Messaggio

numero	data	Dipartimento
6980	26 agosto 2014	TERRITORIO

Concerne

Modifiche del Piano direttore cantonale n. 4 - aprile 2014, schede R/M 2 Agglomerato del Locarnese e R/M 3 Agglomerato del Luganese: osservazioni ai ricorsi

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

con il presente Messaggio sottoponiamo alla vostra attenzione le osservazioni e le proposte di decisione sui ricorsi contro le modifiche delle schede R/M 2 Agglomerato del Locarnese e R/M 3 Agglomerato del Luganese (di grado *Dato acquisito*) adottate dal Consiglio di Stato il 26 marzo 2014 e pubblicate per adozione a norma degli articoli 13 e 17 Lst dal 28 aprile al 28 maggio 2014.

SOMMARIO

1. PREMESSA 2

2. PROCEDURA 2

3. OGGETTO DELLE MODIFICHE DELLE SCHEDE R/M 2 AGGLOMERATO DEL LOCARNESE E R/M 3 AGGLOMERATO DEL LUGANESE 3

4. SINTESI DEI RICORSI E OSSERVAZIONI DEL CONSIGLIO DI STATO 4

4.1 Sintesi delle richieste 4

4.1.1 Comune di Brissago 4

4.1.2 Comune di Minusio 4

4.1.3 Comune di Bioggio 5

4.1.4 Comune di Origlio 5

4.2 Osservazioni del Consiglio di Stato 6

4.2.1 Osservazioni sul ricorso del Comune di Brissago 6

4.2.2 Osservazioni sullo scritto del Comune di Minusio 6

4.2.3 Osservazioni sul ricorso del Comune di Bioggio 7

4.2.4 Osservazioni sul ricorso del Comune di Origlio 8

5. PROPOSTA DI DECISIONE DEL CONSIGLIO DI STATO 10

Elenco documenti di riferimento 12

1. PREMESSA

Il presente messaggio riguarda la procedura d'approvazione delle modifiche n. 4, aprile 2014 del Piano direttore concernente le schede R/M 2 Agglomerato del Locarnese, R/M 3 Agglomerato del Luganese, R/M 4 Agglomerato del Bellinzonese e R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto, adottate dal Consiglio di Stato il 26 marzo 2014 (a norma degli articoli 13 e 17 Lst).

Contro tali modifiche, i Comuni e gli altri enti interessati potevano presentare ricorso al Gran Consiglio (limitatamente ai provvedimenti di grado *Dato acquisito*: art. 13 Lst).

Nei termini di ricorso sono pervenuti i seguenti scritti:

- il 30 maggio 2014 dal Comune di Origlio in merito alla scheda R/M 3 Agglomerato del Luganese;
- il 2 giugno 2014 dal Comune di Minusio in merito alla scheda R/M 2 Agglomerato del Locarnese
- il 5 giugno 2014 dal Comune di Brissago in merito alla scheda R/M 2 Agglomerato del Locarnese;
- l'11 giugno 2014 dal Comune di Bioggio in merito alla scheda R/M 3 Agglomerato del Luganese;

Con questo Messaggio, il Consiglio di Stato presenta al lodevole Gran Consiglio, cui compete l'esame e la decisione sui ricorsi, le proprie osservazioni.

2. PROCEDURA

Il Piano direttore cantonale (PD), la cui revisione globale è iniziata nel 2004, è stato adottato dal Consiglio di Stato nel maggio del 2009. I ricorsi contro alcune schede o singole misure sono stati decisi dal Gran Consiglio nel marzo del 2011.

Nell'ambito della citata revisione, le schede relative ai Piani regionali dei trasporti (PRT, da M2 a M5) e ai Concetti di organizzazione territoriale degli agglomerati (COT, da R2 a R5) non sono state modificate in quanto ancora attuali e poiché si era ritenuto opportuno attendere la conclusione dell'allestimento e/o aggiornamento dei Programmi d'agglomerato della Confederazione (PA) di seconda generazione.

Vale la pena ricordare che i COT e i PRT, con le rispettive schede di PD, hanno costituito già dagli anni '90 una sorta di politica degli agglomerati *ante litteram* che il Cantone, insieme alle Commissioni regionali dei trasporti (CRT), ha costruito e attuato con circa un decennio di anticipo rispetto alla Confederazione. A livello cantonale è apparso pertanto ovvio inserire i Programmi d'agglomerato federali nel solco già tracciato da COT e PRT, facendo diventare i primi l'occasione per rivedere e aggiornare i secondi. È per questo che, nell'ambito della revisione del PD, le schede sui COT e sui PRT erano state soltanto aggiornate puntualmente.

Con l'adozione, da parte del CdS, dei Programmi d'agglomerato di seconda generazione, avvenuta tra la fine del 2011 e la metà del 2012, si sono create le premesse per l'adattamento completo delle schede sui COT e sui PRT.

Dal 15 novembre al 16 dicembre 2013 il CdS ha pertanto posto in consultazione le modifiche concernenti queste schede. In quell'ambito ha anche proposto di unire, per ogni agglomerato, la scheda relativa al PRT con quella sul COT, per permettere una migliore visione d'insieme, una più immediata lettura e un più efficace coordinamento con la politica degli agglomerati della Confederazione e in particolare con i Programmi

d'agglomerato. È importante sottolineare anche che la procedura di adattamento delle schede di PD non ha considerato nuove misure rispetto ai rispettivi Programmi d'agglomerato che erano già noti in quanto precedentemente posti in consultazione. Questa procedura è un tassello indispensabile per dimostrare l'avvenuto coordinamento tra Piano direttore e Programmi d'agglomerato e sbloccare i sussidi federali.

Alla consultazione hanno risposto 17 Comuni, 3 Commissioni regionali dei trasporti, 3 associazioni, un Cantone confinante, una sezione partitica comunale e un consigliere comunale. Le osservazioni e le proposte pervenute sono state generalmente positive. In particolare, è stata apprezzata la proposta di unire, per ogni agglomerato, la scheda sul PRT e quella sul COT in un'unica scheda. Le singole prese di posizione e le risposte del Consiglio di Stato sono contenute nello specifico Rapporto sulla consultazione che faceva parte degli atti pubblicati nell'ambito della successiva fase di adozione.

Tenuto conto dell'esito della consultazione, il Consiglio di Stato ha provveduto ad affinare le proposte di modifiche delle schede in oggetto e le ha infine adottate il 26 marzo 2014. Esse sono state quindi pubblicate, previo avviso all'albo comunale, presso le Cancellerie di tutti i Comuni dei comprensori di competenza delle rispettive Commissioni regionali dei trasporti, dal 28 aprile al 28 maggio 2014 a norma degli articoli 13 e 17 Lst.

Entro la scadenza del termine di pubblicazione i Comuni di Brissago e Minusio hanno inoltrato ricorso contro la scheda R/M 2 Agglomerato del Locarnese; quelli di Bioggio e Origlio contro la scheda R/M 3 Agglomerato del Luganese.

3. OGGETTO DELLE MODIFICHE DELLE SCHEDE R/M 2 AGGLOMERATO DEL LOCARNESE E R/M 3 AGGLOMERATO DEL LUGANESE

La conclusione dell'allestimento dei Programmi d'agglomerato e la necessità di integrarne gli elementi di rilevante incidenza territoriale nel Piano direttore hanno costituito l'occasione per rivedere le schede sui PRT e sui COT non solo nei loro contenuti, ma anche nella forma. I vantaggi di un'unica scheda sono molteplici, in particolare:

- visione d'insieme dell'agglomerato in un'unica scheda e correlazioni con le altre schede del PD più chiare ed immediate;
- chiara correlazione tra Programma d'agglomerato e Piano direttore;
- struttura identica della scheda per tutti gli agglomerati;
- la scheda sull'agglomerato diventa un riferimento più preciso e immediato anche in vista dei Programmi d'agglomerato di terza generazione;
- l'esame da parte della Confederazione, rispettivamente l'approvazione delle modifiche del PD ad essi correlate, diventano più semplici ed immediati;
- maggiore facilità nel confrontare gli obiettivi generali e gli indirizzi strategici dei singoli agglomerati, anche nell'ottica di orientarli verso la visione globale della "Città-Ticino" promossa dal Piano direttore.

Quanto ai <u>contenuti</u>, per la scheda sul <u>Locarnese</u> vanno evidenziati i seguenti adattamenti (nuove misure):

- viabilità e circonvallazione a Solduno (grado Informazione preliminare);
- svincolo San Materno (Ascona-Losone) (grado Risultato intermedio);
- strada litoranea tra il Cantonaccio (Ascona) e l'Albergo Acapulco (Ronco s/Ascona) (grado Informazione preliminare);
- riqualifica e messa in sicurezza di assi stradali (gradi DA, RI e IP).

Sono pure stati proposti i seguenti i stralci:
- monorotaia Locarno Ascona (Losone) (grado Informazione preliminare);
- nuovo Ponte sulla Maggia - Solduno (grado Informazione preliminare);
- strada principale delle Centovalli, A560 (grado Dato acquisito);
- circonvallazione di Brissago (grado Informazione preliminare);
- circonvallazione di Losone (grado Informazione preliminare).

Per la scheda sul Luganese sono stati proposti i seguenti adattamenti (nuove misure):
- concetto di sviluppo Pian Scairolo (grado Dato acquisito);
- concetto di sviluppo Vedeggio Valley (grado Risultato intermedio);
- concetto di sviluppo Porta Ovest (grado Risultato intermedio);
- rete tram-treno: raccordo alla tratta esistente della FLP (grado Informazione preliminare);
- Pian Scairolo - nuovo accesso autostradale in direzione sud (grado Risultato intermedio);
- Pian Scairolo - nuova strada ad est dell'autostrada, da Via Senago fino all'abitato di Grancia (grado Informazione preliminare);
- nodo di Lamone-Cadempino FFS (grado Dato acquisito);
- viabilità Valle del Vedeggio (grado Informazione preliminare);
- viabilità Porta Ovest (grado Risultato intermedio);
- passerella pedonale e ciclabile sul fiume Tresa (grado Dato acquisito).

Sono pure stati proposti i seguenti i stralci:
- posteggio filtro di Viganello, zona San Siro (grado Dato acquisito);
- nuovo collegamento tra le due sponde del Cassarate e accesso allo svincolo di Canobbio (grado Informazione preliminare).

4. SINTESI DEI RICORSI E OSSERVAZIONI DEL CONSIGLIO DI STATO

4.1 Sintesi delle richieste

4.1.1 Comune di Brissago

L'esecutivo comunale ritiene doveroso sottolineare l'importanza assunta dalla mobilità lungo la strada litoranea e richiede di completare la scheda con le seguenti aggiunte:

a) estendere fino a Brissago il cosiddetto "asse forte" Riazzino-Locarno-Ascona e modificare di conseguenza gli "Indirizzi per la mobilità" (cap. 2.2 della scheda) e le "Strategie" (cap. 2.3) relative ai "Trasporti pubblici";

b) modificare la misura "Riorganizzazione dei servizi su gomma nel settore Locarno - Ascona - Losone" (cap. 3.3 della scheda) aggiungendo anche Brissago.

4.1.2 Comune di Minusio

Va innanzi tutto rilevato che - pur agendo nel contesto della pubblicazione della scheda R/M 2 Agglomerato del Locarnese a norma degli articoli 13 e 17 Lst, e rivolgendosi quindi al Gran Consiglio - il Comune di Minusio non ha interposto un vero e proprio ricorso, ma delle semplici osservazioni.

L'esecutivo comunale, pur preavvisando favorevolmente il documento, esprime la "più totale delusione nell'osservare come, differentemente da Minusio, la maggior parte dei Comuni non hanno a tutt'oggi messo in atto tutte le misure fiancheggiatrici previste con l'ora H", vanificando gli sforzi del Comune.

Chiede pertanto che "l'autorità cantonale in primis abbia ad agevolare l'implementazione di tutti quei provvedimenti necessari, già ampiamente studiati, per incentivare al meglio l'utilizzo della galleria Mappo-Morettina e ridurre così drasticamente il sempre più problematico traffico parassitario d'attraversamento".

4.1.3 Comune di Bioggio

Il ricorso di Bioggio, definito "cautelativo" dal Comune, verte sul Nodo intermodale di Molinazzo e più precisamente sulla "Fase II" (cap 3.4 della scheda).

Il Comune, pur condividendo la nuova impostazione generale della scheda, sostiene di aver "già a più riprese espresso la propria contrarietà al previsto dimensionamento del P&R in zona Cavezzolo-Molinazzo". Ritiene pertanto che il ridimensionamento da 800 a 400 posteggi del nodo intermodale (Fase I) vada "nella giusta direzione". Si dice invece "stupito" del fatto che "quale Fase II (*Risultato intermedio*) venga sempre riproposto e mantenuto il possibile ampliamento del P&R di Molinazzo e relativo collegamento diretto con l'autostrada, lasciando oltretutto anche l'incognita sull'entità del suo eventuale numero di posteggi".

Il Comune sostiene la necessità di rivalutare una ridistribuzione dei posti P&R lungo l'asse della Rete tram-treno, avvicinandoli all'origine degli spostamenti, coerentemente con le strategie (cap. 2.3 della scheda) relative ai "posteggi pubblici".

Il Comune richiama in modo generico le critiche della Confederazione al PAL2 e quelle dell'Ufficio federale delle strade relative all'ipotesi di un posteggio allacciato direttamente all'autostrada, chiedendo in conclusione che la misura "Nodo intermodale di Molinazzo - Fase II" (cap. 3.4 della scheda) venga declassata "da *Risultato intermedio* a *Informazione preliminare*".

Il Comune chiede pure "protestate tasse, spese e ripetibili".

4.1.4 Comune di Origlio

Il ricorso di Origlio, definito "cautelativo" dal Comune, verte sul percorso ciclabile previsto sul suo territorio (cap. 3.5 della scheda) e in particolare per quanto attiene alla strada comunale "dar Pian" (al ricorso è allegata una planimetria).

La strada in questione presenta una larghezza inferiore ai 4.5 m + 1 m di camminamento alberato previsti dal PR comunale. A detta del Comune ciò è principalmente dovuto al fatto che "non è ancora conosciuta la definitiva pianificazione del comparto Airora-Presugno soggetto a piano particolareggiato, il cui iter è tuttora pendente presso il Tribunale cantonale amministrativo". Anche in relazione all'esito di questa procedura pianificatoria, "il piano viario potrebbe essere oggetto di revisione con eventuale riorganizzazione dell'assetto viario con mantenimento dell'attuale ridotto calibro e la creazione di tratti stradali con percorrenza in un unico senso di marcia".

Il Comune ritiene che il vincolo di percorso ciclabile non debba essere pregiudizievole e chiede pertanto:

- "in via principale, di sospendere l'adozione della modifica della scheda R/M 3 per quanto concerne il vincolo di percorso ciclabile lungo la Strada dar Pian in attesa della crescita in giudicato della pianificazione del comparto Airora-Presugno";

- in via subordinata, di ottenere una garanzia giuridica che l'eventuale vincolo di percorso ciclabile non possa diventare una pregiudizievole per un eventuale nuovo ordinamento del piano viario comunale".

4.2 Osservazioni del Consiglio di Stato

4.2.1 Osservazioni sul ricorso del Comune di Brissago

Va rilevato in entrata che durante la fase di consultazione (novembre-dicembre 2013) il Comune aveva sì sottoposto le sue osservazioni; queste però vertevano unicamente sulla misura di PD relativa alla "circonvallazione di Brissago" (di grado *Informazione preliminare*), che il CdS proponeva di stralciare. La richiesta del Comune di mantenere tale misura è stata accolta dal CdS. Le questioni presentate in sede ricorsuale, per contro, non erano state sollevate in sede di consultazione.

Oltre a ciò, giova ricordare che i contenuti del Programma d'agglomerato del Locarnese (PALoc) erano a loro volta stati posti in consultazione a più riprese nel corso della sua elaborazione e che quanto confluito nella versione definitiva del PALoc - e ripreso nel PD limitatamente agli elementi di rilevante incidenza territoriale - è il frutto di un lungo processo, che ha visto impegnata la Commissione intercomunale dei trasporti (CIT), con i Comuni e con il supporto del Cantone.

Nel merito, è opportuno sottolineare che l'"asse forte del trasporto pubblico" corrisponde al settore centrale dell'agglomerato (Ascona/Losone-Locarno-Riazzino), dove si persegue una maggiore densità abitativa e di posti di lavoro e dove la domanda di mobilità giustifica un'offerta di trasporto pubblico elevata (rete TILO, linee urbane ecc.).

Le richieste di Brissago potranno senz'altro essere prese in considerazione ed esaminate nell'ambito dell'allestimento del PALoc di terza generazione, i cui lavori hanno preso avvio nel corso dell'estate, ma con la consapevolezza che nel contesto dell'agglomerato il ruolo e la posizione di Brissago non può essere quella delle aree centrali.

4.2.2 Osservazioni sullo scritto del Comune di Minusio

L'aspetto più rilevante è che lo scritto di Minusio, pur essendo stato trasmesso al Gran Consiglio contestualmente alla pubblicazione della scheda R/M 2 Agglomerato del Locarnese (a norma degli articoli 13 e 17 Lst), dal profilo formale e sostanziale non è stato formulato come un ricorso, ma come una "comunicazione". Ciò emerge non solo nel titolo della missiva, ma anche nel testo che segue dal quale non si ravvisa alcuna intenzione di aggravarsi contro il testo della scheda di PD chiedendone la modifica: il Comune non incentra infatti le proprie osservazioni sulle modifiche della scheda di PD in procedura bensì sulla presunta mancata attuazione delle misure fiancheggiatrici previste per l'ora H (misure riferite alla Galleria Mappo Morettina aperta al traffico nel 1996), che evidentemente esulano dalla procedura in oggetto. Pertanto lo scritto del Comune di Minusio non si configura come atto di ricorso.

Va poi rilevato che durante la fase di consultazione (novembre-dicembre 2013) il Comune non ha formulato osservazioni o proposte.

Oltre a ciò, giova ricordare che i contenuti del Programma d'agglomerato del Locarnese (PALoc) erano a loro volta stati posti in consultazione a più riprese nel corso della sua elaborazione e che quanto confluito nella versione definitiva del PALoc - e ripreso nel PD limitatamente agli elementi di rilevante incidenza territoriale - è già il frutto di un lungo processo che ha visto impegnata la Commissione intercomunale dei trasporti (CIT) con i Comuni e con il supporto del Cantone.

Nel merito, le affermazioni del Comune di Minusio vanno relativizzate. In effetti, tutte le misure previste per l'ora H sono state realizzate salvo la misura "Chiusura al traffico di transito della città vecchia di Locarno" che non è stata attuata completamente in quanto il Comune, responsabile dell'intervento, ha optato per una soluzione meno incisiva, ossia il mantenimento del transito con l'introduzione di una "zona d'incontro" (20 km/h).

Le altre misure sono per contro state realizzate. Si tratta di:

- rotonda di Piazza Castello;
- autosilo 400 posti in Piazza Castello;
- chiusura al traffico di transito del lungolago di Muralto;
- chiusura di via Luini a Locarno;
- chiusura al traffico di transito di via Simen a Minusio;
- priorità per i trasporti pubblici (sono stati realizzati tutti gli interventi eccetto l'adattamento del semaforo alla Croce Bianca a Muralto, in progetto);
- moderazione del traffico nei quartieri residenziali;
- moderazione del traffico a Tenero e Gordola;
- potenziamento dei trasporti pubblici.

Infine è opportuno ribadire che il PALoc rappresenta la nuova base di riferimento per l'attuazione di misure nell'agglomerato. Di principio è previsto un suo aggiornamento ogni quattro anni. Eventuali nuove misure potranno essere approfondite dalla CIT, responsabile per l'allestimento del PALoc di terza generazione (PALoc3), oggi in fase di avvio e che verrà trasmessa alla Confederazione entro giugno 2016.

4.2.3 Osservazioni sul ricorso del Comune di Bioggio

Lo scritto del Comune di Bioggio è stato presentato come "ricorso cautelativo".

La misura in questione era già consolidata nella precedente scheda M3 Piano regionale dei trasporti del Luganese (con il grado *Dato acquisito*). Durante la fase di consultazione sulla nuova scheda R/M 3 Agglomerato del Luganese (novembre-dicembre 2013), il Consiglio di Stato aveva proposto di mantenerla inalterata. Nel Rapporto esplicativo che accompagnava la consultazione, aveva altresì espresso quanto segue:

"La tematica relativa allo stazionamento è stata verificata nell'ambito del PAL2 limitatamente all'orizzonte temporale dei PA di 2a generazione. Ad eccezione del Posteggio filtro di Viganello in zona San Siro, la precedente impostazione stabilita dal PTL non ha subito modifiche; lo stesso vale per il rispettivo capitolo del PD. Dopo la consegna del PAL2 all'Autorità federale, la Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) e la Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (DSTM) hanno avviato uno studio sul dimensionamento dei Nodi intermodali del Luganese. Dai primi risultati provvisori emergono elementi a favore di un <u>importante ridimensionamento dei Nodi intermodali del secondo anello filtro</u> (Lugano-sud, <u>Molinazzo-Bioggio</u>, Vezia e Cornaredo). Allo stato attuale degli studi si prospetta un numero complessivo tra 1'500 e 3'000 stalli a fronte di un totale di circa 7'000 stalli attualmente pianificato. Ritenuto che lo studio non è ancora terminato, un aggiornamento del capitolo del PD sullo stazionamento è prematuro. La presente consultazione ha quindi anche lo scopo di raccogliere osservazioni relative agli orientamenti appena descritti." (p. 15)

Durante la consultazione il Comune di Bioggio aveva preso posizione unitamente a quelli di Agno e Manno. In quella sede, il Comune aveva sostanzialmente espresso quanto poi ripreso nel ricorso qui in oggetto (e sintetizzato sopra, v. punto 4.1). Nel Rapporto sulla consultazione che accompagnava la pubblicazione della scheda R/M 3 Agglomerato del Luganese, il CdS si è quindi espresso in questi termini:

"Nel frattempo lo studio […] "Potenziale dei nodi intermodali e dei P+R del Luganese - aggiornamento novembre 2013 per il PTL Fase 2 (21 novembre 2013)" è stato concluso e la CRTL lo ha approvato nella sua seduta plenaria del 12 dicembre 2013. Le conclusioni dello studio sono pure state considerate nella Convenzione sottoscritta il 19 dicembre 2013 dal Consiglio di Stato e dalla CRTL per la programmazione e il finanziamento della seconda fase di attuazione del Piano dei trasporti del Luganese (PTL) e del Programma d'agglomerato. Il CdS ritiene pertanto opportuno procedere a un aggiornamento del capitolo 3.4 - Rete viaria e stazionamento della scheda R/M 3. Riassumendo, lo studio propone di ridimensionare i nodi di Bioggio Molinazzo fase I e di Cornaredo; propone altresì di ridimensionare il nodo di Vezia Villa Negroni, rafforzando nel contempo il P+R esistente presso la stazione FFS di Lamone-Cadempino. Il ridimensionamento del nodo di Vezia Villa Negroni è tale da non poterlo più ritenere un nodo intermodale, bensì un semplice posteggio. Per quanto riguarda tutti gli altri nodi intermodali previsti dal Piano direttore (Bioggio Molinazzo fase II, Vezia Vezia Pradone e Lugano sud-Paradiso) lo studio della CRTL prevede che la loro ubicazione esatta e la loro dimensione dovrà essere precisata sulla base di un ulteriore approfondimento che dovrà tener conto degli effetti della realizzazione dei primi nodi intermodali. La loro eventuale realizzazione non è prevista prima del 2034." (p. 16)

Di conseguenza, per il nodo intermodale di Bioggio Molinazzo, fase II, il CdS ha deciso un declassamento dal grado *Dato acquisito* al grado *Risultato intermedio*, come pure lo stralcio del dimensionamento (n. di posti auto), andando quindi nella direzione auspicata da Bioggio. Con il suo ricorso il Comune chiede però di andare oltre e di declassare ulteriormente la misura, fissando il grado a *Informazione preliminare*.

Dal profilo formale, la Lst permette ai Comuni di presentare ricorso contro i contenuti di schede e piani di *Dato acquisito*. Ciò vale sia nei casi di consolidamento a *Dato acquisito* di un provvedimento, come pure in quelli di declassamento o addirittura stralcio di un provvedimento già in vigore con questo grado di consolidamento.

Dal profilo dei contenuti, vanno considerati i risultati del citato studio relativo al Potenziale dei nodi intermodali e dei P+R del Luganese - approvato dalla CRTL il 12 dicembre 2013 e adottato dal Consiglio di Stato l'11 marzo 2014 - che menziona esplicitamente la necessità di precisare l'ubicazione e la dimensione del nodo intermodale di Bioggio Molinazzo Fase II sulla base di un ulteriore approfondimento che dovrà tener conto degli effetti della realizzazione dei primi nodi intermodali. Lo studio specifica inoltre che la loro eventuale realizzazione non è prevista prima del 2034. Considerate queste premesse, il Consiglio di Stato ritiene di poter accogliere la richiesta del Comune di Bioggio.

4.2.4 Osservazioni sul ricorso del Comune di Origlio

Il primo Piano direttore del Cantone Ticino, del 1990 (PD 90) includeva le schede 12.27 Itinerari ciclabili d'importanza nazionale e 12.28 Itinerari ciclabili d'importanza cantonale. Tali schede erano accompagnate da piani sufficientemente precisi da permettere di definire l'esatto percorso di un itinerario ciclabile. L'attuazione di queste schede, in particolare della 12.28, aveva posto alcuni problemi nella misura in cui consentiva ai Comuni di opporsi, già nell'ambito della procedura di Pianificazione direttrice (PD), a scelte di dettaglio quali il passaggio di un itinerario ciclabile da una strada piuttosto che un'altra, proprie della successiva fase di progettazione

Nell'ambito della revisione del Piano direttore - che ha portato all'elaborazione di una nuova scheda sulla mobilità lenta (la quale ha ripreso i contenuti delle citate schede sugli itinerari ciclabili e li ha completati includendo anche la tematica della mobilità pedonale) - si è deciso di rinunciare a individuare nel PD i percorsi ciclabili con la precisione che caratterizzava il precedente PD 90. Tale scelta è fondata su due ragioni principali:

- le scelte progettuali di dettaglio di una ciclopista - quali la definizione esatta del percorso - non hanno un'incidenza territoriale tale da giustificare la necessità di una

procedura di Piano direttore per il loro consolidamento (considerato che il PD deve per definizione coordinare le azioni sul territorio aventi "rilevante incidenza territoriale");

- la pianificazione, attuazione e manutenzione dei percorsi ciclabili è regolata dalla Legge sulle strade, la quale prevede (art. 43b) un iter procedurale, con i relativi rimedi di diritto, sia per la realizzazione di percorsi ciclabili su strade esistenti (come nel caso in oggetto), sia per la realizzazione di nuove opere.

Sulla base di queste considerazioni, il Consiglio di Stato ha elaborato la citata scheda M10 Mobilità lenta, la quale mette ora l'accento sugli indirizzi generali per la pianificazione e realizzazione delle reti di mobilità lenta, rendendo vincolanti principi quali la continuità, l'attrattiva e la sicurezza dei percorsi e il coordinamento con gli altri vettori (in particolare i trasporti pubblici) e con gli obiettivi di sviluppo territoriale e degli insediamenti. La scheda chiarisce anche il ruolo dei Programmi di agglomerato nella promozione e attuazione delle reti di mobilità lenta alla scala dell'agglomerato. In effetti, considerato che i percorsi nazionali o cantonali sono in buona parte realizzati, le maggiori sfide dei prossimi anni riguardano proprio i percorsi regionali e in particolare quelli d'uso quotidiano in ambito urbano.

La scheda M10 Mobilità lenta è stata posta in consultazione dal 24 agosto al 22 settembre 2009. In quell'occasione il Comune di Origlio non ha presentato osservazioni o proposte. Il Consiglio di Stato l'ha poi adottata il 25 gennaio 2012, pubblicandola ai sensi dell'art. 13 Lst dal 7 febbraio all'8 marzo dello stesso anno. Nessun comune ha presentato ricorso e la scheda è entrata in vigore con la sua crescita in giudicato il 24 marzo 2012.

La scheda, al suo capitolo 5 comprende una cartina indicativa in formato A4 che mostra la rete dei percorsi ciclabili di importanza nazionale, cantonale e regionale e una tabella dei percorsi che viene riprodotta qui di seguito.

Il percorso che riguarda il Comune di Origlio è il Percorso regionale Luganese da Taverne a Lugano FFS (passando da Ponte Capriasca, Comano e Massagno).

Importanza	Nr.	Percorso	Stato
Nazionale	3	San Gottardo - Chiasso (con la diramazione Bellinzona - Ascona)	Realizzato
	6	Lumino - Bellinzona	Realizzato
Cantonale	36	Lucomagno - Biasca	Realizzato
	31	Bellinzona - Cavergno	Realizzato al 90%
		Stabio - Mendrisio - Chiasso	In fase di progettazione
		Tesserete - Canobbio - Lugano - Agno - Ponte Tresa - Cassinone	In fase di progettazione
Regionale (Luganese)		Tesserete - Lamone - Molini di Bioggio - Agno	In fase di progettazione
		Tesserete/Sonvico - Dino - Lugano - Figino	
		Lamone - Vezia - Massagno - Lugano FFS	
		Taverne - Pte. Capriasca - Comano - Massagno - Lugano FFS	
		Canobbio - Cornaredo - Lugano centro	
		Taverne - Bedano - Manno - Bioggio - Agno	
Regionale (Mendrisiotto)		Stabio - Rancate - Riva San Vitale - Brusino Arsizio	In fase di progettazione
		Stabio - Novazzano - Chiasso	
		Capolago - Mendrisio - Morbio Superiore - Chiasso	
		Genestrerio (Ligornetto) - Mendrisio - Rancate	
Regionale (Bellinzonese)			La rete regionale è stata pianificata nell'ambito del programma d'agglomerato del Bellinzonese (PAB)
	311	Percorso del Piano di Magadino	Realizzato
Regionale (Locarnese)			La rete regionale è stata pianificata nell'ambito del programma d'agglomerato del Locarnese (PALOC)
	311	Percorso del Piano di Magadino	Realizzato

Tabella estratta dalla scheda M10 Mobilità lenta (cap. 5 a carattere informativo) adottata dal Consiglio di Stato il 25 gennaio 2012

Rimanendo agli aspetti procedurali, oltre alle varie fasi di approvazione delle schede di Piano direttore citate sopra, in cui Origlio come detto non si è espresso, meritano di essere menzionati anche i seguenti atti, comunicazioni o decisioni in cui il Comune non ha sollevato obiezioni di sorta sul percorso ciclabile regionale oggetto del presente ricorso:

- 2007-2008: Piano d'indirizzo del Piano di viabilità del polo (PVP, adottato dal CdS);
- 2007-2008: Scheda sulla mobilità ciclabile del PAL 1 (adottato da CdS);
- 2010-2011: Progettazione di massima della rete del Luganese (istituzione di un tavolo di lavoro con invio ai Comuni di un CD con la rete ciclabile; dai verbali non risultano osservazioni negative da parte di Origlio);
- 2012: intimazione della chiave di riparto per il finanziamento della prima tappa relativa alla realizzazione dei percorsi ciclabili (risoluzione CdS con facoltà di ricorso, a cui era allegato il piano e si faceva riferimento al Piano d'indirizzo del PVP);
- 2012: Scheda sulla mobilità ciclabile del PAL 2, con cartina (adottata da CdS).

In conclusione si osserva che:

- la Strada dar Pian è una strada esistente, inserita a PR e con poco traffico; inoltre la segnaletica del percorso ciclabile è già stata posata da diversi anni;
- la realizzazione del percorso ciclabile impugnato non pregiudica la funzionalità della strada comunale;
- la scheda di PD non vincola un percorso nei dettagli, come in passato, ma nel suo tracciato generale, sarà quindi se del caso possibile prevedere soluzioni progettuali che tengano conto anche delle eventuali nuove esigenze comunali, ritenuto che l'obiettivo di realizzare il percorso regionale da Taverne a Lugano FFS (passando da Ponte Capriasca, Comano e Massagno) possa comunque essere raggiunto con una soluzione alternativa.

Date le premesse e le osservazioni conclusive di cui sopra, il ricorso del Comune di Origlio non appare né tempestivo né proporzionato all'effettivo impatto del percorso ciclabile e va pertanto respinto.

5. PROPOSTA DI DECISIONE DEL CONSIGLIO DI STATO

Sulla base di quanto precede, riservato un più ampio sviluppo delle tesi di fatto e di diritto in corso di procedura, invitiamo codesto Gran Consiglio a voler decidere:

- il ricorso del 30 maggio 2014 del Comune di Origlio, in merito alla scheda R/M 3 Agglomerato del Luganese, è respinto;
- lo scritto del 2 giugno 2014 del Comune di Minusio, in merito alla scheda R/M 2 Agglomerato del Locarnese, è irricevibile;
- il ricorso del 5 giugno 2014 del Comune di Brissago, in merito alla scheda R/M 2 Agglomerato del Locarnese, è respinto;
- il ricorso dell'11 giugno 2014 del Comune di Bioggio in merito alla scheda R/M 3 Agglomerato del Luganese, è accolto. Di conseguenza alla misura "Nodo intermodale di Molinazzo (Bioggio) - fase II, è attributo il grado di consolidamento *Informazione preliminare.*

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

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, M. Bertoli
Il Cancelliere, G. Gianella

Elenco documenti di riferimento

1 - Schede di Piano direttore in vigore:

- Scheda R/M 2 Agglomerato del Locarnese
- Scheda R/M 3 Agglomerato del Luganese

2 - Atti della consultazione relativa alle Proposte di modifiche - novembre 2013 sulle schede R/M 2 e R/M 3 sugli Agglomerati:

- Proposte di modifiche del PD - Novembre 2013 - R/M 2 - Agglomerato del Locarnese
- Proposte di modifiche del PD - Novembre 2013 - R/M 3 - Agglomerato del Luganese
- Rapporto esplicativo proposte di modifiche novembre 2013

3 - Atti della pubblicazione relativa alla Modifica n. 4 - aprile 2014 sulle schede R/M 2 a R/M 3 sugli Agglomerati

- Modifiche del PD n. 4, Parte A - aprile 2014 - Scheda R/M 2 Agglomerato del Locarnese
- Modifiche del PD n. 4, Parte B - aprile 2014 - Scheda R/M 3 Agglomerato del Luganese
- Rapporto sulla consultazione ed esplicativo Modifiche del Piano direttore n. 4 - aprile 2014

Tutti gli atti elencati sono scaricabili in forma digitale tramite il portale del Dipartimento del territorio ai seguenti indirizzi.

Schede di PD in vigore:

http://www.ti.ch/pd

Procedure recenti:

http://www4.ti.ch/dt/dstm/sst/temi/piano-direttore/piano-direttore/procedure/pubblicazioni-recenti/