

# Messaggio

numero

**6233**

data

10 giugno 2009

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

## **Richiesta di un credito di CHF 1'900'000.-- per l'allestimento dei programmi d'agglomerato del Bellinzonese e del Locarnese, come pure per gli approfondimenti dei programmi d'agglomerato del Luganese e del Mendrisiotto**

Signor Presidente,  
signore e signori deputati,

con questo Messaggio si chiede lo stanziamento di un credito per l'assegnazione dei mandati necessari per l'allestimento dei programmi d'agglomerato del Bellinzonese e del Locarnese, come pure per gli approfondimenti dei programmi d'agglomerato del Luganese e del Mendrisiotto, già trasmessi alla Confederazione a fine 2007, allo scopo di migliorarne il rapporto costo/benefici.

Con l'approvazione nel 2006 della Legge federale sul fondo infrastrutturale (LFIT) e del relativo decreto è stato istituito il Fondo per il traffico d'agglomerato, per il completamento delle strade nazionali, per l'eliminazione dei punti critici della rete delle strade nazionali e per garantire le strade principali nelle regioni di montagna e in quelle periferiche. Questo Fondo consacra per la prima volta mezzi della Confederazione a favore di progetti concernenti l'"insediamento e la mobilità" negli agglomerati. I contributi federali per le infrastrutture di trasporto negli agglomerati vengono accordati sulla base di un Programma d'agglomerato (PA).

### **1. LA POLITICA FEDERALE DEGLI AGGLOMERATI**

#### **1.1 Breve cronistoria**

Alla fine del 2001, il Consiglio federale ha avviato gli studi preliminari volti a definire una politica di sostegno agli agglomerati da parte della Confederazione, poiché nella situazione attuale molti di loro faticano sempre più a risolvere da sé i problemi legati all'evoluzione degli insediamenti, dei trasporti e della protezione dell'ambiente. A inasprire la situazione c'è anche il fatto che le aree funzionali coincidono sempre meno con i confini istituzionali: ciò crea una serie di effetti ("spillovers"<sup>1</sup>) che generano uno squilibrio tra competenze strategico-operative e capacità rispettivamente possibilità finanziarie.

Gli strumenti allora a disposizione della Confederazione per intervenire a favore della mobilità negli agglomerati erano limitati. Le sue competenze in materia di finanziamento erano legate essenzialmente alla rete delle strade nazionali e delle strade principali alpine, ai grandi progetti ferroviari e al traffico regionale.

<sup>1</sup> [www.efd.admin.ch/glossar/index.html?action=id&id=213&lang=it](http://www.efd.admin.ch/glossar/index.html?action=id&id=213&lang=it)

Con l'approvazione, nel novembre 2004, da parte del popolo svizzero della Nuova perequazione finanziaria e della nuova ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantone (NPC), è stata decisa l'attribuzione di una parte degli introiti dei dazi sui carburanti anche ai trasporti pubblici e privati negli agglomerati. Su questa base, nel 2006 le Camere federali hanno approvato la nuova Legge sul fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato, la rete delle strade nazionali, nonché le strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche (LFIT).

Essa è entrata in vigore il 1. gennaio 2008. Il Fondo ha una dotazione di 20.8 miliardi di franchi, per un periodo di 20 anni, destinati a:

- completamento della rete delle strade nazionali: 8.5 miliardi;
- eliminazione delle insufficienze di capacità della rete esistente delle strade nazionali: 5.5 miliardi;
- investimenti per le infrastrutture destinate ai trasporti privati e pubblici negli agglomerati: 6 miliardi;
- mantenimento della sostanza delle strade principali nelle regioni di montagna e in quelle periferiche: 0.8 miliardi.

L'impiego di queste risorse deve basarsi su una visione globale della mobilità, che includa tutti i mezzi di trasporto, dia la priorità a misure di gestione e di carattere organizzativo piuttosto che a nuove infrastrutture, e sia coordinata con lo sviluppo degli insediamenti e la protezione dell'ambiente.

A partire dal 2011 la Confederazione sussidierà opere per la rete dei trasporti all'interno degli agglomerati fino a un massimo del 50% del costo preventivato. La quota di partecipazione federale verrà determinata sulla base del rapporto costo/beneficio delle misure previste. I contributi federali alle infrastrutture per i trasporti d'agglomerato non verranno erogati per singoli progetti, ma concessi globalmente ai Programmi d'agglomerato (PA). Il Cantone dovrà sottoscrivere una Convenzione con la Confederazione per regolare la gestione dei finanziamenti.

## **1.2 Principi e obiettivi dei PA**

Il PA considera in modo coordinato le tematiche della mobilità e dell'insediamento e definisce le misure per promuovere uno sviluppo sostenibile. Esso si basa sulla collaborazione orizzontale (tra i Comuni) e su quella verticale (Confederazione-Cantone-Comuni). Il PA è attuato a tappe, può estendersi su più anni e va regolarmente aggiornato. Comprende progetti e provvedimenti per lo sviluppo degli insediamenti e provvedimenti infrastrutturali e gestionali per i diversi mezzi di trasporto. Essi sono suddivisi per priorità secondo l'urgenza e i contenuti.

La Confederazione ha definito i seguenti principi per l'allestimento dei PA:

- considerare il tema dei trasporti e quello degli insediamenti in modo integrato;
- considerare tutte le componenti della mobilità – traffico individuale motorizzato (TIM), trasporti pubblici (TP) e mobilità lenta – in modo integrato;
- assicurare la partecipazione degli attori (istituzionali e non) e della popolazione;
- definire le competenze decisionali e il consolidamento vincolante del progetto;
- valutare il progetto dal profilo della mobilità, dell'urbanistica e dell'ambiente;
- monitorare i risultati.

Per poter beneficiare dei contributi federali, i PA devono soddisfare i requisiti di base elencati nell'allegato 1. Devono inoltre perseguire i seguenti obiettivi:

- miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (tempi di percorrenza con i TP, qualità dei TP, code nel traffico stradale, accessibilità, intermodalità, qualità del traffico pedonale e ciclistico);
- promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti (concentrazione di attività presso i poli di sviluppo, sviluppo urbanistico e qualità di vita, soppressione degli effetti di cesura causati dalle infrastrutture di trasporto);
- aumento della sicurezza del traffico (riduzione degli incidenti, del numero di morti e feriti e dei danni materiali);
- riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse (inquinamento fonico, inquinamento dell'aria, emissioni di CO2 e cambiamenti climatici, occupazione parsimoniosa del suolo, effetti di frazionamento di aree paesaggistiche da parte delle infrastrutture di trasporto).

La prima scadenza per l'elaborazione dei PA e della richiesta dei contributi federali era il 31.12.2007. Entro questa data sono stati consegnati alla Confederazione 30 PA, che coprono 37 dei 55 agglomerati svizzeri. I primi finanziamenti potranno essere attivati nel periodo 2011-2014.

La prossima scadenza per la consegna di PA è stata fissata dalla Confederazione a fine 2011. Sono stati annunciati altri 13 PA, che si aggiungeranno a quelli già consegnati e nel frattempo attivati; questi ultimi potranno inoltre essere aggiornati ed entrare in linea di conto per ottenere ulteriori contributi sulle misure non ancora considerate.

### **1.3 La metodologia e i contenuti dei PA**

L'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) ha pubblicato le direttive per l'elaborazione e la valutazione dei PA. La metodologia di elaborazione e i criteri di valutazione dei PA sono definiti in particolare nel documento: "Programmi d'agglomerato, parte trasporti e insediamento: criteri di valutazione – Manuale di applicazione", 2006.

La metodologia e le tappe per l'elaborazione del PA sono raffigurate nell'allegato 1.

Dapprima è condotta un'analisi dello stato attuale dell'organizzazione territoriale (insediamento e trasporti) volta a far emergere i punti critici; segue la definizione dello scenario futuro senza le misure del PA (trend); l'analisi dei punti critici dello stato futuro rappresenta poi la base per l'identificazione delle misure che, nel loro complesso, condurranno verso uno scenario territoriale e dei trasporti auspicato. Le singole proposte e il complesso del PA devono essere vagliati dal profilo dell'efficacia: il grado di quest'ultima in relazione ai costi costituisce l'elemento fondamentale per la valutazione globale del PA e per la definizione del tasso di contribuzione della Confederazione.

### **1.4 Le misure del PA**

Il PA deve contenere misure specifiche per il settore della **mobilità** e per quello degli **insediamenti**.

A titolo esemplificativo elenchiamo qui di seguito alcune possibili misure per la mobilità:

- mobilità pedonale: creazione di una rete di percorsi sicuri e attrattivi, messa in sicurezza dei percorsi casa-scuola e di passaggi pedonali, zone d'incontro o zone 30, moderazioni del traffico;

- mobilità ciclabile: eliminazione dei punti pericolosi, creazione di percorsi casa-scuola, corsie e piste ciclabili, circolazione nei due sensi per le biciclette in strade di quartiere a senso unico, attraversamenti di strade principali in parallelo ai passaggi pedonali, segnaletica specifica, posteggi per biciclette;
- trasporto pubblico: aumento delle corse, orario cadenzato, migliori coincidenze, percorsi diretti, corsie preferenziali, nuove fermate, veicoli più moderni, sistemi di informazione, fasi prioritarie ai semafori;
- traffico individuale motorizzato: misure di moderazione, modifiche della gerarchia stradale, gestione semaforica, informazione in tempo reale, misure per la dissuasione del transito attraverso i quartieri, riqualifica di strade di attraversamento nelle località;
- stazionamento: tariffe dei posteggi differenziate, riduzione dei parcheggi per pendolari, P+R nelle stazioni ferroviarie, sistema informativo;
- gestione e telematica dei trasporti: segnaletica variabile, semafori centralizzati, gestione sovracomunale delle reti.

Le misure per l'**insediamento** mirano a un adeguato coordinamento con i trasporti, in particolare quelli pubblici, e a una maggiore densità abbinata a un'elevata qualità. Possono essere menzionate a titolo esemplificativo:

- promozione dello sviluppo verso l'interno: densificazione degli insediamenti in funzione del livello di servizio del trasporto pubblico, riconversione e riqualifica urbanistica di aree dismesse o degradate, creazione di nuove fermate del trasporto pubblico, limitazione delle residenze secondarie;
- promozione della gestione dei luoghi "strategici" o problematici: stazioni, poli di sviluppo, aree problematiche come quelle con grandi generatori di traffico (GGT), zone soggette a importanti trasformazioni, superfici dismesse;
- contenimento dell'urbanizzazione diffusa: blocco di futuri azzonamenti nelle parti più periferiche, valutazione di possibili compensi attraverso dezonamenti, condizioni restrittive per i grandi generatori di traffico;
- promozione della qualità urbana: progetti urbanistici, pianificazione particolareggiata, valorizzazione o creazione di spazi pubblici di qualità, promozione di parchi urbani, conservazione dei beni culturali;
- promozione della qualità del paesaggio: verde urbano, rapporto del costruito con la morfologia e con la storia degli insediamenti;
- compensazione dei vantaggi-svantaggi che derivano dalla pianificazione urbanistica e del traffico (tra proprietari e Ente pubblico o tra Comuni diversi).

Ogni misura dovrà essere descritta ed essere corredata dalle seguenti informazioni:

- stato d'avanzamento
- scadenze di realizzazione
- costo
- ripartizione dei costi, esclusa la parte a carico della Confederazione
- fonte di finanziamento
- ente responsabile.

## 1.5 La valutazione dei PA

Il PA deve dimostrare che la sua realizzazione migliora la situazione relativamente all'evoluzione degli insediamenti, della mobilità e delle condizioni ambientali. L'efficacia di ogni misura va valutata sulla base di criteri definiti e del rapporto costi/benefici.

Le misure vengono poi suddivise in tre liste:

- lista A: misure con un buon rapporto costi/benefici ottimo o buono e che sono pronte per la realizzazione nei quattro anni successivi alla presentazione del PA (2011);
- lista B: misure la cui realizzazione non è prevista nei quattro anni successivi alla presentazione del PA e il cui rapporto costi/benefici risulta solo sufficiente;
- lista C: misure non realizzabili prima di otto anni o il cui rapporto costi/benefici risulta (ancora) troppo debole.

L'efficacia va valutata tramite i criteri definiti dalla Confederazione. Per ogni criterio va descritta e quantificata la situazione di partenza (scenario di riferimento), quella dell'evoluzione tendenziale al 2020 (scenario trend, senza realizzazione del PA) e infine la situazione futura con le misure previste dal PA (scenario obiettivo). Il miglioramento riscontrato tra l'evoluzione tendenziale e quella determinata dall'attuazione delle misure permette di stabilire l'efficacia delle stesse (ogni singola misura è valutata per il suo apporto all'insieme del PA).

Le misure di carattere gestionale-organizzativo (per es. gestione della mobilità, politica dello stazionamento, misure relative agli insediamenti) non vengono finanziate dal Fondo; esse assumono tuttavia grande importanza per il loro apporto al raggiungimento degli obiettivi e possono perciò essere determinanti per il giudizio complessivo e, dunque, anche per l'ottenimento del contributo della Confederazione per le misure infrastrutturali.

In funzione dei costi complessivi e del rapporto costi/benefici viene determinato il contributo della Confederazione (al massimo del 50%), che è valido per l'insieme del PA: tutte le misure infrastrutturali con una buona efficacia (liste A e B) sono dunque finanziate in egual misura.

Affinché ogni singola misura contenuta nei PA possa essere sottoposta a piena valutazione, deve aver raggiunto un grado di approfondimento idoneo all'esame tramite i criteri di efficacia: più le misure sono mature, più precisa potrà essere la valutazione. Le misure con un grado di approfondimento debole, non potendo venir valutate, non contribuiscono quindi a migliorare l'efficacia complessiva del PA.

Il PA è uno strumento in continua evoluzione; il grado di elaborazione delle misure può dunque aumentare a tappe grazie a successivi miglioramenti. Considerato che l'obiettivo primario è di arrivare entro la fine del 2011 con PA che riscuotano il massimo interesse da parte della Confederazione, è perciò fondamentale approfondire per tempo e in grado sufficiente tutte le misure importanti.

## 2. LA PIANIFICAZIONE DELLO SVILUPPO TERRITORIALE E DELLA MOBILITÀ IN TICINO

A partire dagli anni '80 sono stati elaborati in Ticino i Piani regionali dei trasporti (PRT) impostati su tre principi fondamentali: considerazione di tutti i mezzi di trasporto in un quadro unitario; approccio interdisciplinare (mobilità, territorio e ambiente); delega dell'elaborazione delle proposte agli enti locali, riuniti nelle Commissioni regionali dei trasporti (CRT). Sono stati allestiti anche i Concetti di organizzazione territoriale (COT),

che congiuntamente ai PRT hanno permesso di definire lo sviluppo territoriale auspicato a livello regionale.

Tramite l'elaborazione dei PRT e dei COT, il Cantone Ticino ha messo in atto un approccio analogo a quello che successivamente è stato sviluppato dalla Confederazione con i Programmi d'agglomerato.

I PA pongono tuttavia nuovi accenti, da ricondurre in particolare all'evoluzione della disciplina della pianificazione del territorio e dei trasporti negli ultimi 15 anni. Ne è emersa la centralità del trasporto pubblico e della mobilità lenta, quali elementi di primo piano per la soluzione dei problemi viari negli agglomerati. Inoltre i PA esigono un grado di affinamento e di concretezza maggiore rispetto ai PRT e ai COT.

Sulla base dell'esperienza acquisita, il Cantone e le CRT hanno accolto favorevolmente la nuova politica della Confederazione presentando, entro la prima scadenza di fine 2007, i PA del Luganese (PAL) e del Mendrisiotto (PAM) e annunciando l'inoltro di PA per gli agglomerati di Bellinzona e Locarno entro fine 2011.

Tanto i PA, quanto i PRT e i COT, sono strumenti di tipo programmatico. A differenza degli strumenti della pianificazione territoriale (per esempio il Piano direttore e i Piani regolatori), che esplicano effetti vincolanti dal profilo giuridico per gli enti pubblici e privati sulla base di una specifica procedura di adozione stabilita dalla legge (LALPT), gli strumenti programmatici si fondano su una procedura di adozione più flessibile e hanno un effetto vincolante dal profilo politico generale. Sono poi le procedure specifiche per l'attuazione di ogni misura, previste dalle leggi settoriali (in funzione del tipo di misura), a stabilirne la vincolatività a tutti gli effetti.

È per questo che i contenuti con rilevanti effetti territoriali dei PRT e dei COT sono già confluiti in specifiche schede di Piano direttore (PD). Analogamente, i PA, oltre a costituire un aggiornamento dei PRT, forniranno risultati la cui attuazione potrà comportare una loro integrazione nel PD.

### **3. I PROGRAMMI D'AGGLOMERATO DEL LUGANESE, MENDRISIOTTO, BELLINZONESE E LOCARNESE**

#### **3.1 Il PA del Luganese**

Come è già stato anticipato nel capitolo 2, il programma d'agglomerato del Luganese (PAL) è stato presentato alla Confederazione il 7 gennaio 2008, allo scopo di ottenere, ai sensi della Legge sul fondo infrastrutturale, i contributi federali, in vista della realizzazione di infrastrutture di trasporto considerate prioritarie.

Il PAL riprende e aggiorna di fatto il Piano regionale dei trasporti del Luganese (PTL), un progetto avviato da oltre un decennio, costantemente aggiornato e già inserito nel Piano Direttore cantonale, approvato anche dall'Autorità federale nel 2000 rispettivamente nel 2003 (scheda di PD M3).

Nel corso del 2008, il PAL è stato esaminato dalla Confederazione. Secondo l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE), *"il PAL presenta una visione strategica e pertinente dello sviluppo urbano a medio e lungo termine ("Nuova Città"), che integra tutto l'agglomerato. Questa concezione si fonda sullo sviluppo di un sistema di trasporto strutturante ed efficiente (tram-treno) al servizio di tutto l'agglomerato, che permette una modifica sensibile della ripartizione modale in favore dei trasporti pubblici. Lo sviluppo di questo sistema di trasporto ha un duplice vantaggio: la sua realizzazione avviene a tappe, ciò che consente,*

parallelamente, la realizzazione di misure d'accompagnamento quali il miglioramento della rete autobus o della rete del traffico lento. Per orientare la struttura urbana verso l'ottica della "Nuova Città", il programma propone una classificazione delle aree dell'agglomerato e formula per ciascuna di esse raccomandazioni per il loro sviluppo. Lo sviluppo del Nuovo Quartiere di Cornaredo, ad alta densità insediativa e ben servito dai trasporti pubblici, costituisce la prima tappa verso la concentrazione dello sviluppo degli insediamenti nelle zone centrali dell'agglomerato. Per garantire la massima redditività degli investimenti è necessario che la gestione del sistema tram-treno, gli interventi urbanistici e le azioni mirate nel settore dei trasporti siano armonizzate tra loro. La strategia globale di sviluppo urbano sui vari assi del sistema tram-treno e la coerenza globale degli interventi sulle reti di trasporto restano tuttora parziali. La realizzazione della strategia dello sviluppo degli insediamenti non è sufficientemente concreta. Il progetto, ad esempio, non contempla criteri di localizzazione per i grandi generatori di traffico o misure all'interno o fuori del perimetro dell'agglomerato per garantire la concentrazione dello sviluppo nelle aree strategiche ben servite dai trasporti pubblici. Per quanto riguarda la gestione delle reti di trasporto le misure di accompagnamento, quali la riorganizzazione delle reti di autobus per integrare le linee navette transfrontaliere (interscambio), o la modifica degli schemi di circolazione (in collegamento con l'apertura della galleria Veduggio-Cassarate), non sono ancora definite in modo sufficientemente chiaro. La concezione della "Nuova Città" e le misure correlate, tra cui principalmente il sistema tram-treno, mirano a modificare la ripartizione modale in favore dei trasporti pubblici. Ciò permetterà di migliorare la qualità dell'aria, di ridurre il rumore e, prevedibilmente, di aumentare la sicurezza stradale grazie alle previste misure di moderazione e di riqualifica."

Il PAL attesta costi d'investimento totali pari a 332.5 mio CHF per la realizzazione delle misure delle liste A e B.

In base agli effetti del progetto (rapporto costo/benefici), il Consiglio federale, stando alla proposta di decreto federale sulla tappa di finanziamento 2011-2014 per il programma traffico di agglomerato, messo in consultazione presso i Cantoni nei primi mesi del 2009, proporrà al Parlamento di fissare il tasso di contributi federali alle misure o ai pacchetti di misure cofinanziati al 30%.

Tenuto conto di questa quota di cofinanziamento e della verifica dell'ordine delle priorità le misure della **lista A** proposte al Parlamento federale sono le seguenti:

N.	Misura	Costo (in mio CHF) stato PA	Costo (in mio CHF) 2005*	Contributo federale*
7	Offerta TP 2010-2012 (OTLPu2)	4.5	4.5	1.5
14	Riassetto assi principali di penetrazione alla Città	20.0	20.1	6.0
	Terminale degli autobus	11.0	10.3	3.1
	Strutture e collegamenti pedonali della stazione	38.0	35.4	10.6
	Sistemazione piazzali della stazione	11.0	10.3	3.1
35	Sistema di informazione variabile sulla viabilità	2.0	1.7	0.5
	Pacchetto di misura per la mobilità lenta, lista A		9.0	2.7
	<b>Totale</b>		<b>91.3</b>	<b>27.4</b>

\* costo, stato ottobre 2005 senza IVA

Le misure o i pacchetti di misure elencati qui di seguito (lista B) non sono invece ancora pronti per essere realizzati e finanziati tra quattro anni, oppure sarà necessario ottimizzarne il rapporto costo/benefici. La Confederazione mette a preventivo i mezzi

necessari al cofinanziamento di queste misure, ma non chiede ancora lo sblocco del credito al Parlamento.

## Lista B

N.	Misura	Costo (in mio CHF) stato PA	Costo (in mio CHF) 2005*	Contributo federale*
8	Sistema tram-treno	210.0	195.2	58.6
9	Sistema tram-treno, estensione 1 (nord) parte Manno	30.0	27.9	8.4
28	Nodo d'interscambio stazione FFS di Lamone	10.0	10.0	3.0
	Pacchetto di misure di mobilità lenta, lista B		8.1	2.4
	<b>Totale</b>		<b>241.2</b>	<b>72.4</b>

Entro la fine del 2011 verrà elaborato il PAL2.

Il nuovo programma d'agglomerato si concentrerà:

- sugli elementi da migliorare riscontrati dalla Confederazione nell'ambito della valutazione del PAL allo scopo di ottimizzarne il rapporto costo/benefici;
- sulla progettazione di massima delle reti ciclabili e pedonali di cui alla lista B.

L'approfondimento delle misure n. 8 e n. 9 saranno invece oggetto di un Messaggio specifico. Per questa richiesta di credito volta ad allestire il progetto di massima il Consiglio di Stato vuole basarsi sugli esiti della procedura di concorso.

### 3.2 Il PA del Mendrisiotto

Il PA del Mendrisiotto è stato consegnato alla Confederazione in data 7 gennaio 2008.

Il PA ha ripreso i contenuti, le infrastrutture e le misure individuate dal Piano regionale dei trasporti del Mendrisiotto, adottato nel febbraio del 2002, e già inseriti nel Piano Direttore cantonale (v. scheda M5).

Di seguito viene riprodotta la sintesi della valutazione del PAM da parte dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE).

*“Il Programma d'agglomerato del Mendrisiotto “migliora sensibilmente la sicurezza stradale e la qualità di vita attraverso misure di allontanamento del traffico dai centri urbani con le relative misure d'accompagnamento e attraverso una serie di misure di riqualifica urbanistica dei centri cittadini. Per quanto riguarda lo sviluppo degli insediamenti e il coordinamento con il sistema dei trasporti, il programma propone uno schema progettuale corredato di raccomandazioni per ciascun tipo di area strategica. Lo schema mira in particolare a focalizzare lo sviluppo sulla rete dei trasporti pubblici, che viene migliorata grazie alla messa in servizio della linea ferroviaria Mendrisio-Varese e alla valorizzazione delle stazioni. Ciò favorisce gli scambi tra la rete ferroviaria, le reti di trasporto pubblico locali e la rete per il traffico lento.*

*I miglioramenti che il programma d'agglomerato propone nell'ambito nei trasporti pubblici o degli strumenti di sviluppo degli insediamenti restano tuttavia a un livello concettuale. Il progetto non propone un metodo specifico per tradurre gli orientamenti in misure concrete. Il nesso tra i progetti nell'ambito dei trasporti e la politica di sviluppo urbano è spesso poco chiaro o inesistente.*

*Le misure di riorganizzazione viaria, previste principalmente a Mendrisio, sono in parte isolate e non sufficientemente inserite in una strategia globale. Inoltre, le misure proposte si concentrano essenzialmente sul territorio svizzero e non permettono di sfruttare del tutto il potenziale di modifica della ripartizione modale nei confronti dei mezzi pubblici nel traffico transfrontaliero.*

*Per quanto riguarda l'impatto ambientale, il Programma d'agglomerato del Mendrisiotto comporta riduzioni locali del rumore stradale o delle immissioni, sfruttando però solo parzialmente il potenziale di miglioramento. Non genera così un miglioramento notevole sul fronte del consumo di superfici.”*

Il Programma d'agglomerato del Mendrisiotto attesta costi di investimento totali pari a 59.3 milioni di franchi per la realizzazione delle misure delle liste A e B.

In base agli effetti del progetto (rapporto costo/benefici), il Consiglio federale, sulla base della proposta di decreto federale sulla tappa di finanziamento 2011-2014 per il programma traffico di agglomerato, messo in consultazione presso i Cantoni nei primi mesi del 2009, proporrà al Parlamento di fissare il tasso di contributi federali alle misure o ai pacchetti di misure cofinanziati al 35%.

Tenuto conto di questa quota di cofinanziamento e della verifica dell'ordine di priorità le misure della **lista A** proposte al Parlamento federale sono le seguenti:

**Lista A** (costo: stato ottobre 2005, senza IVA)

<i>N.</i>	<i>Misura</i>	<i>Costo (in mio. CHF) stato PA</i>	<i>Costo (in mio. CHF) 2005</i>	<i>Contributo federale</i>
1a	Nodo intermodale FMV Stabio	2.0	1.7	0.6
3	Nodo intermodale FFS Chiasso	10.0	9.1	3.2
4	Nodo intermodale FFS Mendrisio	2.0	1.7	0.6
9	Migliorie puntuali TP	1.5	1.3	0.5
11	Nuova gerarchia stradale Chiasso	10.0	9.1	3.2
18	Moderazioni sicurezza e sistemazione	16.2	14.8	5.2
	Benchmark MD Lista A		10.8	3.8
	<b>Totale</b>		<b>48.5</b>	<b>17.1</b>

Nella **Lista B** (costo: stato ottobre 2005, senza IVA), la Confederazione ha inserito la mobilità lenta.

<i>N.</i>	<i>Misura</i>	<i>Costo (in mio. CHF) stato PA</i>	<i>Costo (in mio. CHF) 2005</i>	<i>Contributo federale</i>
	Benchmark traffico lento lista B	12.0	10.8	3.8
	<b>Totale</b>		<b>10.8</b>	<b>3.8</b>

Entro fine 2011 si procederà all'elaborazione del PAM2.

Il nuovo programma d'agglomerato terrà conto delle osservazioni formulate dalla Confederazione nell'ambito del PAM e si concentrerà sulla progettazione di massima delle reti dei percorsi ciclabili e pedonali e sulla definizione della nuova offerta di trasporto pubblico comprensiva della Ferrovia Mendrisio-Varese e della nuova fermata TILO di Mendrisio S. Martino.

### 3.3 Il PA del Bellinzonese

In data 6 dicembre 2007, la Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese ha informato l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale che entro fine 2011 sottoporrà alla Confederazione il suo programma d'agglomerato.

#### **La situazione iniziale**

Il **PRT del Bellinzonese** (PTB) è stato approvato nel 1998. La relativa scheda di PD è stata adottata dal Consiglio di Stato nel 1999 e approvata dal Consiglio federale nel 2003. Alcuni interventi sono stati attuati nel corridoio centrale Giubiasco-Arbedo; altre misure sono in via di realizzazione o progettazione (ponte Giubiasco-Sementina, semisvincolo di

Bellinzona, nodo di Castione). Altri temi esigono una rielaborazione alla luce degli sviluppi intercorsi dopo la loro approvazione (trasporti pubblici, mobilità lenta).

Un primo documento preparatorio per l'allestimento del COT dell'agglomerato bellinzonese (COTAB) è stato elaborato nell'ambito della revisione del PD ed è oggetto della scheda di PD R4 (di categoria Risultato intermedio). Esso va approfondito e consolidato dalla CRTB, cui compete l'elaborazione della proposta finale tramite il Programma d'agglomerato.

### ***Le prospettive***

Considerate le similitudini tra i PA e i PRT/COT, è possibile continuare il lavoro iniziato negli anni '80 con i PRT/COT attraverso i PA. La pianificazione dello sviluppo degli insediamenti e della mobilità negli agglomerati verrà quindi condotta in futuro nell'ambito dell'elaborazione e aggiornamento dei PA.

Il necessario consolidamento del COT del Bellinzonese, rispettivamente l'aggiornamento del PTB, potranno dunque essere svolti nell'ambito dell'elaborazione del PA del Bellinzonese, che sarà condotto dalla CRTB.

Le risultanze del PA porteranno, se necessario, all'aggiornamento delle schede di PD sul Bellinzonese e sul Piano di Magadino (schede R4, R11 e M4).

### ***Il perimetro del PA***

La LFIT prevede che la Confederazione possa erogare contributi per le misure volte a migliorare le infrastrutture di traffico nelle città e negli agglomerati (art. 1). L'estensione degli agglomerati è stabilita dall'Ufficio federale di statistica (UST) sulla base di diversi criteri legati al territorio, alla popolazione e alla mobilità. Nell'elaborazione dei programmi d'agglomerato, la Confederazione si riferisce a questi perimetri, pur lasciando un margine di manovra per il loro adattamento. Tuttavia il finanziamento federale è limitato al perimetro dell'agglomerato così come definito dall'UST.

Il perimetro del PAB riprende sostanzialmente quello del PTB e include i seguenti Comuni:

Arbedo-Castione	Giubiasco	Moleno	Sant'Antonio
Bellinzona	Gnosca	Monte Carasso	Sementina
Cadenazzo	Gorduno	Pianezzo	
Camorino	Gudo	Preonzo	
Claro	Lumino	Sant'Antonino	

Nello stabilire il perimetro per il PAB sono state effettuate le seguenti considerazioni:

- i Comuni di Preonzo e di Claro fanno parte della CRT della Regione Tre Valli, ma sono inseriti anche nel PAB poiché, secondo i criteri dell'UST, sono parte dell'agglomerato del Bellinzonese;
- Moleno e Sant'Antonio sono inseriti nel PAB poiché già compresi nel perimetro del COTAB in ragione delle relazioni con gli altri Comuni dell'agglomerato.

### **3.4 Il PA del Locarnese**

Con scritto del 10 dicembre 2007, la Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia ha informato l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale che entro fine 2011 sottoporrà alla Confederazione un programma d'agglomerato.

### **La situazione iniziale**

Il **PRT del Locarnese e Vallemaggia** (PTLVM) è stato approvato nel 1995. La relativa scheda di PD è stata adottata dal Consiglio di Stato nel 2003 e approvata dal Consiglio federale nel 2005.

Le misure principali e prioritarie sono state attuate; parecchie non hanno richiesto un inserimento nel PD.

Il COT dell'agglomerato locarnese (COTALoc) è stato elaborato nel 2006/07 dalla CRTLTV in collaborazione con il Cantone ed è successivamente stato integrato nel PD (v. scheda R2). Alla scheda è stata attribuita la categoria Dato acquisito (Da) poiché gli indirizzi previsti sono maturi per essere tradotti negli atti pianificatori su scala locale oppure per essere approfonditi tramite progetti urbanistici.

Oltre a questi strumenti, occorrerà tener conto della scheda di PD sul Piano comprensoriale del Piano di Magadino (scheda R11). Questa scheda (adottata dal CdS nel 2001 e approvata dalla Confederazione nel 2005) copre infatti un'area che interessa entrambi i PA.

### **Le prospettive**

Il COTALoc e il PTLVM fungeranno da punto di partenza per l'elaborazione del PA del Locarnese.

Anche le risultanze di questo PA porterà, se necessario, all'aggiornamento delle schede di PD Locarnese e sul Piano di Magadino (schede R2, R11 e M2).

### **Il perimetro del PA**

Il perimetro del PALoc include i seguenti Comuni:

Ascona	Contone	Magadino	Ronco S/Ascona
Avegno-Gordevio	Gordola	Maggia	Tegna
Brione S/Minusio	Intragna	Mergoscia	Tenero-Contra
Brissago	Lavertezzo	Minusio	Verscio
Cavigliano	Locarno	Muralto	
Cugnasco-Gerra	Losone	Orselina	

Nello stabilire il perimetro per il PALoc sono state effettuate le seguenti considerazioni:

- Il Comune di Contone, che in base ai criteri dell'UST fa parte dell'agglomerato di Bellinzona, è inserito nel PALoc poiché è stato finora rappresentato nella CRTLTV (e non nella CRTB) ed ha inoltre votato l'aggregazione con Magadino e gli altri Comuni del Gambarogno;
- I Comuni di Brissago e di Mergoscia (già considerati nel COTALoc) unitamente a quelli di Maggia e Avegno-Gordevio sono integrati nel perimetro del PALoc in quanto parte dell'agglomerato ai sensi dell'UST.

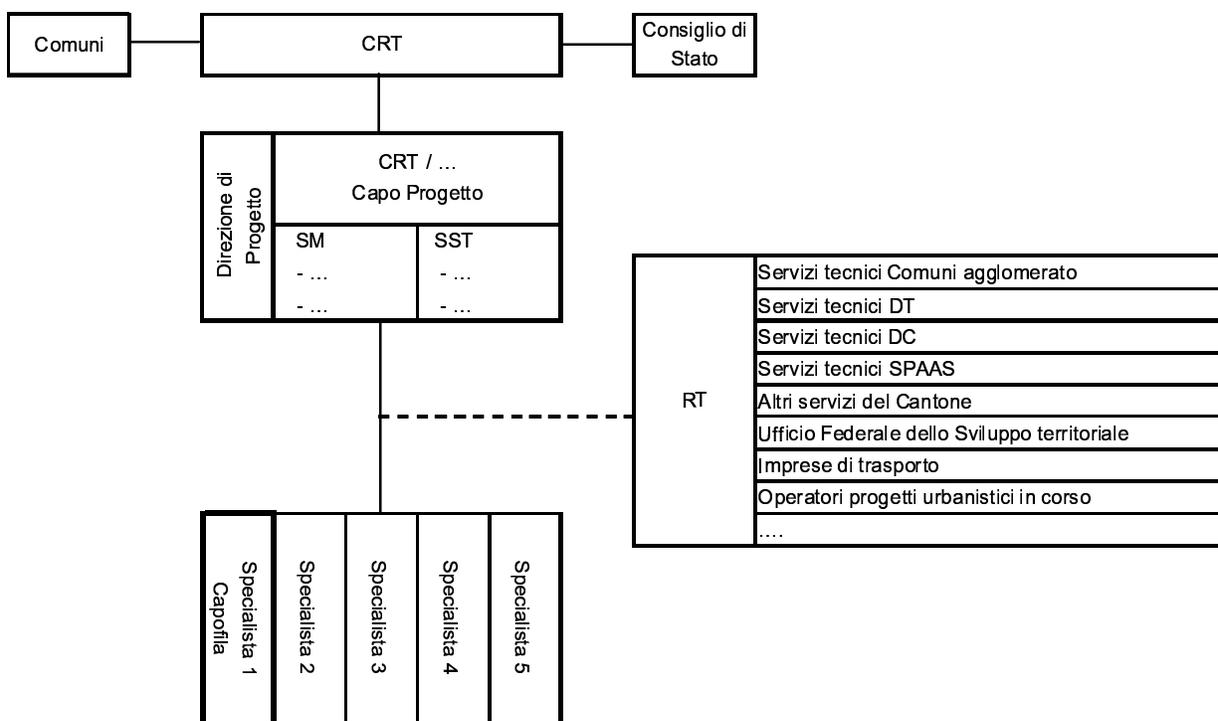
Il PRT del Locarnese (PTLVM) comprende territori che non sono parte integrante dell'agglomerato (Centovalli, Onsernone, Vallemaggia, Verzasca e Gambarogno): l'allestimento del PA li integrerà comunque nel progetto nell'ottica di un aggiornamento del PTLVM.

## 4. ORGANIZZAZIONE, SCADENZARIO, COSTO E FINANZIAMENTO DEI PROGRAMMI D'AGGLOMERATO

### 4.1 Organizzazione

La Legge cantonale sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto delega alle CRT la competenza e il compito di elaborare i PRT e i COT. Su questa base le CRT, con il supporto di mandati esterni, allestiranno, in collaborazione con il Dipartimento del territorio (DT) (in particolare Sezione della mobilità, SM, e Sezione dello sviluppo territoriale, SST), il proprio PA secondo un dettagliato programma di lavoro da definire in modo tale da permettere la conclusione del PA entro fine 2011.

La figura seguente presenta l'organigramma-tipo per l'elaborazione dei programmi d'agglomerato.



La Direzione tecnica di progetto (DTP) è composta dal capoprogetto (delegato dalla CRT), coadiuvato da due rappresentanti della SM, due della SST e dai delegati della CRT. Essa ha il compito principale di guidare il lavoro dei mandatari garantendo il rispetto delle scadenze, dei costi e dei contenuti di ogni mandato. La DTP riferisce direttamente alla CRT e, tramite essa, ai Municipi, al Dipartimento del territorio e al Consiglio di Stato. Le CRT possono eventualmente attribuire a un loro gruppo più ristretto il compito di seguire più da vicino la Direzione tecnica di progetto.

In funzione dell'avanzamento del lavoro potranno essere coinvolti dalla DTP referenti (RT) nei servizi tecnici comunali, negli altri servizi del DT, presso l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale e le imprese di trasporto.

Siccome il PA deve anche essere correlato con l'obiettivo di riorganizzazione istituzionale tuttora in atto da parte del Dipartimento delle istituzioni negli agglomerati del Bellinzonese e del Locarnese, verranno pure determinate le modalità di collaborazione fra i diversi settori dell'Amministrazione tra cui, oltre a quelli già indicati precedentemente, anche la Sezione degli enti locali e la Sezione della promozione economica.

L'elaborazione del PA viene affidata a specialisti di diversi ambiti: uno di loro assumerà il ruolo di coordinatore e capofila. La composizione del gruppo sarà definita dalla CRT in accordo con il Dipartimento del territorio. I mandati saranno assegnati dal Consiglio di Stato.

Per ogni PA è prevista la collaborazione di specialisti nei seguenti ambiti:

- sviluppo territoriale (urbanistica, pianificazione)
- mobilità pedonale
- mobilità ciclabile
- trasporto pubblico
- reti e infrastrutture stradali (incluse le valutazioni con il modello del traffico)
- impatto ambientale (calcolo delle emissioni inquinanti, studio di impatto generale).

## 4.2 Scadenziario

Sulla base delle scadenze stabilite dalla Confederazione il programma si struttura come segue:

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Elaborazione e consegna da parte di CRT e Cantone										
Esame del PA e decisioni da parte della Confederazione										
Accordo e convenzione con la Confederazione										
Realizzazione delle misure e erogazione dei contributi										
Procedura di aggiornamento del Piano direttore										

La consegna dei PA deve avvenire entro il 31.12.2011. Dopo la valutazione da parte della Confederazione, il finanziamento delle opere sarà attivato a partire dal 2015.

Durante le diverse fasi di elaborazione dei PA andranno previsti momenti di consultazione dei Comuni, degli altri enti coinvolti, delle associazioni e della popolazione, nonché di verifica dell'avanzamento del progetto con l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale.

L'informazione e la consultazione della popolazione, stabilite anche nella procedura di aggiornamento del Piano direttore, avverranno contemporaneamente alle consultazioni previste durante l'allestimento del Programma d'agglomerato.

Una volta approvato dalla CRT, il PA verrà adottato dal Consiglio di Stato, al quale compete la presentazione e la discussione dello stesso con la Confederazione.

### 4.3 Costo

Il costo (importi in CHF) per l'elaborazione dei quattro programmi d'agglomerato è il seguente:

- Luganese, PAL2, IVA inclusa	250'000.-
- Mendrisiotto, PAM2, IVA inclusa	250'000.-
- Bellinzonese, IVA inclusa	700'000.-
- Locarnese, IVA inclusa	700'000.-
<b>Totale, IVA inclusa</b>	<b>1'900'000.-</b>

### 4.4 Finanziamento

La Legge cantonale sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e servizi di trasporto del 22 maggio 1997 costituisce il quadro normativo di riferimento anche per l'elaborazione dei PA. Questa legge ha pure lo scopo di unificare i sistemi di finanziamento previsti dalle leggi sulle strade, sui trasporti pubblici e sui percorsi pedonali e sentieri.

La Legge prevede che le spese per l'elaborazione degli studi (nel caso specifico del programma d'agglomerato) e per la realizzazione delle opere siano assunte dal Cantone e dai Comuni, dedotti gli eventuali sussidi della Confederazione e le partecipazioni di terzi. I Comuni dei comprensori interessati sono tenuti a contribuire a tali spese fino ad un massimo del 50%. La quota a carico dei Comuni è in discussione con le Commissioni regionali dei trasporti e sarà stabilita entro l'avvio dei lavori.

La partecipazione dei Comuni si fisserà di principio tra il 30 e il 50%.

La Confederazione non partecipa alle spese per l'elaborazione dei programmi d'agglomerato; sostiene finanziariamente la loro realizzazione se le opere e le misure previste soddisfano i criteri d'efficacia.

I Comuni stabiliranno autonomamente le modalità di ripartizione della quota a loro carico tramite la CRT.

## 5. PIANO DIRETTORE CANTONALE, LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO, CONSEGUENZE FINANZIARIE

Questa proposta è in sintonia con gli obiettivi pianificatori del PD cantonale e le relative schede di coordinamento che toccano i temi della gestione della mobilità e dell'organizzazione territoriale (ambito "Mobilità" e ambito "Rete urbana"). Inoltre rispecchia gli obiettivi fissati nelle Linee direttive per il periodo 2008-2011, al capitolo 3

“Altri ambiti programmatici”, in particolare nella scheda n° 5 “Servizi e vie di comunicazione”, Obiettivo “Mobilità pubblica e privata”, proposta e), più precisamente “Progettazione e attuazione progressiva delle opere prioritarie dei Piani regionali dei trasporti (svincolo di Mendrisio e opere regionali a Chiasso, semisvincolo di Bellinzona e nuovo ponte Giubiasco-Sementina, programmi d’agglomerato del Luganese, Mendrisiotto, Bellinzonese e Locarnese)”.

Le spese sono contemplate nel Piano Finanziario 2008-2011 del settore 63 Trasporti, alla posizione 631.70 e più precisamente ai seguenti conti:

- PA Luganese
  - Uscite, conto 501007 collegato all'elemento WBS 767.50.1612;
  - Entrate, conto 662017 collegato all'elemento WBS 767.65.1012;
- PA Mendrisiotto
  - Uscite, conto 501007 collegata all'elemento WBS 767.50.1614;
  - Entrate, conto 662017 collegato all'elemento WBS 767.65.1014;
- PA Bellinzonese
  - Uscite, conto 501007 collegata all'elemento WBS 767.50.1610;
  - Entrate, conto 662017 collegato all'elemento WBS 767.65.1010;
- PA Locarnese
  - Uscite, conto 501007 collegata all'elemento WBS 767.50.1611;
  - Entrate, conto 662017 collegato all'elemento WBS 767.65.1011;

Le conseguenze finanziarie per i Comuni sono descritte al punto 4.4.

La realizzazione della proposta non ha conseguenze particolari sui conti di gestione corrente dello Stato, né sul personale.

## **6. CONCLUSIONI**

La presente richiesta di credito è determinante per poter allestire e aggiornare gli strumenti richiesti dalla Confederazione per poter beneficiare dei contributi federali previsti dalla Legge sugli agglomerati. Questi strumenti risultano altresì essenziali per definire e coordinare gli interventi necessari per la futura gestione della mobilità e per lo sviluppo degli insediamenti.

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

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, G. Gendotti

Il Cancelliere, G. Gianella

Disegno di

## **DECRETO LEGISLATIVO**

**concernente la richiesta di un credito di CHF 1'900'000.-- per l'allestimento dei programmi d'agglomerato del Bellinzonese e del Locarnese, come pure per gli approfondimenti dei programmi d'agglomerato del Luganese e del Mendrisiotto**

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone Ticino

visto il messaggio 10 giugno 2009 n. 6233 del Consiglio di Stato,

**d e c r e t a :**

### **Articolo 1**

È stanziato un credito di CHF 1'900'000.-- per l'assegnazione dei necessari mandati atti a elaborare i programmi d'agglomerato del Bellinzonese e Locarnese e ad approfondire i programmi d'agglomerato del Luganese e del Mendrisiotto allo scopo di migliorarne il rapporto costo/benefici.

### **Articolo 2**

L'importo è iscritto al conto degli investimenti del Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità.

### **Articolo 3**

Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, questo decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi ed entra immediatamente in vigore.

## Allegato 1: Metodologia e tappe per l'elaborazione del programma d'agglomerato

