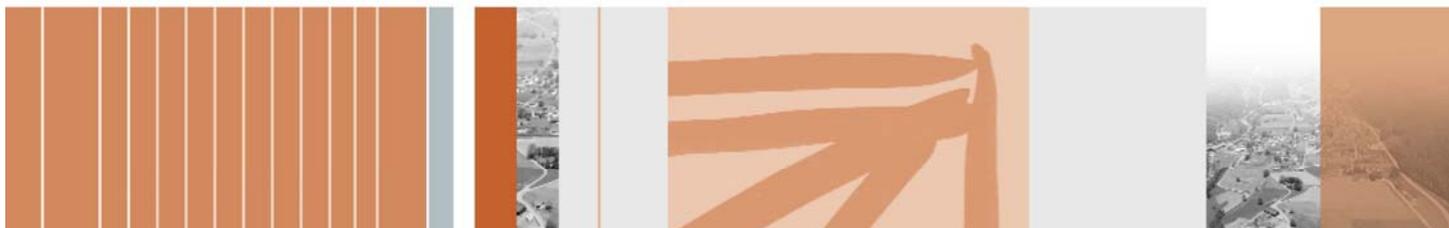




Repubblica e Cantone Ticino
Consiglio di Stato



Piano direttore
cantonale



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

Proposte di modifiche del Piano direttore

novembre 2013

Consultazione ai sensi dell'art. 11 Lst

Contenuto

Scheda R/M 3 Agglomerato del Luganese

Editore

Dipartimento del territorio

Autore

Sezione dello sviluppo territoriale,
Ufficio del piano direttore

Per ulteriori informazioni

Sezione dello sviluppo territoriale,
via Franco Zorzi 13, 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, 2013

Sommario

Premessa.....	3
Scheda R/M 3 Agglomerato del Luganese.....	4

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 contestualmente all'adozione del CdS.

Per le modifiche importanti del PD, la Legge sullo sviluppo territoriale (Lst) prevede una fase di informazione e partecipazione (o consultazione) previa all'adozione. In questa fase chiunque ha la possibilità di esprimersi.

Con il presente fascicolo il CdS pone in consultazione le modifiche delle schede R3 Concetto di organizzazione territoriale del Luganese e M3 Piano regionale dei trasporti del Luganese.

I COT e i PRT, con le rispettive schede di PD, hanno costituito già dagli anni '90 una sorta di politica degli agglomerati *ante litteram* che il Cantone, insieme alle Commissioni regionali dei trasporti (CRT), ha costruito e attuato con circa un decennio di anticipo rispetto alla Confederazione. A livello cantonale è apparso pertanto ovvio inserire i Programmi d'agglomerato federali nel solco già tracciato da COT e PRT, facendo diventare i primi l'occasione per rivedere e aggiornare i secondi. È per questo che, nell'ambito della revisione del PD, le schede sui COT e sui PRT erano state aggiornate solo puntualmente. Ora, con l'integrazione nelle schede sui COT e sui PRT dei risultati dei Programmi d'agglomerato di seconda generazione, si conclude di fatto l'ultima tappa della revisione del PD.

Le modifiche in consultazione hanno pertanto il duplice scopo di:

- consolidare nel PD i provvedimenti con rilevante incidenza territoriale del Programma d'agglomerato di seconda generazione del Luganese (PAL2);
- aggiornare completamente le schede R3 e M3, che per l'occasione vengono integrate in un'unica scheda rinominata R/M 3 Agglomerato del Luganese, in modo da avvicinarsi con più chiarezza e immediatezza ai concetti introdotti con la nuova politica federale degli agglomerati.

Il presente fascicolo è accompagnato da un Rapporto esplicativo (a parte).

Durante il periodo della consultazione, la documentazione è depositata presso i Comuni. Essa è reperibile anche all'indirizzo www.ti.ch/pd.

Sul sito Internet (oppure presso l'Ufficio del Piano direttore) è consultabile anche la versione in vigore di ogni scheda.

Scheda R/M 3 Agglomerato del Luganese (Dato acquisito) – Adattamenti e aggiornamenti

I. Situazione

Il Programma d'agglomerato di seconda generazione del Luganese (PAL2) è stato trasmesso all'ARE per esame a metà del 2012. La firma della Convenzione sulle prestazioni tra Cantone e Confederazione è prevista per la fine del 2014. Per poter accedere ai sussidi federali, al momento della firma sarà necessario che PAL2 e Piano direttore siano coordinati. In altre parole, le misure di rilevante incidenza territoriale contenute nel Programma d'agglomerato dovranno essere consolidate nel PD.

Le modifiche del PD derivanti dai Programmi d'agglomerato avvengono secondo i disposti della *Legge sullo sviluppo territoriale* (Lst), la quale prevede in particolare:

- l'attuale fase di consultazione (art. 11 Lst);
- la successiva adozione da parte del CdS e la pubblicazione (art. 13 Lst).

Per la firma della convenzione sulle prestazioni è pure necessario che tali modifiche siano approvate dalla Confederazione.

Le schede di Piano direttore che in passato hanno recepito e codificato le misure concepite a livello regionale dalle Commissioni regionali dei trasporti (CRT), in collaborazione con il Cantone, sono quelle sui Piani regionali dei trasporti (PRT) e sui Concetti d'organizzazione territoriale (COT); in questo caso le schede M3 PTL e R3 COTAL. La verifica e adeguamento del PD in base ai risultati del PAL2 riguarda pertanto principalmente queste due schede.

I PRT e i COT, con le loro rispettive schede di PD, hanno costituito una sorta di politica degli agglomerati *ante litteram*, che il Canton Ticino, insieme alle CRT, ha costruito e attuato con circa un decennio di anticipo rispetto a quanto intrapreso dalla Confederazione a partire dagli anni 2000. Con l'avvento della politica federale degli agglomerati, a livello cantonale è apparso pertanto ovvio inserire i Programmi d'agglomerato nel solco già tracciato dai PRT e COT, facendo diventare i primi l'occasione per rivedere e aggiornare i secondi.

A livello di Piano direttore si è pertanto deciso di "fondere" le attuali schede M3 PTL e R3 COTAL, in un'unica scheda denominata "R/M 3 Agglomerato del Luganese" (ma il discorso è identico per gli altri agglomerati), in modo da avvicinarsi con più chiarezza e immediatezza ai concetti introdotti con la nuova politica federale degli agglomerati.

Questa "fusione" ha rappresentato nel contempo l'occasione per una necessaria revisione delle schede sui PRT e sui COT, in quanto nell'ambito della revisione del PD (adottata dal CdS nel 2009) erano state aggiornate solo puntualmente in attesa della conclusione dei Programmi d'agglomerato di seconda generazione. In questo senso le modifiche in oggetto costituiscono l'ultima tappa della revisione del PD.

Oltre a riunire in un'unica scheda tutti gli elementi di un PA che necessitano di essere consolidati nel PD (limitatamente ai contenuti con rilevante incidenza territoriale), questo approccio rafforza pure l'idea di coordinamento tra mobilità e insediamenti alla base dei Programmi d'agglomerato. Inoltre, sempre allo scopo di rendere più immediata e chiara la relazione tra i PA e le nuove schede di PD sugli agglomerati, la struttura di queste ultime ripropone quella dei PA, esponendo nell'ordine lo *Scenario auspicato*, le *Strategie attuative* e le *Misure*.

I contenuti del PAL2 sono già stati posti in consultazione a più riprese nel corso della sua elaborazione. In questo senso, dal profilo dei contenuti, la procedura di adattamento del PD non considera nuove misure (rispetto al Programma d'agglomerato). È però un tassello indispensabile per dimostrare l'avvenuto coordi-

namento tra PA e PD e sbloccare i sussidi federali; inoltre porta cambiamenti significativi dal profilo formale, in particolare la transizione dalle schede sui PRT e sui COT a un'unica scheda relativa all'agglomerato.

II. Proposte di adattamenti e aggiornamenti (decisione del Consiglio di Stato del 17 ottobre 2013)

Considerata la situazione descritta al punto precedente, il Consiglio di Stato pone in consultazione ai sensi dell'art. 11 della *Legge cantonale sullo sviluppo territoriale* (Lst) le proposte di modifiche delle schede R3 Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato luganese e M3 Piano regionale dei trasporti del Luganese, per le quali si propone l'unificazione in un'unica scheda denominata R/M 3 Agglomerato del Luganese (Dato acquisito).

Le modifiche si distinguono in:

- **adattamenti**, ovvero modifiche importanti ai sensi dell'art. 17 cpv 2 Lst e dell'art. 24 cpv 1 del *Regolamento della Legge cantonale sullo sviluppo territoriale* (RLst), che limitatamente ai provvedimenti di grado *Dato acquisito* potranno essere impugnate nella successiva fase di adozione (art. 13 Lst); **queste modifiche sono evidenziate in celeste**;
- **aggiornamenti**, ovvero modifiche minori ai sensi dell'art. 17 cpv 3 Lst e dell'art. 24 cpv 3 RLst, che possono essere oggetto di osservazioni ma non potranno essere impugnate nella successiva fase di adozione.

Gli **aggiornamenti** riguardano in particolare i seguenti aspetti:

- lo **snellimento generale dei testi descrittivi su Indirizzi e Misure** al fine di adeguarli ai nuovi standard introdotti nel 2009 con la revisione del PD, come pure a seguito dell'unificazione delle schede R3 e M3 in un'unica scheda sull'agglomerato;
- la **riorganizzazione degli Indirizzi e delle Misure** (cap. 2 e 3), sia in funzione delle novità introdotte con il PAL2, sia a seguito della nuova impostazione della scheda. In particolare, sia gli *Indirizzi* che le *Misure* presentano una struttura che richiama quella dei Programmi d'agglomerato. Il capitolo *Indirizzi* è così strutturato in *Perimetro*, *Scenario auspicato* e *Strategie*. Il capitolo *Misure* è strutturato in *Natura e paesaggio*, *Insedimenti*, *Trasporti pubblici*, *Rete viaria e stazionamento* e *Mobilità lenta*. Questa riorganizzazione ha talvolta comportato l'accorpamento di alcune misure o il loro trasferimento al capitolo sugli *Indirizzi*, ritenuto più idoneo al caso;
- il **puntuale aggiornamento** di misure consolidate nelle precedenti pianificazioni regionali;
- l'**eliminazione** delle misure di **carattere locale** e senza rilevante incidenza territoriale;
- l'**eliminazione dei gradi di priorità delle misure**, la cui definizione non compete al Piano direttore (il quale definisce unicamente il grado di consolidamento: IP, RI o DA);
- il **trasferimento** delle misure concernenti le fermate del Sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO) e i relativi Park&Ride nella corrispettiva scheda M7 TILO (le schede sugli Agglomerati si limitano a un rimando a quest'ultima).

Considerate la grande quantità e la portata (si tratta come detto di modifiche minori), gli aggiornamenti non sono evidenziati. Per una loro valutazione è necessario confrontare la presente proposta di scheda con le schede R3 e M3 attualmente in vigore.

Il Rapporto esplicativo (documento a parte) fornisce ulteriori indicazioni utili alla comprensione delle proposte di modifiche oggetto della presente consultazione. I Programmi d'agglomerato su cui si fondano le modifiche del PD oggetto della presente consultazione sono considerati alla stregua di Studi di base e sono reperibili su Internet (www.ti.ch/pa) e presso l'Ufficio del Piano direttore.



Agglomerato del Luganese

Rete urbana e Mobilità

Grado di consolidamento

- Informazione preliminare
 Risultato intermedio
 Dato acquisito (per le singole misure, v. 3)

Stato della procedura

Progetto per la consultazione: ...
 Adozione del Consiglio di Stato: ...
 Entrata in vigore: ...
 Approvazione federale: ...
 Aggiornamento parti informative (1 e 5): ...

Le date si riferiscono all'ultima procedura. La cronologia completa di ogni scheda è consultabile sul sito Internet - www.ti.ch/pd - oppure presso l'Ufficio del Piano direttore.

Istanze responsabili

- Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità

Istanze con compiti da svolgere

- Divisione delle costruzioni - i Comuni interessati
- Servizi generali del DT
- Divisione dell'ambiente
- Sezione degli enti locali

Obiettivi del Piano direttore

17, 9, 11, 18, 20

Schede correlate

P2, P7, R1, R6, R7, R8, R9, M1, M7, M10

Cartografia

Carta di base, Carte tematiche

Tempi e mezzi

Il Programma d'attuazione - consultabile sul sito Internet, www.ti.ch/pd, oppure presso l'Ufficio del Piano direttore - informa sui tempi e sui mezzi.

 Sfondo bianco:
testo informativo

 Sfondo grigio:
testo vincolante



I. Situazione, problemi, sfide

Forma e ruolo della scheda

Questa scheda esplicita e coordina i provvedimenti pianificatori con rilevante impatto territoriale riguardanti l'agglomerato del Luganese, attraverso un approccio che considera in maniera integrata i settori della natura e del paesaggio, degli insediamenti e della mobilità. Il risultato è frutto del processo pianificatorio regionale riassunto di seguito.

Piano regionale dei trasporti del Luganese (PTL) e Concetto di organizzazione territoriale del Luganese (COTAL)

Negli anni '90 il Consiglio di Stato avvia una politica di organizzazione territoriale a scala regionale finalizzata a gestire in maniera interdisciplinare le problematiche legate alla mobilità, agli insediamenti e all'ambiente. Questa politica sfocia nei Piani regionali dei trasporti (PRT) e nei Concetti di organizzazione territoriale (COT) dei quattro agglomerati ticinesi, elaborati dalle Commissioni regionali dei trasporti. Il PTL e il COTAL – elaborati dalla Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) in collaborazione con il Cantone – sono stati sintetizzati in due omonime schede di Piano direttore, adottate per la prima volta dal Consiglio di Stato rispettivamente nel 1994 e nel 2001.

Programma d'agglomerato del Luganese di prima generazione (PAL1)

Negli anni 2000 la Confederazione decide di promuovere una politica di sostegno agli agglomerati, poiché questi non sono più in grado di risolvere i sempre più complessi problemi legati all'evoluzione degli insediamenti, dei trasporti e della protezione dell'ambiente. Nel 2006 le Camere federali approvano la *Legge sul fondo infrastrutturale* (LIFT) che istituisce un fondo destinato a finanziare infrastrutture per i trasporti privati e pubblici negli agglomerati.

La Confederazione concede i finanziamenti del fondo sulla base dei programmi d'agglomerato (PA), progetti territoriali di carattere programmatico da sviluppare secondo una visione globale della mobilità che include tutti i mezzi di trasporto e da la priorità a misure di gestione e organizzazione in maniera coordinata con lo sviluppo degli insediamenti e la protezione dell'ambiente.

Entro la prima scadenza per l'elaborazione dei PA e per la richiesta dei contributi federali (fine 2007), il Cantone e la CRTL hanno licenziato il PAL1 e nel 2011 hanno firmato la Convenzione sulle prestazioni con la Confederazione. In questo documento è stato fissato un contributo federale di 27.45 mio di fr. su un costo totale di 91.48 mio per le opere da realizzarsi indicativamente nel periodo 2011-2014 (totale delle misure di priorità A cofinanziabili dalla Confederazione). Il PAL1 prevedeva un investimento totale, per la realizzazione dell'insieme delle misure di tipo A e B di 800 mio di fr. (misure A 430 mio di fr., misure B 370 mio di fr.).

Programma d'agglomerato del Luganese di seconda generazione (PAL2)

Entro la scadenza per la consegna di PA nuovi o aggiornati è stato allestito il PAL2. La firma della Convenzione sulle prestazioni è prevista per la fine del 2014 e il finanziamento delle misure a partire dal 2015 (credito-quadro 2015-2018).

Dal profilo dei contenuti, il PAL1 e il PAL2 rappresentano l'aggiornamento del PTL e del COTAL. Anche dal profilo formale, il consolidamento pianificatorio di questi documenti avviene tramite lo stesso strumento: il Piano direttore (limitatamente a quelle con rilevanti impatti territoriali). Le misure del PTL e del COTAL sono state trasposte rispettivamente nelle schede M3 e R3 del PD, le quali hanno successivamente recepito pure le misure del PAL1. L'inclusione di tali misure dei



PA nei piani direttori cantonali è infatti una delle condizioni per accedere ai finanziamenti federali.

La suddivisione dei contenuti riguardanti il Luganese in due diverse schede – M3 PTL e R3 COTAL – corrisponde all'impostazione generale del PD09, che prevede la ripartizione di tutte le schede in quattro ambiti tematici: Patrimonio, Rete urbana, Mobilità e Vivibilità. La necessità di includere le misure del PAL2 con rilevanti impatti territoriali nel PD09 è stata colta come occasione per riunire e semplificare i contenuti delle due schede tematiche R3 e M3, in modo da corrispondere meglio allo spirito dei PA, che propugnano una visione e trattazione congiunta dei temi legati a mobilità e insediamenti.

La struttura dei contenuti di questa scheda corrisponde dunque a quella dei PA: scenario auspicato, strategie e misure suddivise nei settori della natura e paesaggio, degli insediamenti e della mobilità. Questo modo di procedere permette una rapida verifica della coerenza fra lo strumento programmatico del PA e lo strumento destinato al suo consolidamento pianificatorio e giuridico, cioè il PD, facilitando tra l'altro l'esame federale ai fini della concessione dei finanziamenti.

Dal PTL/PALI al PAL2 – Situazione, problemi e sfide

Nell'ambito del PTL e del PALI sono state pianificate molte grandi opere infrastrutturali di portata regionale nel frattempo realizzate (ad esempio la galleria Vedeggio-Cassarate) o in fase di progettazione (ad esempio la circonvallazione Agno-Bioggio). Il PALI ha pure gettato le basi per la pianificazione della rete tram, che con il PAL2 è diventata il perno del concetto di sviluppo territoriale e viabilistico dell'agglomerato.

La situazione e i problemi dell'agglomerato del Luganese

Il principale atout dell'agglomerato luganese è dato dalla contemporanea presenza di un centro urbano estremamente vitale, fulcro di attività di rilievo internazionale, di insediamenti produttivi dinamici nelle pianure e di insediamenti residenziali che garantiscono generalmente un'ottima qualità di vita. Il tutto in un contesto paesaggistico e naturalistico di grande pregio.

La buona raggiungibilità delle principali aree funzionali permette di mantenere alta l'attrattiva dell'agglomerato, benché l'esiguo territorio del fondovalle determini situazioni di grande conflittualità fra insediamento e infrastrutture, in particolare nel Basso Malcantone, nel Basso Vedeggio e nel Pian Scairolo. La presenza dell'autostrada e della ferrovia hanno rappresentato in passato e continuano a rappresentare il principale vantaggio posizionale dell'agglomerato. Il completamento delle gallerie ferroviarie di base del Ceneri e del San Gottardo non potrà che rafforzare le condizioni quadro positive, soprattutto nelle relazioni verso nord, mentre la rete TILLO permette un ottimo collegamento all'interno dell'agglomerato, con il resto del Cantone e con le vicine province italiane.

Il Luganese potrebbe però subire le ripercussioni negative derivanti dal suo successo. Considerato l'alto livello di competitività e di attrattiva nel contesto cantonale e sovra regionale, non è da escludere che la continua crescita di posti di lavoro, della popolazione e della mobilità possa portare al collasso del sistema territoriale. Già oggi l'autostrada, soprattutto a sud di Lugano, durante le ore di punta giunge al suo limite di capacità. Si tratta di debolezza strutturale del sistema che determina grosse problematiche di congestionamento. Anche gli abitati del Basso Malcantone e del Basso Vedeggio sono attraversati da flussi di traffico considerevoli e problemi analoghi si riscontrano lungo le vie di accesso al centro di Lugano e sul Pian Scairolo.

Le sfide

Il PAL2 estende il perimetro di riferimento a tutti i Comuni tra il Monte Ceneri e la sponda nord del Ceresio e si pone l'obiettivo primario di permettere al Luganese di confermare il ruolo di principale polo economico del Cantone e contribuire così a rafforzare la Città-Ticino nel contesto della rete urbana svizzera e transfrontaliera.

Per superare le criticità ed evitare le minacce identificate, si intende promuovere una concentrazione dello sviluppo socio-economico e implementare uno "sviluppo centripeto" in alcune aree strategiche e centrali dell'agglomerato (la Città Bassa e Alta, le Porte Nord e Sud e il Basso Vedeggio). Questo approccio permette di sviluppare in modo coerente le infrastrutture necessarie a colmare le lacune del sistema regionale della mobilità, sgravando dal traffico di transito gli abitati maggiormente colpiti e migliorando la qualità dei collegamenti e dei servizi dell'offerta di trasporto pubblico, in particolare tra le aree strategiche stesse.

La proposta di "specializzazione funzionale" dei diversi comparti mira a favorire lo sviluppo di aree con chiare destinazioni, ponendo le premesse per una riqualifica urbanistica e una riduzione degli oneri di infrastruttura, salvaguardando nel contempo il territorio rimanente dagli impatti di un'urbanizzazione diffusa e disordinata.

L'obiettivo operativo del PAL2 è quindi quello di trovare un equilibrio tra le opportunità di residenza e lavoro e l'esigenza di organizzare razionalmente la mobilità, in particolare i movimenti pendolari verso l'agglomerato e il suo polo urbano. In questo senso, la nuova rete tram costituisce un valido complemento funzionale tra le aree strategiche di sviluppo economico dell'agglomerato: Città, Città Alta, Basso Vedeggio, Cornaredo, Pian Scairolo.

L'ordinamento territoriale proposto dal PAL2 verte quindi sulla scelta precisa di una strategia di ordinamento territoriale focalizzata in alcuni comparti strategici, che per loro particolare vocazione permettono di gestire in maniera ottimale la trasformazione del territorio determinata dallo scenario di crescita prospettato, che prevede un incremento fino a 154'000 abitanti e 90'000 addetti.

2. Indirizzi

Questa scheda consolida i provvedimenti con rilevante incidenza territoriale del PAL2 (Programma d'agglomerato di seconda generazione del Luganese) e concretizza il coordinamento tra questi e le altre politiche territoriali del Piano direttore.

Il PAL2 ha aggiornato i contenuti del PAL1 e delle precedenti pianificazioni regionali, vale a dire il PTL (Piano regionale dei trasporti del Luganese) e il COTAL (Concetto d'organizzazione territoriale del Luganese), le cui schede sono pertanto sostituite da questa.

2.1 Perimetro

L'agglomerato del Luganese ai sensi della presente scheda è costituito dai Comuni posti tra il Monte Ceneri e la sponda settentrionale del lago Ceresio (v. anche Allegato I).

2.2 Scenario auspicato dell'organizzazione territoriale

Lo scenario qui descritto è visualizzato nell'allegato II, il quale è parte integrante degli indirizzi di questa scheda.

Indirizzi generali

- valorizzare le peculiarità storiche e geografiche dell'agglomerato e sostenerne il ruolo di 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 (v. anche scheda R1);
- perseguire uno sviluppo equilibrato e sostenibile, il miglioramento della qualità di vita e la tutela dell'ambiente;
- coordinare lo sviluppo degli insediamenti e della mobilità al fine di garantire una crescita socio-economica paragonabile a quella degli ultimi due decenni.

Indirizzi per la natura e il paesaggio

- le linee di forza del paesaggio preservano gli spazi liberi da insediamenti, assicurando una funzione strutturante e d'equilibrio (v. scheda P1);
- il paesaggio e i grandi spazi aperti a vocazione ricreativa sono da tutelare e valorizzare tenendo conto delle esigenze della natura, dell'agricoltura e del bosco (v. schede P1, P4, P5, P7 e R9);
- i beni culturali, i nuclei storici e gli insediamenti tradizionali sono tutelati e valorizzati (v. scheda P10 e R10);
- il Ceresio e le sue sponde sono mantenuti e valorizzati nelle loro componenti naturali e paesaggistiche; il loro valore di spazio pubblico all'interno dell'agglomerato è rafforzato.

Indirizzi per gli insediamenti

- la struttura insediativa è organizzata nel rispetto delle caratteristiche geografiche, morfologiche, paesaggistiche e funzionali del Luganese;
- tale struttura è caratterizzata dalle seguenti aree funzionali – Centro, Aree suburbane strategiche, Aree suburbane e Aree periurbane – a cui corrispondono specifiche strategie di sviluppo centripeto dell'insediamento coordinate con gli obiettivi di migliorare la qualità urbana e di vita e di ottimizzare l'offerta dei trasporti pubblici (v. allegato III);
- lo sviluppo delle attività lavorative è concentrato in poche aree dell'agglomerato (aree strategiche) in cui s'intende favorire la riqualifica urbana; i quartieri residenziali pregiati, che rappresentano uno dei maggiori valori di localizzazione del Luganese, sono tutelati; il coordinamento tra luoghi di residenza e di lavoro viene migliorato, riducendo gli oneri infrastrutturali;
- di principio sono esclusi nuovi azzonamenti e si punta sia su un'adeguata attuazione degli indici di sfruttamento, sia sull'introduzione di IS minimi.

2. Indirizzi

Indirizzi per la mobilità

- la mobilità fa capo a diversi vettori – trasporto individuale motorizzato (TIM), trasporti pubblici (TP) e mobilità lenta (ML) – coordinati fra loro;
- la rete dei diversi vettori di mobilità è coerente con la struttura e le strategie insediative e paesaggistiche;
- è incentivata la complementarità e un'equilibrata ripartizione modale tra i diversi vettori, incrementando le quote del TP rispetto a quella del TIM, prioritariamente per i movimenti pendolari;
- la Rete tram assume il ruolo di asse portante per il miglioramento dei collegamenti tra le aree strategiche;
- l'autostrada A2 e la galleria Vedeggio-Cassarate svolgono la funzione di circonvallazione attorno al centro dell'agglomerato;
- il traffico di transito viene concentrato su determinati assi principali, definiti in base alla gerarchia stradale illustrata nell'allegato IV, in modo da alleggerire le altre strade;
- investimenti infrastrutturali importanti sono concentrati laddove vi sono le principali lacune del sistema regionale della mobilità, permettendo di sgravare dal traffico di transito gli abitati più colpiti e di migliorare l'accessibilità alle aree strategiche e i collegamenti tra le stesse, in particolare con il TP;
- la ML è promossa quale valida alternativa al TIM, anche per le necessità quotidiane;
- la politica dello stazionamento mira al contenimento del TIM nelle aree centrali degli agglomerati.

2.3 Strategie

Natura e paesaggio

Aree centrali e suburbane

La strategia generale verte a promuovere e a garantire:

- la conservazione, la valorizzazione e la realizzazione di parchi urbani, giardini pubblici, viali alberati e strutture analoghe;
- la rivalorizzazione dei pregi storici, spaziali e paesaggistici del Centro;
- la molteplicità d'usi e funzioni delle rive lacustri e dei corsi d'acqua (scheda P7).

Aree periurbane

La strategia generale verte sulla tutela e sulla valorizzazione delle ampie superfici verdi e boschive a favore della biodiversità e per assicurare le loro funzioni paesaggistiche, naturalistiche, agricole e di svago.

Insedimenti

Aree centrali

Le Aree centrali, costituite dal Centro e dalle Aree suburbane strategiche, rivestono un ruolo chiave nell'ottica dello sviluppo centripeto dell'insediamento.

Nel Centro si postula una crescita in termini assoluti importante della popolazione residente (residenza primaria), mentre l'insediamento dei posti lavoro è consolidato al livello attuale.

2. Indirizzi

Nelle *Aree suburbane strategiche* si postula una concentrazione della crescita degli addetti in termini assoluti (in misura maggiore nei comparti Porta nord, Porta sud e Basso Vedeggio), come pure della popolazione residente. In queste aree è prevista la concentrazione di oltre il 70% degli addetti del Luganese.

Per ogni area centrale si postula una specifica vocazione:

- Città Bassa: fulcro e luogo di riferimento e di identificazione dell'agglomerato, con funzioni aventi carattere di unicità anche a livello cantonale; area polifunzionale a forte densità, di carattere urbano;
- Città Alta: area polifunzionale a forte densità, di carattere urbano;
- Porta Nord: area specializzata per attività sportive, culturali, di servizio e lavorative;
- Porta Sud: area lavorativa e di servizio di supporto al centro;
- Basso Vedeggio: area caratterizzata in particolare da funzioni lavorative, con un contesto residenziale pedemontano e importanti funzioni di svago di prossimità correlate alla persistenza di attività agricole.

Aree suburbane

Sono le principali aree di supporto a quelle centrali, in particolare per la residenza e per le principali funzioni di svago di prossimità, ma anche quale complemento alle funzioni lavorative. Vanno tutelate dagli impatti della mobilità e, laddove necessario, riqualificate.

Qui, la strategia generale è volta a frenare la dispersione degli insediamenti e a tutelare i quartieri residenziali pregiati a carattere estensivo cresciuti storicamente.

Si postula altresì un'importante crescita in termini assoluti della popolazione residente, in misura maggiore nei comparti Collina nord e Collina centrale; in misura leggermente minore nel comparto Collina d'Oro.

Per ognuna di queste aree si postula una specifica vocazione:

- Medio Vedeggio: area a contenuto misto, con accento sugli insediamenti industriali e artigianali;
- Collina Nord: versante montano e pedemontano prevalentemente residenziale e con importanti funzioni di svago di prossimità (San Clemente-San Zeno e Porza-Vezia);
- Collina Nord/Ovest: area polifunzionale, con contenuti misti sviluppati lungo Via S. Gottardo;
- Collina Centrale: area residenziale pedemontana e collinare e con importanti funzioni di svago di prossimità (Breganzona-Muzzano);
- Collina d'Oro: area residenziale collinare con importanti funzioni di svago (Pian Casoro);
- Brè: area pedemontana e collinare prevalentemente residenziale, con funzioni di svago estensivo;
- Basso Malcantone: area suburbana prevalentemente residenziale, con importanti funzioni di svago di prossimità (Monte Caslano).

Aree periurbane

Corrispondono ai comparti estensivi a vocazione prevalentemente residenziale, caratterizzati da ampie superfici verdi e boschive. Qui la strategia generale è volta a frenare la dispersione degli insediamenti, a mantenere le caratteristiche di insediamento estensive e a valorizzare i nuclei storici.

2. Indirizzi

Per ognuna di esse si postula una specifica vocazione:

- Alto Vedeggio: area prevalentemente residenziale con funzioni lavorative raggruppate lungo il fondovalle;
- Capriasca: area prevalentemente residenziale, con funzioni di svago estensivo;
- Valle del Cassarate: area prevalentemente residenziale;
- Alto Malcantone: area a prevalenza residenziale e persistenza di attività agricole;
- Medio Malcantone: area a prevalenza residenziale e persistenza di attività agricole;
- Arbostora: area prevalentemente residenziale, con funzioni di svago estensivo.

Poli di sviluppo economico e Comparti per grandi generatori di traffico

Il Basso Vedeggio, la Porta Nord (Nuovo Quartiere Comaredo), la Porta Sud (Pian Scairolo) e la Città Alta includono aree particolarmente attrattive per l'insediamento e lo sviluppo di attività economiche ai sensi della scheda R7 Poli di sviluppo economico.

Il Basso Vedeggio, la Porta Sud (Pian Scairolo) e il centro del polo urbano di Lugano possono accogliere grandi generatori di traffico ai sensi della scheda R8.

In questi comparti la strategia generale è quella definita nelle schede R7 (PSE) e R8 (GGT).

Trasporti pubblici: reti e nodi

Rete ferroviaria - TILO - Tram (v. anche Allegati VI-VII)

Il quadro di riferimento a livello superiore è rappresentato dal completamento di AlpTransit a sud di Lugano, in particolare del corridoio merci internazionale.

La strategia generale verte a potenziare il trasporto pubblico su ferro e ad affidargli il ruolo di elemento strutturante dell'agglomerato:

- rafforzando il ruolo della ferrovia e del TILO alla scala dell'agglomerato e per i collegamenti transfrontalieri;
- realizzando la Rete tram quale perno infrastrutturale prioritario dello sviluppo dell'agglomerato e per i collegamenti transfrontalieri;

Reti dei trasporti pubblici su gomma (v. anche Allegato VI)

La strategia generale verte a:

- completare il servizio della Rete tram con linee bus urbane e assicurare la copertura delle aree il cui servizio non è adeguato alle necessità;
- attestare le linee bus regionali alle stazioni ferroviarie o del tram e non più necessariamente al centro città.

Nodi e fermate del trasporto pubblico

La strategia generale è volta a migliorare l'offerta, le infrastrutture per il trasbordo (P&R, B&R ecc.), l'accessibilità, l'attrattiva, l'inserimento urbanistico e la sicurezza dei nodi e delle fermate del TP.

2. Indirizzi

Rete viaria e stazionamento

In generale, la strategia verte ad applicare la gerarchia stradale visualizzata nell'Allegato IV, che è parte integrante degli indirizzi di questa scheda. Lo scopo è garantire un buon funzionamento della rete e favorire la convivenza e la complementarietà di TIM, TP e ML. Ciò attraverso la concentrazione del traffico di transito su determinati assi principali e la riqualifica, la messa in sicurezza e la moderazione delle strade.

Più in particolare, valgono le seguenti strategie:

- autostrade e svincoli:
l'autostrada e la galleria Vedeggio-Cassarate assumono la funzione di circonvallazione volta a sgravare l'area centrale dell'agglomerato dal traffico di transito; Cantone e Regione si impegnano presso la Confederazione affinché la capacità e la funzionalità dell'autostrada e dei suoi svincoli sia garantita in tutto il territorio del Luganese;
- strade principali e di collegamento:
 - gli assi di penetrazione al centro determinano un sistema di "mobilità a spicchi" volto a filtrare l'accesso e a limitarne l'attraversamento; a tale scopo è previsto un riassetto e una riqualifica urbana;
 - nuove strade completano la rete allo scopo di migliorare l'accessibilità delle aree strategiche (Pian Scairolo e Cornaredo) o migliorare la qualità di vita degli abitati laddove compromessa dal traffico di transito (Basso Vedeggio e Basso Malcantone). La loro realizzazione è accompagnata dal declassamento e dalla riqualifica delle strade di attraversamento degli abitati.
- strade di raccolta e di servizio:
impedire o scoraggiare il traffico di transito nelle aree prevalentemente residenziali, moderare la velocità (30 o 20 km/h) e promuovere riqualifiche urbanistiche volte a favorire la convivenza fra i diversi vettori di trasporto e a migliorare l'attrattiva degli spazi pubblici;
- posteggi pubblici:
attuare una politica selettiva e coordinata, riducendo progressivamente i posti auto di lunga durata nei centri urbani e concentrandoli nei punti strategici di accesso alla rete dei TP; ciò avviene in base al principio dei tre "anelli filtro":
 - il *primo anello* prevede una serie di posteggi Park&Ride (P&R) collocati presso le fermate del TILO e della Rete tram, il più vicino possibile all'origine degli spostamenti;
 - il *secondo anello* è situato lungo la tangenziale autostradale e si compone di una serie di nodi intermodali (grandi P&R) allacciati alla rete del TP urbano;
 - il *terzo anello* è costituito da posteggi di breve durata nel centro dell'agglomerato, non destinati al traffico pendolare;

Vedi anche Allegato IV Rete viaria e stazionamento, Allegato V Stazionamento e Allegato VIII Rete dei percorsi ciclabili.

Mobilità lenta (v. anche allegato VIII)

La strategia generale verte a migliorare le condizioni della ML, segnatamente:

- favorire la ML negli spostamenti quotidiani e per il tempo libero;
- creare una rete completa, sicura, attrattiva ed efficiente, in particolare nelle

2. Indirizzi

aree pianeggianti;

- migliorare l'interfaccia con i TP;
- completare la rete di stalli coperti e sicuri;
- garantire una buona accessibilità alle aree centrali e suburbane, alle scuole e altri edifici pubblici e alle aree di svago di prossimità;
- mettere in sicurezza i punti critici della rete (moderazioni del traffico e zone 30 km/h) e creare ambienti in cui sia piacevole spostarsi e intrattenersi, sia sulle strade che negli altri spazi pubblici.

3. Misure

Questo capitolo riprende quelle misure del PAL2 che, in ragione della loro rilevante incidenza territoriale, richiedono un consolidamento nel PD (v. sotto, parte su sfondo grigio). Esso contiene pure le misure maturate nelle pianificazioni regionali precedenti (PALI, PTL e COTAL) e già consolidate a suo tempo nel PD.

Per una visione più completa, la tabella sottostante riporta anche altre misure importanti del PD (e le relative schede) che concorrono, oltre al PAL, a definire lo sviluppo dell'agglomerato.

Provvedimenti del PD	Schede del PD
Linee di forza del paesaggio Paesaggi d'importanza nazionale dei Denti della Vecchia (IFP 1813); di Gandria e dintorni (IFP 1812); del San Salvatore (IFP 1810); del Monte di Caslano (IFP 1805); dell'Arbostora-Morcote (IFP 1811).	Scheda P1
Comidoi ecologici	Scheda P4
Parchi naturali: Parco nazionale del Locarnese; Parco di Arcegnio; Parco del Piano di Magadino (v. sopra, misura PALoc PI 3)	Scheda P5
Passeggiate e sentieri a lago; aree di svago a lago	Scheda P7
Valorizzazione dei nuclei, degli insediamenti tradizionali e dei loro spazi pubblici	Schede P10 e R10
Poli di sviluppo economico: Losone-Saleggi	Scheda R7
Grandi generatori di traffico: Centro del polo urbano di Lugano	Scheda R8
Aree di svago di prossimità: aree principali di San Clemente-San Zeno, di Porza-Vezia, di Breganzona-Muzzano e del Monte di Caslano.	Scheda R9
Collegamento A2-A13	Scheda R11
Piano cantonale dei trasporti	Scheda M1
AlpTransit: proseguimento a sud di Lugano	Scheda M6
Sistema TILO e relative fermate: - accessibilità e inserimento urbanistico delle fermate esistenti; - realizzazione di Park&Rail alle fermate TILO; - ipotesi di nuovo collegamento tra Taverne e il Basso Vedeggio e ipotesi di nuove fermate (Grumo, Manno, la Monda e Bedano); - nuove fermate (in fase di realizzazione o allo studio) a Caslano-Colombera, Agno aeroporto e Ponte Tresa confine.	Scheda M7
Percorso ciclabile nazionale San Gottardo - Chiasso Percorso ciclabile cantonale Tesserete - Canobbio - Lugano - Agno - Ponte Tresa - Cassinone Percorsi ciclabili regionali	Scheda M10

Per una visione completa e di dettaglio delle misure di PD che interessano il Luganese è necessario riferirsi alla carta di base e all'insieme delle schede del Piano direttore.

3.1 Natura e paesaggio

Misura	Fonte	Situazione a PD
Nuovo quartiere di Comaredo Nell'ambito del concetto di sviluppo (v. punto 3.2), realizzazione di un'area di svago di prossimità, di protezione e valorizzazione naturalistica e paesaggistica, nell'area del Pratone e della collina di Trevano e lungo il fiume Cassarate.	PAL2 (III)	Dato acquisito Misura definita dal COTAL, aggiornata nell'ambito del PAL2 e correlata ai temi dello svago di prossimità (scheda R9) e della mobilità lenta (scheda M10).
Piano della Stampa Nell'ambito del concetto di sviluppo (v. punto 3.2) sono previsti i seguenti interventi: - recupero paesaggistico-naturalistico basato sulla rinaturazione dei corsi d'acqua; - messa in relazione delle nuove attrezzature ricreative e di svago tramite corridoi verdi; garanzia di accessibilità la ML e il TP.	PAL2 (IV)	Dato acquisito Misura definita dal COTAL, aggiornata nell'ambito del PAL2 e correlata ai temi del paesaggio (schede P1 e P2), delle componenti naturali (scheda P4), dell'acqua (scheda P6), dello svago di prossimità (scheda R9) e della mobilità lenta (scheda M10). V. anche punto 3.2 Insediamenti.

3. Misure

<p>Concetto di sviluppo Pian Scairolo</p> <p>Nell'ambito del concetto di sviluppo (v. punto 3.2) sono previsti i seguenti interventi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - creazione di un'ampia area verde sulla sponda destra della roggia Scairolo con riqualificazione delle funzioni insediative abitative; - riqualifica della roggia Scairolo. 	PAL2 (V)	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal PAL2 e correlata ai temi del paesaggio (schede P1 e P2), delle componenti naturali (scheda P4), dell'acqua (scheda P6), dello svago di prossimità (scheda R9) e della mobilità lenta (scheda M10).</p> <p>V. anche punto 3.2 Insediamenti.</p>
<p>Nuovo polo Vedeggio</p> <p>Nell'ambito del concetto di sviluppo (v. punto 3.2) sono previsti i seguenti interventi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>strada Regina</i>: messa in rete dei luoghi d'interesse culturale, delle aree di svago e dei servizi; - <i>area di svago di prossimità Basso Vedeggio</i>: valorizzazione delle funzioni di svago lungo la sponda sinistra del Vedeggio, la riva del lago, i corsi d'acqua e nelle aree libere; - la promozione dello svago di prossimità dev'essere compatibile con la protezione naturalistica, paesaggistica e con la salvaguardia agricola; - i luoghi d'interesse culturale, ricreativo e di svago sono messi in rete e la loro accessibilità dev'essere garantita tramite il TL e il TP. 	PAL2 (VI)	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal COTAL, aggiornata nell'ambito del PAL2 e correlata ai temi dello svago di prossimità (scheda R9), dei laghi e rive lacustri (scheda P7) e della mobilità lenta (scheda M10).</p> <p>V. anche punto 3.2 Insediamenti.</p>
<p>Porta Ovest</p> <p>Nell'ambito del concetto di sviluppo (v. 3.2) è prevista la valorizzazione delle aree a vocazione agricola (vigneti) in funzione paesaggistica e produttiva.</p>	PTL	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal COTAL correlata ai temi del paesaggio (schede P1 e P2) e del territorio agricolo (P8).</p> <p>V. anche punto 3.2 Insediamenti.</p>
<p>Basso Malcantone</p> <p>Nell'ambito del concetto di sviluppo (v. 3.2) sono previsti i seguenti interventi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - valorizzazione della via storica Strada Regina; - percorso di svago a lago; - corridoio verde delle Magliasina attorno al percorso del golf; - i diversi comparti di svago sono messi in relazione e la loro accessibilità dev'essere garantita tramite la ML e il TP. 	PAL2 (IX)	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita nell'ambito del PTL, aggiornata nell'ambito del PAL2 e correlata ai temi del paesaggio (scheda P1, in particolare sulle Linee forza del paesaggio e P2), delle componenti naturali (scheda P4), dei laghi e rive lacustri (scheda P7), dello svago di prossimità (scheda R9), della mobilità lenta (scheda M10) e delle infrastrutture per lo svago, lo sport e il tempo libero (scheda V12).</p> <p>V. anche punto 3.2 Insediamenti.</p>

3.2 Insediamenti

Riferirsi anche alla cartina relativa allo scenario auspicato: Allegato II.

Misura	Fonte	Situazione a PD
<p>Concetto di sviluppo Polo urbano</p> <p>Realizzazione di diversi interventi di riqualifica urbanistica che accompagnano le scelte di mobilità definite dal PVP.</p> <p>Comprensori di progettazione urbanistica C1-C5 (vedi PVP), con sistemazione di comparti strategici (asse fluviale del Cassarate, Lungolago, Campo Marzio, Centro di quartiere di Molino Nuovo, ecc.).</p> <p>Promozione dei seguenti contenuti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - insediamento di attività socio-economiche di importanza cantonale, in funzione soprattutto della piazza finanziaria; - attività centrali per l'agglomerato per quanto 	PAL2 (I)	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal PTL e dal COTAL, aggiornata nell'ambito del PAL2 e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo e contenibilità dei PR, R8 Grandi generatori di traffico, R10 Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito e M10 Mobilità lenta.</p>

3. Misure

<p>riguarda le funzioni strategiche quali la cultura, l'educazione superiore, i servizi pubblici, ecc.</p>		
<p>Concetto di sviluppo Città Alta</p> <p>Realizzazione del concetto urbanistico per il comparto della Stazione FFS: nuova edificazione dei fondi adiacenti alla Stazione FFS; copertura della trincea ferroviaria e realizzazione di un sistema di parchi urbani (Tassino, ecc.) e valorizzazione dei percorsi pedonali di accesso al centro.</p> <p>Promozione dei seguenti contenuti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - comparto strategico di sviluppo a ridosso del principale nodo del trasporto pubblico dell'agglomerato, quale Polo di sviluppo economico (PSE); - insediamento di funzioni pubbliche di rilevanza regionale (p.es. scuole professionali); - funzioni residenziali di qualità e aree di svago nel centro urbano. 	<p>PAL2 (II)</p>	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal COTAL, ripresa nel PAL1, aggiornata nell'ambito del PAL2 e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo e contenibilità dei PR, R7 PSE, R8 Grandi generatori di traffico, R10 Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito, R7 TILO e M10 Mobilità lenta.</p>
<p>Concetto di sviluppo Nuovo quartiere di Comaredo</p> <p>Attuazione del progetto urbanistico per il nuovo quartiere, in base alle prescrizioni del Piano regolatore intercomunale (PR-NQC).</p> <p>Promozione dei seguenti contenuti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - polo di sviluppo economico (PSE); - nuovo quartiere di eventi con funzioni a forte carattere pubblico, di tipo sportivo, ricreativo ed espositivo a servizio dell'intero agglomerato; - area di svago di prossimità locale; - nuova "Porta di accesso" al polo urbano tramite la galleria Vedeggio-Cassarate. 	<p>PAL2 (III)</p>	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal COTAL, ripresa nel PAL1, aggiornata nell'ambito del PAL2 e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo e contenibilità dei PR, R7 PSE, R8 Grandi generatori di traffico, R9 Svago di prossimità, R10 Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito e M10 Mobilità lenta.</p> <p>V. anche punto 3.1 Natura e paesaggio.</p>
<p>Concetto di sviluppo Piano della Stampa</p> <p>Riqualifica urbanistica e ambientale e valorizzazione dei contenuti pubblici di rilevanza intercomunale del Piano della Stampa, sulla base delle prescrizioni del Piano d'indirizzo intercomunale del Piano della Stampa del dicembre 2011.</p> <p>Promozione dei seguenti contenuti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - lavorativi di tipo artigianale, industriale di servizi all'impresa e logistica; - nuove attrezzature ricreative e di svago (polo sportivo), messe in relazione da corridoi verdi attrezzati, integrati con la rete della mobilità lenta. 	<p>PAL2 (IV)</p>	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal COTAL, aggiornata nell'ambito del PAL2 e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo e contenibilità dei PR, R10 Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito e M10 Mobilità lenta.</p> <p>V. anche punto 3.1 Natura e paesaggio.</p>
<p>Concetto di sviluppo Pian Scairolo</p> <p>Riqualifica urbanistica e riordino delle attività del Pian Scairolo, in base alle prescrizioni del Piano regolatore intercomunale (PR-CIPPS) (Piano d'indirizzo dell'ottobre 2011).</p> <p>Concentrazione delle aree lavorative sulla sponda sinistra della roggia e riqualifica delle funzioni insediative abitative sulla sponda destra.</p> <p>Promozione dei seguenti contenuti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - polo di sviluppo economico (PSE) e comparto idoneo per l'insediamento di grandi generatori di traffico (GGT); - sviluppo delle attività lavorative e commerciali di vendita in un comparto che beneficerà, tramite le misure infrastrutturali previste, di un ottimo allacciamento alla rete della mobilità pubblica e privata; - integrazione tra il sistema dei trasporti pubblici (rete tram), la mobilità lenta, l'insediamento e le 	<p>PAL2 (V)</p>	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal COTAL, ripresa nel PAL1, aggiornata nell'ambito del PAL2 e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo e contenibilità dei PR, R7 PSE, R8 GGT, R10 Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito e M10 Mobilità lenta.</p> <p>V. anche punto 3.1 Natura e paesaggio.</p>

3. Misure

<p>aree di svago, - riqualifica della strada pedemontana sulla sponda destra del piano lungo la quale è previsto il percorso ciclabile regionale; - miglioramento dell'accessibilità e sgravio dello svincolo autostradale Lugano Sud.</p>		
<p>Concetto di sviluppo Nuovo Polo Vedeggio</p> <p>Densificazione equilibrata dei comparti strategici, riconversione delle aree lavorative, riqualifica degli spazi abitati e di quelli pubblici in base alle indicazioni del Concetto di sviluppo territoriale del Nuovo polo Vedeggio, del 2012.</p> <p>Valorizzazione delle funzioni di svago (sponda sinistra del Vedeggio, aree libere, riva del lago e corsi d'acqua).</p> <p>Messa in rete dei luoghi d'interesse culturale, delle aree di svago e dei servizi lungo la Strada Regina.</p> <p>Promozione dei seguenti contenuti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - polo di sviluppo economico (PSE) e comparto idoneo per l'insediamento di grandi generatori di traffico (GGT) definiti dalle schede R7 e R8; - sviluppo del potenziale delle aree lavorative quale secondo polo socioeconomico dell'agglomerato luganese (sistema bipolare con la Città Bassa); - coordinamento del sistema dei trasporti (aeroporto, mobilità privata, TP, ML) con gli insediamenti e la loro riqualifica; - pianificazione di quattro poli di servizio amministrativi e commerciali (Monda-Bollette a Agno; Cavezzolo a Bioggio; Piana-Suglio a Manno; Stazione di Lamone Cadempino); - pianificazione di tre aree con attrezzature di svago, sportive, pubbliche e turistiche d'interesse regionale (Golfo di Agno; Prati Maggiori; Centro sportivo e di servizi pubblici a Cadempino). 	PAL2 (VI)	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal COTAL, ripresa nel PAL1, aggiornata nell'ambito del PAL2 e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede P7 Rive laghi, R6 Sviluppo e contenibilità dei PR, R7 PSE, R8 GGT, R9 Svago di prossimità, R10 Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito, M9 Infrastruttura aeronautica e M10 Mobilità lenta.</p> <p>V. anche punto 3.1 Natura e paesaggio.</p>
<p>Concetto di sviluppo Vedeggio Valley</p> <p>Riorganizzazione e sviluppo di aree lavorative ad elevata accessibilità.</p> <p>Infrastrutture sportive e del tempo libero di interesse regionale.</p> <p>Conversione dell'area di cantiere AlpTransit a Sigirino.</p> <p>Promozione dei seguenti contenuti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - valorizzazione delle potenzialità di sviluppo delle riserve di zone lavorative per attività di tipo industriale, considerando il riuso di edifici e aree industriali dismessi; - integrazione tra il sistema di trasporto pubblico, la mobilità lenta e gli insediamenti; - messa in valore e densificazione delle aree attorno alle fermate del TP (esistenti e nuove); - collegamenti tramite ML con Parco del Vedeggio; - riqualifica urbanistica dell'area del nodo del TP di Lamone-Cadempino. 	PAL2 (VII)	<p>Risultato intermedio</p> <p>Misura definita dal PAL2 e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R7 TILO e V6 Approvvigionamento in materiali inerti.</p>
<p>Concetto di sviluppo Porta Ovest</p> <p>Riordino urbanistico complessivo di tutto il comparto in base alle raccomandazioni scaturite dal Mandato di studio secondo una procedura di "mandati in parallelo" del gennaio 2013.</p> <p>Riorganizzazione e sviluppo delle aree ad elevata accessibilità in relazione alla messa in esercizio della galleria Vedeggio-Cassarate e i conseguenti</p>	PAL2 (VIII)	<p>Risultato intermedio</p> <p>Misura identificata dal COTAL, adattata nell'ambito del PAL2 e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo e contenibilità dei PR, R7 PSE, R8 GGT, R9 Svago di prossimità, R10 Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito e M10 Mobilità lenta.</p>

3. Misure

<p>passaggi di proprietà dalla Confederazione al Cantone delle bretelle di collegamento allo svincolo Lugano nord. Messa in rete delle infrastrutture d'interesse pubblico e di svago. Promozione dei seguenti contenuti: - riorganizzazione dell'assetto della viabilità nell'intero comparto; - riordino urbanistico complessivo, che integri anche le aree lavorative (Cadempino), gli snodi stradali principali (Cinque vie, Cappella Due Mani); - riqualifica urbanistica e ristrutturazione in viale urbano dell'asse di penetrazione di Via San Gottardo dalla stazione di Lamone-Cadempino fino alla Cappella delle Due Mani (comuni di Cadempino, Vezia, Savosa e Massagno); - verifica del dimensionamento dei P&R di Vezia-Villa Negrone e di Lamone-Cadempino; - collegamenti tramite ML con Parco del Vedeggio.</p>		<p>V. anche punto 3.1 Natura e paesaggio.</p>
<p>Concetto di sviluppo Basso Malcantone Sviluppo delle aree a ridosso delle fermate dei mezzi pubblici e riconversione delle aree a maggiore potenziale insediativo. Promozione dei seguenti contenuti: - consolidamento di un'area residenziale di alta qualità servita in maniera ottimale dalla rete dei trasporti pubblici; - integrazione di comparti di svago di prossimità di valenza regionale con il sistema della mobilità lenta ed il trasporto pubblico.</p>	<p>PAL2 (IX)</p>	<p>Dato acquisito Misura definita dal PTL e dal COTAL, aggiornata nell'ambito del PAL2 e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede P7 Rive laghi, R6 Sviluppo e contenibilità dei PR, R7 PSE, R8 GGT, R9 Svago di prossimità, R10 Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito e M10 Mobilità lenta. V. anche punto 3.1 Natura e paesaggio.</p>
<p><u>Magliaso</u> - riqualifica urbanistica degli insediamenti situati lungo l'asse principale - con particolare attenzione al nucleo storico -, tenuto conto del risanamento dello spazio stradale e della vocazione prevalentemente residenziale e di svago del Basso Malcantone; - riqualifica urbanistica dell'area delle fermate del tram.</p>		<p>Dato acquisito</p>
<p><u>Caslano</u> - riqualifica urbanistica degli insediamenti situati lungo l'asse principale, tenuto conto del risanamento dello spazio stradale e della vocazione prevalentemente residenziale e di svago del Basso Malcantone; - trasformazione dell'asse di attraversamento tranviario e stradale in perno dello sviluppo insediativo favorendo l'insediamento di attività maggiormente correlate al TP; riqualifica urbanistica dell'area delle fermate del tram.</p>		<p>Dato acquisito</p>
<p><u>Ponte Tresa</u> - risanamento dello spazio stradale e valorizzazione della vocazione prevalentemente residenziale e di svago del Basso Malcantone; - rafforzamento della struttura urbana del nucleo di Ponte Tresa anche attraverso una sua qualitativa densificazione; - recupero urbanistico del fronte lago, compresa l'area della dogana.</p>		<p>Dato acquisito</p>

3. Misure

3.3 Trasporti pubblici: reti e nodi

Reti del trasporto pubblico

Misura	Fonte	Situazione a PD
Rete tram del Luganese (v. allegato VII)		
Rete tram: tratta Bioggio Molinazzo – Lugano Centro Dalla linea FLP a nord della stazione di Bioggio alla fermata Lugano Centro, attraverso il Park+Ride di Bioggio Molinazzo. È assicurato il collegamento con la Stazione FFS di Lugano e con la rete dei TP su gomma regionali e urbane.	PAL2 (1.1)	Dato acquisito Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1 e confermata dal PAL2.
Rete tram: tratta Bioggio Molinazzo – Manno Dal Park+Ride di Molinazzo (Bioggio) a Manno (zona Piana).	PAL2 (1.1)	Dato acquisito Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1 e confermata dal PAL2.
Rete tram: tratta Manno – Lamone Da Manno (zona Piana) alla stazione FFS di Lamone.	PAL2 (1.2)	Informazione preliminare Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1 e confermata dal PAL2.
Rete tram: tratta Lugano Centro – Comaredo Da Lugano Centro fino a Comaredo, passando dall'omonimo Park+Ride.	PAL2 (1.3)	Risultato intermedio Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1 e confermata dal PAL2.
Rete tram: tratta Lugano Centro – Pian Scairolo Da Lugano Centro fino al Pian Scairolo (a sud della zona dei centri commerciali) attraverso i Park+Ride di Lugano Sud (Fornaci e Paradiso).	PAL2 (1.3)	Informazione preliminare Risultato intermedio Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1 e adattata dal PAL2.
Rete tram: tratta Bioggio Molinazzo-Magliaso paese Salvaguardia futuri raddoppi del binario.	PTL	Dato acquisito Misura definita dal PTL.
Rete tram: tratta Magliaso paese – Caslano stazione Completamento del raddoppio del binario su tutta la tratta.	PAL2 (1.1)	Dato acquisito Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1 e confermata dal PAL2.
Rete tram: tratta Caslano stazione – Ponte Tresa Realizzazione del secondo binario con tracciato del tram sulla carreggiata stradale.	PAL2 (1.4)	Dato acquisito Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1 e confermata dal PAL2.
Rete tram: estensione fino al confine con Ponte Tresa Italia, lungo la Tresa (in galleria) - prolungamento della linea del tram in galleria, dalla stazione esistente di Ponte Tresa al nodo transfrontaliero del TP allo sbocco della prevista galleria stradale lungo la Tresa; - nuova stazione di attestamento lungo la Tresa e nodo transfrontaliero del TP; - adeguamento della stazione esistente di Ponte Tresa; - passerella pedonale ciclabile sulla Tresa dalla nuova stazione di attestamento.	PAL2 (1.4)	Dato acquisito Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1 e confermata dal PAL2.

3. Misure

Rete tram: raccordo alla tratta esistente 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 (da Bioggio a Lugano Stazione).	PAL2 (1.1)	Informazione preliminare Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1 e aggiornata dal PAL2
Nuovo collegamento TILO Nuovo collegamento tra Taverne e il Basso Vedeggio utilizzando il sedime dell'esistente binario industriale con ipotesi di fermate a Grumo, Manno, la Monda e Bedano.	PAL2 (1.5)	Misura definita dal PAL2 e inserita nella scheda M7 TILO; qui solo richiamata.

Nodi e fermate del trasporto pubblico

Misura	Fonte	Situazione a PD
<p>Nodo di Lugano FFS La misura mira alla riorganizzazione del nodo e della viabilità nell'area della stazione FFS di Lugano. Si prefigge in particolare di adeguare le infrastrutture di mobilità nell'area della stazione alle esigenze di un moderno e attrattivo nodo del TP, tenendo conto dell'aumento dell'utenza a seguito dello sviluppo del TILO e dell'apertura della gallerie di base del San Gottardo e del Ceneri. Si prevedono un nuovo terminale dei bus e un posteggio sotterraneo di ca. 400 posti auto (P&R e posteggi a breve durata) nel Piazzale di Besso, collegati alla stazione tramite un nuovo sottopasso pedonale che serve anche la Città Bassa. Il completamento del sistema viario, con la realizzazione di un nuovo sottopasso a nord e il prolungamento di via Basilea fino alla valle del Tassino, con tracciato coperto in galleria, sotto il 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. È garantito un collegamento con la tratta Bioggio Molinazzo-Lugano Centro della rete tram. La misura tiene conto di future edificazioni, 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. (v. allegato IX).</p>	PAL1	Dato acquisito Misura definita dal PTL e ripresa dal PAL1.
<p>Nodo di Lamone-Cadempino FFS Miglioramento dell'interscambio con la rete di trasporto pubblico su gomma e dell'accessibilità alla rete TILO in generale. Si prevede: - ottimizzazione dell'accessibilità al nodo; - arredo degli spazi adiacenti (v. anche punto 3.2 Inseadimenti - Concetto di sviluppo Vedeggio Valley); - potenziamento del P&R esistente.</p>	PAL2 (3.6)	Dato acquisito Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1 e dal PAL2.
<p>Nodo transfrontaliero di Ponte Tresa Il nodo è previsto alla stazione di attestamento del prolungamento della linea del tram in galleria lungo la Tresa, in corrispondenza dello sbocco della prevista galleria stradale (v. anche punto 3.3</p>	PAL2 (1.4)	Dato acquisito Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1 e ripresa dal PAL2.

3. Misure

Trasporti pubblici: reti e nodi - Reti del trasporto pubblico).		
Nuove fermate TILO Nuove fermate sulla linea TILO esistente S10: Torricella, Bironico-Camignolo, Vezia. Tutte le fermate sono servite da parcheggi (P&R).	PAL2 (1.5)	Misura definita dal PAL2 e inserita nella scheda M7 TILO; qui solo richiamata.
Nuove fermate Rete tram Nuove fermate sulla linea esistente FLP (in fase di realizzazione o allo studio) a Caslano-Colombara, Agno aeroporto e Ponte Tresa confine. Tutte le fermate sono servite da parcheggi (P&R).	PAL2 (1.1, 1.4)	Misura definita dal PTL, confermata dal PAL2 e inserita nella scheda M7 TILO; qui solo richiamata.

3.4 Rete viaria e stazionamento

Rete viaria

Misura	Fonte	Situazione a PD
Tangenziale "Omega":		
Tratto Pazzallo (Fomaci) - Bioggio (Molinazzo) Nuovo percorso a carreggiata unica tra lo svincolo autostradale Lugano sud in località Fomaci e il nodo di Molinazzo. Tracciato prevalentemente in galleria.	PTL	Informazione preliminare
Tratto Bioggio (Molinazzo) - Vezia (Pradone) Tratto della tangenziale da realizzare affiancando due nuove corsie all'autostrada. Prima della realizzazione il compito di questo tratto è assunto dalla A2 stessa.	PTL	Risultato intermedio
Tratto Vezia (Pradone) - Canobbio in galleria e viabilità Comaredo	PTL	✓
Tratto Canobbio - Gandria - confine nazionale Percorso in galleria tra Canobbio e l'allacciamento alla strada cantonale Lugano-Gandria a Gandria stessa.	PTL	Risultato intermedio
Viabilità Comaredo Nuovo assetto viario del Nuovo Quartiere Comaredo (NQC); comprende i seguenti interventi: - completamento del tratto di galleria artificiale chiusa su tre lati (funzione di protezione fonica); - nuova rotonda sul fiume Cassarate, con copertura parziale per la protezione fonica e integrazione della ciclopista; - modifica e sistemazione della via Sonvico, con nuovo tracciato parziale da incrocio con via Chiosso a incrocio con via delle Scuole; - sistemazione parziale di via Ciani e nuova strada di collegamento via Ciani - via Trevano (via Stadio); - nuova strada di quartiere (tappa I); - rete per la mobilità lenta del quartiere NQC. (v. allegato X)	PAL2 (2.2)	Dato acquisito Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1 e dal PAL2.
Viabilità Basso Vedeggio Nuova strada dall'incrocio delle Cinque Vie di Bioggio al Vallone di Agno, passando dal Park+Ride di Molinazzo. La circonvallazione è concepita come strada urbana (60 km/h) raccordata alla rete locale solo nei seguenti punti (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 TP, il TL e i Park+Ride; - le misure d'organizzazione ed utilizzazione territoriale (v. misura 3.2 Insediamenti - Nuovo polo Vedeggio).	PAL2 (2.3)	Dato acquisito Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1 e dal PAL2.

3. Misure

Viabilità Basso Malcantone	--	
Galleria di Magliaso (da Vigotti alla Magliasina), raccordi alla rete esistente e viadotto di raccordo alla galleria di Pura	PAL2 (2.4)	Dato acquisito Misura definita dal PTL e ripresa dal PAL2.
Galleria di Pura (dalla Magliasina a Ponte Tresa-Lungotresa) con raccordi alla rete esistente.	PAL2 (2.4)	Dato acquisito Misura definita dal PTL e ripresa dal PAL2.
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.).	PAL2 (2.1)	Dato acquisito Misura definita dal PTL e ripresa dal PAL2.
Strada cantonale, tratta da Caslano-stazione 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.). In particolare: - 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; - sistemazione urbanistica e di moderazione a Ponte Tresa.	PAL2 (2.4 e parz. 2.1)	Dato acquisito Misura definita dal PTL e ripresa dal PAL2.
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.	PAL2 (2.4)	Risultato intermedio Misura definita dal PTL e ripresa dal PAL2.
Viabilità Pian Scairolo		
Nuovo accesso autostradale in direzione sud Realizzazione di una nuova rotonda a Pazzallo in corrispondenza dell'uscita autostradale e di un nuovo collegamento fra la nuova rotonda e la via Senago (lato est) allo scopo di sgravare le rotonde di Pambio e di Noranco. Realizzazione nel contempo di un nuovo accesso autostradale in direzione sud, da Via Senago, con un nuovo tratto stradale parallelo alla rampa autostradale in provenienza da Lugano per poi immettersi in essa.	PAL2 (2.5)	Risultato intermedio
Nuova strada ad est dell'autostrada, da Via Senago fino all'abitato di Grancia Realizzazione di una nuova strada parallela all'autostrada (lato est) allo scopo di migliorare l'accessibilità delle zone residenziali, distinguendo la viabilità locale e la viabilità di accesso alle aree lavorative e commerciali del Pian Scairolo.	PAL2 (2.5)	Informazione preliminare Misura già prevista dal PTL e adattata dal PAL2.
Viabilità Valle del Vedeggio Valutazione complessiva della viabilità dell'intero comparto (v. misura 3.2 Insediamenti - Vedeggio Valley) al fine di migliorare l'accessibilità alle aree insediative di interesse regionale e migliorare la sicurezza generale della rete principale. In particolare: - svincolo autostradale di Rivera: sicurezza e riorganizzazione	PAL2 (2.6)	Informazione preliminare Misura definita dal PAL2 e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo e contenibilità dei PR e V6 Approvvigionamento in materiali

3. Misure

in relazione alle prospettive di sviluppo insediativo dell'area di Rivera; - svincolo autostradale del cantiere AlpTransit di Sigrino: valutazione delle possibilità di riuso.		inerti.
Viabilità Porta Ovest Riassetto della viabilità accompagnato da una riqualifica urbanistica di tutta l'area tra l'autostrada e gli accessi alla Città da Cadempino, Vezia, Savosa e Massagno (Via S. Gottardo, Cinque Vie, Cappella delle Due Mani). Verifica dell'opportunità di allacciare le zone industriali di Vezia e Cadempino attraverso un percorso alternativo che eviti gli abitati.	PAL2 (2.7)	Risultato intermedio Misura parzialmente definita dal PTL e adattata dal PAL2.
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.	PTL	Informazione preliminare

Stazionamento

Misura	Fonte	Situazione a PD
Posteggio di Canobbio, Porza (Trevano)	PTL	✓
Nodo intermodale di Comaredo Il nodo di Comaredo capta il traffico proveniente dalla galleria, dalla Val Colla e dalla Capriasca. Esso viene realizzato a monte dello stadio nelle adiacenze della pista della Resega. L'ubicazione è in sintonia con le attuali destinazioni pubbliche dell'area ed è direttamente allacciata alla rete del TP del quartiere NQC. La capacità del posteggio sarà di circa 1'200 posti-auto. Esso sostituirà funzionalmente il posteggio realizzato allo sbocco della galleria. È previsto un collegamento tra il quartiere NQC e il centro scolastico di Trevano.	PAL2 (3.1)	Dato acquisito Misura definita dal PTL, confermata dal PAL I e dal PAL2.
Nodo intermodale di Molinazzo (Bioggio)		
Fase I Il nodo di Molinazzo è correlato con la realizzazione delle tratte Bioggio Molinazzo-Lugano Centro e Bioggio Molinazzo-Manno della rete tram; permette di filtrare il traffico automobilistico tra il Basso Vedeggio e il centro di Lugano. La struttura comprende: - il parcheggio P&R con 800 posteggi di lunga durata, con allacciamento alla rete viaria locale (compresa la circonvallazione Agno-Bioggio), senza possibilità di accesso diretto all'autostrada; - la fermata del tram di Bioggio Molinazzo e quelle delle linee bus regionali e di un bus navetta per l'aeroporto; - i posteggi di corta durata (Kiss&Ride), quelli per per biciclette e motocicli (Bike&Ride) e le strutture di servizio per gli utenti.	PAL2 (3.2)	Dato acquisito Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL I e aggiornata dal PAL2
Fase II Ampliamento del nodo di Molinazzo con 400 posteggi, collegati direttamente all'autostrada e separati dagli 800 posteggi della prima fase	PAL2 (3.3)	Dato acquisito Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL I e aggiornata dal PAL2.

3. Misure

collegati alla rete viaria locale. Realizzazione di uno svincolo autostradale di accesso al P&R senza possibilità di accesso diretto alla rete viaria locale e regionale.		
<p>Nodo intermodale di Vezia (Villa Negrone)</p> <p>Il nodo permette di filtrare il traffico proveniente dalla Valle del Vedeggio e dalla Capriasca per convogliare gli utenti sulle linee bus urbane. La struttura integra urbanisticamente l'insediamento a monte e a valle di Via S. Gottardo (parco e Villa Negrone) e favorisce l'uso multiplo dei posteggi, che a dipendenza dei giorni e delle fasce orarie sono destinati ai pendolari, agli utenti del Centro Studi Bancari e ai clienti dei commerci di Vezia.</p> <p>Il nodo è dotato di 400 posteggi e di 250 stalli ad uso privato (a compensazione della soppressione dei stalli esistenti), con la possibilità di un uso multiplo tra la parte pubblica e quella privata. Il progetto di nodo prevede i collegamenti bus verso il centro, l'integrazione con le linee bus urbane e regionali e la sistemazione viaria nelle adiacenze.</p>	PAL2 (3.4)	Dato acquisito Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1 e aggiornata dal PAL2.
<p>Nodo intermodale di Vezia (Pradone)</p> <p>Nella seconda fase il nodo verrà ampliato fino a un massimo di 1'500 posti-auto, con la realizzazione di un P&R nell'area dello svincolo autostradale di Lugano nord collegato all'autostrada e alla nuova galleria Vedeggio-Cassarate in località Pradone.</p>	PTL	Informazione preliminare
<p>Nodo intermodale di Lugano sud (Noranco Fornaci)</p> <p>Realizzazione di 400-600 posteggi.</p>	PTL	✓
<p>Nodo intermodale di Lugano sud (Paradiso)</p> <p>L'ubicazione del nodo permette di meglio filtrare il traffico proveniente dall'autostrada, sia da sud che da nord.</p> <p>Il dimensionamento sopperisce alla carenza di stalli presso il P&R di Noranco Fornaci.</p> <p>Il nodo, che prevede un massimo di 2'600 posti-auto, sarà collegato allo svincolo autostradale e alla rete dei TP urbani.</p>	PTL e PAL2 (3.5)	Risultato intermedio Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1 e ripresa dal PAL2
<p>Gestione dei posteggi pubblici nel centro dell'agglomerato</p> <p>I comuni delle aree centrali 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 lo scenario e le strategie di cui al 2. Indirizzi. - i nuovi posteggi pubblici raggruppati sono ammessi unicamente in sostituzione di 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 alle norme VSS e al Regolamento cantonale sui posteggi privati); - i posteggi pubblici non devono essere attrattivi per i pendolari; - possono essere realizzati posteggi di attestamento (terzo anello filtro) per assorbire il traffico che non è stato frenato dal primo e dal secondo anello filtro e per i movimenti veicolari 	PTL	Dato acquisito

3. Misure

<p>interni all'agglomerato. Devono essere applicate 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 attraverso i quartieri;</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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, adattati. 		
<p>Riduzione e/o trasformazione dei posteggi attrattivi per i pendolari nel centro dell'agglomerato</p> <p>Per rafforzare il principio dei tre anelli filtro, la sua realizzazione deve essere accompagnata dalla soppressione o trasformazione del medesimo numero di posteggi di lunga durata in centro. Questa misura va realizzata attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'eliminazione di aree di posteggio private; - la trasformazione di posteggi di lunga durata in posteggi per residenti o la loro soppressione se l'offerta fosse sovrabbondante rispetto ai principi che regolano il dimensionamento dei posteggi pubblici. 	PTL	Dato acquisito
<p>Posteggio filtro di Viganello zona San Siro</p> <p>Il posteggio di Viganello di 50-100 posti auto filtra il traffico proveniente dalle zone alte dello stesso comune, da Pregassona e da Gandria.</p>	PTL	Dato acquisito

3.5 Mobilità lenta

Misura	Fonte	Situazione a PD
<p>Rete ciclabile regionale</p> <p>Il PVP ha definito otto percorsi ciclabili per una lunghezza complessiva di ca. 120 km. Essi mettono in rete buona parte degli abitati e delle funzioni principali della parte centrale dell'agglomerato. L'utenza alla quale si mira è in primo luogo costituita dai pendolari su percorsi brevi.</p>	PAL2 (4.1)	Misura già contemplata dal PD – scheda M10 – e qui solo richiamata.
<p>Miglioramento della rete dei percorsi pedonali e ciclabili tra Magliaso e Ponte Tresa</p> <ul style="list-style-type: none"> - realizzazione di comodi e funzionali percorsi pedonali di accesso alle fermate del tram e dei TP, in particolare dalle zone residenziali di Ponte Tresa e 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, tra Caslano e Ponte Tresa; - realizzazione di uno spazio pedonale e ciclabile lungo la strada cantonale da Caslano a Ponte Tresa, con particolare attenzione all'inserimento paesaggistico e alla creazione di canali visivi verso il lago. 	PTL	Dato acquisito
<p>Passerella ciclopedonale sul fiume Tresa</p> <p>Accostata al ponte doganale esistente e volta a migliorare l'accessibilità dell'attuale terminale FLP di Ponte Tresa dall'Italia.</p>	PAL2 (4.1)	Dato acquisito Misura definita dal PAL2.

4. Compiti

4.1 Livello cantonale

Il Cantone:

- a. promuove l'elaborazione dei Programmi d'agglomerato e li coordina tra loro al fine di realizzare la visione di Città-Ticino veicolata dal Piano direttore;
- b. persegue un ottimale coordinamento tra sviluppo degli insediamenti e della mobilità al fine di promuovere la qualità della vita in un quadro di sostenibilità;
- c. integra nel processo pianificatorio i principi di prevenzione, protezione e risanamento coordinato dello stato ambientale (v. scheda VI).

in collaborazione con le Commissioni regionali dei trasporti:

- d. allestisce e aggiorna i Programmi d'agglomerato degli agglomerati ticinesi e garantisce il coordinamento con il Piano direttore;
- e. approfondisce e realizza le opere infrastrutturali di valenza cantonale e regionale;
- f. sostiene l'attuazione delle misure per lo sviluppo degli insediamenti.

La Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (DSTM):

- g. è il partner di riferimento della Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) per l'elaborazione del PAL;

in collaborazione con la CRTL:

- h. assicura i contatti con le Autorità federali che esaminano i Programmi d'agglomerato e decidono le richieste di finanziamento;
- i. allestisce un programma di attuazione del PAL2;
- j. assicura il coordinamento con le confinanti Regione Lombardia e Provincia di Varese;

per il tramite della Sezione della mobilità (SM) e in collaborazione con la CRTL:

- k. approfondisce le opere infrastrutturali di valenza cantonale e regionale;
- l. pianifica i percorsi ciclabili di importanza cantonale e regionale;
- m. promuove la realizzazione degli interventi di potenziamento e il miglioramento dell'offerta del TP conformemente ai disposti del PAL2 e della Legge sui TP;
- n. allestisce gli studi per la verifica dell'opportunità e della fattibilità delle opere di grado RI e IP.

per il tramite della Sezione dello sviluppo territoriale (SST) e in collaborazione con la CRTL:

- o. promuove il coordinamento fra le pianificazioni comunali;
- p. laddove opportuno, promuove con i Comuni interessati studi pianificatori per singoli comparti territoriali;
- q. verifica la conformità dei PR con i contenuti di questa scheda e del PAL2 e fornisce ai Comuni le indicazioni per il loro adattamento; veglia inoltre a che non vengano adottate misure in contrasto con gli obiettivi del PD e del PAL2;
- r. accompagna la progettazione delle opere infrastrutturali.

La Divisione delle costruzioni (DC):

4. Compiti

- s. progetta le opere infrastrutturali di valenza cantonale e regionale di grado DA e RI ed è responsabile della loro realizzazione.

I seguenti Servizi cantionali, nell'ambito delle loro mansioni, collaborano con la DSTM nell'attuazione di questa scheda:

- Servizi generali del DT;
- Divisione dell'ambiente;
- Divisione dell'economia;
- Sezione degli enti locali.

4.2 Livello intercomunale

La Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL), su delega del CdS e in stretta collaborazione con il Cantone, allestisce il PAL e ne assicura l'aggiornamento. Inoltre affianca il Cantone (DSTM e la DC) nel promuovere l'attuazione del PAL2 e della presente scheda. In particolare:

- a. promuove il loro consolidamento politico e la collaborazione tra i Comuni dell'agglomerato;
- b. verifica il rispetto del programma di attuazione;
- c. accompagna l'approfondimento e la progettazione delle opere infrastrutturali.

4.3 Livello comunale

I Comuni:

- a. partecipano all'allestimento del PAL per il tramite della CRTL;
- b. nell'ambito delle loro competenze, contribuiscono a perseguire un ottimale coordinamento tra sviluppo degli insediamenti e della mobilità;
- c. adeguano i PR alle indicazioni della presente scheda e del PAL2 e tengono conto dell'esigenza di coordinare le rispettive pianificazioni;
- d. intraprendono tempestivamente i passi necessari per la realizzazione degli interventi di loro competenza indicati nella presente scheda e nel PAL2;
- e. pianificano e realizzano la rete ciclabile e pedonale di interesse locale;
- f. in accordo con la CRTL e con la collaborazione del Cantone, progettano e realizzano le opere di categoria "dato acquisito" previste su strade comunali;
- g. attuano le misure di pianificazione regionale dei posteggi;
- h. laddove opportuno, collaborano con la DSTM, con la CRTL e con gli altri Comuni interessati alla realizzazione di approfondimenti pianificatori.

4.4 Altri

Svizzera: Ente regionale di sviluppo del Luganese, Aziende di trasporto regionali, Ufficio federale dello sviluppo territoriale, Ufficio federale dei trasporti, Ufficio federale dell'ambiente, Ufficio federale delle strade, FFS.

Italia: Regione Lombardia, Provincia di Varese, FS SpA, Ferrovie lombarde, Ferrovie Nord Milano (FNM), Circonscrizione doganale di Varese.

5. Documenti di riferimento e allegati

Norme legislative principali

Legge federale sulla pianificazione del territorio (LPT), 22.6.1979.

Legge sullo sviluppo territoriale (Lst), 21.6.2011.

Regolamento della legge sullo sviluppo territoriale (RLst), 20.12.2011.

Legge federale concernente il fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato, la rete delle strade nazionali, nonché le strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche (Legge sul fondo infrastrutturale, LFIT), 6.10.2006.

Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto, 12.3.1997.

Regolamento sull'organizzazione ed il funzionamento delle Commissioni regionali dei trasporti, 10.7.2001.

Legge sulle strade (LS), 23.3.1983.

Legge sui trasporti pubblici, 6.12.1994.

Legge sui percorsi pedonali ed i sentieri escursionistici (LCPS), 9.2.1994.

Regolamento cantonale posteggi privati (Rcpp), 14.6.2005

Legge federale sulla protezione dell'ambiente (LPAmb), 7.10.1983.

Documenti di riferimento

Rapporti esplicativi (in ordine cronologico decrescente)

COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI DEL LUGANESE, Programma d'agglomerato del Luganese di 2. generazione – Rapporto finale, 2012.

REPUBBLICA E CANTONE TICINO E COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI DEL LUGANESE, Programma d'agglomerato del Luganese, Bellinzona, 2007.

COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI DEL LUGANESE: Proposta di Piano dei trasporti del Luganese (PTL). Documento operativo, 1994

Altri documenti (in ordine cronologico decrescente)

SEZIONE DELLO SVILUPPO TERRITORIALE: *Comparti delle stazioni: una sfida urbanistica.*

Opportunità di sviluppo economico e territoriale attorno alle stazioni del sistema ferroviario regionale, Bellinzona, 2013

COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI DEL LUGANESE (CRTL): Lo sviluppo della regione urbana del Luganese nell'era della globalizzazione e della metropolizzazione (a cura di: Angelo Rossi), aprile 2008

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO, COMUNI DI AGNO, BIOGGIO E MANNO, COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI DEL LUGANESE (CRTL): Rete tram del Luganese - Tratto Basso Vedeggio, Studio di fattibilità, (a cura di: Gruppo di studio LU-NA, Lugano), marzo 2008.

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI DEL LUGANESE (CRTL): Piano dei trasporti del Luganese. Piano della viabilità del polo luganese (PVP), Rapporto finale, settembre 2007.

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO, DIVISIONE DELL'AMBIENTE, Sezione protezione aria acqua e suolo, Ufficio protezione aria, Piano di risanamento dell'aria 2007-2016, Bellinzona, giugno 2007.

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO, DIVISIONE DELL'AMBIENTE, SEZIONE protezione aria acqua e suolo, Ufficio protezione aria, Piano di risanamento dell'aria del Luganese. Piano dei trasporti del Luganese, Bellinzona, ottobre 2002.

Piano dei trasporti dell'agglomerato luganese (PTA); Rapporto I.a fase e Allegati, 1998.

Concetto d'organizzazione territoriale dell'agglomerato luganese (COTAL), Rapporto finale I.a fase, 1996.

Link utili

Sul Programma d'agglomerato del Luganese: www.pal2.ch

Sui Programmi d'agglomerato ticinesi: www.ti.ch/pa

Sui Programmi d'agglomerato della Confederazione:

www.are.admin.ch/themen/agglomeration/00626/01680/index.html?lang=it

Sul Fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato:

www.are.admin.ch/themen/verkehr/00250/00460/index.html?lang=it

Allegato I

Perimetro del PAL2

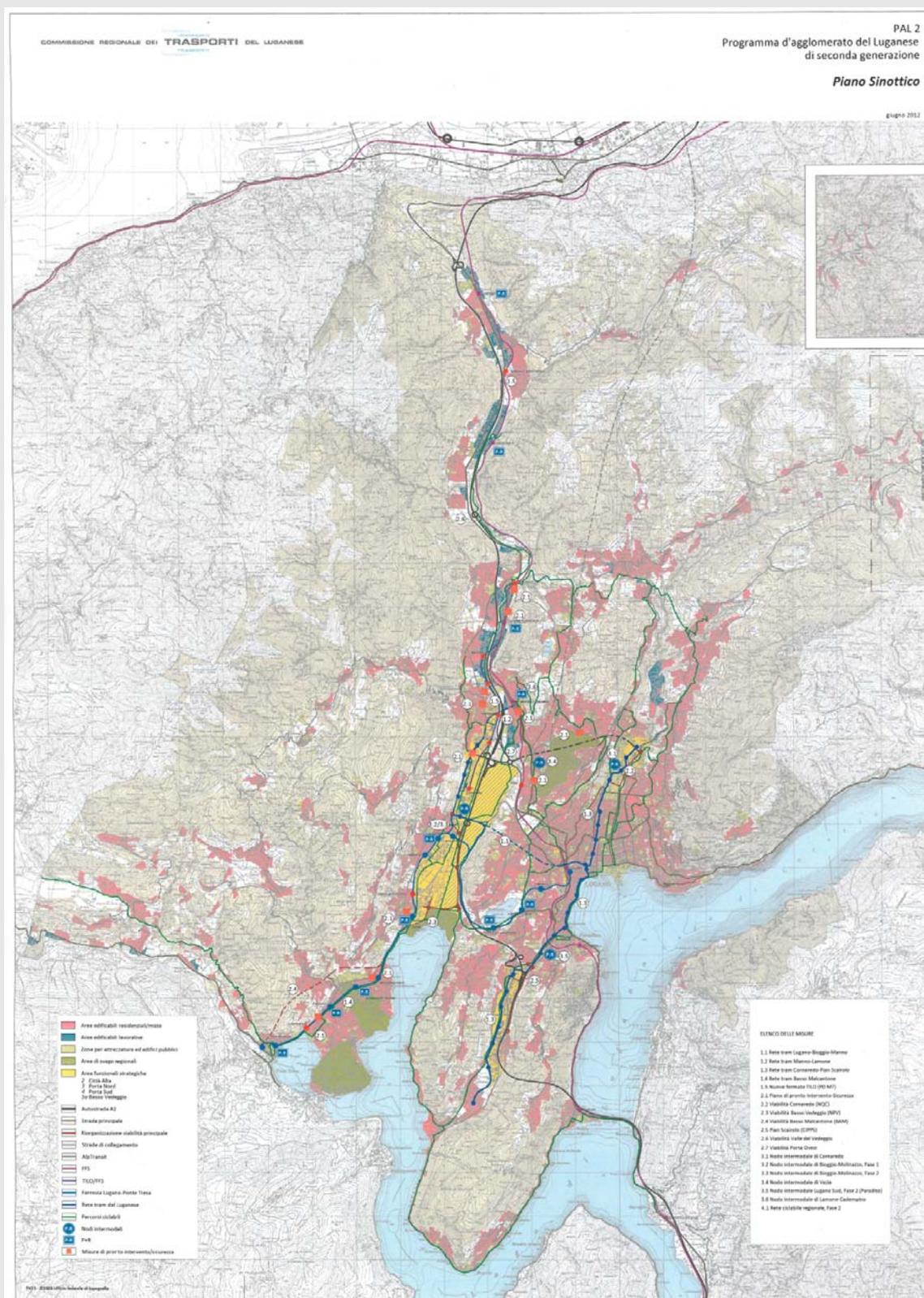


Fig. 2 Perimetro di riferimento del PAL2⁶ (elaborazione: Studi Associati SA)

Il perimetro del PAL2 si differenzia da quello UST (definizione 2000) per il fatto che comprende anche i Comuni di Astano, Miglieglia, Monteggio, Sessa, Bogno, Certara, Cimadera, Isonne e Valcolla che non fanno parte dell'agglomerato statistico ai sensi dell'UST (nel frattempo i comuni della Val Colla si sono aggregati a Lugano). Si segnala pure che i comuni aggregati di Monteceneri, Alto Malcantone e Capriasca comprendono sezioni comunali che non fanno parte dell'agglomerato statistico ai sensi dell'UST. Questi Comuni o Sezioni sono inclusi nel PAL2 poiché interagiscono in maniera importante con il territorio dell'agglomerato del Luganese. Inoltre il perimetro del PAL2 si differenzia da quello UST poiché non comprende i comuni di Bissone, Maroggia, Melano e Rovio sebbene essi, secondo la definizione UST, appartengano all'agglomerato di Lugano. Questi comuni sono stati inclusi nel comprensorio del Programma d'agglomerato del Mendrisiotto.

Allegato II

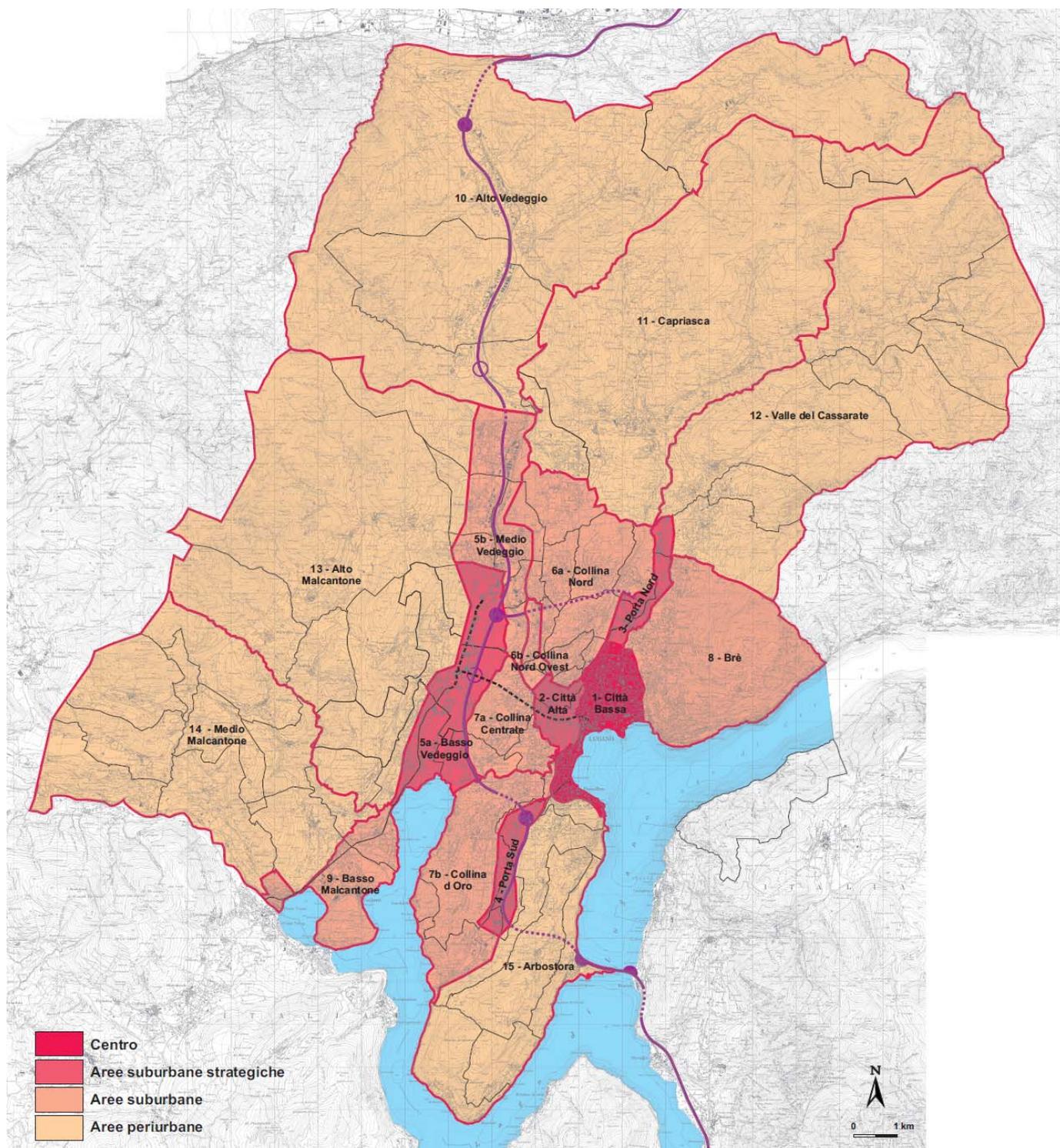
Scenario auspicato dell'organizzazione territoriale



L'allegato II è parte integrante degli indirizzi di questa scheda (2) ed ha carattere vincolante.

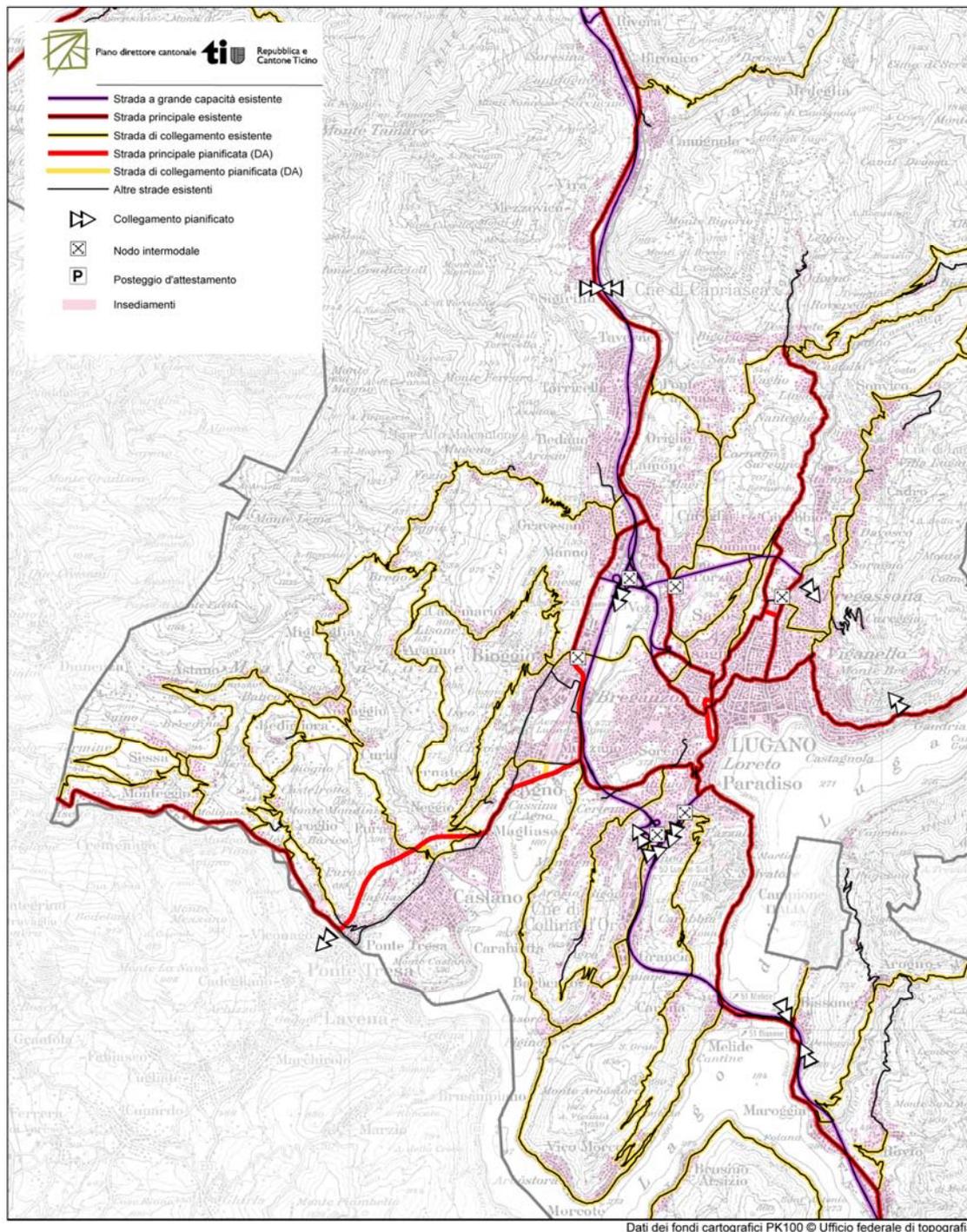
Allegato III

Aree funzionali



Allegato IV

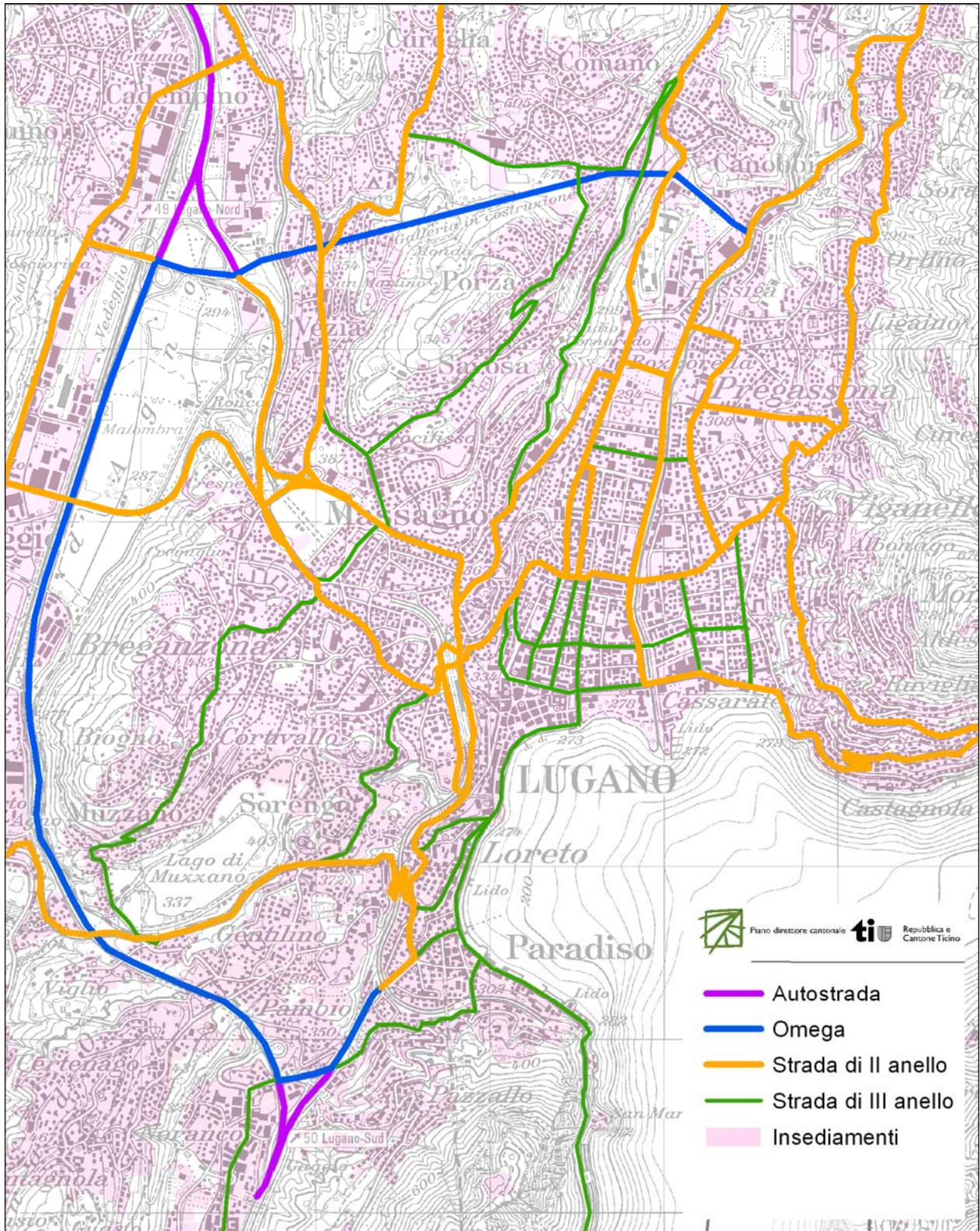
Rete viaria e stazionamento (strade cantonali e nazionali)



Nota: Dopo la consegna del PAL2 all'autorità federale, la Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) e la Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (DSTM) hanno avviato uno studio sul dimensionamento dei Nodi intermodali del Luganese. Dai primi risultati provvisori emergono elementi a favore di un importante ridimensionamento dei Nodi intermodali del secondo anello filtro. Allo stato attuale degli studi si prospetta un numero complessivo tra 1'500 e 3'000 stalli a fronte di un totale di circa 7'000 attualmente pianificati. Si prospetta in particolare l'abbandono dei nodi intermodali previsti dal PTL e consolidati a PD, ossia: Lugano-sud, Vezia-Pradone e Vezia-Villa Negroni. Ritenuto che lo studio non è ancora terminato, un aggiornamento del capitolo del PD sullo stazionamento è prematuro. **La presente consultazione ha quindi anche lo scopo di raccogliere osservazioni relative agli orientamenti appena descritti.**

Allegato IVb

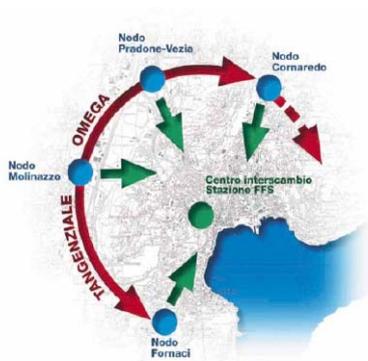
Rete viaria del polo (PVP)



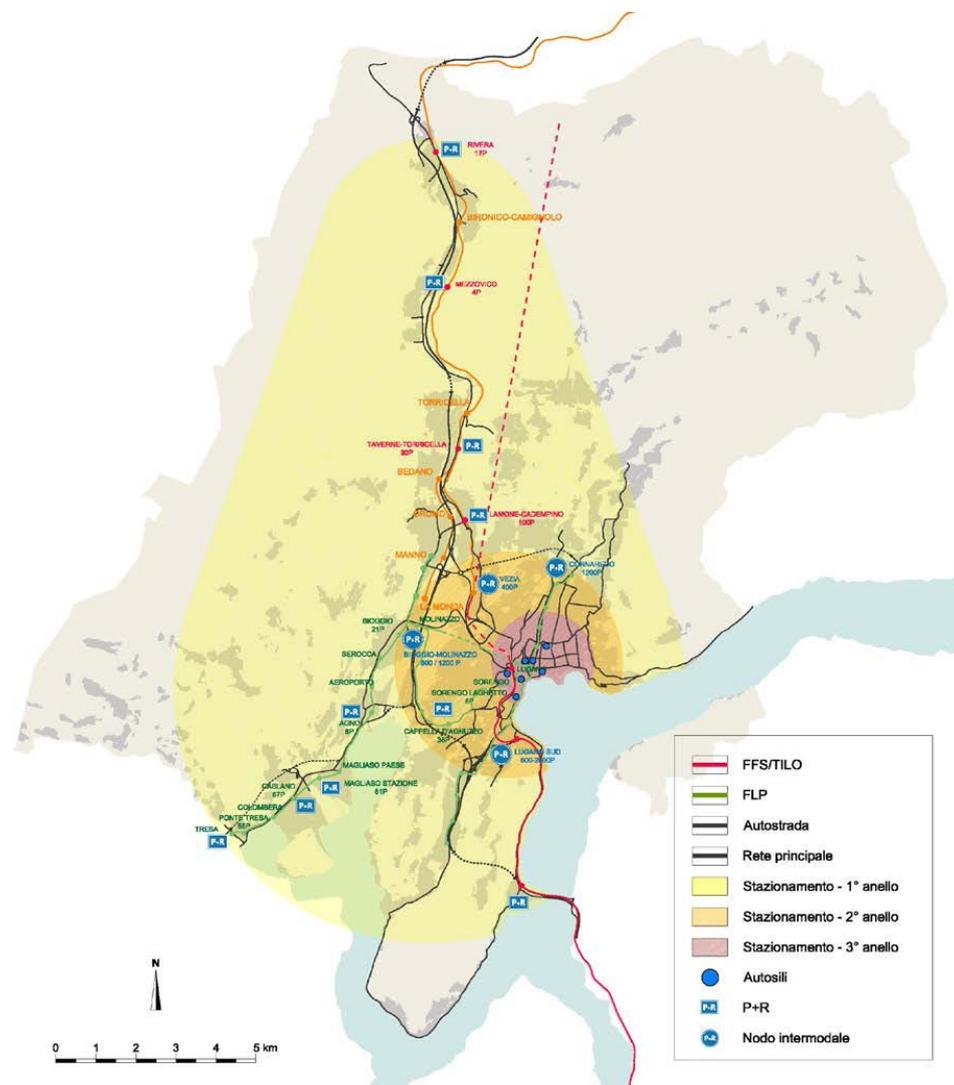
Dati dei fondi cartografici PK 50 © Ufficio federale di topografia

Allegato V

Stazionamento

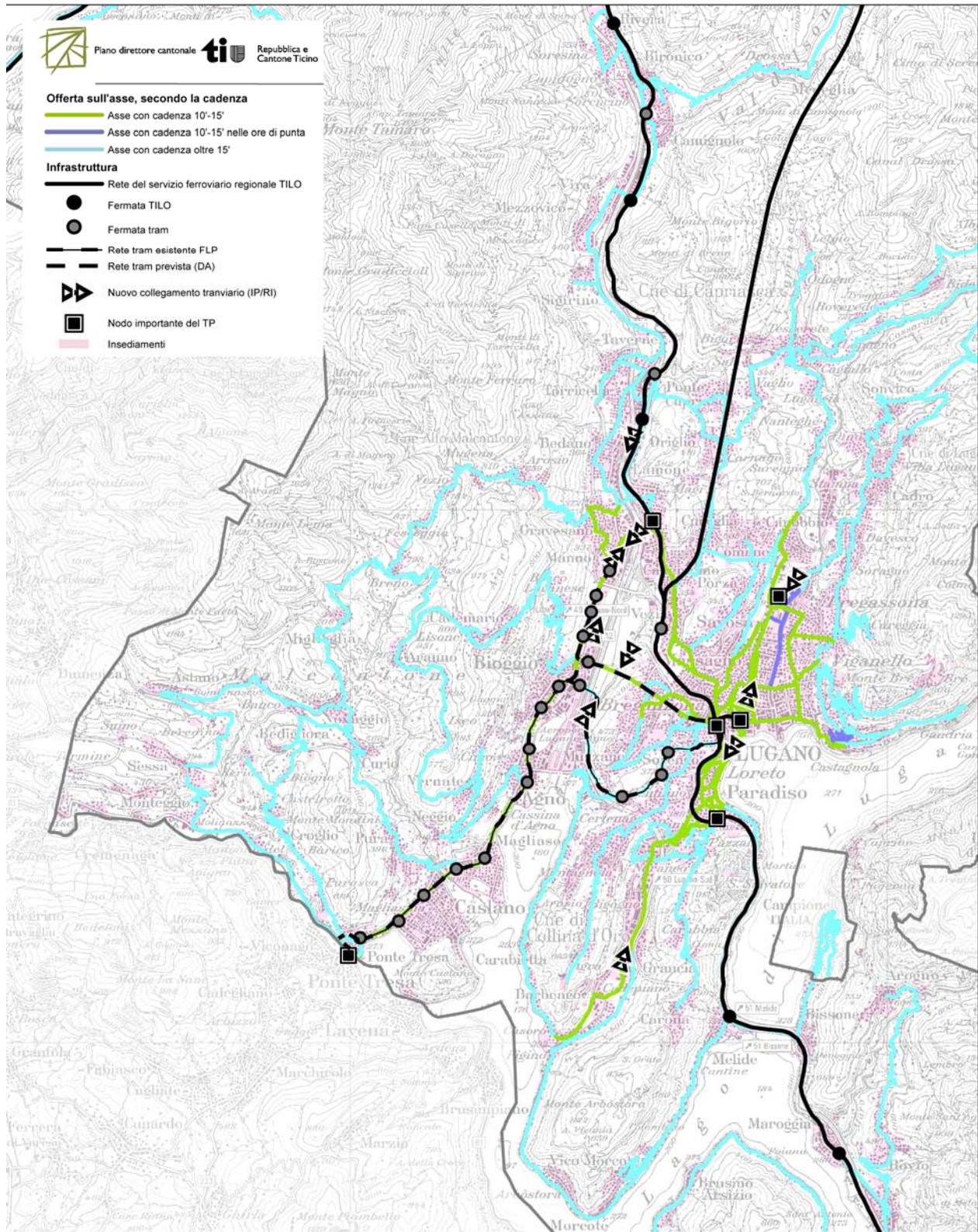


Schema della mobilità a spicchi
(fonte: Piano della viabilità del polo-PVP)



Allegato VI

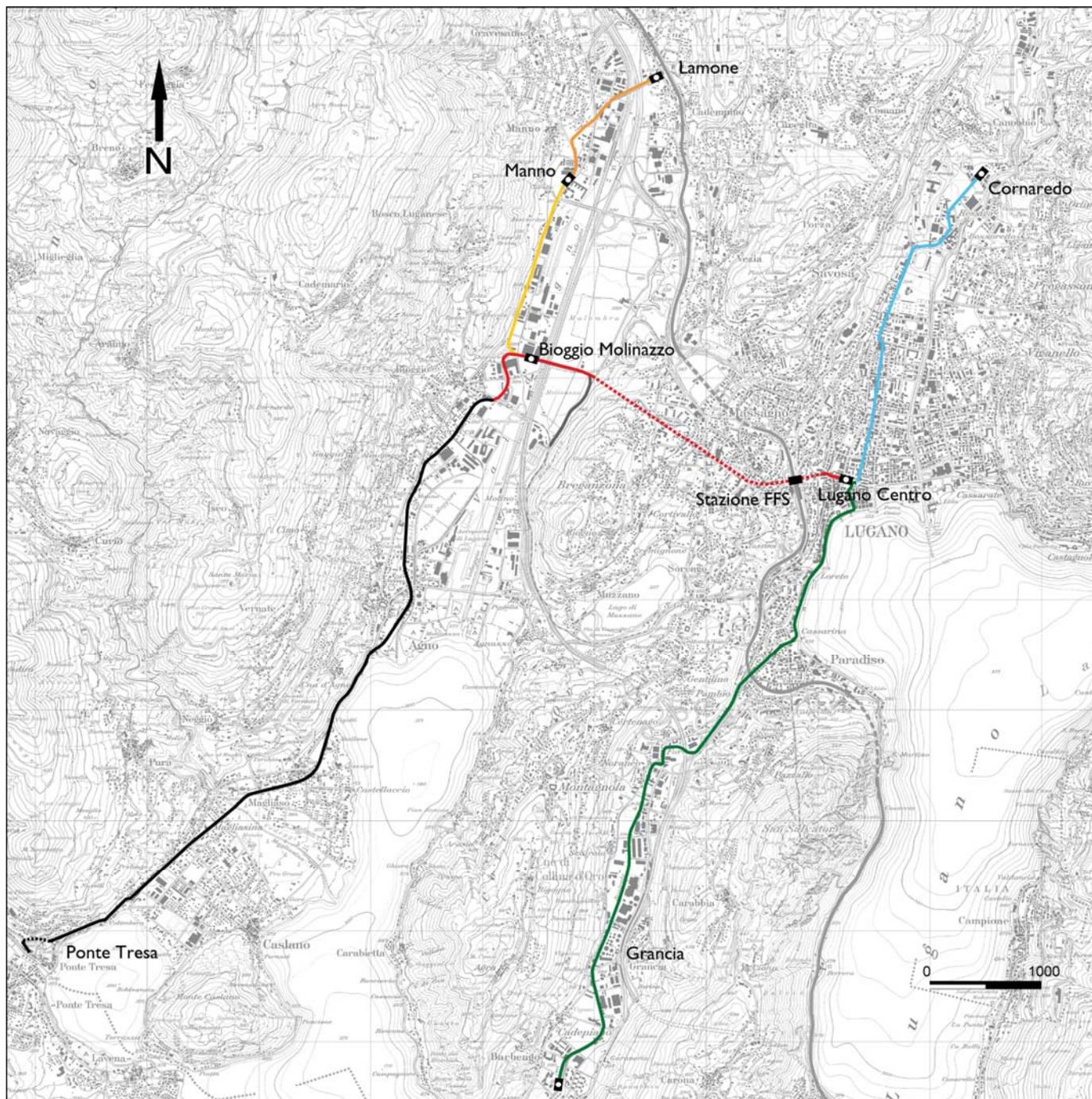
Rete del trasporto pubblico



Dati dei fondi cartografici PK100 © Ufficio federale di topografia

Allegato VII

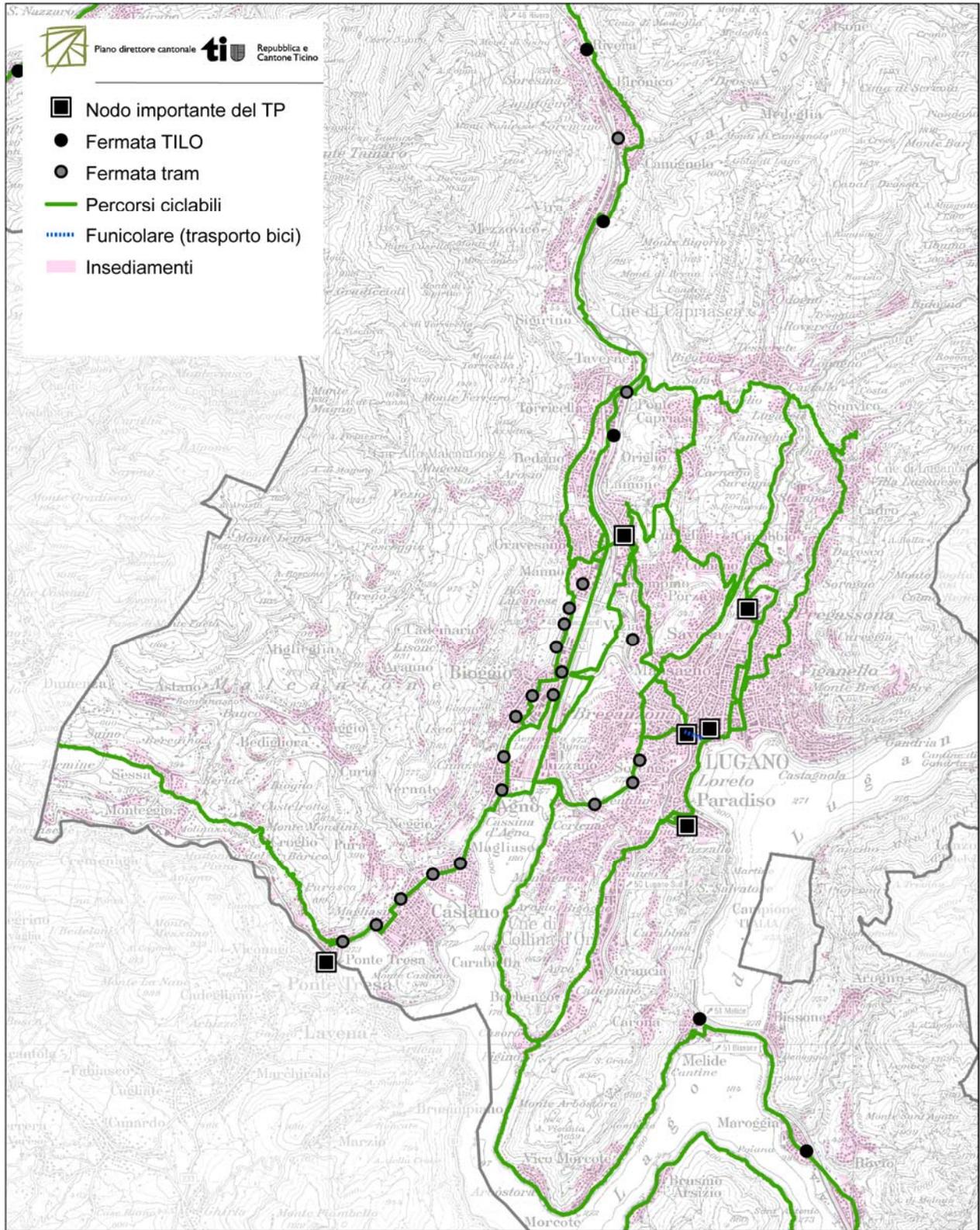
Trasporti pubblici – Rete tram del Luganese



- Tratto Bioggio - Lugano Centro
- Tratto Bioggio Molinazzo - Manno
- Tratto Manno - Lamone
- Tratto Ponte Tresa - Bioggio
- Raccordo alla tratta FLP esistente
- Tratto Lugano Centro - Cornaredo, variante "Trevano"
- Tratto Lugano Centro - Pian Scairolo, variante "Roggia"

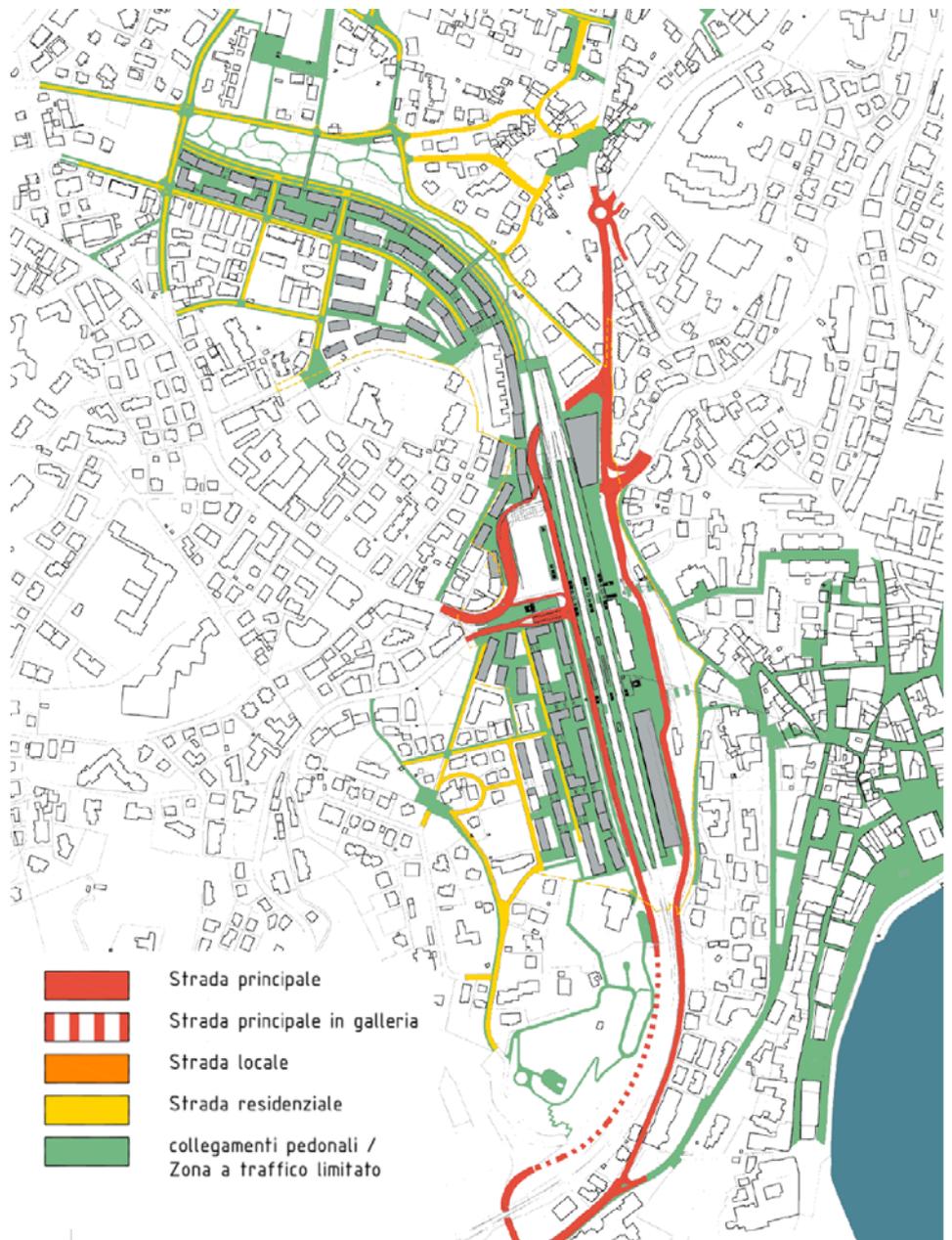
Allegato VIII

Rete dei percorsi ciclabili (percorsi nazionali, cantonali e regionali)



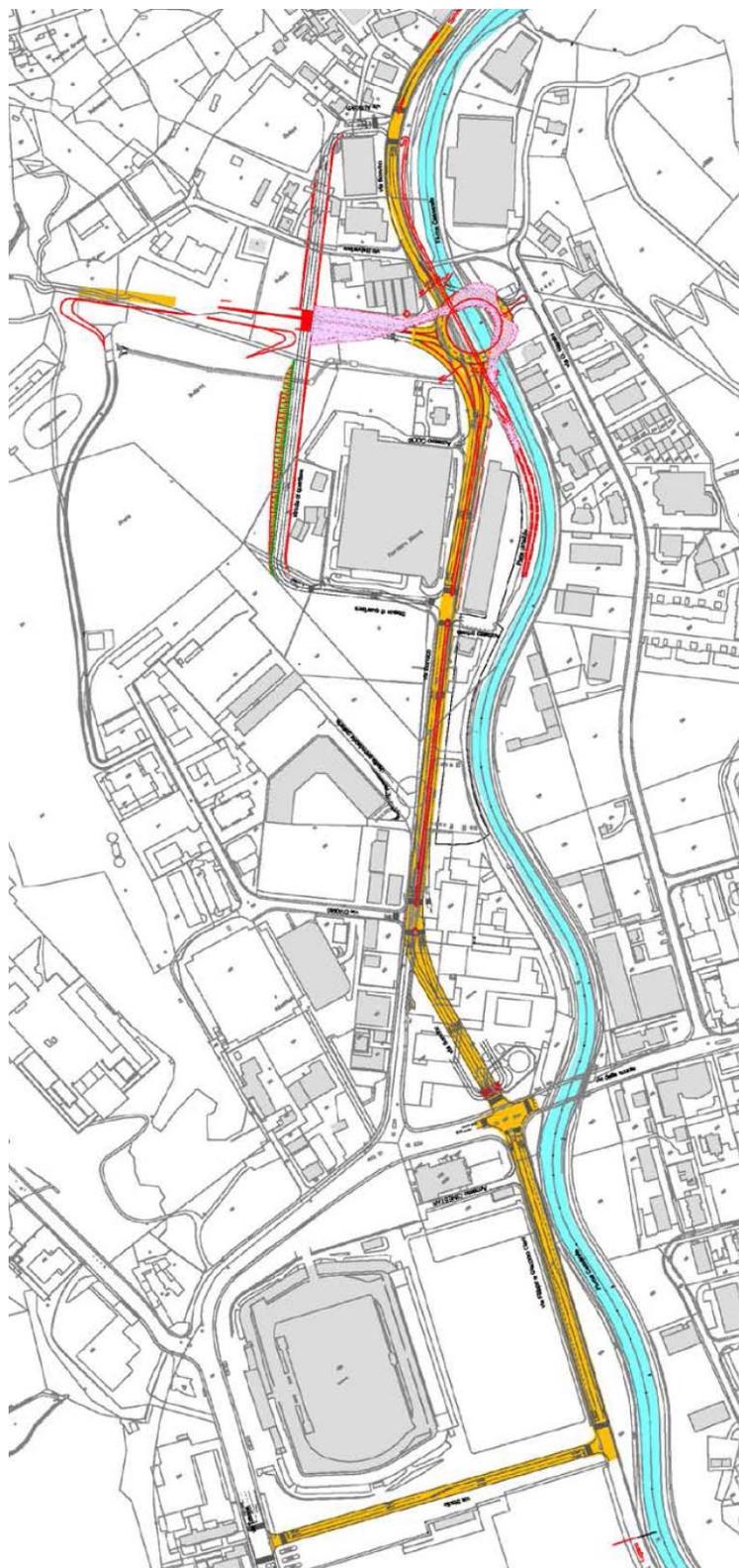
Allegato IX

Nodo di Lugano FFS



Allegato X

Viabilità Cornaredo



Viabilità Cornaredo - Progetto definitivo, ottobre 2011

Allegato XI	Elenco completo delle misure del PAL2 e coordinamento con il Piano direttore
--------------------	--

Misura PAL2	Situazione a PD
<u>Misure pianificatorie</u>	
I Polo urbano (PVP)	Misura inserita nella presente scheda.
II Città Alta	Misura inserita nella presente scheda.
III NQC - Nuovo Quartiere Cornaredo	Misura inserita nella presente scheda.
IV PRIPS – Piano della Stampa	Misura inserita nella presente scheda.
V CIPPS – Pian Scairolo	Misura inserita nella presente scheda.
VI NPV – Nuovo Polo Vedeggio	Misura inserita nella presente scheda.
VII Vedeggio Valley	Misura inserita nella presente scheda.
VIII Porta Ovest	Misura inserita nella presente scheda.
IX BAM – Basso Malcantone	Misura inserita nella presente scheda.
<u>Misure infrastrutturali</u>	
1.1 Rete tram Lugano – Bioggio – Manno	Misura inserita nella presente scheda.
Tratta Lugano Centro – Bioggio	Misura inserita nella presente scheda.
Tratta Bioggio – Manno	Misura inserita nella presente scheda.
Adeguamento tratta Magliaso – Caslano	Misura inserita nella presente scheda.
Nuova stazione Caslano Colombara	Misure da inserire nella scheda M7 del PD e solo richiamate in questa scheda.
Nuova stazione Agno aeroporto	
1.2 Rete tram Manno – Lamone	Misura inserita nella presente scheda.
1.3 Rete tram Cornaredo – Pian Scairolo	
Tratta Cornaredo – Lugano centro	Misura inserita nella presente scheda.
Tratta Lugano centro – Pian Scairolo	Misura inserita nella presente scheda.
1.4 Rete tram Basso Malcantone	Misura inserita nella presente scheda.
Nuova stazione di attestamento a Ponte Tresaa	Misura inserita nella presente scheda.
1.5 Nuove fermate e nuovo collegamento TILO tra Taverne e il Basso Vedeggio	Misure da inserire nella scheda M7 del PD e solo richiamate in questa scheda.
2.1 Piano di pronto intervento - Sicurezza	
Basso Malcantone	Misura inserita nella presente scheda.
Medio Vedeggio	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
Valle del Vedeggio	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
Collina Nord	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
2.2 Viabilità Cornaredo (NQC)	Misura inserita nella presente scheda.
2.3 Viabilità Basso Vedeggio (NPV)	Misura inserita nella presente scheda.
2.4 Viabilità Basso Malcantone (BAM)	Misura inserita nella presente scheda.
2.5 Viabilità Pian Scairolo (CIPPS)	
Rotonda Pazzallo e collegamento con Via Senago e Via Senago e rampa di accesso autostradale	Misura inserita nella presente scheda.
Strada di Gronda del Pian Scairolo	Misura inserita nella presente scheda.
2.6 Viabilità Valle del Vedeggio	Misura inserita nella presente scheda.
2.7 Viabilità Porta Ovest	Misura inserita nella presente scheda.
3.1 Nodo intermodale di Cornaredo	Misura inserita nella presente scheda.
3.2 Nodo intermodale di Bioggio-Molinazzo, fase 1	Misura inserita nella presente scheda.
3.3 Nodo intermodale di Bioggio-Molinazzo, fase 2	Misura inserita nella presente scheda.
3.4 Nodo intermodale di Vezia-Villa Negroni	Misura inserita nella presente scheda.
3.5 Nodo intermodale Lugano Sud, Fase 2 (Paradiso)	Misura inserita nella presente scheda.
3.6 Nodo intermodale di Lamone-Cadempino	Misura inserita nella presente scheda.
4.1 Rete ciclabile regionale, Fase 2	Misura contemplata dalla scheda M10 del PD e solo richiamata in questa scheda.
Passerella ciclopedonale sul fiume Tresa (vicino ponte doganale)	Misura inserita nella presente scheda.