



---

## **Piano direttore del Cantone Ticino, Adattamenti delle schede sugli Agglomerati - Approvazione**

### **Rapporto d'esame all'attenzione del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC**

---

#### **1 Oggetto dell'approvazione**

##### **1.1 Domanda del Cantone**

Il 9 aprile 2014 il Dipartimento del territorio ha trasmesso al DATEC per approvazione diverse schede di Piano direttore. Le modifiche riguardano le seguenti schede:

- R/M 2 Agglomerato del Locarnese
- R/M 3 Agglomerato del Luganese
- R/M 4 Agglomerato del Bellinzonese
- R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto

##### **1.2 Svolgimento della procedura di esame e di approvazione**

Il 22 aprile 2014 l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) ha invitato i membri della Conferenza federale per l'assetto del territorio (CAT) direttamente coinvolti a esprimere il loro parere circa gli adattamenti del Piano direttore. I seguenti membri della CAT hanno preso posizione: Ufficio federale delle strade (USTRA), Ufficio federale dei trasporti (UFT), Ferrovie federali svizzere (FFS), Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC), Ufficio federale dell'ambiente (UFAM), Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport (DDPS), Amministrazione federale delle finanze (AFF) e Ufficio federale della cultura (UFC). Le loro richieste figurano nel presente rapporto d'esame.

Con scritto del 17 ottobre 2014 è stata data la possibilità al Cantone Ticino di esprimersi in merito al rapporto d'esame. Nella sua risposta del 7 novembre 2014 il Cantone ha comunicato all'ARE il suo accordo sui risultati dell'esame.

#### **2 Contenuto degli adattamenti e valutazione da parte della Confederazione**

##### **2.1 In generale**

Le modifiche in oggetto integrano nel Piano direttore i contenuti pertinenti dei quattro programmi d'agglomerato di seconda generazione. Inoltre, le schede sui Piani regionali dei trasporti (Ambito tematico "Mobilità") e quelle sui Concetti d'organizzazione territoriale degli agglomerati (Ambito tematico "Rete urbana"), finora separate, sono fuse in un'unica scheda, e i contenuti armonizzati in funzione dei quattro programmi d'agglomerato. Sono così sostituite le precedenti schede, approvate dal Consiglio federale il 16 ottobre 2013 nell'ambito della revisione completa.

### *Valutazione generale*

In linea generale la Confederazione apprezza lo sforzo per coordinare i programmi d'agglomerato e il Piano direttore. In questo senso valuta positivamente anche la fusione tra le schede R2-5 (Concetti d'organizzazione territoriale COT) e le schede M2-5 (Piani regionali dei trasporti PRT).

I tre capitoli vincolanti (2. Indirizzi, 3. Misure e 4. Compiti) sono realizzati bene e forniscono informazioni chiare e strutturate.

Le nuove modifiche (cfr. cap. 3. Misure) apportate in questa fase sono evidenziate con cura. I riferimenti delle varie misure ai programmi d'agglomerato (le sigle sono state modificate e le diciture uniformate) sono perlopiù chiari, e questo facilita la lettura.

La Confederazione rileva che tanto nei programmi d'agglomerato quanto nelle modifiche in oggetto è stata dedicata un'attenzione particolare, oltre agli insediamenti e alla mobilità, anche alla natura e al paesaggio.

### *Insedimenti e relative misure*

Al capitolo "Indirizzi per gli insediamenti" si legge: "di principio sono esclusi nuovi azzonamenti". L'ARE ricorda che, secondo le disposizioni transitorie entrate in vigore con la revisione della legge sulla pianificazione del territorio (art. 38a LPT), fino all'approvazione del Piano direttore rivisto non è consentito aumentare la superficie complessiva delle zone edificabili delimitate con decisione passata in giudicato. In linea di massima, gli azzonamenti sono possibili solo con una corrispondente compensazione simultanea e equivalente, oltre a pochi casi eccezionali e sottoposti a severe condizioni.

L'ARE ricorda inoltre che, in merito agli insediamenti, in vista di applicare i nuovi ordinamenti della LPT il Cantone dovrà adottare, per l'intero suo territorio, le misure adeguate. Quanto stabilito dalle schede in oggetto in merito agli insediamenti dovrà essere verificato in funzione dell'intera rielaborazione del Piano direttore nello stesso ambito, che è sovraordinata, e se occorre dovrà essere adattato.

Riserva: quanto stabilito in merito allo sviluppo degli insediamenti dalle quattro schede riguardanti i programmi d'agglomerato è approvato, a condizione che coincida con le nuove disposizioni della LPT. Si rammenta che, secondo le disposizioni transitorie di cui all'art. 38a LPT, fino all'approvazione del Piano direttore rivisto non è consentito aumentare la superficie complessiva delle zone edificabili delimitate con decisione passata in giudicato.

Obbligo per lo sviluppo ulteriore del Piano direttore: occorrerà verificare se quanto stabilito dalle schede in oggetto andrà adeguato sulla scia dei lavori attorno al Piano direttore dettati dalle nuove disposizioni della LPT.

### *Trasporti e relative misure*

L'obbligo di armonizzare i programmi d'agglomerato al Piano direttore cantonale è una delle condizioni poste dall'art. 17c LUMin (RS 725.116.2). Tutte le misure infrastrutturali rilevanti per la pianificazione sovraordinata e cofinanziate dalla Confederazione nell'ambito di un programma d'agglomerato devono essere iscritte nel relativo Piano direttore e approvate dalla Confederazione al più tardi entro la stesura della convenzione sulle prestazioni. Le misure dell'elenco A devono quindi presentarsi come "dato acquisito".

Le misure infrastrutturali che occorre iscrivere nel Piano direttore e che sono cofinanziate dalla Confederazione nel quadro di un progetto d'agglomerato sono iscritte nel Piano direttore cantonale ticinese come "dato acquisito".

### *Ulteriori osservazioni*

Nelle spiegazioni concernenti il paragrafo I (Situazione, problemi, sfide) si legge: "la firma della Convenzione sulle prestazioni è prevista per la fine del 2014 e il finanziamento delle misure a partire dal 2015 (credito-quadro 2015-2018)". L'Amministrazione federale delle finanze AFF indica che nel caso di un finanziamento nell'ambito del fondo infrastrutturale non si tratta di un credito-quadro, che il cofinanziamento federale inizia nel 2015 e che, in linea di massima, non è limitato nel tempo.

## 2.2 R/M 2 Agglomerato del Locarnese

### 3.5 Mobilità lenta

Per quanto concerne la misura "Completamento della rete del traffico lento nell'agglomerato (fase A, B e C)" (dato acquisto) l'UFAM constata che alcune tratte si sovrappongono all'oggetto n. 260 "Piano di Magadino" dell'Inventario federale delle zone palustri di particolare bellezza e d'importanza nazionale, altre si trovano all'interno dell'oggetto n. 1806 "Ponte Brolla-Losone" dell'Inventario dei paesaggi, siti e monumenti di importanza nazionale. L'UFAM ricorda che le nuove tratte di piste ciclabili che si dovessero trovare all'interno di oggetti inseriti in inventari federali dei biotopi o dei paesaggi devono essere progettate in modo da risultare compatibili con gli obiettivi di protezione degli oggetti medesimi.

L'ARE rimanda a quanto richiesto, in vista della pianificazione successiva, in merito all'adattamento della scheda M10 Mobilità lenta (rapporto d'esame del 17.09.2014), ossia: *le nuove piste ciclabili previste che si dovessero trovare all'interno di oggetti inseriti in inventari federali dei biotopi o dei paesaggi devono essere progettate in modo da risultare compatibili con gli obiettivi di protezione dei suddetti oggetti.*

Questo onere è valido per tutte le ciclopiste, tanto all'esterno quanto all'interno degli agglomerati.

## 2.3 R/M 3 Agglomerato del Luganese

### 3.2 Insediamenti, Misure: Concetto di sviluppo Vedeggio Valley

Poiché in vista del corridoio di 4 metri che sarà realizzato sulla Piana del Vedeggio si prevede un terminale per il traffico merci, l'UFT ricorda che, in merito, occorre coordinare lo sviluppo degli insediamenti e lo sviluppo della rete ferroviaria.

Onere per la pianificazione successiva: il Cantone garantisce che la realizzazione del Concetto di sviluppo Vedeggio Valley sia coordinata con la pianificazione del terminale per il traffico merci.

### 3.3 Trasporti pubblici: reti e nodi: Rete tram: raccordo alla tratta esistente

L'UFT nota che non è ancora chiaro che cosa succederà con l'attuale tratta di binari quando entrerà in funzione la nuova galleria Bioggio — Lugano centro. Occorre verificare se, per ragioni economiche, un allacciamento mediante bus (traffico locale) non sia più conveniente.

L'UFAC rileva che il terrapieno ferroviario situato al termine settentrionale della pista costituisce un ostacolo alla navigazione aerea e, se non sarà più utilizzato, andrà soppresso in base all'art. 68 dell'ordinanza sull'infrastruttura aeronautica (OSIA; RS 748.131.1). Il terrapieno potrà essere utilizzato per altri scopi (ad es. pista ciclabile) solo se sarà rispettato il Piano delle zone di sicurezza.

### Nodo di Lamone-Cadempino FFS

Secondo il rapporto d'esame della Confederazione sul Programma di agglomerato del Luganese di seconda generazione del 26 febbraio 2014, il progetto è stato ricondotto dal livello A al livello C. Dopo l'entrata in servizio della galleria di base del Monte Ceneri, la stazione di Lamone-Cadempino avrà un ruolo minore nell'ambito del nuovo concetto di offerta ferroviaria. In tale prospettiva, gli interventi in questo settore dell'agglomerato non sono ritenuti prioritari. Inoltre, l'ampliamento dei servizi P+R può rappresentare un problema, poiché essi fanno concorrenza alle linee dei trasporti pubblici regionali che garantiscono il raccordo con la stazione.

Secondo quanto indicato dal Cantone, la misura di Lamone-Cadempino è volta a rafforzare il ruolo di questo nodo per i trasporti pubblici, in particolare l'interscambio tra treno e bus. La misura prevede anche l'arredo urbano degli spazi adiacenti alla stazione ed è correlata con la misura "Concetto di sviluppo Vedeggio Valley", che prevede anche la "riqualifica urbanistica dell'area del nodo di Lamone-Cadempino" (Dato acquisito). È anche previsto un ampliamento del Park&Ride, ma solo sul lungo

termine (2033) e nell'ambito di un concetto che prevede comunque un'importante diminuzione dei posti auto pianificati a livello di agglomerato.

A condizione che il numero di P+R e relativi stalli venga complessivamente ridotto nel senso indicato dal Cantone, la misura del Piano direttore relativa al nodo di Lamone-Cadempino (Dato acquisito) può essere approvata. Per contro, il cofinanziamento di questa misura da parte della Confederazione nell'ambito del Programma d'agglomerato non è al momento possibile, considerato che la stessa, nell'ambito del Rapporto d'esame della Confederazione, è stata valutata di livello C anziché A.

#### *Estratto della Carta di Base*

Le FFS chiedono al Cantone di indicare nella carta di base, in occasione di una prossimo adeguamento del Piano direttore, il tracciato AlpTransit Sud secondo il Piano settoriale dei trasporti, Parte infrastruttura ferroviaria (Scheda di coordinamento 5.3 parte nord) accolto dal Consiglio federale il 30 aprile 2014.

#### *3.5 Mobilità lenta*

L'UFAM ritiene che la misura "Rete ciclabile regionale" (dato acquisto) non permetta di escludere eventuali sovrapposizioni con paesaggi o biotopi di importanza nazionale.

L'ARE rimanda a quanto richiesto, in vista della pianificazione successiva, in merito all'adattamento della scheda M10 Mobilità lenta (rapporto d'esame del 17.09.2014), ossia: *le nuove piste ciclabili previste che si dovessero trovare all'interno di oggetti inseriti in inventari federali dei biotopi o dei paesaggi devono essere progettate in modo da risultare compatibili con gli obiettivi di protezione dei suddetti oggetti.*

## **2.4 R/M 4 Agglomerato del Bellinzonese**

#### *3.5 Mobilità lenta*

L'UFAM considera che la misura "Completamento della rete ciclabile regionale" (dato acquisto), non permetta di escludere eventuali sovrapposizioni con paesaggi o biotopi di importanza nazionale. Per contro, eventuali nuove tratte palesemente in conflitto con la zona palustre n. 260 "Piano di Magadino" andranno tolte o spostate dalla cartina (allegato V). L'UFAM ricorda che le nuove tratte di piste ciclabili che si dovessero trovare all'interno di oggetti inseriti in inventari federali dei biotopi o dei paesaggi devono essere progettate in modo da risultare compatibili con gli obiettivi di protezione degli oggetti medesimi.

L'ARE rimanda a quanto richiesto, in vista della pianificazione successiva, in merito all'adattamento della scheda M10 Mobilità lenta (rapporto d'esame del 17.09.2014), ossia: *le nuove piste ciclabili previste che si dovessero trovare all'interno di oggetti inseriti in inventari federali dei biotopi o dei paesaggi devono essere progettate in modo da risultare compatibili con gli obiettivi di protezione dei suddetti oggetti.*

## **2.5 R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto**

#### *3.5 Mobilità lenta*

L'UFAM ritiene che la misura "Completamento della rete ciclabile regionale" (dato acquisto), non permetta di escludere eventuali sovrapposizioni con paesaggi o biotopi di importanza nazionale.

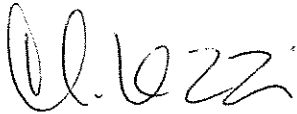
L'ARE rimanda a quanto richiesto, in vista della pianificazione successiva, in merito all'adattamento della scheda M10 Mobilità lenta (rapporto d'esame del 17.09.2014), ossia: *le nuove piste ciclabili previste che si dovessero trovare all'interno di oggetti inseriti in inventari federali dei biotopi o dei paesaggi devono essere progettate in modo da risultare compatibili con gli obiettivi di protezione dei suddetti oggetti.*

### **3 Richiesta all'autorità di approvazione**

Ai sensi dell'esame svolto e in virtù dell'art. 11 cpv. 2 dell'ordinanza sulla pianificazione del territorio (OPT) si propone quanto segue:

In base al rapporto d'esame del 28 novembre 2014 dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, gli adattamenti delle schede del Piano direttore ticinese sugli Agglomerati possono essere approvati.

Ufficio federale dello sviluppo territoriale



Dr. Maria Lezzi  
Direttrice

Ittigen, 28 novembre 2014