ASPAN-TI

ASSOCIAZIONE SVIZZERA PER LA PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO

Gruppo Regionale Ticino,

piazza Nosetto 3 6500 Bellinzona Tel 091/825.55.56 FAX 091/825.55.58 e-mail: aspan@bluewin.ch

sito Internet: www.aspan-ticino.ch

Lodevole Dipartimento del territorio 6500 BELLINZONA

Bellinzona, 15 luglio 2008.

Concerne :presa di posizione dell'ASPAN sulla consultazione concernente la revisione del Piano Direttore.

Egregi Signori,

vi ringraziamo per aver coinvolto l'ASPAN nella proceduta di consultazione concernente la revisione del Piano Direttore cantonale.

Ricordiamo innanzitutto che l'ASPAN ha già preso posizione, il 18 maggio 2005, sulla consultazione preliminare concernente la revisione del Piano Direttore (prima fase) Quel documento mantiene inalterata la sua validità.

In questa sede ci concentriamo soprattutto sulle schede messe in consultazione.

L'ASPAN approva, in generale, lo sforzo di sintesi effettuato dal Dipartimento che ha ridotto a 35 gli obiettivi che, nella prima edizione del PD (anni 90) erano piu' di cento. Questa procedura permette di definire meglio le priorità pur toccando tutti i punti considerati nel documenti degli anni 90. Positiva è l'intenzione di voler operare con spirito di continuità rispetto alle scelte strategiche di fondo dell'organizzazione territoriale : la "Città Ticino" rappresenta la continuità di quella che il PD90 aveva chiamato "Città regione."

L'ASPAN ribadisce le considerazioni positive espresse nel documento del 18 maggio 2005. La suddivisione delle politiche settoriali in 4 Capitoli (Patrimonio, Rete urbana, Mobilità e Vivibilità) é vista con favore perché permette di toccare sinteticamente tutti i punti relativi allo sviluppo territoriale.

L'ASPAN condivide, nelle sue grandi linee, i concetti fondamentali che stanno alla base della revisione del Piano Direttore.

In particolare l'uso razionale del suolo (bene non riproducibile a piacimento); l'uso razionale dell'energia; il promovimento del traffico pubblico; la salvaguardia di beni fondamentali come l'acqua, l'aria, il paesaggio. Questi obiettivi dovrebbero sfociare in misure concrete accompagnate dalla relative risorse finanziarie.

La struttura generale del documento posto in consultazione, lo sforzo di sintesi , la chiarezza espositiva e la qualità delle rappresentazioni grafiche sono apprezzate dall'ASPAN.

Le presenti considerazioni sono state approvate dal Consiglio direttivo dell'ASPAN sulla base di un documento elaborato da un Gruppo di lavoro interno alla nostra associazione composto dai colleghi: arch.Cristina Kopreinig Guzzi, arch. Fabio Giacomazzi, ing.Giancarlo Ré, ing.Sergio Rovelli.

Suddividiamo il nostro rapporto sulla base dei 4 ambiti tematici definiti dal progetto di revisione del Piano Direttore.

1) CONSIDERAZIONI AL CAPITOLO PATRIMONIO

1.1) In merito alle schede

Per quanto attiene alle schede nuove rispetto al PD 90 (P1 PaesaggioP2 progetto di paesaggio comprensoriale (PPC)P4 Componenti naturaliP5 Parchi naturaliP6 AcquaP7 Laghi e rive lacustriP8 Territorio agricoloP9 BoscoP10 Beni culturali) si ritiene positivo il fatto che ogni scheda sia organizzata in cinque parti (1 situazioni, problemi, sfide; 2 indirizzi; 3 misure e progetti;4 ripartizione dei compiti; 5 allegati e documenti di riferimento) che permettono una chiara visione del problema.

La prima scheda (P1) è dedicata al paesaggio in generale con un elenco condivisibile di indirizzi e misure; in particolare è da apprezzare la concretizzazione delle misure in *Progetti di paesaggio*, paesaggi esemplari e caratteristici, linee di forza del paesaggio, paesaggio e pianificazione locale, accompagnamento paesaggistico per grandi progetti; si segnala il fatto che l'elenco di misure di cui sopra andrebbe completato con i punti: paesaggi antropici significativi e paesaggi antropici compromessi da recuperare.

L'ASPAN sottolinea la necessità di valorizzare il paesaggio nelle sue componenti costruite e non costruite e di tener conto della qualità degli insediamenti.

La seconda scheda (P2) è incentrata sul progetto di paesaggio comprensoriale. L'introduzione del progetto di paesaggio comprensoriale (PPC) quale metodo "per definire le misure volte a migliorare l'aspetto paesaggistico del Ticino" è interessante e considerata positivamente dalla FSU che auspica tuttavia che una maggiore interrelazione con le altre schede dell'ambito patrimonio in cui non sempre si ritrovano in forma convincente misure di analoga incisività.

Si propone di migliorare entrambe le schede P1 e P2 al punto 5 rendendo maggiormente espliciti i fondamenti culturali del lavoro svolto dal Cantone integrandoli, ove necessario, con conoscenze e acquisizioni più approfondite: non è questione teorica ma pratica mirata a "formare" gli enti locali spesso non preparati su questi temi; si auspica inoltre che si sviluppi il dialogo con la FSU su questi aspetti legati alla *formazione continua* degli amministratori comunali ma anche dei funzionari preposti.

Lo stesso tipo di annotazioni relative alla carenza di riferimenti culturali espliciti vale quale annotazione alla **scheda P10 Beni culturali**.

Per quanto attiene alla strutturazione dell'ambito tematico in schede si ritiene essa debba essere completata con due nuove schede "rinaturalizzazione e riconversione dei territori compromessi" e "rifiuti" affinché le schede rappresentino strumenti operativi di attuazione degli obiettivi del PD (vedi punto seguente).

Circa le altre schede riprendiamo i concetti espressi già nel 2005:

Scheda P6:

Si ribadisce l'importanza della protezione delle acque, la protezione delle sorgenti e le acque di falda.

Scheda P7:

sarebbe importante indicare gli strumenti atti a rendere accessibili le rive dei laghi.

Scheda P8:

Si sottolinea l'importanza di mantenere un'area sufficiente di territorio agricolo

Scheda P9:

Si sottolinea l'importanza di sorvegliare l'evoluzione del bosco.

1.2)In merito alla coerenza delle schede con gli obiettivi

Gli obiettivi non sono oggetto della presente consultazione, diversamente dalla coerenza tra le schede e gli obiettivi stessi che deve essere attentamente vagliata per verificare se le schede svolgono la funzione operativa che è loro assegnata. Gli obiettivi in linea generale sono condivisi ma la coerenza tra schede e obiettivi non è del tutto convincente in ordine a tre aspetti:

- 1. la traduzione in misure concrete (schede) dell'approccio alla conservazione del patrimonio naturale (fondamento dell'ambito tematico "patrimonio") nella sua interazione con l'approccio allo sviluppo urbano (fondamento dell'ambito tematico "rete urbana"). I fondamenti dovrebbero essere meglio espressi nella parte 1 di ogni scheda per rispondere all'insufficienza, che qui segnala l'ASPAN, di determinazione pianificatoria nella valorizzazione del patrimonio antropico (urbano). Ed è auspicabile che il piano direttore si esprima più chiaramente su questi temi con indirizzi concreti ad esempio nelle schede R3 e R5 e R 10, con la cui attuazione si giocano le sorti di comprensori strategici.
- 2. andrebbe chiarito nel documento in consultazione (nella parte 1 di ogni scheda in cui la partecipazione dei cittadini e degli enti è nominata) il processo e le istanze con cui si intende rendere congruenti e concretizzare i tre obiettivi seguenti (condivisi e anzi considerati prioritari e urgenti dall'ASPAN): sviluppo regionale fondato sulle competenze locali, Identificazione dei cittadini nella vita pubblica, salvaguardia del patrimonio storico e culturale, ambientale e paesaggistico. Il piano direttore in consultazione sembra essere, pur con molti elementi qualitativi e di sicura operatività, ancora troppo "piano tradizionale" e poco "processo" nel senso di cui sopra ed è quindi necessario integrare le schede come descritto sopra.
- 3. L'assenza di una scheda dedicata a misure concrete per il recupero e la rinaturalizzazione delle aree degradate non permette di capire come possono venir attuate nelle situazioni territoriali più antropizzate e contese del cantone (i fondovalle in primis) gli obiettivi puntuali elencati dal documento in consultazione in relazione al più generale obiettivo del mantenimento della biodiversità (al cap VI) e cioè:
 - Sostenere i collegamenti ecologici nei fondo valle e nelle fasce collinari.
 - Assicurare i corridoi e le aree di quiete per la fauna.
 - Far si che le aree protette costituiscano un insieme di elementi in relazione tra di loro.

La coerenza tra schede/ misure operative e obiettivi potrebbe essere migliorata nelle schede parte 1 e 2 nel seguente modo:

- precisando le indicazioni sulle modalità concrete per incentivare e migliorare le competenze locali per promuovere uno sviluppo regionale (ruolo degli amministratori locali, governance) ancorato alla tutela e salvaguardia del patrimonio
- concretizzando gli strumenti per attuare l'integrazione degli ambiti patrimonio e rete urbana, in rapporto agli obiettivi di recupero e rinaturalizzazione (esempio: scheda sulle aree di

attività/ aree industriali dismesse, in cui c'è l'esigenza di abbinare alle misure di densificazione e concentrazione di attività e le misure di rinaturalizzazione delle aree degradate e formazione di corridoi ecologici e cunei verdi di pregio). Analogamente per il tema degli spazi aperti in ambito urbano vanno inseriti strumenti concreti (per esempio un piano degli spazi aperti significativi in rapporto alla memoria storica) e per attuare il concetto di interazione tra natura-cultura

 devono essere rese attendibili le modalità di coinvolgimento dei cittadini per aumentare il grado di identificazione nella vita pubblica e ottenere una maggiore attenzione al paesaggio e cura del patrimonio

Come considerazione più generale si può forse affermare che occorrerebbe ricomporre la visione pianificatoria d'assieme partendo da una la lettura territoriale complessiva della regione Ticino nella sua valenza di territorio di grande pregio paesistico e ambientale per definire il *modello territoriale* entro cui la struttura della rete urbana deve essere inserita (e non viceversa).

2)Considerazioni al capitolo "Rete urbana" e sulle schede "R"

2.1) Considerazioni generali.

L'approccio generale di quest'ambito da parte del PD, la lettura della situazione che viene proposta, la relativa diagnosi, gli indirizzi e gli obiettivi formulati e la scelta dei temi delle singole schede e la loro impostazione, sono apprezzati e condivisi. Manca tuttavia una certa concretezza su come gli obiettivi e gli indirizzi vadano attuati.

Il modello territoriale resta ancora un modello descrittivo con scarsa forza progettuale. Vengono infatti individuati correttamente gli assi ed i corridoi di mobilità all'interno ed all'esterno; viene rilevata la gerarchia dei poli come si è effettivamente consolidata negli ultimi tre lustri sulla base di precisi parametri di densità demografica, economica ed insediativa; vengono definiti 5 tipi diversi di spazi funzionali (area centrale, suburbano, periurbano, retroterra, montagna) ma poi non vengono indicate le implicazioni in termini di obiettivi di sviluppo conseguenti all'appartenenza ad un determinato spazio funzionale.

Il modello territoriale dovrebbe dare una visione di come la "Città Ticino" debba funzionare, quali connotazioni non solo funzionali ma anche dimensionali e spaziali debbano avere le diverse parti: i centri urbani con i quartieri residenziali intensivi che li circondano, le periferie urbane, i corridoi di attività lungo i principali assi stradali e collegamento (ad esempio le due sponde del Piano di Magadino, il Piano del Vedeggio e il Basso Malcantone, il Pian Scairolo, gli assi tra Mendrisio e Chiasso e tra Rancate e Stabio), le aree strategiche. Circa quest'ultime si intuisce che potrebbero essere comparti PSE e GGT ma poi ne mancano altre che potrebbero essere strategiche per altri contenuti (ad esempio aerodromo di Ambri, ex aerodromo di Ascona, Pian Povro'); i quartieri residenziali estensivi del fondovalle, quelli collinari (ad esempio lungo i fianchi del Piano di Magadino e del Lago Maggiore, del Vedeggio e del Basso Malcantone, del Monte Bré, della Capriasca e tra Salorino e Vacallo); le zone edificabili puntuali del retroterra sorte quali sempre in connubio con un nucleo tradizionale. Per ognuno di questi spazi dovrebbe essere fissati obiettivi quantificati e qualificati che posa essere verificati.

2.2)Le schede.

La strutturazione dell'ambito attraverso 12 schede tematiche è appropriata: la prima scheda (R1) funge da quadro generale, in quanto stabilisce il "Modello territoriale"; ad un gradino immediatamente inferiore abbiamo le diverse schede comprensoriali, che coniugano le diverse

tematiche settoriali, anche quelle degli altri ambiti, a livello di comprensori chiaramente connotati dal profilo geografico e funzionale e che vanno a configurare nel loro insieme la cosiddetta "Città Ticino": il "Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato locarnese – COTALoc" (R2), il "Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato luganese – COTAL" (R3, scheda già approvata, ripresa dal PD precedente); il "Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato bellizonese - COTAB" (R4); il "Concetto di organizzazione territoriale del Mendrisiotto e del Basso Ceresio" (R5, scheda già approvata, ripresa dal PD precedente); il "Piano comprensoriale del Piano di Magadino" (R11, scheda già approvata, ripresa dal PD precedente); a complemento di queste, abbiamo anche la scheda "San Gottardo, progetto di sviluppo territoriale e regionale" (R12), che definisce una strategia territoriale per quella parte di montagna ticinese che possiamo definire "urbanizzata"; le schede relative ai "Poli di sviluppo economico" (R7) e ai "Grandi generatori di traffico" (R8) individuano le aree delle periferie urbane nelle quali il dinamismo economico e insediativo è particolarmente intenso e che quindi rappresentano dei comparti strategici per la costruzione di una rete urbana efficiente e punti di partenza per la riqualifica della periferia suburbana cresciute in modo disordinato; infine, nelle schede "Sviluppo e contenibilità del PR" (R6) e "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito" (R10) vengono definiti i due criteri di base che devono presiedere alla pianificazione del territorio urbanizzato: il contenimento dei suoi limiti e la riqualifica degli spazi interni.

R1: Modello territoriale.

Vedi considerazioni precedenti.

R2 - Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato locarnese - COTALoc

È condivisa la scelta di definire le vocazioni, gli indirizzi e le misure di sviluppo territoriale dei diversi comparti che formano l'agglomerato locarnese, in particolare l'attenzione posta sul ruolo dei parchi urbani per la morfologia, la funzionalità e l'attrattiva degli insediamenti. Le destinazioni della "Porta di accesso est" andrebbero specificate meglio. Quanto indicato nel PD, oltre ad essere completato come indicato, dovrebbe essere precisato e sviluppato mediante un progetto di agglomerato.

R4 - Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato Bellizonese - COTAB

È condivisa la scelta di definire le vocazioni, gli indirizzi e le misure di sviluppo territoriale dei diversi comparti che formano l'agglomerato bellinzonese: nel testo della scheda mancano indicazioni esplicite sulle aree di svago di fondovalle d'interesse regionale e sul comparto della Stazione AlpTransit a Camorino, correttamente indicate nella figura a pag. 8. Lascia perplessi la menzione nel PD di uno "stadio d'importanza regionale": se si tratta di un nuovo impianto a carattere regionale limitato al Bellinzonese, non solo non è il caso di menzionarlo nel PD, ma ci si chiede se ciò sia auspicabile; se invece si intende promuovere – come dovrebbe essere – uno stadio d'importanza cantonale, la questione non può rimanere limitata al l'agglomerato di Bellinzona. Quanto indicato nel PD, oltre ad essere completato come indicato, dovrebbe essere precisato e sviluppato mediante un progetto di agglomerato.

R6 - Sviluppo e contenibilità del PR

L'ASPAN apprezza le chiare affermazioni, per cui "le zone edificabili non devono essere ampliate" (indirizzo 2a.) e che "i Comuni nei quali la percentuale delle residenze secondarie raggiunge il 30% (...) devono approntare adeguate misure di contenimento". Un modello territoriale inteso come orientamento operativo permetterebbe di meglio definire tali parametri quantitativi. Mancano invece altrettanto chiare indicazioni sul come i Comuni debbano e possano far fronte al fenomeno della tesaurizzazione dei terreni all'interno della zona edificabile e alla conseguente lievitazione dei

prezzi. Anche se una risposta a questa problematica non puo' avvenire attraverso una scheda di Piano Direttore è opportuno segnalare l'esigenza di predisporre nuovi strumenti legislativi con la prossima revisione della LALPT.(ad esempio: penalizzazione fiscale per terreni non edificati, espropriazioni mirate dove il mercato fondiario è bloccato). Si dovrebbe inoltre facilitare e diffondere, oltre allo strumento del riordino fondiario, la creazione di zone edificabili di interesse comunale. Il Cantone, in tal caso, dovrà mettere a disposizione risorse finanziarie adeguate per i Comuni in difficoltà finanziaria.

R7 - Poli di sviluppo economico

La scheda necessita di una piu' chiara definizione di che cosa sia e debba essere un "polo di sviluppo economico", che in un contesto post-industriale come quello in cui si trova oggi il Cantone Ticino, non ha più le connotazioni di una classica zona industriale. Malgrado vengano citati nei documenti di riferimento alcuni studi di base interessanti, nella scheda non traspare alcun accenno alle caratteristiche spaziali e funzionali auspicate per questi comparti, che devono diventare i motori della riqualifica urbanistica delle aree suburbane. La scheda nemmeno considera la questione fondiaria: dal momento in cui un comparto viene definito come "polo di sviluppo economico", nel quale concentrare in modo intensivo attività economiche importanti, i prezzi dei terreni tendono ad aumentare e si possono ingenerare fenomeni di tesaurizzazione e di speculazione; una simile scelta pianificatoria non può quindi essere disgiunta da decise misure di politica fondiaria: l'ente pubblico dovrebbe acquistare i terreni liberi più importanti, onde favorire l'insediamento effettivo e a costi sostenibili di quelle attività che la pianificazione territoriale intende favorire, magari sull'esempio della Fondation pour les terrains industriels de Genève (FTI), istituita dal Cantone di Ginevra con lo scopo di mettere a disposizione delle aziende terreni, immobili o spazi a condizioni competitive, attraverso diritti di superficie. La gestione diretta dei terreni è pure condizione fondamentale per promuovere la qualità urbanistica dei comparti. Anche qui è auspicato un preciso e impegnativo riferimento alla revisione della LALPT.

Si condivide in generale la scelta dei comparti, ad eccezione di quella di Rancate, che coincide con un'area lungo il corso naturale del Laveggio, assai delicata dal profilo del paesaggistico e naturalistico.

R8 - Grandi generatori di traffico

La denominazione "grandi generatori di traffico - GGT", pur essendo entrata nel vocabolario corrente, non è felice in quanto connota uno degli effetti da prevenire di queste strutture; più appropriata sarebbe la denominazione "impianti a forte attrazione di pubblico (IAP)", che meglio tradurrebbe la denominazione in tedesco "Publikumsintensive Einrichtungen" e che meglio ne descriverebbe la caratteristica principale. La scheda manca delle necessarie indicazioni quantitative e di dimensionamento: deve essere indicato per ogni comparto un tetto massimo di movimenti veicolari indotti (TGM) che la rete viaria d'accesso può sopportare. Nel caso in cui tale tetto massimo comportasse uno sfruttamento sostanzialmente inferiore rispetto ad una ragionevole densità edificatoria, andrebbe indicato se le infrastrutture della mobilità vadano potenziate e, in caso affermativo, come.

Per quanto riguarda la necessità di coniugare la pianificazione dei comparti GGT/IAP con la politica fondiaria, valgono anche in questo caso le stesse considerazioni espresse per i Poli di sviluppo economico.

L'ASPAN condivide in generale la scelta dei comparti.

R10 - Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito

Gli indirizzi e obiettivi della scheda sono condivisi.

Una differenziazione degli stessi in base agli spazi funzionali indicati in un modello territoriale permetterebbe di rendere piu' concreta la scheda. Nella stessa si dovrebbe inserire il principio di un

rafforzamento del ruolo della Sezione dello sviluppo territoriale con il supporto della Commissione del Paesaggio per un miglior controllo urbanistico e paesaggistico delle realizzazioni edili del Cantone e soprattutto delle realizzazioni stradali.

R12 - San Gottardo, progetto di sviluppo territoriale e regionale

La scheda dovrebbe essere l'occasione per dare un indirizzo anche ad Expo Gottardo 2020, affinché possa avere effetti di sviluppo sostenibile non effimeri, estesi a tutto lo spazio montano cantonale.

3) Considerazioni al capitolo MOBILITA' e alle schede M.

Il capitolo "Mobilità" comprende tre schede:

- --M1 Piano cantonale dei trasporti
- --M7 TILO
- -- M9 Infrastrutture aeronautiche.

Scheda M1: Piano cantonale dei trasporti.

Secondo il documento messo in consultazione il Piano cantonale dei trasporti costituisce il quadro di riferimento e sintetizza i contenuti dei Piani regionali dei trasporti. Esso riprende da quest'ultimi gli elementi che, pur essendo inseriti in un quadro regionale specifico, hanno una valenza cantonale. Quali progetti di valenza cantonale il PCT segnala i seguenti:

- --galleria ferroviaria di base del San Gottardo (scheda M6)
- --raccordo del locarnese con la A2-A13 (scheda R11)
- --tratta Biasca-Camorino di Alp Transit
- --galleria ferroviaria di base del Monte Ceneri
- --raccordo ferroviario Stabio-Arcisate (scheda M8)
- --prosecuzione di Alp Transit verso sud
- --completamento della A394 Stabio-est-Gaggiolo (scheda M5)

Il Consiglio direttivo dell'ASPAN ritiene condivisibile il quadro di riferimento proposto ma richiama la precedente presa di posizione **del 18 maggio 2005** (nella quale avevamo già preso posizione su alcuni aspetti concernenti la mobilità) che contiene alcuni distinguo in merito alle opere di valenza cantonale.

Il Consiglio Direttivo dell'ASPAN conferma le considerazioni espresse il 18 maggio 2005, consultabili su Internet al sito www.aspan-ticino, che mantengono la loro validità, e ribadisce quanto segue:

a)Alp Transit.

L'ASPAN invita le autorità competenti a definire al piu' presto il tracciato di Alp Transit a sud di Lugano, con il collegamento alla rete ferroviaria italiana, e il tracciato da Biasca a Camorino. L'ASPAN si è espressa piu' volte, in passato, a favore della realizzazione di una linea ferroviaria di base collegata con la rete ferroviaria italiana.

b) Sistema TILO

vedi commento alla scheda M7

c)Ferrovia Mendrisio-Varese-Gallarate-Malpensa.

Il Consiglio Direttivo dell'ASPAN esprime soddisfazione nell'apprendere che sono stati votati i crediti necessari per la realizzazione, in territorio svizzero e italiano, della ferrovia Mendrisio-Stabio-Varese-Gallarate-Malpensa e si augura che i lavori di costruzioni posano essere iniziati al piu' presto. Questo collegamento rappresenta un tassello strategico nelle relazioni con l'Italia e con la Romandia. L'ASPAN auspica che i lavori possano iniziare, come previsto, entro la fine del 2008.

d)Completamento A394 Stabio est-Gaggiolo

Il Consiglio Direttivo dell'ASPAN ritiene che l'eventuale realizzazione di questa tratta sia strettamente legata alla limitazione del traffico pesante attraverso le Alpi ed esprime le sue preoccupazioni circa la proposta di modifica della Legge sul trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia che prevede di rimandare a dopo l'entrata in esercizio della galleria di base del San Gottardo il raggiungimento del limite delle 650.000 unità di passaggio annui attraverso le Alpi. Il CD dell'ASPAN è contrario a questa proposta che rimanderebbe alle calende greche l'obiettivo sul quale il popolo svizzero si è piu' volte pronunciato.

Se essa dovesse essere accolta occorrerà, di conseguenza, rivedere il problema del completamento della A394 Stabio est-Gaggiolo.

Come già espresso il 18.5.2005 il completamento di questa tratta potrà essere ipotizzato solo dopo che si sarà raggiunto l'obiettivo dei 650.000 passaggio annui di mezzi pesanti attraverso le Alpi. In caso contrario esiste il rischio di aprire una seconda porta di accesso sud con conseguenze negative sull'intera rete autostradale svizzera.

e)Collegamento A2-A13

L'aggancio del Locarnese alla rete delle strade nazionali è importante per la competitività e la funzionalità del modello Città-Ticino. Si deve comunque scegliere un tracciato che minimizzi gli impatti ambientali e paesaggistici e che tenga conto di un ragionevole rapporto costi-benefici.

f)Progetto ad H rete tramviaria nel Luganese.

Si fa riferimento alla presa di posizione del 12 giugno 2008. (vedi Internet :aspan-ticino.ch)

Scheda M7:TILO

Il Consiglio direttivo dell'ASPAN sostiene il progetto TILO perché rappresenta una buona risposta ai problemi della mobilità nel nostro Cantone.

Grazie al nuovo sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia si potranno realizzare collegamenti frequenti, rapidi e diretti tra gli agglomerati di Locarno, Bellinzona, Lugano, Chiasso-Mendrisio, Como e Varese.

Il progetto prevede nuove linee ed il potenziamento di quelle esistenti (nuova ferrovia Mendrisio-Varese-Malpensa; collegamento diretto tra Locarno e Lugano attraverso la galleria di base del Monte Ceneri; il raddoppio della tratta Cadenazzo-Tenero)

E' prevista la ristrutturazione di diverse stazioni: Castione, Arbedo, Sant'Antonino, Minusio-Mendrisio-San Martino e altre fermate lungo la ferrovia Mendrisio-Varese.

Il progetto TILO si inserisce in un contesto urbanistico che trova la completa adesione del Consiglio direttivo dell'ASPAN.

Si convididono infatti i 4 obiettivi del progetto TILO:

- --integrare tra di loro gli agglomerati del Cantone e quelli di Como e di Varese
- --creare un collegamento ferroviario diretto con l'aeroporto della Malpensa
- --migliorare l'allacciamento della Città Ticino alla rete delle città svizzere, lombarde ed europee
- --rafforzare la coesione tra regioni periferiche e poli urbani

In particolare il Consiglio direttivo dell'ASPAN chiede che i lavori di costruzione della ferrovia Mendrisio-Varese-Malpensa vengano iniziati al piu' presto dal momento che i crediti, sia da parte svizzera, sia da parte italiana, sono stati votati dalle rispettive Autorità nazionali.

Scheda M9: Infrastruttura aeronautica.

Il rapporto accompagnante il documento sul Piano direttore afferma che l'aeroporto di Lugano-Agno é uno dei 4 aeroporti regionali con traffico di linea. Tra quest'ultimi (Berna, Sion, Alterhein, Lugano) lo scalo ticinese è il piu' importante.

Il CD dell'ASPAN prende atto di questa realtà come pure dell'avvenuta trasformazione dell'Azienda municipalizzata in Società anonima, cio' che ha permesso il coinvolgimento diretto del Cantone nella gestione dell'infrastruttura.

La Scheda M9 prevede quanto segue:

- --concentrare le funzioni principali negli aerodromi di Lugano-Agno e di Locarno
- --a Lugano Agno: sviluppare e assicurare i collegamenti aerei di linea con il resto della Confederazione e con le maggiori capitali europee
- --aerodromo di Locarno: mantenere le attuali funzioni civili e militari e le rispettive tipologie di aviazione
- --aerodromi di Lodrino ed Ambri: consolidare il cambiamento da destinazione militare-civile verso attività aviatorie di nicchia in sintonia con le specificità locali (manutenzione aeromobili, voli sportivi)

La Scheda M9 prevede inoltre la realizzazione delle seguenti infrastrutture:

- --a Lugano-Agno; nuovo sistema strumentale di avvicinamento da sud e allungamento della pista da 1350 a 1550 metri e adeguamento delle infrastrutture di stazionamento logistiche.
- --a Locarno: allungamento della pista principale da 800 a 970 metri e adeguamento delle infrastrutture di stazionamento logistiche
- --a Lodrino: ipotesi di allungamento della pista da 880 a 1000 metri

Il Consiglio direttivo dell'ASPAN approva le proposte di intervento previste all'aeroporto di Lugano-Agno. Essendo l'unico scalo ticinese aperto ai voli di linea esso deve essere dotato di tutte le infrastrutture atte alla sicurezza ed alla funzionalità dello scalo.

L'aeroporto di Lugano-Agno si è sviluppato dopo che, in votazione popolare, era caduto, all'inizio degli anni 70, il progetto di aeroporto cantonale a Locarno-Magadino.

Le condizioni di atterraggio e di partenza, a Locarno-Magadino, sono certamente migliori di quelle presenti sul Piano del Vedeggio ma lo sviluppo assunto dallo scalo di Lugano-Agno negli ultimi lustri impone di considerarlo quale principale scalo aereo cantonale.

Il CD dell'ASPAN esprime, al contrario, riserve circa la necessità di allungare le piste dell'aeroporto di Locarno-Magadino a di Lodrino.

In generale riteniamo che, in Ticino, si imponga la presenza di un unico scalo aereo per scopi civili. Considerato lo sviluppo avuto da Lugano-Agno negli ultimi decenni occorre concentrare le forze su questo scalo. Da Lugano-Agno si raggiungono già ora facilmente gli altri agglomerati urbani del Cantone: con l'estensione del progetto TILO e con la galleria ferroviaria di base del Monte Ceneri, in futuro, cio' avverrà ancora piu' rapidamente.

Il Consiglio direttivo dell'ASPAN ritiene che il Cantone non dovrebbe essere coinvolto nell'allungamento delle piste degli scali di Locarno-Magadino e di Lodrino: se esso dovesse essere imposto da esigenze militari dovrebbe pensarci la Confederazione.

4)CONSIDERAZIONI AL CAPITOLO VIVIBILITÀ E SULLE SCHEDE "V"

4.1)Il rapporto esplicativo

Il rapporto esplicativo riporta che:

- Si intende far capo alla Rollende Planung (pag. 29);
- -- rispetto al PD90, le schede sono ampliate nella parte descrittiva e la cartografia è su scala maggiore in modo da volutamente evitare il dettaglio eccessivo, per non nuocere alla flessibilità (pag. 31).

Dall'analisi della situazione attuale, per quanto concerne il settore vivibilità. Risulta che (pag. 47):

- importanti risultati sono stati ottenuti nel settore dei rifiuti e della qualità dell'acqua;
- la qualità dell'aria è migliorata solo per alcune componenti: non per gli ossidi di azoto, le polveri fini e l'ozono, complice l'aumento costante del traffico veicolare;
- il problema dei rumori non ha potuto essere risolto, anche perché pure esso legato in modo indissolubile dal traffico stradale;
- l'energia è un campo che abbisogna ancora di essere migliorato, in particolare per quanto riguarda la riduzione del consumo.

Per quanto concerne la critica al PD90 il rapporto esplicativo afferma che (pag. 51):

- il PD90 ha permesso di raggiungere buoni obiettivi in ambito ambientale;
- esso ha però mancato l'integrazione tra ambiente, società ed economia (gli ambiti dello sviluppo sostenibile, aggiungiamo noi) non traducendosi quindi in uno strumento di governo;
- la formulazione degli obiettivi era troppo generica e troppo puntuale e rigida. Il PD90 perdeva di conseguenza la sua valenza strategica;
- mancava pure uno strumento di controllo di raggiungimento degli obiettivi.

La critica al PD90 ci sembra abbastanza corretta. L'ASPAN auspica che la revisione del PD permetta di dare una risposta positiva alle mancanze elencate.

4.2)Le schede

Nelle schede ci si aspetta di poter "misurare" la strategia che il nuovo PD propone.

Purtroppo, dal rapporto esplicativo, non emerge con sufficiente chiarezza la strategia generale. Le schede, di conseguenza, soffrono di questo deficit di chiarezza.

In generale dopo un primo apprezzabile capitolo dedicato alla descrizione dello stato attuale e delle sfide future, esse risultano essere meno concrete nella formulazione degli indirizzi, delle misure e dei progetti.

A proposito delle singole schede:

- V1: Politica ambientale

Il PD riconosce che agire sui motivi degli spostamenti motorizzati significa organizzare il territorio. Ma poi non si traggono le conseguenze circa le misure da prendere.

L'ASPAN ritiene che le correlazioni con altre schede andavano messe in maggior evidenza, per comprendere se ed in che modo vi è legame strategico. Più avanti, si prende atto con piacere che la sfida tra PR e RIA è riconosciuta. Ossia, la necessità di verificare l'impatto sull'ambiente delle scelte territoriali già a livello di studi di piano regolatore. Sappiamo però che questo auspicio sconta una legislazione attuale non favorevole a questo tipo di lavoro preventivo. Andrà quindi messa mano alle leggi in materia, federali e cantonali e questo va segnalato.

L'ASPAN ritiene comunque che nel complesso la scheda V1 sia una scheda enunciativa, senza misure concrete. Messa così, ci si chiede se non debba piuttosto far parte degli obiettivi.

Per darle dignità di scheda ed essere operativa, non solo enunciativa e riassunto di norme superiori, occorreva ad esempio almeno fissare i criteri della pianificazione sostenibile e chiarire dove reperire le risorse per tali approfondimenti.

L'ASPAN sottolinea inoltre:

- l'importanza dell'Osservatorio ambientale della Svizzera italiana (OASI)
- l'importanza dell'Osservatorio dello sviluppo territoriale (OST-TI)
- la necessità di tener conto dell'inquinamento luminoso
- la necessità di considerare i problemi dell'elettrosmog
- l'opposizione all'apertura al traffico per i veicoli da 40 t sulle strade cantonali.

- V2: Suolo

- L'ASPAN sottolinea la necessità di elaborare il catasto dei siti inquinati.
- V3: Energia
- La scheda, dopo una buona analisi della situazione ed enunciazione delle sfide, perde d'efficacia in quanto ad indirizzi, misure e progetti. La scheda dovrebbe piuttosto concretamente definire, verificare, individuare. Ad esempio, a proposito delle nuove linee elettriche prospettate, non sarebbe stato il caso, vista l'incidenza paesaggistica che hanno, poter dire qualcosa in più al riguardo (corridoi di preferenza/esclusione)?

L'ASPAN sottolinea inoltre:

- --La necessità di di promuovere il risparmio di energia nel campo delle costruzioni con incentivi per i promotori che adottano le norme Minergie e , nel campo del traffico motorizzato, attraverso tasse di circolazione differenziate a seconda del consumo del veicolo.
- --la necessità di promuovere le fonti rinnovabili (solare passivo, fotovoltaico, legna, vento, gas, pompe di calore, geotermia)
- --la necessità di valorizzare le risorse idriche

-V4: Rumori

L'ASPAN ritiene che, in questo campo, si debbano privilegiare le misure preventive e chiede che il nuovo PD dia una risposta all'ubicazione dello stand di tiro dopo la bocciatura, in votazione popolare, del progetto del Monte Ceneri. Dal punto di vista urbanistico ed ambientale è urgente lo spostamento degli stand di tiro di cui si prevedeva la soppressione con il progetto del Monte Ceneri.

-V5: Pericoli naturali

Questa scheda ha il pregio d'avere una relazione con le planimetrie di PD che riportano i perimetri delle aree soggette a pericoli. Anche in questa scheda, come nella precedente, è importante agire preventivamente. L'ASPAN ritiene dunque importante:

- disporre della carta delle zone di pericolo,
- valorizzare il bosco con funzione protettiva
- evitare gli insediamenti in zone pericolose.

- V6: Approvvigionamento in materiali inerti

La scheda formula concretamente indirizzi, misure e progetti.

Ci auguriamo che le nostre considerazioni vengano opportunamente considerate e vi presentiamo i nostri migliori saluti.

Per il Consiglio Direttivo dell'ASPAN.

Ing.Giancarlo Ré, presidente