



26 febbraio 2014

Programma d'agglomerato Luganese di 2a generazione Rapporto d'esame della Confederazione

N. registrazione/dossier: M226-0006

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

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE

Dott.ssa Maria Lezzi
Diretrice

Indice

1	Oggetto, scopo e procedura.....	4
1.1	Oggetto dell'esame	4
1.2	Obiettivi e scopo dell'esame.....	4
1.3	Procedura d'esame	4
1.4	Procedura di applicazione	4
2	Valutazione globale, contributo federale, liste delle misure A e B.....	6
3	Esame dei requisiti di base	9
4	Valutazione degli effetti del programma d'agglomerato	10
4.1	Benefici – valutazione in funzione dei criteri di efficacia	10
4.2	Effetti del programma d'agglomerato (rapporto costi/benefici)	13
5	Esame dell'ordine di priorità delle misure	15
5.1	Adeguamento delle misure in base alle Istruzioni del DATEC.....	15
5.2	Misure non cofinanziate	16
5.3	Misure (co)finanziabili con altre fonti di finanziamento della Confederazione	17
5.4	Modifica dell'ordine di priorità A, B e C da parte della Confederazione.....	18
5.5	Liste A, B e C* dopo l'esame dell'ordine di priorità	20
6	Conformità con la legislazione e con gli strumenti pianificatori della Confederazione nonché con i piani direttori cantonali	21
6.1	Legislazione, piani settoriali, piani di misure e inventari della Confederazione	21
6.2	Conformità delle misure infrastrutturali di priorità A o B con i piani direttori cantonali.....	21
7	Osservazioni sugli sviluppi futuri del programma d'agglomerato.....	23
	ALLEGATO 1.....	24
	ALLEGATO 2.....	25

1 Oggetto, scopo e procedura

1.1 Oggetto dell'esame

Questo rapporto presenta l'esame del programma d'agglomerato Luganese suddiviso in:

- Programma d'agglomerato del Luganese di seconda generazione – Rapporto finale, 14 giugno 2012
- Programma d'agglomerato del Luganese di seconda generazione, Rapporto finale, Allegato grafico, 14 giugno 2012
- Piano globale del programma d'agglomerato del Luganese (1^a generazione) secondo la convenzione sulle prestazioni, Rapporto sullo stato d'attuazione Parte A
- Piano globale del programma d'agglomerato del Luganese (1^a generazione) secondo la convenzione sulle prestazioni, Rapporto sullo stato d'attuazione Parte B.

Il programma d'agglomerato (PA) è stato sottoposto per esame alla Confederazione il 30 giugno 2012. Con l'inoltro del programma, l'agglomerato/l'ente responsabile chiede alla Confederazione, nell'ambito della legge sul fondo infrastrutturale, il cofinanziamento delle infrastrutture di trasporto definite prioritarie nel programma d'agglomerato.

1.2 Obiettivi e scopo dell'esame

L'esame ha un quadruplo scopo:

1. verificare se i requisiti di base sono soddisfatti;
2. valutare gli effetti del programma d'agglomerato, in base ai quali verrà stabilito l'importo dei contributi federali;
3. verificare l'ordine di priorità delle misure¹ rispetto agli altri programmi d'agglomerato e tenendo conto dei mezzi finanziari della Confederazione;
4. considerare il rapporto d'attuazione parti A e B come parte integrale del programma d'agglomerato.

Su tale base verranno elaborati il Messaggio concernente il decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2015 da sottoporre al Parlamento federale, nonché le convenzioni sulle prestazioni.

Il presente rapporto d'esame non esonera dal rispetto delle disposizioni legali in materia di realizzazione delle infrastrutture di trasporto.

1.3 Procedura d'esame

La procedura d'esame è definita in linea di principio nelle Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 2^a generazione (Istruzioni del DATEC) pubblicate il 14 dicembre 2010 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. La procedura e i risultati complessivi della procedura d'esame sono specificati nel rapporto esplicativo del 26 febbraio 2014.

1.4 Procedura di applicazione

Nel quadro della convenzione sulle prestazioni le parti coinvolte nel programma d'agglomerato s'impegnano ad attuare tutte le misure, cofinanziate e non, che vi sono contemplate. Per ogni misura infrastrutturale cofinanziata dalla Confederazione che figura nella lista A e che è pronta per essere

¹ Con la denominazione «misura/e» s'intendono sempre anche i «pacchetti di misure».

finanziata e realizzata, viene stipulato un accordo sul finanziamento in virtù della convenzione sulle prestazioni. Successivamente la misura può essere attuata. I contributi federali sono erogati unicamente per le prestazioni effettivamente fornite e non superano gli importi massimi fissati qui di seguito, a cui vanno aggiuntivi rincaro e IVA.

Nell'ambito di un controlling permanente, la Confederazione verifica che tutte le misure elencate nella convenzione sulle prestazioni siano attuate.

2 Valutazione globale, contributo federale, liste delle misure A e B

In linea con la 1^a generazione, il Programma d'agglomerato Luganese di 2^a generazione (PAL2) propone una strategia adeguata di sviluppo degli insediamenti a medio e lungo termine (la «Nuova Città»). La strategia, che integra l'intero bacino dell'agglomerato, si basa sullo sviluppo di un sistema di trasporto strutturante (tram-treno) che permette di collegare i principali poli di sviluppo dell'agglomerato. Sulla base di questa visione d'insieme sono definite strategie settoriali coerenti che si concretizzano in una serie di misure.

Il PAL2 sfrutta il potenziamento dell'offerta sulla rete ferroviaria preminente (TILO, AlpTransit) realizzando la prima tappa della linea tram-treno (Lugano-Bioggio-Manno), che rappresenta un'alternativa al traffico motorizzato privato nell'agglomerato del Luganese. Il progetto consente di migliorare notevolmente l'accessibilità dei poli di sviluppo centrali e di tutte le aree strategiche. Nel contempo, l'agglomerato continua a potenziare la rete ciclabile regionale, migliorando la qualità e la sicurezza degli spostamenti nel traffico lento.

Per orientare la struttura urbana verso l'ottica della «Nuova Città», il programma definisce diverse aree strategiche di sviluppo e formula per ciascuna specifiche raccomandazioni. Lo sviluppo del Nuovo Quartiere Cornaredo, denso e ben servito dai trasporti pubblici, e del Basso Vedeggio costituisce la prima tappa verso la concentrazione dello sviluppo degli insediamenti nei comparti centrali. Le disposizioni del Piano direttore cantonale e le misure previste nel programma d'agglomerato forniscono un quadro adeguato per focalizzare i grandi generatori di traffico (GGT) nei settori ben serviti dai trasporti pubblici.

Il potenziamento degli assi principali dei trasporti pubblici è tuttavia indebolito da un approccio molto settoriale del sistema di trasporto (separazione dei flussi). Il PAL2 non è sufficientemente improntato a strategie di gestione del traffico e della domanda in grado di impedire un ulteriore incremento dei livelli di congestione del traffico sulla rete stradale. La strategia intermodale è centrata inoltre su un'offerta abbondante di P+R, non coordinata sistematicamente con lo sviluppo degli insediamenti e i trasporti pubblici. Vi è dunque il rischio di un peggioramento dell'accessibilità e della sicurezza per tutti i vettori di trasporto nell'agglomerato.

In materia di sviluppo degli insediamenti, la lacuna principale risiede nel fatto che il PAL2 si basa sul Piano direttore cantonale e non contiene disposizioni più ambiziose in grado di risolvere i problemi dell'agglomerato. La strategia di sviluppo degli insediamenti, da coordinare con l'asse di trasporto strutturante dell'agglomerato (tram-treno), e le misure per concretizzarla non trovano ancora sufficiente riscontro. Inoltre, il programma non propone misure restrittive specifiche all'agglomerato per contenere lo sviluppo degli insediamenti nelle zone urbane con un forte potenziale, ma ubicate nella zona periurbana e non ben servite dai trasporti pubblici. La strategia di sviluppo centripeto dell'agglomerato non è dunque convincente e il rischio di dispersione degli insediamenti rimane molto alto.

La visione della «Nuova Città» e la realizzazione della linea tram-treno potrebbero variare la ripartizione modale in favore dei trasporti pubblici, con un impatto positivo sulla qualità dell'aria e sulle emissioni foniche. L'assenza di misure per contenere l'incremento del traffico motorizzato privato neutralizza tuttavia in larga misura questa tendenza positiva. Gli effetti del programma d'agglomerato sui parametri ambientali sono dunque limitati. Il PAL2 non avrà quindi ricadute positive sul consumo di superfici rispetto alla tendenza fin qui manifestatasi: da un lato, la realizzazione di nuove infrastrutture consumerà delle superfici e, dall'altro, la mancanza di una strategia integrata paesaggio – insediamenti non consente di contenere e di concentrare lo sviluppo degli insediamenti.

Dopo l'esame dell'ordine di priorità delle misure, il Programma d'agglomerato Luganese presenta costi di investimento pari a 349,89 milioni di franchi, di cui 258,41 milioni di franchi per le liste A e B e 91,48 milioni di franchi per le misure A1 di 1^a generazione. Questi costi sono considerati un investimento medio².

² stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA e rincarato

A seconda degli effetti del programma (rapporto costi/benefici) si proporrà al Parlamento federale di applicare la seguente aliquota contributiva della Confederazione alle misure cofinanziate di 2^a generazione³:

35%

Sulla base di questa aliquota di cofinanziamento e della verifica dell'ordine di priorità delle misure, verrà proposto al Parlamento federale di sbloccare gli importi massimi dei contributi federali per il cofinanziamento delle misure contemplate nella lista A riportata di seguito.

Lista A

<i>Codice ARE</i>	<i>N PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>	<i>Costi (mio. CHF) 2005*</i>	<i>Contributo federale**</i>
5192.2.029	4.1	Rete ciclabile regionale, Fase 2 - passerella ciclopedonale sulla Tresa	2.00	1.67	0.59
5192.2.031	4.1	Pista ciclabile quartiere NQC	10.00	8.37	2.93
5192.2.032		Lista A TL (Allegato 1)		19.26	6.74
5192.2.034	1.1	Rete tram Lugano – Bioggio – Manno Fase 1	72.20	59.91	20.97
		Totale		89.22	31.23

Tabella 2-1 (*stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA e rincaro; ** contributo federale massimo, stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA e rincaro)

Le misure contemplate nella lista B non sono ancora pronte per essere realizzate e finanziate nel quadriennio 2015-2018 oppure sarà necessario ottimizzarne il rapporto costi/benefici. Al momento della pubblicazione del presente rapporto d'esame (26 febbraio 2014) il cofinanziamento di queste misure da parte della Confederazione non è garantito né attraverso il fondo infrastrutturale né attraverso altre fonti di finanziamento federali. La Confederazione mira a incrementare i mezzi finanziari e a stabilizzare il cofinanziamento del Programma per il traffico d'agglomerato. Su riserva della garanzia del finanziamento, gli agglomerati saranno tenuti a sottoporre nuovamente queste misure all'esame della Confederazione nell'ambito dei programmi d'agglomerato di 3^a generazione:

Lista B

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misure</i>	<i>Costi (mio. CHF) Secondo PA</i>	<i>Costi (mio. CHF) 2005*</i>	<i>Contributo federale*</i>
5192.2.035	1.1	Rete tram Lugano – Bioggio – Manno Fase 2	203.90	169.19	59.22
		Totale		169.19	59.22

Tabella 2-2 (* stato dei prezzi 2005 escl. IVA e rincaro)

Osservazioni

Nell'ambito della valutazione dell'efficacia, le misure nel settore dello sviluppo degli insediamenti e dei trasporti giudicate pertinenti, ma non cofinanziate nel quadro dei programmi d'agglomerato (cfr. cap. 5.2.1 e 5.2.2), come anche le misure (co)finanziabili attraverso altre fonti di finanziamento della Confederazione (cfr. cap. 5.3) sono considerate parte integrante del programma d'agglomerato.

³ L'aliquota prevista per le misure A1 e fissata nella convenzione sulle prestazioni (1^a generazione) rimane invariata.

Questo aspetto ha rilevanza al momento della determinazione dell'aliquota di contribuzione della Confederazione.

I costi e i benefici dei programmi d'agglomerato di 2^a generazione rielaborati sono valutati tenendo conto delle misure previste dalla convenzione sulle prestazioni di 1^a generazione (escluse le misure di priorità B, cfr. cap. 3.4 della convenzione sulle prestazioni), ma senza considerare i cosiddetti «progetti urgenti» cofinanziati tramite i fondi infrastrutturali. Tuttavia, la loro attuazione, comprese le misure d'accompagnamento, sono il presupposto per un'eventuale partecipazione della Confederazione a misure del programma d'agglomerato.

I costi menzionati sono stati ripresi dal programma d'agglomerato di 2^a generazione inoltrato o dalla convenzione sulle prestazioni concernente il programma d'agglomerato di 1^a generazione.

I costi sono valutati in base a cinque categorie principali e quattro categorie intermedie, fissate in funzione della categoria di grandezza degli agglomerati. L'agglomerato Luganese è considerato di grandezza media - grande.

Le misure ripartite dalla Confederazione nelle categorie sicurezza/riqualifica dello spazio stradale, gestione del traffico e mobilità lenta, sono state sottoposte a un confronto (benchmark) allo scopo di stabilire una base comparabile e adeguata per la valutazione e l'erogazione dei contributi. I contributi d'esercizio (p. es. costi di manutenzione e di risanamento) non possono essere finanziati attraverso il fondo infrastrutturale (art. 17a cpv. 4 LUMin). Al momento della conclusione degli accordi sul finanziamento vengono richieste prove in tal senso.

3 Esame dei requisiti di base

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

Benché in occasione dei colloqui di bilancio del presente programma d'agglomerato la Confederazione avesse evidenziato lacune nell'adempimento dei requisiti di base, dopo aver esaminato il programma constata che tali requisiti sono soddisfatti.

Osservazione sull'ente responsabile in vista dell'attuazione:

Per l'attuazione, la Confederazione esige che il Cantone, i Comuni ed eventualmente anche gli altri enti regionali s'impegnino a implementare tutte le misure di loro responsabilità elencate nel presente rapporto d'esame e rilevanti per l'efficacia del programma (cap. 2, 5.2.1, 5.2.2 e 5.3). A questo scopo devono prendere delle decisioni, di norma a livello esecutivo, nell'ambito delle loro competenze al fine di introdurre e concretizzare queste misure e trasmettere tali decisioni al/ai Cantone(i) o agli enti prima della firma della convenzione sulle prestazioni. Sono fatte salve le decisioni degli organi competenti concernenti la pianificazione e la concessione dei crediti.

Osservazione: questa norma è applicabile a condizione che la misura in questione non sia già stata resa vincolante a livello giuridico da strumenti giuridici, pianificatori e/o finanziari.

Indicazioni sul controlling:

La Confederazione svolge regolarmente un controlling e un monitoraggio per verificare lo stato di attuazione e gli effetti del programma d'agglomerato. L'agglomerato deve a questo scopo mettere a disposizione i rapporti e i dati cantonali/comunali richiesti.

Le misure nel settore degli insediamenti e dei trasporti giudicate indispensabili, ma non contemplate nel programma d'agglomerato poiché successive alla data di inoltro dello stesso alla Confederazione, devono essere pianificate in modo da assicurare l'efficacia globale del programma. Queste misure dovranno essere integrate nella pianificazione del programma della generazione successiva ed essere elencate e specificate nel rapporto da presentare alla Confederazione.

L'ente responsabile s'impegna a sviluppare e ad attuare il programma d'agglomerato conformemente alla legislazione, ai piani settoriali prioritari e nel rispetto degli inventari di protezione. Le strategie e le misure di importanza superiore devono essere iscritte nel Piano direttore cantonale prima della conclusione della convenzione sulle prestazioni (cfr. cap. 6.)

4 Valutazione degli effetti del programma d'agglomerato

La procedura di valutazione degli effetti del programma è sancita nelle Istruzioni del DATEC (spec. cap. 2, 3.5 e 4.5) e mette a confronto i benefici e i costi del programma. Sia i benefici che i costi sono valutati in termini relativi, cioè tenendo conto della dimensione dell'agglomerato (popolazione e posti di lavoro ponderati per un fattore di 0.5 sul perimetro UST svizzero).

La visione generale, le analisi, gli obiettivi, le strategie e il filo conduttore sono i punti determinanti per valutare l'impatto del programma. Per i programmi d'agglomerato che hanno già beneficiato di un sostegno nel quadro della 1^a generazione, viene pure esaminata la coerenza tra la 1^a e la 2^a generazione. Le misure della lista A e B cofinanziate attraverso il fondo infrastrutturale (cap. 2), le misure non cofinanziabili dalla Confederazione (cap. 5.2.1), le prestazioni riprese integralmente dall'agglomerato (cap. 5.2.2), nonché le misure (co)finanziabili con altre fonti di finanziamento della Confederazione (cap. 5.3) sono prese in considerazione per l'esame del programma. Per i programmi d'agglomerato sostenuti nell'ambito della 1^a generazione, vengono pure considerati gli effetti delle misure menzionate nella convenzione sulle prestazioni di 1^a generazione, ad eccezione delle misure contenute nella lista di priorità B (cap. 3.4 della convenzione sulle prestazioni). Vengono inoltre considerate misure di ordine superiore, a condizione che siano rilevanti per il programma d'agglomerato, siano considerate appropriate dai servizi federali competenti al momento della valutazione e abbiano una forte probabilità di essere realizzate nei prossimi venti anni.

Le misure di priorità A e B sono decisive per la valutazione dei costi del programma. Nel caso di programmi d'agglomerato già sostenuti nell'ambito della 1^a generazione, vengono prese in considerazione anche le misure di priorità A in virtù della convenzione sulle prestazioni di 1^a generazione, le cosiddette misure A1.

4.1 Benefici – valutazione in funzione dei criteri di efficacia

<i>Criterio di efficacia</i>	<i>Valutazione e motivazione</i>
CE1: Miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	<p>Punti forti</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ L'agglomerato propone, nel senso della continuità del programma di 1^a generazione, la realizzazione della prima tappa di una rete di assi principali. Questa rete può costituire un'alternativa realistica al traffico motorizzato privato attualmente imperante e promette, grazie anche al potenziamento dell'offerta sulla rete ferroviaria superiore (TILO, AlpTransit), un notevole potenziale d'utenza. Il sistema tram-treno deve però essere ancora ottimizzato per quanto riguarda le fasi di realizzazione, il piano dell'offerta e la messa in rete con le altre offerte di trasporti pubblici (FFS, linee di raccordo capillari). Il programma d'agglomerato non approfondisce a dovere questi aspetti e tratta in modo frammentario la rete urbana e regionale dei trasporti pubblici. ▪ L'accessibilità dei due principali poli di sviluppo dell'agglomerato (Città e Basso Vedeggio) migliora grazie alla netta riduzione dei tempi di percorrenza sulla linea tram-treno. Migliora considerevolmente l'accessibilità a tutte le aree strategiche sia con i trasporti pubblici sia con i mezzi del traffico lento (grazie al potenziamento della rete ciclabile regionale). Il programma non analizza però l'accessibilità capillare con i mezzi di trasporto pubblici. <p>Punti deboli</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Considerata l'entità dei problemi di traffico sulla rete stradale, il PAL2 non propone misure che impediscano un deterioramento dei livelli di congestione facendo leva sulla gestione dei flussi sull'intero perimetro dell'agglomerato o su altri provvedimenti in grado di influenzare la domanda e la scelta del vettore. Vi

è il rischio che peggiorino l'accessibilità per il traffico motorizzato privato e le condizioni di circolazione per i bus. L'efficacia della strategia globale del sistema di trasporti nell'agglomerato è dunque messa in discussione.

- Il PAL2 non è abbastanza ambizioso in relazione allo sviluppo di reti ciclabili e pedonali urbane, di competenza dei Comuni. Il progetto non esamina il miglioramento delle condizioni di circolazione per la mobilità lenta attraverso misure di riqualificazione intermodale. Gli obiettivi in materia di parcheggi sono apprezzabili, ma non sufficientemente concretizzati. Il progressivo potenziamento della rete ciclabile intercomunale avviato con il programma di 1^a generazione, teso a risolvere un problema urgente della rete di itinerari per la mobilità lenta, è tuttavia lodevole.
- Le misure del PAL2 riguardanti i sistemi intermodali si focalizzano sui servizi di P+Rail. Sebbene questo genere di infrastrutture possa rivelarsi localmente efficace nel contesto della mobilità transfrontaliera e in collegamento con la linea di tram-treno, talune ubicazioni e il volume auspicato rischiano di entrare in concorrenza con il sistema di tram-treno e con le linee di bus regionali, che devono essere in grado di assicurare questa funzione di raccordo sugli assi principali.
- Al di fuori dei posteggi pubblici, il programma non propone misure finalizzate a influenzare la domanda o la scelta modale. Il programma si rifà alle disposizioni cantonali in materia di posteggi privati, ma non consente tuttavia di gestire in modo convincente un'offerta ancora poco regolamentata.

CE2:

Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti

Punti forti

- Il programma propone un concetto di struttura urbana fondato su una strategia di densificazione delle aree strategiche da coordinare con l'offerta futura di trasporti pubblici. L'attuazione di questo schema dovrebbe permettere di focalizzare lo sviluppo dei poli abitativi e lavorativi nei settori ben serviti dai trasporti pubblici e di migliorare i collegamenti nei settori oggi mal serviti. La strategia in materia di sviluppo degli insediamenti sulle diverse ramificazioni della linea tram-treno e la coerenza degli interventi sulle reti di trasporto non sono ancora realizzate appieno. Inoltre, nelle zone al di fuori delle aree di densificazione la promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti non è tradotta in pratica.
- Il PAL2 si basa sul Piano direttore cantonale, che prevede disposizioni pertinenti in merito ai GGT e fornisce indicazioni sui potenziali di queste aree in termini di capacità dei sistemi di trasporto.
- La pianificazione intercomunale delle aree strategiche dovrebbe garantire la focalizzazione dello sviluppo nelle zone ben servite dai trasporti pubblici. L'esperienza maturata con i modelli di gestione del territorio nel quadro del progetto modello «Nuovo Polo Vedeggio» lascia ben sperare.

Punti deboli

- Il programma d'agglomerato si fonda sul Piano direttore cantonale, ma non propone disposizioni più ambiziose in grado di risolvere i problemi dell'agglomerato. Il programma, infatti, non fa riferimento né alle densità minime di sfruttamento del suolo né ai livelli qualitativi minimi dei collegamenti dei trasporti pubblici.
- Per quanto riguarda la limitazione dello sviluppo degli insediamenti, il PAL2 si basa sulle pratiche cantonali (prelievo delle plusvalenze, principio del non ampliamento delle zone edificabili iscritte nel Piano direttore cantonale del Ticino). Il progetto non prevede misure sufficientemente restrittive specifiche all'agglomerato per limitare lo sviluppo degli insediamenti nelle aree urbane con un potenziale elevato, ma ubicate nella fascia periurbana e non ben servite

dai trasporti pubblici. Il rischio di dispersione degli insediamenti rimane dunque alto nell'agglomerato.

- Sebbene lo sviluppo delle aree centrali di Basso Vedeggio, Porta Nord e Città alta – settori densi e ben serviti dai trasporti pubblici – confermi la volontà di rafforzare lo sviluppo nei settori centrali, l'accessibilità dei poli di sviluppo economico (PSE) rimane, in linea generale, fortemente orientata al traffico motorizzato privato. L'accessibilità con i trasporti pubblici del PSE di Porta Sud migliorerà solo a medio termine.
- La riqualifica e la valorizzazione degli spazi pubblici nelle aree strategiche favorirà un miglioramento solo su scala locale della qualità di vita nell'ambiente urbano.

CE3:

Aumento della sicurezza del traffico

Punti forti

- La riqualifica degli spazi pubblici nei progetti di urbanistica concorre a migliorare la sicurezza di tutti gli utenti dello spazio pubblico. Grazie alla realizzazione di itinerari ciclabili regionali migliora in una certa misura anche la sicurezza degli spostamenti nel traffico lento. Tuttavia, le infrastrutture si concentrano al di fuori dei centri urbani e sono poco concretizzate. Purtroppo il PAL2 non favorisce il coordinamento dello sviluppo delle zone a velocità limitata previste nella maggior parte dei Comuni.

Punti deboli

- Il PAL2 propone un'analisi degli incidenti e una misura per risolvere i punti critici sulla rete stradale, a garanzia di una maggiore sicurezza. Tuttavia, il PAL2 non definisce una strategia mirata né misure supplementari di riqualifica stradale in grado di migliorare la sicurezza sull'intera rete stradale, in particolar modo nei centri abitati.
- In assenza di una strategia e di misure volte a gestire la crescita del traffico motorizzato privato, il programma non porta a un miglioramento significativo della sicurezza per l'insieme degli utenti della rete stradale.

CE4:

Riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse

Punti forti

- A medio termine, le misure a sostegno dei trasporti pubblici e, in misura minore, della mobilità lenta dovrebbero modificare notevolmente la ripartizione modale nei flussi verso le aree strategiche, a patto però che questi incentivi si iscrivano in una pianificazione globale coerente dei diversi vettori di trasporto. Considerando l'agglomerato nel suo insieme, questa variazione sarà meno evidente per l'assenza di misure vincolanti di regolazione del traffico motorizzato privato. Il potenziale di trasferimento modale non può infatti essere realizzato appieno se nell'agglomerato si vuole continuare a garantire in larga misura l'accessibilità per il TMP. Ciò significa che l'impatto ambientale (qualità dell'aria e inquinamento acustico) diminuirà solo lievemente a livello dell'agglomerato.

Punti deboli

- Il programma d'agglomerato non definisce misure specifiche in grado di contenere lo sviluppo degli insediamenti nella cintura periferica. Le misure previste freneranno lo sfruttamento del suolo, ma solo in misura contenuta rispetto alla tendenza attuale, e allenteranno soltanto in minima parte la pressione sull'ambiente all'interno dell'agglomerato.
- Il programma presuppone l'utilizzo di superfici per la realizzazione di nuove infrastrutture di trasporto.
- Il programma non definisce un concetto paesaggistico. Esso si fonda unicamente sulle direttive del piano direttore in materia di svago di prossimità.

Rapporto di attuazione	Il rapporto di attuazione è stato esaminato in funzione dei due aspetti richiesti: la coerenza tra 1 ^a e 2 ^a generazione del programma d'agglomerato Luganese e l'implementazione delle misure nel settore trasporti e insediamenti della Confederazione (cfr. spiegazioni nel cap. 4.2). Gli elementi pertinenti per la realizzazione sono integrati nella valutazione dell'impatto del programma d'agglomerato (cap.2 e 4.1)
------------------------	--

Tabella 4-1

La seguente tabella illustra i benefici del programma espressi in punti:

<i>Criteria di efficacia</i>	<i>Benefici (da -1 a 3 punti)</i>
CE1: Miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	1
CE2: Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	1
CE3: Aumento della sicurezza del traffico	1
CE4: Riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	1
Somma CE1 – CE4 (benefici)	4

Tabella 4-2

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

I costi delle misure di priorità A e B (cfr. liste A e B nel cap. 2) ammontano a 258.41 milioni di franchi, ai quali si aggiungono 91.48 milioni di franchi per le misure A1 di 1^a generazione. Questi costi di 349.89 milioni di franchi sono considerati medi⁴.

Il sistema di malus legato all'attuazione delle misure A1 previste nei programmi rielaborati, come postulato nelle Istruzioni del DATEC, non è stato applicato. Motivo: il poco tempo disponibile tra la firma della convenzione sulle prestazioni e la data di riferimento del rapporto di attuazione. I risultati del rapporto di attuazione sono stati invece considerati nell'ambito della valutazione dell'efficacia (cfr. cap. 4.1).

Gli effetti del programma d'agglomerato dipendono dal rapporto tra i benefici definiti nel cap. 4.1 e i costi globali.

⁴ stato dei prezzi ottobre 2005, esclusi IVA e rincaro

Benefici (CE1-4)

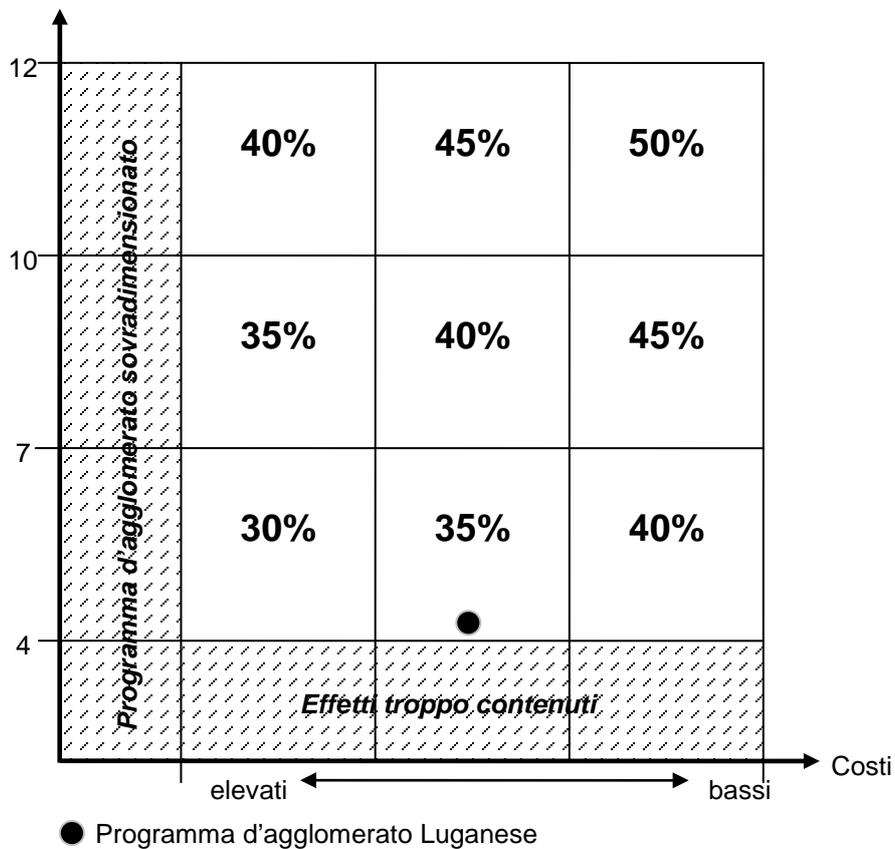


Figura 4-1

5 Esame dell'ordine di priorità delle misure

La Confederazione esamina l'ordine di priorità delle misure attribuito da ogni singolo agglomerato, raffrontandolo con gli altri programmi d'agglomerato pervenuti e tenendo conto dei mezzi disponibili, secondo la procedura illustrata nelle Istruzioni del DATEC (in particolare cap. 2, 3.5 e 4.4). La procedura si articola nelle tappe seguenti:

Adeguamento delle misure (cap. 5.1);

Determinazione delle misure non cofinanziate (cap. 5.2):

- Misure nel settore degli insediamenti
- Misure di trasporto non cofinanziabili
- Prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato
- Prestazioni proprie della Confederazione
- Misure non rilevanti per il programma d'agglomerato;

Determinazione delle misure (co)finanziabili con altre fonti di finanziamento della Confederazione (cap. 5.3);

Determinazione delle misure per le quali è stato modificato il grado di priorità (A/B/C) (cap. 5.4);

Determinazione delle misure di priorità A e B dopo l'esame della Confederazione (cap. 2):

- Le misure della lista A sono pronte per essere realizzate e finanziate nel periodo quadriennale 2015-2018.
- 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 di priorità C per le quali la Confederazione riconosce in linea di principio la necessità di intervenire (cosiddette misure C*, cap. 5.5).

I capitoli 2 e 5 contengono unicamente misure con un effetto positivo o neutro sul programma d'agglomerato. Le misure elencate nelle tabelle 2.1, 2.2, 5.2 5.3 e 5.5 sono rilevanti per l'aliquota contributiva e vengono inserite nella convenzione sulle prestazioni.

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

5.1 Adeguamento delle misure in base 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>
5192.2.001	1.1	Rete tram Lugano – Bioggio – Manno	Le seguenti misure sono considerate separatamente: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 5192.2.034, Rete tram Lugano – Bioggio – Manno Fase 1, 72.20 mio CHF in funzione dell'agglomerato, priorità A secondo la Confederazione. ▪ 5192.2.035, Rete tram Lugano – Bioggio – Manno Fase 2, 203.90 mio CHF in funzione dell'agglomerato, priorità B secondo la Confederazione.

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Modifica della composizione delle misure</i>
5192.2.001	1.1	Rete tram Lugano – Bioggio – Manno	Le seguenti misure sono considerate separatamente: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 5192.2.034, Rete tram Lugano – Bioggio – Manno Fase 1, 72.20 mio CHF in funzione dell'agglomerato, priorità A secondo la Confederazione. ▪ 5192.2.035, Rete tram Lugano – Bioggio – Manno Fase 2, 203.90 mio CHF in funzione dell'agglomerato, priorità B secondo la Confederazione.
5192.2.019	4.1	Rete ciclabile regionale, Fase 2	Le seguenti misure sono considerate separatamente: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 5192.2.029, Rete ciclabile regionale, Fase 2 - passerella ciclopedonale sulla Tresa, 2.00 mio CHF in funzione dell'agglomerato, priorità A secondo la Confederazione. ▪ 5192.2.030, Rete ciclabile regionale, Fase 2 - completamento della rete ciclabile regionale - paquet, 23 mio CHF in funzione dell'agglomerato, priorità A secondo la Confederazione. ▪ 5192.2.031, Pista ciclabile quartiere NQC, 10 mio CHF in funzione dell'agglomerato, priorità A secondo la Confederazione.

Tabella 5-1

5.2 Misure non cofinanziate

5.2.1 Misure non cofinanziabili dalla Confederazione

Ai sensi delle disposizioni di legge (art. 17a LUMin e art. 21 OUMin), delle prescrizioni complementari contenute nelle Istruzioni del DATEC (cap. 3.6 e 4.4) o perché classificate come prestazioni interamente a carico dell'agglomerato, le misure elencate di seguito non sono cofinanziabili. Nella valutazione dell'impatto del programma si tiene tuttavia conto dell'effetto prodotto da queste misure. Esse sono quindi rilevanti e devono essere attuate dall'agglomerato o da terzi nell'orizzonte temporale indicato. La valutazione del programma d'agglomerato da parte della Confederazione (cap. 4) deve essere considerata nel quadro dell'elaborazione e dell'attuazione delle misure concernenti gli insediamenti e i trasporti al fine di massimizzare l'impatto del programma:

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Priorità</i>	<i>Motivazione della non cofinanziabilità</i>
Misure nel settore degli insediamenti				
5192.2.020	I	Polo urbano	A	Si tratta di misure nel settore dello sviluppo degli insediamenti e/o di misure paesaggistiche. Queste misure non sono cofinanziabili attraverso il fondo infrastrutturale.
5192.2.021	II	Città Alta	A	
5192.2.022	III	NQC-Nuovo Quartiere Cornaredo	A	
5192.2.023	IV	PRIPS-Piano della Stampa	A	
5192.2.024	V	CIPPS-Pian Scairolo	A	
5192.2.025	VI	NPV-Nuovo Polo Vedeggio	A	
5192.2.026	VII	Vedeggio Valley	A	
5192.2.027	VIII	Porta Ovest	A	

5192.2.028	IX	BAM-Basso Malcantone	A	
Misure dei trasporti				
Nessuna misura rientra in questa categoria.				
Prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato e di cui non è stato chiesto un cofinanziamento				
5192.2.006	2.1	Piano di pronto intervento - Sicurezza	A	Si tratta di misure infrastrutturali per le quali l'agglomerato non ha presentato una domanda di cofinanziamento tramite il fondo infrastrutturale.
5192.2.010	2.5	Viabilità Pian Scairolo (CIPPS)	A	
5192.2.011	2.6	Viabilità Valle del Vedeggio	A	

Tabella 5-2

5.2.2 Prestazioni finanziate integralmente dall'agglomerato

In considerazione del loro effetto sostanzialmente locale e dei relativi costi sostenibili per l'agglomerato, le seguenti misure non vengono cofinanziate attraverso il fondo infrastrutturale. Sono pure considerate prestazioni riprese interamente dall'agglomerato, le misure di riassetto e di messa in sicurezza della rete stradale che non raggiungono soglie minime di traffico e il numero di persone interessate, definiti nel rapporto esplicativo. L'effetto di queste misure viene tuttavia considerato nella valutazione degli effetti del programma. Le misure devono essere attuate dall'agglomerato o da terzi entro i tempi previsti:

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Priorità</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>
Prestazioni proprie della Confederazione (Istruzioni del DATEC 14.12.2010)				

Nessuna misura rientra in questa categoria.

Tabella 5-3

5.2.3 Misure con un effetto limitato sul programma d'agglomerato

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 non sono state considerate dalla Confederazione a causa del loro effetto limitato sul programma. L'agglomerato è libero di attuarle:

<i>Codice ARE</i>	<i>N. AP</i>	<i>Misura</i>	<i>Motivazione</i>
Nessuna misura rientra in questa categoria.			

Tabella 5-4

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

Per le seguenti misure in ambito ferroviario e stradale, la partecipazione della Confederazione è prevista attraverso altri strumenti di finanziamento e non tramite il fondo infrastrutturale, parte traffico d'agglomerato. Queste misure sono pertinenti per lo sviluppo generale dei trasporti e degli insediamenti nel territorio d'agglomerato e vengono quindi prese in considerazione dalla

Confederazione nella valutazione degli effetti del programma. Le misure indicate nel programma per l'eliminazione dei problemi di capacità Modulo 3 sono indicate a titolo informativo, anche se, dato il loro orizzonte di realizzazione, non sono state prese in considerazione nell'esame dell'efficacia del programma d'agglomerato.

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>	<i>Fonti di finanziamento</i>
5192.2.007	2.2	Viabilità Cornaredo (NQC)	-	Strade nazionali, il finanziamento del l'ancoraggio stradale verso Cornaredo dovrà essere esaminato dall'USTRA.
-	-	Lugano Sud – Mendrisio	-	Programma per l'eliminazione dei problemi di capacità 2014, Modulo 3

Tabella 5-5

Le seguenti misure si trovano sulle tratte che facevano parte integranti del Nuovo decreto federale concernente la rete delle strade nazionali. L'integrazione nella rete delle strade nazionali di nuovi tratti e il relativo finanziamento da parte della Confederazione sono stati respinti il 24 novembre 2013 in occasione della votazione popolare sul contrassegno stradale. La misura rimane quindi di competenza cantonale. Restano da esaminare la pianificazione e il finanziamento.

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>
-------------------	--------------	---------------

Nessuna misura rientra in questa categoria

Tabella 5-6

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.

5.4 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 (cap. 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				
5192.2.035	1.1	Rete tram Lugano – Bioggio – Manno Fase 2	216.20	Il rapporto costi/benefici è sufficiente. La misura non è pronta per essere realizzata e il finanziamento non è garantito nell'orizzonte temporale A. L'efficacia di questa misura è meno elevata di quelle simili presenti in altri programmi d'agglomerato (cfr. i risultati del confronto trasversale nel rapporto esplicativo). La Confederazione intravede un potenziale di ottimizzazione della misura, in particolare per i punti seguenti:

Codice ARE	N. PA	Misura	Costi (mio. CHF) secondo PA	Motivazione
				<ul style="list-style-type: none"> • Collegamento della nuova linea con il traffico ferroviario regionale e nazionale • Esame di soluzioni alternative per i collegamenti Bioggio – Lugano FFS e Lugano FFS – Lugano Centro • Esame dell'influenza (domanda) concernente la realizzazione della prima tappa Ponte Tresa-Bioggio/Bioggio-Manno sulla base delle modalità relative alle questioni di capacità della seconda tappa • Scadenario a tappe dei diversi assi, in particolare dell'asse Centro-Cornaredo per il quale l'agglomerato riconosce un potenziale d'utilizzazione importante • Coordinamento della linea con la rete bus e il traffico lento <p>La Confederazione riconosce tuttavia la pertinenza della rete tram-treno e l'importanza di un collegamento efficace dei trasporti pubblici tra il Basso Vedeggio e Lugano e tra Lugano FFS e Lugano Centro. La misura viene quindi inserita nella lista B.</p>
A → C				
5192.2.008	2.3	Viabilità Basso Vedeggio (NPV)	133.70	<p>Rapporto costi/benefici : insufficiente</p> <p>La Confederazione è consapevole degli effetti negativi legati ai volumi di traffico attraverso Bioggio e Agno. Tuttavia, reputa che la soluzione proposta possa entrare in concorrenza e rimettere in discussione la redditività degli investimenti previsti per la realizzazione del collegamento tram-treno. Inoltre, le cause del congestionamento del traffico (transito internazionale, spostamenti origine-destinazione da e verso il centro dell'agglomerato,...) non sono spiegate in maniera soddisfacente. L'efficacia di questa misura viene quindi considerata insufficiente per le seguenti ragioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nonostante permetta di decongestionare parzialmente i nuclei urbani, la misura non si inserisce nella concezione globale del programma d'agglomerato. • La realizzazione della misura presenta il rischio di un trasferimento dai trasporti pubblici al traffico motorizzato privato nonché quello di un maggiore sviluppo degli insediamenti al di fuori del territorio svizzero, in zone dove non è disponibile un collegamento interessante con i trasporti pubblici. • Le misure di accompagnamento evocate (attraversamento delle località chiuso al transito, velocità ridotta (50-60km/h) per la nuova strada devono essere maggiormente garantite.

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>	<i>Motivazione</i>
				Per queste ragioni, la Confederazione stabilisce che l'agglomerato deve dare una priorità maggiore allo sviluppo della linea tram-treno, proponendo nel contempo misure di gestione del traffico e dei posteggi. L'opportunità di realizzare una strada di circonvallazione dovrà essere riesaminata, prendendo in considerazione tutti gli effetti di queste altre misure.
5192.2.018	3.6	Nodo intermodale stazione di Lamone-Cadempino	10.00	Il rapporto costi/benefici è insufficiente. Dopo la messa 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 quest'ottica, 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.

Tabella 5-7

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

Le liste A e B sono presentate nel capitolo 2.

Nella lista 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*):

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>
5192.2.008	2.3	Viabilità Basso Vedeggio (NPV)	133.70

Tabella 5-8

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 corrispondenti piani settoriali, piani di misure e inventari, in particolare con il piano settoriale dei trasporti. Non sono state rilevate contraddizioni di fondo. L'esame di conformità definitivo di ciascuna misura si svolgerà in ogni caso nell'ambito delle procedure di pianificazione ordinarie che seguiranno e sulla base delle prescrizioni giuridiche e della pianificazione in vigore a quel momento, entrambe vincolanti ai fini dell'attuazione e della realizzazione delle misure del programma d'agglomerato.

In fase di attuazione delle misure della lista A, qualsiasi eventuale conflitto dovrà essere risolto con i servizi federali competenti, in particolare con l'Ufficio federale dell'ambiente, prima della sottoscrizione della convenzione di finanziamento.

Quanto alle misure di sviluppo degli insediamenti, si devono rispettare in particolare le disposizioni della legge sulla pianificazione del territorio (LPT) vigente e le prescrizioni sulle dimensioni delle corrispondenti zone edificabili.

6.1.2 Misure infrastrutturali di priorità A o B con possibili conflitti secondo l'UFAM

Secondo una valutazione sommaria dell'UFAM, le seguenti misure di priorità A o B considerate nel valutare gli effetti del programma d'agglomerato comportano conflitti o difficoltà (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>Osservazioni conflitto/difficoltà</i>
5192.2.034	1.1		Rete tram Lugano – Bioggio – Manno Fase 1	A	Riserva: prestare attenzione allo spazio riservato ai corsi d'acqua nella zona di Molinazzo.

Tabella 6-1

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

In linea di massima è competenza del Cantone garantire che il programma d'agglomerato sia conforme al Piano direttore cantonale.

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 infrastrutturali elencate di seguito sono rilevanti per il Piano direttore cantonale.

Lista A:

Codice ARE N. PA Misura

5192.2.034 1.1 Rete tram Lugano - Bioggio – Manno Fase 1

Tabella 6-2

Lista B:

Codice ARE N. PA Misura

5192.2.035 1.1 Rete tram Lugano - Bioggio – Manno Fase 2

Tabella 6-3

Le misure non cofinanziate ma rilevanti per il Piano direttore cantonale (cap. 5.2) devono anch'esse essere iscritte nel corrispondente Piano direttore cantonale, prima della conclusione della convenzione sulle prestazioni. Qualsiasi modifica deve essere approvata dal Consiglio federale, soprattutto se concerne misure nel settore dello sviluppo degli insediamenti di rilevanza per il Piano direttore cantonale e strettamente correlate con una misura infrastrutturale della lista A.

Codice ARE N. PA Misura

5192.2.021 II Città Alta

5192.2.025 VI NPV-Nuovo Polo Vedeggio

Tabella 6-4

Le altre misure di sviluppo degli insediamenti di rilevanza per il Piano direttore cantonale devono di principio essere realizzate e approvate nel Piano direttore cantonale prima della fine del quadriennio indicato nella convenzione sulle prestazioni. Le misure in questione saranno fissate in via definitiva sulla base della tabella 5-2 adattata. Se le misure presuppongono una revisione integrale del Piano direttore cantonale (p. es. nel quadro della revisione della legge federale sulla pianificazione del territorio), si potranno prevedere eccezionalmente scadenze differenziate. Le misure di sviluppo degli insediamenti e le misure infrastrutturali cofinanziate dovranno in ogni caso essere realizzate in modo coordinato. Sulla base di questi elementi, la Confederazione può esprimere delle riserve contestualmente alla conclusione delle convenzioni di finanziamento.

7 Osservazioni sugli sviluppi futuri del programma d'agglomerato

I programmi d'agglomerato di 2^a generazione inoltrati tra fine 2011 e metà 2012 costituiscono la base per liberare i crediti del programma Traffico d'agglomerato (2^a generazione) a partire dal 2015.

La Confederazione sostiene gli sforzi dell'agglomerato, incoraggiandolo a proseguire la collaborazione, la pianificazione e la realizzazione di misure in materia di insediamenti, trasporti e paesaggio. Per la stesura del programma d'agglomerato Luganese della prossima generazione si raccomanda di osservare i punti forti e i punti deboli dell'attuale programma elencati, in funzione dei criteri di efficacia, al capitolo 4 del presente rapporto d'esame.

Gli aspetti fondamentali che dovrebbero essere considerati sono: precisare le indicazioni fornite dal Piano direttore cantonale in merito allo sviluppo degli insediamenti, affinare la strategia di sviluppo centripeto degli insediamenti e frenare la dispersione tramite misure incisive. Inoltre, vanno ricercate soluzioni atte a gestire la mobilità (compreso lo stazionamento) e ad armonizzare i diversi mezzi di trasporto con un miglior rapporto costi/benefici, al fine di limitare il pericolo di un prossimo congestionamento della rete stradale con un potenziale inutilizzato di trasferimento modale. Il riesame e l'ulteriore sviluppo della strategia globale dei trasporti, nonché le diverse tappe del progetto chiave «Rete tram Lugano - Bioggio – Manno» assumono a riguardo un significato fondamentale.



ALLEGATO 1

Lista delle misure del Benchmark traffico lento

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Priorità</i>	<i>Costi (mio. CHF) secondo PA</i>	<i>Costi (mio CHF) 2005*/**</i>
5192.2.030	4.1	Rete ciclabile regionale, Fase 2 - completamento della rete ciclabile regionale - pacchetto	A	23.00	19.26
Totale		Lista A/B			19.26

Gli importi delle misure per il traffico lento non diminuiscono.

	Lista A TL	A	19.26
	Lista B TL	B	0.00

Tabella dell'Allegato 1 (* stato dei prezzi ottobre 2005 senza IVA e rincaro; ** fanno fede gli importi delle misure per il TL delle liste A e B riportati nel messaggio del Consiglio federale).

ALLEGATO 2

Lista delle misure infrastrutturali non cofinanziabili che secondo la Confederazione hanno un effetto critico.

Di seguito sono elencate le misure infrastrutturali non cofinanziabili che fanno parte integrante del programma d'agglomerato presentato, ma per le quali la Confederazione ha espresso delle riserve

<i>Codice ARE</i>	<i>N. PA</i>	<i>Misura</i>	<i>Motivazione</i>
-------------------	--------------	---------------	--------------------

Nessuna misura rientra in questa categoria.

Tabella dell'Allegato 2