

Repubblica e Cantone  
Ticino

## Il Consiglio di Stato

Signor  
Carlo Lepori  
Deputato al Gran Consiglio

**Interrogazione 23 settembre 2013 n. 220.13**  
**Programma di agglomerato di Lugano (PAL2). Quali conseguenze trarre dal fallimento del programma proposto?**

Signor deputato,

nella sua interrogazione succitata dopo un'ampia introduzione, ci pone alcuni quesiti specifici.

Prima di affrontare questi ultimi desideriamo rilevare alcuni aspetti generali.

- (1) Giova innanzitutto ricordare che la valutazione del PAL1 (2011-2014) è stata nel complesso positiva e ha permesso di ottenere un contributo federale complessivo di ca. 27 mio di franchi. Il contributo concesso all'agglomerato di Lugano si situa al settimo posto nella graduatoria nazionale sia in cifre assolute che pro capite, ciò che corrisponde a livello di importanza del Luganese nella gerarchia dei centri nazionali.
- (2) Nella valutazione provvisoria del PAL2 (2015-2018) l'Autorità federale ha riconosciuto l'ampiezza dei problemi da affrontare e ha ritenuto adeguata la strategia di sviluppo strutturante, sostenuta in particolare dal progetto della rete tram. Nel contempo ha anche espresso osservazioni critiche sulla presunta concorrenzialità tra rete tranviaria e circonvallazione Agno-Bioggio così come sul dimensionamento degli impianti P+R. Su questi punti il Consiglio di Stato e la CRTL hanno lavorato in vista di migliorare la valutazione. Nella Convenzione sottoscritta a fine dicembre 2013 tra Consiglio di Stato e CRTL per la programmazione e il finanziamento del PAL sono infatti già stati concordati i principi per un'esecuzione a tappe delle opere e per una riduzione della capacità degli impianti P+R nelle vicinanze del nucleo dell'agglomerato.
- (3) La valutazione definitiva dei Programmi d'agglomerato del Cantone Ticino resa nota lo scorso 26 febbraio è migliorata in modo rilevante rispetto a quella provvisoria del 2013 e conseguentemente alcune opere sono state rivalutate. Constatiamo infatti che sono stati inseriti nella lista dei progetti prioritari al beneficio di contributi a partire dal 2015:
  - una tappa della rete tram del Luganese, segnatamente il prolungamento da Bioggio a Manno;
  - l'area di interscambio della stazione FFS di Bellinzona;
  - la passerella ciclo-pedonale tra Maggia e Moghegno.

I contributi federali ammontano così a circa 71 mio di franchi, ossia ca. 28 in più rispetto a quanto previsto nella valutazione provvisoria.

L'importo previsto per il Luganese è passato da circa 11 mio fr. a 31.

Rispondiamo alle sue domande qui di seguito.

**1. Quale valutazione tecnica e politica fa della decisione federale sul sussidio al PAL2 e in particolare della bocciatura della circonvallazione di Agno?**

La valutazione generale del PAL2 da parte della Confederazione evidenzia aspetti positivi e alcune criticità. L'esito conclusivo è fortemente condizionato dalle insufficienti risorse finanziarie disponibili.

Dal profilo tecnico occorrerà nel futuro documentare in modo più completo e circostanziato la strategia perseguita in ambito territoriale ed evidenziare maggiormente le sinergie e la coerenza tra le misure infrastrutturali a supporto della mobilità e quelle relative alle destinazioni d'uso del territorio. Il Dipartimento del territorio sta preparando una Guida per l'allestimento dei PA di terza generazione per orientare i lavori futuri in modo ancora più efficace.

Dal profilo politico constatiamo che la dotazione finanziaria del Fondo infrastrutturale, a fronte delle proposte elaborate nei 41 programmi di agglomerato presentati, si rivela nettamente insufficiente per far fronte ai problemi degli agglomerati. Di fatto questa dotazione, di circa 6 miliardi di franchi, è stata esaurita in meno di dieci anni dall'approvazione della legge. Ciò ha portato l'Autorità federale ad adottare valutazioni molto severe e restrittive per i programmi d'agglomerato di seconda generazione. In particolare sono stati penalizzati i grandi progetti, come ad esempio i due principali del Luganese. Va rilevato che sia il progetto "rete tram/tappa prioritaria" sia la circonvallazione di Agno-Bioggio hanno ottenuto valutazioni molto positive per quanto riguarda i vantaggi e gli effetti favorevoli e hanno incontrato invece grosse difficoltà a causa del costo ritenuto elevato. Alla circonvallazione di Agno-Bioggio è stato in particolare riconosciuto un forte contributo alla riduzione del traffico di attraversamento nelle località di Agno e Bioggio ma nel contempo è pure stato evidenziato un costo molto elevato (ca. 134 mio fr.). Il fatto che su ben 35 proposte di circonvallazione a livello nazionale solo 5 sono state accolte e che la più onerosa di queste ultime comporta un investimento massimo di 35 mio di franchi è emblematico della situazione critica della dotazione del fondo. È ora in consultazione una proposta del Consiglio federale per una riforma del Fondo attuale e un suo rilancio a tempo indeterminato.

**2. Ritieni necessario da subito un profondo riorientamento della politica degli agglomerati, stabilendo una chiara priorità agli investimenti a favore della mobilità pubblica e lenta e a una vera politica di riordino territoriale?**

Questo Consiglio reputa fondamentale praticare una politica coordinata della mobilità che consideri e promuova tutti i mezzi di trasporto in modo complementare in funzione della loro idoneità a risolvere i problemi. Vanno pertanto adottate quelle misure che risultano più efficaci e più rispettose del territorio in cui si collocano. Occorre inoltre operare a più livelli: attraverso nuove infrastrutture per completare le reti, attraverso una più efficace gestione delle infrastrutture esistenti, attraverso una più marcata intermodalità e gestione dei posteggi, attraverso uno stretto coordinamento tra la politica degli insediamenti e quella della mobilità e, non da ultimo, attraverso un cambiamento nelle abitudini e nelle modalità di lavoro (orari, telelavoro, ecc.).

Questo Consiglio si è impegnato e si sta impegnando per modernizzare la rete dei trasporti pubblici e per adeguatamente sfruttare le opportunità che si apriranno con l'apertura delle gallerie di base del San Gottardo e del Monte Ceneri. Con l'adozione del Messaggio del 24 ottobre 2012 concernente la richiesta di un credito di 31 mio di fr. a favore della mobilità ciclabile è stato dato anche un forte impulso al recupero di questa componente della mobilità complessiva. Occorre peraltro ricordare che circa i tre quarti della mobilità quotidiana sono soddisfatti dal traffico motorizzato individuale e che il nostro contesto morfologico e territoriale frammentato e la nostra densità demografica impongono soluzioni ben ponderate.

Una maggior attenzione allo sviluppo degli insediamenti, come da voi auspicato, è senz'altro opportuno: questo Consiglio, si è già mosso in questa direzione aggiornando la pianificazione direttrice e la base normativa: ricordiamo a tal proposito in particolare la revisione totale del Piano direttore, approvata dal Consiglio federale nel 2013, l'adozione della Legge sullo sviluppo territoriale nel 2011 e la revisione parziale del 2013 riguardante il prelievo del plusvalore (attualmente al vaglio del Gran Consiglio) e la promozione di Programmi di agglomerato di 2<sup>a</sup> generazione. Sono così stati individuati e promossi anche indirizzi a livello comprensoriale per favorire un uso del territorio più oculato. Si tratta di un compito impegnativo, la cui concretizzazione a livello di piani d'utilizzazione compete ai Comuni, che detengono un'ampia autonomia in materia pianificatoria.

**3. Considera errata la decisione di affidare alle CRT i programmi di agglomerato, considerato che si tratta di organi nati per la pianificazione dei trasporti, prive di capacità propositive e di competenze a livello pianificatorio?**

La decisione di affidare l'allestimento dei Piani regionali dei trasporti e dei programmi di agglomerato alle CRT è stata opportuna e i risultati raggiunti sono nel complesso positivi. Il lavoro svolto, con una costante partecipazione del Cantone, ha permesso di trovare soluzioni condivise. Una buona parte sono state realizzate, altre sono in corso di realizzazione e/o progettazione. Sulla base dell'esperienza raccolta è stato progressivamente possibile integrare gli obiettivi trasportistici nel contesto della politica degli insediamenti e di considerare le problematiche ambientali. Ricordiamo a tal proposito l'allestimento dei Piani regionali dei trasporti, dei concetti di organizzazione territoriale e dei programmi di agglomerato ed in parallelo l'aggiornamento costante del Piano direttore.

Le CRT hanno nel tempo sviluppato competenze e capacità propositive anche nel campo territoriale e, in accordo con il Cantone, hanno affidato i mandati per l'allestimento dei PA a gruppi interdisciplinari, con una qualificata presenza di urbanisti e pianificatori. Occorre nel futuro migliorare ulteriormente la qualità del lavoro e la solidità delle proposte ma la modalità di lavoro è ormai consolidata e la riteniamo adeguata ai compiti da affrontare.

**4. Allo scopo di avere una direzione politica coerente con gli obiettivi che la Confederazione pone al PA, intende creare veri organi di pianificazione intercomunale per l'elaborazione degli stessi?**

Questo Consiglio non intende creare nuovi organi di pianificazione intercomunale ma lavorare, come detto in precedenza, sulla base dell'impostazione esistente, che peraltro lascia spazio e permette di integrare anche le esperienze di pianificazione intercomunale che si sono sviluppate in particolare a partire dagli anni 2000. In materia pianificatoria le competenze comunali sono molto estese e potranno trovare nuovi sbocchi a una scala più congruente ai problemi sul tappeto anche grazie alle aggregazioni.

**5. Subordinatamente, per il Luganese, intende chiedere la sostituzione del comitato esecutivo CRTL, responsabile politicamente dello scarso riconoscimento del PAL2 da parte della Confederazione, e dei responsabili tecnici di questo fallimento?**

Rimandiamo al punto (3) dell'introduzione per la nostra valutazione complessiva sui risultati raggiunti dopo la pubblicazione del Rapporto d'esame definitivo da parte dell'Autorità federale.

La designazione dei delegati nelle CRT è di competenza dei Comuni, così come le modalità di organizzazione interna, tra cui l'istituzione di un comitato organizzativo o esecutivo.

La designazione del supporto tecnico di base è pure una prerogativa delle CRT.

*Il tempo impiegato per l'elaborazione della presente risposta ammonta complessivamente a 5 ore lavorative.*

Voglia gradire, signor deputato, i nostri migliori saluti.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



P. Beltraminelli

Il Cancelliere:



G. Gianella

Copia:

- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità ([dt-dstm@ti.ch](mailto:dt-dstm@ti.ch))
- Sezione della mobilità ([dt-sm@ti.ch](mailto:dt-sm@ti.ch))