP 7, ML 2, ML 3, ML 4, ML 5

Altre osservazioni

7. Avete altre osservazioni in merito al progetto posto in consultazione?

Rileviamo che lo stato dei prezzi non è definito in modo univoco: nel rapporto esplicativo è indicato sia "ottobre 2016" (nel commento all'art. 3 a pag. 32) sia "aprile 2016" (nel resto del rapporto e nelle tabelle allegate)", mentre nel disegno di Decreto federale è indicato solo l'anno 2016 (v. art. 1).