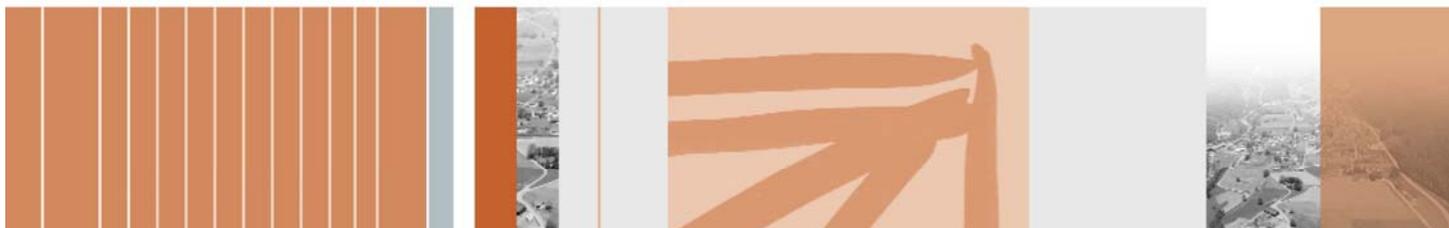




Repubblica e Cantone Ticino
Consiglio di Stato



Piano direttore
cantonale



Piano direttore cantonale
Programma d'agglomerato del Luganese di II generazione
Piano di gestione dei rifiuti

Proposte di modifiche del Piano direttore

gennaio 2012

Consultazioni ai sensi dell'art. 11 Lst

Contenuto

Scheda M3 Piano regionale dei trasporti del Luganese
Scheda V7 Discariche

Editore

Dipartimento del territorio

Autore

Sezione dello sviluppo territoriale,
Ufficio del piano direttore

Per ulteriori informazioni

Sezione dello sviluppo territoriale,
viale Stefano Franscini 17, 6500 Bellinzona
tel. +41 91 814 37 74, fax +41 91 814 44 12
e-mail dt-sst@ti.ch, www.ti.ch/pd

© Dipartimento del territorio, 2012

Sommario

Premessa.....	3
Scheda M3 Piano regionale dei trasporti del Luganese.....	4
Scheda V7 Discariche.....	28

Premessa

Il Piano direttore cantonale (PD), rivisto globalmente negli scorsi anni, è stato adottato dal Consiglio di Stato (CdS) nel maggio del 2009. Le prime modifiche sono state apportate nel marzo del 2011 dal Gran Consiglio (GC), il quale ha deciso i ricorsi presentati nell'ambito della procedura di adozione.

Il primo gennaio 2012 è entrata in vigore la Legge sullo sviluppo territoriale (Lst) in sostituzione della Legge cantonale di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio (LALPT, del 1990). Al pari della LALPT, anche la Lst prevede una fase di informazione e partecipazione (art. 11 Lst e 20 RLst) previa all'adozione. Trattasi di proposte di modifiche su cui chiunque ha la possibilità di esprimersi presentando osservazioni e proposte al CdS.

La Lst prevede la possibilità di delegare questa procedura ad altri organismi, come pure di circoscriverla ai Comuni e agli enti direttamente interessati (art. 11, cpv. 3). Ciò significa che non tutte le consultazioni avverranno necessariamente in questa sede e forma. Un'adeguata informazione-partecipazione è comunque garantita.

Con il presente fascicolo, il Consiglio di Stato pone in consultazione le modifiche delle seguenti schede:

- M3 Piano dei trasporti del Luganese (messa in consultazione congiuntamente dal CdS e dalla Commissione regionale dei trasporti del Luganese);
- V7 Discariche (limitatamente alla Riviera e alla Bassa e Media Leventina).

Si ricorda che la versione in vigore di ogni scheda è pubblicata su Internet all'indirizzo www.ti.ch/pd

Scheda M3 Piano regionale dei trasporti del Luganese (PTL – Dato acquisito) e Programma d'agglomerato del Luganese di seconda generazione (PAL2)

I. Situazione

La consultazione in oggetto riguarda le modifiche della scheda M3 che derivano dalla Fase 2 del Programma d'agglomerato del Luganese di seconda generazione (PAL2) la cui elaborazione è in corso. Questa procedura offre anche l'occasione per iniziare il necessario adattamento della scheda M3 ai nuovi standard introdotti con la Revisione del Piano direttore (PD).

In materia di Programmi d'agglomerato (PA), la garanzia della partecipazione è uno dei requisiti di base che determinano l'entrata in materia da parte della Confederazione. Le istruzioni della Confederazione sottolineano come lo scopo della partecipazione sia di ottenere un ampio consenso. Inoltre, lo stanziamento dei finanziamenti federali presuppone che la procedura di adeguamento del Piano direttore sia stata portata a termine. Risulta pertanto di particolare importanza il tempestivo coordinamento tra l'allestimento dei PA e l'adeguamento del PD, che, come noto, prevede pure l'informazione e partecipazione della popolazione. In un'ottica di economia procedurale è opportuno coordinare le esigenze legate ai PA con quelle relative al PD. Pertanto l'informazione e la consultazione vertono sia sul PA, sia sul PD e si basano sui disposti dell'art. 11 della Legge sullo sviluppo territoriale. Visto il diretto coinvolgimento della Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) nell'allestimento del PAL2, la procedura di consultazione in oggetto viene condotta congiuntamente dal Consiglio di Stato e dalla CRTL.

Nel maggio-giugno del 2011 si è svolta la procedura di consultazione sulla prima fase del PAL2 relativa allo *Scenario di sviluppo territoriale, socio-economico ed istituzionale* e alle relative implicazioni sulla scheda R3 del PD. La consultazione (ai sensi dell'art. 15 LALPT) era stata condotta dalla CRTL, su delega del CdS.

La presente procedura riguarda la seconda Fase del PAL2 e più precisamente le misure di orientamento territoriale ed infrastrutturali. Gli atti in consultazione sono:

1. le proposte di modifiche della scheda M3 Piano regionale dei trasporti del Luganese, del gennaio 2012;
2. i Rapporti sul PAL2 che fungono da Rapporti esplicativi per le modifiche del PD, del 12 gennaio 2012:
 - PAL 2, Fase 2, Traffico e mobilità. Situazione, tendenze di sviluppo e strategie di intervento;
 - PAL 2, Fase 2, Misure di orientamento territoriale ed infrastrutturali.

Le proposte di modifiche riguardano i capitoli 2 e 3 della scheda M3 riferiti a *indirizzi* (cap.2) e *misure* (cap.3), in particolare:

- lo **snellimento generale dei testi descrittivi su indirizzi e misure** al fine di adeguarli ai nuovi standard introdotti con la Revisione del PD. Si ricorda che la revisione delle schede di PD sui Concetti di organizzazione territoriale degli agglomerati (COT) e sui Piani regionali dei trasporti (PRT) era stata rimandata per meglio coordinarla con le scadenze dei Programmi d'agglomerato tramite i quali si aggiornano i PRT e i COT;
- la **riorganizzazione e la revisione degli indirizzi** (cap.2) in funzione delle novità introdotte con il PAL2. Gli indirizzi riferiti all'organizzazione territoriale della scheda R3 (già messi in consultazione nel 2010, 1.a fase del PAL2), sono stati integrati con gli indirizzi riferiti alla mobilità della scheda M3 per una presentazione più organica e meno ridondante;

- la **riorganizzazione e la revisione delle misure** (cap.3) in funzione delle risultanze del PAL2. Le misure sono state organizzate in 5 capitoli settoriali: Paesaggio e insediamenti, Mobilità pubblica, Mobilità privata, Nodi intermodali e Mobilità lenta. Le misure riferite al Basso Malcantone, che nella scheda M3 in vigore sono inserite in uno specifico capitolo, sono ora state integrate nei 5 capitoli settoriali. Alcune misure sono state stralciate, altre sono state raggruppate, alcune sono state integrate nel capitolo Indirizzi. In generale, la descrizione delle misure è stata semplificata conformemente allo spirito del nuovo PD, che si vuole più essenziale e orientato sugli elementi di rilevante incidenza territoriale;

- la **revisione dei gradi di priorità delle misure**. Le misure del Piano regionale dei trasporti, secondo la scheda M3 in vigore, sono organizzate in 4 priorità di attuazione raggruppate in due fasi (fase 1 entro il 2010-2015, fase 2 dal 2015 al 2025). La nuova proposta di priorità scaturisce dal Programma d'agglomerato e si fonda non da ultimo, sul grado di consolidamento progettuale che le misure hanno raggiunto. Con la proposta in oggetto si mantengono 4 gradi di priorità (1 è la scadenza più vicina e 4 quella più lontana), mentre i riferimenti temporali verranno definiti successivamente sulla base di un piano di finanziamento che tenga conto dei sussidi della Confederazione, del Piano finanziario del Cantone e dei finanziamenti dei Comuni. Al momento della procedura di adozione delle modifiche, le priorità delle singole misure e i rispettivi orizzonti temporali verranno inseriti nel Programma di attuazione del PD (ai sensi dell'articolo 10 Lst e dell'art. 19 RLst). Si segnala che alcune misure che riguardano il Basso Malcantone hanno potuto essere anticipate in base agli approfondimenti svolti nell'ambito del PAL2;

- l'aggiornamento del **grado di consolidamento delle misure** (dato acquisito, risultato intermedio, informazione preliminare).

La presente proposta di modifica è una prima tappa di una modifica più generale che verrà messa in consultazione a conclusione del PAL2 e che prevede la fusione delle due schede M3 e R3 in una sola scheda R3/M3 (Agglomerato di Lugano) al fine di meglio riflettere lo spirito dei Programmi d'agglomerato, dove, la ottimale integrazione tra sviluppo degli insediamenti e dei trasporti rappresenta l'obiettivo principale.

II. Proposta di adattamento (decisione del CdS del 25 gennaio 2012)

Considerata la situazione descritta al punto precedente, il Consiglio di Stato pone in consultazione ai sensi dell'articolo 11 Lst le proposte di modifiche della scheda di Piano direttore M3 Piano regionale dei trasporti del Luganese (Dato acquisito) riportate di seguito. Le parti modificate e oggetto della consultazione sono evidenziate in celeste. Quelle non evidenziate sono riportate allo scopo di contestualizzare e rendere comprensibili le modifiche. I Rapporti esplicativi e la scheda completa in vigore (versione del 20.5.2009) sono disponibili su www.ti.ch/pd e presso l'Ufficio del Piano direttore. La proposta in oggetto contiene pure le precedenti modifiche relative al Basso Malcantone non ancora cresciute in giudicato (cfr. Modifiche del Piano direttore, n.1 - novembre 2011).

Scheda di Piano direttore

M3

(Scheda 12.23 del PD 90)

	<p>Piano regionale dei trasporti del Luganese - PTL</p>
	<p>Mobilità</p> 

2. Indirizzi

2.1 Definizione e perimetro

L'agglomerato di Lugano ai sensi delle presente scheda è costituito dai Comuni posti tra il Monte Ceneri e la sponda settentrionale del lago Ceresio. L'agglomerato è suddiviso in aree funzionali secondo le seguenti categorie: Centro; Aree suburbane strategiche; Aree suburbane; Aree periurbane. (vedi anche cap. 5, allegato I).

2.2 Scenario di sviluppo territoriale

2.2.a Agglomerato e relazioni esterne

- sostenere il ruolo dell'agglomerato di Lugano quale centro di importanza nazionale, allo scopo di migliorare l'integrazione del Cantone nella rete delle città svizzere, lombarde ed europee e di promuovere la competitività della Città-Ticino quale sistema policentrico
- migliorare i collegamenti esterni e anche quelli interni all'agglomerato, favorendo uno sviluppo degli insediamenti conforme agli obiettivi generali di contenimento, densificazione e riqualifica. In particolare:
 - garantire la funzionalità dell'autostrada A2 e dei suoi svincoli in tutto il territorio del Luganese
 - perseguire il completamento di AlpTransit a sud di Lugano e in particolare il completamento funzionale del corridoio merci internazionale
 - rafforzare il ruolo del sistema ferroviario regionale TILO

2. Indirizzi

- incentivare la complementarità e un'equilibrata ripartizione modale tra i diversi mezzi di trasporto, incrementando le quote del trasporto pubblico rispetto a quella del trasporto individuale motorizzato.

2.2.b Relazioni interne all'agglomerato

Paesaggio e insediamenti

- tutelare e valorizzare il paesaggio e i grandi spazi aperti a vocazione ricreativa, da integrare con la protezione della natura, l'uso agricolo e la gestione del bosco, con particolare riferimento alle Aree di svago di prossimità (scheda R9) e alle Aree protette (schede P4 e P5).

- promuovere la conservazione, la valorizzazione e la realizzazione di parchi urbani, giardini pubblici, viali alberati e strutture analoghe.

- promuovere e garantire la molteplicità d'usi e funzioni delle rive lacustri e dei corsi d'acqua all'interno dell'agglomerato (scheda P7).

- contenere e orientare lo sviluppo degli insediamenti (scheda R6) secondo un disegno unitario strutturato nelle seguenti aree funzionali:

- **Centro:** riveste un ruolo chiave nell'ottica di uno sviluppo centripeto dell'insediamento; qui si postula una crescita in termini assoluti importante della popolazione residente
- **Aree suburbane strategiche:** rivestono anch'esse un ruolo chiave nell'ottica di uno sviluppo centripeto dell'insediamento; qui si postula una concentrazione della crescita degli addetti in termini assoluti, come pure della popolazione residente, per concretizzare funzionalmente la centralità multipolare fra il Centro e il Piano del Vedeggio
- **Aree suburbane:** sono le principali aree di supporto al Centro, in particolare per la residenza e per le principali funzioni di svago di prossimità, ma anche quale complemento alle aree di attività; vanno tutelate per qual che riguarda gli impatti causati dalla mobilità e, laddove necessario, riqualificate nel contesto di investimenti infrastrutturali; qui si postula una crescita in termini assoluti importante della popolazione residente
- **Aree periurbane:** sono i comparti estensivi a vocazione prevalentemente residenziale, caratterizzati da ampie superfici verdi e boschive.

- promuovere la riqualifica urbanistica, la multifunzionalità e la densificazione in relazione alle infrastrutture di mobilità (schede R6, R10 e M7).

- migliorare il coordinamento territoriale tra luoghi di residenza e luoghi di lavoro, anche per migliorare la mobilità generale.

- concentrare lo sviluppo economico nelle aree strategiche, coordinandolo con i principali investimenti infrastrutturali (scheda R7).

Mobilità

- potenziare il trasporto pubblico e affidargli il ruolo di elemento strutturante dell'agglomerato; in particolare:

- realizzare la Rete tram quale perno infrastrutturale prioritario dello sviluppo dell'agglomerato

2. Indirizzi

- rafforzare il ruolo della ferrovia e del sistema TILO quale sistema di trasporto pubblico alla scala dell'agglomerato
- integrare i trasporti pubblici su gomma e le funicolari tra loro e con gli altri sistemi di trasporto
- consolidare la rete viaria creando gerarchie tra le diverse strade: autostrada; tangenziale Omega; assi viari convergenti; strade di penetrazione al Centro; strade interne ai quartieri
- filtrare il traffico individuale motorizzato in entrata attraverso un sistema di anelli e relative strutture di trasbordo dal mezzo individuale a quello pubblico
- sgravare l'agglomerato dal traffico di transito e migliorare nel contempo le condizioni di transito
- migliorare le condizioni della mobilità lenta – percorsi pedonali e ciclabili, stalli per biciclette, moderazioni del traffico e zone 30 km/h – e creare una rete continua, attrattiva e sicura
- favorire soluzioni che considerino in modo integrato il traffico individuale motorizzato, il trasporto pubblico e la mobilità lenta, per una migliore gestione del traffico e per riqualificare lo spazio pubblico stradale e lo spazio urbano circostante dal profilo urbanistico e architettonico.

Ambiente

Il coordinamento tra mobilità e insediamenti tiene conto dell'obiettivo di ridurre il carico ambientale.

Governance regionale e finanziamenti

Potenziare le strutture e le istituzioni regionali di supporto allo sviluppo dell'agglomerato nel suo insieme.

Rafforzare la collaborazione fra i Comuni.

Istituire un fondo per la pianificazione, progettazione e realizzazione degli interventi infrastrutturali di interesse regionale.

2.3 Strategie settoriali

2.3.a Paesaggio e insediamenti

Promuovere la specifica vocazione dei singoli quartieri, così come descritta nella tabella, tenendo conto della qualità di vita e della qualità urbana.

Denominazione dei quartieri	Area funzionale	Vocazione
1 Città Bassa	centro	Fulcro e luogo di riferimento e di identificazione dell'agglomerato, con funzioni aventi un carattere di unicità anche a livello cantonale.
2 Città Alta	area suburbana strategica	Area plurifunzionale a forte densità, di carattere urbano.
3 Porta Nord	area suburbana strategica	Area specializzata per attività sportive, culturali, di servizio e lavorative.

2. Indirizzi

4	Porta Sud	area suburbana strategica	Area lavorativa e di servizio di supporto al centro.
5a	Basso Vedeggio	area suburbana strategica	Area caratterizzata in particolare dalle funzioni lavorative, con un contesto residenziale pedemontano.
5b	Medio Vedeggio	area suburbana	Area a contenuto misto, con accento di insediamenti industriali e artigianali.
6a	Collina Nord	area suburbana	Versante montano e pedemontano prevalentemente residenziale.
6b	Collina Nord/Ovest	area suburbana	Area plurifunzionale, con contenuti misti sviluppati lungo Via S. Gottardo.
7a	Collina Centrale	area suburbana	Area residenziale pedemontana e collinare.
7b	Collina d'Oro	area suburbana	Area residenziale collinare con importanti funzioni di svago (Pian Casoro).
8	Brè	area suburbana	Area residenziale pedemontana e collinare prevalentemente residenziale.
9	Basso Malcantone	area suburbana	Area suburbana prevalentemente residenziale, con importanti funzioni di svago.
10	Alto Vedeggio	area periurbana	Area periurbana prevalentemente residenziale e funzioni lavorative raggruppate lungo il fondovalle.
11	Capriasca	area periurbana	Area periurbana prevalentemente residenziale.
12	Valle del Cassarate	area periurbana	Area periurbana prevalentemente residenziale.
13	Alto Malcantone	area periurbana	Area periurbana a prevalenza residenziale e persistenza di attività agricole.
14	Medio Malcantone	area periurbana	Area periurbana a prevalenza residenziale e persistenza di attività agricole.
15	Arbostora	area periurbana	Area periurbana prevalentemente residenziale, con funzioni di svago estensivo.

2.3.b Mobilità pubblica, fermate e nodi d'interscambio

- le fermate, le stazioni, i principali parcheggi e i nodi di interscambio in generale devono favorire – grazie alla loro ubicazione e alla loro conformazione – la concretizzazione degli obiettivi di sviluppo urbano dell'agglomerato, considerando in particolare:

- il potenziale di utenti e le possibilità di favorire l'insediamento di attività capaci di sfruttare al meglio il servizio offerto;
- le condizioni d'accesso e di interscambio/trasbordo per tutte le categorie di utenti, con particolare riferimento a pedoni e ciclisti;
- le sinergie con infrastrutture viarie e servizi di trasporto esistenti o previsti (intermodalità).

2. Indirizzi

- i nodi di interscambio si distinguono in particolare nelle seguenti categorie:
 - parcheggi di corrispondenza (primo anello filtro), ubicati alle fermate e stazioni ai margini dell'agglomerato per favorire il passaggio dal mezzo individuale a quello pubblico;
 - nodi intermodali e posteggi-filtro (secondo anello filtro), ubicati lungo la tangenziale Omega le strade di penetrazione al Centro e dotati di parcheggi di grande capienza;
 - posteggi di attestamento di breve durata (terzo anello filtro), ubicati nel Centro dell'agglomerato e non destinati al traffico pendolare;
 - nodi del trasporto pubblico, volti in particolare a offrire un efficace interscambio tra diversi vettori del trasporto pubblico.

2.3.c Mobilità privata

- ridurre il traffico individuale motorizzato pendolare nell'agglomerato e parzialmente anche il traffico non sistematico diretto al Centro, favorendo l'uso dei nodi di interscambio periferici e in particolare:
 - garantendo un servizio di trasporto pubblico efficace;
 - eliminando e/o trasformando il numero dei posteggi pubblici e privati attrattivi per i pendolari;
 - attuando una politica dei posteggi pubblici e privati che incentivi l'uso dei nodi di interscambio periferici.
- ridurre il traffico individuale motorizzato di transito nelle strade interne ai quartieri e nelle aree prevalentemente residenziali e in particolare attraverso:
 - una gestione del traffico basata sulla gerarchia stradale e sulla concentrazione dei flussi di traffico sulle strade principali
 - la gestione della mobilità per spicchi
 - misure di moderazione del traffico e urbanistiche volte a migliorare la qualità dello spazio stradale

2.3.d Mobilità lenta

- completare la rete dei percorsi ciclabili locali, in particolare nelle aree pianeggianti, attraverso una rete di quartiere e una rete veloce:
 - la rete ciclabile di quartiere si snoda su strade secondarie e di quartiere sulle quali il ciclista e il pedone devono potersi muovere in assoluta sicurezza;
 - la rete ciclabile veloce permette ai ciclisti di spostarsi anche lungo le strade principali per raggiungere in modo veloce la propria meta. Di principio, ogni arteria viaria dovrà quindi essere dotata di bande ciclabili
- migliorare l'accessibilità di pedoni e ciclisti alle fermate dei trasporti pubblici e ai nodi di interscambio;
- allacciare, con percorsi pedonali e/o ciclabili, le zone residenziali e produttive, nonché le infrastrutture pubbliche (scuole, posta, aree di svago, ecc.);
- migliorare l'attrattiva e la sicurezza dei percorsi della mobilità lenta attraverso misure urbanistiche, di arredo urbano e di verde pubblico che migliorino la qualità dello spazio pubblico stradale
- promuovere la realizzazione di stalli per biciclette

3. Misure

3.1 Paesaggio e insediamenti

N. PD in vigore	Oggetto	Prior.	Cons.	N. PAL2	Osservazioni
3.6.d. 1	<p>La struttura degli insediamenti deve favorire l'uso del mezzo pubblico.</p> <p><i>Comuni interessati: i comuni dell'agglomerato (v. cap. 5)</i></p> <p><i>(vedi anche cap. 5, allegato 1)</i></p>	4/2	Da	--	Il tema è stata integrato nel capitolo indirizzi.
3.2.e. 1	<p><u>Magliaso</u></p> <p>- verifica della pianificazione locale e in particolare elaborazione di un progetto urbanistico per gli insediamenti situati lungo l'asse principale - con particolare attenzione al nucleo storico -, tenuto conto del risanamento dello spazio stradale e della vocazione funzionale prevalentemente residenziale e di svago del Basso Malcantone;</p> <p>- rivalorizzazione urbanistica dell'area delle fermate del tram.</p>	2/3	Da	(IX)	Modifica n.1- novembre 2011 non ancora cresciuta in giudicato
3.2.e. 2	<p><u>Caslano</u></p> <p>- verifica della pianificazione locale e in particolare elaborazione di un progetto urbanistico per gli insediamenti situati lungo l'asse principale, tenuto conto del risanamento dello spazio stradale e della vocazione funzionale prevalentemente residenziale e di svago del Basso Malcantone;</p> <p>- trasformazione dell'asse di attraversamento tranviario e stradale in perno dello sviluppo insediativo favorendo l'insediamento di attività commerciali destinate agli utenti del mezzo pubblico;</p> <p>- nuova sistemazione della fermata del tram di Caslano-paese e rivalorizzazione urbanistica dell'area della fermata.</p>	2/3	Da	(IX)	Modifica n.1- novembre 2011 non ancora cresciuta in giudicato
3.2.e. 3	<p><u>Ponte Tresa</u></p> <p>- verifica della pianificazione locale tenuto conto del risanamento dello spazio stradale e della vocazione funzionale prevalentemente residenziale e di svago del Basso Malcantone;</p> <p>- rafforzamento della struttura urbana del nucleo di Ponte Tresa anche attraverso una sua qualitativa densificazione;</p>	2/3	Da	(IX)	Modifica n.1- novembre 2011 non ancora cresciuta in giudicato

N. PD in vigore	Oggetto	Prior.	Cons.	N. PAL2	Osservazioni
	- recupero urbanistico del fronte lago, compresa l'area della dogana, al fine di ridefinire la relazione tra nucleo storico e lago.				
3.2.e. 4	<u>Magliasina</u> - rafforzamento della valenza paesaggistica del grande vuoto della Magliasina tra gli insediamenti di Magliaso e Caslano, attraverso una pianificazione intercomunale volta a rivedere le regole per l'edificazione (v. anche scheda PI: misura 3.3. sulle Linee forza del paesaggio).	2/3	Da	(IX)	Modifica n.1-novembre 2011 non ancora cresciuta in giudicato
3.5.b. 2.b	Ristrutturazione e potenziamento della FLP: Rete tram: tratto Bioggio-Magliaso Salvaguardia di futuri raddoppi del binario della rete tram del Luganese.	I	Da	--	

3.2 Mobilità pubblica

N. PD in vigore	Oggetto	Prior.	Cons.	N. PAL2	Osservazioni
3.5.a. 1	<u>Rete tram: tratta Bioggio – Lugano Centro</u> Dalla linea FLP a nord della stazione di Bioggio alla fermata Lugano Centro, attraverso il nodo intermodale di Bioggio Molinazzo. È assicurato il collegamento tra la Stazione FFS di Lugano e la nuova linea tram, la rete dei bus regionali e la rete bus urbana. (vedi anche cap. 5, allegato IV)	2/3 1/2	Da	I.1	snellimento del testo descrittivo; modifica della priorità; aggiornamento allegato cartografico
3.5.a. 2	<u>Rete tram: tratta Bioggio Molinazzo – Manno</u> Dal nodo intermodale di Molinazzo (Bioggio) a Manno (zona Piana). (vedi anche cap. 5, allegato IV)	2/3 1/2	Da	I.1	snellimento del testo descrittivo; modifica della priorità; aggiornamento allegato cartografico
3.5.a. 3	<u>Rete tram: tratta Manno – Lamone</u> Da Manno (zona Piana) alla stazione FFS di Lamone. (vedi anche cap. 5, allegato IV)	3/4	Ip	I.2	snellimento del testo descrittivo; aggiornamento allegato cartografico
3.5.a. 4	<u>Rete tram: tratta Lugano Centro – Cornaredo</u> Da Lugano Centro fino al nuovo quartiere Cornaredo, passando dal nodo intermodale di Cornaredo. Sono previste due varianti di tracciato.	3/4 2/3	Ri	I.3	snellimento del testo descrittivo; modifica della priorità; aggiornamento allegato cartografico

N. PD in vigore	Oggetto	Prior.	Cons.	N. PAL2	Osservazioni
	(vedi anche cap. 5, allegato IV)				
3.5.a.5	<u>Rete tram: tratta Lugano Centro – Pian Scairolo</u> Da Lugano Centro fino al Pian Scairolo, con attestamento a sud della zona dei centri commerciali, attraverso il nodo intermodale di Lugano Sud. Sul Pian Scairolo sono previste due varianti di tracciato. (vedi anche cap. 5, allegato IV)	3/4	Ip Ri	1.3	snellimento del testo descrittivo ; modifica del grado di consolidamento; aggiornamento allegato cartografico
3.2.b.1	<u>Rete tram del Luganese: tratta da Magliaso-paese a Caslano-stazione</u> Completamento del raddoppio del binario su tutta la tratta.	2/3 1/2	Da	1.1	Modifica n.1-novembre 2011 non ancora cresciuta in giudicato; modifica delle priorità
3.2.b.2	<u>Rete tram del Luganese: tratta da Caslano-stazione a Ponte Tresa</u> Realizzazione del secondo binario con tracciato del tram sulla carreggiata stradale.	3/4	Da	1.4	Modifica n.1-novembre 2011 non ancora cresciuta in giudicato
3.2.b.3	<u>Rete tram del Luganese: estensione fino al confine con Ponte Tresa Italia, lungo la Tresa (in galleria)</u> - prolungamento della linea del tram in galleria, dalla stazione esistente di Ponte Tresa al nodo intermodale transfrontaliero in corrispondenza dello sbocco della galleria stradale a Ponte Tresa-Lungotresa; - nuova stazione di attestamento lungo la Tresa e nodo intermodale transfrontaliero; - adeguamento della stazione esistente di Ponte Tresa; - passerella pedonale ciclabile sul fiume Tresa dalla stazione di attestamento del tram lungo la Tresa. (vedi anche cap. 5, allegato IV)	3/4 3	Da	1.4	Modifica n.1-novembre 2011 non ancora cresciuta in giudicato; modifica delle priorità. Le due misure 3.2.c.2 (passerella ciclabile e pedonale) e 3.2.d.1 (nuova stazione di attestamento) sono incluse in questa misura in quanto strettamente correlate all'estensione della rete tram.
	<u>Rete tram del Luganese: raccordo alla tratta FLP esistente</u> Salvaguardia della possibilità di realizzare il raccordo tra l'imbocco della galleria prevista sulla tratta Bioggio – Lugano Centro e la linea esistente della ferrovia FLP (tratta da Bioggio alla Stazione FFS di Lugano). (vedi anche cap. 5, allegato IV)	-	Ip	1.1	Nuova misura
3.5.b.+	Ristrutturazione e potenziamento della FLP: tratto Ponte Tresa – Magliaso (v. punto 3.2)	-	-		La misura viene sostituita dalle misure 3.2 (Rete tram)

N. PD in vigore	Oggetto	Prior.	Cons.	N. PAL2	Osservazioni
3.5.b. 2.c	Ristrutturazione e potenziamento della FLP: nuova stazione di Bioggio (Molinazzo)	+	Da	3.2	La misura viene integrata nella misura 3.4.a.2 (Nodo intermodale di Molinazzo)
3.5.b. 3	Ristrutturazione e potenziamento della FLP: tratto Bioggio-Lugano stazione Salvaguardia di futuri raddoppi del binario e adattamento delle fermate	+	Da		Stralciata in quanto la misura è realizzata
3.5.c. +	Collegamento tra il Nuovo quartiere di Cornaredo (NQC) e il centro scolastico di Trevano. Il collegamento si attesta al nodo intermodale di Cornaredo (v. scheda R3, misura 3.1.3 e la presente scheda, misura 3.4.a.4b) dove è pure prevista una fermata della Rete tram del Luganese (v. misura 3.5.a.4).	2/3	Da	3.1	La misura viene integrata nella misura 3.4.a.4.b (Nodo intermodale di Cornaredo).
3.5.e. 1	Riorganizzazione dei Trasporti pubblici regionali La riorganizzazione dei trasporti pubblici regionali persegue gli indirizzi per la mobilità (vedi cap. 2). La rappresentazione grafica allegata illustra la rete delle linee regionali, così come definita nell'ambito della Riorganizzazione dei Trasporti pubblici regionali (vedi cap. 5, allegato VI).	1/2	Da	--	snellimento del testo descrittivo in quanto i dettagli della Riorganizzazione non hanno una rilevante incidenza territoriale
3.5.e. 2	Riorganizzazione dei Trasporti pubblici urbani La riorganizzazione dei trasporti pubblici urbani persegue gli indirizzi per la mobilità (vedi cap. 2). La rappresentazione grafica allegata illustra la rete delle linee urbane di importanza cantonale così come definita nell'ambito della Riorganizzazione dei Trasporti pubblici urbani (vedi cap. 5, allegato VII).	1/2	Da	--	snellimento del testo descrittivo in quanto i dettagli della Riorganizzazione non hanno una rilevante incidenza territoriale

3.3 Mobilità privata

N. PD in vigore	Oggetto	Prior.	Cons.	N. PAL2	Osservazioni
3.3.a. 1	Tangenziale al polo di Lugano – "Omega": tratto Pazzallo (Fornaci) - Bioggio (Molinazzo) Nuovo percorso a carreggiata unica tra lo svincolo autostradale Lugano-sud in località Fornaci e il nodo di Molinazzo. Tracciato prevalentemente in galleria.	4	lp		
3.3.a. 2	Tangenziale al polo di Lugano – "Omega": tratto Bioggio (Molinazzo) - Vezia (Pradone) Tratto della tangenziale da realizzare affiancando due nuove	3 4	Ri		modifica della priorità.

N. PD in vigore	Oggetto	Prior.	Cons.	N. PAL2	Osservazioni
	corsie all'autostrada. Prima della realizzazione il compito di questo tratto sarà è assunto dalla A2 stessa, sfruttando la capacità ancora disponibile.				
3.3.a. 3	Tangenziale al polo di Lugano - "Omega": tratto Vezia (Pradone)- Canobbio in galleria e viabilità Comaredo Percorso in galleria, a carreggiata unica, tra lo svincolo di Lugano-nord dell'autostrada A2 e la valle del Cassarate. L'aggancio al portale del Vedeggio è realizzato con una rotonda in corrispondenza delle attuali rampe autostradali, su territorio di Vezia. La pianificazione intercomunale del Nuovo quartiere di Comaredo ha permesso di aggiornare e ottimizzare i tracciati della viabilità principale del quartiere di Comaredo sino a sud dello stadio. La viabilità è concepita secondo un concetto di strada urbana. L'allacciamento della viabilità principale è illustrata nell'allegato cartografico.	I	Da	2.2	La misura viene modificata in considerazione dell'adozione del PR del Nuovo quartiere di Comaredo che ha assunto e sviluppato il progetto vincitore di un concorso di idee per l'assetto territoriale dell'intero quartiere a partire dall'uscita della galleria Vedeggio Cassarate.
3.3.a. 4	Tangenziale al polo di Lugano - "Omega": tratto Canobbio - Gandria - confine nazionale Percorso in galleria tra Canobbio e l'allacciamento alla strada cantonale Lugano-Gandria a Gandria stessa .	2/3 4	Ri	--	modifica della priorità.
3.3.b. I	<u>Strada di circonvallazione Agno-Bioggio</u> Dall'incrocio delle Cinque Vie di Bioggio al Vallone di Agno, passando dal nodo intermodale di Molinazzo. La circonvallazione è concepita come una strada urbana (Vp 60 km/h) raccordata alla rete locale solo nei seguenti nodi (rotonde): Cavezzolo, Mulini, Piodella, Agnuzzo e Bollette. L'opera principale sarà accompagnata da misure fiancheggiatrici di quattro tipi: - le misure quali componenti dell'opera medesima; - le misure d'organizzazione del traffico veicolare privato; - le misure inerenti il trasporto pubblico e i P+R; - le misure d'organizzazione ed utilizzazione territoriale.	I/2	Da	2.3	snellimento del testo descrittivo
3.2.a. I	Accesso alla galleria in località Magliaso-Vigotti	3/4 3	Da	2.4	Modifica n. I - novembre 2011 non ancora cresciuta in giudicato; modifica della priorità

N. PD in vigore	Oggetto	Prior.	Cons.	N. PAL2	Osservazioni
3.2.a.2	Galleria di Magliaso (da Vigotti alla Magliasina)	3/4 3	Da	2.4	Modifica n.l-novembre 2011 non ancora cresciuta in giudicato; modifica della priorità
3.2.a.3	Raccordo della Magliasina e viadotto	3/4 3	Da	2.4	Modifica n.l-novembre 2011 non ancora cresciuta in giudicato; modifica della priorità
3.2.a.4	Galleria di Pura (dalla Magliasina a Ponte Tresa-Lungotresa)	3/4	Da	2.4	Modifica n.l-novembre 2011 non ancora cresciuta in giudicato
3.2.a.5	Accesso alla galleria in località Ponte Tresa-Lungotresa Sistemazione del nuovo incrocio a livello.	3/4	Da	2.4	Modifica n.l-novembre 2011 non ancora cresciuta in giudicato
3.2.a.6	Strada cantonale, tratta da Magliaso-Vigotti a Caslano-stazione Ridisegno dello spazio stradale, degli incroci e delle rotonde in funzione di obiettivi urbanistici e di moderazione del traffico (favorire la convivenza tra i diversi utenti della strada, migliorare la sua permeabilità, reintegrare l'asse stradale nel tessuto urbano circostante, ecc.).	2 1/2	Da	2.1	Modifica n.l-novembre 2011 non ancora cresciuta in giudicato; modifica della priorità
3.2.a.7	Strada cantonale, tratta da Caslano-stazione all'entrata del paese di Ponte Tresa (Via Lugano) - ridisegno dello spazio stradale in funzione di obiettivi urbanistici e di moderazione del traffico (favorire la convivenza tra i diversi utenti della strada, migliorare la permeabilità del tracciato stradale e del tram, reintegrare l'asse stradale nel tessuto urbano circostante, ecc.); - spostamento del tracciato del tram sulla carreggiata stradale con realizzazione di un secondo binario; - realizzazione di uno spazio pedonale e ciclabile attrattivo lungo tutta la tratta.	3/4	Da	2.4	Modifica n.l-novembre 2011 non ancora cresciuta in giudicato
3.2.a.8	Proseguimento del collegamento stradale verso l'Italia La soluzione per la mobilità stradale a Ponte Tresa tiene conto dell'attuale assetto viario transfrontaliero (valico doganale esistente). Nuove soluzioni per la viabilità principale, coerenti con la nuova struttura viaria in Svizzera, sono da coordinare con gli enti territoriali competenti sul lato italiano.	4	Ri	--	Modifica n.l-novembre 2011 non ancora cresciuta in giudicato

N. PD in vigore	Oggetto	Prior.	Cons.	N. PAL2	Osservazioni
3.3.c. 1	Nuovo collegamento tra le due sponde del Cassarate e accesso allo svincolo di Canobbio. Verifica di opportunità e di fattibilità del nuovo collegamento a monte del piano della Stampa o di una strada di interallacciamento della nuova tangenziale del polo di Lugano.	3	Ip	--	La misura è stralciata in quanto il progetto non è conforme allo Scenario di sviluppo territoriale perseguito dal PAL 2.
3.3.c. 2	Miglioramento del collegamento Bioggio Lamone Il collegamento Bioggio Lamone potrebbe essere potenziato, se utile, fino a Lamone. Non è previsto nessun aumento della capacità della tratta ma il suo adattamento alle esigenze in materia di sicurezza e di scorrimento del traffico derivanti dalla realizzazione della tangenziale Omega.				La misura è stralciata in quanto non ha una rilevanza territoriale corrispondente al Piano direttore
	a. Tratta Bioggio Manno	+	Da	--	
	b. Tratta Manno Lamone	4	Da	2.1	
3.3.c. 3	Viabilità Pian Scairolo Realizzazione di un nuovo accesso autostradale in direzione sud e costruzione di una nuova strada ad est dell'autostrada, fino all'abitato di Grancia.	4 1/2	Ip Da	2.5	Modifica determinata dagli approfondimenti del progetto; modifica della priorità.
3.6.b. 1	Regolamento cantonale sui posteggi privati Comuni interessati: conformemente al Regolamento cantonale sui posteggi privati Applicare il Regolamento cantonale sui posteggi privati del 14 giugno 2005.	+	Da	--	La misura è stralciata in quanto ridondante poiché si limita a richiamare il testo di legge in vigore.
3.6.a. 1	<u>Gerarchia stradale</u> Le strade interne all'agglomerato sono suddivise in: - strade di collegamento principali fra i quartieri; - strade di collegamento interne ai quartieri. Sulle strade di collegamento principali vengono convogliati i flussi di traffico di penetrazione, di scorrimento e di attraversamento. Sulle strade di collegamento interne il traffico parassitario deve essere impedito a favore di quello destinato alle funzioni del quartiere, affinché sia possibile un recupero delle qualità ambientali ed urbanistiche. (vedi anche cap. 5, allegato VIII).	1/2	Da	--	snellimento del testo descrittivo

N. PD in vigore	Oggetto	Prior.	Cons.	N. PAL2	Osservazioni
3.6.a. 2-4	<p><u>Moderazione e gestione del traffico nei quartieri</u></p> <p>La realizzazione della gerarchia stradale è perseguita attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la gestione della mobilità per "spicchi" volta a disincentivare l'attraversamento nella parte centrale dell'agglomerato e il transito diretto da uno spicchio all'altro della città; - l'introduzione di misure di moderazione del traffico e di zone a velocità 30 km/h volte a disincentivare il transito nei quartieri alla ricerca di percorsi alternativi, migliorare le condizioni di sicurezza degli utenti più deboli della strada (pedoni, ciclisti, bambini, anziani) e migliorare la qualità della vita nei quartieri; - la caratterizzazione dello spazio stradale attraverso l'arredo urbano che caratterizzi i diversi tipi di strade e le renda più attrattive e sicure per gli utenti del traffico lento. 	1/2	Da	--	snellimento del testo descrittivo
3.6.b. 2 e 3	<p><u>Stazionamento nel centro dell'agglomerato</u></p> <p>I diversi comuni del centro dell'agglomerato pianificano lo stazionamento in modo coordinato e sulla base delle seguenti regole:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la realizzazione di nuovi posteggi pubblici deve essere coerente con gli indirizzi relativi ai nodi d'interscambio, - per garantire l'utilizzazione dei nodi intermodali e dei posteggi-filtro, i nuovi posteggi pubblici concentrati sono ammessi unicamente in sostituzione a quelli esistenti (posteggi laterali dispersi, ecc.) oppure se si dimostra che in un determinato comprensorio c'è un fabbisogno di posteggi non coperto, facendo riferimento ai criteri definiti dalla norme VSS e al Regolamento cantonale sui posteggi privati; - i posteggi pubblici non devono essere attrattivi per i pendolari. Per quanto riguarda le loro tariffe e la durata della permanenza si potrà utilmente fare capo alle indicazioni del PRAL; - possono essere realizzati dei posteggi di attestamento (terzo anello filtro) d'importanza regionale per assorbire il traffico che non è stato frenato dalle infrastrutture di stazionamento del primo e secondo anello filtro e per i movimenti veicolari interni all'agglomerato. Devono essere applicate delle misure di gestione (tariffe) affinché gli stessi non siano attrattivi per i pendolari. Il sistema di mobilità a spicchi fa sì che questi posteggi siano raggiungibili unicamente a partire dal proprio spicchio di riferimento per evitare il traffico parassitario tra i singoli spicchi attraverso i quartieri; - i posteggi pubblici, già previsti dai Piani regolatori in vigore ma non ancora realizzati, devono essere verificati alla luce delle regole sovraespresse e, se del caso, devono essere adattati. 	1/2	Da	--	aggregazione di due misure; snellimento del testo descrittivo

N. PD in vigore	Oggetto	Prior.	Cons.	N. PAL2	Osservazioni
3.6.b.4	<p><u>Riduzione e/o trasformazione dei posteggi per pendolari nel centro dell'agglomerato</u></p> <p>Per favorire l'uso dei posteggi intermodali e per impedire che i miglioramenti all'infrastruttura stradale non precludano il prospettato miglioramento del rapporto modale dei trasporti, a favore del trasporto pubblico, la realizzazione dei nodi intermodali deve essere accompagnata dalla soppressione o trasformazione del medesimo numero di posteggi (laterali dispersi, ecc.) di lunga durata - attrattivi per i pendolari - nell'area centrale dell'agglomerato luganese. Questa misura potrà essere realizzata attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'eliminazione di aree di posteggio private situate nel centro; - la trasformazione di posteggi di lunga durata - attrattivi per pendolari - nell'area centrale dell'agglomerato luganese, in posteggi per residenti; - o la loro soppressione se l'offerta fosse sovrabbondante rispetto ai principi che regolano il dimensionamento dei posteggi pubblici (v. misura 3.6.b.2). 	1/2	Da	--	

3.4 Nodi intermodali

N. PD in vigore	Oggetto	Prior.	Cons.	N. PAL2	Osservazioni
3.5.d.1	<p><u>Riorganizzazione del nodo intermodale e della viabilità nell'area della stazione FFS di Lugano</u></p> <p>La misura si prefigge in particolare di adeguare le infrastrutture di mobilità nell'area della stazione alle esigenze di un moderno ed attrattivo nodo intermodale, tenendo conto dell'aumento dell'utenza a seguito dello sviluppo del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia TILO e dell'apertura della gallerie di base del San Gottardo e del Ceneri.</p> <p>Si prevede un nuovo terminale dei bus ed un posteggio sotterraneo di ca. 400 posti auto (P+R e posteggi a breve durata) nel Piazzale di Besso. Essi sono collegati alla stazione tramite un nuovo sottopasso pedonale, che serve anche per i collegamenti tra i quartieri della Città.</p> <p>Il completamento del sistema viario, con la realizzazione di un nuovo sottopasso FFS a nord ed il prolungamento di via Basilea fino alla valle del Tassino, con tracciato coperto in corrispondenza del Parco del Tassino, permette di migliorare le condizioni di viabilità sia per l'accessibilità (pubblica e privata) alla stazione, sia per il transito e di eliminare l'attuale passaggio a livello. La nuova conduzione del traffico privato e pubblico permette una sistemazione pedonale del piazzale della stazione (lato città) e di parte del piazzale di Besso,</p>	1/2 1	Da	--	snellimento del testo descrittivo; modifica della priorità

N. PD in vigore	Oggetto	Prior.	Cons.	N. PAL2	Osservazioni
	<p>Parallelamente è previsto un adeguamento degli impianti ferroviari (lunghezza binari e marciapiedi in particolare).</p> <p>È garantito un coordinamento con la prima tappa della rete tram (Bioggio-Lugano Centro) in particolare per quel che concerne i collegamenti con la nuova fermata sotterranea.</p> <p>Il progetto tiene conto di future edificazione, con contenuti da definire, sopra il Piazzale di Besso, sul sedime ex-Posta e sull'area FFS nord verso Massagno e della sistemazione del Parco del Bertaccio, con ampliamento e nuovo disegno</p>				
3.4.a. 1	<p><u>Nodo intermodale di Lugano sud</u></p> <p>a. Nella prima fase del PTL sono previsti 400-600 posti-auto.</p>	1	Da	--	
	<p>b. Il nodo intermodale sarà successivamente ampliabile fino a un massimo di circa 2'600 posti-auto; esso sarà collegato allo svincolo autostradale e alla rete dei trasporti pubblici urbani.</p> <p>L'opportunità dell'estensione del nodo intermodale sarà verificata alla luce dei risultati ottenuti nell'ambito della prima fase del PTL.</p>	3	Ri	3.5	
3.4.a. 2	<p><u>Nodo intermodale di Molinazzo (Bioggio)</u></p> <p>Il nodo intermodale di Molinazzo è correlato con la realizzazione della prima tappa della Rete tram del Luganese, ossia il tratto Bioggio – Lugano Centro e il tratto Bioggio Molinazzo-Manno (v. misure 3.5.a.1 e 3.5.a.2).</p> <p>Il nodo comprende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il parcheggio di interscambio P+R, realizzabile a tappe, dimensionato per accogliere circa 1'200 posteggi di lunga durata, allacciato alla rete stradale cantonale (compresa la nuova circonvallazione Agno-Bioggio) e all'autostrada (escluso un nuovo collegamento diretto tra l'autostrada e la viabilità ordinaria). L'allacciamento all'autostrada può, se del caso, essere realizzato in una seconda tappa. - la fermata del tram di Bioggio Molinazzo; - le fermate delle linee bus regionali e di un bus navetta per l'aeroporto; - i posteggi di corta durata (Kiss & Ride) - i posteggi per biciclette e motocicli (Bike & Ride); - le strutture di servizio per gli utenti. 	2/3			<p>Sulla base di uno specifico studio sui nodi intermodali si è proceduto ad un suo ridimensionamento, passando da 1'500 a 1'200 stalli.</p> <p>Sono pure state stabilite due fasi di attuazione e modificata la priorità.</p>
	Fase 1	1/2	Da	3.2	
	Fase 2	3/4	Da	3.3	

N. PD in vigore	Oggetto	Prior.	Cons.	N. PAL2	Osservazioni
3.4.a. 3	<u>Nodo intermodale di Vezia</u> a. Nella prima fase si prevede di realizzare il <u>posteggio-filtro di Vezia (Villa Negroni)</u> - di 300-400 posti-auto - servito dalle autolinee urbane e destinato a filtrare il traffico della strada di collegamento principale Lamone Cadempino, Cureglia e Capriasca.	I	Da	3.4	
	b. Nella seconda fase il nodo intermodale verrà ampliato fino ad un massimo complessivo di 1'500 posti-auto, con la realizzazione di un parcheggio nell'area dello svincolo autostradale di Lugano nord collegato all'autostrada e alla nuova galleria Vedeggio-Cassarate in <u>località Pradone</u> .	3 4	Ip	--	modifica della priorità
3.4.a. 4	a. Posteggio di interscambio di Canobbio, Porza (Trevano) Al momento della realizzazione della galleria Vedeggio-Cassarate viene realizzato un posteggio di interscambio nelle immediate vicinanze dell'uscita della galleria. Il posteggio sarà collegato alla rete stradale principale e alla rete dei trasporti pubblici su gomma. I posteggi saranno a disposizione anche per altre attività la cui domanda di posteggio è complementare a quella dei pendolari (attività scolastiche e sportive della zona). Sarà garantita la migliore accessibilità al posteggio tramite la sistemazione degli accessi al fine di renderlo il più possibile attrattivo. Si prevedono circa 350 posti-auto. Il dimensionamento di questo posteggio tiene conto degli 800 posteggi esistenti a Comaredo (ex-termica e stadio) che potranno continuare ad essere utilizzati anche dopo l'apertura della galleria, per un totale di 1150 posti-auto, con funzione di filtro per il traffico pendolare. Il posteggio di interscambio di Canobbio-Porza (Trevano) sarà sostituito al momento della realizzazione del nodo intermodale di Lugano (Comaredo) (v. misura 3.4.a.4b). Il Cantone si pone quale obiettivo prioritario la realizzazione dell'assetto dell'area di Comaredo (v. misura 3.3.a.3) e la realizzazione del nodo intermodale di Lugano (Comaredo), contemporaneamente alla messa in esercizio della galleria Vedeggio-Cassarate. Nel caso si rendesse necessaria una realizzazione a tappe, verrà in una prima fase realizzato il posteggio di interscambio di Canobbio-Porza (Trevano) che verrà successivamente sostituito al momento della realizzazione del nodo intermodale di Lugano (Comaredo). (vedi anche cap. 5, allegato I)	I	Da	--	
	b. <u>Nodo intermodale di Lugano (Comaredo)</u> Gli studi di approfondimento del PTL (COTAL, PTA e PICT) hanno identificato l'opportunità di realizzare un nodo intermodale nell'area di Comaredo al fine di captare, oltre al traf-	I	Da	3.1	Snellimento del testo descrittivo. Il nuovo collegamento verso il Centro

N. PD in vigore	Oggetto	Prior.	Cons.	N. PAL2	Osservazioni
	<p>fico proveniente dalla galleria e dalla Val Colla, anche quello proveniente dalla Capriasca. Tale ubicazione risulta essere in sintonia con le attuali destinazioni pubbliche dell'area (attività sportivo-ricreative) ed è direttamente allacciata alla rete di trasporto pubblico cittadino esistente.</p> <p>Il nodo intermodale di Lugano Comaredo viene realizzato a monte dello stadio, sui sedimi posti nelle limitrofe adiacenze della pista della Resega,</p> <p>La capacità del Nodo intermodale sarà di circa 1'200 posti-auto. Esso sostituirà funzionalmente il posteggio di interscambio realizzato allo sbocco della galleria (v. misura 3.4.a.4a).</p> <p>L'ubicazione del nodo è fissata nel Piano regolatore intercomunale NQC in vigore.</p> <p>È previsto un collegamento tra il Nuovo quartiere di Comaredo (NQC) e il centro scolastico di Trevano.</p>				scolastico di Trevano, che faceva oggetto di una misura a parte (3.5.c.1), viene intergrato in questa misura in quanto strettamente correlato a questo progetto.
3.4.a.5	Posteggio filtro di Viganello – zona San Siro Il posteggio di Viganello di 50-100 posti-auto filtra il traffico proveniente dalle zone alte dello stesso comune, da Pregassona e da Gandria.	+	Da	-	La misura è stralciata in quanto il progetto non è conforme allo Scenario di sviluppo territoriale perseguito dal PAL2.
3.2.d.1	Nuova stazione di attestamento del tram a Ponte Tresa-Lungotresa e nodo intermodale transfrontaliero, in corrispondenza dello sbocco della galleria tranviaria	3/4 3	Da	1.4	La misura viene integrata nella misura 3.2.b.3 (Rete tram del Luganese – estensione fino al confine con Ponte Tresa Italia, lungo la Tresa) alla quale è strettamente correlata.
3.4.b.8	Nodo intermodale Lamone-Cadempino (FFS)	3 1/2	Da	3.6	modifica della priorità
3.2.d.2	Nuova fermata del tram a Caslano-Colombera	2	Da	1.4	<p>Secondo il PAL2 la realizzazione della misura è prevista in priorità 1/2.</p> <p>La misura viene integrata nella scheda M7 sul Sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia – TILO che comprende anche la linea Lugano Ponte Tresa.</p>

N. PD in vigore	Oggetto	Prior.	Cons.	N. PAL2	Osservazioni
3.5.b. 2.a.	Ristrutturazione e potenziamento della FLP: nuova stazione Agno aeroporto, sita ai Prati Maggiori; collegamento con il terminale dell'aeroporto mediante un sistema elettromeccanico	3	Ri	1.4	Secondo il PAL2 la realizzazione della misura è prevista in priorità 1/2. La misura viene integrata nella scheda M7 sul Sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia – TILO che comprende anche la linea Lugano Ponte Tresa.
3.4.b. 1	Parcheggio di corrispondenza (primo anello filtro): Ponte Tresa (Italia) (v. anche punto 3.2)	+	Ri		Le misure vengono integrate nella scheda M7 sul Sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia – TILO che comprende anche la linea Lugano Ponte Tresa.
3.4.b. 2	Parcheggio di corrispondenza (primo anello filtro): Ponte Tresa (Svizzera; FLP)	+	Da	1.5	
3.4.b. 3	Parcheggio di corrispondenza (primo anello filtro): Caslano (FLP)	+	Da	1.5	
3.4.b. 4	Parcheggio di corrispondenza (primo anello filtro): Magliaso (FLP)	+	Da	1.5	
3.4.b. 5	Parcheggio di corrispondenza (primo anello filtro): Agno (FLP)	2	Ri	1.5	
3.4.b. 6	Parcheggio di corrispondenza (primo anello filtro): Melide (FFS)	+	Da	1.5	
3.4.b. 7	Parcheggio di corrispondenza (primo anello filtro): Paradiso (FFS)	3	Ri	--	
3.4.b. 9	Parcheggio di corrispondenza (primo anello filtro): Taveme Torricella (FFS)	3	Da	--	
3.4.b. 10	Parcheggio di corrispondenza (primo anello filtro): Mezzovico (FFS)	3	Da	1.5	
3.4.b. 11	Parcheggio di corrispondenza (primo anello filtro): Riviera Bironico (FFS)	3	Da	1.5	

3.5 Mobilità lenta

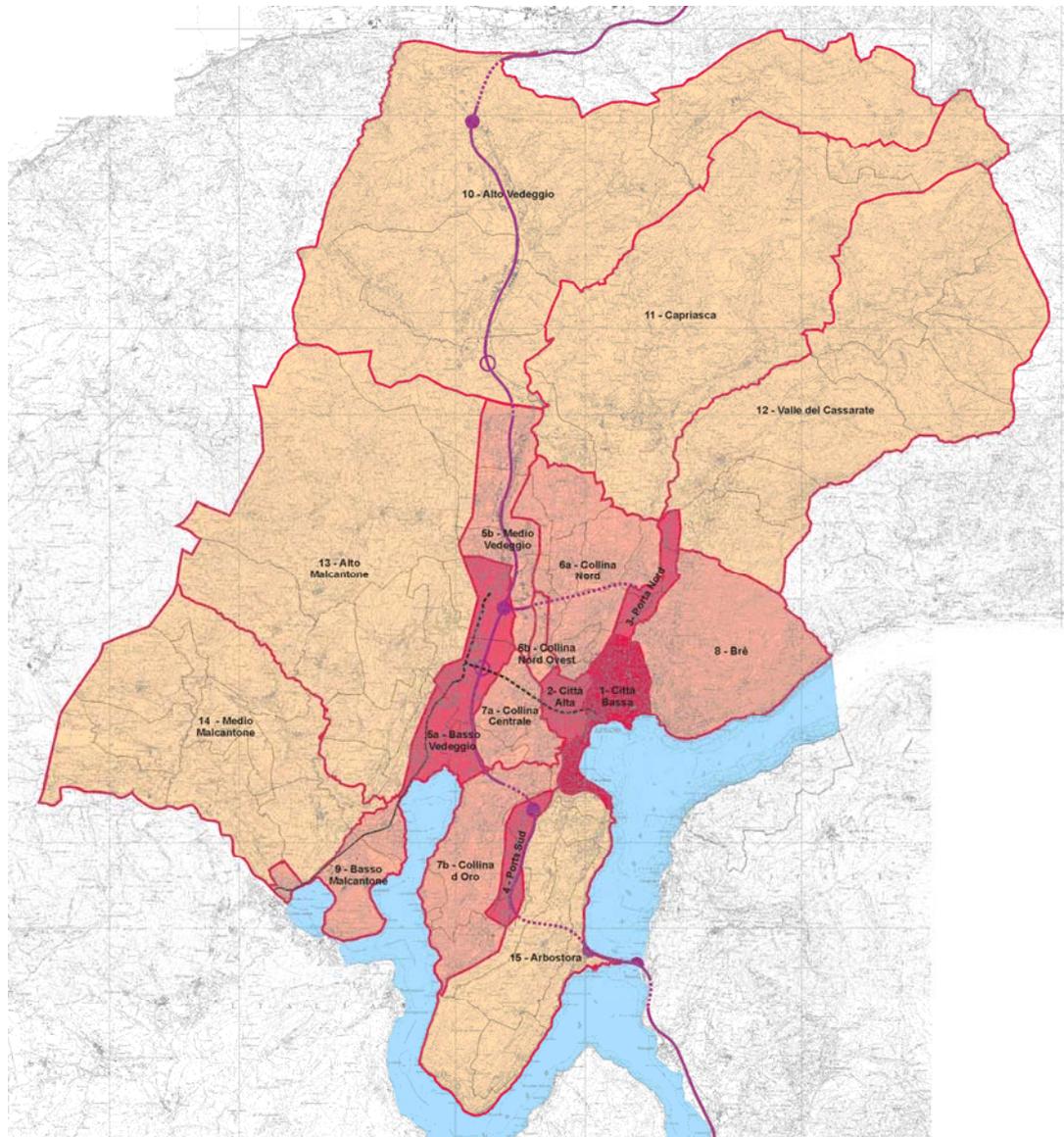
N. PD in vigore	Oggetto	Prior.	Cons.	N. PAL2	Osservazioni
3.6.c. 4	<p><u>Rete ciclabile e pedonale nell'agglomerato</u></p> <p><i>Comuni interessati: i comuni dell'agglomerato (v. cap. 5)</i></p> <p>La rete ciclabile di interesse cantonale e nazionale è definita nella scheda M10. La stessa permette un attraversamento attrattivo dell'agglomerato ed ha in gran parte un carattere turistico e di svago. Molto più importante per l'agglomerato luganese risulta il completamento locale della rete nelle aree di pianura, dove il potenziale di spostamenti pendolari è più interessante (corte medie distanze). Questo dovrà avvenire in due modi: con una rete più veloce e diretta e con una più lenta di quartiere. Si tratta in sostanza di allacciare, con percorsi pedonali e/o ciclabili le zone residenziali e produttive, nonché le infrastrutture pubbliche (scuole, posta, aree di svago, ecc.). Inoltre, l'estensione della rete pedonale e ciclabile a livello locale deve pure considerare l'esigenza di migliorare l'accessibilità delle fermate dei Trasporti pubblici con percorsi pedonali più attrattivi e percorsi ciclabili più diretti.</p> <p><u>Rete ciclabile di quartiere</u></p> <p>Si tratta di percorsi ciclabili che si snodano su strade secondarie e di quartiere sui quali il ciclista e il pedone devono potersi muovere in assoluta sicurezza (attrattivi quindi anche per i bambini e i ragazzi). In modo generale si può ritenere che in tutte le zone dove è prevista una limitazione del traffico di transito si dovrà prevedere la sistemazione di percorsi pedonali e ciclabili attrattivi. Questo vale in particolare per quelle strade che saranno inserite in Zone 30 km/h (v. misura 3.6.a.3).</p> <p><u>Rete ciclabile veloce</u></p> <p>I ciclisti devono potersi spostare anche lungo le strade principali qualora vogliano raggiungere in modo veloce la propria meta. Di principio, ogni arteria viaria dovrà quindi essere dotata di bande ciclabili.</p> <p>Vista la morfologia della regione si ritiene che i maggiori sforzi nella ricerca di questi percorsi separati e attrattivi siano da produrre nella parte pianeggiante della regione.</p> <p>Anche i pedoni devono potersi spostare in modo sicuro e piacevole in città. Oltre alle zone pedonali sono da tenere in considerazione i percorsi attraverso i quartieri residenziali che dovranno diventare attrattivi per il traffico lento. La rete dovrà essere completata laddove essa incontra strade principali a forte traffico. Per aumentare l'attrattività dei percorsi pedonali è inoltre importante renderli più piacevoli, quindi prevedere ad esempio un aumento del verde pubblico o altri interventi urbanistici. (vedi anche cap. 5, allegato 1)</p>	+2	Da	4.1	<p>Il tema viene trasferito al capitolo 2 sugli indirizzi.</p> <p>Inoltre, per questo tema fa stato la scheda M10 del PD sulla Mobilità lenta.</p>

N. PD in vigore	Oggetto	Prior.	Cons.	N. PAL2	Osservazioni
3.2.c.1	Miglioramento della rete dei percorsi pedonali e ciclabili tra Magliaso e Ponte Tresa - realizzazione di comodi e funzionali percorsi pedonali di accesso alle fermate del tram e dei trasporti pubblici, in particolare dalle zone residenziali di Ponte Tresa e di Caslano e dalle scuole e parte del nucleo di Magliaso (percorsi perpendicolari all'asse principale); - accresciuta permeabilità, per i pedoni, del tracciato del tram integrato nella carreggiata, da Caslano a Ponte Tresa (vedi misura 3.2.b.2); - realizzazione di uno spazio pedonale e ciclabile lungo la strada cantonale tra Caslano e Ponte Tresa, con particolare attenzione all'inserimento paesaggistico e alla creazione di canali visivi verso il lago (vedi misura 3.2.a.7).	2/4	Da	--	Modifica n.1-novembre 2011 non ancora cresciuta in giudicato
3.2.c.2	Passerella pedonale e ciclabile sul fiume Tresa dalla stazione di attestamento del tram lungo la Tresa.	2	Da	1.4	La misura viene integrata nella misura 3.2.b.3 (Rete tram del Luganese – estensione fino al confine con Ponte Tresa Italia, lungo la Tresa) alla quale è strettamente correlata. Modifica n.1-novembre 2011 non ancora cresciuta in giudicato
--	Passerella pedonale e ciclabile sul fiume Tresa, prevista più a valle del P+R, per migliorare l'accessibilità dell'attuale terminale FLP dall'Italia	1/2	Da	4.1	Nuova misura

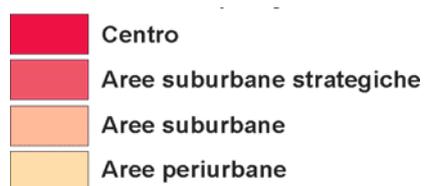
5. Documenti di riferimento e allegati

Allegato I

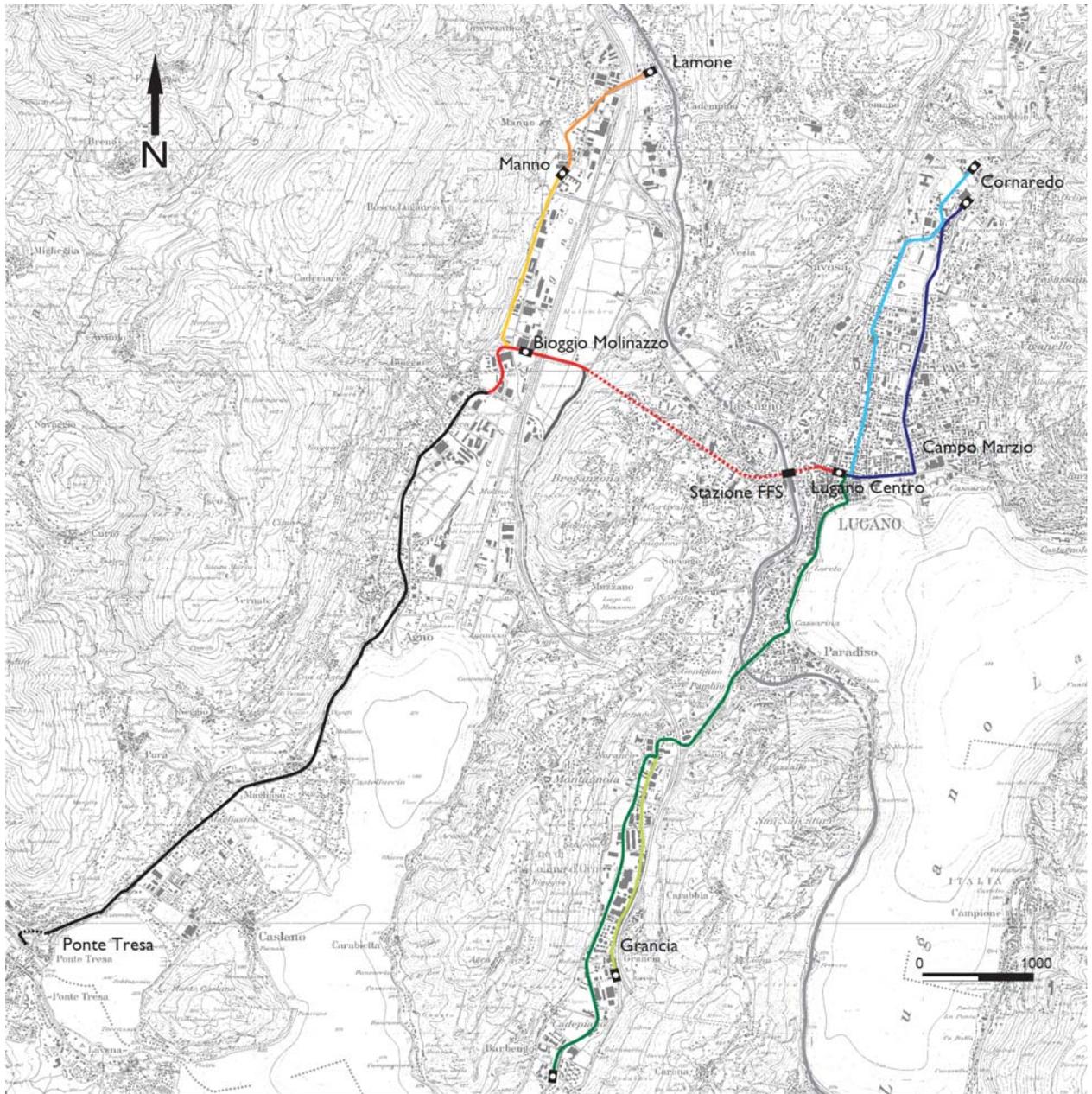
Comparti ed aree funzionali del Luganese



Legenda:



Allegato IV	Mobilità pubblica Rete tram del Luganese
-------------	---



- Tratto Bioggio - Lugano Centro
- Tratto Bioggio Molinazzo - Manno
- Tratto Manno - Lamone
- Tratto Ponte Tresa - Bioggio
- Allacciamento FLP

- Tratto Lugano Centro - Cornaredo, variante "Trevano"
- Tratto Lugano Centro - Cornaredo, variante "Fiume"

- Tratto Lugano Centro - Plan Scairolo, variante "Roggia"
- Tratto Lugano Centro - Plan Scairolo, variante "Cantonale"

Scheda V7 Discariche (dato acquisito)

I. Situazione

I.1. *La scheda V7 e il Piano di gestione dei rifiuti (PGR)*

Il Cantone stabilisce l'ubicazione delle discariche nel Piano direttore in conformità al Piano di gestione dei rifiuti (PGR). È infatti quest'ultimo l'ambito in cui vengono definite le quantità attuali e future dei diversi rifiuti, le misure per diminuirli, i modi di trattamento e il fabbisogno in volume da adibire a discarica per i prossimi 20 anni.

L'ultimo adattamento della scheda V7, di grado *Dato acquisito*, risale al 25 settembre 2007¹. Esso si fondava su una riformulazione completa del capitolo C "Rifiuti edili" del PGR, del 21 febbraio 2006.

La presente procedura di informazione e partecipazione della scheda V7 vale anche quale consultazione per l'adattamento del PGR a norma dell'art. 2 lett. a del Regolamento di applicazione dell'Ordinanza tecnica sui rifiuti (ROTR) e dell'art. 6 del Regolamento generale della legge cantonale di applicazione della legge federale sulla protezione dell'ambiente (RLaLPAm), entrambi del 17 maggio 2005.

I.2. *Situazione attuale dello smaltimento di rifiuti edili*

Dal 2006, la produzione di rifiuti edili in Ticino ha subito un forte aumento: un trend confermato anche dai dati parziali del 2011. Tale incremento è da imputare principalmente all'importante attività edile, alla realizzazione di grandi progetti infrastrutturali (AlpTransit e Piano regionale dei trasporti del Luganese in particolare) e all'aumento dei volumi di scavo per la costruzione di scantinati e autorimesse. Il 55% di questi rifiuti è riciclato, mentre il resto è depositato in discariche per materiali inerti.

Le discariche attualmente in esercizio garantiscono un'autonomia di pochi anni. Il Dipartimento del territorio ha pertanto avviato la ricerca di nuove ubicazioni in collaborazione con il settore privato.

I.3. *Comprensorio della Riviera e della Bassa e Media Leventina*

Considerato che la discarica di **Personico-In Bassa** (l'indicazione della località viene adattata al nome in uso: "in Bassa" anziché "Piretta"), di *Dato acquisito*, sarà esaurita a breve e che da parte di diversi promotori pubblici e privati sono state presentate delle nuove proposte, il Consiglio di Stato ha deciso di avviare la consultazione per questa regione. Seguirà nei prossimi mesi una consultazione per il resto del Cantone.

Per la Riviera e la Bassa e Media Leventina, la scheda V7 indica quattro discariche per materiali inerti, di cui solo una in esercizio (Personico, dal 2007). La situazione delle altre ubicazioni è la seguente.

La proposta di discarica di **Faido-Chiggiogna** (*Dato acquisito*) è costituita da una cava di granito. Già nel 2007 un rapporto indicava la necessità di verificare eventuali conflitti con la vicina linea ferroviaria. Gli approfondimenti hanno mostrato che vi sono dei problemi e che il costo di eventuali contromisure sono superiori a quanto supposto inizialmente. Per il momento la discarica è mantenuta nella scheda e si tratta di verificare se una drastica riduzione della capacità permetterebbe di contenere i rischi e di comunque finanziare il progetto.

La proposta di discarica di **Iragna-Monda** (*Risultato intermedio*) deve ancora essere consolidata pianificatoriamente dal Comune nell'ambito di un piano particolareggiato per la zona delle cave. L'ubicazione è mantenuta nella scheda con il grado di *Risultato intermedio*.

La **Buzza di Biasca** entra in considerazione anche quale centro logistico regionale e area di smistamento e riciclaggio nell'ambito del concetto cantonale per l'approvvigionamento in materiali inerti (scheda V6). La

¹ Nell'ambito della Scheda 5.4 del Piano direttore del 1990, confluita nel 2009 nella scheda V7.

combinazione con una discarica è auspicabile, ma sono necessari degli approfondimenti e il coordinamento con le attività in loco (deposito AlpTransit e lavorazione inerti). La proposta di Biasca, di grado *Informazione preliminare*, viene ora portata a *Risultato intermedio*.

Per la regione delle **Tre Valli**, l'elenco delle discariche comprende anche quelle di Ronco (Bedretto), Torre (Blenio) e Valle Malvaglia, che per ragioni diverse non sono in grado di accogliere materiale proveniente dal distretto di Riviera e dalla Bassa e Media Leventina. Un discorso analogo vale per la vicina discarica di **Gnosca**, che deve assolutamente essere riservata al materiale proveniente dal Bellinzonese e dal Locarnese, due distretti in cui è molto più difficile reperire luoghi adatti.

1.4. *Proposte di discariche per materiali inerti nel comprensorio della Riviera e della Bassa e Media Leventina*

Per far fronte ai problemi evidenziati sopra, il Consiglio di Stato propone innanzi tutto un ampliamento della discarica di **Personico-In Bassa**. Le proposte per una terza e/o una quarta tappa sono situate nelle immediate vicinanze della prima tappa, conclusa nel 2010, e della seconda, che dovrebbe esaurirsi nella prima metà del 2012. Siccome accesso, bacino d'utenza ed emissioni restano sostanzialmente invariati, non è necessario un nuovo coordinamento a livello di Piano direttore. I dettagli pianificatori possono essere regolati nell'ambito della procedura di piano regolatore.

Inoltre, il Consiglio di Stato presenta le seguenti proposte di nuove ubicazioni: Personico Argamp e Piotta Bella; Iragna/Lodrino; Cresciano; Chironico. Le schede complete per le singole discariche sono consultabili su www.ti.ch/gestione-rifiuti.

La consultazione permetterà di approfondire gli aspetti rilevanti a livello locale e di definire le priorità, anche rispetto alle tre discariche di Faido-Chiggiogna, Iragna-Monda e della Buzza di Biasca già inserite nella scheda.

II. Proposta di adattamento (decisione del CdS del 25 gennaio 2012)

Considerata la situazione descritta al punto precedente, il Consiglio di Stato pone in consultazione ai sensi dell'articolo 11 Lst le proposte di modifiche della scheda di Piano direttore V7 Discariche (Dato acquisito) riportate di seguito. **Le parti modificate e oggetto della consultazione sono evidenziate in celeste.** Quelle non evidenziate sono riportate allo scopo di contestualizzare e rendere comprensibili le modifiche. Il Rapporto esplicativo e la scheda completa (versione del 20 maggio 2009) sono disponibili su www.ti.ch/pd e presso l'Ufficio del Piano direttore.

Scheda di Piano direttore

V7

(Schede 5.3 e 5.4 del PD 90)



Discariche

Vivibilità



3. Misure

3.1 Discariche per materiali inerti

Elenco delle discariche per materiali inerti (art. 16-18 OTR):

Comune (località)	Capacità indicativa in m ³	Consolidamento	Osservazioni
Stabio (Cà del Boscat)	1'450'000	in esercizio	Adottata il 5.7.1990 (DATEC 11.2.2002)
Cadro 2 (Camparano)	312'000	in esercizio	Adottata il 5.7.1990 (DATEC 11.2.2002)
Mezzovico-Monteceneri (Petasio)	2'600'000	in esercizio	Adottata il 5.7.1990 (DATEC 11.2.2002)
Gordevio 3/3A (Pieccio)	580'000	in esercizio	Adottata il 5.7.1990
Gnosca (Spineda)	1'600'000	in esercizio	Adottata il 5.7.1990 (DATEC 11.2.2002)
Monteggio (Fonderia)	500'000	Da	Adottata il 9.3.2005
Bedretto (Ronco)	200'000	in esercizio	Adottata il 25.9.2007
Faido (Chiggiogna)	150'000	Da	Adottata il 25.9.2007
Personico (Piretta → Discarica in Bassa)	315'000 (1/2) +163'000 (3) +540'000 (4)	in esercizio Da Da	Adottata il 25.9.2007
Blenio (Torre)	100'000	Da → in e-	Adottata il 25.9.2007

3. Misure

		servizio	
Gambarogno (Quartino)	405'000	Da	Adottata il 25.9.2007
Gordola (Selvatica)	1'100'000	Da	Adottata il 25.9.2007
Cevio 2	300'000	Da	Adottata il 25.9.2007
Malvaglia (Valle Malvaglia)	250'000	Da	Adottata il 25.9.2007
Iragna (Monda)	>100'000	Ri	PGR del 21.2.2006
Biasca/Malvaglia (Buzza)	1'800'000 1'300'000	lp Ri	Combinata con centro di riciclaggio
Personico (Argamp)	210'000	lp	
Personico (Piotta Bella)	800'000	lp	
Iragna/Lodrino (Blon)	250'000	Da	
Cresciano (Cava)	250'000	Da	Solo per materiale di scavo non inquinato
Chironico	120'000	Da	