



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Programma traffico d'agglomerato

14.09.2018

Programma d'agglomerato Luganese

3a generazione

Rapporto d'esame della Confederazione

N. registrazione/dossier: 223.1-03-14/2/4/14

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

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE

Maria Lezzi
Direttrice

Ulrich Seewer
Vicedirettore

Indice

1 Oggetto, obiettivi e scopo dell'esame; procedura	4
1.1 Oggetto dell'esame	4
1.2 Obiettivi e scopo dell'esame.....	4
1.3 Procedura d'esame	5
2 Valutazione globale e contributo federale	6
3 Esame dei requisiti di base	8
4 Valutazione dell'efficacia del programma d'agglomerato	11
4.1 Benefici: valutazione in funzione dei criteri di efficacia	12
4.2 Effetti del programma d'agglomerato (rapporto costi/benefici).....	16
5 Esame dell'ordine di priorità delle misure.....	18
6 Conformità con la legislazione e con gli strumenti pianificatori della Confederazione nonché con i piani direttori cantonali.....	18
6.1 Legislazione, piani settoriali, piani di misure e inventari della Confederazione	18
6.1.1 In generale	18
7 Osservazioni sugli sviluppi futuri del programma d'agglomerato.....	18
ALLEGATO 1	19
Adeguamento delle misure in conformità alle istruzioni del DATEC.....	19
Misure non cofinanziate	20
Misure non cofinanziabili dalla Confederazione	20
Misure non rilevanti per il programma	22
Misure (co)finanziabili con altre fonti di finanziamento della Confederazione.....	22
Modifica dell'ordine di priorità A, B e C da parte della Confederazione.....	23
Liste A, B e C* dopo l'esame dell'ordine di priorità	23
Misure infrastrutturali di priorità A o B con possibili conflitti in ambito ambientale secondo l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM).....	25
Conformità delle misure di priorità A o B con i piani direttori cantonali.....	25
Riserva a fronte di contenuti del piano direttore cantonale non ancora stabiliti in via definitiva.....	26
ALLEGATO 2	27

1 Oggetto, obiettivi e scopo dell'esame; procedura

1.1 Oggetto dell'esame

L'oggetto dell'esame è il programma d'agglomerato **Luganese** suddiviso in:

- PAL3, Programma d'agglomerato Luganese di terza generazione, Rapporto esplicativo finale, (compreso il reporting sull'attuazione) 31 ottobre 2016
- PAL3, Programma d'agglomerato Luganese di terza generazione, Schede delle misure, 31 ottobre 2016
- PAL3, Programma d'agglomerato Luganese di terza generazione, Carte tematiche, documento definitivo, 31 ottobre 2016

Il programma d'agglomerato è stato presentato per esame alla Confederazione il 14 dicembre 2016. Con l'inoltro del programma, l'ente responsabile chiede alla Confederazione, nell'ambito della legge sul fondo infrastrutturale e della legge federale del 30 settembre 2017 concernente il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (LFOSTRA)¹, il cofinanziamento delle misure infrastrutturali di trasporto definite prioritarie nel programma d'agglomerato.

1.2 Obiettivi e scopo dell'esame

L'esame ha un triplice scopo:

1. verificare se i requisiti di base sono soddisfatti;
2. stabilire l'importo dei contributi federali, sulla base
 - a) degli effetti del presente programma d'agglomerato;
 - b) dello stato di attuazione dei programmi d'agglomerato della 1a e 2a generazione, valutato sulla base del reporting sull'attuazione; quest'ultimo è da considerare parte integrante del programma d'agglomerato di 3a generazione²;
3. verificare l'ordine di priorità delle misure rispetto agli altri programmi d'agglomerato tenendo conto dei mezzi finanziari della Confederazione (analisi costi-benefici basata sui criteri di efficacia definiti dalla legge).

Su tale base verranno elaborati il messaggio concernente il decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2019 (qui di seguito «messaggio del Consiglio federale») da sottoporre alle Camere federali e le convenzioni sulle prestazioni per i programmi d'agglomerato di 3a generazione.

Nel quadro dell'elaborazione del rapporto d'esame non viene valutata la conformità ai requisiti di legge delle misure relative ai trasporti e agli insediamenti previste dai programmi d'agglomerato. Nel rapporto non ci si esprime quindi in merito alle possibilità delle singole misure di ottenere un'autorizzazione.

¹ RS 725.13

² Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 3ª generazione (qui di seguito «istruzioni del DATEC») pubblicate il 16 febbraio 2015, pag. 22 punto 3.3.

1.3 Procedura d'esame

La procedura d'esame è definita nelle istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 3a generazione (qui di seguito «istruzioni del DATEC») pubblicate il 16 febbraio 2015 dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC. Queste istruzioni sono state concretizzate e precisate in sede di applicazione pratica. I costi forfettari sono calcolati secondo l'articolo 3 dell'Ordinanza del DATEC del 20 dicembre 2017 concernente i termini e il calcolo dei contributi per i provvedimenti nell'ambito del programma Traffico d'agglomerato³. Ulteriori indicazioni in merito alla procedura e ai risultati del lavoro di esame sono specificate nel rapporto esplicativo del 14 settembre 2018.

³ OCPTA; RS 725.116.214

2 Valutazione globale e contributo federale

Il programma d'agglomerato Luganese di 3a generazione (PA) rappresenta una continuazione delle generazioni precedenti e persegue lo sviluppo della rete del trasporto pubblico (TP) nonché una strategia di sviluppo della «rete urbana». Il filo conduttore con il programma di 2a generazione è ben riconoscibile. Le strategie settoriali, pur essendo coerenti con la visione d'insieme, risultano tuttavia **troppo concise e in parte non concretizzate. Il coordinamento tra trasporti e insediamenti inoltre non è presentato in maniera molto chiara.**

In materia di trasporti, un punto di forza del PA è la riorganizzazione della rete del TP così come il potenziamento dell'offerta TP in relazione alle misure di ordine superiore e le tappe di realizzazione della rete tram-treno. L'intermodalità è agevolata dalla (ri)organizzazione dei nodi TP. Il PA persegue anche lo sviluppo della rete di traffico lento (TL), segnatamente tramite la strategia «maglia verde». Per quanto riguarda i posteggi, le disposizioni cantonali («tassa di collegamento», revisione del regolamento cantonale) prevedono una prima tappa pertinente al fine di gestire l'accessibilità del trasporto individuale motorizzato (TIM) alle zone centrali e lavorative.

In materia di sviluppo degli insediamenti, il PA mira a uno sviluppo centripeto all'interno delle zone già edificate, segnatamente nelle zone centrali e negli spazi funzionali a vocazione residenziale, e a tale scopo formula obiettivi di crescita più importanti in questi settori.

Uno dei punti deboli del PA è la mancanza di una visione effettivamente multimodale. Le strategie restano meramente settoriali. La strategia relativa al TIM risulta **troppo poco concreta** e le misure di gestione del traffico o di prioritizzazione del TP non figurano nel PA. Per quel che riguarda il traffico lento, non si fa riferimento a nessuna visione a medio termine. Inoltre, mancando una concretizzazione delle misure che facilitano la scelta modale, l'accessibilità e la mobilità dell'agglomerato Luganese restano fortemente focalizzate sul trasporto individuale motorizzato. Infine, gli orizzonti temporali delle misure con realizzazioni di ordine superiore peccano di chiarezza.

Il principale punto debole del PA nell'ambito degli insediamenti è rappresentato dalle **lacune a livello di concretizzazione della strategia di sviluppo**, aggravata dal fatto che Lugano costituisce il motore di sviluppo economico del Ticino. **Il PA non propone nessuna misura concreta atta ad assicurare lo sviluppo centripeto o a limitare lo sviluppo degli insediamenti.** La strategia «rete urbana» (al posto di uno sviluppo radiale verso il centro di Lugano) e la sua caratterizzazione in spazi funzionali risultano sì promettenti, tuttavia questi ultimi rimangono definiti in modo insufficiente. Inoltre, il programma non propone una strategia volta a migliorare la qualità degli spazi pubblici.

La sicurezza del traffico risulta migliorata solo minimamente e solo a livello locale. In generale, **la sicurezza non rientra in nessuna strategia specifica o sistematica.**

Per quel che riguarda il paesaggio e l'ambiente, il programma prevede una strategia paesaggistica «maglia verde» appropriata e attrattiva. Gli effetti negativi del PA sull'ambiente e l'uso di risorse dovrebbero tuttavia essere limitati; solo una flessione molto debole della parte modale a favore del TP e del TL risulta infatti concepibile. **Infine, il PA non propone nessuna misura concreta per ridurre il consumo di superficie.**

Esaminando i programmi d'agglomerato di 3a generazione, la Confederazione considera lo stato di avanzamento dell'attuazione delle misure presentate con le generazioni precedenti nonché il reporting sull'attuazione. Le carenze registrate in uno di questi ambiti possono comportare una riduzione di uno o più punti nella valutazione dei benefici del programma. Nel caso del PA Luganese è stato dedotto un punto. La coerenza del reporting sull'attuazione risulta infatti molto lacunosa e **i ritardi accumulati** nell'attuazione delle misure infrastrutturali delle generazioni precedenti non fanno che peggiorare la valutazione del programma.

In considerazione dell'efficacia troppo limitata del programma d'agglomerato, si propone al Parlamento di non cofinanziare le misure e i pacchetti di misure nel quadro della 3a generazione.

Le informazioni supplementari relative alle misure specifiche e alla relativa prioritizzazione del programma d'agglomerato Luganese elaborate dalla Confederazione sono riportate negli allegati.

3 Esame dei requisiti di base

Secondo le istruzioni del DATEC, il diritto del programma d'agglomerato ad essere cofinanziato dalla Confederazione sottostà a sei requisiti di base generali⁴.

Un programma d'agglomerato deve soddisfare tutti questi requisiti. Le modalità e il grado di dettaglio del programma possono tuttavia essere adattati alle peculiarità e alle dimensioni dell'agglomerato in questione⁵.

Dopo aver esaminato il programma inoltrato, la Confederazione constata che tali requisiti sono soddisfatti.

Sintesi

Il Programma d'agglomerato Luganese di terza generazione (PA) è sostenuto da una struttura regionale dell'ente responsabile ben consolidata. La visione della città-agglomerato multipolare con una «rete urbana» composta di aree funzionali con vocazioni e potenzialità specifiche collegate dal tram-treno e strutturate dalla maglia verde, è ambiziosa e permette di integrare trasversalmente tutti gli ambiti. Queste considerazioni che potrebbero costituire un punto di forza del programma sono tuttavia relativizzate dalla mancanza di concretizzazione della visione e del coordinamento fra trasporti e sviluppo degli insediamenti. La linea coerente fra lo scenario auspicato, le strategie settoriali e la definizione delle misure è ben riconoscibile grazie alla struttura del documento e ad accorgimenti formali, come per esempio i riassunti alla fine di ogni capitolo del rapporto o i testi introduttivi alle misure. Anche la cartografia in scala 1:25'000, che permette di visualizzare e localizzare le strategie, costituisce un punto forte del programma.

L'identificazione di aree funzionali con vocazioni specifiche poteva senz'altro essere accompagnata dalla definizione di quadri strategici di riferimento, al fine di permettere una maggior concretizzazione delle idee della visione e delle strategie. La definizione di questi quadri strategici avrebbe potuto, per esempio, essere inserita nel sistema «bottom-up» di pianificazione dal basso, con la responsabilizzazione dei Comuni per l'allestimento di pianificazioni intercomunali, con l'ampliamento delle strategie settoriali ad una scala più precisa oltre i confini amministrativi.

Requisiti di base 1 e 2

- RB 1: garanzia di partecipazione
- RB 2: definizione di un ente responsabile

I requisiti di base 1 e 2 relativi alla garanzia di partecipazione e all'istituzione di un ente responsabile sono soddisfatti.

Punti forti:

- L'ente responsabile è organizzato in una struttura di collaborazione regionale che ha contribuito in misura determinante alla preparazione del programma d'agglomerato.
- Il Cantone e i Comuni sono stati integrati adeguatamente nel programma. Il PA è basato su una stretta collaborazione fra l'ente regionale ed il Cantone, il quale si impegna ad assicurare il coordinamento con il piano direttore cantonale (PD) e il coordinamento fra i differenti agglomerati ticinesi.
- La consultazione pubblica di due mesi con relativa presentazione alla popolazione, la pubblicazione online dei documenti favoriscono la qualità del programma e la partecipazione della popolazione.

Punti deboli:

- Nessuno.

⁴ Nel caso di un rapporto di esame preliminare, agli agglomerati è stato inoltrato unicamente il capitolo 3 con aggiunte specifiche.

⁵ Cfr. istruzioni del DATEC, pag. 25 punto 3.4.

Requisiti di base 3, 4 e 5

- RB 3: analisi dello stato attuale e delle tendenze di sviluppo e identificazione dei punti di forza, dei punti deboli, delle opportunità, dei rischi e della necessità d'intervento
- RB 4: sviluppo in tutti gli ambiti di misure in linea con lo scenario auspicato, le strategie settoriali e la definizione delle priorità (linea coerente)
- RB 5: descrizione e motivazione delle misure prioritarie

Anche i requisiti di base 3-5 su analisi, scenario auspicato, strategie settoriali e sviluppo di misure come pure le indicazioni relative agli indicatori MOCA (valori obiettivo) sono soddisfatti.

Punti forti:

- L'analisi è effettuata seguendo la struttura «SWOT». I punti forti, i punti deboli, le opportunità e i rischi sono riassunti alla fine di ogni capitolo e prendono in considerazione le varie tendenze: ciò permette di comprendere rapidamente e chiaramente gli elementi chiave relativi al territorio del Luganese.
- La descrizione dell'evoluzione del programma dal PA1 al PA3 passando dal PA2 è chiara e tiene conto delle valutazioni precedenti della Confederazione. Pertanto, gli adattamenti del programma da una generazione all'altra sono comprensibili e giustificati.
- Il capitolo «PA 3 in breve» permette di comprendere rapidamente gli elementi chiave del programma e di aver una visione generale delle strategie.
- La visione della città-agglomerato multipolare con una rete urbana composta di aree funzionali con vocazioni e potenzialità specifiche, collegate dal tram-treno e strutturate dalla maglia verde, è ambiziosa e pertinente. Tuttavia essa rimane ancora troppo astratta e non illustra a sufficienza il nesso fra la strategia di sviluppo degli insediamenti e lo sviluppo del sistema multimodale di trasporti.
- Nel complesso, la linea coerente fra lo scenario auspicato, le strategie settoriali e la definizione delle misure è ben riconoscibile, grazie anche alla struttura del documento e ad accorgimenti formali (riassunti a fine capitolo, rinvii, brevi testi introduttivi alle misure che riassumono il nesso con le relative strategie, ecc.).
- Il sistema bottom-up con la responsabilizzazione dei Comuni per l'allestimento di pianificazioni intercomunali e di masterplan permette di ampliare le strategie settoriali ad una scala più precisa, oltre i confini amministrativi.
- La cartografia in scala 1:25'000 permette di visualizzare e localizzare le strategie settoriali e le misure.

Punti deboli:

- L'identificazione di aree funzionali con vocazioni specifiche poteva essere accompagnata dalla definizione di quadri strategici di riferimento, al fine di permettere una maggior concretizzazione delle buone idee della visione e delle strategie. La definizione di questi quadri strategici avrebbe potuto, ad esempio, essere inserita nel sistema «bottom-up» di pianificazione dal basso.
- Nel PA, la rappresentazione grafica dello scenario auspicato prevede elementi non menzionati nel testo, ma che sono descritti solo nei seguenti capitoli delle strategie: qualche paragrafo sulla «maglia verde», ad esempio, sarebbe stato pertinente già nel capitolo dello scenario auspicato, vista e considerata la sua importanza per il PA.

Requisito di base 6

- RB 6: garanzia dell'attuazione e del controlling

Sull'attuazione delle misure dei programmi d'agglomerato di 1a e 2a generazione è stato fatto nel reporting sull'attuazione e anche gli aspetti formali (capitolo 6 delle istruzioni del DATEC) sono stati rispettati, anche il requisito di base 6 è dunque soddisfatto.

Punti forti:

- L'ammontare dei costi delle misure infrastrutturali è stato stimato e la ripartizione fra gli attori interessati è effettuata. Una tabella ne riassume la situazione generale.
- Lo statuto di pianificazione regionale direttrice del PA garantisce un quadro di riferimento per l'applicazione delle misure.
- Per il periodo 2014-2033, il finanziamento delle grandi infrastrutture è regolato con una convenzione fra Cantone e Comuni.

Punti deboli:

- Gli eventuali ritardi non sono stati giustificati e motivati in modo completo e preciso, malgrado la stesura del reporting sull'attuazione delle misure del PA1 e del PA2.
- L'allestimento di un sistema di controllo dell'attuazione del PA poteva senz'altro figurare nel PA (anche in forma riassuntiva), al fine di dimostrare che il monitoraggio della realizzazione delle misure è garantito.

4 Valutazione dell'efficacia del programma d'agglomerato

La procedura di valutazione dell'efficacia del programma è stabilita dalle istruzioni del DATEC (in particolare i capitoli 2, 3.5 e 4.5)⁶ e consiste nel mettere in relazione i benefici di un programma d'agglomerato con i costi che esso genera. I benefici e i costi sono calcolati tenendo conto delle dimensioni dell'agglomerato (somma del numero di abitanti e dei posti di lavoro ponderati per un fattore di 0,5) e delle sue specificità⁷.

Per la valutazione dei benefici è determinante l'impatto complessivo del programma d'agglomerato, che viene valutato in base a quanto contribuisce alla realizzazione degli obiettivi di efficacia (migliore qualità del sistema dei trasporti, maggior sviluppo centripeto degli insediamenti, minor carico ambientale e minor impiego di risorse, maggior sicurezza del traffico), di cui all'articolo 17d della legge federale del 22 marzo 1985 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (LUMin⁸).

Nella valutazione dei benefici del programma d'agglomerato di 3a generazione si considerano le seguenti misure:

- misure della lista A del programma di agglomerato di 3a generazione secondo l'ordine di priorità della Confederazione (allegato 1);
- misure non cofinanziabili dalla Confederazione e non infrastrutturali nei settori trasporti, insediamento e paesaggio (allegato 1);
- misure della lista B del programma di agglomerato di 3a generazione secondo l'ordine di priorità della Confederazione (allegato 1);
- misure della lista A del programma o dei programmi di agglomerato di 1a e 2a generazione che sono parte integrante della relativa convenzione sulle prestazioni (misure cofinanziabili, misure non cofinanziabili e prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato; capitolo 3.1-3.3 della convenzione sulle prestazioni);
- eventuali misure supplementari rilevanti che sono state attuate o avviate durante il periodo 2011-2014 o il periodo 2015-2018.⁹

Le altre misure cofinanziabili dalla Confederazione secondo l'allegato 1, la cui realizzazione è prevista nell'orizzonte temporale A o B dei programmi d'agglomerato della 3a generazione, sono rilevanti per lo sviluppo dei trasporti e degli insediamenti nell'agglomerato e vengono indirettamente prese in considerazione nella valutazione dell'efficacia del programma d'agglomerato effettuata dalla Confederazione.

Anche il reporting sull'attuazione (stato dell'attuazione delle misure dei programmi d'agglomerato delle generazioni precedenti, elaborazione di misure sulla base dei programmi delle generazioni precedenti) viene considerato nella valutazione dei benefici.

I costi sono calcolati in base alla somma dei costi delle misure classificate di priorità A o B dalla Confederazione del programma d'agglomerato di 3a generazione e dei costi delle misure della lista A cofinanziate e previste nella convenzione sulle prestazioni di 1a e 2a generazione¹⁰.

⁶ Cfr. istruzioni del DATEC, p. 13, capitolo 2, p. 39 capitolo 3.5 e p. 64, capitolo 4.5.

⁷ Cfr. istruzioni del DATEC, pag. 64 punto 4.5 e pag. 65 punto 4.5.2.

⁸ RS 725.116.2

⁹ Cfr. istruzioni del DATEC, pag. 64 punto 4.5.1.

¹⁰ Cfr. istruzioni del DATEC pag. 65 punto 4.5.2.

4.1 Benefici: valutazione in funzione dei criteri di efficacia

Criterio di efficacia	Valutazione e motivazione
CE1: Miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	<p>Punti forti</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ In linea con lo sviluppo della rete TILO 2020, l'Alptransit e la prevista realizzazione del sistema tram-treno, la rete di linee di bus regionali è stata sviluppata e riorganizzata sull'insieme del territorio dell'agglomerato. L'obiettivo è quello di migliorare i collegamenti con tutti i comparti territoriali e i raccordi con le stazioni. Lo sviluppo di talune linee tangenziali (in particolare la Lugano-Agno) è pertinente, così come l'estensione (parziale) degli orari di esercizio e delle frequenze. Infine, la strategia di sviluppo delle centralità secondarie per il TP dovrebbe permettere di decongestionare parzialmente la stazione centrale di Lugano. ▪ L'intermodalità è migliorata grazie a diverse misure. Da un lato vi sono le riorganizzazioni dei nodi secondari di Lugano-Paradiso, Lamone-Cadempino, Ponte Tresa e Tesserete, dall'altro vi è pure la realizzazione di aree di stazionamento per biciclette e il miglioramento dell'accessibilità TL alle stazioni, segnatamente alle stazioni TILO nell'Alto Vedeggio. Le misure relative al miglioramento dell'intermodalità sono tuttavia presentate in maniera settoriale (misure TP, TL e P+R singolarmente). ▪ Il programma continua a perseguire l'obiettivo, sulla linea coerente delle generazioni precedenti, dello sviluppo sull'intero territorio di una rete TL. Le misure proposte per gli spostamenti legati al tempo libero sono coerenti con la strategia paesaggistica della «maglia verde». Le misure a favore dei pedoni sono proposte nel quadro della moderazione del traffico, sotto l'egida dei Comuni. La strategia relativa agli spostamenti a piedi, pur riferendosi ai piani di mobilità scolastica e al monitoraggio dei punti critici della rete stradale, rimane troppo poco specifica e poco connessa al tessuto urbano al contesto del Luganese. ▪ L'introduzione della «tassa di collegamento» e la revisione del regolamento cantonale propongono una prima tappa pertinente e finalizzata a gestire l'accessibilità TIM alle zone centrali e alle zone lavorative. Questi strumenti creano le basi necessarie per una migliore gestione e un dimensionamento più adeguato dei posteggi privati. ▪ Le misure in materia di posteggi pubblici rappresentano una prima tappa importante per disciplinare questa problematica; la strategia rimane tuttavia evasiva (principi generali) e auspica un'attuazione su tutto il territorio dell'agglomerato. La gestione tariffaria e la limitazione della durata dei tempi nei posteggi pubblici dovrebbero essere trattate e concretizzate sull'insieme del territorio, basandosi su un'analisi precisa dell'offerta, della domanda e della gestione attuale dell'offerta. <p>Punti deboli</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Il PA non propone una vera e propria visione multimodale, al di là delle strategie settoriali, molto astratte, e delle carte tematiche, una per vettore di trasporto. ▪ La strategia di gestione e di controllo del TIM rimane su un piano molto generale, pur trovandoci in contesto trafficato e congestionato. Il PA non prevede misure che continuino sulla linea delle generazioni precedenti (centrale di gestione del traffico, riorganizzazione del traffico a seguito dell'apertura della galleria Vedeggio – Cassarate). L'unica eccezione è costituita dalla Porta Ovest. Il programma non presenta nemmeno in quale misura le opportunità offerte da misure di ordine superiore (risanamenti di tratti autostradali) risulterebbero valorizzate. Infine, non viene proposta nessuna misura di riqualifica e sicurezza dello spazio stradale. ▪ Per il trasporto pubblico, manca una visione a medio termine. Lo scandezario delle misure e dello sviluppo auspicato dell'offerta, ad esempio l'autobus ad altro livello di servizio in direzione di Grancia, non è chiaro. Il PA non propone d'altronde un trattamento sistematico delle misure infrastrutturali e di esercizio necessarie a garantire

la prioritizzazione dei bus, il rispetto degli orari (e delle coincidenze) o il miglioramento della velocità commerciale.

- **Manca una visione a medio termine anche per quanto riguarda il traffico lento.** Nell'orizzonte temporale B è prevista unicamente una misura, mentre solo nell'orizzonte temporale C ne sono pianificate molte altre, in particolare riguardanti gli itinerari nel basso Vedeggio o lungo la Valle della Tresa. Inoltre, queste misure non sono coordinate con le realizzazioni strutturanti, come ad esempio la rete tram-treno. Le misure di messa in sicurezza degli spostamenti utilitari e quelle legate alle aree di stazionamento per biciclette non riguardano l'integralità del territorio. Infine, manca anche un'analisi dettagliata dei deficit della rete ciclabile e di quella pedonale.
- **Sono inoltre poco sviluppati una strategia e dei principi chiari che favoriscano il miglioramento dell'accessibilità multimodale.** La ristrutturazione della rete dei bus e l'estensione dell'offerta permettono tuttavia di migliorare leggermente l'accessibilità al TP della parte ovest dell'agglomerato.
- **Il programma non affronta in maniera approfondita il tema dell'accessibilità del TP e del TL nei poli di sviluppo economico.** Non sono concretizzate, o non sono più ritenute tali, le misure che permetterebbero di migliorare l'accessibilità alle principali zone lavorative e di sviluppo del basso e medio Vedeggio, ossia collegamenti TP «strategici» (da oltre la frontiera a Ponte Tresa oppure a Lamone-Cadempino – Manno).
- **Le misure di sostegno all'elaborazione di piani di mobilità aziendale sono pertinenti, ma per il momento le intenzioni e i principi contenuti sono ancora molto generali.**
- Per il momento non sono previste misure volte a gestire i flussi transfrontalieri, ad eccezione di un P+R di grande capacità a Ponte Tresa (su suolo italiano). Le discussioni avviate in vista di un'estensione della comunità tariffaria all'Italia sono invece pertinenti e importanti.
- **La strategia perseguita in termini di P+R non è del tutto coerente:** da un lato, i P+R di grande capacità si trovano ai limiti del perimetro compatto, troppo vicini al centro città per stimolare un trasferimento del traffico più vicino possibile al domicilio. Dall'altro, una buona parte degli impianti previsti è situata in luoghi in cui i collegamenti TP di raccordo saranno migliorati a monte (nuove fermate TILO nell'alto Vedeggio, ad Agno e a Bioggio).

CE2:
Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti

Punti forti

- A livello concettuale, il programma d'agglomerato propone un coordinamento adeguato dei trasporti e dello sviluppo degli insediamenti e persegue la strategia di sviluppo degli insediamenti della generazione precedente, che mira allo sviluppo organico di una rete urbana piuttosto che ad uno sviluppo radiale centrato su Lugano. La definizione delle aree funzionali è coerente con la strategia ma gli obiettivi qualitativi relativi a tali aree rimangono molto generali. Non sono proposti obiettivi quantitativi relativi, ad esempio, alla classe di collegamento o alla densità degli insediamenti.
- L'agglomerato continua inoltre a perseguire pianificazioni intercomunali «bottom up» per fissare a livello locale i principi delle pianificazioni di ordine superiore.
- Il PA mira a concentrare gli abitanti e i posti di lavoro attraverso una densificazione delle zone già edificate. A tale scopo il PA fissa per le zone centrali obiettivi di crescita più importanti, rispetto a quelli previsti nello scenario nel PD. Nelle zone periurbane, è invece prevista una crescita più contenuta rispetto a quella dello scenario del PD.

Punti deboli

- Fatta eccezione per le disposizioni molto generali, **la strategia di sviluppo degli insediamenti, fatica ad essere messa in pratica.** Dall'analisi effettuata emerge che sussistono importanti riserve ipotetiche nella zona edificabile esistente. **Il programma non propone però una prioritizzazione o una riduzione di quest'ultima, si limita a prevedere un controllo delle riserve nelle zone urbane e periurbane mal collegate al TP.**

- **La definizione della gerarchia urbana è insoddisfacente.** Le quattro centralità secondarie (Tesserete, Novaggio, Arosio e Cadro) sono definite in base ad una lettura funzionale e territoriale e non corrispondono ai nodi TP secondari. Sono quindi situate in località ancora mal collegate alla rete TP. Solo una fra tutte è oggetto di una misura infrastrutturale nell'orizzonte temporale B, le altre sono trattate in quanto misure infrastrutturali nell'orizzonte temporale C.
- **Il programma non affronta in modo specifico il tema dei comparti situati in prossimità di stazioni.** eccezion fatta per la Città Alta, o che beneficiano di una buona accessibilità TP. Non fissa né classi di collegamento né densità minime per i nuovi sviluppi.
- Non è prevista nessuna disposizione per le aree funzionali del tipo «zona residenziale» e «zona rurale/periurbana», seppur costituiscano la metà della superficie edificabile ancora libera. Tuttavia, i limiti dello sviluppo degli insediamenti sono invece definiti nel PD.
- A differenza del programma di 2a generazione, il PA non affronta in maniera specifica la tematica dei grandi generatori di traffico (GGT) o dei poli di sviluppo economico (PSE), riferendosi solo brevemente al PD.
- Il PA non esamina la qualità dello spazio pubblico né in modo sistematico né per l'insieme del territorio. Sono proposte unicamente misure puntuali di riqualificazione degli spazi pubblici a Lugano (lungolago, parco Trincea a Massagno), mancano invece una strategia specifica e delle misure concrete da attuare al di fuori della città di Lugano. Inoltre il concetto degli «assi urbani», che mira a riqualificare e densificare i principali assi, non è connesso a misure infrastrutturali.

CE3: Aumento della sicurezza del traffico

Punti forti

- Sono stati individuati i punti critici e sono state proposte alcune misure per la risoluzione di determinati punti nell'ambito di progetti stradali e di moderazione del traffico. Ciononostante, il programma non definisce le modalità d'intervento necessarie alla risoluzione dell'insieme dei punti individuati. Inoltre, ancora una volta, le misure non sono coerenti fra di loro (alcuni punti critici della scheda TIM 2.12 avrebbero dovuto essere inseriti nella scheda TIM 2.9 ma tale non è il caso).

Punti deboli

- **La sicurezza non è posta al centro di una strategia specifica e il traffico lento non è affrontato con particolare attenzione.**
- Il programma riesce a stento a trovare soluzioni volte a calmare il contesto stradale e a modificare in maniera positiva e significativa il sentimento di sicurezza all'interno dello spazio pubblico. Non sono state proposte misure di riqualificazione e sicurezza dello spazio stradale o di gestione del TIM. Alcune misure sono invece volte a migliorare puntualmente la situazione, come ad esempio nel caso dei due tratti dell'itinerario ciclabile nel basso Vedeggio, di qualche zona di moderazione del traffico, della messa in sicurezza puntuale delle zone pedonali nonché della riorganizzazione delle interfacce TP secondari.

CE4: Riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse

Punti forti

- Il PA dovrebbe avere un debole impatto sul livello di immissioni foniche grazie alle aree di moderazione del traffico e al miglioramento dell'offerta TP e TL. Tuttavia, queste misure riguardano piuttosto gli assi secondari e il loro effetto non sarà percepito nell'insieme dell'agglomerato.
- Il PA propone una strategia paesaggistica dettagliata, ragionevole e ben documentata, che prevede la messa in rete delle risorse naturali e delle aree di svago, la valorizzazione delle aree verdi e delle rive dei corsi d'acqua. Ne consegue una promozione della fauna e della biodiversità. Ciononostante, mancano in parte misure volte a concretizzare questi aspetti e l'effetto di cesura dovuto alle infrastrutture non diminuisce in maniera netta.

Punti deboli

- A causa delle misure molto limitate, che permettono di gestire in misura significativa il TIM in particolare nei settori densi, sembra concepibile solo uno scarso trasferimento del TIM al TP e al TL. Inoltre, tali misure avranno un impatto positivo solo minimo sulla qualità dell'aria.
- Il programma non propone nessuna misura concreta volta a ridurre il dimensionamento delle zone edificabili, nonostante le importanti riserve esistenti. Il PA non permette quindi di ridurre in maniera significativa il fabbisogno di superficie. Tuttavia non sono previsti né azionamenti né l'utilizzo di superfici per l'avvicendamento delle colture.

RSA: Reporting sull'attuazione

Punti forti

- L'attuazione delle misure relative allo sviluppo degli insediamenti delle generazioni precedenti è progredita in maniera soddisfacente.
- La coerenza delle misure è trasmessa da una generazione all'altra (filo conduttore). Per altro, il PA pone sistematicamente l'accento sui punti deboli del PA2, ossia il paesaggio e le relative connessioni con lo sviluppo degli insediamenti, lo sviluppo della rete TP stradale e l'integrazione del TL.
- La qualità del rapporto sull'attuazione è globalmente sufficiente. Un capitolo specifico descrive lo stato d'avanzamento raggiunto nelle precedenti generazioni; alcune informazioni mancano tuttavia di chiarezza.
- Vengono fornite informazioni complementari, come ad esempio il riferimento alle generazioni precedenti o una sintesi dello stato di attuazione delle misure previste dal PA1 e dal PA2. Ciononostante, manca l'informazione sulla prioritizzazione della Confederazione (cfr. «prestazioni finanziate integralmente dell'agglomerato secondo la Confederazione»).

Punti deboli

- L'attuazione delle misure infrastrutturali delle generazioni precedenti non è progredita in maniera sufficiente.
- Nel PA non sono chiaramente proposte alternative alle misure principali che presentano un ritardo importante (terminali degli autobus, viabilità Pian Scaiolo – AvE). Di conseguenza, gli effetti previsti di tali misure sono ritardati.
- La delimitazione delle misure previste dal PA rispetto alla generazione precedente non è sempre evidente, in particolare per le misure relative allo sviluppo degli insediamenti o al TIM. In effetti, è difficile avere una visione d'insieme su quanto realizzato nel quadro del PA2 e su quello che sarà inserito nell'orizzonte temporale A del PA.
- L'agglomerato non fornisce sufficienti spiegazioni dettagliate in merito ai ritardi, in particolare per la strategia traffico lento (lista A) e la «Pista ciclabile NQC».
- Alla luce del reporting sull'attuazione e dello stato d'avanzamento delle misure previste dalle generazioni precedenti, i benefici del programma sono ridotti di un punto.

Tabella 4-1

La seguente tabella illustra i benefici del programma, rilevati nella valutazione, espressi in punti:

<i>Critério di efficacia</i>	<i>Benefici</i>
CE1: Miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto (da -1 a 3 punti)	1
CE2: Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti (da -1 a 3 punti)	1
CE3: Aumento della sicurezza del traffico (da -1 a 3 punti)	1
CE4: Riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse (da -1 a 3 punti)	1
RSA: Reporting sull'attuazione (da -2 a 0 punti)	-1
Somma (benefici)	3

Tabella 4-2

4.2 Effetti del programma d'agglomerato (rapporto costi/benefici)

I costi delle misure di priorità A e B (cfr. lista A e lista B, allegato 1) ammontano a 30,46 milioni di franchi, compresi 7,34 milioni di franchi per le misure beneficianti di un contributo forfettario, ai quali si aggiungono 202,57 milioni di franchi per le misure della lista A dei programmi d'agglomerato della 1^a e 2^a generazione. Per un agglomerato medio-grande questi costi sono considerati bassi.

L'efficacia del programma d'agglomerato dipende dal rapporto tra i benefici definiti nel capitolo 4.1 e i costi totali.

Benefici (secondo
la tabella 4-2)

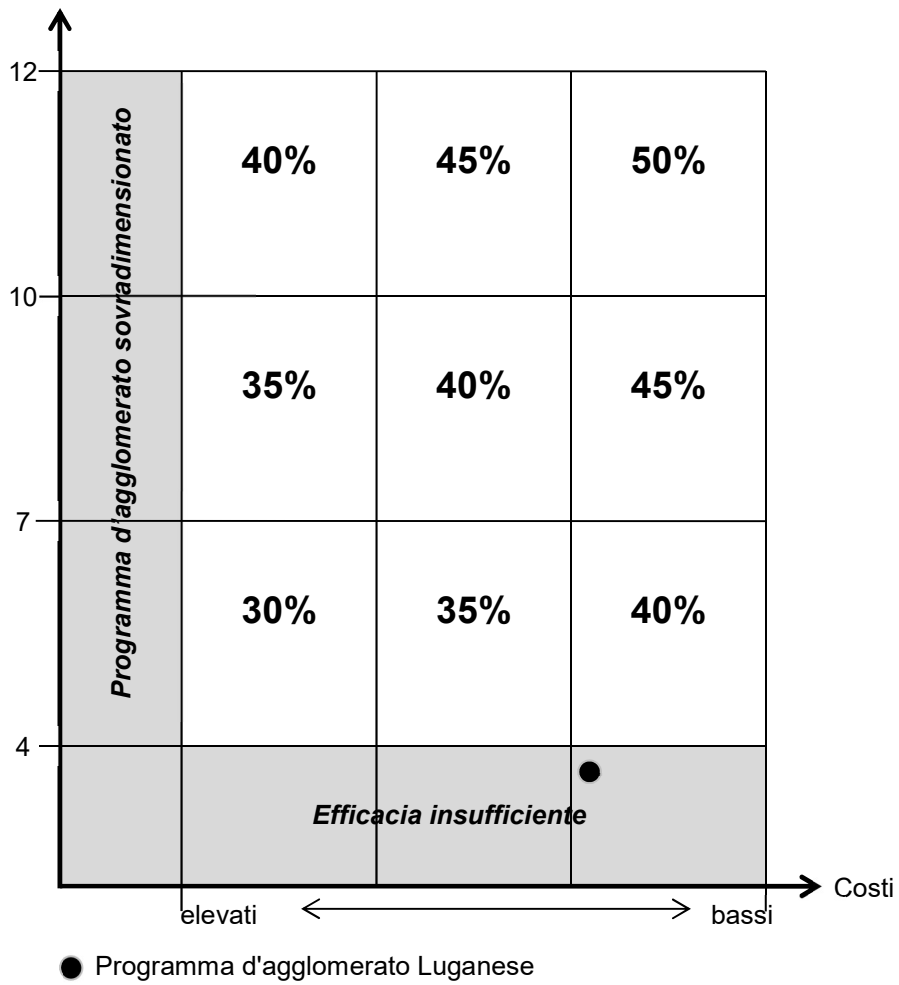


Figura 4-1

5 Esame dell'ordine di priorità delle misure

A causa della bassa efficacia del programma d'agglomerato, la Confederazione non prevede mezzi destinati al cofinanziamento di misure infrastrutturali per la 3a generazione. Per garantire una migliore comprensione dei risultati della valutazione, si allega l'esame dell'ordine di priorità delle misure individuali.

6 Conformità con la legislazione e con gli strumenti pianificatori della Confederazione nonché con i piani direttori cantonali

6.1 Legislazione, piani settoriali, piani di misure e inventari della Confederazione

6.1.1 In generale

È stata esaminata la conformità del programma d'agglomerato con la legislazione in materia di pianificazione del territorio e di protezione dell'ambiente nonché con i relativi piani settoriali, nella fattispecie le parti infrastrutturali strada e ferrovia del piano settoriale dei trasporti, con piani di misure e gli inventari. Non sono state rilevate contraddizioni.

Le disposizioni giuridiche e le prescrizioni di pianificazione sono vincolanti anche ai fini dell'ulteriore elaborazione e della realizzazione del presente programma d'agglomerato. In fase di attuazione delle misure della lista A, qualsiasi eventuale conflitto dovrà essere risolto con i servizi federali competenti prima della sottoscrizione della convenzione di finanziamento. Per ulteriori informazioni si rimanda all'allegato 1.

7 Osservazioni sugli sviluppi futuri del programma d'agglomerato

I programmi d'agglomerato di 3^a generazione inoltrati tra il 30 settembre 2016 e il 31 dicembre 2016 costituiscono la base per liberare i crediti della terza fase dal fondo infrastrutturale o dal fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) a partire dal 2019. Dopo l'entrata in vigore della LFOSTRA, di regola ogni quattro anni le Camere federali decideranno se liberare nuovi crediti.

Il rapporto d'esame illustra i punti forti e i punti deboli dell'attuale programma in funzione dei requisiti di base e i criteri di efficacia (capitoli 3 e 4). **Per l'elaborazione del programma d'agglomerato Luganese della prossima generazione si raccomanda di ovviare ai punti deboli elencati e di mantenere o ampliare i punti forti.**

Le misure negli ambiti insediamenti e trasporti che non fanno parte del programma d'agglomerato che risultano necessarie a inoltre già avvenuto vanno progettate nell'ottica di un impatto complessivo il più efficace possibile e sono da integrare in una generazione successiva di programmi come pure da indicare e descrivere nel rapporto destinato alla Confederazione.

ALLEGATO 1

A causa della bassa efficacia del programma d'agglomerato, la Confederazione non prevede mezzi destinati al cofinanziamento di misure infrastrutturali per la 3a generazione. Per garantire una migliore comprensione dei risultati della valutazione, si allega l'esame dell'ordine di priorità delle misure individuali.

Considerando tutti i programmi d'agglomerato presentati e i mezzi disponibili, la Confederazione esamina la prioritizzazione delle misure stabilita dall'agglomerato sulla base della procedura descritta nelle Istruzioni del DATEC¹¹. La procedura prevede le seguenti tappe:

- Adeguamento delle misure
- Determinazione delle misure non cofinanziate
 - Misure nel settore degli insediamenti e del paesaggio
 - Misure di trasporto non cofinanziabili
 - Prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato
 - Misure non rilevanti per il programma d'agglomerato
- Determinazione delle misure non (co)finanziabili con altre fonti di finanziamento della Confederazione
- Determinazione delle misure per le quali è stato modificato il grado di priorità (A/B/C)
- Determinazione delle misure di priorità A e B dopo l'esame della Confederazione
 - le misure della lista A sono pronte per essere realizzate e finanziate nel periodo quadriennale 2019-2022;
 - le misure della lista B saranno pronte per essere realizzate e finanziate solo in un secondo tempo oppure sarà necessario ottimizzarne il rapporto costi/benefici.
- Determinazione delle misure con priorità C per le quali la Confederazione ha individuato una necessità di intervenire (misure C).

La Confederazione non esamina le misure inoltrate dall'agglomerato con priorità C.

Adeguamento delle misure in conformità alle istruzioni del DATEC

Per garantire l'esame dei programmi d'agglomerato secondo criteri omogenei, è stato necessario modificare la composizione delle misure come segue:

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Modifica della composizione delle misure</i>
5192.3.033	ML 4.8e	Mobilità lenta urbana - Stazionamento biciclette	Le seguenti misure sono considerate separatamente: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 5192.3.062, Mobilità lenta urbana - Stazionamento biciclette (Lista C), 1,80 mio. CHF, Priorità lista C secondo la Confederazione ▪ 5192.3.063, Mobilità lenta urbana - Stazionamento biciclette (Lista A), 0,35 mio. CHF, misura forfettaria, Priorità A secondo la Confederazione ▪ 5192.3.064, Mobilità lenta urbana - Stazionamento biciclette (P+Bike), 0,25 mio. CHF, nessuna priorità perché non cofinanziabile tramite il FOSTRA.

Tabella A-1

¹¹Cfr. Istruzioni del DATEC per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 3a generazione, p. 14, punto 2, p. 40 punti 3.5 e 57, punto 4.4

Le seguenti misure sono raggruppate in pacchetti beneficiari di un contributo federale forfettario:

Pacchetto TL lista A (traffico lento)

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costo (mio. CHF) Aprile 2016 IVA esclusa</i>
5192.3.022	ML 4.2a	Rete ciclabile pedonale regionale - Città Alta, lato monte-tratta centrale e sud	0,30
5192.3.024	ML 4.3	Rete ciclabile pedonale d'agglomerato - Valle del Vedeggio	1,20
5192.3.025	ML 4.4	Rete ciclabile pedonale d'agglomerato - Basso Vedeggio	0,35
5192.3.030	ML 4.8b	Mobilità lenta urbana - via Tassino-via Casserinetta	0,65
5192.3.032	ML 4.8d	Mobilità lenta urbana - via Ronchetto-via dei Ronchi	0,80
5192.3.035	ML 4.9	Rete ciclabile pedonale d'agglomerato - Valle della Tresa	2,53
5192.3.036	ML 4.10	Mobilità lenta Porta Ovest - Integrazione rete ciclabile/pedonale regionale	1,40
5192.3.063	ML 4.8e	Mobilità lenta urbana - Stazionamento biciclette (Lista A)	0,35

Tabella A-2

Misure non cofinanziate

Misure non cofinanziabili dalla Confederazione

Ai sensi delle disposizioni di legge (in particolare art. 17a LUMin e art. 21 dell'ordinanza del 7 novembre 2007 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata nel traffico stradale [OUMin; RS 725.116.21] e delle prescrizioni complementari contenute nelle istruzioni del DATEC (capitoli 3.6 e 4.4.1), le misure rilevanti elencate di seguito non sono cofinanziabili e devono essere attuate nell'orizzonte temporale indicato.

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Priorità</i>	<i>Osservazioni</i>
Misure nel settore degli insediamenti				
5192.3.038	IN-1a	Polo Urbano - Città Bassa / Piano direttore comunale di Lugano (parte Città Bassa)	As	
5192.3.039	IN-1b	Polo Urbano - Città Bassa / Campo Marzio	As	
5192.3.040	IN-1c	Polo Urbano - Città Bassa / Campus universitario USI-SUPSI 2	As	
5192.3.041	IN-1d	Polo Urbano - Città Bassa / Lungolago Lugano	Bs	
5192.3.042	IN-1e	Polo Urbano - Città Bassa / Lungolago Paradiso	Bs	
5192.3.043	IN-2a	Polo urbano - Città Alta / Piano regolatore-TriMa (trincea ferroviaria e Campus SUPSI)	As	

5192.3.044	IN-2b	Polo urbano - Città Alta / Piano regolatore-StazLu2	As	
5192.3.045	IN_2c	Polo urbano - Città Alta / Campus SUPSI fase 1	As	
5192.3.046	IN-2d	Polo urbano - Città Alta / Campus SUPSI fase 2 (trincea)	Bs	
5192.3.047	IN-3a	Tessuto suburbano di servizio / CIPPS Pian Scairolo	As	
5192.3.048	IN-3b	Tessuto suburbano di servizio / NPV Nuovo Polo Vedeggio	As	
5192.3.049	IN-3c	Tessuto suburbano di servizio / Porta Ovest	As	
5192.3.050	IN-4	Riqualifica dei principali assi di penetrazione urbana	As	
5192.3.051	IN-5	Identificazione e rafforzamento delle centralità secondarie	Bs	
5192.3.052	PA-1	Progetti di valorizzazione del paesaggio attraverso le politiche agricole	As	
5192.3.053	PA-2	Fiume e lungofiume Cassarate	As	
5192.3.054	PA-3	Parco agricolo del Vedeggio	As	
5192.3.055	PA-4	Lungofiume roggia Scairolo	As	
5192.3.056	PA-5	Lungolago Ceresio	As	
5192.3.057	PA-6	Parchi urbani	As	
5192.3.058	PA-7	Aree naturalistiche collinari	As	
5192.3.059	PA-8	Golfo di Ponte Tresa e lungofiume Tresa	As	
Misure dei trasporti				
5192.3.018	TIM 2.10	e@mobility	Av	Questo tipo di misura non è cofinanziabile tramite il FOSTRA, anche se è importante per il sistema di trasporto dell'agglomerato.
Prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato e di cui non è stato chiesto un cofinanziamento				
5192.3.012	TP 1.7	Integrazione tariffaria transfrontaliera	Av E	
5192.3.017	TIM 2.9	Sicurezza e moderazione del traffico	Av E	
5192.3.019	TIM 2.11	Mobilità aziendale	Av E	
5192.3.020	TIM 2.12	Monitoraggio e messa in sicurezza dei punti critici della rete viaria	Av E	
5192.3.037	ML 4.11	Piani di mobilità scolastica	Av E	

Tabella A-3

Misure non rilevanti per il programma

La lista delle misure sottostanti riprende le misure presentate dall'agglomerato in vista di un cofinanziamento oppure come prestazioni assunte completamente dall'agglomerato, ma che la Confederazione ha valutato come non rilevanti per l'efficacia del programma. L'agglomerato è libero di attuarle.

Codice ARE	N. PA	Misura	Motivazione
5192.3.005	TP 1.6a	Riorganizzazione del TP: riorganizzazione della rete TP su gomma	Questo tipo di misura non è cofinanziabile dal FOSTRA.
5192.3.034	ML 4.8f	Mobilità lenta urbana - Velostazioni temporanee	Questo tipo di misura non è cofinanziabile tramite il FOSTRA. La misura è temporanea e i costi non sono computabili.
5192.3.064	ML 4.8e	Mobilità lenta urbana - Stazionamento biciclette (P+Bike)	Questo tipo di misura non è cofinanziabile tramite il FOSTRA.

Tabella A-4

Misure (co)finanziabili con altre fonti di finanziamento della Confederazione

Le seguenti misure in ambito ferroviario e stradale sono pertinenti per lo sviluppo generale dei trasporti e degli insediamenti nel territorio d'agglomerato e vengono quindi indirettamente prese in considerazione dalla Confederazione nella valutazione degli effetti del programma:

- infrastrutture nazionali approvate, la cui realizzazione ha inizio nell'orizzonte temporale A e B dei programmi d'agglomerato della 3a generazione;
- misure che il Consiglio federale propone di finanziare nel suo messaggio sulla fase di ampliamento 2030 prevista dal programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF FA 2030) o contenute nel programma per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali nei moduli 2 e 3 e il cui realizzazione prenderà il via, stando alla stima degli Uffici federali responsabili (UFT e USTRA), nell'orizzonte temporale A e B dei programmi d'agglomerato della 3a generazione;

Le misure previste all'orizzonte temporale C non vengono considerate nella valutazione dell'efficacia e non vengono quindi elencate nella tabella seguente.

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>
5192.3.001	TP 1.1	Rete tram-treno Lugano-Bioggio
5192.3.004	TP 1.5	Nuove fermate TILO - Vedeggio
5192.3.014	TIM 2.6	Viabilità Valle del Vedeggio - Svincolo Sigirino
5192.3.015	TIM 2.7	Viabilità Porta Ovest
5192.3.016	TIM 2.8	Sicurezza - Svincoli di Rivera e Melide

Tabella A-5

Le tabelle hanno solo un carattere informativo. La realizzazione delle misure è disciplinata dalle pianificazioni e dai decreti dei programmi corrispondenti della Confederazione oppure dalle procedure specifiche connesse alle singole misure.

Modifica dell'ordine di priorità A, B e C da parte della Confederazione

Dopo aver esaminato la plausibilità delle priorità stabilite dal programma d'agglomerato, il loro rapporto costi/benefici e il grado d'avanzamento delle misure secondo le istruzioni del DATEC (capitolo 4.4), l'ordine di priorità è stato modificato come segue:

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>	<i>Motivazione</i>
A → B				
5192.3.031	ML 4.8c	Mobilità lenta urbana - via Ferri	1,00	Grado di avanzamento: sufficiente. Occorrono studi più approfonditi per chiarire i dettagli, in particolare le questioni di sicurezza.
B → C				
5192.3.006	TP 1.6b	Riorganizzazione del TP: Agglobus	0,00	Grado di avanzamento: insufficiente I dati riguardanti i costi della misura sono insufficienti.
B → C*				
5192.3.021	TIM 3.7	P+R - Accessibilità delle fermate FFS-TILO-FLP	5,00	Grado di avanzamento insufficiente e interdipendenza con un'altra misura. Occorrono studi più approfonditi per concretizzare la misura. Inoltre, va migliorato il coordinamento con lo sviluppo delle nuove fermate.

Tabella A-6

Liste A, B e C* dopo l'esame dell'ordine di priorità

Lista A

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>	<i>Costi (mio. CHF) 2016*</i>	<i>Contributo federale **</i>
5192.3.007	TP 1.6c	Riorganizzazione del TP: Nodo TP Paradiso	1,20	1,20	0,00
5192.3.065	-	Pacchetto TL lista A	8,19	7,34	0,00
Somma			9,39	8,54	0,00

Tabella A-7 *stato dei prezzi aprile 2016; **stato dei prezzi aprile 2016 esclusi IVA e rincaro esclusi

Le misure contemplate nella **lista B** non sono ancora pronte per essere realizzate e finanziate nel quadriennio 2019–2022 oppure sarà necessario ottimizzarne il rapporto costi/benefici. Al momento della pubblicazione del presente rapporto d'esame del 14 settembre 2018, il cofinanziamento di queste misure da parte della Confederazione non è garantito. Queste misure andranno ottimizzate e/o dovranno essere pronte per essere realizzate e finanziate, gli agglomerati saranno tenuti a sottoporle nuovamente all'esame della Confederazione nell'ambito dei programmi d'agglomerato della generazione successiva¹².

Lista B

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>	<i>Costi (mio. CHF) 2016*</i>	<i>Contributo federale **</i>
5192.3.008	TP 1.6d	Riorganizzazione del TP: Nodo TP di Ponte Tresa	1,00	1,00	0,00
5192.3.009	TP 1.6e	Riorganizzazione del TP: Nodo TP di Tesserete	2,00	2,00	0,00
5192.3.010	TP 1.6f	Riorganizzazione del TP: Nodo TP Lamone- Cadempino	7,10	7,10	0,00
5192.3.011	TP 1.6g	Riorganizzazione del TP: Interventi infrastrutturali rete TP su gomma	5,00	5,00	0,00
5192.3.023	ML 4.2b	Rete ciclabile pedonale regionale - Città Alta, lato monte-tratta nord	5,80	5,82	0,00
5192.3.031	ML 4.8c	Mobilità lenta urbana - via Ferri	1,00	1,00	0,00
Somma			21,90	21,92	0,00

Tabella A-8 *stato dei prezzi aprile 2016; **stato dei prezzi aprile 2016 esclusi IVA e rincaro

Nella **lista C***, riportata qui sotto, vengono elencate le misure cui la Confederazione attribuisce priorità C, per le quali riconosce in linea di massima la necessità d'intervento ma il cui rapporto costi/benefici e il cui grado di avanzamento non giustificano il conferimento di un grado di priorità A o B (cosiddette misure C*):

Lista C*

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>
5192.3.021	TIM 3.7	P+R - Accessibilità delle fermate FFS-TILO-FLP	5,00

Tabella A-9

¹² Cfr. istruzioni del DATEC, pag. 71 punto 5.3.

Misure infrastrutturali di priorità A o B con possibili conflitti in ambito ambientale secondo l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM)

Secondo una valutazione sommaria dell'UFAM, le seguenti misure di priorità A o B considerate nel valutare l'effetto del programma d'agglomerato possono comportare conflitti o difficoltà riguardanti il rispetto della legislazione in materia ambientale (elenco non esaustivo).

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Tab. rapporto d'esame</i>	<i>Misura</i>	<i>Orizzonte temporale</i>	<i>Possibili conflitti</i>
Nessuna misura in questa categoria.					

Tabella A-10

Conformità delle misure di priorità A o B con i piani direttori cantonali

Tutte le misure infrastrutturali rilevanti per il piano direttore e cofinanziate dalla Confederazione nel quadro di un programma d'agglomerato devono essere iscritte nel corrispondente piano direttore cantonale al più tardi al momento della conclusione della convenzione sulle prestazioni. Qualsiasi modifica deve essere approvata dal Consiglio federale. Le misure della lista A devono aver raggiunto lo stato di coordinamento «dato acquisito», quelle della lista B almeno lo stato di «risultato intermedio». Le misure elencate di seguito sono rilevanti per il piano direttore cantonale:

Lista A:

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Stato di coordinamento nel piano direttore</i>	<i>Necessità d'intervento / conseguenze</i>
Nessuna misura in questa categoria.				

Tabella A-11

Lista B:

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Stato di coordinamento nel piano direttore</i>	<i>Necessità d'intervento / conseguenze</i>
Nessuna misura in questa categoria.				

Tabella A-12

Le misure nel settore dello sviluppo degli insediamenti e del paesaggio di rilevanza per il piano direttore e strettamente correlate ad una misura infrastrutturale della lista A devono essere approvate con lo stato di coordinamento «dato acquisito» prima della conclusione della convenzione sulle prestazioni della Confederazione.

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Stato di coordinamento nel piano direttore</i>	<i>Necessità d'intervento / conseguenze</i>	<i>Orizzonte temporale</i>
Nessuna misura in questa categoria.					

Tabella A-13

Le altre misure nel settore degli insediamenti e del paesaggio rilevanti per il piano direttore devono di principio essere ancorate e approvate nel piano direttore prima della fine del quadriennio indicato nella convenzione sulle prestazioni.

La gestione delle superfici per l'avvicendamento delle colture è disciplinata segnatamente dall'ordinanza sulla pianificazione del territorio (OPT¹³). L'attuazione compete ai Cantoni. Per le superfici per l'avvicendamento delle colture, qualora fosse necessario, ulteriori riserve vanno aggiunte nella convenzione sulle prestazioni.

¹³ RS 700.1

Riserva a fronte di contenuti del piano direttore cantonale non ancora stabiliti in via definitiva

I sussidi della Confederazione per provvedimenti legati al programma d'agglomerato sono subordinati alla congruenza di questi con il piano direttore o i piani direttori approvati (art. 30 LPT). Se le condizioni mutano provocando conseguenze importanti sulle condizioni di utilizzazione – come indicato nella LPT rivista – va atteso che il piano direttore sia stato modificato prima di garantire in via definitiva l'assegnazione dei contributi nel quadro della convenzione sulle prestazioni del programma d'agglomerato. L'adeguamento del piano direttore o dei piani direttori alla LPT rivista va effettuato entro il 30 aprile 2019, altrimenti non è ammessa la delimitazione di nuove zone edificabili finché il Cantone o i Cantoni interessati non dispongono di una modifica del piano direttore approvata dal Consiglio federale (art. 38a cpv. 1 e 3 LPT).

Il piano direttore rielaborato secondo le disposizioni della LPT rivista del Canton Ticino non è ancora stato approvato dal Consiglio federale. Nell'esame del programma d'agglomerato, la Confederazione deve quindi basarsi su dati pianificatori il cui contenuto non è ancora stabilito in via definitiva e che può quindi ancora cambiare. Per questo motivo il risultato dell'esame della Confederazione è soggetto a riserve.

Il piano direttore rielaborato secondo le disposizioni della LPT rivista del Canton Ticino è già stato sottoposto a un esame preliminare da parte della Confederazione. Il risultato dell'esame ha valore se il Cantone definisce il piano direttore in conformità alla legislazione federale (in particolare secondo le disposizioni del modello e del rapporto dell'esame preliminare della Confederazione) come pure secondo le disposizioni del rapporto d'esame citato.

La convenzione sulle prestazioni relativa al programma d'agglomerato può essere conclusa soltanto quando il piano direttore o i piani direttori sono stati approvati dal Consiglio federale secondo le disposizioni del risultato dell'esame.

ALLEGATO 2

Lista delle misure cofinanziate in modo forfettario

Nell' allegato 2 sono elencate misure relativamente poco costose negli ambiti TL, gestione del traffico, riqualifica/sicurezza dello spazio stradale. Per tali misure saranno calcolati costi standard al fine di creare una base di paragone adatta alla valutazione delle misure e all'assegnamento di contributi forfettari.

Pacchetto TL lista A (traffico lento)

Tipo di misura	Numero di unità di prestazione	Unità di prestazione	Costi medi per unità di prestazione	Tasso di contributo	Riduzione concettuale	Contributo per unità di prestazione (arrotondato)	Contributo totale
Aree di stazionamento biciclette cat. 1	600	Numero	630	0%	10%	0	0
Aree di stazionamento biciclette cat. 3	70	Numero	5'000	0%	10%	0	0
Percorsi TL cat. 1	15'332	m	330	0%	10%	0	0
Percorsi TL cat. 2	1'200	m	720	0%	10%	0	0
Percorsi TL cat. 3	1'400	m	1'080	0%	10%	0	0

Contributo totale mio. CHF (arrotondato)	0,00
--	------

Tabella A-14