

Messaggio

numero	data	Dipartimento
7000	11 novembre 2014	TERRITORIO
Concerne		

Disegno di legge sul coordinamento della mobilità e degli insediamenti

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

con questo messaggio sottoponiamo alla vostra attenzione il disegno di Legge sul coordinamento della mobilità e degli insediamenti, che rappresenta la revisione della legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto del 12 marzo 1997.

INDICE

PREMESSA.....	2
I motivi della revisione.....	2
Gli obiettivi e i contenuti del progetto.....	2
I. CONSIDERAZIONI GENERALI SULLA MOBILITA E GLI INSEDIAMENTI	3
1. Il fenomeno della mobilità	3
1.1 Le vie di comunicazione come reti che strutturano gli insediamenti e premessa per lo sviluppo socio-economico.....	3
1.2 L'incremento dei volumi di traffico e gli effetti indesiderati della mobilità	3
2. Il nuovo approccio alla mobilità.....	4
2.1 Piani regionali dei trasporti (PRT) e Concetti di organizzazione territoriale (COT)	4
2.2 I programmi d'agglomerato della Confederazione (PA).....	5
2.3 Dai piani regionali dei trasporti e concetti d'organizzazione territoriale al programma d'agglomerato.....	5
II. LA PROCEDURA DI CONSULTAZIONE.....	6
1. Gli esiti numerici	6
2. I contenuti delle prese di posizione	6
2.1 Appunti critici	6
2.2 Osservazioni puntuali	8
3. Conclusioni.....	9
III. LA STRUTTURA DELLA LEGGE	9
IV. COMMENTO AI SINGOLI ARTICOLI	10
DISEGNO DI LEGGE	17

PREMESSA

I motivi della revisione

La Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto del 12 marzo 1997 ha riunito in un unico testo i fondamenti della pianificazione dei trasporti ed il finanziamento della progettazione e realizzazione delle relative opere, che precedentemente erano sparsi in ordinamenti differenti.

Grazie a quella base legale il Cantone ed i Comuni hanno potuto sin qui operare nell'ambito della mobilità in modo coordinato ed efficace, elaborando in particolare i piani regionali dei trasporti ed attuandoli progressivamente.

Si tratta tuttavia di una normativa che ha quasi vent'anni e necessita di un aggiornamento.

Negli ultimi 15 anni sono poi intervenuti importanti fatti nuovi sia in ambito trasportistico che per quanto attiene allo sviluppo territoriale, con rilevanti modifiche di leggi e strumenti e l'affinamento di modalità operative.

Le novità a livello cantonale

In ambito trasportistico, maturata un'esperienza più che ventennale di gestione dei piani regionali dei trasporti e successivamente dei programmi di agglomerato sono emersi aspetti da migliorare. In particolare la necessità di rafforzare il programma d'agglomerato precisandone contenuti, procedura d'elaborazione e compiti del Cantone, rispettivamente delle Commissioni e dei Comuni, superando di conseguenza la distinzione fra piani dei trasporti e programma d'agglomerato.

Nella disciplina dello sviluppo territoriale i cambiamenti hanno comportato accenti e metodologie nuovi, in particolare la revisione totale del piano direttore (obiettivi pianificatori nel 2007 e schede nel 2011) e l'adozione della Legge sullo sviluppo territoriale nel 2011 hanno rafforzato il principio del coordinamento fra insediamenti e mobilità.

Le novità del diritto federale

La revisione della Legge federale concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (LUMin, RS 725.116.2) e la nuova legge sul Fondo infrastrutturale (RS 725.13) del 2006 hanno introdotto il programma d'agglomerato come strumento programmatico per uno sviluppo coordinato di insediamenti e mobilità ed il fondo federale per il finanziamento delle infrastrutture di mobilità negli agglomerati.

Gli obiettivi e i contenuti del progetto

Il progetto di legge (in seguito semplicemente legge) mira anzitutto a dotare chi opera nel campo della mobilità e dello sviluppo territoriale di un quadro di riferimento aggiornato.

Esso conferisce base legale al programma d'agglomerato definendone con più precisione i contenuti e rafforzandone la centralità come base per la programmazione degli interventi sulle infrastrutture. Sono poi confermate nella sostanza le modalità operative collaudate nel passato con le Commissioni regionali, la delega per l'allestimento dei programmi e le modalità di finanziamento.

La legge assume un titolo nuovo che ha il pregio di essere un po' più sintetico e meglio descrivere l'interazione dei due ambiti; si passa infatti da una disciplina sul coordinamento pianificatorio e finanziario delle vie di comunicazione ad una sul coordinamento di mobilità ed insediamenti.

I. CONSIDERAZIONI GENERALI SULLA MOBILITÀ E GLI INSEDIAMENTI

1. Il fenomeno della mobilità

Dal secondo dopoguerra la mobilità costituisce uno dei fenomeni di impatto territoriale più rilevanti.

Si sono infatti moltiplicati gli spostamenti quotidiani per motivi professionali, per raggiungere il luogo di formazione, per gli acquisti e per lo svago. E' gioco forza constatare che la mobilità di merci e persone è contemporaneamente causa ed effetto dello sviluppo socioeconomico, dell'organizzazione territoriale, dell'estensione delle vie di comunicazione e dei comportamenti sociali e culturali del Paese. La mobilità costituisce quindi una premessa, ma è anche una conseguenza dello sviluppo del nostro sistema economico e sociale.

Le vie di comunicazione incidono indubbiamente sulle modalità d'uso del territorio e i loro effetti possono essere più o meno ampi, a seconda del contesto in cui si situano.

1.1 Le vie di comunicazione come reti che strutturano gli insediamenti e premessa per lo sviluppo socio-economico

Le vie di comunicazione strutturano da sempre il territorio e costituiscono una premessa per lo sviluppo socio-economico. Il loro effetto strutturante e la forza del loro impulso sulla crescita economica sono mutati nel tempo.

Anche in Ticino, l'organizzazione territoriale attuale è riconducibile al progressivo accostarsi e sovrapporsi di diversi sistemi di infrastrutture di comunicazione.

Gli insediamenti sono stati dapprima influenzati dalla trama delle strade maestre d'inizio ottocento e, in seguito, si sono sviluppati lungo l'asse della ferrovia del Gottardo. A partire dal ventesimo secolo infine, si sono strutturati in modo più aperto, in funzione delle nuove condizioni di accessibilità create dall'autostrada. Una buona accessibilità costituisce a tutt'oggi un elemento rilevante per le attività produttive e di servizio; con il tempo tuttavia hanno assunto maggiore importanza l'individuazione delle potenzialità esistenti e la capacità degli attori istituzionali ed economici a valorizzarli.

1.2 L'incremento dei volumi di traffico e gli effetti indesiderati della mobilità

I volumi di traffico sulle reti delle strade nazionali e cantonali sono costantemente aumentati; molto elevato è stato in particolare l'incremento del traffico pesante su strada dall'apertura della galleria autostradale del San Gottardo nel 1981. Anche l'evoluzione del traffico merci su rotaia è stata al rialzo, benché con tassi di crescita inferiori e, globalmente, con una perdita di quota di mercato.

Le prospettive al 2030 ipotizzano un ulteriore incremento dei volumi di traffico su strada e ferrovia.

Le valutazioni della Confederazione per il traffico viaggiatori indicano una crescita complessiva del 25%, che si concentrerebbe sui trasporti pubblici e sul traffico turistico e del tempo libero. Lo sviluppo del traffico merci risulta ancor più elevato; la crescita è infatti stimata complessivamente al 45%; il ruolo del traffico su ferrovia sarà più dinamico.

Alla iniziale valenza propulsiva della mobilità, si sono, con la sua continua crescita, affiancati effetti indesiderati, in particolare dovuti al rumore, alle emissioni nell'atmosfera e all'impatto paesaggistico. Essi sono stati resi ancora più evidenti dall'esiguità del nostro fondovalle, limitato e conteso tra più funzioni.

2. Il nuovo approccio alla mobilità

In seguito all'evoluzione descritta, l'approccio tecnico e politico ai problemi della mobilità, (incentrato sin dagli anni sessanta sugli aspetti della viabilità stradale e orientato in prevalenza su interventi infrastrutturali) si è rivelato insufficiente.

2.1 Piani regionali dei trasporti (PRT) e Concetti di organizzazione territoriale (COT)

Dalla fine degli anni ottanta il Cantone ha quindi proposto e progressivamente attuato un nuovo indirizzo di gestione della mobilità, fondato su tre elementi:

- l'elaborazione di piani regionali dei trasporti;
- la presa in considerazione di tutti i mezzi di trasporto e promozione di soluzioni interdisciplinari (mobilità, territorio, ambiente);
- l'istituzione di commissioni regionali dei trasporti.

La *Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto* del 12 marzo 1997 ha codificato questa nuova politica della mobilità. Essa ha conferito base legale ad uno strumento, un organismo e un metodo di lavoro che si sono consolidati nel tempo.

a) Il piano cantonale dei trasporti (PCT)

Il piano cantonale dei trasporti definisce obiettivi e misure per la gestione della mobilità; in particolare stabilisce gli indirizzi per l'uso e lo sviluppo delle infrastrutture e per l'organizzazione dei servizi di trasporto. Esso considera la viabilità stradale, i trasporti pubblici su ferro e gomma, il traffico ciclistico e quello pedonale e coordina analisi e proposte con lo sviluppo territoriale auspicato e con gli obiettivi della politica ambientale.

La mobilità non è quindi più fine a sé stessa, ma si colloca in una visione più ampia di sviluppo territoriale e socio-economico, considerando temi quali l'uso del suolo, il paesaggio, la qualità urbanistica e l'ambiente.

Il PCT è elaborato a scala regionale dalle Commissioni regionali dei trasporti.

b) Le Commissioni regionali dei trasporti (CRT)

L'istituzione delle Commissioni regionali dei trasporti si è rivelata decisiva per la politica cantonale della mobilità.

Le commissioni sono un organismo politico, cui compete di allestire i piani regionali dei trasporti. D'un canto i Comuni possono far valere i propri interessi in ambito regionale, dall'altro il Cantone non deve più trattare con ogni singolo ente locale, ma dispone di un partner con il quale instaurare un dialogo costruttivo ad una scala adeguata ai problemi che si pongono ed alle soluzioni da individuare.

Un regolamento definisce composizione, compiti e competenze delle CRT.

Sino ad oggi sono stati elaborati e approvati 5 piani regionali dei trasporti (PRT; Mendrisiotto e Basso Ceresio, Luganese, Bellinzonese, Locarnese e Vallemaggia, Tre Valli) che coprendo l'intero Cantone, concorrono a formare il Piano cantonale dei trasporti.

Per coordinare al meglio lo sviluppo della mobilità e degli insediamenti, i PRT sono stati affiancati da Concetti di organizzazione territoriale (COT), in cui sono sintetizzate le grandi linee di sviluppo dei quattro agglomerati ticinesi e dei loro retroterra.

I contenuti di rilevante incidenza territoriale dei PRT e dei COT sono poi confluiti in schede di piano direttore (schede M2-M5 e R2-R5), recentemente riunite in una unica scheda d'agglomerato (si veda il capitolo 2.3).

Con questo approccio il Ticino ha concretizzato una politica di organizzazione territoriale a scala regionale, con la quale ha gestito in maniera interdisciplinare mobilità, insediamenti e ambiente.

2.2 I programmi d'agglomerato della Confederazione (PA)

- a) Con la nuova legge sul fondo infrastrutturale e la riveduta legge sull'uso dell'imposta sugli oli minerali, di cui s'è detto nella premessa, la Confederazione ha avviato nel 2006 una decisa politica di sostegno agli agglomerati. Il sostegno federale accresce l'attrattività degli agglomerati favorendo una loro migliore accessibilità ed un più efficace coordinamento di mobilità ed insediamenti. Ciò presuppone una visione globale dello sviluppo e delle modalità per gestire la mobilità.

Per beneficiare di contributi federali è necessario elaborare i programmi d'agglomerato (PA) in un'ottica di intermodalità e interdisciplinarietà. Si tratta di documenti programmatici che definiscono tipo di interventi, priorità e modalità d'attuazione degli stessi. Il contributo federale, che può raggiungere al massimo il 50%, è stabilito in base alla valutazione dell'insieme delle misure proposte e considera in particolare il rapporto tra benefici e costi.

- b) A fine 2007, il Governo ha sottoposto alla Confederazione i cosiddetti programmi d'agglomerato di prima generazione, cioè i PA del Luganese e del Mendrisiotto. Questi sono stati approvati dall'Autorità federale nel 2011, con un tasso di contribuzione del 30% per il Luganese e del 35% per il Mendrisiotto. Le opere che discendono dal PAL e dal PAM sono ora in fase avanzata d'attuazione; esse hanno beneficiato di un sostegno federale complessivo di circa 42 milioni di franchi.

Tra il 2011 ed il 2012, il Cantone ha presentato i programmi d'agglomerato elaborati per tutti gli agglomerati ticinesi in collaborazione con le CRT. Per Luganese e Mendrisiotto (PAL2 e PAM2) si trattava dell'aggiornamento dei documenti di prima generazione, per Bellinzonese e Locarnese e Vallemaggia di nuovi programmi (PAB e PALOC).

La procedura federale di valutazione dei PA di seconda generazione si è conclusa nel febbraio 2014 con la trasmissione al Parlamento della richiesta di secondo credito-quadro globale (2015-2018). Le Camere hanno approvato il credito nella recente sessione autunnale, accogliendo tutti i programmi ticinesi e assegnando loro contributi per un totale di circa 71 mio di franchi (prezzi 2005).

2.3 Dai piani regionali dei trasporti e concetti d'organizzazione territoriale al programma d'agglomerato

I piani regionali dei trasporti e i concetti di organizzazione territoriale rappresentano in un certo senso la "politica degli agglomerati ante litteram" che il Canton Ticino ha attuato insieme alle commissioni regionali dei trasporti, con oltre un decennio di anticipo rispetto alla Confederazione.

Con l'avvento della politica federale degli agglomerati, il Cantone ha naturalmente inserito i programmi d'agglomerato nel solco tracciato dai PRT e COT.

Con la nuova disciplina giuridica il programma d'agglomerato sostituisce definitivamente i precedenti piani regionali dei trasporti.

Rispetto al quadro di riferimento precedente, il programma d'agglomerato ticinese pone alcuni accenti:

- a) dal punto di vista dei contenuti, esso evidenzia l'importanza del coordinamento tra politica degli insediamenti e mobilità e sottolinea ulteriormente la centralità del trasporto pubblico e della mobilità lenta, quali elementi di primo piano per la soluzione dei problemi negli agglomerati,
- b) dal punto di vista formale, esso evidenzia un effetto dal profilo politico generale; il Cantone e i Comuni, avendolo elaborato, si impegnano infatti a realizzarne i contenuti. La vincolatività delle misure di rilevante interesse territoriale nasce con l'inserimento nel piano direttore (e successivamente nei piani regolatori), mentre tutte le misure sono realizzate in base alle rispettive procedure settoriali d'attuazione (ad esempio la legge federale sulle ferrovie),
- c) dal punto di vista metodologico v'è stato uno sviluppo nel senso della sintesi. Le schede sui PRT e COT dei quattro agglomerati sono infatti confluite in un'unica scheda di PD per ogni agglomerato, che tratta in maniera congiunta le tematiche relative agli insediamenti ed alla mobilità. Questo sviluppo favorisce una migliore visione d'insieme, una lettura più facile ed un coordinamento accresciuto. Il 26 marzo 2014 il Consiglio di Stato ha adottato le nuove schede sugli agglomerati: due sole schede sono state impugnate su aspetti del tutto puntuali, che sono attualmente all'esame della competente commissione del Gran Consiglio,

II. LA PROCEDURA DI CONSULTAZIONE

1. Gli esiti numerici

La pubblica consultazione, che si è svolta da febbraio ad aprile del 2014, ha preso le mosse dal documento "Disegno di legge sul coordinamento della mobilità e degli insediamenti – Progetto e commento" elaborato dal Dipartimento del territorio.

Alla consultazione hanno risposto 35 partecipanti, fra cui 21 Comuni, 10 fra enti e associazioni, 3 servizi dell'amministrazione cantonale ed un partito.

La maggioranza di coloro che hanno preso posizione (31, di cui 28 esterni) si è espresso in maniera favorevole alla proposta legislativa.

Una decina di partecipanti ha formulato richieste puntuali di modifica, di cui si dirà nel seguito. Tre partecipanti, pur concordando con gli intendimenti di fondo della revisione, si sono espressi in maniera critica sui contenuti di dettaglio del progetto; cinque prese di posizione chiedono che la normativa venga inserita nella legge sullo sviluppo territoriale.

2. I contenuti delle prese di posizione

2.1 *Appunti critici*

a)

WWF e ATA chiedono che nella legge siano integrati i principali concetti cui dovranno tendere gli sforzi pianificatori come lo sviluppo centripeto dei poli, il principio della partecipazione e lo sforzo di ridurre la domanda di mobilità. Considerano i PA autentici strumenti pianificatori, auspicano che vengano sottratte parte delle competenze agli enti locali, evidenziano lacune nel funzionamento delle attuali CRT. Fra queste l'insufficiente rappresentatività politica, l'insufficiente informazione a Municipi e popolazione e il ruolo

non incisivo del Cantone; auspicano infine la professionalizzazione delle commissioni con l'introduzione di un manager del traffico.

Il nuovo articolo 2 è una norma programmatica che pone precisi accenti, ma non riprende ovviamente principi già codificati dalla LPT, dalla LST e dal piano direttore. Proprio il capoverso 1, sostituendo il principio della soddisfazione della domanda di mobilità con quello di orientamento, introduce la possibilità di promuovere misure in grado di contenere o evitare il proliferare degli spostamenti (ad esempio favorendo insediamenti compatti e un equilibrio delle destinazioni d'uso).

Questa legge non vuole creare alcun nuovo strumento pianificatorio oltre al Piano direttore, PUC e PR (come da sempre chiede il Parlamento nelle discipline dello sviluppo territoriale) ma servirsi in maniera più efficace di quelli esistenti. Il PA resta pertanto uno strumento di carattere programmatico che coordina mobilità ed insediamenti - orientando la pianificazione direttrice e poi quella delle utilizzazioni - e che definisce un insieme coerente di misure infrastrutturali.

Riguardo al lamentato insufficiente coinvolgimento, una maggiore informazione da parte delle CRT e dei singoli commissari ai Municipi ed ai Comuni di riferimento potrebbe ulteriormente migliorare la situazione. Va comunque osservato che le consultazioni avvengono di principio in base alla Lst e offrono quindi un adeguato coinvolgimento. La rappresentatività politica delle CRT è garantita dal fatto che i suoi membri sono di regola municipali, mentre non è evidentemente possibile assicurare che sia rappresentato l'intero spettro partitico.

b)

La CRTL contesta la sostituzione integrale di PRT e COT con il programma d'agglomerato di diritto federale, auspicando che siano semmai i contenuti del PA a confluire nei PRT. Chiede quindi che il diritto cantonale elabori uno strumento di coordinamento delle infrastrutture e degli insediamenti autonomo, paventando in sostanza una capitolazione al diritto federale, deputato a regolare il finanziamento delle opere e non a disciplinarle, e reputando che la dipendenza dal PA tolga margine di manovra ai Cantoni. Auspica che il progetto resti settorialmente limitato alla mobilità, statuendo semplicemente che la politica della mobilità tenga conto delle necessità degli insediamenti; chiede infine di non denominare la commissione dei trasporti commissione della mobilità.

I timori espressi muovono da un'errata percezione della legge.

La nuova disciplina non svende al diritto federale quanto praticato negli ultimi 20 anni, che sussiste a prescindere ed in maniera indipendente dalla disciplina federale. Il nuovo strumento programmatico del Cantone (chiamato per convenzione programma d'agglomerato) è materialmente e storicamente lo sviluppo naturale dei precedenti PRT e COT.

Il rapporto con il diritto federale è di convenienza, non di subordinazione; infatti l'elaborazione di programmi d'agglomerato che adempiono le condizioni federali è il presupposto per accedere a contributi. Ciò stante, nulla impedisce (come già s'è fatto con i programmi di agglomerato ora in attuazione) al Cantone ed agli organismi regionali di definire uno specifico perimetro di programmazione e inserire nei loro PA anche misure che la Confederazione non finanzia. In questo senso non viene tolto alcun margine di manovra al Cantone, fatta salva la necessità di reperire i fondi per le proprie opere.

Anche la recente aggregazione delle schede d'agglomerato del PD R2-5 e M2-5 è stata accolta molto positivamente e dimostra che la sintesi di strategie e misure di sviluppo territoriale e trasportistiche in un unico documento crea coerenza e chiarezza anche formale.

È quindi evidente che non avrebbe alcun senso mantenere PRT e COT come strumenti cantonali e un PA - di medesimo contenuto - come strumento per accedere ai sussidi federali. In un regime che codifica in maniera unitaria strategie territoriali e di mobilità è opportuno che il nome delle commissioni dia meglio conto della presa in considerazione di tutte le problematiche e di tutti i vettori di mobilità (strada, ferrovia, bus, pedoni, ciclisti): da ciò la nuova denominazione degli organismi politici deputati all'elaborazione del PA.

Il disegno di legge proposto rimane innegabilmente settoriale, disciplina cioè il settore della mobilità nella forma di legge quadro. Nella nuova versione si è semplicemente posto con più chiarezza l'accento sul coordinamento fra mobilità e sviluppo territoriale.

2.2 Osservazioni puntuali

Fra le richieste puntuali, ve ne sono alcune che trovano risposta nella lettura attenta degli articoli e del commento; ad esempio l'osservazione che chiede di meglio definire il ruolo di commissioni e commissari ed i criteri di ripartizione dei costi.

Partendo dal principio che la nuova legge conferma le modalità operative e di finanziamento già precedentemente sperimentate con successo, si può dire che le commissioni restano organismi politici composti di principio da municipali (non può dunque essere accolta la richiesta di delegare persone esterne nelle CRT) e che gli articoli da 16 a 20 indicano in maniera chiara la ripartizione dei costi.

Alla richiesta di rafforzare il principio dell'informazione risponde l'art. 13 che stabilisce la regola della pubblica consultazione in base agli articoli 4 e 5 della Lst, mentre l'auspicio di una maggiore vigilanza sull'attuazione delle misure è assecondato dall'art. 14 cpv.3 che investe il Cantone del compito del monitoraggio dei risultati.

Gran parte degli altri quesiti di dettaglio si riferisce, come logica vuole, al PA.

V'è chi auspica procedure che assicurino l'unità della materia, dovendosi considerare il PA strumento che disciplina in maniera unitaria infrastrutture, pianificazione territoriale e finanziamento.

Al riguardo si può dire che la recente unificazione delle schede di PD su rete urbana e mobilità in schede d'agglomerato va esattamente nella direzione auspicata.

La richiesta che al PA si affianchi un credito quadro per il suo finanziamento non può essere accolta nella sua integralità. Se d'un canto già oggi si opera per quanto possibile attraverso crediti-quadro stabiliti con riferimento ai programmi d'agglomerato, non è per contro ragionevole ipotizzare un credito-quadro unico che copra oneri per la progettazione di massima, per quella definitiva e per la realizzazione, che comporterebbe valutazioni molto complesse e rischi insostenibili.

Anche la proposta di adottare una norma che consenta all'esecutivo di intervenire d'ufficio nel caso in cui un Comune adottasse una pianificazione contraria al PA è inutile. Già in base alla Lst, il Consiglio di Stato può rifiutare l'approvazione ad un PR che violi i contenuti del PA ripresi in maniera vincolante nel piano direttore.

Un partecipante lamenta, a torto, l'assenza di rimedi giuridici.

Il programma d'agglomerato non è uno strumento giuridico che soggiace ai rimedi di diritto; esso è impugnabile solo in maniera mediata, cioè nella sua parte che si traduce in vincoli di piano direttore e di PR.

Constatando che questa legge, che pur disciplina il finanziamento del PA, non risolve il problema della revisione dei compiti e dei flussi finanziari fra Cantone e Comuni, alcuni partecipanti propongono la creazione di un fondo regionale di sviluppo territoriale, che finanzia pianificazione ed opere d'interesse regionale.

Se d'un canto si può ben comprendere il tema posto, dall'altro occorre che questo sia affrontato con quello della perequazione nelle sedi adeguate, in particolare la piattaforma Cantone/Comuni. Occorre poi rilevare che la costituzione di un fondo vincolato è di principio contraria alla Legge sulla gestione e sul controllo finanziario dello Stato.

La proposta di integrare i contenuti di questo progetto nella legge sullo sviluppo territoriale potrà semmai trovar spazio in una futura modifica di quella legislazione.

3. Conclusioni

Le osservazioni presentate hanno convinto il Consiglio di Stato a confermare il progetto di revisione, apportando dove necessario e richiesto puntuali aggiustamenti.

Si è per il resto dato conto in questo documento dei motivi per i quali non hanno potuto essere accolte talune suggestioni.

III. LA STRUTTURA DELLA LEGGE

La nuova legge sul coordinamento della mobilità e degli insediamenti si articola attorno ai seguenti quattro titoli.

Il capitolo principale è quello del programma d'agglomerato.

TITOLO I - DISPOSIZIONI GENERALI

Scopo

Principi generali

Competenze

a) Consiglio di Stato

b) Commissioni regionali della mobilità

c) Comuni

TITOLO II - ATTUAZIONE

Capitolo I - Reti interregionali di mobilità

Definizione e scopo

Capitolo II - Programma d'agglomerato

Definizione e scopo

Rapporti con il Piano direttore

Perimetro

Componenti

Contenuti

Procedura

- a) in generale
 - b) informazione e partecipazione
 - c) effetti
- Aggiornamento

TITOLO III - FINANZIAMENTO

Commissioni regionali della mobilità
Programma d'agglomerato e misure infrastrutturali d'interesse regionale

- a) in generale
 - b) partecipazione dei Comuni
- Misure infrastrutturali d'interesse locale
Misure non infrastrutturali

TITOLO IV - NORME TRANSITORIE E FINALI

Norme transitorie
Entrata in vigore

ALLEGATO - Abrogazione e modifica di leggi

IV. COMMENTO AI SINGOLI ARTICOLI

TITOLO I - DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 1 - Scopo

Questa legge mira a dotare di strumenti aggiornati il Cantone e le Commissioni che operano nell'ambito della mobilità e degli insediamenti, conferendo in particolare una solida base al programma d'agglomerato.

Essa rivisita e sostituisce la Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto del 1997, a suo tempo elaborata per raggruppare in un solo testo legislativo la pianificazione cantonale ed il finanziamento dei diversi sistemi e vettori di trasporto.

Essa si colloca formalmente nella tipologia delle leggi quadro e, con le sue norme generali e quelle sul programma d'agglomerato, funge da cappello introduttivo alle altre leggi che disciplinano le differenti reti di mobilità. Fra queste vi è la legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994, la legge sulle strade del 23 marzo 1983 e la legge sui percorsi pedonali ed i sentieri escursionistici del 9 febbraio 1994.

L'articolo programmatico informa che la legge regola la politica cantonale della mobilità, definendone obiettivi, competenze e modalità di attuazione e finanziamento. Essa costituisce quindi la nuova base legale della disciplina.

Art. 2 - Principi generali

La norma sancisce i principi generali che governano la politica cantonale della mobilità.

Per il capoverso 1, lo scopo di questa politica è quello di orientare al meglio la domanda complessiva di trasporto, gestendone lo sviluppo in funzione dei bisogni e delle capacità. Il concetto di orientare comprende anche la possibilità di contenere la domanda di mobilità ma soprattutto indirizzarla quanto più possibile verso quelle modalità di trasporto che meglio si addicono al contesto specifico; in ambito urbano e di agglomerato rivestono un ruolo sempre più importante il trasporto pubblico su gomma e su rotaia.

Il capoverso 2 indica che, per adempiere efficacemente al suo scopo, la politica della mobilità deve integrare, cioè coinvolgere in modo complementare, tutti i vettori di trasporto e tutti i tipi di mobilità (automobile, trasporti pubblici su gomma e su ferro, biciclette e pedoni). Questi vanno orientati secondo una visione complessiva, ma unitaria, in cui ciascun vettore contribuisce al raggiungimento degli obiettivi in funzione delle proprie caratteristiche tecnico-economiche.

Inoltre lo sviluppo dei diversi vettori va differenziato in base alle caratteristiche socio-economiche e territoriali del rispettivo bacino operativo, distinguendo fra agglomerati e aree non urbane e segnatamente fra i centri degli agglomerati, le aree suburbane e periurbane, il retroterra e la montagna.

Una politica della mobilità coordinata con quella degli insediamenti (cpv. 3) contribuisce a meglio gestire la necessità di spostarsi (determinata soprattutto dalle esigenze di pendolarismo lavorativo, ma anche di svago e di acquisti) e a utilizzare al meglio infrastrutture e servizi. Anche il buon coordinamento fra i due settori contribuisce dunque al contenimento della domanda di mobilità. Esso aiuta pure a ridurre gli effetti indesiderati, come i carichi ambientali, i consumi energetici e gli impatti paesaggistici.

Si osserva che il principio della mobilità integrata è un postulato fondamentale del piano direttore, praticato da oltre un decennio in Ticino e in tutta la Svizzera.

Articoli 3-5

Le norme che seguono stabiliscono le competenze degli attori istituzionali nel campo della mobilità.

Art. 3 - Competenze

a) Consiglio di Stato

Al Consiglio di Stato, che stabilisce i fondamenti della politica della mobilità mediante il piano direttore, spetta in particolare di elaborare la strategia per le reti interregionali di mobilità (cpv.1) e di promuovere e coordinare l'elaborazione dei programmi di agglomerato in modo da coprire l'intero territorio cantonale.

Il Governo istituisce anche le Commissioni regionali della mobilità, cui delega l'elaborazione di tali programmi, come di regola già avviene (cpv. 2).

Art. 4 - b) Commissioni regionali della mobilità

Art. 5 - c) Comuni

Come si diceva nelle considerazioni introduttive, le Commissioni regionali della mobilità (CRM) sono un importante organismo politico, cui - su delega del Consiglio di Stato - compete di elaborare il programma d'agglomerato (art. 4 cpv.1). Il Cantone accompagna le CRM nell'allestimento del programma e queste lo sostengono nella concretizzazione delle diverse misure che dal programma scaturiscono (art. 4 cpv.2).

I Comuni sono gli attori principali delle Commissioni regionali della mobilità e in questa veste partecipano all'elaborazione del programma (art. 5 cpv. 1); a loro compete inoltre la gestione degli interventi di mobilità a livello locale (art. 5 cpv. 2).

TITOLO II - ATTUAZIONE

Capitolo I - Reti interregionali di mobilità

Art. 6 - Definizione e scopo

Le reti interregionali di mobilità concernono le infrastrutture e i servizi che collegano gli agglomerati ed i centri principali (Lugano, Bellinzona, Locarno e Mendrisio-Chiasso) tra di loro e con la rete nazionale ed internazionale. Inoltre assicurano il collegamento delle valli al loro centro di riferimento regionale.

Capitolo II - Programma d'agglomerato

Art. 7 - Definizione e scopo

Il programma d'agglomerato è uno strumento cantonale di carattere programmatico volto a garantire uno sviluppo coordinato e sostenibile della mobilità e degli insediamenti. Esso comprende strategie e misure per lo sviluppo degli insediamenti e per la gestione dei differenti vettori di trasporto e presuppone la collaborazione sia fra differenti partner all'interno di un agglomerato, sia fra Confederazione, Cantone e Comuni.

Se il Cantone elabora programmi d'agglomerato congruenti con le condizioni che pone la Confederazione, può accedere ai contributi previsti dalla legislazione federale (cfr. art. 12 cpv. 3)

Art. 8 - Rapporti con il piano direttore

La norma mette in evidenza i rapporti che intercorrono fra il piano direttore ed il programma d'agglomerato.

Il capoverso 1, informa che per la sua elaborazione il programma d'agglomerato deve attingere al piano direttore, in quanto strumento che fornisce gli orientamenti generali dello sviluppo territoriale dell'intero Cantone. Esso si orienterà in particolare agli obiettivi pianificatori del PD, spina dorsale della pianificazione direttrice, ma potrà ricavare elementi di contenuto anche dagli indirizzi e dalle misure del piano direttore.

Una volta elaborato il programma d'agglomerato, le sue misure di rilevante incidenza territoriale vanno integrate nelle schede del piano direttore (cpv. 2), il quale ne garantisce la vincolatività a tutti gli effetti tanto nei confronti di enti pubblici, quanto dei privati dopo la trasposizione nella pianificazione dell'utilizzazione.

Art. 9 - Perimetro

A mente del cpv. 1, il perimetro di riferimento del programma d'agglomerato è l'agglomerato statistico, così come definito dall'Ufficio federale di statistica, in base a criteri relativi alla popolazione residente, attiva, al suo sviluppo e al pendolarismo.

Il Consiglio federale, basandosi sulla definizione dell'Ufficio federale di statistica, designa nell'allegato all'ordinanza concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata, le città e gli agglomerati aventi diritto ad un aiuto finanziario; la Confederazione concentra di conseguenza i suoi aiuti finanziari principalmente sulle misure riferite a programmi che rientrano nel perimetro statistico.

Il Consiglio di Stato può adattare questo perimetro (cpv. 2), allo scopo di creare comparti più congrui dal profilo territoriale e socio-economico. Riesce così a considerare l'intero territorio cantonale (in particolare le aree più periferiche) ed a tener conto, nella programmazione delle opere, anche delle misure che non beneficiano di contributi federali.

Art. 10 - Componenti

Il programma d'agglomerato è composto da un rapporto (relazione tecnica), da rappresentazioni grafiche e da schede delle singole misure.

Se il Cantone vuole accedere ai contributi federali, il rapporto dovrà indicare come sono adempiuti i requisiti di base richiesti dalla Confederazione.

Art. 11 - Contenuti

L'articolo definisce i contenuti materiali minimi del programma d'agglomerato:

- analisi dello stato attuale dell'organizzazione territoriale negli ambiti insediamento e trasporti, per far emergere i punti critici,
- valutazione delle tendenze di sviluppo (cioè l'evoluzione prospettata senza le misure del programma)
- allestimento dello scenario territoriale e dei trasporti auspicato,
- definizione delle strategie d'intervento settoriali e delle misure (che nel loro complesso devono condurre verso lo scenario auspicato)
- indicazione dell'ordine di priorità delle misure proposte,
- valutazione dei costi e della sostenibilità economica del programma.

Si tratta di elementi che riassumono in forma sintetica il metodo di lavoro sin qui praticato e descritto con dovizia di particolari nel documento "Programmi d'agglomerato – Linee guida per l'allestimento dei PA di terza generazione" elaborato dalla Divisione dello sviluppo territoriale (Bellinzona, giugno 2014).

Le singole misure ed il complesso del programma sono valutate dal profilo dell'efficacia; il rapporto di questa con i costi costituisce l'elemento fondamentale per stabilire le priorità e anche per la determinazione del tasso di contribuzione federale.

Art. 12-14 - Procedura

La procedura di approvazione del programma d'agglomerato è leggera e flessibile, come si addice ad uno strumento di tipo programmatico:

- elaborazione ed adozione da parte della Commissione,
- approvazione da parte del Governo,
- trasmissione alla Confederazione per il cofinanziamento.

Il PA ha un effetto vincolante dal profilo politico generale (art. 14 cpv. 1), mentre i suoi contenuti di rilevante interesse territoriale diventano vincolanti quando confluiscono nel piano direttore (art. 8 cpv. 2); le procedure delle leggi settoriali per l'attuazione di ogni misura ne stabiliscono la vincolatività a tutti gli effetti.

La procedura descritta riprende peraltro quella sin qui praticata per i piani regionali dei trasporti.

Art. 12 - Procedura a) in generale

Per il capoverso 1, il programma d'agglomerato è elaborato su delega del Consiglio di Stato dalle Commissioni regionali della mobilità, con il supporto tecnico-finanziario e l'accompagnamento del Cantone, che avviene per il tramite del Dipartimento del territorio con i suoi servizi.

La Commissione adotta il programma e il Governo lo approva (cpv. 2), dopo aver in particolare verificato la coerenza con i collegamenti di ordine superiore (reti interregionali di mobilità), quella tra i diversi programmi e la sostenibilità finanziaria.

E' poi sempre il Consiglio di Stato che trasmette il programma alla Confederazione in vista di un cofinanziamento delle misure infrastrutturali del programma ai sensi della legislazione federale (in specie art. 17 Legge federale concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali).

Art. 13 - b) informazione e partecipazione

La pubblica consultazione avviene di principio secondo i criteri della legge sullo sviluppo territoriale, che prescrive almeno il pubblico deposito degli atti e la facoltà per chiunque di presentare osservazioni scritte (artt. 4 e 5 Lst).

La consultazione può essere condotta dalle Commissioni su delega e può riguardare tanto i contenuti del programma d'agglomerato quanto quelli della scheda di piano direttore.

Il Cantone e le CRT hanno purtroppo già constatato con i PA di seconda generazione che la tempistica è oltremodo stringente.

Le scadenze che la Confederazione impone per l'inoltro dei programmi d'agglomerato di terza generazione, attualmente in elaborazione, sono ancora più impegnative, ragione per la quale la consultazione dovrà avvenire in forma eventualmente più celere di quanto prevede la Lst.

Inoltre, la consultazione sui PA3 sarà verosimilmente svincolata da quella sulla scheda di PD.

Art. 14 - c) effetti

Il disposto dà conto degli impegni che derivano dall'elaborazione e approvazione del programma.

Esso comporta anzitutto un vincolo di tipo politico e formale per Cantone e Comuni, che, avendolo elaborato, si impegnano a realizzarne i contenuti (cpv. 1). Il programma d'agglomerato é infatti la "magna carta" di una politica della mobilità coerente e in sintonia con lo sviluppo degli insediamenti.

Da qui l'impegno per il Governo, aiutato dalle Commissioni regionali della mobilità, di realizzare le misure di sua competenza (cpv. 2) e il corrispondente obbligo per i Comuni di realizzare in autonomia le misure di carattere locale (cpv. 4).

Il Consiglio di Stato garantisce il monitoraggio ed il controllo dei risultati (cpv. 3).

Art. 15 - Aggiornamento

Il programma d'agglomerato comporta obiettivi, scenari e strategie di medio e lungo termine, perché può contemplare interventi infrastrutturali con effetti territoriali importanti e impegnativi sia dal profilo finanziario che da quello delle procedure d'autorizzazione.

Esso viene comunque aggiornato di regola ogni quattro anni (cpv. 1), garantendo così una buona flessibilità a fronte dei continui mutamenti.

Le necessarie modifiche di piccolo momento sono adottate dal Consiglio di Stato, che consulta preventivamente le commissioni (cpv. 2)

TITOLO III - FINANZIAMENTO

La legge rappresenta anche il quadro normativo di riferimento per il finanziamento delle Commissioni, dell'elaborazione dei programmi e dell'attuazione delle misure infrastrutturali.

Art. 16 - Commissioni regionali della mobilità

La norma riprende i principi ampiamente collaudati con la legge precedente, assegnando ai Comuni - che se li ripartiscono di principio in modo consensuale fra loro - i costi di finanziamento dell'attività corrente delle Commissioni (cpv. 1).

In caso di mancato accordo il Consiglio di Stato stabilisce la ripartizione in base alla popolazione residente (cpv. 2).

Il capoverso 3 introduce la possibilità per il Cantone di sostenere, con un contributo da definire in base agli impegni programmati, eventuali spese che discendono da consulenze tecniche necessarie alle CRT. Il contributo cantonale sarà sempre inferiore e subordinato all'impegno dei Comuni.

Art. 17 - Programma d'agglomerato e misure infrastrutturali d'interesse regionale a) in generale

Anche questo articolo conferma l'impostazione seguita sin qui, secondo la quale i costi del programma e delle misure sono ripartiti fra Cantone e Comuni, dedotti i contributi di terzi.

Il Cantone finanzia dunque l'elaborazione del programma e l'attuazione delle misure infrastrutturali d'interesse regionale (cpv. 1), con la partecipazione dei Comuni sino ad un massimo del 50% del rimanente della spesa, dedotti eventuali sussidi federali e partecipazioni di terzi (cpv. 2). L'impegno finanziario del Cantone è commisurato alla dotazione del proprio piano finanziario.

Art. 18 - b) partecipazione dei Comuni

La norma stabilisce il meccanismo di ripartizione interna della quota a carico dei Comuni, confermando l'impostazione attuale con correttivi puntuali che ne facilitano l'applicazione.

Il Consiglio di Stato, dopo una trattativa con la Commissione interessata, stabilisce per ogni perimetro la quota globale di partecipazione dei Comuni al finanziamento del programma d'agglomerato (elaborazione e attuazione). Nel ponderare tale partecipazione dei Comuni, esso tiene conto della loro capacità finanziaria aggregata (cpv. 1).

La ripartizione dell'onere complessivo fra i singoli Comuni è di competenza dei Comuni, coordinati dalla Commissione regionale della mobilità; in caso di disaccordo il Consiglio di Stato procede alla definizione d'ufficio, in base alla capacità finanziaria ed alla popolazione residente (cpv. 2).

La prassi conferma che le Commissioni hanno sin qui formulato proposte basate su un consenso generale o comunque ampio, successivamente fatte proprie dal Consiglio di Stato che le trasmette ai singoli Comuni i quali possono, se del caso, ricorrere al Gran Consiglio (cpv. 3).

Art. 19 - Misure infrastrutturali d'interesse locale

La norma stabilisce che l'attuazione delle misure di natura infrastrutturale di interesse locale è di competenza dei Comuni, nei limiti dei loro piani finanziari (cpv. 1).

Essi possono, se del caso, beneficiare di contributi cantonali secondo le leggi settoriali (cpv.2). Ciò può avvenire ad esempio per intereventi di moderazione del traffico o di realizzazione di una fermata dei trasporti pubblici, finanziati in virtù della Legge sulle strade.

Art. 20 - Misure non infrastrutturali

Si tratta di misure del PA che esulano dal contesto infrastrutturale e non sono quindi finanziate da questa legge. Possono riguardare tanto gli insediamenti quanto il paesaggio e fruire di conseguenza di contributi segnatamente in virtù della legge sullo sviluppo territoriale del 21 giugno 2011 (si veda ad esempio l'articolo 89 Lst, che disciplina il contributo cantonale alle spese della pianificazione locale per piani regolatori intercomunali o di Comuni aggregati o che dipende da progetti di valenza regionale o cantonale).

TITOLO IV - NORME TRANSITORIE E FINALI

Art. 21 - Norme transitorie

L'articolo sancisce la persistenza e validità delle Commissioni regionali dei trasporti preesistenti come commissioni regionali della mobilità; allo stesso modo restano in vigore i programmi d'agglomerato approvati prima dell'entrata in vigore di questa legge.

Art. 22 - Entrata in vigore

La data d'entrata in vigore della legge è stabilita dal Consiglio di Stato.

ALLEGATO - Abrogazione e modifica leggi

L'allegato contiene modifiche di leggi settoriali che discendono dall'adozione di questa legge.

Si tratta perlopiù di modifiche di carattere terminologico, segnatamente l'adattamento del nome delle commissioni.

La riformulazione degli articoli 43a ss della legge strade (norme sui percorsi ciclabili) contribuisce alla comprensione ed alla chiarezza del testo, pur senza incidere sui contenuti.

Con la modifica dell'articolo 5a della legge sui trasporti pubblici si adatta al diritto federale vigente la competenza governativa per il rilascio di autorizzazioni di trasporto di viaggiatori che non sottostanno a concessione o autorizzazione federale.

La modifica dell'art. 32 cpv. 2 mira a semplificare e chiarire - e rendere quindi più facilmente applicabili nei singoli casi - i criteri di ripartizione della partecipazione finanziaria dei Comuni. Viene quindi eliminato il criterio poco praticabile dei vantaggi e introdotto - in luogo e vece di quello non interpretabile della popolazione residente - quello della "popolazione interessata", che conferisce al Consiglio di Stato un certo margine di manovra (si veda al riguardo STA n. 52.2012.2-23 del 27 settembre 2013).

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

Disegno di

LEGGE

sul coordinamento della mobilità e degli insediamenti

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

visto il messaggio 11 novembre 2014 n. 7000 del Consiglio di Stato,

decreta:

TITOLO I DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 1

Scopo

Questa legge disciplina la politica cantonale della mobilità, definendo gli obiettivi, le modalità di attuazione e di finanziamento e le competenze.

Art. 2

Principi generali

¹La politica cantonale della mobilità mira ad orientare in modo efficiente la domanda complessiva di mobilità.

²Essa integra il trasporto pubblico, il traffico individuale motorizzato e la mobilità ciclabile e pedonale coerentemente con il contesto socio-economico e territoriale.

³Essa è coordinata con la politica degli insediamenti e tiene conto degli effetti sull'ambiente e sull'economia.

Art. 3

Competenze **a) Consiglio di Stato**

¹Il Consiglio di Stato elabora la strategia delle reti interregionali di mobilità e le realizza.

² Esso promuove e coordina i programmi d'agglomerato e ne delega l'elaborazione alle Commissioni regionali della mobilità (CRM) da lui istituite.

Art. 4

b) Commissioni regionali della mobilità

¹Le Commissioni regionali della mobilità elaborano i programmi d'agglomerato su incarico del Consiglio di Stato.

²Esse lo accompagnano nella realizzazione delle misure d'interesse regionale e coordinano i Comuni nell'attuazione di quelle d'interesse locale.

Art. 5

c) Comuni

¹I Comuni partecipano all'elaborazione dei programmi d'agglomerato mediante le Commissioni regionali della mobilità.

²Essi attuano la politica della mobilità a livello locale.

TITOLO II - ATTUAZIONE

Capitolo primo - Reti interregionali di mobilità

Art. 6

Definizione e scopo

Le reti interregionali di mobilità assicurano i collegamenti principali con l'esterno, tra gli agglomerati e con le valli.

Capitolo secondo - Programma d'agglomerato

Art. 7

Definizione e scopo

Il programma d'agglomerato definisce lo sviluppo coordinato della mobilità e degli insediamenti in un'ottica di sostenibilità.

Art. 8

Rapporti con il piano direttore

¹Il programma d'agglomerato si orienta al piano direttore.

²Gli indirizzi e le misure di rilevante incidenza territoriale che scaturiscono dal programma d'agglomerato sono integrati nelle schede del piano direttore.

Art. 9

Perimetro

¹Il perimetro di riferimento del programma d'agglomerato è l'agglomerato statistico.

²Il Consiglio di Stato può adattare tale perimetro, per tener conto della struttura territoriale e socio-economica del Cantone.

Art. 10

Componenti

Il programma d'agglomerato si compone di un rapporto, di rappresentazioni grafiche dello scenario e delle strategie d'intervento e di schede delle singole misure.

Art. 11

Contenuti

Il programma d'agglomerato comprende almeno:

- a) l'analisi della situazione attuale e le tendenze di sviluppo;
- b) lo scenario auspicato;
- c) le strategie d'intervento settoriali relative a natura e paesaggio, insediamenti, rispettivamente mobilità con le reti dei trasporti pubblici, della mobilità individuale motorizzata e della mobilità pedonale e ciclabile;
- d) le misure classificate per ordine di priorità;
- e) l'indicazione dei costi e della sostenibilità finanziaria delle misure;
- f) la ripartizione dei compiti tra Cantone, Comuni e altri organismi interessati.

Art. 12

Procedura a) in generale

¹Le Commissioni regionali della mobilità elaborano il programma d'agglomerato con l'accompagnamento del Consiglio di Stato e lo adottano.

²Il Consiglio di Stato lo approva.

Art. 13

b) informazione e partecipazione

L'informazione e la partecipazione avviene di principio in base agli artt. 4 e 5 della legge sullo sviluppo territoriale (Lst) del 21 giugno 2011.

Art. 14

c) effetti

¹Il programma d'agglomerato impegna il Cantone ed i Comuni.

²Il Consiglio di Stato, coadiuvato dalle Commissioni regionali della mobilità, realizza le misure d'interesse regionale del programma.

³Esso cura il monitoraggio ed il controllo dei risultati del programma.

⁴I Comuni realizzano le misure di loro competenza.

Art. 15

Aggiornamento

¹Il programma d'agglomerato è periodicamente aggiornato con la procedura prevista per l'adozione.

²Il Consiglio di Stato adotta modifiche minori, previa consultazione delle commissioni regionali della mobilità.

TITOLO III - FINANZIAMENTO

Art. 16

Commissioni regionali della mobilità

¹Le spese di funzionamento delle Commissioni regionali della mobilità sono a carico dei comuni membri che se le ripartiscono consensualmente.

²In caso di mancato accordo, la ripartizione è stabilita in base alla popolazione.

³Il Cantone può contribuire al finanziamento della consulenza tecnica alle Commissioni.

Art. 17

Programma d'agglomerato e misure infrastrutturali d'interesse regionale a) in generale

¹Il Cantone finanzia l'elaborazione del programma d'agglomerato e l'attuazione delle misure infrastrutturali d'interesse regionale, nei limiti stabiliti dal piano finanziario.

²Dedotti i cofinanziamenti federali e le partecipazioni di terzi, i Comuni contribuiscono alla spesa sino ad un massimo del 50%.

Art. 18

b) partecipazione dei Comuni

¹Il Consiglio di Stato, sentita la Commissione regionale della mobilità, stabilisce la quota globale del contributo dei Comuni, tenuto conto della loro capacità finanziaria.

²I Comuni, coordinati dalla Commissione regionale della mobilità, stabiliscono la ripartizione interna della quota globale di contributo; in caso di disaccordo la ripartizione è stabilita dal Consiglio di Stato in base alla capacità finanziaria ed alla popolazione.

³Contro la decisione del Consiglio di Stato è dato ricorso al Gran Consiglio secondo gli artt. 100 ss. della legge sulla procedura amministrativa del 24 settembre 2013 (LPAm).

Art. 19

Misure infrastrutturali d'interesse locale

¹I Comuni finanziano l'attuazione delle misure infrastrutturali d'interesse locale, nei limiti dei loro piani finanziari.

²Eventuali contributi cantonali sono stabiliti dalle leggi settoriali.

Art. 20

Misure non infrastrutturali

Le misure non infrastrutturali possono essere finanziate in base alla legge sullo sviluppo territoriale (Lst) del 21 giugno 2011 o ad altre leggi settoriali.

TITOLO IV NORME TRANSITORIE E FINALI

Art. 21

Norme transitorie

¹Le Commissioni regionali dei trasporti esistenti restano in funzione come Commissioni regionali della mobilità ai sensi di questa legge.

²I programmi d'agglomerato elaborati ed approvati restano in vigore ai sensi di questa legge.

Art. 22

Entrata in vigore

¹Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, questa legge e il suo allegato di abrogazione e modifica di leggi sono pubblicati nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.

²Il Consiglio di Stato fissa la data di entrata in vigore.

ALLEGATO

Abrogazione e modifica di leggi

I. Abrogazione di leggi

La Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto del 12 marzo 1997 è abrogata.

II. Modifica di leggi

A. La legge sulle strade del 23 marzo 1983 è così modificata :

Art. 7

¹Il programma d'agglomerato di cui agli artt. 7 ss. della legge sul coordinamento della mobilità e degli insediamenti promuove e coordina anche la politica cantonale in materia di strade.

²Il progetto stradale di cui all'art. 10 va elaborato ed attuato secondo i principi del programma d'agglomerato.

Art. 43a cpv. 1

¹Il Cantone pianifica i percorsi ciclabili d'interesse nazionale, cantonale o regionale mediante il programma d'agglomerato di cui agli artt. 7 ss. della legge sul coordinamento della mobilità e degli insediamenti.

Art. 43b - Realizzazione

¹I percorsi ciclabili sono realizzati di principio su strade esistenti e ritenute idonee. Se la strada appartiene a terzi, l'ente pubblico raccoglie preventivamente l'accordo dei proprietari e, se non è aperta al pubblico, acquisisce i diritti d'uso necessari.

²I percorsi ciclabili d'interesse nazionale, cantonale o regionale sono realizzati mediante il progetto stradale di cui all'art. 10 o tramite la posa della segnaletica definita dal diritto federale o dalle norme tecniche emanate da associazioni professionali, dichiarate vincolanti dal Consiglio di Stato; il Consiglio di Stato approva la posa della segnaletica di direzione.

³Il Cantone realizza i percorsi ciclabili d'interesse nazionale, cantonale o regionale stabiliti dal programma d'agglomerato; esso può delegare questo compito, previo accordo, ai Comuni o a altri enti pubblici o privati. I Comuni realizzano i percorsi ciclabili locali.

⁴I percorsi ciclabili d'interesse nazionale, cantonale o regionale stabiliti dal programma d'agglomerato sono finanziati applicando per analogia gli articoli da 12 a 15; quelli locali sono finanziati dai Comuni.

Art. 43c cpv. 4

⁴Il Cantone versa contributi stabiliti in funzione della tipologia degli interventi necessari ad assicurare gli standard del capoverso 1, per la manutenzione dei percorsi ciclabili d'interesse nazionale, cantonale o regionale stabiliti dal programma d'agglomerato che non fanno capo a strade cantonali e sono situati all'esterno delle zone edificabili.

B. La legge sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 è così modificata:

Art. 5 - Commissioni regionali della mobilità

Le Commissioni regionali della mobilità istituite in base alla legge sul coordinamento della mobilità e degli insediamenti, operano anche nel settore dei trasporti pubblici.

Art. 5a cpv. 1

¹In applicazione della legislazione federale sul trasporto di viaggiatori e l'accesso alle professioni di trasportatore su strada, il Consiglio di Stato rilascia autorizzazioni che conferiscono il diritto di trasportare regolarmente ed a titolo professionale viaggiatori su strada e sulle acque, come pure mediante piccoli impianti di trasporto a fune, sciovie o altri trasporti, che non sono sottoposte a concessione o autorizzazione federale.

Art. 6

Il programma d'agglomerato di cui agli artt. 7 ss. della legge sul coordinamento della mobilità e degli insediamenti promuove e coordina anche la politica cantonale in materia di servizi di trasporto pubblico.

Art. 9 cpv. 1

¹L'offerta di trasporto concreta gli indirizzi del programma d'agglomerato.

Art. 10 b)

¹Il Consiglio di Stato, su proposta delle Commissioni regionali della mobilità ed in collaborazione con i Municipi e le imprese interessate, allestisce l'offerta di trasporto per ciascun comprensorio regionale, la coordina per l'intero Cantone e ne verifica periodicamente l'efficacia.

²Il Consiglio di Stato procede autonomamente all'allestimento dell'offerta se le Commissioni regionali della mobilità non provvedono a formulare le loro proposte nei termini stabiliti.

Art. 17 cpv. 3

³Abrogato

Art. 21 cpv. 3

³Può partecipare con le Commissioni regionali della mobilità, i Comuni e le imprese di trasporto ad interventi di carattere promozionale ed informativo.

Art. 32 cpv. 2

²In caso di mancato accordo o di inerzia, la ripartizione è stabilita dal Consiglio di Stato, nell'ambito dell'offerta di trasporto, in base alle prestazioni offerte, alla popolazione interessata ed alla forza finanziaria.

Art. 37 cpv. 1 (prima frase)

¹Il Cantone, consultate le imprese interessate e d'intesa con i Municipi interessati e le Commissioni regionali della mobilità, può assegnare contributi ai servizi integrativi d'importanza cantonale (art. 3 cpv. 1 per analogia) quando:

...

Art. 43 e 44

Abrogati