

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC)

Ufficio federale dello sviluppo territoriale (USTE)

Piano direttore del Cantone Ticino

Approvazione della scheda di coordinamento n. 12.23.1-5

Rapporto d'esame

Berna, 6 Dicembre 2000

INDICE

1	OGGETTO DELL'ESAME E CONDIZIONI PER L'ENTRATA IN MATERIA	1
1.1	Oggetto dell'esame	1
1.11	Richiesta del Cantone	1
1.12	Documentazione inoltrata	1
1.13	Disposizioni determinanti per l'esame	2
1.2	Condizioni per l'entrata in materia	2
1.3	Svolgimento dell'esame	3
2	PROCEDURA, FONDAMENTI, CONTENUTO E FORMA	3
2.1	Procedura	3
2.11	Collaborazione con le autorità federali	3
2.12	Collaborazione con i Cantoni vicini e con i Paesi limitrofi.....	4
2.13	Informazione e partecipazione della popolazione	4
2.2	Fondamenti	4
2.21	Quadro dei fondamenti.....	4
2.22	Linee guida dello sviluppo territoriale auspicato.....	4
2.3	Contenuto della scheda di coordinamento	4
2.31	Allineamento con la politica di ordinamento del territorio cantonale.....	4
2.32	Trasporti pubblici.....	6
2.33	Infrastrutture stradali e parcheggi.....	6
2.34	Interventi urbanistici e impatto ambientale	7
2.35	Osservazioni delle autorità federali	8
2.4	Forma della scheda di coordinamento	8
2.41	Testo	8
2.42	Rappresentazione grafica	9
3	RISULTATO DELL'ESAME E PROPOSTA DI DECISIONE	9

ALLEGATO 1: SCHEDA N. 12.23.1-5

ALLEGATO 2: RIASSUNTO DEGLI AVVISI DEI CANTONI VICINI E DEI SERVIZI FEDERALI

1 Oggetto dell'esame e condizioni per l'entrata in materia

1.1 Oggetto dell'esame

1.11 Richiesta del Cantone

Con lettera del 24 febbraio 1999, il *Consiglio di Stato della Repubblica e Cantone del Ticino* (CdS) ha chiesto al *Consiglio federale* (CF) di aprire la procedura per l'approvazione della scheda di coordinamento 12.23.1-5 del *Piano direttore cantonale* (PD) sul *Piano dei trasporti del Luganese* (PTL) secondo le disposizioni dell'articolo 11 capoverso 1 della legge del 22 giugno 1979 sulla pianificazione del territorio (LPT; RS 700). La richiesta escludeva implicitamente le schede 12.23.4.8 e 12.23.2.5, per le quali la procedura cantonale era ancora in corso. Con lettera del 11 luglio 2000 il CdS ha inoltrato una seconda richiesta al CF, chiedendo di avviare la procedura d'approvazione per la scheda di coordinamento 12.23.4.8 del PD, per la quale nel frattempo la procedura cantonale si è conclusa. Il presente rapporto si occupa dell'approvazione dell'intera scheda 12.23.1-5, ad eccezione della scheda 12.23.2.5.

Benché una scheda 12.23.1-5 (Piano viario di Lugano e comuni limitrofi) d'informazione preliminare facesse già parte del PD adottato dal Cantone il 5 luglio 1990, essa non è stata approvata dall'autorità federale in quanto la scheda si trovava in fase d'adattamento a livello cantonale. La scheda del 1990 è stata sostituita dall'autorità cantonale con decisione del 31 maggio 1994 dalla scheda 12.23.1-5 *Piano dei trasporti del Luganese* (PTL), non interposta all'autorità federale per approvazione, comprendente una scheda principale (12.23) e cinque schede settoriali (12.23.1-5). A seguito dell'avanzare delle diverse procedure, il CdS ha sottoposto la scheda 12.23 e le schede settoriali 12.23 1-4 ad un ulteriore aggiornamento; il risultato di quest'ultimo corrisponde a quanto sottoposto al CF per approvazione¹. È precisa intenzione del Cantone approfondire in un secondo aggiornamento della scheda 12.23.1-5 ulteriori aspetti legati alle misure fiancheggiatrici del PTL (scheda 12.23.5).

1.12 Documentazione inoltrata

La richiesta del Cantone era accompagnata, oltre che dalla scheda 12.23.1-5, dai seguenti documenti:

¹ Oltre alle modifiche la scheda 12.23 sostituisce, facendone sue i loro contenuti, altre schede di PD:

- 12.4 Centro di interscambio del sistema dei trasporti Area stazione FFS di Lugano (approvata dal CF come risultato intermedio); sostituita dalla scheda-oggetto 12.23.4.8,
- 12.9 Ristrutturazione della ferrovia regionale Lugano – Ponte Tresa (FLPT) (risultato intermedio, non approvata dal CF),
- 12.15 Strada principale N2 – Lugano Nord-Valle della Tresa (informazione preliminare, non approvata dal CF),
- 12.18 Strada principale Sonvico-Tesserete-Taverne (risultato intermedio, non approvata dal CF),
- 12.20 Strada principale N2 – Lugano-Gandria (confine) (informazione preliminare, non approvata dal CF).

- Testo esplicativo per il primo aggiornamento della Scheda di coordinamento 12.23 e delle schede settoriali 12.23.1-4, relative al Piano dei trasporti del Luganese, dicembre 1997.
- Messaggio governativo: procedura di ricorso contro l'adozione delle schede di coordinamento del Piano direttore cantonale n. 12.23.1-4 relative al Piano dei trasporti del Luganese, adottate dal Consiglio di Stato il 19 dicembre 1997, luglio 1998.
- Rapporto della commissione speciale per la pianificazione del territorio sul Messaggio luglio 1998 concernente la procedura di ricorso contro l'adozione del 1° aggiornamento della scheda di coordinamento 12.23 del Piano direttore cantonale - Piano dei trasporti del Luganese - adottata dal Consiglio di Stato il 19 dicembre 1997, settembre 1998.
- Schede del Piano direttore 12.23.1-4 sul Piano dei trasporti del Luganese (PTL); Rapporto relativo al 1° aggiornamento delle Schede, oggetto della procedura di consultazione ai sensi dell'articolo 15 (adozione da parte del CdS il 19.12.1997; pubblicazione dal 19 febbraio al 17 febbraio 1998).

Su richiesta dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (USTE) sono in seguito stati inoltrati i seguenti documenti:

- Proposta di Piano dei trasporti del Luganese (PTL), Documento operativo, 1994
- Proposta di Piano dei trasporti del Luganese (PTL), Documento quadro, 1994
- Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato luganese (COTAL), Rapporto finale 1a fase, febbraio 1996
- Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato luganese (COTAL), Sintesi della consultazione sul rapporto finale 1.a fase, giugno 1997
- Piano dei trasporti dell'Agglomerato Luganese (PTA), Rapporto 1a fase (progetto per la consultazione), luglio 1998
- Piano dei trasporti dell'Agglomerato Luganese (PTA), Allegati al rapporto 1a fase (progetto per la consultazione), luglio 1998
- Stato del PTL giugno 1999, ottobre 1999
- Piano dell'offerta dei trasporti pubblici del Luganese, Rapporto per la consultazione dei comuni, aprile 2000
- Piano dei trasporti del Luganese: trasporto pubblico urbano (2001/02), giugno 2000.

1.13 Disposizioni determinanti per l'esame

Nell'ambito del presente esame deve essere chiarito se il PD concordi con il diritto federale materiale. Determinanti per l'esame sono le disposizioni della LPT e dell'ordinanza del 28 giugno 2000 sulla pianificazione del territorio (OPT; RS 700.1). Come base per l'esame è utilizzata la guida alla pianificazione direttrice edita dall'Ufficio della pianificazione del territorio nel 1997. Essa non pone ulteriori condizioni alla pianificazione, limitandosi a precisare le condizioni poste dagli articoli 6-12 della LPT e dagli articoli 4-13 dell'OPT.

1.2 Condizioni per l'entrata in materia

Secondo gli articoli 18 e 19 della legge cantonale del 23 maggio 1990 di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio (LALPT), il CdS adotta le schede di coordinamento e le rappresentazioni grafiche del PD. La scheda 12.23.1-5 è stata adottata dal CdS con decisioni del 31 maggio 1994 (scheda 12.23.5), del 19 dicembre 1997 e del 25 novembre 1998.

L'articolo 18 LALPT sancisce la possibilità per i Comuni, gli altri enti pubblici e le Regioni interessate di presentare ricorso al Gran Consiglio contro il contenuto delle schede di PD di dato acquisito. Il Consiglio di Stato trasmette i ricorsi al *Gran Consiglio* (GC) che decide in merito. Con decisione del 8 ottobre 1998 il GC ha evaso i ricorsi inoltrati contro la scheda 12.23.1-5.

La scheda 12.23.1-5 è stata inviata dall'autorità preposta (CdS) in un numero sufficiente di esemplari. In mancanza di un rapporto esplicativo specifico, il Cantone ha consegnato una serie di documenti esplicativi che hanno comunque permesso una valutazione della scheda conforme alle esigenze procedurali.

Le condizioni per l'entrata in materia sono adempiute.

1.3 Svolgimento dell'esame

La domanda di approvazione del Cantone Ticino è stata sottoposta con lettera del 22 marzo 1999 ai servizi federali (*Conferenza sull'assetto del territorio - CAT*) per presa di posizione. Nell'ambito della procedura di consultazione il 29 settembre 1999 è stato inviato al Cantone un progetto di rapporto d'esame. Con comunicazione del 7 aprile 2000 il Cantone ha indicato il suo disaccordo su alcune delle conclusioni del rapporto d'esame; in particolare sulla proposta di modifica dello stato del coordinamento per alcune schede. Contemporaneamente, il Cantone ha allegato alla risposta una serie di informazioni supplementari necessarie per integrare il testo della scheda 12.23.1-5 con informazioni che ne precisassero i diversi obiettivi, con la lista delle autorità interessate dai diversi provvedimenti e con precisazioni concernenti le modalità del coordinamento per le misure pianificatorie incluse nell'elenco (punto 4 delle schede settoriali – cfr. punto 2.4.1).

La susseguente collaborazione e negoziazione intercorsa tra l'USTE, i servizi federali interessati (segnatamente con l'UFAPF e con l'USTRA) e il Cantone ha implicato una serie di modifiche alle conclusioni dell'esame, incluse nel rapporto. Quest'ultimo è stato sottoposto il 23 ottobre al Cantone per una presa di posizione finale in merito. Le osservazioni inoltrate dal Cantone in data 9 novembre 2000 sono state integrate nel presente rapporto d'esame.

La consultazione dei Cantoni Uri, Grigioni e Vallese (cfr. lettera del 22 marzo 1999) non ha evidenziato alcun problema.

2 Procedura, fondamenti, contenuto e forma

2.1 Procedura

2.11 Collaborazione con le autorità federali

L'Ufficio federale dello sviluppo territoriale è stato informato dal Cantone a più riprese sul procedere dei lavori pianificatori concernenti la scheda 12.23.1-5. I progetti più importanti sono già stati discussi con i servizi federali competenti. Inoltre, parallelamente alla presente procedura d'approvazione, sono in corso procedure d'approvazione dei piani (Piano generale delle strade (PG), Progetto di pubblicazione dei piani

di diritto ferroviario) e i rispettivi Esami d'impatto ambientale (EIA). Rileviamo a proposito che questa contemporaneità non deve in alcun caso condurre ad una svalutazione della valenza e della portata delle indicazioni del PD, il quale deve rappresentare una premessa ai progetti concreti e non una giustificazione dei medesimi.

2.12 Collaborazione con i Cantoni vicini e con i Paesi limitrofi

Alcuni interventi della scheda settoriale 12.23.1 (Piano speciale per il basso Malcanton) comportano delle conseguenze per le regioni italiane confinanti. Contatti con le autorità italiane responsabili sono già stati instaurati da tempo per il tramite delle autorità cantonali. Le modalità per la loro continuazione sono contenute nella scheda 12.23.

2.13 Informazione e partecipazione della popolazione

L'informazione e la partecipazione della popolazione e la procedura di consultazione sono avvenute a più riprese conformemente alle vigenti disposizioni legali cantonali in materia (LALPT artt. 15, 18 e 19).

Le condizioni procedurali sono adempiute.

2.2 Fondamenti

2.21 Quadro dei fondamenti

Malgrado le relazioni tra il contenuto e gli obiettivi del PD, quelli della scheda 12.23.1-5, i fondamenti allegati, in parte non completamente coerenti tra di loro, e le valutazioni cantonali in merito non siano sempre espresse in modo chiaro e completo, le decisioni della scheda 12.23.1-5 si fondano su una base sufficientemente ampia di informazioni.

2.22 Linee guida dello sviluppo territoriale auspicato

La complessa problematica legata allo sviluppo territoriale, all'urbanistica ed ai trasporti è stata affrontata dal Cantone attraverso approfonditi studi e ricerche. Il rapporto esplicativo del PD è stato inizialmente integrato con studi di carattere prettamente settoriale dei trasporti, successivamente approfonditi con studi in ambito territoriale/urbanistico (COTAL, PTA, PICT).

Le condizioni poste ai fondamenti sono adempiute.

2.3 Contenuto della scheda di coordinamento

2.31 Allineamento con la politica di ordinamento del territorio cantonale

La scheda 12.23.1-5 intende non solamente risolvere i problemi regionali legati alla mobilità ed allo sviluppo dei trasporti, ma far coincidere questo sviluppo con l'assetto territoriale e urbanistico auspicati, al fine di migliorare la qualità ambientale, soprattutto all'interno dell'agglomerato di Lugano.

La problematica legata alla gestione della mobilità rappresenta un settore chiave per una gestione presente e futura del territorio che soddisfi i criteri posti da uno sviluppo sostenibile. L'approccio di tipo integrato, ottenuto attraverso la coordinazione nel PD degli aspetti pianificatori dello sviluppo dell'insediamento con quelli legati allo sviluppo dell'infrastruttura trasportistica, scelto dal Cantone, è adeguato; questo, benché sarebbe auspicabile un'integrazione nel PD di ulteriori aspetti, soprattutto concernenti i trasporti pubblici (cfr. 2.32).

La scelta cantonale di suddividere il territorio in regioni e di trattarle in schede di PD separate è congruente con la conformazione territoriale cantonale. L'integrazione della politica regionale, così come proposto nella scheda 12.23.1-5, in quella cantonale può essere ritenuta per il momento sufficiente e adeguata. L'importanza odierna e futura dell'agglomerato di Lugano nel contesto cantonale e la crescita delle sue relazioni con gli altri poli cantonali (Bellinzona, Locarno, Mendrisio-Chiasso) e con la Lombardia (p.es. nuovo collegamento ferroviario Mendrisio-Varese) richiederà in futuro una più attenta integrazione delle misure di carattere regionale tra di loro e con gli obiettivi della politica cantonale dei trasporti.

L'importanza odierna e futura della città e dell'agglomerato di Lugano e dell'intera regione nel contesto cantonale richiedono inoltre indicazioni sulla sua integrazione nel sistema cantonale e nazionale (in particolare con la nuova trasversale alpina, così come definita nel Piano settoriale AlpTransit) dei trasporti pubblici.

Il conseguimento degli obiettivi della scheda 12.23.1-5 è strettamente legato ai contenuti e all'applicazione delle misure del previsto *Concetto insediativo regionale* (CIR); concetto che secondo la volontà cantonale sarà trattato nella nuova scheda di PD 10.4. Constatato come a tutt'oggi la scheda 10.4 non sia ancora stata adottata dal CdS², e alla luce dell'esigenza cantonale di ampliare entro brevi termini l'infrastruttura stradale (nuova galleria Veduggio-Cassarate), è necessario garantire la realizzazione, accanto alla galleria, degli altri interventi previsti, ma non ancora assicurati convenientemente dal punto di vista pianificatorio; questo al fine di non pregiudicare la messa in opera del CIR e di evitare un peggioramento della qualità ambientale della regione.

Il PTL è suddiviso in due fasi di attuazione, con una durata complessiva di circa 25 anni. Benché una pianificazione ponderata richieda una valutazione a lungo termine, riteniamo che i fondamenti sinora elaborati e la portata delle conseguenze degli interventi previsti già nella prima fase non permettano di definire già sin d'ora in modo definitivo ed esaustivo i contenuti e le modalità della seconda fase, prevista per il periodo 2010-2025. Per queste ragioni, in concordanza con il Cantone riteniamo che l'opportunità degli interventi della seconda fase dovrà essere verificata alla luce dei risultati scaturiti dalla messa in esercizio dei provvedimenti della prima fase.

² A tutt'oggi esiste una bozza incompleta, allegata dal Cantone alla sua risposta del 7 aprile 2000 alla consultazione del 29.09.2000. Il Cantone intende avviare la procedura relativa alla scheda 10.4, congiuntamente al secondo aggiornamento della scheda 12.23.1-5, a partire dal momento della decisione del Consiglio federale sulla presente procedura.

2.32 Trasporti pubblici

Le misure previste per migliorare i trasporti pubblici (potenziamento della linea ferroviaria Lugano – Ponte Tresa (FLP), completa riorganizzazione dell'offerta dei trasporti pubblici stradali e miglioramento del nodo intermodale della stazione di Lugano) sono adeguati. Una loro realizzazione tempestiva deve compensare il parallelo miglioramento dell'infrastruttura stradale. Il Cantone è altresì invitato a ricercare un'opzione per un collegamento veloce con un mezzo pubblico tra la valle del Vedeggio e la città di Lugano.

È prevista l'estensione della linea ferroviaria Lugano-Ponte Tresa dalla stazione di Lugano a Trevano (scheda 12.23.4.4). Il Cantone ha però indicato³ la sua impossibilità a finanziare l'opera. Benché l'USTE sostenga un progetto in tal senso, la decisione concernente la scheda 12.23.4.4 è sospesa fintanto che il Cantone non avrà inoltrato richiesta di ripresa della procedura di approvazione medesima.

Le esigenze poste al PD per quanto riguarda i trasporti pubblici richiedono l'integrazione nel medesimo delle indicazioni sui principi per il collegamento di insediamenti e impianti, sulla densità della rete e delle fermate, sui punti nodali. Per quanto riguarda le fermate si fa riferimento unicamente alle più importanti, quali ad esempio quelle in corrispondenza dei nodi di interscambio e intermodali o di infrastrutture con una forte generazione di traffico pubblico (p.es. infrastrutture sportive di importanza regionale). Poiché una parte di queste informazioni sono incluse nella documentazione inviataci dal Cantone è stato possibile valutare la situazione. Il Cantone deve comunque essere invitato a integrare queste indicazioni nei futuri piani regionali dei trasporti e nella scheda 12.23.1-5 nell'ambito della prossima modifica.

2.33 Infrastrutture stradali e parcheggi

Attraverso le misure previste (tangenziale Omega, nodi di interscambio, nuova politica sui parcheggi), la scheda 12.23.1-5 ha un'influenza importante sull'infrastruttura stradale. Essa può essere accettata a condizione che il miglioramento dell'attrattiva del mezzo di trasporto privato, conseguito prevalentemente a seguito della costruzione della nuova galleria Vedeggio-Cassarate, non conduca ad un peggioramento dell'impatto ambientale generato dal traffico e che sia adeguatamente compensato dalla realizzazione dell'intero pacchetto di misure previsto dalla scheda 12.23.1-5, come pure di quelle urbanistico/pianificatorie previste nell'ambito della scheda 10.4. A questo proposito valgono le conclusioni del punto 2.31.

Un ambito di intervento importante a sostegno del miglioramento del rapporto modale perseguito dal PTL e dalla scheda 12.23.1-5 è un'utilizzazione ottimale dei parcheggi previsti nei nodi intermodali invece di quelli nel centro della città di Lugano. A sostegno di questo obiettivo, dovrebbe essere associata la soppressione in città di un numero di parcheggi con un indice globale di generazione di traffico equivalente a quelli creati nei nodi intermodali.

Diverse misure della scheda 12.23.1-5 presuppongono una modifica delle pianificazioni comunali. Visto l'elevato numero di Comuni coinvolti, sarà importante che l'ado-

³ Comunicazione B. Antonini del 27 giugno 2000.

zione di questi interventi avvenga prioritariamente laddove la necessità di intervento è maggiore, segnatamente nella città di Lugano.

Il Piano dei trasporti dell'Agglomerato Luganese (PTA) indica incongruenze tra gli obiettivi del PTL e il previsto nodo intermodale di Gentilino (scheda 12.23.3.2). La decisione concernente la scheda 12.23.3.2 è pertanto sospesa fintanto che il Cantone non avrà inoltrato richiesta di ripresa della procedura di approvazione medesima.

Il PTL prevede inizialmente l'utilizzazione dell'autostrada A2 come parte della tangenziale Omega. Il Cantone deve impegnarsi a garantire che gli interventi previsti dal PTL, tra i quali il più importante è costituito dalla galleria Vedeggio-Cassarate, con un effetto sulla rete delle strade nazionali, non influiscano negativamente a corto, medio e lungo termine sulla funzione della rete delle strade nazionali nel Luganese. In particolare dovrà essere garantito che il traffico sull'autostrada non sia influenzato negativamente e che la realizzazione di misure di regolazione del traffico e di gestione delle colonne necessarie al di fuori della strada nazionale siano possibili.

Nell'ambito del *Piano settoriale delle strade* (PSStr), attualmente in fase di elaborazione presso la Confederazione, saranno definite le misure ed i progetti necessari in futuro per garantire una gestione sicura e ottimale del traffico sulla rete delle strade nazionali. Le misure della scheda 12.23.1-5 con un'influenza sulla rete delle strade nazionali, tra le quali la più importante è la galleria Vedeggio-Cassarate, non dovranno essere pregiudiziali per il PSStr.

2.34 Interventi urbanistici e impatto ambientale

Il raggiungimento degli obiettivi dei *Piani del traffico*, così come previsti dalla scheda 12.23.5 (contenimento delle emissioni inquinanti nell'atmosfera dovute al traffico secondo le indicazioni del *Piano cantonale di risanamento dell'aria* e il miglioramento della mobilità locale attraverso l'adozione di misure urbanistiche specifiche), è di fondamentale importanza per l'intero PTL in quanto i *Piani del traffico* sono volti ad evitare una crescita dell'impatto ambientale e territoriale e un aggravamento delle qualità di vita che potrebbero scaturire dal traffico supplementare dovuto all'utilizzazione delle nuove infrastrutture stradali. Poiché la scheda 12.23.5 non è ancora stata modificata dal Cantone nel senso di un approfondimento e di una specificazione degli obiettivi concreti e dei contenuti, e vista l'intenzione cantonale di realizzare prioritariamente la galleria Vedeggio-Cassarate, è necessario garantire, anche in questo caso (cfr. punto 2.31), la realizzazione di tutti gli altri interventi previsti, ma non ancora assicurati convenientemente dal punto di vista pianificatorio.

Per quanto attiene alle priorità dell'adeguamento delle pianificazioni comunali valgono le conclusioni già esposte al punto 2.33.

Il miglioramento della situazione ambientale e urbanistica di Ponte Tresa attraverso la costruzione di un nuovo valico doganale al Madonnone ed una serie di interventi collaterali richiede una stretta collaborazione con le competenti autorità italiane e svizzere. Il prosieguo della procedura per gli interventi necessitanti una cooperazione transfrontaliera deve essere realizzato in accordo con le autorità federali competenti.

Le condizioni poste al contenuto materiale sono da ritenersi, previe le osservazioni del punto 2.3, adempiute.

2.35 Osservazioni delle autorità federali

Le autorità federali coinvolte nella consultazione ritengono di primaria importanza il conseguimento degli obiettivi del PTL (cfr. scheda principale 12.23, Scopo del coordinamento). Un eventuale sostegno finanziario da parte della Confederazione deve quindi essere vincolato ad una realizzazione coerente e completa, accanto agli interventi finanziati, delle necessarie misure fiancheggiatrici. Più precisamente gli Uffici federali, in base al diritto vigente, ritengono che al momento in cui l'autorità cantonale competente richiede il preavviso per il sussidio della galleria Vedeggio-Cassarate (scheda n. 12.23.2.3) secondo l'articolo 22 dell'ordinanza del 19 ottobre 1988 concernente l'esame dell'impatto sull'ambiente (OEIA, RS 814.011), debbano essere adempiute da parte del Cantone le seguenti condizioni:

1. La realizzazione delle misure fiancheggiatrici del PTL comprese nel Piano speciale per il Basso Malcantone (scheda settoriale n. 12.23.1 e relative schede oggetto) è assicurata. La priorità deve essere accordata alla realizzazione della galleria di circonvallazione di Ponte Tresa ed all'ampliamento della capacità della linea ferroviaria Lugano – Ponte Tresa.
2. Il Piano di risanamento dell'aria del Luganese (PRAL), comprendente le misure del Piano cantonale di risanamento dell'aria (art. 44a LPAmb e artt. 31-34 OIA) per l'agglomerato, è stato approvato dal Consiglio di Stato.
3. Il Piano di gestione del traffico (PGT), comprendente le modalità necessarie per concretare gli indirizzi relativi alla gestione del traffico che permettono di realizzare l'auspicato Modello d'organizzazione territoriale in modo congruente con gli obiettivi del PRAL, è stato elaborato e accettato almeno dal Consiglio comunale della città di Lugano.
4. Un Concetto globale dello stazionamento nell'agglomerato (CGS - posteggi pubblici e privati, attuali e futuri), che tenga conto del principio relativo alla riduzione dell'offerta di parcheggi pubblici e privati all'interno dell'agglomerato, è stato elaborato e accettato almeno dal Consiglio comunale della città di Lugano.
5. La nuova scheda 10.4 (Modello d'organizzazione territoriale dell'agglomerato luganese) e gli interventi di incidenza territoriale derivanti dal PRAL (punto 2), dal PGT (punto 3) e dal CGS (punto 4) sono stati integrati nel PD (approvazione del Consiglio di Stato ed evasione degli eventuali ricorsi da parte del Gran Consiglio).

Il riassunto delle prese di posizione degli Uffici federali è accluso al presente rapporto nell'allegato 2.

2.4 Forma della scheda di coordinamento

2.41 Testo

Per poter trattare in maniera ottimale l'ampia e complessa problematica legata al PTL, il Cantone ha scelto di raggruppare in un'unica scheda un numero elevato di informazioni. Per facilitarne la lettura essa è stata strutturata su tre livelli: la *scheda principale 12.23*, con indicazioni sugli obiettivi generali, le *schede settoriali 12.23.1-5*, che regolano le finalità del coordinamento secondo diversi campi di intervento e una serie di *schede-oggetto* con indicazioni specifiche per determinati interventi pianificatori.

Sia la scheda principale 12.23 che quelle settoriali 12.2.1-5 contengono decisioni che devono essere ritenute vincolanti a livello di PD. Mancando però indicazioni precise in merito, interpretiamo questi principi di coordinamento nel senso di uno stato del coordinamento di dato acquisito.

Oltre alle indicazioni vincolanti per le autorità sulle finalità e le modalità del coordinamento, sono presenti nella scheda 12.23.1-5 indicazioni a carattere informativo. La forma scelta non permette però di distinguere chiaramente tra i diversi tipi di informazioni.

Malgrado l'elevato numero di informazioni figuranti nella scheda, esse non consentono una lettura ed una verifica chiara e comprensiva delle volontà cantonali in merito al tema trattato. Soprattutto le indicazioni su scopo, finalità, tempi e attuazione del coordinamento devono essere migliorate in modo da poter ottenere un riscontro esaustivo sugli indirizzi territoriali che si intendono conseguire. Le istanze interessate devono inoltre essere indicate anche per i singoli interventi pianificatori, in quanto, a seconda dell'intervento, è richiesta la partecipazione di istanze diverse. Questi complementi alla scheda, da considerarsi come modifiche formali alla medesima, sono stati integrati nella scheda (cfr. allegato 1), conformemente alle indicazioni espresse in merito dal Cantone.

2.42 Rappresentazione grafica

Il testo della scheda è integrato con una rappresentazione grafica che non contiene però tutte le decisioni della scheda 12.23.1-5, in particolare per quanto concerne i trasporti pubblici. La mancata messa in evidenza della rete stradale principale rende inoltre difficile la comprensione della rappresentazione grafica medesima.

Nell'ambito del prossimo aggiornamento della scheda 12.23.1-5, il Cantone è invitato a includere nella rappresentazione grafica allegata alla scheda 12.23.1-5 le indicazioni sul tipo e l'offerta di trasporti pubblici secondo quanto esposto nel capitolo 2.32.

Su riserva delle osservazioni del punto 2.4, sono da ritenersi adempite le condizioni poste alla forma.

3 Risultato dell'esame e proposta di decisione

Al termine dell'esame e delle consultazioni, l'USTE constata come il lavoro svolto dal Cantone nell'ambito della procedura di approvazione delle presenti modifiche del Piano direttore del Cantone Ticino sia conforme alle esigenze e alle disposizioni del diritto federale. La scheda di coordinamento numero 12.23.1-5, con le modifiche e le condizioni del presente rapporto d'esame, è conforme agli scopi e ai principi della pianificazione del territorio e tiene debitamente conto dei compiti di incidenza territoriale della Confederazione e dei Cantoni vicini.

In seguito alla consultazione dei servizi federali (CAT) e dei Cantoni vicini, l'USTE propone la seguente decisione:

1. La scheda di coordinamento n. 12.23.1-5 del Piano direttore del Cantone Ticino è approvata su riserva del punto 2, delle modifiche secondo il punto 3 e delle condizioni esposte al punto 4.

2. Eccezioni all'approvazione della scheda n. 12.23.1-5

La scheda oggetto n. 12.23.2.5, non facente parte della richiesta del Cantone Ticino, non è stata sottoposta a procedura di approvazione. A tempo debito, il Cantone dovrà inoltrare una richiesta in tal senso.

La procedura d'approvazione per le schede oggetto n. 12.23 3.2 (Nodo intermodale di Gentilino) e n. 12.23.4.4 (Prolungamento FLP Lugano stazione FFS – Trevano) è sospesa fintanto che il Cantone non avrà inoltrato una richiesta di riapertura della procedura medesima.

3. Modifiche della scheda n. 12.23.1-5

La scheda n. 12.23.1-5 è modificata (modifiche formali) come da allegato 1 del rapporto d'esame dell'USTE.

Il Cantone Ticino è invitato a integrare le modifiche nella scheda.

4. Condizioni per l'approvazione

Il Cantone Ticino è invitato, nell'ambito del prossimo aggiornamento della scheda n. 12.23.1-5, a completarla (testo e rappresentazione grafica) con le indicazioni sui principi per il collegamento di insediamenti e impianti con i trasporti pubblici, sulla densità della rete e delle fermate e sui punti nodali, conformemente a quanto indicato nel capitolo 2.32 del rapporto d'esame dell'USTE.

5. Concessione di contributi da parte della Confederazione

La presente decisione non ha carattere pregiudiziale nei confronti di nessun preavviso futuro ai sensi dell'articolo 22 dell'ordinanza del 19 ottobre 1988 concernente l'esame dell'impatto sull'ambiente (OEIA, RS 814.011) e di nessuna decisione futura circa la concessione di contributi da parte della Confederazione ai sensi dell'articolo 4 dell'ordinanza dell'8 aprile 1987 sulle strade principali (RS 725.116.23).

Nel caso in cui la Confederazione si sia espressa positivamente circa la concessioni di contributi; essa legherà le modalità del loro pagamento a condizioni atte a sostenere il conseguimento degli obiettivi della scheda n. 12.23.1-5.

6. Seconda fase e resoconto alla Confederazione

L'attuazione di provvedimenti pianificatori attribuiti alla seconda fase del Piano dei trasporti del Luganese è subordinata alla verifica della loro opportunità alla luce dei risultati conseguiti con la messa in esercizio dei provvedimenti della prima fase ed al loro passaggio al grado di coordinazione di dato acquisito.

Il Cantone inoltrerà alla Confederazione un resoconto dei risultati della suddetta verifica, indicando nel contempo i cambiamenti rilevanti nel frattempo intervenuti.

Qualora la verifica fosse positiva, la realizzazione del provvedimento della scheda oggetto n. 12.23.4.7 può essere anticipata rispetto all'inizio della seconda fase.

In conclusione, si osserva come la verifica della conformità legale legata alla realizzazione concreta degli interventi pianificatori della scheda di coordinamento numero 12.23.1-5 sia di competenza delle procedure specifiche (esame di impatto ambienta-

le, approvazione dei piani di utilizzazione e di autorizzazione edilizia) e non faccia parte della presente procedura.

L'USTE esprime la sua soddisfazione per la buona collaborazione avuta con le istanze cantonali. L'USTE, i servizi federali coinvolti nell'esame e le autorità dei Cantoni confinanti restano a completa disposizione del Cantone per la ricerca di soluzioni ottimali.

UFFICIO FEDERALE DELLO SVILUPPO
TERRITORIALE

Il Direttore

Pierre-Alain Rumley

Allegato 1: Scheda n. 12.23.1-5

Le modifiche formali apportate alla scheda n. 12.23.1-5 sono contrassegnate nel modo seguente:

Testo aggiunto

~~Testo stralciato~~

Allegato 2: Riassunto degli avvisi dei Cantoni vicini e dei servizi federali

Avvisi dei servizi federali

Ferrovie federali svizzere (30 aprile 1999)

Le FFS richiedono la presa in considerazione nell'ambito dei progetti del PTL delle quattro varianti del prolungamento della linea AlpTransit verso sud e del raccordo con la stazione di Lugano.

Ufficio federale delle strade (3 maggio 1998, 8 maggio 2000)

L'USTRA indica che la somma a disposizione della Confederazione per il finanziamento di progetti stradali cantonali non permetterà molto verosimilmente una realizzazione simultanea di quanto previsto dal PTL.

Galleria Vedeggio-Cassarate: La concessione di un sussidio alla galleria Vedeggio-Cassarate, progetto non incluso nel programma pluriennale 2000-2003, avrebbe come conseguenza di rimandare il finanziamento d'altri progetti di grande portata (tra i quali vi è il tronco ovest del PTL: la tratta Madonnone-Ponte Tresa-Magliaso) inclusi del medesimo programma pluriennale, rinunce in parte non accettabili dal punto di vista ambientale.

Dal punto di vista della pianificazione stradale si costata come il PTL potrebbe generare un aumento del traffico lungo il raccordo del Basso Malcantone con conseguenze negative per la rete autostradale. Senza una conoscenza precisa sulle misure fiancheggiatrici non è possibile giudicare in modo definitivo se gli auspicati effetti positivi legati ad una diminuzione del traffico a Lugano non siano resi vani da un sovraccarico del nodo di Lugano-nord.

Nell'ambito della realizzazione da parte dell'USTRA del Piano settoriale delle strade è attualmente analizzato quali misure e progetti siano necessari per garantire a lungo termine lo svolgimento del traffico sulla rete delle strade nazionali. Da questa verifica scaturiranno le priorità d'intervento. Ne consegue che la verifica dell'opportunità dal punto di vista del traffico del nuovo raccordo sia necessaria.

Ufficio federale dell'agricoltura (7 maggio 1999)

L'UFA ritiene che nelle schede manchino indicazioni sull'utilizzazione di superfici per l'avvicendamento delle colture, sulla loro eventuale compensazione e sulla presa in considerazione degli interessi dell'agricoltura.

Richiede al Cantone di indicare il bilancio delle superfici per l'avvicendamento delle colture per l'intero cantone secondo lo stato odierno del piano direttore (inclusi i progetti in corso e la NEAT). Per i progetti in corso il Cantone deve indicarne gli influssi sull'agricoltura, incluse le risoluzioni dei conflitti.

Stato maggiore generale (7 maggio 1999)

Lo SMG indica che per i tratti Confine di Stato-Ponte Tresa, Regione Agno e Confine di Stato-Gandria potrebbero essere toccate installazioni militari.

Ufficio federale dei trasporti (7 maggio e 13 agosto 1999 e 5 maggio 2000)

L'UFT ritiene che la scheda debba essere semplificata in maniera da permetterne una lettura ed una comprensione dei contenuti appropriate.

L'UFT ritiene necessario indicare lo stato del coordinamento per quelle indicazioni che possono influenzare passi pianificatori successivi di autorità cantonali e comunali subordinate. Fa' inoltre notare come i miglioramenti all'infrastruttura stradale ne aumentano la capacità e l'attrattiva, ciò che va' contro l'obiettivo principale della scheda 12.23 di migliorare il rapporto modale dei trasporti pubblici. Per questa ragione le misure fiancheggiatrici acquistano un'importanza notevole. L'UFT richiede infine che siano necessarie dispo-

zioni nel PD, secondo le quali la realizzazione di nuovi parcheggi nell'agglomerazione di Lugano sia subordinata alla soppressione del medesimo numero di parcheggi in centro.

Scheda-oggetto 12.23.1.9: la cooperazione transfrontaliera deve essere realizzata in accordo con le autorità federali competenti.

Scheda-oggetto 12.23.4: mancano indicazioni concernenti le misure e l'ordine di priorità degli obiettivi indicati nel capitolo due.

Ufficio federale dell'aviazione civile (10 maggio 1999)

L'UFAC indica che le indicazioni concernenti la circonvallazione Agno-Bioggio non sono sufficienti per permettere una valutazione finale. Inoltre non sono ancora state realizzate le indagini richieste dal Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica concernenti la necessità di un prolungamento della pista in relazione con l'introduzione delle nuove norme JAR-OPS 1.

Ufficio federale dell'ambiente, delle foreste e del paesaggio (12 maggio e 28 settembre 1999, 2 giugno e 10 ottobre 2000)

Su richiesta dell'UFAFP, in luogo di un riassunto della sua presa di posizione, includiamo il seguente testo:

"Il progetto di rapporto d'esame datato 29 novembre 2000, nonché il progetto di decisione del Consiglio federale incontrano il nostro accordo.

Desideriamo sottolineare l'importanza delle misure fiancheggiatrici. Il PTL può raggiungere l'obiettivo auspicato e quindi risultare compatibile con l'ambiente soltanto se tali misure vengono realizzate.

Per la valutazione del progetto esecutivo relativo alla galleria stradale, le misure fiancheggiatrici (realizzazione assicurata e prioritaria del potenziamento della ferrovia Lugano – Ponte Tresa e della circonvallazione di Ponte Tresa, piano di gestione del traffico, piano di risanamento dell'aria del Luganese, concetto globale relativo allo stazionamento nell'agglomerato: posteggi pubblici e privati esistenti e futuri) dovranno aver seguito l'iter decisionale e presentare il carattere vincolante giusta il rapporto d'esame, capitolo 2.35."

Servizio per lo Studio dei trasporti (12 maggio e 13 agosto 1999, 14 aprile 2000)

Il SST ritiene possibile l'approvazione senza riserve della scheda principale 12.23. Richiama il fatto che il finanziamento da parte della Confederazione dei parcheggi P&R non sussiste più.

L'approvazione formale dei progetti non è possibile in quanto la coordinazione con tra i diversi piani (p. es. tra il PTL e il PTA) è tuttora insufficiente. Sostiene i progetti relativi ai trasporti pubblici e in particolare quelli concernenti la FLP. Ritiene possibile l'approvazione di progetti a carattere locale che non richiedono una coordinazione a livello regionale.

Nel caso in cui il finanziamento federale per i grandi progetti stradali del PTL dovesse rivelarsi insufficiente o non disponibile il Cantone e la Regione PTL sono invitati a prevedere la possibilità di un finanziamento dei progetti di regolazione del traffico individuale per mezzo di pedaggi urbani.

Preso atto della complessità del progetto globale e delle difficoltà legate ad una sua realizzazione coerente e completa si dovrà vegliare affinché le ripercussioni degli interventi siano costantemente verificate, attuando i correttivi necessari nelle tappe successive.

Ufficio federale della pianificazione del territorio (13 agosto 1999)

Determinante per il PD non sono però i singoli provvedimenti pianificatori o i progetti in quanto tale, ma un determinato problema oppure un bisogno di coordinamento tra diversi interessi. Per questa ragione la struttura attuale della scheda potrebbe essere modificata come segue: Il punto 4 delle schede settoriali (Elenco dei provvedimenti pianificatori) e le schede-oggetto potrebbero essere sostituiti da un nuovo tipo di scheda che si situa tra le schede settoriali e le schede-oggetto odierne. Essa potrebbe contenere le indicazioni sui contenuti principali, i principi e le modalità del coordinamento di unità funzionali dal punto di vista della pianificazione del territorio. L'odierna suddivisione in gruppi degli elenchi degli oggetti delle schede settoriali corrisponde già in parte a questo modello. I singoli progetti possono essere mantenuti come informazione supplementare.

Il Cantone conosce per regioni con caratteristiche specifiche la scheda comprensoriale. Viste le caratteristiche della regione e la sua importanza a livello cantonale, il Cantone é invitato a verificare la possibilità della realizzazione di una Pianificazione comprensoriale per il Luganese.

Cantoni e servizi federali che hanno dato un preavviso positivo senza osservazioni particolari

Département de la sécurité et des institutions du canton de Valais (27 aprile 1999)

Dipartimento dell'interno e dell'economia pubblica dei Grigioni (13 aprile 1999)

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Uri (2 marzo 1999)

Ufficio federale per l'approvvigionamento economico del paese (23 aprile 1999)

Ufficio federale dell'economia delle acque (11 maggio 1999)

Segreteria generale del DDPS (4 maggio e 12 agosto 1999)