

Rapporto

numero

6980 R

data

12 febbraio 2015

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

della Commissione speciale per la pianificazione del territorio sul messaggio 26 agosto 2014 concernente le 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

1. PROGRAMMI D'AGGLOMERATO

Nel 2001 il Consiglio federale ha varato la politica degli agglomerati con l'obiettivo primario di favorire la collaborazione verticale (Confederazione-Cantone-Comuni) e orizzontale (tra Comuni) all'interno degli agglomerati. Nel 2006 il Parlamento ha approvato la legge federale concernente il fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato (LFIT) e la costituzione dell'omonimo fondo. Esso ha una validità di venti anni e dispone di 6 miliardi di franchi, quali contributi agli investimenti, destinati a migliorare i trasporti pubblici e privati nelle città e negli agglomerati. Su questa base, dal 2011 la Confederazione sostiene interventi per la rete dei trasporti fino a un massimo del 50% del loro costo realizzativo. La quota sussidiabile è determinata dal rapporto costo/beneficio delle misure previste. I contributi non sono erogati per singoli progetti, ma concessi ai programmi d'agglomerato trasporti e insediamento.

Il programma d'agglomerato (PA) è uno strumento che permette di coordinare temi multidisciplinari all'interno di un agglomerato. Esso va allestito secondo le indicazioni della Confederazione e deve soddisfare una serie di requisiti di base e di criteri di efficacia. Il fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato ha aperto nuove prospettive per il finanziamento dei piani regionali dei trasporti. Grazie ad esso, misure fino ad ora non sussidiabili dalla Confederazione possono godere del suo sostegno, quali, ad esempio, la realizzazione di percorsi ciclabili o pedonali o della rete tram del Luganese.

A fine 2009 la Confederazione ha elaborato il rapporto d'esame sul Piano d'agglomerato del Mendrisiotto e sul Piano d'agglomerato del Luganese e il Consiglio federale ha trasmesso alle Camere la proposta concernente la liberazione dei crediti per il programma traffico d'agglomerato a partire dal 2011. Nel 2010 l'Assemblea federale ha deciso il cofinanziamento del Programma d'agglomerato del Mendrisiotto (PAM 1) in ragione del 35%, per un totale di 19.40 milioni di franchi, e del Programma d'agglomerato del Luganese (PAL 1) in ragione del 30%, per un totale di 27.45 milioni di franchi.

A fine 2011 sono stati trasmessi alla Confederazione i nuovi programmi d'agglomerato di seconda generazione del Bellinzonese (PAB) e del Locarnese (PALoc) e al 30 di giugno 2012 sono stati inviati i programmi d'agglomerato rielaborati del Mendrisiotto (PAM 2) e del Luganese (PAL 2). Questi programmi sono stati vagliati dalla Confederazione in vista della concessione di contributi che sono stabiliti in funzione dell'efficacia e dei costi delle misure.

Il 26 di febbraio 2014 il Consiglio federale ha presentato il *Messaggio concernente il decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2015* [14.028], adottato dall'Assemblea federale il 16 settembre 2014. Per il PAB è previsto un contributo del 40% per un totale di 18,60 milioni di franchi, per il PALOC il 40% per un totale di 11,66 milioni di franchi, per il PAL il 35% per un totale di 31,23 milioni di franchi e per il PAM il 35% per un totale di 9,85 milioni di franchi.

Dall'inizio del 2014 il Dipartimento del territorio, in accordo con le Commissioni regionali dei trasporti, ha già avviato i lavori preparatori per i programmi d'agglomerato di terza generazione.

2. SCHEDE R/M 2-5

Per includere le misure dei piani d'agglomerato con rilevanti impatti territoriali nel Piano direttore, i contenuti delle schede tematiche R 2-5 e M 2-5 sono stati riuniti e semplificati. Le schede R/M 2-5 concernenti gli agglomerati del Locarnese, del Luganese, del Bellinzonese e del Mendrisiotto sono state adottate dal Consiglio di Stato il 26 marzo 2014 e pubblicate a norma degli articoli 13 e 17 della legge sullo sviluppo territoriale (Lst) dal 28 aprile al 28 maggio 2014.

Contro le modifiche provvedimenti di grado *dato acquisito*, i Comuni e gli altri enti interessati potevano presentare ricorso al Gran Consiglio. Nei termini stabiliti dall'art. 13 Lst, i seguenti Comuni hanno presentato ricorso al Gran Consiglio:

- Comune di Bioggio, contro la scheda R/M 3 Agglomerato del Luganese [11.6.2014];
- Comune di Brissago, contro la scheda R/M 2 Agglomerato del Locarnese [5.6.2014];
- Comune di Origgio, contro la scheda R/M 3 Agglomerato del Luganese [30.5.2014].

Inoltre, il 2 giugno 2014, il Comune di Minusio ha scritto al Gran Consiglio indicando preavvisa favorevolmente la scheda R/M 2, sostenendo appieno la politica regionale dei trasporti e il concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato del Locarnese. Considerati i valori di traffico registrati ancora recentemente nei diversi punti di controllo, ha tuttavia colto l'occasione per esprimere la sua delusione nell'osservare come la maggior parte dei Comuni della regione non ha messo in atto tutte le misure fiancheggiatrici previste con l'ora H (con l'apertura al traffico della galleria Mappo Morettina, nel 1996). Gli sforzi profusi da Minusio con l'apertura della galleria sono così vanificati dall'inazione di chi si era pure impegnato ad adottare precise misure, proporzionate del resto all'entità di un investimento collettivo epocale.

Nel messaggio, il Consiglio di Stato ha relativizzato le affermazioni del Comune di Minusio, indicando che tutte le misure previste per l'ora H sono state realizzate salvo la *Chiusura al traffico di transito della città vecchia di Locarno* che non è stata attuata completamente poiché il Comune, responsabile dell'intervento, ha preferito una soluzione meno incisiva, ossia il mantenimento del transito con l'introduzione di una *zona d'incontro* (20 km/h).

Il 15 gennaio 2015 il Comune di Minusio ha confermato che la sua lettera del 2 giugno 2014 non rappresenta un ricorso e pertanto non va considerata nella decisione del Gran Consiglio.

3. AGGLOMERATO DEL LOCARNESE

3.1 Ricorso del Comune di Brissago

Il Comune di Brissago chiede di:

- completare gli indirizzi della scheda R/M 2 estendendo l'«asse forte» del servizio di trasporti pubblici su gomma a Brissago [Brissago-Ascona-Locarno-Riazzino] ai punti 2.2 e 2.3:

2.2 Scenario auspicato dell'organizzazione territoriale

Indirizzi per la mobilità

(...)

- il sistema TILO e l'asse su gomma Ascona-Locarno-Riazzino ("asse forte") fungono da spina dorsale del servizio di TP;

(...)

2.3 Strategie

Rete dei trasporti pubblici su gomma

La strategia generale verte a:

- creare un "asse forte" su gomma tra Ascona, Locarno e Riazzino; le altre linee di TP su gomma hanno una funzione di raccolta e distribuzione capillare;
- sviluppare i servizi su gomma nel polo urbano dell'agglomerato;
- ottimizzare i servizi sulle linee regionali.

- completare le misure della scheda R/M 2 estendendo la riorganizzazione dei servizi su gomma a Brissago [Locarno-Ascona-Losone-Brissago] al punto 3.3:

3.3 Trasporti pubblici: reti e nodi

Reti del trasporto pubblico

Misura	Fonte	Situazione a Piano direttore
Riorganizzazione dei servizi su gomma nel settore Locarno - Ascona – Losone Vedere anche Allegato IV.	PALoc (TP 1)	Misure che non necessitano un consolidamento nel PD. Vengono riportate allo scopo di fornire una visione generale dell'approccio a questa tematica.
Potenziamento delle prestazioni sulla rete ferroviaria TILO In particolare: cadenzamento 30' Locarno-Lugano e 15' Locarno-Bellinzona.	PALoc (TP 2)	
Potenziamento dell'offerta di TP sulle linee regionali Vedere anche Allegato IV.	PALoc (TP 3)	
Potenziamento dell'offerta TP su gomma verso il nodo di Riazzino Vedere anche Allegato IV.	PALoc (TP 4)	

Il Consiglio di Stato propone di respingere il ricorso, perché l'«asse forte» del trasporto pubblico corrisponde al settore centrale dell'agglomerato, 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.

Nel merito si osserva quanto segue:

- secondo la definizione dell'Ufficio federale di statistica, un agglomerato è un insieme di territori di comuni adiacenti che conta almeno 20'000 abitanti e che comprende una zona centrale formata da un comune-nucleo e, secondo i casi, da altri comuni che soddisfano una serie di presupposti¹;
- un comune che non appartiene alla zona centrale fa parte dell'agglomerato se almeno 1/6 della sua popolazione attiva residente lavora nella zona centrale e se sono realizzate altre condizioni²;
- il Comune di Brissago non fa parte né della zona centrale né dell'agglomerato, ma è stato inserito nel PALoc poiché interagisce in maniera importante con il resto del territorio del Locarnese (cfr. scheda R/M 2, allegato I);
- dal punto di vista teorico, la descrizione di un «asso forte» Ascona-Locarno-Riazino non crea nessun pregiudizio particolare al Comune di Brissago, perché si basa su dati statistici reali;
- dal punto di vista pratico, l'organizzazione della rete di trasporto pubblico non richiede un consolidamento nel Piano direttore, le misure sono riportate allo scopo di fornire una visione generale dell'approccio al tema;
- la legge cantonale sui trasporti pubblici del 6 dicembre 1994 (LTP, art. 9-13), definisce la procedura di approvazione dell'offerta di trasporto e le relative modalità di finanziamento (mandato di prestazione);
- in particolare, l'art 10 LTP stabilisce che il Consiglio di Stato, su proposta delle Commissioni regionali e 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.

Per questi motivi, la Commissione speciale per la pianificazione del territorio propone di respingere il ricorso.

4. AGGLOMERATO DEL LUGANESE

Ricorso del Comune di Bioggio

Il Comune di Bioggio chiede di declassare da *risultato intermedio* a *informazione preliminare* la misura 3.4 della scheda R/M 3 concernente il nodo intermodale di Molinazzo (Bioggio), fase II.

Il Consiglio di Stato propone di accogliere il ricorso.

Nel merito si osserva quanto segue:

- la misura della scheda R/M3 concernente il nodo intermodale di Molinazzo è suddivisa in due fasi.

¹Almeno 2'000 impieghi; rapporto tra persone che lavorano sul loro territorio e persone attive occupate che vi risiedono $\geq 0,85$; zona edificata continua con il comune-nucleo o frontiera comune oppure ospitare almeno 1/6 della popolazione attiva occupata del comune-nucleo.

²Se sono realizzate tre di cinque condizioni: continuità della zona edificata, densità combinata di abitanti/impieghi, aumento demografico negli ultimi dieci anni, popolazione attiva occupata residente che lavora nella zona centrale, quota di persone residenti attive nel settore.

3.4 Rete viaria e stazionamento

(...)

Misura	Fonte	Situazione a Piano direttore
Nodo intermodale di Molinazzo (Bioggio)		
<p>Fase 1</p> <p>Il nodo di Molinazzo è correlato con la realizzazione delle tratte Bioggio Molinazzo-Lugano Centro e Bioggio Molinazzo-Manno della rete tram; permette di filtrare il traffico automobilistico tra il Basso Vedeggio e il centro di Lugano.</p> <p>La struttura comprende:</p> <ul style="list-style-type: none">– il parcheggio P&R con circa 400 posteggi di lunga durata, con allacciamento alla rete viaria locale (compresa la circonvallazione Agno-Bioggio), senza possibilità di accesso diretto all'autostrada;– la fermata del tram di Bioggio Molinazzo e quelle delle linee bus regionali e di un bus navetta per l'aeroporto;– i posteggi di corta durata (Kiss&Ride), quelli per biciclette e motocicli (Bike&Ride) e le strutture di servizio per gli utenti.	PAL2 (3.2)	Dato acquisito Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1, aggiornata dal PAL2 e dallo studio della CRTL del novembre 2013 sul dimensionamento dei nodi intermodali.
<p>Fase II</p> <p>Ampliamento del nodo di Molinazzo. Il numero di posteggi da realizzare verrà stabilito in base all'evoluzione della situazione dopo la realizzazione della prima fase. I nuovi posteggi saranno collegati direttamente all'autostrada tramite un apposito accesso. Saranno per contro scollegati dai posteggi della prima fase e dalla rete viaria locale.</p>	PAL2 (3.3)	Risultato intermedio Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1, aggiornata dal PAL2 e dallo studio della CRTL del novembre 2013 sul dimensionamento dei nodi intermodali.

- la legge sullo sviluppo territoriale stabilisce che i Comuni e gli altri enti interessati possono presentare ricorso al Gran Consiglio contro i contenuti di schede di *dato acquisito*, mentre le schede di *risultato intermedio* e di *informazione preliminare* sono di competenza del Consiglio di Stato (art. 13-14 Lst);
- poiché la scheda è di *dato acquisito* e le misure per il nodo intermodale di Molinazzo sono suddivise in due fasi (fase I *dato acquisito*, fase II *risultato intermedio*), la commissione entra comunque nel merito del ricorso;
- viste le osservazioni del Consiglio di Stato (cfr. messaggio, punto 4.2.3), nulla si oppone all'accoglimento del ricorso.

Per questi motivi, la Commissione speciale per la pianificazione del territorio propone di accogliere il ricorso.

4.2 Ricorso del Comune di Origgio

Il Comune di Origgio chiede:

- in via principale, di sospendere l'adozione della modifica della scheda R/M 3 concernente il vincolo di percorso ciclabile lungo la strada comunale *Strada dar Pian* in attesa della crescita in giudicato della pianificazione comunale riguardante il 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.

Il Comune osserva che nel piano regolatore comunale la *Strada dar Pian* è pianificata per una larghezza di 4.5 m con transito nei due sensi più un camminamento alberato di 1,0 m, ma attualmente ha una larghezza inferiore. A dipendenza dell'esito della procedura del piano particolareggiato del comparto Airora-Presugno, pendente al Tribunale cantonale amministrativo, 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 Consiglio di Stato propone di respingere il ricorso.

Il Municipio di Origgio ha avuto modo di spiegare ulteriormente le motivazioni che l'hanno spinto a presentare il ricorso definito «cautelativo»³. La preoccupazione del Comune è di poter anche in futuro decidere sulle sorti della *Strada dar Pian*, una via secondaria oggi larga 3,7 m, ma che secondo quanto disposto dal piano regolatore potrebbe essere larga fino a 4,2 m. Si tratta di una strada comunale sulla quale transitano circa 550 veicoli al giorno, nei pressi del laghetto di Origgio e che – soprattutto nei fine settimana – è utilizzata molto da famiglie a passeggio con passeggini, biciclette, pattini o da cavalli. Non si tratta di un'opposizione di principio alla pista ciclabile, bensì del timore di non poter più disporre della propria strada e di dover essere costretti ad allargarla per farvi trovar sede alla pista ciclabile. Il Comune di Origgio pertanto auspica di poter essere coinvolto in tutte le procedure future che riguarderanno le sorti della *Strada dal Pian* e in tal senso vorrebbe ottenere delle garanzie.

Nel merito si osserva quanto segue:

- la scheda di Piano direttore M10 Mobilità lenta descrive esplicitamente il legame con i programmi d'agglomerato:

3.2 Mobilità lenta e Programmi di agglomerato

I Programmi di agglomerato (che riprendono e aggiornano i Piani regionali dei trasporti) integrano la mobilità lenta nella pianificazione territoriale e dei trasporti. In particolare:

- garantiscono una visione completa dei percorsi pedonali e ciclabili d'uso quotidiano alla scala dell'agglomerato;
 - integrano tutti i percorsi ciclabili, i percorsi pedonali e i sentieri escursionistici in un'unica rete della mobilità lenta e definiscono le misure volte a superare i punti critici;
 - indicano le priorità degli interventi.
- se gli itinerari ciclabili d'importanza nazionale e cantonale (definiti dalle schede 12.27 e 12.28 del vecchio Piano direttore) privilegiavano lo scopo di svago, la scheda M10

³I relatori incaricati si sono incontrati presso il Municipio di Origgio con il vicesindaco Carlo Bosia.

mette sullo stesso piano anche gli spostamenti quotidiani della popolazione residente, come risulta chiaramente dai suoi indirizzi (cap. 2):

2.1 Definizioni

a. La mobilità lenta, pedonale e ciclabile può avere scopi utilitari (spostamenti quotidiani) o di svago. Quella a carattere utilitario in modo particolare, si presenta quale alternativa razionale all'uso dei veicoli a motore. (...)

(...)

2.2 Mobilità lenta, sviluppo degli insediamenti e spazio pubblico

a. La pianificazione della mobilità lenta deve contribuire a perseguire l'obiettivo di uno sviluppo territoriale e urbanistico ordinato, sostenibile e orientato alla qualità della vita.

(...)

2.3 Reti continue, attrattive e sicure

a. Tutti i percorsi pedonali e ciclabili devono contribuire a conformare reti il più possibile continue, attrattive e sicure. (...)

(...)

2.4 Criteri realizzativi per i percorsi ciclabili

a. La sovrapposizione e combinazione con percorsi stradali e vie di comunicazione esistenti è ammessa laddove non vi è altra soluzione e laddove costituisce una soluzione valida.

(...)

- il percorso ciclabile d'importanza regionale R4 Taverne - Ponte Capriasca - Comano - Massagno - Lugano FFS è stato pianificato nell'ambito del Piano di viabilità del polo Luganese (PVP, Scheda settoriale S5, Mobilità ciclabile e pedonale, settembre 2007) e integrato nei Piani d'agglomerato del Luganese (PAL 1 e PAL 2) con le relative procedure (cfr. messaggio, punto 4.2.4);
- la segnaletica del percorso ciclabile è già stata posata da diversi anni; su questo percorso sono previsti soltanto interventi minori;
- la rete dei percorsi regionali del PVP è impostata per offrire al ciclista utilitario (che usa la bicicletta nel percorso quotidiano tra casa e lavoro/scuola o per fare acquisti) rispettivamente al turista (famiglie con bambini, comitive scolastiche, singoli o gruppi che si spostano per lo svago) l'opportunità di muoversi in sicurezza e comodità;
- i percorsi ciclabili possono svilupparsi su tre tipi di infrastrutture, le *piste ciclabili*, ossia spazi completamente separati dal traffico motorizzato e permettono la circolazione ciclistica in esclusiva (oppure in convivenza con i pedoni), le *strade con corsie ciclabili*, ossia strade con linee gialle che separano lo spazio occupato dal traffico motorizzato dalle biciclette oppure *strade senza separazione*, ossia tutte le strade secondarie in cui i ciclisti si muovono condividendo lo stesso spazio degli automobilisti;
- il percorso ciclabile sulla strada comunale *Strada dar Pian* si sviluppa chiaramente su una strada senza separazione; un eventuale nuovo ordinamento del piano viario comunale dovrà tener conto anche degli spostamenti quotidiani a piedi e in bicicletta della popolazione residente, ma non dovrà prevedere né una pista ciclabile né una corsia ciclabile separate; se del caso, il Comune potrà anche proporre una valida alternativa per il percorso ciclabile regionale;
- la pianificazione, l'attuazione e la manutenzione dei percorsi ciclabili sono regolate dagli art. 43a-d della legge sulle strade; trattandosi di una strada comunale, per

qualsiasi intervento (attuazione⁴) sulla *Strada dar Pian*, l'ente pubblico competente è tenuto a raccogliere preventivamente l'accordo del Comune.

Per questi motivi, la Commissione speciale per la pianificazione del territorio propone di respingere il ricorso.

5. CONCLUSIONI

La scheda R/M 3 Agglomerato del Luganese è modificata come segue (stralcio della parte barrata, aggiunta della parte sottolineata):

3.4 Rete viaria e stazionamento

(...)

Misura	Fonte	Situazione a Piano direttore
Nodo intermodale di Molinazzo (Bioggio)		
Fase I (...)	PAL2 (3.2)	Dato acquisito
Fase II Ampliamento del nodo di Molinazzo. (...)	PAL2 (3.3)	<u>Risultato intermedio</u> <u>Informazione</u> <u>preliminare</u>

La Commissione speciale per la pianificazione del territorio propone al Gran Consiglio di adottare le decisioni contro le schede R/M 2 e 3 come ai progetti allegati.

Per la Commissione speciale pianificazione del territorio:

Amanda Rückert e Bruno Storni, relatori
Berardi - Beretta Piccoli L. - Canevascini - Cozzaglio -
Ghisolfi - Maggi - Melini - Minotti - Paparelli - Seitz

Allegati: Progetti di decisione

⁴Attuazione (art. 43b LStr):

¹Di principio i percorsi ciclabili sono attuati sulle strade già esistenti e ritenute idonee. Qualora queste strade appartengano a terzi, l'ente pubblico competente è tenuto a raccogliere preventivamente l'accordo dei proprietari e, nella misura in cui le stesse non fossero aperte al pubblico, acquisire i diritti d'uso necessari.

²L'attuazione dei percorsi ciclabili ha luogo tramite la posa della segnaletica definita dal diritto federale oppure dalle norme tecniche emanate da associazioni professionali e dichiarate vincolanti dal Consiglio di Stato. La posa della segnaletica di direzione è in ogni caso approvata dal Consiglio di Stato.

³Ove non fosse possibile o opportuno far capo alle strade già esistenti, l'ente pubblico competente provvede alla realizzazione delle necessarie opere stradali (piste ciclabili, corsie ciclabili e simili) e ai necessari cambiamenti di funzione secondo la procedura stabilita da questa legge.

⁴I percorsi ciclabili inseriti nel Piano cantonale dei trasporti sono attuati dal Cantone. L'autorità cantonale può, previo accordo, delegare questo compito ai comuni oppure ad altri enti di diritto pubblico o privato. Per il finanziamento di questi percorsi fanno stato gli art. 12, 13, 14 e 15.

⁵I comuni attuano a loro spese i percorsi locali.

PROGETTI DI DECISIONE

Comune di Bioggio

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- esaminato il ricorso presentato dal Comune di Bioggio l'11 giugno 2014 contro la scheda di Piano direttore R/M 3 Agglomerato del Luganese adottata dal Consiglio di Stato il 26 marzo 2014;
- visto il messaggio 26 agosto 2014 n. 6980 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto 12 febbraio 2015 n. 6980R della Commissione speciale per la pianificazione del territorio;
- richiamate la legge sullo sviluppo territoriale del 21 giugno 2011 e la legge di procedura per le cause amministrative del 19 aprile 1966,

d e c i d e:

1. Il ricorso del Comune di Bioggio è accolto.
2. L'ampliamento del nodo intermodale di Molinazzo (Bioggio) è attribuito alla categoria *risultato intermedio* (R/M 3 punto 3.4).
3. Non si riscuotono né tasse né spese.
4. La presente decisione è intimata, unitamente al rapporto della Commissione, al ricorrente e alle parti interessate:
 - Comune di Bioggio
 - Consiglio di Stato

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente:

Il Segretario generale:

Comune di Brissago

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- esaminato il ricorso presentato dal Comune di Brissago il 5 giugno 2014 contro la scheda di Piano direttore R/M 2 Agglomerato del Locarnese adottata dal Consiglio di Stato il 26 marzo 2014;
- visto il messaggio 26 agosto 2014 n. 6980 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto 12 febbraio 2015 n. 6980R della Commissione speciale per la pianificazione del territorio;
- richiamate la legge sullo sviluppo territoriale del 21 giugno 2011 e la legge di procedura per le cause amministrative del 19 aprile 1966,

d e c i d e:

1. Il ricorso del Comune di Brissago è respinto.
2. Non si riscuotono né tasse né spese.
3. La presente decisione è intimata, unitamente al rapporto della commissione, al ricorrente e alle parti interessate:
 - Comune di Brissago
 - Consiglio di Stato

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente:

Il Segretario generale:

Comune di Origlio

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

- esaminato il ricorso presentato dal Comune di Origlio 30 maggio 2014 contro la scheda di Piano direttore R/M 3 Agglomerato del Luganese adottata dal Consiglio di Stato il 26 marzo 2014;
- visto il messaggio 26 agosto 2014 n. 6980 del Consiglio di Stato;
- visto il rapporto 12 febbraio 2015 n. 6980R della Commissione speciale per la pianificazione del territorio;
- richiamate la legge sullo sviluppo territoriale del 21 giugno 2011 e la legge di procedura per le cause amministrative del 19 aprile 1966,

d e c i d e :

1. Il ricorso del Comune di Origlio è respinto.
2. Non si riscuotono né tasse né spese.
3. La presente decisione è intimata, unitamente al rapporto della commissione, al ricorrente e alle parti interessate:
 - Comune di Origlio
 - Consiglio di Stato

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente:

Il Segretario generale: