

PAL3
Programma d'agglomerato del Luganese
di terza generazione

Procedura d'informazione e partecipazione a norma dell'art. 11 Lst

Rapporto sull'esito della consultazione

24 marzo 2016

SOMMARIO

1	Aspetti formali	5
1.1	Procedura e oggetto della consultazione	5
1.2	Risposte pervenute	7
2	Riassunto delle osservazioni e delle risposte	9
2.1	Osservazioni dalla consultazione dei Municipi e dalla consultazione pubblica	9
2.1.1	<i>Riassunto delle prese di posizione</i>	9
2.1.2	<i>Osservazioni generali</i>	13
2.1.3	<i>Richieste puntuali</i>	15
2.1.4	<i>Tematiche particolari</i>	21
2.2	Preavviso del Dipartimento del territorio	22
2.2.1	<i>Valutazione generale</i>	22
2.2.2	<i>Analisi stato attuale e trend</i>	23
2.2.3	<i>Scenario auspicato</i>	24
2.2.4	<i>Strategie settoriali</i>	24
2.2.5	<i>Misure</i>	25
2.2.6	<i>Aspetti formali</i>	26

1 Aspetti formali

Questo rapporto presenta la presa di posizione della CRTL nell'ambito della consultazione in oggetto. Ai sensi della Legge sullo sviluppo territoriale (Lst), spetta al Consiglio di Stato, tramite il Dipartimento del territorio, esaminare le osservazioni e le proposte e – se non recepite – darvi risposta in un rapporto allegato nell'ambito della pubblicazione delle schede che verranno adottate (art. 13 Lst, artt. 20 e 21 RLst).

Tale procedura è necessaria per ossequiare da una parte il "requisito di base" relativo alla garanzia di partecipazione e dall'altra la conformità con il Piano direttore cantonale, entrambe richieste dalla Confederazione per l'allestimento dei PA.

1.1 Procedura e oggetto della consultazione

Il 30 giugno / 8 luglio 2014 CRTL e Consiglio di Stato hanno ratificato la Convenzione sulla base della quale la CRTL è stata incaricata di allestire il PAL3.

Il 24 settembre 2015 la CRTL ha approvato la documentazione da porre in consultazione parallelamente presso i servizi dell'amministrazione cantonale e i Municipi. Essi sono stati distribuiti ai Municipi e al Dipartimento del territorio il 12 ottobre 2012, con l'invito a formulare una presa di posizione tramite risoluzione Municipale entro il 13 novembre 2015, rispettivamente un preavviso.

La documentazione è stata presentata:

- ai servizi dell'amministrazione cantonale, il 24 settembre 2015, presso l'Aula magna dello stabile amministrativo 3 di Bellinzona;
- ai Municipi, il 22 ottobre 2015, presso la Casa comunale di Vezia.

La CRTL ha approvato i seguenti documenti da porre in consultazione pubblica il 26 novembre 2015:

"PAL3 - Programma d'agglomerato del Luganese di terza generazione - Documento per l'informazione e la partecipazione a norma dell'art. 11 Lst":

- Consultazione dei Municipi e del Dipartimento del territorio, 23.12.2015
- Paesaggio e insediamenti, 23.12.2015
- Mobilità, 23.12.2015
- E@Mobility, 23.12.2015

Questi documenti sono stati posti in consultazione presso le Cancellerie di tutti i Comuni del comprensorio di competenza della CRTL dal 23 dicembre 2015 al 29 febbraio 2016 a norma dell'art. 11 Lst. La documentazione è inoltre stata messa a disposizione sul sito internet www.pal3.ch.

Nell'ambito della consultazione è stata tenuta una serata pubblica, il 14 gennaio 2016, presso la Sala Aragonite di Manno.

Oggetto e principale obiettivo e della consultazione è il consolidamento dell'impostazione strategica del PAL3. Per focalizzare l'attenzione sui contenuti principali, si è quindi chiesto di rispondere in particolare alle seguenti domande:

- 1) È corretto focalizzare l'attenzione delle proposte operative del PAL3 sui temi del paesaggio-insediamenti, sull'adattamento della rete di trasporto pubblico su gomma e sull'integrazione della rete della mobilità lenta?
- 2) Si conferma la visione di sviluppo del Luganese incentrata sul concetto urbanistico di "città- agglomerato"?
- 3) La definizione delle 21 aree funzionali, con le loro specifiche vocazioni, è corretta?
- 4) Il modello di implementazione del concetto di organizzazione territoriale a partire da pianificazioni intercomunali è convalidato?
- 5) Il concetto di “maglia verde” quale elemento strutturante dell'organizzazione territoriale del Luganese è condiviso ?
- 6) Si conferma che la rete tram-treno è l'elemento strutturante della futura mobilità pubblica del Luganese?
- 7) È necessario l'adattamento e il potenziamento del servizio di trasporto pubblico regionale su gomma secondo i principi enunciati?
- 8) L'obiettivo generale "il 30% trasporto pubblico, il resto pulito" quale indirizzo di strategia a lungo termine per le decisioni in materia di mobilità è condiviso?

1.2 Risposte pervenute

Il documento riassume sia le prese di posizione dei Municipi e il preavviso del Dipartimento del territorio formulate nell'ambito della specifica consultazione, sia le osservazioni pervenute nell'ambito della procedura formale ai sensi dell'art. 11 Lst.

Hanno risposto:

- 41 Municipi: Alto Malcantone, Agno¹, Bedano, Bedigliora, Bioggio², Cadempino, Canobbio, Capriasca, Caslano, Collina d'Oro, Croglio, Cureglia, Curio, Grancia, Isono, Lamone, Lugano, Manno³, Massagno, Melide, Mezzovico Vira, Monteceneri, Monteggio, Muzzano, Origgio, Porza, Pura, Savosa, Sorengo, Torricella-Taverne e Vezia.

La presa di posizione della *Conferenza dei sindaci e Assemblea del settore Malcantone* è ritenuta rappresentativa della posizione dei Municipi che non hanno formulato osservazioni specifiche, e meglio: Aranno, Astano, Cademario, Magliaso, Migliaglia, Neggio, Novaggio, Ponte Tresa, Sessa e Vernate.
- Il Dipartimento del territorio, con il preavviso datato 16 novembre 2015;
- 2 partiti politici / sezioni: Partito socialista, sezione di Lugano, Un Futuro per Ponte Tresa
- 5 associazioni di diritto privato: ATA – Associazione Traffico e Ambiente; CAT – Conferenza delle Associazioni tecniche del Cantone Ticino; Associazioni di cittadini per il territorio del Luganese⁴; Pro Velo Ticino, RailValley
- Non hanno risposto 6 Municipi: Comano, Gravesano, Morcote, Paradiso, Ponte Capriasca e Vico Morcote.

¹ Presa di posizione congiunta Agno, Bioggio e Manno, con la formulazione di osservazioni specifiche. Per i temi generali i tre Municipi si rifanno alla risposta della *Conferenza dei sindaci e Assemblea del settore Malcantone*.

² Cfr. nota 1

³ Cfr. nota 1

⁴ Presa di posizione congiunte di Cittadini per il territorio, Gruppo di Massagno, VivaGandria, Uniti per Brè, Capriasca Ambiente, Associazione Quartiere Bomborozzo, Carone e l'Arbostora, Cittadini per il territorio, Pian Scairolo

Elenco delle osservazioni pervenute:

Municipio / Ente	Data	Municipio / Ente	Data
Associazione Traffico e Ambiente	29.02.2016	Municipio di Lugano	12.11.2015 / 03.03.2016
Municipio di Alto Malcantone	12.11.2015	Municipio di Magliaso	03.2016
Municipi di Agno, Bioggio e Manno	13.11.2015 / 29.02.2016	Municipio di Massagno	12.11.2015
Municipio di Bedano	12.11.2015	Municipio di Melide	13.11.2015
Municipio di Bedigliora	5.11.2015	Municipio di Mezzovico-Vira	16.11.2015
Municipio di Cadempino	12.11.2015	Municipio di Monteceneri	16.11.2015
Municipio di Canobbio	16.11.2015	Municipio di Monteggio	17.11.2015
Municipio di Capriasca	13.11.2015	Municipio di Muzzano	10.11.2015 / 01.03.2016
Municipio di Caslano	13.11.2015	Municipio di Origgio	11.11.2015 / 13.01.2016
Associazioni di cittadini per il territorio del Luganese	29.02.2016	Partito socialista, sezione di Lugano	04.03.2016
Conferenza dei sindaci e assemblea del settore Malcantone	13.11.2015	Municipio di Ponte Tresa	03.2016
Conferenza delle Associazioni tecniche del Cantone Ticino	29.02.2016	Municipio di Porza	13.11.2015
Municipio di Collina d'Oro	12.11.2015	Pro Velo Ticino	29.02.2016
Municipio di Croglio	12.11.2015	Municipio di Pura	9.11.2015 / 03.2016
Municipio di Cureglia	12.11.2015	RailValley	06.01.2016
Municipio di Curio	2.11.2015	Municipio di Savosa	12.11.2015
Dipartimento del territorio	16.11.2015	Municipio di Sorengo	6.11.2015
Municipio di Grancia	12.11.2015	Municipio di Torricella-Taverne	16.11.2015
Municipio di Isonne	12.11.2015	Un Futuro per Ponte Tresa	26.02.2016
Municipio di Lamone	13.11.2015	Municipio di Vezia	4.11.2015

2 Riassunto delle osservazioni e delle risposte

2.1 Osservazioni dalla consultazione dei Municipi e dalla consultazione pubblica

2.1.1 Riassunto delle prese di posizione

La tabella seguente riassume tutte le prese di posizione pervenute, mette in evidenza la posizione di base sugli otto quesiti principali posti in consultazione e sintetizza le osservazioni complementari. Osservazioni e richieste specifiche sono menzionate unicamente nella tabella del cap. 2.1.2.

Legenda: ◆ risposta sostanzialmente positiva
◆ consenso di principio, con puntualizzazioni relativamente importanti
◆ risposta prevalentemente critica o negativa
- nessuna osservazione specifica

Ente	1. Temi	2. Visione "città-agglomerato"	3. 21 aree funzionali	4. Pianificazione dal basso	5. Maglia Verde	6. Tram-treno	7. Potenziamento TP gomma	8. Obiettivo 30% TP, resto pulito	Osservazioni aggiuntive
Associazione Traffico e Ambiente	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	Si ritiene errato fondare il PAL3 sul PAL2. Pianificazione intercomunale ritenuta poco democratica. Chiesta limitazione degli spazi per il trasporto individuale privato a favore del trasporto pubblico e della mobilità lenta, con una politica restrittiva dei posteggi.
Alto Malcantone	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Agno / Bioggio / Manno	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	Concetti e proposte ritenuti generici. Critica alla ripetizione quadriennale dell'esercizio a fronte dei tempi per la realizzazione delle opere, continuamente procrastinate. Non si ritiene indispensabile sviluppare NPV in un piano regolatore intercomunale, ma nei suoi singoli aspetti.
Bedano	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Bedigliora	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	

Ente	1. Temi	2. Visione "città-agglomerato"	3. 21 aree funzionali	4. Pianificazione dal basso	5. Maglia Verde	6. Tram-treno	7. Potenziamento TP gomma	8. Obiettivo 30% TP, resto pulito	Osservazioni aggiuntive
Cadempino	-	-	-	-	-	◆	◆	◆	
Canobbio	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Capriasca	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	Richiesto un approfondimento del tema delle centralità secondarie.
Caslano	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Caslano / Magliaso / Ponte Tresa / Pura	-	-	-	-	-	-	◆	◆	Critica alla mancata realizzazione di progetti riguardanti il comparto. Invito a realizzare al più presto le misure già previste e ad avviare la progettazione di massima relativa alla viabilità Basso Malcantone.
Associazioni di cittadini per il territorio del Luganese	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	PAL3 in generale inefficace. Proposto un modello bipolare. Rete tram-treno da ripensare integralmente e di conseguenza il potenziamento del trasporto pubblico su gomma.
Collina d'Oro	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Conferenza delle Associazioni tecniche del Cantone Ticino	-	-	◆	◆	◆				Lettura del territorio troppo generica. Maglia verde inefficace. "Agenzie di sviluppo" inefficaci.
Croglio	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Cureglia	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	Non si condivide la scelta tecnica che prevede la parziale convivenza del tram-treno con il traffico privato e si critica la scelta della galleria che esclude il servizio alla collina di Massagno-Besso-Savosa.
Curio	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Grancia	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	Si chiede di non sottovalutare l'importanza delle funzioni abitative presenti nel Pian Scairolo.
Isonne	◆	-	◆	-	◆	◆	◆	◆	

Ente	1. Temi	2. Visione "città-agglomerato"	3. 21 aree funzionali	4. Pianificazione dal basso	5. Maglia Verde	6. Tram-treno	7. Potenziamento TP gomma	8. Obiettivo 30% TP, resto pulito	Osservazioni aggiuntive
Lamone	◆	◆	-	-	◆	◆	◆	◆	Si ritiene che il modello territoriale proposto sia centrifugo e non riconosca la struttura bipolare del Luganese.
Lugano	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	Si rende attenti all'eventuale risvolto negativo del modello di rete urbana legato al traffico e all'attribuzioni di vocazioni "eccessivamente" univoche. Si rende attenti che la Città ha licenziato il messaggio per l'elaborazione del Piano direttore comunale, che potrà fungere da strumento per la realizzazione degli obiettivi delle aree funzionali.
Conferenza dei sindaci e assemblea settore Malcantone	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Massagno	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Melide	◆	◆	-	-	◆	◆	◆	◆	
Mezzovico-Vira	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Monteceneri	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Monteggio	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Muzzano	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	Il Municipio considera che il PAL2 non sia consolidato. La visione della "città agglomerato" è già stata criticata dal Municipio nell'ambito della consultazione sul PCA.
Origlio	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Partito socialista, sezione Lugano	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	Si ritiene che il PAL2 non sia consolidato e quindi non sia da confermare. PAL3 in generale inefficace. Proposto un modello bipolare.
Porza	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	

	9. Temi	10. Visione "città-agglomerato"	11.21 aree funzionali	12. Pianificazione dal basso	13. Maglia Verde	14. Tram-treno	15. Potenziamiento TP gomma	16. Obiettivo 30% TP, resto pulito	Osservazioni aggiuntive
Pro Velo Ticino	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	Diagnosi delle debolezze della rete ciclabile sommaria.
Pura	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
RailValley	-	-	-	-	-	-	-	-	Viene formulata solo una richiesta puntuale.
Savosa	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Sorengo	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	Dubbio sull'impostazione del PAL3 in quanto il finanziamento del PAL2 non è stato accolto favorevolmente da taluni legislativi comunali. L'obiettivo "30% TP, il resto pulito" deve essere inteso come dichiarazione d'intenti e non come l'obiettivo al 2030.
Torricella-Taverne	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Un Futuro per Ponte Tresa	-	-	-	-	-	-	-	-	Vengono formulate solo richieste puntuali.
Vezia	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	21 aree funzionali sono ritenute eccessive. Quelle che hanno vocazioni analoghe e sono adiacenti potrebbero essere riunite.

2.1.2 Osservazioni generali

Molte delle prese di posizione pervenute presentano osservazioni e proposte simili tra di loro, hanno toccato lo stesso argomento, con sfaccettature diverse, oppure riguardano lo stesso settore territoriale. Qui di seguito sono raggruppati, per tema, i principali temi toccati.

Legenda: ● richiesta valutata o che si può considerare già evasa
 ▼ richiesta respinta
 □ richiesta non pertinente nell'ambito del PAL3

Tema	Osservazione	Valut.	Motivazione
Visione "città-agglomerato" / Aree funzionali	Un numero consistente di Municipi, quasi tutti appartenenti alle aree del Basso Vedeggio e del Malcantone, chiedono che nell'ambito della rete urbana vi sia un "dialogo" paritetico tra l'area urbana e le aree sub- e periurbane in un contesto di complementarità. Tale richiesta viene in particolar modo fatta valere per l'area del Vedeggio e quella del Cassarate.	●	Il concetto di rete urbana, con il quale si è abbandonata l'impostazione centro-periferia, permette la complementarità richiesta, in un contesto di specifiche vocazioni. Verranno verificate le formulazioni nei documenti che potrebbero eventualmente risultare non sufficientemente chiare in tal senso.
	Svariati Municipi i cui Comuni appartengono alle aree periurbane chiedono che il concetto di rete urbana non precluda le possibilità progettuali locali e che sia garantita la possibilità di mantenere servizi anche nelle aree decentrate.	●	La rete urbana è proprio volta a permettere il mantenimento di centralità esterne.
	Da parte dei Municipi dell'area interessati si lamenta una visione che non considera sufficientemente i Comuni lungo e soprastanti la Valle della Tresa. In particolare si ritiene che anche l'area di Sessa-Monteggio possa essere considerata una centralità secondaria.	●	Attraverso il modello di implementazione del concetto di organizzazione territoriale a partire da pianificazioni intercomunali le aree funzionali possono definire al loro interno l'assetto territoriale ritenuto più idoneo.
Visione "città-agglomerato" / Aree funzionali	Alcuni Municipi hanno richiesto un approfondimento del tema delle centralità secondarie.	●	Il PAL3 formula le indicazioni di principio. Si richiama l'impostazione di base secondo la quale le proposte e le scelte in materia pianificatoria compete ai Comuni.

Tema	Osservazione	Valut.	Motivazione
Modello di implementazione del concetto di organizzazione territoriale	Alcuni esecutivi auspicano una codifica più precisa del principio della pianificazione intercomunale "dal basso", anche negli strumenti pianificatori di ordine superiore.	●	Già l'attuale scheda R/M3 del Piano direttore riprende il modello di implementazione del concetto di organizzazione territoriale proposto dal PAL.
Maglia verde	I Municipi delle aree periurbane chiedono che il concetto di "maglia verde" possa essere esteso anche alle aree più decentrate.	<input type="checkbox"/> ●	Le aree verdi più esterne, indicate nella documentazione, contribuiscono a costituire la trama a grande scala. La "maglia verde" in quanto tale è concepita in modo specifico per le aree più urbane, in quanto integra il tema dei collegamenti in un contesto di "prossimità".
Trasporto pubblico	Diversi Municipi del Basso Vedeggio e della Valle del Vedeggio chiedono che l'asta della rete tram-treno Molinazzo di Bioggio-Manno sia messa in esercizio in concomitanza con l'apertura della galleria di base del Ceneri.	<input type="checkbox"/>	Il tema della messa in esercizio non è pertinente con le competenze del PAL. La richiesta è trasmessa per competenza al Dipartimento del territorio.
	ATA e le associazioni dei cittadini per il territorio e il Partito socialista, sezione Lugano chiedono la realizzazione anticipata dell'asta est della rete tram-treno, rispettivamente la linea Lugano FFS-Molino Nuovo-Cornaredo.	▼	Le priorità sono funzionali e congruenti al grado di consolidamento dei progetti. L'opzione di prolungare la linea FLP dalla stazione FFS di Lugano a Cornaredo è stata scartata già nelle fasi iniziali di studio per la rete tram.
	Alcune richieste riguardano l'estensione del tram-treno fino a Lamone e/o la realizzazione di una linea TILO Lamone-Taverne(-Agno)	▼	Le richieste sono state oggetto di uno studio di fattibilità del 2014 che le ha scartate a favore della scelta di potenziare la linea del Gottardo con le nuove fermate TILO del Vedeggio.
	Alcuni Municipi e le associazioni dei cittadini per il territorio esprimono una posizione contraria allo smantellamento della tratta FLP Molinazzo-Lugano FFS.	▼	La decisione sul principio è stata presa dalla DA competente, d'intesa con i Comuni interessati.

Tema	Osservazione	Valut.	Motivazione
Trasporto pubblico	Il Municipio di Lugano chiede che venga avviata la progettazione di massima dell'arta della rete tram-treno Cornaredo-Pian Scairolo.	<input type="checkbox"/>	La competenza per l'avvio della progettazione delle opere è del Dipartimento del territorio. L'esigenza di anticipare la progettazione delle misure previste a lungo termine è stata sollevata e la richiesta sarà rinnovata.
Trasporto individuale motorizzato	I Municipi del settore Malcantone chiedono che nell'ambito o parallelamente all'elaborazione del PAL3 venga avviata la procedura per la progettazione e realizzazione delle gallerie di circonvallazione di Magliaso, Caslano e Ponte Tresa.	<input type="checkbox"/>	
Mobilità lenta	Richiesta una rete capillare.	●	Si propone una rete per la mobilità lenta urbana.

2.1.3 Richieste puntuali

Oltre alle considerazioni sui quesiti posti in consultazione, alcuni Municipi hanno formulato richieste o proposte più specifiche, elencate qui di seguito.

Legenda: ● richiesta valutata o che si può considerare già evasa

▼ richiesta respinta

richiesta non pertinente nell'ambito del PAL3

Tema	Richiedente	Proposta / Richiesta	Valut.	Motivazione
Rete urbana / Aree funzionali	Associazioni di cittadini per il territorio del Luganese / Partito socialista, sezione Lugano	Proposta di una visione "bipolare" Lugano-Asse del Vedeggio	●	La rete urbana proposta non nega la presenza di due poli complementari.
	Conferenza delle Associazioni tecniche del Cantone Ticino	Arosio non è ritenuto idoneo a svolgere la funzione di centralità secondaria.	<input type="checkbox"/>	Si richiama l'impostazione di base secondo la quale compete ai Comuni sviluppare l'impostazione pianificatoria per assolvere a questa funzione.

Tema	Richiedente	Proposta / Richiesta	Valut.	Motivazione
Rete urbana / Aree funzionali	ATA	Richiesta una politica dell'alloggio a pigione moderata	<input type="checkbox"/>	La richiesta esula dalle competenze specifiche del PAL.
	Grancia	Si chiede di non sottovalutare l'importanza delle funzioni abitative presenti nel Pian Scairolo.	●	La funzione residenziale del Pian Scairolo è riconosciuta, ma non è la componente che caratterizza la sua vocazione.
	Isonne	Si chiede di menzionare i centri di addestramento dell'esercito presenti nel settore.	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale.
		Chiesto l'approfondimento del tema della connessione con il Piano di Magadino.	<input type="checkbox"/>	Il collegamento con il Piano di Magadino è un nesso funzionale che esula dall'ambito della "maglia verde".
	Lugano	Richiesta di menzionare e trattare il tema dell'aeroporto.	● <input type="checkbox"/>	L'aeroporto è un elemento di riferimento del sistema territoriale e dei trasporti che in quanto tale sarà menzionato, pur non essendo oggetto di proposte da parte del PAL.
	Mezzovico-Vira	Valutare la possibilità di collegare le aree produttive della Valle del Vedeggio al sistema tram-treno.	▼	La richiesta è stata oggetto di uno studio di fattibilità del 2014 che ha portato alla scelta di potenziare la linea del Gottardo con le nuove fermate TILO del Vedeggio.
		Valutare l'ampliamento dell'offerta di Park+Ride e di Bike+Ride presso i nodi di trasporto pubblico.	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento delle schede sui nodi del trasporto pubblico.
	Monteceneri	Richiesta di considerare nel contesto degli orientamenti delle aree funzionali anche i "sacrifici" accogliendo attività di ordine superiore non necessariamente qualificanti, come p.es. le discariche e il centro per il riciclaggio di inerti.	<input type="checkbox"/>	Il modello di implementazione del concetto di organizzazione territoriale prevede il ruolo attivo dei Comuni, ai quali competono le proposte e le scelte definitive in materia pianificatoria.
Rete urbana / Aree funzionali	Monteggio	Richiesta di considerare l'area produttiva di Molinazzo di Monteggio.	● <input type="checkbox"/>	L'area produttiva sarà menzionata nella descrizione. Compete ai Comuni definire le scelte definitive in materia pianificatoria.

Tema	Richiedente	Proposta / Richiesta	Valut.	Motivazione
Maglia verde	Agno / Bioggio / Manno	Proposta una grande area verde "Parco del Vedeggio", comprensiva di "Tenuta Bally" e "Foce del Vedeggio/Lido di Agno".	● □	Tutte le aree sono menzionate. Si richiamano le competenze comunali per definire le proposte e le scelte in materia pianificatoria.
	Capriasca	Estendere la "maglia verde" al nodo di S.Clemente/S.Bernardo.	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento dell'allestimento delle schede.
	Caslano / Conferenza dei sindaci e assemblea settore Malcantone	Integrare il fiume e la Valle della Tresa nella "maglia verde".	●	La Valle della Tresa è considerata nel contesto allargato dei corsi/specchi d'acqua.
	Lugano	Richiesta di inserire il Parco Viarno di Pregassona e il Parco di Villa Favorita nella rete dei nodi verdi.	□ ●	Il Parco Viarno è considerato di rilevanza locale, per Villa Favorita si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento delle schede.
	Savosa	Si chiede di considerare l'area del Parco Vira / Tre Pini nell'ambito della "maglia verde"	□	L'oggetto è considerato di rilevanza locale.
Maglia verde / Mobilità lenta	Melide	Il percorso ciclabile Paradiso Melide potrebbe essere accompagnato da una riqualifica dell'ecosistema lacustre.	□	La riqualifica dell'ecosistema lacustre esula dalle competenze specifiche del PAL.
Mobilità lenta	ATA	Richiesta la riattivazione della funicolare degli Angioli.	●	La proposta è integrata nell'integrazione della rete regionale.
	Agno / Bioggio / Manno	Richiesti collegamenti ciclabili trasversali tra Cadempino (via Industria) e Manno (via Violino)	●	La richiesta potrà essere valutata a livello dell'inserimento dello schema di rete. Si richiamano le Istruzioni della Confederazione secondo cui per poter effettuare una richiesta di cofinanziamento "le ripercussioni finanziarie della misura devono essere state stimate in modo sommario".
	Croglio	Richiesto l'inserimento del percorso ciclabile lungo il fondovalle della valle della Tresa progettato dai Comuni.	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento dell'allestimento delle schede, premesso che la rilevanza è da considerare locale.

Tema	Richiedente	Proposta / Richiesta	Valut.	Motivazione
Mobilità lenta	Pro Velo Ticino	Eccezione generalizzata per le biciclette in caso di sensi unici.	● <input type="checkbox"/>	La proposta è indicata a titolo generale. La realizzazione compete all'autorità che detiene la delega per la segnaletica stradale.
		Collegamento ciclabile mancante a Manno tra L'Uovo e la rotonda Gerre.	<input type="checkbox"/>	La segnalazione viene trasmessa per competenza al Dipartimento del territorio, da verificare nell'ambito della progettazione definitiva.
	Caslano / Magliaso / Ponte Tresa / Pura	Richiesta di approfondire il collegamento ciclabile sullo stretto di Lavena nell'ambito del gruppo di lavoro condotto dal Dipartimento del territorio che si sta occupando del tracciato Caslano-Colombera-Ponte Tresa	●	La segnalazione viene trasmessa per competenza al Dipartimento del territorio.
	Un Futuro per Ponte Tresa	Stralcio del collegamento ciclabile sullo stretto di Lavena e inserimento del tracciato a lago Caslano-Colombera-Ponte Tresa		
Trasporto pubblico	Agno / Bioggio / Manno	Richiesti alcuni collegamenti alternativi (Molinazzo-Lamone-Cadempino prima della messa in esercizio del tram-treno, una linea circolare tra Manno-Gravesano e Lamone-Cadempino, e collegamenti per Gaggio e Cimo, Lamone-Cadempino-Molinazzo)	● <input type="checkbox"/>	Le proposte TP PAL3 sono funzionali all'entrata in esercizio della rete tram-treno. Modifiche puntuali e immediate sono di competenza del Dipartimento del territorio. La linea Lamone-Cadempino-Molinazzo è esistente.
		Necessità di corsie autobus tra la rotonda Gerre e Lamone-Cadempino.	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale.
	ATA	Messa a confronto dei tracciati via Trevano e lungo il Cassarate per la linea bus ad alto livello di servizio	▼	L'opzione lungo il Cassarate è stata scartata nell'ambito dello studio di fattibilità del 2011 sulla tratta Cornaredo-Pian Scairolo.
		Richiesto il potenziamento della linea TPL 6 Cornaredo-Lugano FFS	<input type="checkbox"/>	IL PAL3 ha affrontato l'adattamento della rete TP regionale in funzione della realizzazione della rete tram-treno.

Tema	Richiedente	Proposta / Richiesta	Valut.	Motivazione
Trasporto pubblico	ATA / Partito socialista, sezione Lugano	Spostamento della stazione di Paradiso verso nord	☐	La richiesta esula dalle competenze specifiche del PAL.
	Collina d'Oro	Richiesto un servizio TP Agno – Lugano FFS efficiente, preferibilmente con corsia dedicata.	●	La proposta contemplata nei documenti ottimizza il servizio in funzione della domanda esistente.
	Associazioni dei cittadini per il territorio	Il nodo del TP deve essere rafforzato presso la stazione FFS di Lugano e non presso il piazzale ex-scuole.	▼	Richiesta non compatibile con la rete tram-treno, che si fonda sulla maggiore domanda di trasporto verso il centro città.
	Lugano	Confermata la volontà e la richiesta di realizzare la fermata S.Anna.	●	La fermata è contemplata nelle proposte.
	Muzzano	Richiesta di mantenere un servizio di trasporto pubblico su gomma sul sedime FLP.	▼	La proposta risulta poco attrattiva in quanto discosta dalle aree abitate e non permette di mantenere un servizio di qualità.
	Origlio	Richiesta di un servizio TP ogni 30' per l'intera giornata.	▼	Le verifiche effettuate, in un'ottica di costi-benefici, consentono di mantenere la cadenza semioraria solo durante l'ora di punta.
	Un Futuro per Ponte Tresa	Prolungamento della FLP fino alla Tresa, con P+R sul lato italiano	☐	La proposta è prevista, ma il progetto non ha il grado di consolidamento richiesto per poter essere integrato come misura del PAL3.
	Vezia	Proposta l'estensione della rete tram-treno verso il Vedeggio e verso il Pian Scairolo (da Muzzano).	▼	La prima richiesta è stata oggetto di uno studio di fattibilità del 2014 che ha portato alla scelta di potenziare la linea del Gottardo con le nuove fermate TILO del Vedeggio, mentre la seconda richiesta è stata scartata nell'ambito dello studio di fattibilità del 2011 sulla tratta Cornaredo-Pian Scairolo.

Tema	Richiedente	Proposta / Richiesta	Valut.	Motivazione
Trasporto individuale motorizzato	Un Futuro per Ponte Tresa	Prevedere la "piccola circonvallazione" stradale di Ponte Tresa.	▼	La proposta è stata scartata nell'ambito dello studio di fattibilità del 2011.
	Muzzano / Partito socialista, sezione Lugano	Richiesta di considerare un tracciato alternativo per la circonvallazione di Agno e Bioggio.	▼	La circonvallazione di Agno e Bioggio è codificata nel Piano direttore e per il PAL3 è considerata un elemento acquisito.
Stazionamento / Intermodalità	ATA	Richiesta la diminuzione dei posteggi nella zona centrale dell'agglomerato (cfr. misura accompagnatoria della galleria).	●	Il fabbisogno dei P+R è già stato ridotto e codificato nel Piano direttore, così come le modalità di realizzazione di posteggi. I comuni di Lugano, Paradiso e Massagno hanno convertito la totalità dei posteggi liberi.
	Caslano, Magliaso, Ponte Tresa, Pura	Invito a studiare il miglioramento immediato del collegamento della stazione FLP Ponte Tresa e il P+R di Lavena.	● <input type="checkbox"/>	La richiesta deve essere integrata nella progettazione delle misure urgenti e della passerella sulla Tresa. Si segnala la richiesta al DT per competenza.
	Lugano	Richiesta di verificare la capacità del P+R Fornaci, in considerazione della sua attuale saturazione.	<input type="checkbox"/>	Si ritiene che la saturazione del P+R Fornaci andrebbe verificata in funzione della effettiva utilizzazione da parte di utenti che fanno capo al trasporto pubblico verso il centro (assegnazione corretta dei posti).
	Un Futuro per Ponte Tresa	P+R presso il campo sportivo di Ponte Tresa	▼	La proposta non ha alcun grado di consolidamento.

2.1.4 Tematiche particolari

Tra le varie osservazioni, figurano considerazioni che in taluni casi toccano temi di fondo e di ordine generale, oppure procedurali. Si considera che i temi toccati esulino dal contesto specifico della consultazione, non competono al programma d'agglomerato, oppure sono in alcuni casi da considerare acquisiti. La CRTL ritiene comunque corretto esprimere un commento.

Richiedente	Osservazioni	Commento
Conferenza delle Associazioni tecniche del Cantone Ticino	Documento Paesaggio-Insediamenti allestito da un "consulente del paesaggio" senza il contributo di un architetto urbanista.	L'organigramma è stato approvato dalla CRTL e dal Dipartimento del territorio. Lo studio incaricato del tema Paesaggio-Insediamenti è una referenza europea in materia e si avvale di urbanisti qualificati.
Cureglia	Non si condivide la scelta tecnica che prevede la parziale convivenza del tram-treno con il traffico privato e si critica la scelta della galleria che esclude il servizio alla collina di Massagno-Besso-Savosa.	Il progetto tram-treno è consolidato nel Piano direttore, che ha seguito una precisa procedura di informazione e consultazione. Il programma d'agglomerato riprende le indicazioni del Piano direttore.
Lamone	Si ritiene che il modello territoriale proposto sia centrifugo e non riconosca la struttura bipolare del Luganese.	La proposta di rete urbana della "città-agglomerato" si pone come alternativa al modello centro-periferia, proponendo una differenziazione di vocazioni e la possibilità di definire delle centralità secondarie, ma non certo una visione centrifuga.
Lugano	Si rende attenti all'eventuale risvolto negativo del modello di rete urbana legato al traffico e all'attribuzioni di vocazioni "eccessivamente" univoche. Si rende attenti che la Città ha licenziato il messaggio per l'elaborazione del Piano direttore comunale, che potrà fungere da strumento per la realizzazione degli obiettivi delle aree funzionali.	Il modello di implementazione del concetto di organizzazione territoriale demanda in ogni caso ai Comuni la competenza per definire le proposte e le scelte definitive in materia pianificatoria.
Muzzano	Il Municipio considera che il PAL2 non sia consolidato. La visione della "città agglomerato" è già stata criticata dal Municipio nell'ambito della consultazione sul PCA.	Il PAL2 è consolidato nella scheda di Piano direttore R/M3. Si rileva che il PCA non fa cenno alla "città-agglomerato". Si ipotizza che il Municipio intendesse far riferimento alla "Città-Ticino" del Piano direttore e menzionato nel PCA.

Richiedente	Osservazioni	Commento
Partito socialista, sezione Lugano	Richiesta la compartecipazione all'allestimento del PAL di una moltitudine di enti regionali e locali.	Le modalità di allestimento dei PA, così come quelle relative all'informazione e alla partecipazione sono chiaramente codificate dalle leggi vigenti.
Sorengo	Dubbio di fondo sull'impostazione del PAL3 in quanto il finanziamento del PAL2 non è stato accolto favorevolmente da taluni legislativi comunali.	Il PAL2 è consolidato nella scheda di Piano direttore R/M3. I consigli comunali sono stati chiamati ad esprimersi sul finanziamento delle opere, ma non sull'impostazione del PAL.

2.2 Preavviso del Dipartimento del territorio

2.2.1 Valutazione generale

Il DT ritiene che "l'analisi del territorio, sia in materia di paesaggio e insediamenti sia per quanto attiene alla mobilità, è stata svolta in modo chiaro, completo ed efficace. Gli obiettivi e le strategie che ne conseguono permettono di rispondere sia alle criticità emerse dalla circostanziata analisi come pure alle critiche espresse dall' ARE sul PAL2. Il PAL3 ha saputo interpretare in modo ottimale la volontà della Confederazione di integrare nei PA3 il tema del paesaggio, mentre le proposte in materia di mobilità hanno il pregio di essere coerenti con l'asse portante della mobilità pubblica che il PAL2 aveva identificato sulla rete tram-treno."

Dai commenti del preavviso del DT si evince inoltre che "il PAL3 propone un approccio inedito al tema del paesaggio e degli insediamenti, caratterizzato da una solida base metodologica (concetto di maglia verde) che ha permesso di integrare il tema del paesaggio a fianco delle strategie insediamenti e mobilità. Il paesaggio diventa la struttura portante del PA e non unicamente un elemento collaterale di cui tener conto. Questa innovazione, che tra l'altro si sta affermando a livello internazionale, è valutata in modo decisamente positivo. È un approccio strategico che può fornire validi spunti sia per gli altri agglomerati sia per il Piano direttore cantonale. La tipologia delle aree funzionali è stata aggiornata grazie ad una maggiore attenzione alla realtà del territorio e al suo sviluppo auspicato."

Per quanto riguarda la mobilità il DT si esprime come segue: "il rapporto è basato principalmente sull'elaborazione di concetti per ogni singolo ambito (trasporto pubblico, mobilità lenta, traffico individuale motorizzato), che hanno l'obiettivo di migliorare gli aspetti critici sollevati dal l' ARE nella valutazione del PAL2. L'approccio adottato, che mostra chiaramente la volontà di considerare l'interconnessione fra i diversi vettori di trasporto, così come i concetti espressi, sono a livello generale condivisi. Per quanto concerne il trasporto pubblico, a differenza del PAL2, il PAL3 propone una visione globale che si traduce in misure concrete di riorganizzazione della rete bus regionale (ed in parte urbana) atte a sfruttare al meglio le potenzialità della rete tram-treno, rispondendo così alle critiche dell' ARE. Il progetto affronta in maniera adeguata anche il tema della mobilità lenta. Oltre a proporre uno sviluppo della rete basato sul concetto della maglia verde, migliora l'interconnessione con le altre modalità di trasporto creando i presupposti per un aumento della quota modale della mobilità lenta. L'approccio riguardante il tema della rete viaria e dello stazionamento, che presuppone principalmente una complementarità del mezzo privato con quello pubblico e il miglioramento dell'accessibilità ai settori strategici dell'agglomerato senza tuttavia prevedere un aumento della capacità della rete, è di principio condiviso."

A fronte di questa valutazione complessivamente molto positiva, il DT esprime una serie di suggerimenti, che chiede siano considerati nell'ambito dell'allestimento della documentazione definitiva. Essi sono riassunti nei capitoli seguenti.

2.2.2 Analisi stato attuale e trend

Legenda: ● richiesta che verrà valutata o che si può considerare già evasa
 ▼ richiesta respinta
 □ richiesta non pertinente nell'ambito del PAL3

Osservazione	Valut.	Motivazione
Richiesta l'analisi della situazione delle corsie preferenziali TP.	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale limitatamente alle esigenze per la linea bus ad alto livello di servizio Pian Scairolo-Cornaredo. Per la parte rimanente della rete si formuleranno delle proposte sulla necessità d'intervento, a condizione di ricevere dal DT le indicazioni sui ritardi e sulle velocità d'esercizio attuali.
Richiesta l'analisi della viabilità locale e l'approfondimento dell'analisi della mobilità lenta e del relativo stazionamento.	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale, nella misura in cui si formuleranno delle indicazioni di principio.
Discrepanze tra la rete ciclabile illustrata e quella approvata nel 2007.	●	La rete ciclabile è corretta in funzione delle discrepanze segnalate.
Approfondire la tematica dello stazionamento per quanto riguarda i punti di forza e debolezza dei parcheggi pubblici e privati. Approfondire l'aspetto della gestione tariffale dei parcheggi del secondo anello.	□ ●	Il PAL si limita a rispondere alle critiche della Confederazione per quanto riguarda il dimensionamento dei nodi intermodali, riprendendo il ridimensionamento già deciso. L'analisi di dettaglio dei posteggi pubblici e privati si estende oltre le competenze del PAL, che è stata oggetto di analisi dettagliata da parte del DT nell'ambito della realizzazione della galleria Vedeggio-Cassarate. La strategia tariffale è già stata decisa e approvata nel 2011. Compete al DT applicarla.
Riprendere il tracciato della rete tram-treno secondo il progetto definitivo.	●	Questo sarà possibile quando sarà il progetto definitivo sarà pubblicato.

2.2.3 Scenario auspicato

Osservazione / Richiesta	Valut.	Motivazione
Manca l'elaborazione dello scenario auspicato, corredato dai relativi dati socio-economici e illustrazioni. Illustrare "l'integrazione coordinata dello sviluppo territoriale e delle reti di trasporto".	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale.
L'obiettivo principale (slogan) "30% TP il resto pulito" non è considerato realistico all'orizzonte 2030.	●	Il significato dello "slogan" è chiaramente illustrato nel rapporto.

2.2.4 Strategie settoriali

Osservazione / Richiesta	Valut.	Motivazione
Formulare indicazioni più esplicite riguardo all'intensità d'uso auspicata degli insediamenti e alle misure proposte per raggiungere lo scenario obiettivo.	●	Si ipotizza una verifica di congruenza dei dati socio-economici previsti in funzione dello scenario auspicato e l'indicazione di variazioni rispetto al trend in base ai progetti pianificatori consolidati.
Specificare le intenzioni riguardo alla soluzione dei "punti neri della sicurezza".	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale.
Si chiede di indicare che "i Comuni verifichino i loro PR e li adattino in base allo scenario auspicato", menzionandola come una misura.	<input type="checkbox"/> ●	Non si tratta di una misura, ma di una modalità di attuazione che compete al Piano direttore. Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale.
Approfondire maggiormente il tema della gestione del traffico, così come le priorità semaforiche per i trasporti pubblici.	<input type="checkbox"/> ●	Si ritiene che il tema sia trattato nell'ambito dell'applicazione del PVP, con la gestione e l'attuazione tramite l'UGM. Si valuterà la richiesta in questo senso nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale.
Elaborare una strategia per l'ampliamento dei comparti a traffico limitato e per favorire la sicurezza e la convivenza.	●	È stato chiesto ai Comuni di indicare i progetti di arredo e di moderazione eseguiti e quelli con un sufficiente grado di maturazione.
Approfondire i temi della mobilità aziendale e scolastica.	<input type="checkbox"/> ●	Si tratta di temi la cui competenza di base è del DT per i quali ci si attende l'elaborazione di direttive valide a livello cantonale, sulle quali eventualmente implementare degli indirizzi specifici.

Osservazione / Richiesta	Valut.	Motivazione
Fattibilità del potenziamento del trasporto pubblico su gomma da verificare anche in funzione dei presumibili costi di gestione.	●	Sarà possibile valutare la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale, limitatamente alla variazione dei costi di percorrenza chilometrici complessivi, a condizione di ottenere la base di lavoro della situazione attuale. ▼ : Il calcolo non potrà considerare ipotesi di maggiori introiti e risparmi derivanti da ottimizzazioni di servizio.
Verifica della fattibilità della linea bus ad alto livello di servizio presso la stazione FFS di Paradiso.	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale nella misura in cui si tratterà di una verifica di grande massima, a condizione di ottenere una mappa catastale dettagliata. Ulteriori affinamenti dovranno essere oggetto di uno studio specifico.
Richiesti alcuni approfondimenti inerenti le proposte di modifica della rete di trasporto pubblico su gomma.		

2.2.5 Misure

Osservazione / Richiesta	Valut.	Motivazione
Identificare, per ogni comparto, le misure puntuali e concrete (per paesaggio e insediamenti).	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale.
Indicazioni puntuali relative alle Aree verdi (p.17-19)	● □	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale. Si segnala che le aree di svago di prossimità non si prestano ad essere integrate come nodi della "maglia verde", in quanto presentano dei contenuti eccessivamente eterogenei. Si potrà ev. indicare l'opportunità di estendere il loro perimetro fino a comprendere Aree verdi adiacenti.
La fermata S.Anna deve sottostare ad una verifica di fattibilità.	●	Nell'ambito dello studio di fattibilità la stazione S.Anna era prevista e corredata da una verifica dell'esercizio. Si segnala che la proposta è supportata da una procedura pianificatoria condotta dalla Città di Lugano.
Verificare i tracciati e la rappresentazione grafica delle linee di trasporto pubblico nella Valle del Vedeggio	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale.
Integrare presso la stazione FFS di Paradiso il progetto di passerella previsto dalle FFS.	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale.

Osservazione / Richiesta	Valut.	Motivazione
Includere tra le misure per il trasporto pubblico, anche quelle oltre lo scenario di attuazione del PAL3.	●	Si risponderà alla richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale.
Il P+R a Ponte Tresa deve essere previsto sul lato italiano.	●	Il P+R di Ponte Tresa verrà indicato in territorio italiano, senza però sviluppare un progetto di dettaglio.
Verificare la possibilità di attestare le 3 linee provenienti dall'Italia presso la stazione di Ponte Tresa.	●	La proposta è già da ora considerare fattibile, nella misura in cui le necessità di spazio dell'attestamento possono essere calibrate con gli orari di arrivo e di partenza degli autobus. Ulteriori affinamenti dovranno essere oggetto di uno studio specifico.
L'itinerario ciclabile lungo il percorso dismesso della linea FLP Lugano-Bioggio deve essere verificato in funzione del tracciato della circonvallazione di Agno-Bioggio.	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale, nella misura in cui si segnala il problema e si forniranno indicazioni di grande massima. Si segnala che l'orizzonte temporale è situato dopo la messa in esercizio della rete tram.
Richiesta di stralciare l'itinerario ciclabile Paradiso-Melide	▼	L'itinerario viene confermato, nella misura in cui costituisce un elemento di rilevanza turistica regionale e che completa la rete ciclabile regionale. Prima dell'elaborazione della documentazione finale è previsto l'allestimento di uno studio di fattibilità.
Valutare eventuali collegamenti più diretti con l'abitato di Lavena Ponte Tresa rispetto alla nuova passerella proposta.	●	La proposta del tracciato ad ovest del Monte Caslano si configura come un complemento o eventualmente un'alternativa al tracciato della rete ciclabile regionale sul lato nord del golfo di Ponte Tresa. Essa potrà essere verificata nell'ambito dello studio condotto dal DT relativo al tracciato Caslano-Colombera-Ponte Tresa.
Il collegamento ciclabile attraverso un cunicolo tra S.Anna e la stazione sotterranea della rete tram-treno non è ritenuto fattibile.	●	La proposta è abbandonata in favore da alternative praticabili.

2.2.6 Aspetti formali

Osservazione / Richiesta	Valut.	Motivazione
Si chiede in sostanza di allestire la documentazione (sia scritta che grafica) secondo le direttive emanate dalla Confederazione e dal DT.	●	La documentazione finale sarà allestita in modo da permettere una consegna che soddisfi appieno i requisiti posti dalla Confederazione e con una forma che soddisfi le richieste del DT.