

PAL2
Programma d'agglomerato del Luganese
di seconda generazione

Fase 2
“Misure di ordinamento territoriale ed infrastrutturali”

Procedura di consultazione
ai sensi dell'art. 11 della Legge sullo sviluppo territoriale (LST)

SOMMARIO

1	Riepilogo delle misure	3
1.1	Concetti di sviluppo territoriale intercomunali	3
1.2	Misure infrastrutturali di interesse regionale	4
1.3	Misure infrastrutturali realizzate / in fase di realizzazione	5
1.4	Ulteriori misure infrastrutturali	6
2	Consolidamento delle misure	7
2.1	Concetti di sviluppo territoriale intercomunali	7
2.2	Misure infrastrutturali di interesse regionale	9
2.3	Proposta di priorità	11
3	Schede misure pianificatorie	15
4	Schede misure infrastrutturali	33
5	Riassunto dei costi	62

Elaborazione

Studi Associati SA, Lugano

Paolo Della Bruna (redazione)

Stefano Wagner (coordinamento generale)

1 Riepilogo delle misure

1.1 Concetti di sviluppo territoriale intercomunali

Nel contesto dell'ordinamento territoriale definito dal Piano direttore cantonale nella scheda PD-R3, l'agglomerato urbano del Luganese sta sviluppando una sua specifica progettualità territoriale tramite dei concetti di sviluppo comprensoriali elaborati a livello intercomunale.

Questi concetti di sviluppo territoriale, che in larga misura si sovrappongono alle aree funzionali (anch'esse definite nella scheda PD-R3), sono considerate parte integrante Programma di agglomerato del Luganese di seconda generazione (PAL2) in considerazione del fatto che contestualizzano le misure di accompagnamento che permettono di trarre i dovuti vantaggi dalle misure infrastrutturali di interesse regionale del Piano dei trasporti del Luganese (PTL, codificato nella scheda del Piano direttore cantonale PD-M3).

PD-R3	Area funzionale	Nr. PAL2	Nr. PAL 2007	Concetto di sviluppo territoriale
1	Città Bassa	I	(1)	Polo urbano (PVP)
2	Città Alta	II	4	Città Alta
3	Porta Nord	III	2	NQC - Nuovo Quartiere Cornaredo
3		IV	6	PRIPS – Piano della Stampa
4	Porta Sud	V	5	CIPPS – Pian Scairolo
5 a	Basso Vedeggio	VI	3	NPV – Nuovo Polo Vedeggio
5 b	Medio Vedeggio	VII	--	Vedeggio Valley
10	Alto Vedeggio			
6 b	Collina Nord-Ovest	VIII	--	Porta Ovest
9	Basso Malcantone	IX	--	BAM – Basso Malcantone

1.2 Misure infrastrutturali di interesse regionale

Le seguenti misure infrastrutturali di interesse regionale, codificate nella scheda del Piano dei trasporti del Luganese del Piano direttore cantonale (PD-M3), sono parte integrante del Programma di agglomerato del Luganese e così strutturate per settori:

- 1.x Trasporto pubblico (TP)
- 2.x Trasporto individuale motorizzato (TIM)
- 3.x Intermodalità e stazionamento/Posteggi (I/P)
- 4.x Mobilità lenta (ML)

Sono evidenziate in grigio le misure di priorità B cofinanziate dalla Confederazione nell'ambito del Programma d'agglomerato del 2007.

PD-M3	Misura	Nr. PAL 2	Nr. PAL 2007	Tipo
3.5 a.1-2 (3.5. b.2)	Rete tram Lugano – Bioggio – Manno	1.1	8/9	TP
3.5 a.3	Rete tram Manno – Lamone	1.2	--	TP
3.5 a.4-5	Rete tram Cornaredo – Pian Scairolo	1.3	9/10	TP
3.2 b.1-3 (3.5. b.2)	Rete tram Basso Malcantone	1.4	20	TP
(3.4 b.2-6, b.8, b.10, b.11)	Nuove fermate TILO (PD M7)	1.5	(29)	TP
3.2 a.6 3.3 c.2	Piano di pronto intervento - Sicurezza	2.1	15	TIM
3.3 a.3	Viabilità Cornaredo (NQC)	2.2	14	TIM
3.3 b.1	Viabilità Basso Vedeggio (NPV)	2.3	18	TIM
3.2 a.1-5, a.7	Viabilità Basso Malcantone (BAM)	2.4	19	TIM
(3.3 c.3)	Viabilità Pian Scairolo (CIPPS)	2.5	(21)	TIM
(3.3 c.2)	Viabilità Valle del Vedeggio	2.6	--	TIM
--	Viabilità Porta Ovest	2.7	--	TIM
3.4 a.4	Nodo intermodale di Cornaredo	3.1	23	I/P
3.4 a.2	Nodo intermodale di Bioggio-Molinazzo, fase 1	3.2	24	I/P
3.4 a.2	Nodo intermodale di Bioggio-Molinazzo, fase 2	3.3	25	I/P
3.4 a.3	Nodo intermodale di Vezia	3.4	26	I/P
3.4 a.1	Nodo intermodale Lugano Sud, Fase 2 (Paradiso)	3.5	27	I/P
3.4 b.8	Nodo intermodale di Lamone-Cadempino	3.6	28	I/P
3.6 c.1	Rete ciclabile regionale, Fase 2	4.1	30	ML

Legenda: TP = Traffico pubblico, TIM = Traffico individuale motorizzato, I/P = Stazionamento e posteggi di interscambio, ML = Mobilità lenta

1.3 Misure infrastrutturali realizzate / in fase di realizzazione

Le seguenti misure, parte integrante del PAL di prima generazione (2007) sono attualmente realizzate oppure in fase di realizzazione, per cui non vengono riprese nel PAL2, ma vanno considerate come elementi strutturanti del PTL e quindi integrate nello scenario di riferimento.

Sono evidenziate in grigio le misure di priorità A cofinanziate dalla Confederazione nell'ambito del Programma d'agglomerato del 2007.

PD-M3	Misura	Nr. PAL 2007	Tipo
3.5.e.1-2	Offerta TP 2010-12 (OTPLu2)	7	TP
*	Potenziamento FLP	11	TP
3.5.d.1	Stazione FFS di Lugano, fase 1 (StazLu1)	16	TP
3.3.a.3	Galleria Vedeggio-Cassarate	--	TIM
3.6.a.1-2	Riorganizzazione viabilità del Centro Città (PVP)	13	TIM
3.6.a.1-2	Riassetto assi principali di penetrazione alla Città (PVP)	14	TIM
--	Piano della viabilità del Vedeggio (PVV)	17	TIM
--	Piano di pronto intervento (PPI) Pian Scairolo	21	TIM
3.4.a.4	P+R Cornaredo temporaneo	--	I/P
3.4.a.1	Nodo intermodale Lugano Sud, Fase 1 (Fornaci)	--	I/P
3.6.b.2	Riorganizzazione dei posteggi del Polo (PPP)	22	I/P
3.4.b.1	Parcheggio di corrispondenza a Ponte Tresa (Italia)	(12)	I/P
3.6.c.1	Rete ciclabile regionale, Fase 1	30	ML
*	Ciclopista e passeggiata Agno-Magliaso-Ponte Tresa	31	ML
--	Bike Sharing	--	ML
--	Mobilità pedonale (PVP)	32	ML
--	Sistema semaforico	33	G
--	Sistema di guida ai posteggi	34	G
--	Sistema di informazione variabile sulla viabilità	35	G
--	SIGE - Sistema di informazione e gestione TP	36	G
--	Mobilità aziendale 2007-2010	37	G
--	Organismo di gestione della mobilità (OGM)	38	G

* oggetto PD nel frattempo sostituito

1.4 Ulteriori misure infrastrutturali

La scheda M3 del Piano direttore cantonale codifica, oltre ad alcune misure di tipo non infrastrutturale, altre misure infrastrutturali nella regione del Luganese, che non sono state inserite nel Programma d'agglomerato del 2007 e non sono riprese nemmeno nel PAL2.

Queste misure hanno un grado di priorità che proietta la loro realizzazione oltre il termine di realizzazione del PAL2, situato oltre il 2025.

PD-M3	Misura
3.2.a.8	Proseguimento del collegamento stradale verso l'Italia
3.3.a.1	Tangenziale al polo di Lugano - "Omega", tratto Pazzallo (Fornaci) - Bioggio (Molinazzo)
3.3.a.2	Tangenziale al polo di Lugano - "Omega", tratto Bioggio (Molinazzo) - Vezia (Pradone)
3.4.a.3.b	Nodo intermodale di Vezia, località Pradone

Vi sono inoltre degli ambiti strettamente legati allo sviluppo della mobilità regionale che comporteranno interventi infrastrutturali anche importanti che non sono stati specificamente trattati nell'ambito del PAL2, ma che per questo non sono meno importanti e fondamentali per lo sviluppo del Luganese.

Si tratta in particolare di misure che seguono procedure di realizzazione e di finanziamento ad hoc, che esulano dal Programma d'agglomerato, e sono:

- Aeroporto di Lugano-Agno per il quale è previsto, fra l'altro, un prolungamento della pista verso sud con la conseguente necessità di realizzare un sottopasso per la strada cantonale (possibilità che non è preclusa dal progetto della strada di circonvallazione Agno-Bioggio);
- AlpTransit Sud che prevede il completamento del nuovo asse ferroviario ad alta capacità del San Gottardo verso l'Italia ;
- Autostrada A2 per la quale l'USTRA sta valutando, tramite uno specifico studio di opportunità, come adeguare le capacità della tratta fra Lugano e Mendrisio.

2 Consolidamento delle misure

2.1 Concetti di sviluppo territoriale intercomunali

Il livello di consolidamento istituzionale delle pianificazioni intercomunali all'interno delle aree funzionali è codificato come segue:

Livello 1: Strategia / Concetto generale

Municipi (approvazione)
Consigli comunali (crediti per la fase successiva)

- 1.1 Gli esecutivi hanno dato avvio ad una collaborazione sulle strategie di sviluppo territoriale intercomunale
- 1.2 I risultati dei lavori sono conclusi ed approvati da parte degli esecutivi locali
- 1.3 Il concetto generale è approvato dai legislativi comunali i quali, se necessario, hanno stanziato il crediti necessari per il successivo livello di elaborazione

Livello 2: Masterplan (Piano generale)

Municipi (approvazione)
Dipartimento (convenzione)
Consigli comunali (crediti per la variante di PR)

- 2.1 Gli esecutivi hanno dato avvio ad uno studio di base (Masterplan) nel quale sono illustrati i punti cardine dell'ordinamento generale del territorio a livello intercomunale
- 2.2 Il Masterplan è approvato dai Municipi con l'obiettivo di svilupparlo e consolidarlo, in toto o su singole parti territoriali, in uno strumento vincolante tramite la successiva procedura pianificatoria
- 2.3 Il Dipartimento del territorio ha stipulato una convenzione con i Municipi interessati con la quale si impegna a sviluppare e consolidare le misure di sua competenza
- 2.4 I legislativi comunali hanno incaricato i Municipi di dare avvio alla procedura pianificatoria con la quale sviluppare e consolidare i contenuti del Masterplan e hanno stanziato il credito necessario

Livello 3: Piano regolatore (intercomunale)

Il PR intercomunale o singole varianti di comparti inseriti nel Piano generale vengono consolidate con la procedura pianificatoria prevista dalla Legge

- 3.1 Municipi (Piano d'indirizzo)
- 3.2 Popolazione (consultazione pubblica)
- 3.3 Dipartimento del territorio (esame preliminare)
- 3.4 Consigli comunali (adozione)
- 3.5 Consiglio di Stato (approvazione)

Livello 4: Misure di attuazione

Municipi (progettazione)
Consigli comunali (credito quadro)
ev. altro (Ente autonomo di sviluppo, agenzia, ecc.)

Nr. PAL 2		Concetto di sviluppo territoriale	livello di consolidamento														
			1			2				3				4			
			Strategia Concetto			Masterplan				Piano regolatore				Attuazione			
			1.1 Avvio	1.2 Municipio	1.3 Consiglio comunale	2.1 Avvio	2.2 Municipio	2.3 Accordo DT	2.4 Consiglio Comunale	3.1 Piano d'indirizzo	3.2 Consultazione	3.3 Esame preliminare DT	3.4 Adozione CC	3.5 Approvazione CdS	Progetto di massima	Credito CC	Altro
I	Compensori C1-C5 del PVP															●	
II	Città Alta						●		●								
III	NQC - Nuovo Quartiere Cornaredo													●			●
IV	PRIPS – Piano della Stampa									●							
V	CIPPS – Pian Scairolo									●							
VI	NPV – Nuovo Polo Vedeggio						●	●									
VII	Vedeggio Valley		●	●													
VIII	Porta Ovest		●														
IX	BAM – Basso Malcantone		●	●													

●: approvato dall'autorità competente

●: in procinto di essere approvato dall'autorità competente

2.2 Misure infrastrutturali di interesse regionale

Come per le misure di tipo pianificatorio, anche per le misure infrastrutturali viene definita una modalità di consolidamento formale, nel contesto di una visione d'insieme che raggruppa le singole misure in "pacchetti" (così come previsto dalle direttive federali) relazionate ad uno specifico comparto funzionale.

Livello I Studio di fattibilità

Committenza definita, mandato assegnato
Studio concluso ed approvato
Progetto integrato nella scheda PD-M3 (PTL)
Credito quadro aggiornato

- I.1 Il mandato per lo studio di fattibilità è stato assegnato ed il suo svolgimento viene accompagnato da una Delegazione delle Autorità (DA) sotto il coordinamento di un direzione di progetto (DP)
- I.2 La DA approva lo studio di fattibilità
- I.3 Il DT integra la misura tramite un adeguamento della scheda di PD-M3
- I.4 Il progetto (o misura infrastrutturale) è codificato nella scheda di Piano direttore cantonale ai diversi livelli (Ip, Ri, Da) e il credito quadro è aggiornato

Livello II Progetto di massima/definitivo

Committenza definita, mandato assegnato
Progetto elaborato e approvato
Credito d'opera stanziato
Progetto pubblicato

- II.1 Il mandato di progettazione di massima è stato assegnato ed il suo svolgimento viene accompagnato da una Delegazione delle Autorità (DA) sotto il coordinamento di un direzione di progetto (DP)
- II.2 La DA approva il progetto di massima e il DT allestisce un messaggio per la richiesta del credito d'opera
- II.3 Il Gran Consiglio approva il progetto di massima e stanza il credito d'opera per la realizzazione dell'infrastruttura
- II.4 Il Dipartimento del territorio pubblica il progetto e allestisce il progetto definitivo

Livello III Progetto esecutivo (progetto di PAL di prima generazione)

- III.1 Progetto cresciuto in giudicato con progetto esecutivo
- III.2 Procedura di gara per gli appalti
- III.3 Appalti assegnati e avvio dell'esecuzione

			Livello di consolidamento										
			I				II				III		
			Studio di fattibilità				Progetto di massima / definitivo				Progetto esecutivo		
Nr. PAL 2	Misura	Tipo	Mandato assegnato	Studio approvato	Integrazione in PD	Credito quadro	Mandato assegnato	Progetto approvato	Credito d'opera	Progetto pubblicato	Crescita in giudicato	Pubblicazione appalti	Appalti assegnati
1.1	Rete tram Lugano – Bioggio – Manno	TP						●					
1.2	Rete tram Manno – Lamone	TP											
1.3	Rete tram Cornaredo – Pian Scairolo	TP		●									
1.4	Rete tram Basso Malcantone	TP			●								
1.5	Nuove fermate TILO (PD M7)	TP											
2.1	Piano di pronto intervento - Sicurezza	TIM	varie				varie						
2.2	Viabilità Cornaredo (NQC)	TIM						●					
2.3	Viabilità Basso Vedeggio (NPV)	TIM							●				
2.4	Viabilità Basso Malcantone (BAM)	TIM			●								
2.5	Viabilità Pian Scairolo (CIPPS)	TIM		●									
2.6	Viabilità Valle del Vedeggio	TIM											
2.7	Viabilità Porta Ovest	TIM											
3.1	Nodo intermodale di Cornaredo	I/P	●										
3.2	Nodo intermodale di Bioggio-Molinazzo, fase 1	I/P						●					
3.3	Nodo intermodale di Bioggio-Molinazzo, fase 2	I/P						●					
3.4	Nodo intermodale di Vezia	I/P				●							
3.5	Nodo intermodale Lugano Sud, Fase 2 (Paradiso)	I/P		●									
3.6	Nodo intermodale di Lamone-Cadempino	I/P		●									
4.1	Rete ciclabile regionale, Fase 2	ML						●					

2.3 Proposta di priorità

La scheda M3 vigente del Piano direttore assegna delle priorità che fanno riferimento alla tempistica di attuazione del PTL, oramai superata dagli eventi. Lo specchio seguente mette a confronto il grado di consolidamento e la priorità delle misure attribuiti dal Piano direttore, con la nuova proposta di priorità nell'ambito del Programma d'agglomerato in base, non da ultimo, ai gradi di consolidamento progettuale che esse hanno.

Nr. PAL 2	Misura	Tipo	Proposta PAL2	Piano direttore scheda M3 in vigore	
			priorità	priorità	Consolidamento
1.1	Rete tram Lugano – Bioggio – Manno	TP			
	Tratta Lugano Centro – Bioggio		1 2	2 3	Da
	Tratta Bioggio – Manno		1 2	2 3	Da
	Adeguamento tratta Magliaso – Caslano		1 2	2 3	Da
1.2	Rete tram Manno – Lamone	TP	3 4	3 4	Ip
1.3	Rete tram Cornaredo – Pian Scairolo	TP			
	Tratta Cornaredo – Lugano centro		2 3	3 4	Ri
	Tratta Lugano centro – Grancia		3 4	3 4	Ip
1.4	Rete tram Basso Malcantone	TP			
	Tratta Caslano stazione – Ponte Tresa		3 4	3 4	Da
	Nuova stazione Caslano-Colombera		1 2	2	Da
	Estensione in galleria fino al Lungotresa		3	3 4	Da
	Nuova stazione sul Lungotresa		3	3 4	Da
	Passerella ciclopedonale presso la nuova stazione sul Lungotresa		3	2	Da
	Nuova stazione Agno-Prati Maggiori		1 2	3	Ri
1.5	Nuove fermate TILO (PD M7)	TP	3	-	-

Nr. PAL 2	Misura	Tipo	Proposta PAL2	Piano direttore scheda M3 in vigore	
			priorità	priorità	Consolidamento
2.1	Piano di pronto intervento - Sicurezza	TIM			
	Basso Malcantone		1 2	2	Da
	Medio Vedeggio		1 2	4	Ip
	Valle del Vedeggio		1 2	-	-
	Collina Nord		1 2	-	-
2.2	Viabilità Cornaredo (NQC)	TIM	1	1	Da
2.3	Viabilità Basso Vedeggio (NPV)	TIM	1 2	1 2	Da
2.4	Viabilità Basso Malcantone (BAM)	TIM			
	Galleria di Magliaso		3	3 4	Da
	Galleria di Pura		3 4	3 4	Da
	Strada Caslano stazione - Ponte Tresa		3 4	3 4	Da
2.5	Viabilità Pian Scairolo (CIPPS)	TIM			
	Rotonda Pazzallo e collegamento con Via Senago		1 2	-	-
	Via Senago e rampa di accesso autostradale		1 2	-	-
	Strada di Gronda del Pian Scairolo		1 2	4	Ip
2.6	Viabilità Valle del Vedeggio	TIM	3	-	-
2.7	Viabilità Porta Ovest	TIM	3	-	-
3.1	Nodo intermodale di Cornaredo	I/P			
	Nodo intermodale		1	1	Da
	Collegamento con il centro scolastico Trevano		2 3	2 3	Da
3.2	Nodo intermodale di Bioggio-Molinazzo, fase 1	I/P	1 2	2 3	Da
3.3	Nodo intermodale di Bioggio-Molinazzo, fase 2	I/P	3 4	2 3	Da
3.4	Nodo intermodale di Vezia	I/P	1	1	Da
3.5	Nodo intermodale Lugano Sud, Fase 2 (Paradiso)	I/P	3	3	Ri
3.6	Nodo intermodale di Lamone-Cadempino	I/P	1 2	3	Da
4.1	Rete ciclabile regionale, Fase 2	ML	1 2	1 2	Da

La tabella seguente visualizza, per misura, la priorità d'intervento proposta.

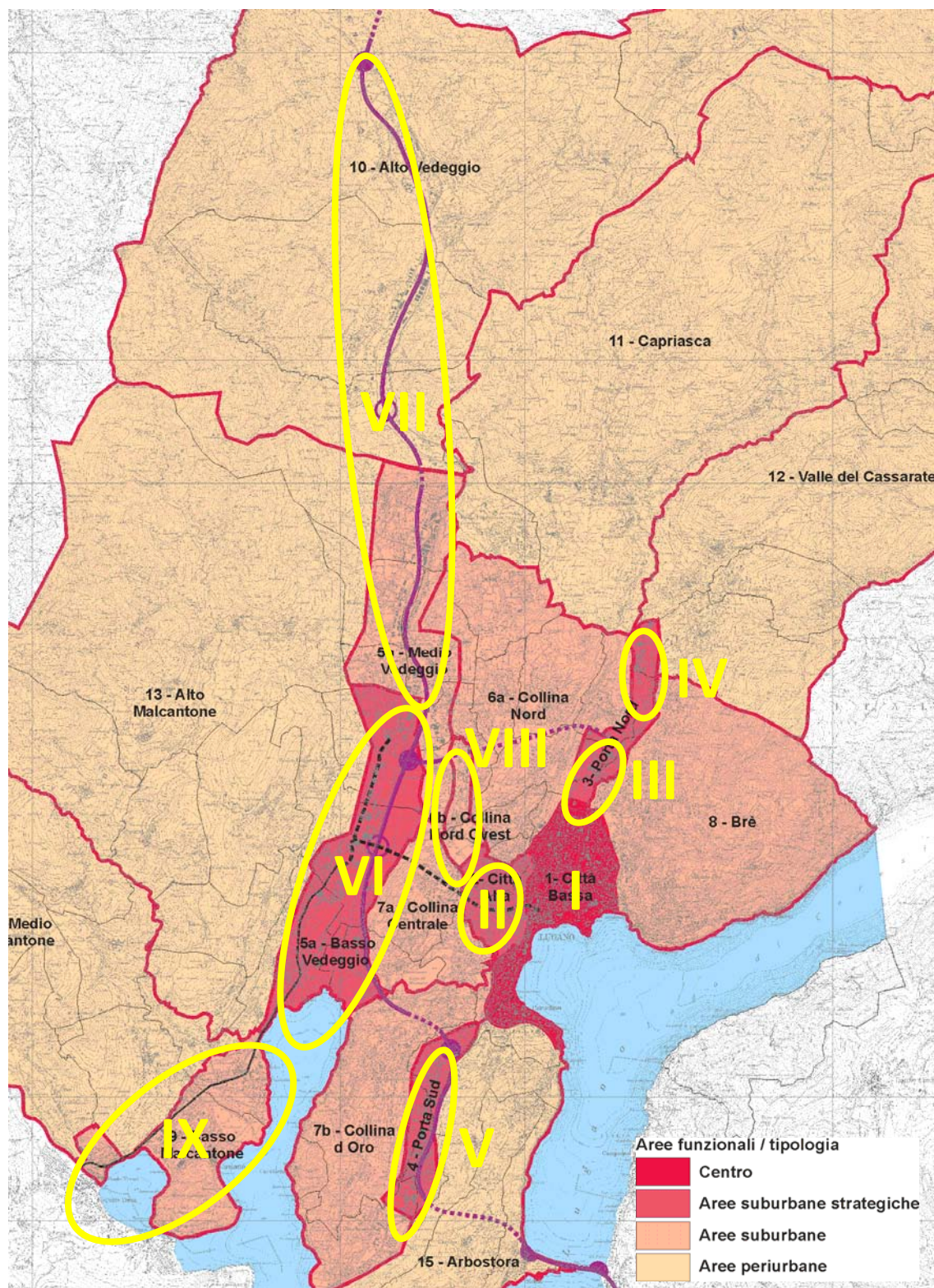
Nr. PAL 2	Misura	Tipo	Proposta priorità PAL2				
			1	1 2	2 3	3	3 4
1.1	Rete tram Lugano–Bioggio–Manno (tappa prioritaria)	TP					
	Tratta Lugano – Bioggio			●			
	Tratta Bioggio – Manno			●			
	Adeguamento tratta Magliaso - Caslano			●			
1.2	Rete tram Manno – Lamone	TP					●
1.3	Rete tram Cornaredo - Pian Scairolo	TP					
	Tratta Cornaredo - Lugano				●		
	Tratta Lugano – Grancia						●
1.4	Rete tram Basso Malcantone	TP					
	Tratta Caslano stazione - Ponte Tresa						●
	Nuova stazione Caslano-Colombara			●			
	Estensione in galleria fino al Lungotresa					●	
	Nuova stazione sul Lungotresa					●	
	Passerella ciclopedonale presso la nuova stazione					●	
	Nuova stazione Agno-Prati Maggiori			●			
1.5	Nuove fermate TILO (PD M7)	TP				●	
2.1	Piano di pronto intervento - Sicurezza	TIM					
	Basso Malcantone			●			
	Medio Veduggio			●			
	Valle del Veduggio			●			
	Collina Nord					●	
2.2	Viabilità Cornaredo (NQC)	TIM	●				
2.3	Viabilità Basso Veduggio (NPV)	TIM		●			
2.4	Viabilità Basso Malcantone (BAM)	TIM					
	Galleria di Magliaso					●	
	Galleria di Pura						●
	Strada Caslano stazione - Ponte Tresa						●
2.5	Viabilità Pian Scairolo (CIPPS)	TIM					
	Rotonda Pazzallo e collegamento con Via Senago			●			
	Via Senago e rampa di accesso autostradale			●			
	Strada di Gronda del Pian Scairolo			●			
2.6	Viabilità Valle del Veduggio	TIM				●	
2.7	Viabilità Porta Ovest	TIM				●	
3.1	Nodo intermodale di Cornaredo	I/P					
	Nodo intermodale		●				
	Collegamento con il centro scolastico Trevano				●		
3.2	Nodo intermodale di Bioggio-Molinazzo, fase 1	I/P		●			
3.3	Nodo intermodale di Bioggio-Molinazzo, fase 2	I/P					●
3.4	Nodo intermodale di Vezia	I/P	●				
3.5	Nodo intermodale Lugano Sud, Fase 2 (Paradiso)	I/P				●	
3.6	Nodo intermodale di Lamone-Cadempino	I/P		●			
4.1	Rete ciclabile regionale, Fase 2	ML		●			

La tabella seguente visualizza le misure o i singoli moduli delle misure, in ordine secondo la priorità proposta.

Nr. PAL 2	Misura	Tipo	Proposta priorità PAL2				
			1	1 2	2 3	3	3 4
2.2	Viabilità Cornaredo (NQC)	TIM	●				
3.1	Nodo intermodale di Cornaredo	I/P					
	Nodo intermodale		●				
3.4	Nodo intermodale di Vezia	I/P	●				
1.1	Rete tram Lugano – Bioggio – Manno	TP					
	Tratta Lugano – Bioggio			●			
	Tratta Bioggio – Manno			●			
	Adeguamento tratta Magliaso - Caslano			●			
1.4	Rete tram Basso Malcantone	TP					
	Nuova stazione Caslano Colombara			●			
	Nuova stazione Agno-Prati Maggiori			●			
2.1	Piano di pronto intervento – Sicurezza	TIM					
	Basso Malcantone			●			
	Medio Vedeggio			●			
	Valle del Vedeggio			●			
	Collina Nord			●			
2.3	Viabilità Basso Vedeggio (NPV)	TIM		●			
2.5	Viabilità Pian Scairolo (CIPPS)	TIM					
	Rotonda Pazzallo e collegamento con Via Senago			●			
	Via Senago e rampa di accesso autostradale			●			
	Strada di Gronda del Pian Scairolo			●			
3.2	Nodo intermodale di Bioggio-Molinazzo, fase 1	I/P		●			
3.6	Nodo intermodale di Lamone-Cadempino	I/P		●			
4.1	Rete ciclabile regionale, Fase 2	ML		●			
1.3	Rete tram Cornaredo – Pian Scairolo	TP					
	Tratta Cornaredo – Lugano				●		
3.1	Nodo intermodale di Cornaredo	I/P					
	Collegamento con il centro scolastico Trevano				●		
1.4	Rete tram Basso Malcantone	TP					
	Estensione in galleria fino al Lungotresa					●	
	Nuova stazione sul Lungotresa					●	
	Passerella ciclopedonale presso la nuova stazione					●	
1.5	Nuove fermate TILO (PD M7)	TP				●	
2.4	Viabilità Basso Malcantone (BAM)	TIM					
	Galleria di Magliaso					●	
2.6	Viabilità Valle del Vedeggio	TIM				●	
2.7	Viabilità Collina Nord	TIM				●	
3.5	Nodo intermodale Lugano Sud, Fase 2 (Paradiso)	I/P				●	
1.2	Rete tram Manno – Lamone	TP					●
1.3	Rete tram Cornaredo – Pian Scairolo	TP					
	Tratta Lugano – Grancia						●
1.4	Rete tram Basso Malcantone	TP					
	Tratta Caslano stazione - Ponte Tresa						●
2.4	Viabilità Basso Malcantone (BAM)	TIM					
	Galleria di Pura						●
	Strada Caslano stazione - Ponte Tresa						●
3.3	Nodo intermodale di Bioggio-Molinazzo, fase 2	I/P					●

3 Schede misure pianificatorie

Nella rappresentazione seguente sono indicati i comparti territoriali soggetti a pianificazione strategica intercomunale e la loro relazione con le aree funzionali.

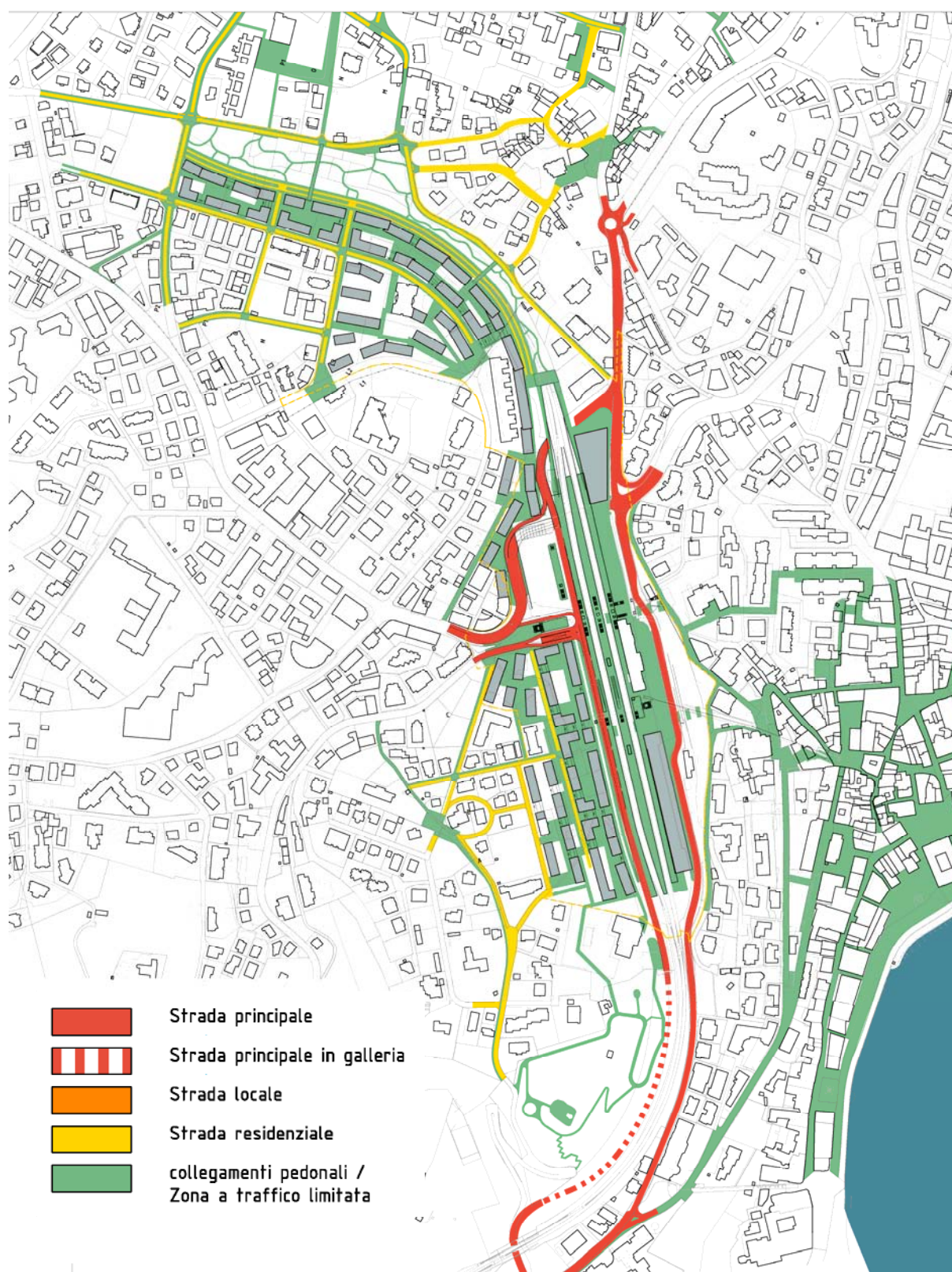


Concetto di sviluppo	Polo urbano	I
Scheda PD-R3	Area funzionale Città Bassa	
Comuni (1)	Città di Lugano	
Ente responsabile	Città di Lugano con Delegazione delle Autorità PVP	
Opportunità per l'agglomerato	Insediamiento di attività socio-economiche di importanza cantonale, in funzione soprattutto della piazza finanziaria. Attività centrali per l'agglomerato per quanto riguarda le funzioni strategiche quali la cultura, l'educazione superiore, i servizi pubblici, ecc.	
Elementi di progetto	<u>Mobilità</u> - TP: Nuova rete tram, riorganizzazione dei trasporti pubblici urbani - TIM: Riorganizzazione accessi stradali (strade di penetrazione urbana) Nuovo concetto di viabilità principale (PVP) - I/P: Piano di organizzazione dei posteggi del polo (PPP) - ML: Concetto per l'organizzazione della mobilità nei quartieri <u>Territorio</u> Comprensori di progettazione urbanistica C1-C5, con sistemazione di comparti strategici (asse fluviale del Cassarate, Lungolago, ecc.)	
Dati socio-economici (indicativi)	Abitanti 26'000 (2007) 30'000 (ipotesi PAL2 2025) +4'000 Addetti 25'500 (2007) 26'000 (ipotesi PAL2 2025) +500 Riserva insediativa (UI 2005) 8'500	
Consolidamento	2007 PVP approvato dalla CRTL e dal Consiglio di Stato 2011 Avvio dei lavori esecutivi	
Orizzonte di realizzazione	2012 Apertura della galleria Vedeggio – Cassarate (con nuova viabilità) dal 2014 Pieno esercizio PVP	
PAL 2007	--	

Misure infrastrutturali PAL2	Rete tram Lugano – Bioggio – Manno	1.1
	Rete tram Cornaredo – Pian Scairolo	1.3
	Nodo intermodale Lugano Sud, Fase 2 (Paradiso)	3.5
	Rete ciclabile regionale, Fase 2	4.1

Concetto di sviluppo	Città Alta	II
Scheda PD-R3	Area funzionale Città Alta	
Comuni (3)	Lugano, Massagno, Sorengo	
Ente responsabile	Tavolo TriMa (Comuni, FFS Immobili) / Delegazione delle Autorità StazLu	
Opportunità per l'agglomerato	Comparto strategico di sviluppo a ridosso del principale snodo del trasporto pubblico dell'agglomerato, quale Polo di sviluppo economico (PSE) definito dalla scheda R7 del Piano direttore Insediamento di funzioni pubbliche di rilevanza regionale (p.es. scuole professionali). Funzioni residenziali di qualità e area di svago di prossimità nel centro urbano.	
Elementi di progetto	<u>Mobilità</u> - TP: Ristrutturazione stazione FFS Nuova funicolare Nuovo terminale autobus (StazLu1) - TIM: Nuova viabilità (anello viario) - I/P: P+R 400 posti (StazLu1) - ML: Rete di collegamenti ciclabili e pedonali locale tra luoghi di aggregazione della Città Alta <u>Territorio</u> Nuova edificazione dei terreni adiacenti alla stazione. Copertura della trincea ferroviaria e realizzazione di un sistema di parchi urbani (Tassinio, ecc.)	
Dati socio-economici (indicativi)	Abitanti 10'900 (2007) 14'000 (ipotesi PAL2 2025) +3'100 Addetti 5'400 (2007) 6'900 (ipotesi PAL2 2025) +1'500 Riserva insediativa (UI 2005) 8'500	
Consolidamento	2005 Piano di indirizzo della stazione FFS (StazLu) 2007 Masterplan TriMa approvato dalla Delegazione delle Autorità 2008 Convenzione per la pianificazione intercomunale TriMa e StazLu 2010 Richiesta di credito di pianificazione ai Consigli comunali	
Orizzonte di realizzazione (ipotesi)	2012 Elaborazione del Piano d'indirizzo 2013 Adozione Consigli comunali 2014 Approvazione Consiglio di Stato	
PAL 2007	4	

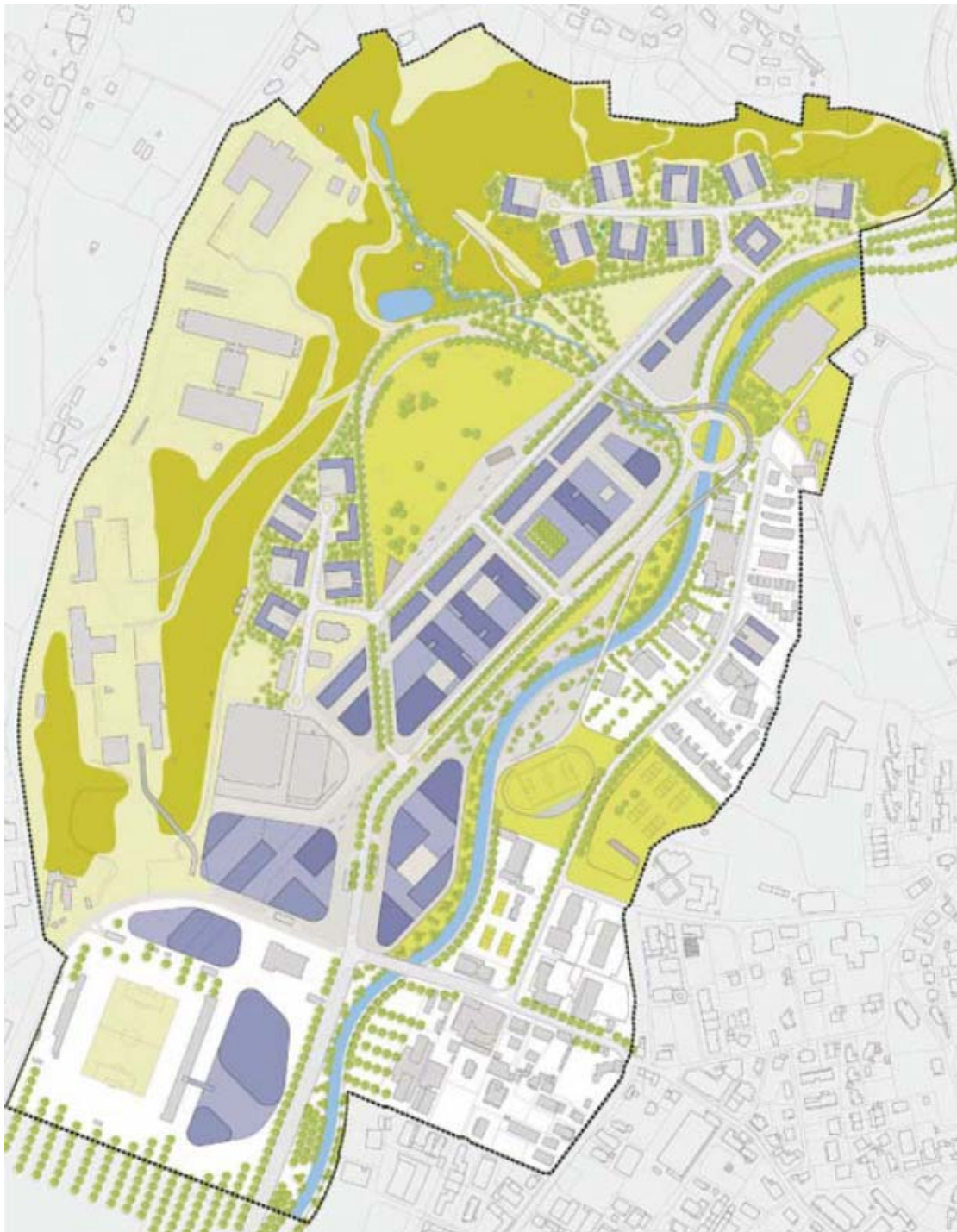
Misure infrastrutturali PAL2	Rete tram Lugano – Bioggio – Manno	1.1
	Rete ciclabile regionale, Fase 2	4.1



Masterplan Città Alta, Piano del traffico di riferimento (2015), approvato dalla Delegazione delle Autorità, settembre 2007

Concetto di sviluppo	NQC - Nuovo Quartiere Cornaredo			III
Scheda PD-R3	Area funzionale Porta Nord			
Comuni (3)	Canobbio, Lugano, Porza			
Ente responsabile	Tavolo NQC (Agenzia NQC dal 2012)			
Opportunità per l'agglomerato	Polo di sviluppo economico (PSE) definito dalla scheda R7 del Piano direttore. Nuovo quartiere di eventi presso la nuova porta di accesso nord del polo urbano di Lugano con funzioni a forte carattere pubblico, di tipo sportivo, ricreativo e espositivo a servizio dell'intero agglomerato. Area di svago di prossimità di rilevanza regionale. Nuova “Porta di accesso” al polo urbano tramite la galleria Vedeggio-Cassarate.			
Elementi di progetto	<u>Mobilità</u> - TP: Attestamento della rete tram (Cornaredo-Centro-Pian Scairolo) - TIM: Riorganizzazione della viabilità verso il centro cittadino - I/P: Nodo intermodale di Cornaredo - ML: Rete locale di collegamenti integrata al sistema dei trasporti pubblici, lungo la direttrice del Cassarate <u>Territorio</u> Piano regolatore intercomunale (PR-NQC) con codifica delle funzioni a carattere pubblico (pista di ghiaccio, stadio, palazzetto dello sport, cinema multisala, centro espositivo), con aree di svago di prossimità (Pratone di Trevano, "Raggio Verde" lungo il Cassarate).			
Dati socio-economici (indicativi)	Abitanti	1'500 (2007)	1'500 (ipotesi PAL2 2025)	+/- 0
	Addetti	1'800 (2007)	5'000 (ipotesi PAL2 2025)	+3'200
	Riserva insediativa (NQC)			5'000
Consolidamento	2005	Masterplan NQC		
	2006	Convenzione per la pianificazione intercomunale (tavolo NQC)		
	2011	Piano regolatore approvato (2010)		
		Agenzia NQC		
Orizzonte di realizzazione	dal 2012	Attuazione del piano regolatore intercomunale tramite l’Agenzia NQC.		
PAL 2007	2			

Misure infrastrutturali PAL2	Rete tram - Cornaredo-Lugano-Pian Scairolo	1.3
	Viabilità Cornaredo (NQC)	2.2
	Nodo intermodale di Cornaredo	3.1
	Rete ciclabile regionale, Fase 2	4.1

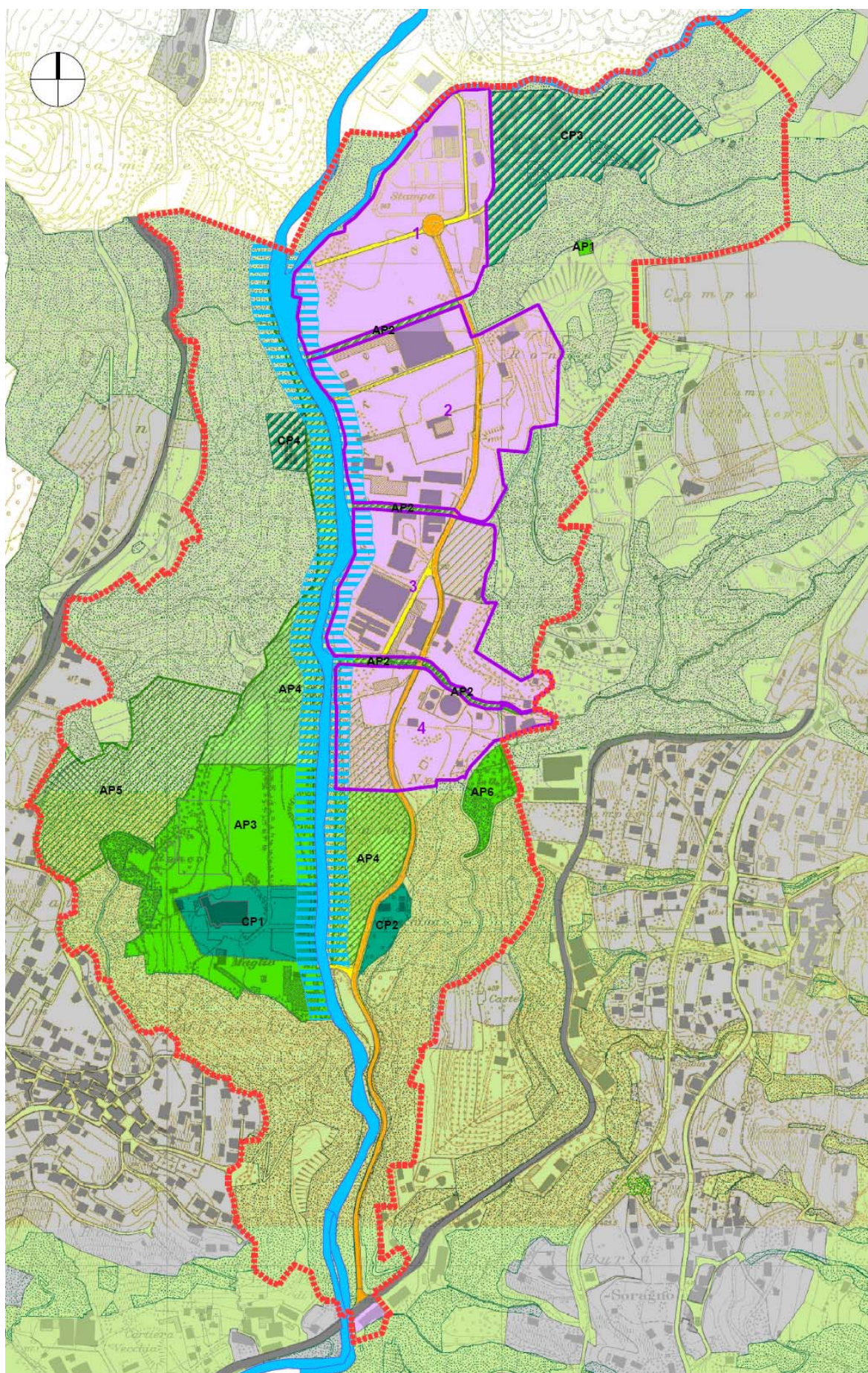


Masterplan NQC, approvato dal Tavolo NQC, 2005

Base per il Piano regolatore intercomunale (PR-NQC), approvato dal Consiglio di Stato, 2010

Concetto di sviluppo	PRIPS - Piano della Stampa	IV
Scheda PD-R3	Area funzionale Porta Nord	
Comuni (3)	Cadro, Canobbio, Lugano	
Ente responsabile	Municipi di Cadro, Canobbio e Lugano	
Opportunità per l'agglomerato	Zona lavorativa di tipo misto che con l'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate beneficia di un buon allacciamento alla rete dei trasporti regionale. Valorizzazione dei contenuti pubblici di rilevanza intercomunale.	
Elementi di progetto	<u>Mobilità</u> - TP: -- - TIM: Riassetto della viabilità locale - I/P: -- - ML: Rete ciclo-pedonale locale <u>Territorio</u> Zona edificabile unificata artigianale, industriale di servizi all'impresa e di logistica. Nuove attrezzature ricreative e di svago, messe in relazione da corridoi verdi attrezzati, integrati con la rete della mobilità lenta. Recupero paesaggistico-naturalistico basato sulla rinaturazione dei corsi d'acqua.	
Dati socio-economici (indicativi)	Abitanti - (2007) - (ipotesi PAL2 2025) Addetti 400 (2007) 700 (ipotesi PAL2 2025) +300 Riserva insediativa (UI 2005) 700	
Consolidamento	2008 Convenzione per la pianificazione intercomunale 2012 Concetto approvato dai Municipi	
Orizzonte di realizzazione (ipotesi)	2012 Piano di indirizzo 2013 Adozione Consigli comunali 2014 Approvazione Consiglio di Stato	
PAL 2007	6	

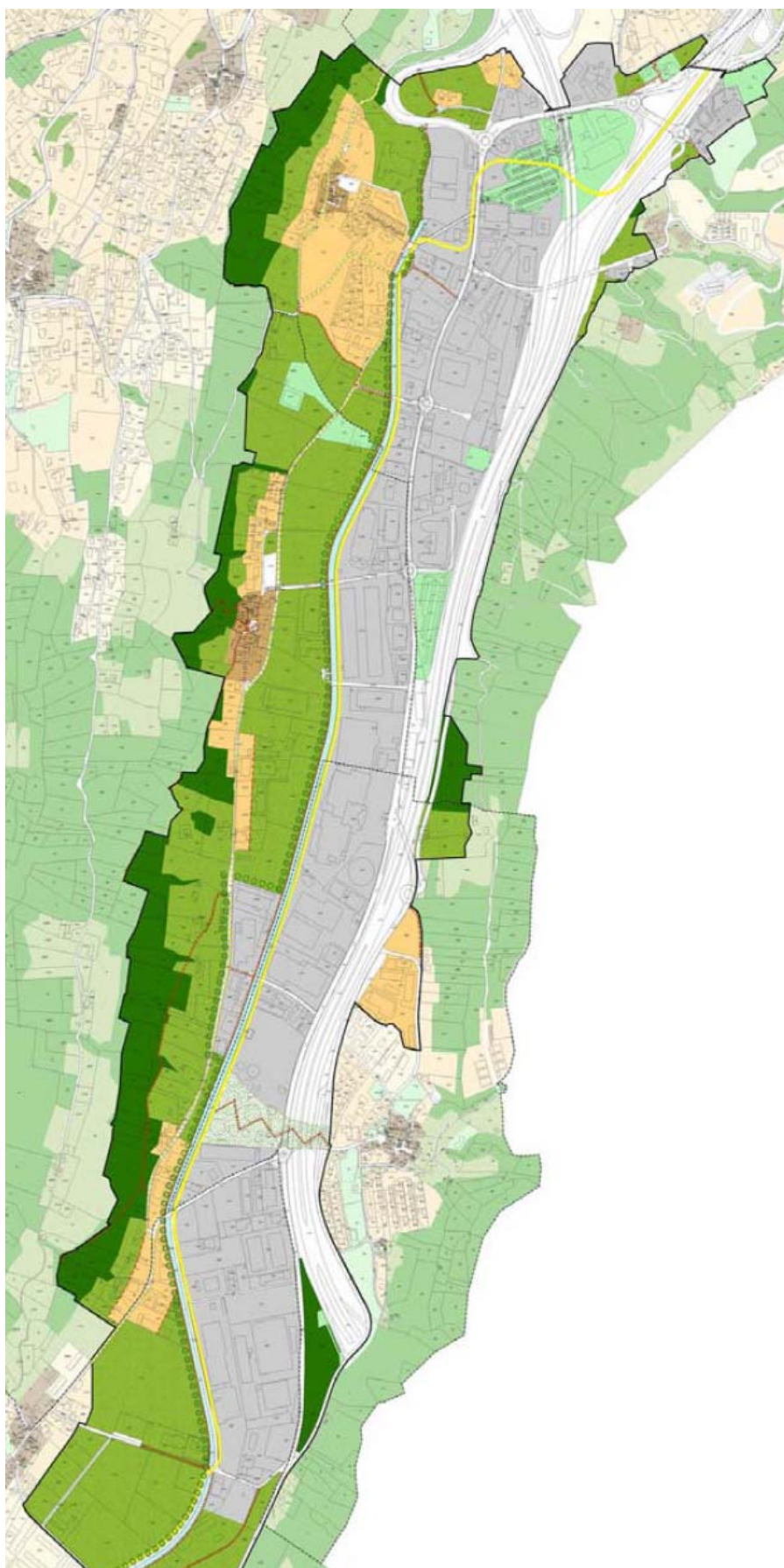
Misure infrastrutturali	--	
PAL2	--	



Piano regolatore intercomunale Piano della Stampa, Piano d'indirizzo, approvato dai Municipi, 2011

Concetto di sviluppo	CIPPS - Pian Scairolo			V
Scheda PD-R3	Area funzionale Porta Sud			
Comuni (3)	Collina d'Oro, Grancia, Lugano			
Ente responsabile	CIPPS – Commissione Intercomunale Pianificazione Pian Scairolo (Sindaci)			
Opportunità per l'agglomerato	Polo di sviluppo economico (PSE) e comparto idoneo per l’insediamento di grandi generatori di traffico (GGT) definito dalle schede R7 e R8 del Piano direttore. 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 la aree di svago. Miglioramento dell'accessibilità e sgravio dello svincolo autostradale Lugano Sud.			
Elementi di progetto	<u>Mobilità</u> - TP: Rete tram Cornaredo-Lugano-Pian Scairolo - TIM: Riorganizzazione funzionale dello svincolo autostradale (Via Senago) Nuova strada di gronda verso Grancia Moderazione delle strade di quartiere - I/P: -- - ML: Rete ciclabile longitudinale e trasversale <u>Territorio</u> Concentrazione delle aree lavorative sul lato est della Roggia e creazione di un'ampia area verde lungo il lato ovest, con riqualificazione delle funzioni insediative abitative. Piani di quartiere settoriali per il riordino delle attività nel contesto di un piano regolatore intercomunale (PR-CIPPS).			
Dati socio-economici (indicativi)	Abitanti	1'250 (2007)	1'300 (ipotesi PAL2 2025)	+50
	Addetti	3'800 (2007)	6'300 (ipotesi PAL2 2025)	+2'500
	Riserva insediativa (UI 2005)			3'500
Consolidamento	2009	Masterplan approvato dalla CIPPS		
	2011	Piano d'indirizzo approvato dai Municipi		
Orizzonte di realizzazione (ipotesi)	2013	Adozione Consigli Comunali e approvazione Consiglio di Stato		
	2015	Attuazione prima fase piano del traffico		
	2025/30	Attuazione completa piano del traffico		
PAL 2007	5			

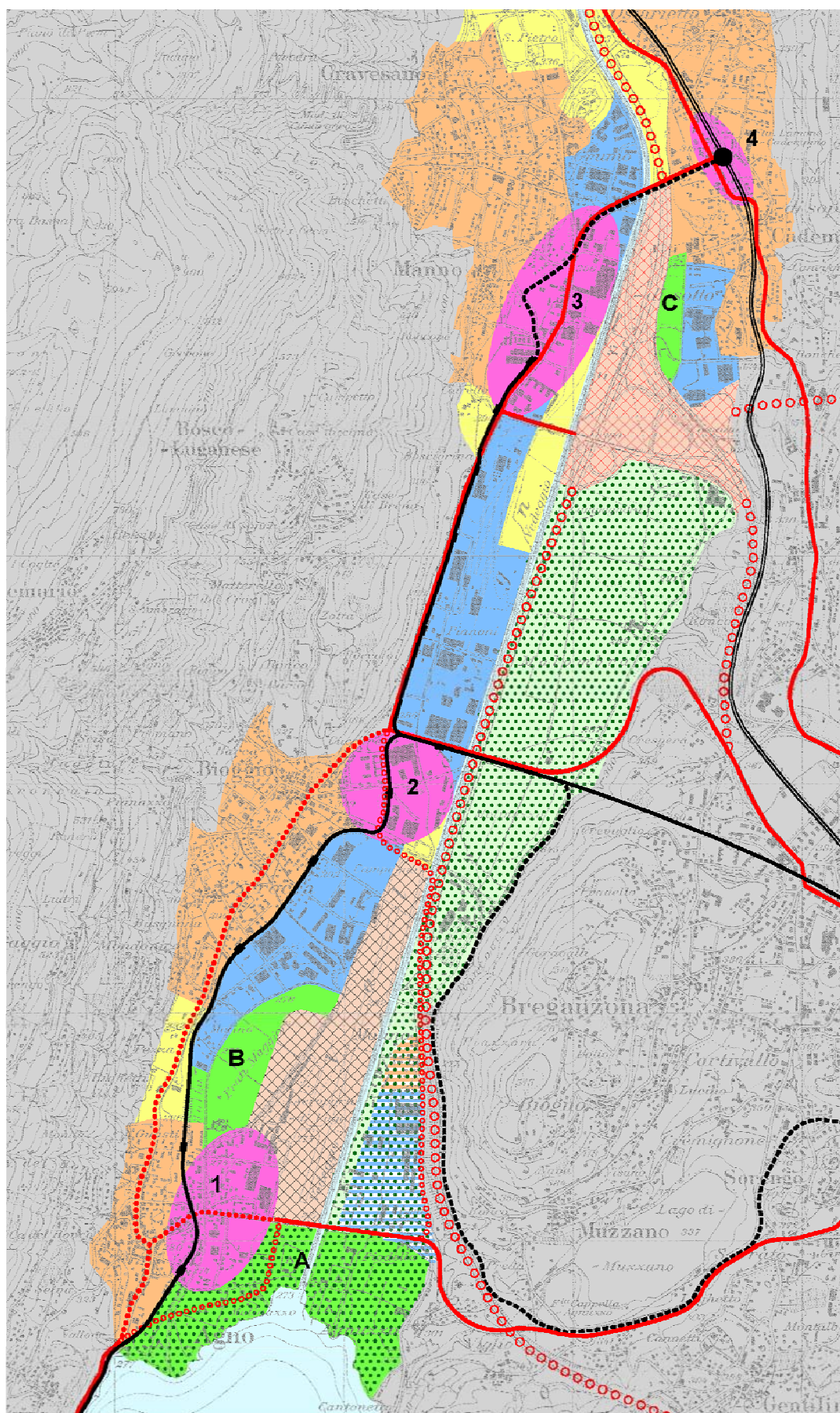
Misure infrastrutturali PAL2	Rete tram Cornaredo – Pian Scairolo	1.3
	Viabilità Pian Scairolo (CIPPS)	2.5
	Rete ciclabile regionale, Fase 2	4.1



Piano d'indirizzo per la pianificazione intercomunale, approvato dalla CIPPS, 2011 (in consultazione)

Concetto di sviluppo	NPV - Nuovo Polo Vedeggio			VI
Scheda PD-R3	Area funzionale Basso Vedeggio			
Comuni (4)	Agno, Bioggio, Manno, Muzzano			
Ente responsabile	Municipi di Agno, Bioggio, Manno, Muzzano			
Opportunità per l'agglomerato	Polo di sviluppo economico (PSE) e comparto idoneo per l'insediamento di grandi generatori di traffico (GGT) definito dalle schede R7 e R8 del Piano direttore, sede dell'aeroporto cantonale. Sviluppo del potenziale delle aree lavorative quale secondo polo socio-economico dell'agglomerato luganese (sistema bipolare con la Città Bassa). Integrazione del sistema dei trasporti (aeroporto, mobilità privata, pubblici, mobilità lenta) con gli insediamenti. Riorganizzazione della struttura insediativa degli abitati.			
Elementi di progetto	<u>Mobilità</u> - TP: Rete tram Bioggio-Manno e Bioggio-Lugano Nuova fermata tram "aeroporto" - TIM: Aggiramento degli abitati principali di Agno e di Bioggio. Moderazione e riqualifica della strada cantonale Agno-Bioggio. - I/P: Nodo intermodale Bioggio-Molinazzo - ML: Rete ciclabile regionale Valorizzazione della via storica della Strada Regina Rete ciclabile e pedonale locale Bike Sharing <u>Territorio</u> Densificazione dei comparti strategici, riconversione delle aree lavorative, riqualifica degli abitati e dei loro spazi pubblici. Valorizzazione delle funzioni di svago (sponda sinistra del Vedeggio, aree libere, la riva del lago e corsi d'acqua). Messa in rete dei luoghi d'interesse culturale,delle aree di svago e dei servizi lungo la Strada Regina.			
Dati socio-economici (indicativi)	Abitanti	6'800 (2007)	7'700 (ipotesi PAL2 2025)	+900
	Addetti	9'300 (2007)	12'000 (ipotesi PAL2 2025)	+2'700
	Riserva insediativa (UI 2005)			4'300
Consolidamento	2012	Concetto di sviluppo territoriale approvato dai Municipi		
Orizzonte di realizzazione	2012-13	Adattamento della pianificazione locale		
PAL 2007	3			

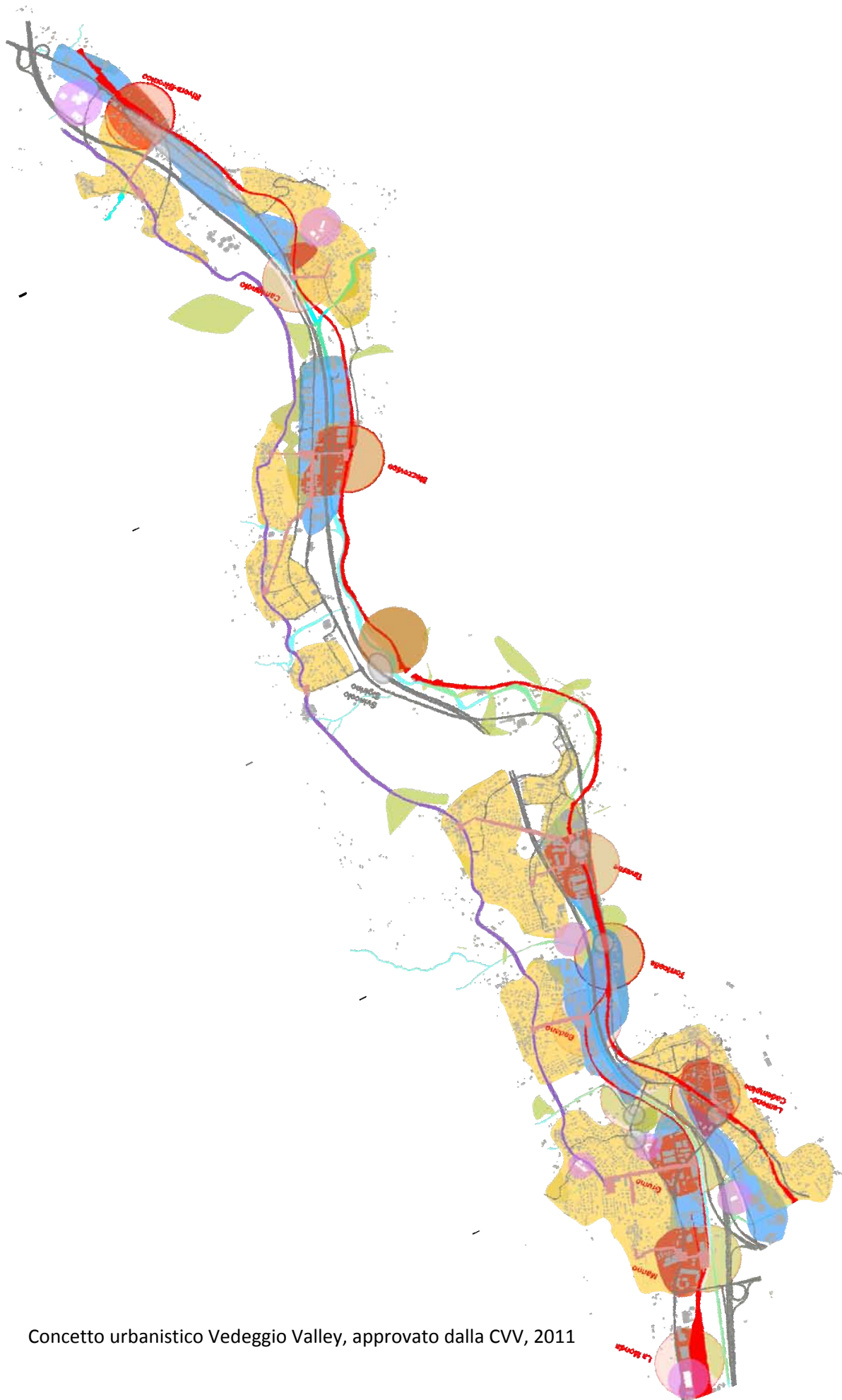
Misure infrastrutturali PAL2	Rete tram Lugano – Bioggio – Manno	1.1
	Nuove fermate TILO	1.5
	Piano di pronto intervento - Sicurezza	2.1
	Viabilità Basso Vedeggio	2.3
	Nodo intermodale di Bioggio Molinazzo, Fase 1	3.2
	Nodo intermodale di Bioggio Molinazzo, Fase 2	3.3
	Rete ciclabile regionale, Fase 2	4.1



Nuovo Polo Vedeggio, Concetto di organizzazione spaziale, approvato dai Municipi, 2012

Concetto di sviluppo	Vedeggio Valley	VII
Scheda PD-R3	Area funzionale Medio Vedeggio (N. 5b) e Alto Vedeggio (N. 10)	
Comuni (6)	Bedano, Gravesano, Lamone, Mezzovico-Vira, Monteceneri, Torricella-Taverne	
Ente responsabile	CVV – Commissione intercomunale Valle del Vedeggio (Sindaci)	
Opportunità per l'agglomerato	Valorizzazione delle potenzialità di sviluppo delle riserve di zone lavorative per attività di tipo industriale. 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).	
Elementi di progetto	Concetto di organizzazione territoriale basato su un generale riordino del fondovalle a partire da un nuovo servizio di trasporto pubblico su rotaia, volto a garantire lo sviluppo zone lavorative con un’elevata accessibilità, così come la valorizzazione delle funzioni residenziali pedemontane. <u>Mobilità</u> - TP: Utilizzazione binario industriale Taverne-Manno Nuove fermate TILO - TIM: Sistemazione funzionale della rete viaria principale Svincolo A2 Sigirino - I/P: Nuovi posteggi di attestamento Lamone-Cedempino e Mezzovico - ML: Valorizzazione dei collegamenti con le fermate TP <u>Territorio</u> Riorganizzazione e sviluppo di aree lavorative ad elevata accessibilità Infrastrutture sportive e del tempo libero di interesse regionale Conversione dell’area di cantiere AlpTransit a Sigirino	
Dati socio-economici (indicativi)	Abitanti 12’300 (2007) Addetti 8'800 (2007) Riserva insediativa (UI 2005)	14’500 (ipotesi PAL2 2025) 11'000 (ipotesi PAL2 2025) +7’900 +2’200 +2’200
Consolidamento	2011 Strategia/concetto approvati dai Municipi	
Orizzonte di realizzazione	2012-13 Validazione politico-istituzionale del concetto di sviluppo dal 2014 Consolidamento pianificatorio	
PAL 2007	--	

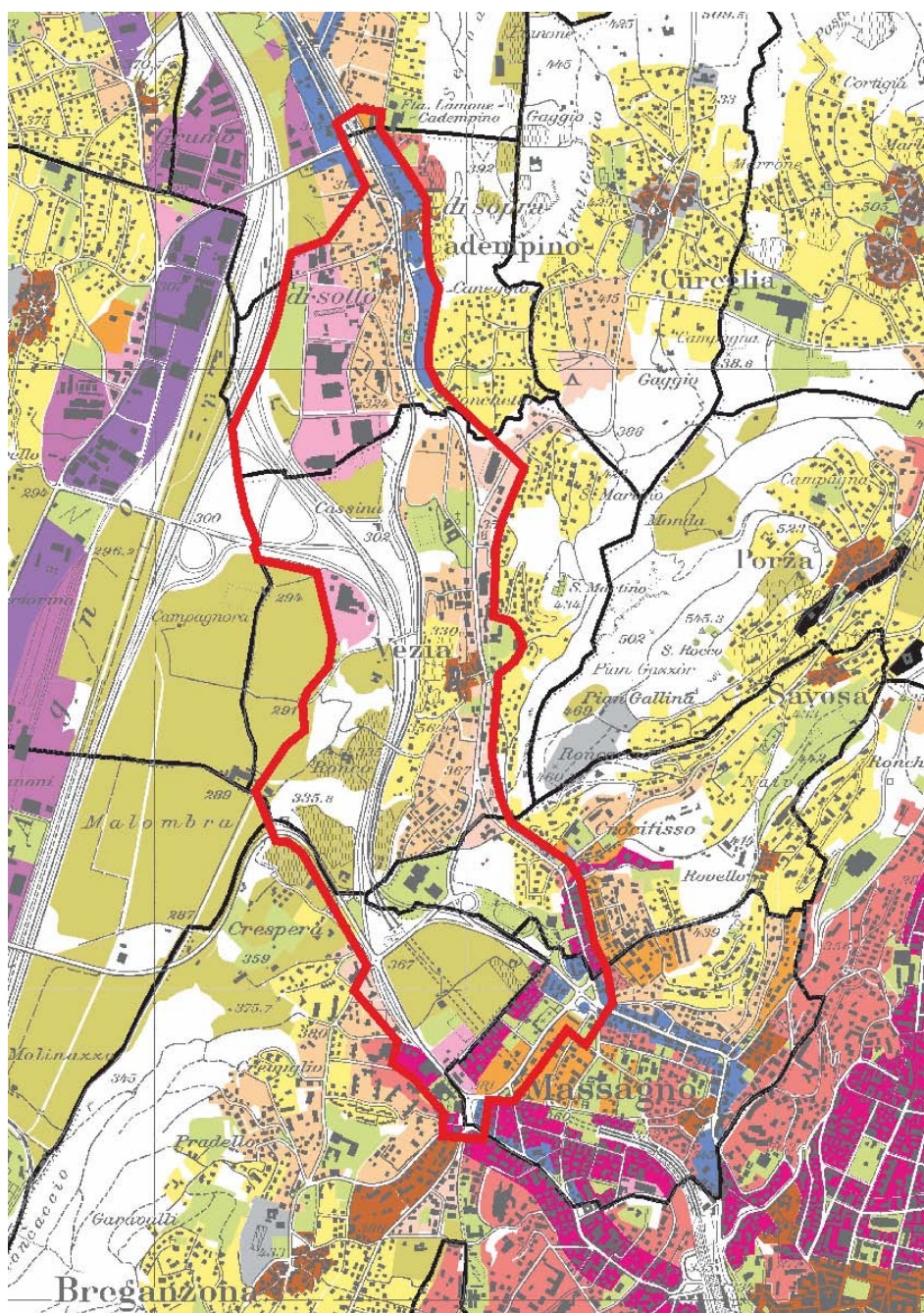
Misure infrastrutturali PAL2	Rete tram - Manno-Lamone	1.2
	Nuove fermate TILO	1.5
	Piano di pronto intervento - Sicurezza	2.1
	Viabilità Valle del Vedeggio	2.6
	Nodo intermodale Lamone-Cadempino	3.6
	Rete ciclabile regionale, Fase 2	4.1



Concetto urbanistico Vedeggio Valley, approvato dalla CVV, 2011

Concetto di sviluppo	Porta Ovest			VIII
Scheda PD-R3	Area funzionale Collina Nord-Ovest			
Comuni (5)	Cadempino, Lugano, Massagno, Savosa, Vezia			
Ente responsabile	Delegazione delle Autorità Porta Ovest			
Opportunità per l'agglomerato	Con l'entrata in esercizio della galleria Vedeggio-Cassarate è previsto il passaggio di proprietà dalla Confederazione al Cantone delle bretelle di collegamento allo svincolo Lugano nord. Ciò offre l'opportunità di rivedere l'assetto della viabilità nell'intero comparto, associandovi la possibilità di studiare un riordino urbanistico complessivo, che integri anche le aree lavorative (Cadempino) e gli snodi stradali principali (Cinque vie, Capella della Due Mani).			
Elementi di progetto	<u>Mobilità</u> -TP: Nuova fermata TILO Vezia (verifica fattibilità) - TIM: Sistemazione funzionale della rete viaria principale, con alcuni snodi di progettazione (Vezia, Lamone, ecc.) - I/P: Nodo intermodale di Vezia - ML: Valorizzazione dei collegamenti all'interno degli insediamenti e con le fermate dei trasporti pubblici <u>Territorio</u> Messa in rete delle infrastrutture di interesse pubblico e di svago. Riorganizzazione e sviluppo delle aree ad elevata accessibilità.			
Dati socio-economici (indicativi)	Abitanti	3'300 (2007)	4'000 (ipotesi PAL2 2025)	+700
	Addetti	1'300 (2007)	1'500 (ipotesi PAL2 2025)	+200
	Riserva insediativa (UI 2005)			700
Consolidamento	2011	Accordo per l'avvio di una progettazione test (delegazione delle Autorità)		
Orizzonte di realizzazione	2013	Allestimento Masterplan		
	dal 2014	Integrazione nella pianificazione locale		
PAL 2007	--			

Misure infrastrutturali PAL2	Rete TILO – Nuove fermate	1.5
	Piano di pronto intervento - Sicurezza	2.1
	Viabilità Porta Ovest	2.7
	Nodo intermodale di Vezia	3.4
	Rete ciclabile regionale, Fase 2	4.1



Porta Ovest, perimetro di studio approvato dalla Delegazione delle Autorità, 2011

Concetto di sviluppo	BAM - Basso Malcantone	IX
Scheda PD-R3	Area funzionale Basso Malcantone	
Comuni (4)	Caslano, Magliaso, Ponte Tresa, Pura	
Ente responsabile	Municipi di Caslano, Magliaso, Ponte Tresa e Pura (Sindaci)	
Opportunità per l'agglomerato	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. Percorso di golf 18 buche di valenza internazionale.	
Elementi di progetto	<u>Mobilità</u> - TP: Prolungamento della rete tram fino al fiume Tresa Nuove fermate rete tram Caslano-Colombera e Ponte Tresa fiume Spostamento della stazione di Caslano - TIM: Gallerie di circonvallazione Magliaso e Caslano-Ponte Tresa Sistemazione viaria delle rete stradale principale - I/P: P+R alle stazioni della rete tram (da realizzare alle nuove stazioni, realizzati in quelle esistenti) - ML: Nuove passerelle pedonali-ciclabili sulla Tresa Valorizzazione della via storica Strada Regina Sistemazioni urbanistiche puntuali Percorso di svago a lago <u>Territorio</u> Sviluppo delle aree a ridosso delle fermate dei mezzi pubblici e riconversione delle aree a maggiore potenziale insediativo. Corridoio verde della Magliasina attorno al percorso del golf.	
Dati socio-economici (indicativi)	Abitanti 5'700 (2007) 7'000 (ipotesi PAL2 2025) +1'300 Addetti 1'800 (2007) 2'100 (ipotesi PAL2 2025) +300 Riserva insediativa (UI 2005) 7'400	
Consolidamento	2011 Strategia/concetto approvati dai Municipi	
Orizzonte di realizzazione	2012-13 Validazione politico-istituzionale del concetto di sviluppo dal 2014 Consolidamento pianificatorio	
PAL 2007	--	

Misure infrastrutturali PAL2	Rete tram Basso Malcantone	1.4
	Piano di pronto intervento - Sicurezza	2.1
	Viabilità Basso Malcantone	2.4
	Rete ciclabile regionale, Fase 2	4.1



Concetto di sviluppo territoriale Basso Malcantone, approvato dai Municipi, 2011

4 Schede misure infrastrutturali

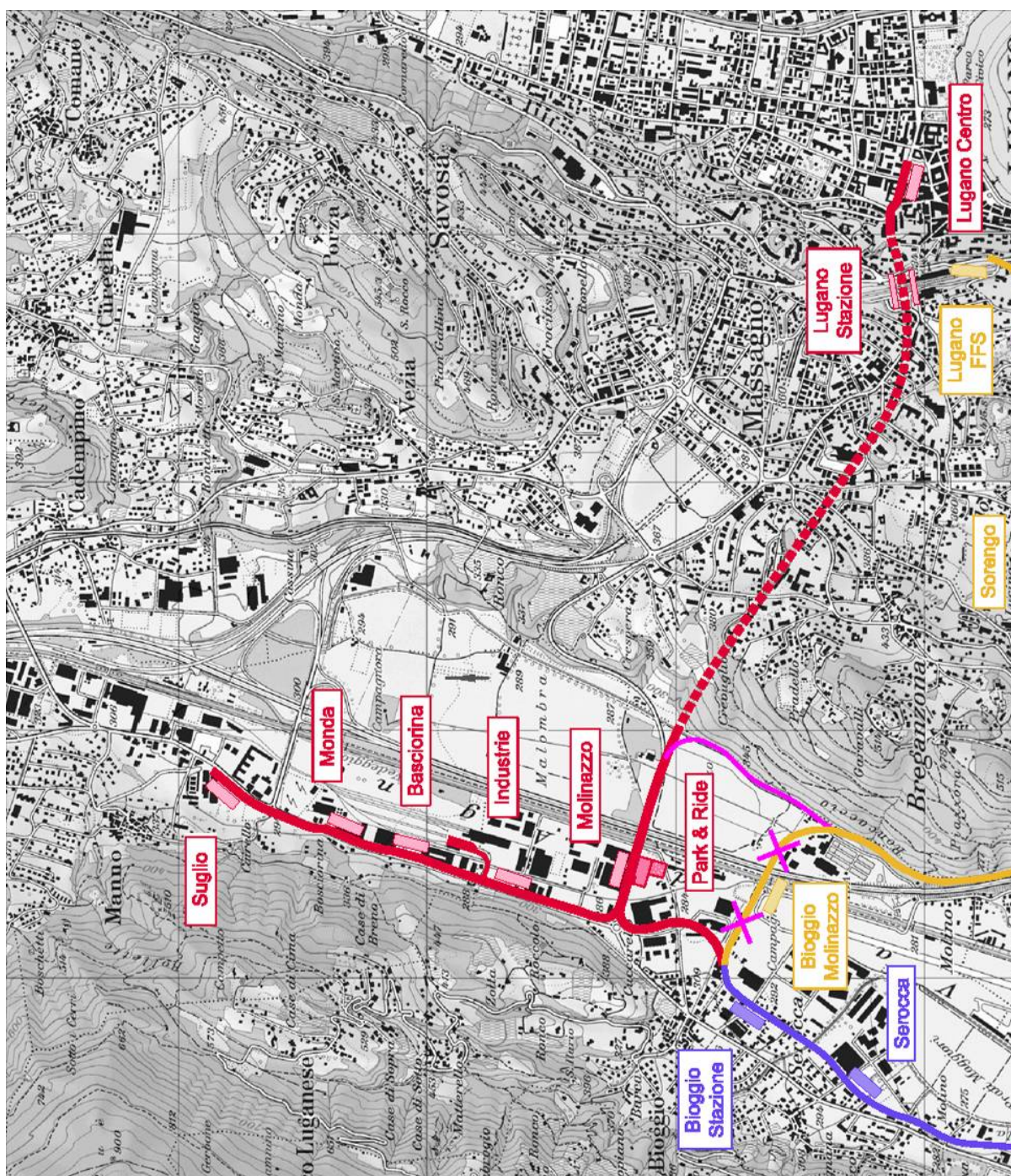
Indicazioni generali relative ai costi:

- *in generale il grado di approssimazione è in funzione in funzione del livello di consolidamento:*
 - *studio di fattibilità / progetto preliminare: +/- 30%*
 - *progetto di massima: +/- 20%*
 - *Progetto definitivo +/- 10%*
 - *laddove non sono ancora disponibili degli studi o dei progetti, le indicazioni sono da considerare delle stime di grande massima;*
- *lo stato dei prezzi è relativo all'anno in cui è stato allestito lo studio o progetto più recente;*
- *se non indicato diversamente i costi indicati sono lordi, comprensivi di IVA e onorari.*

1.1	Rete tram Lugano - Bioggio – Manno (tappa prioritaria)	<i>priorità proposta 1/2</i>
PAL 2007	8 / 9 (parziale) - Priorità di cofinanziamento B da parte della Confederazione	
PD M3	3.2 b.1, 3.5 a.1, a.2	
Comuni interessati	Bioggio, Caslano, Lugano, Manno (Agno, Magliaso)	
Importanza per l'agglomerato	La rete tram del Luganese è un progetto che contribuisce in modo sostanziale alla concretizzazione del Concetto di organizzazione territoriale (scheda R3 PD). La tappa prioritaria permette di valorizzare i ruoli complementari del Basso Vedeggio e di quella della Valle del Cassarate (polo urbano); di mettere in relazione le aree funzionali strategiche tra loro e con l'esterno e di rafforzare il ruolo centrale della City all'interno dell'agglomerato.	
Descrizione	<u>Tratta Bioqqio – Lugano Centro</u> Nuovo collegamento tramviario tra la Valle del Vedeggio e il centro di Lugano. Il tracciato si stacca dalla linea FLP esistente a nord della stazione di Bioggio, si affianca alla strada della Crespera, con una nuova fermata a Bioggio Molinazzo, per poi scavalcare il fiume Vedeggio e l'autostrada ed entrare in galleria. In galleria, in corrispondenza della stazione FFS, fermata sotterranea con lift di collegamento. In centro città il portale è situato in zona S.Anna. Il collegamento si attesta alla fermata Lugano Centro (Piazzale Ex Scuole), che funge da interscambio con la rete urbana bus. <u>Tratta Bioqqio – Manno</u> Estensione di circa 1,9 km della rete tram dal nodo intermodale di Bioggio Molinazzo fino a Manno Suglio. Realizzazione di tre nuove fermate per il servizio della zona industriale e fermata di attestamento a Manno in zona Suglio (Piana). Realizzazione di un raccordo di servizio. <u>Tratta FLP Ponte Tresa - Bioqqio</u> Realizzazione di una nuova tratta di doppio binario e sistemazione della stazione di Caslano nella posizione attuale. Adattamenti puntuali sulla linea e alle stazioni.	
Moduli	Gli elementi della misura hanno una stretta connessione funzionale e non possono dunque essere divisi.	
Misure accompagnatorie	Il progetto include la sistemazione delle tratte stradali interessate con misure di riqualifica urbanistica e misure di compensazione ecologica. La progettazione esecutiva dovrà prevedere adeguati spazi di stazionamento per le biciclette presso le fermate, così come un adeguato inserimento urbanistico delle fermate stesse.	

Ente responsabile	Dipartimento del territorio	
Consolidamento	2011	Progetto di massima
Orizzonte di realizzazione	2012-14	Esame della Confederazione e progettazione definitiva
	2015-16	Approvazione dei piani, evasione dei ricorsi
	2016/17	Inizio lavori
	2023/24	Messa in esercizio

Costi	Lugano Centro - Bioggio - Aggancio FLP	198'000'000.-
	Bioggio - Manno	59'900'000.-
	FLP Ponte Tresa - Bioggio	12'300'000.-
	TOTALE	270'200'000.-
	<i>Preventivo formulato nell'ambito del progetto di massima.</i>	
Finanziamento	Crediti per la progettazione definitiva e la realizzazione ancora da stanziare	



Rete tram Lugano - Bioggio - Manno, progetto di massima - Piano sinottico, settembre 2011

1.2	Rete tram Manno-Lamone	<i>priorità proposta</i> 3/4
PAL 2007	--	
PD M3	3.5 a.3	
Comuni interessati	Manno, Lamone	
Importanza per l'agglomerato	Possibilità di agganciare la rete tram con la rete TILO e collegare verso nord il Basso Vedeggio attraverso un mezzo di trasporto pubblico performante.	
Descrizione	Estensione di ca. 1.3 km della Rete tram da Manno fino alla stazione FFS di Lamone, nodo di interscambio dei trasporti pubblici. È previsto, in linea di principio, un binario unico a fianco della strada cantonale o parzialmente sul campo stradale.	
Moduli	L'intervento non si presta ad essere realizzato tramite dei moduli.	
Misure accompagnatorie	La progettazione dovrà prevedere adeguati spazi di stazionamento per le biciclette presso le fermate, così come un adeguato inserimento urbanistico delle fermate stesse.	

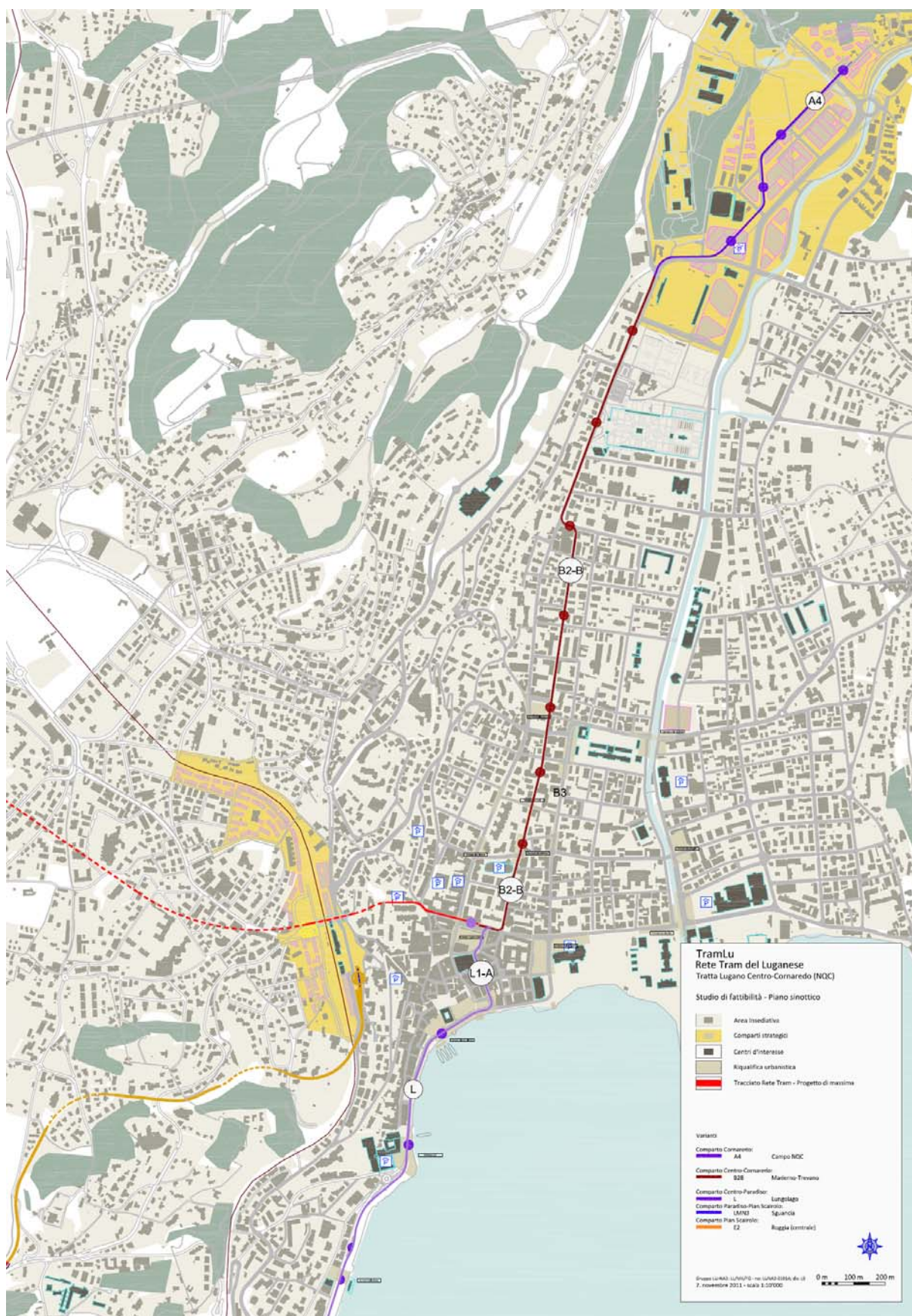
Ente responsabile	CRTL
Consolidamento	2005 Studio di fattibilità 2009 Consolidamento nel Piano direttore
Orizzonte di realizzazione	La realizzazione sarà possibile in ogni caso solo dopo l'entrata in esercizio della tratta Bioggio-Manno (cfr. misura 1.1). Necessità di coordinamento con la misura 1.5 che ipotizza la creazione di una linea TILO da Taverne a Manno.

Costi	n.d.
Finanziamento	Crediti per la progettazione ancora da stanziare.

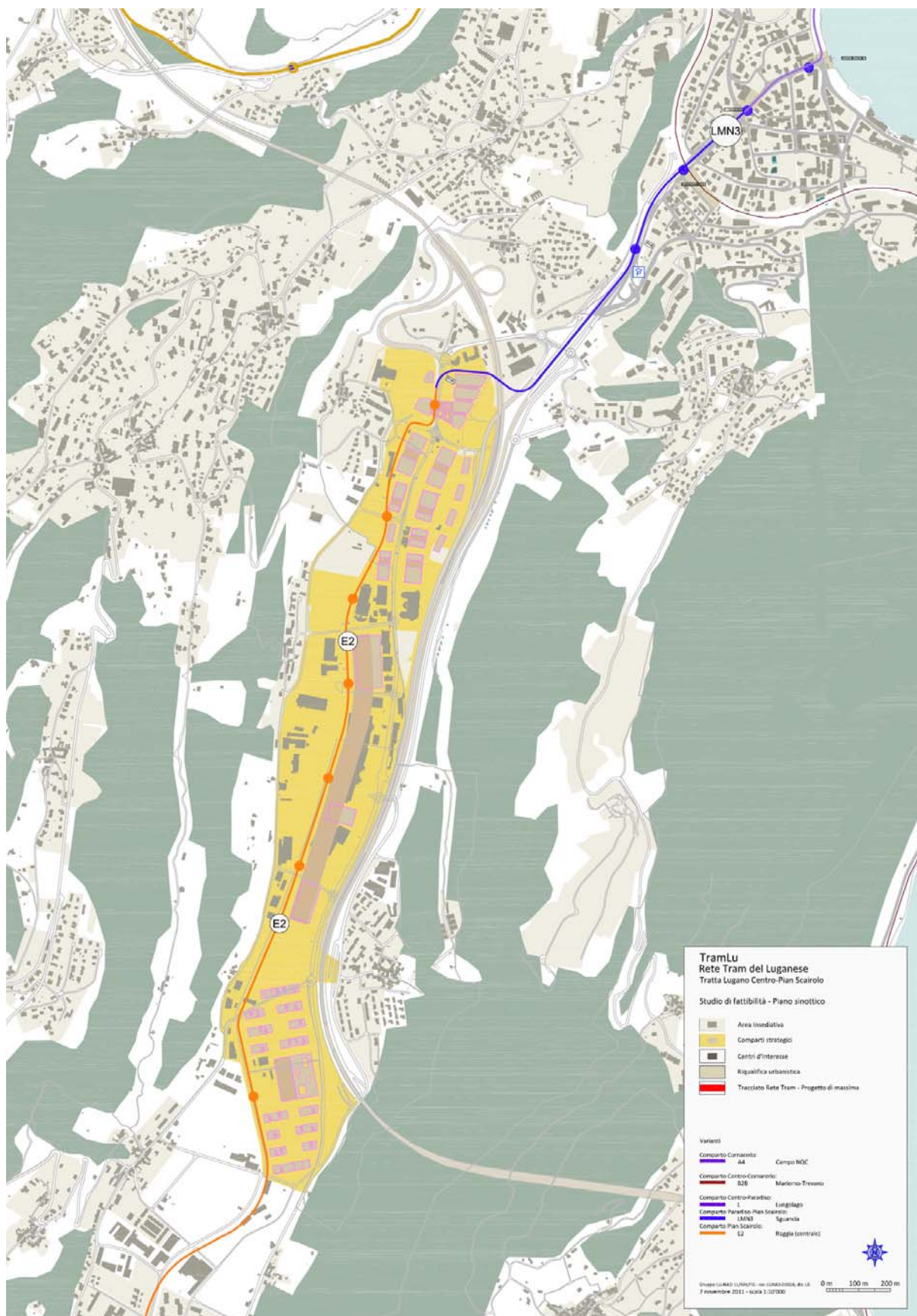
1.3	Rete tram Cornaredo - Pian Scairolo	<i>priorità proposta</i> 2/3 - 3/4
PAL 2007	9 (parziale) / 10	
PD M3	3.5 a.4, a.5	
Comuni interessati	Canobbio, Collina d'Oro, Grancia, Lugano, Paradiso, Porza	
Importanza per l'agglomerato	Allacciamento alla rete del trasporto pubblico di due aree funzionali strategiche con il polo urbano. La rete tram permette lo sviluppo delle aree insediative (residenziali e lavorative) situate nel suo raggio di influenza.	
Descrizione	La tratta Cornaredo – Centro Città – Pian Scairolo (asta est del concetto ad H) rappresenta una prima integrazione della tappa prioritaria della rete tram del Luganese (tratta Centro - Molinazzo – Bioggio. La nuova asta sarà gestita con il medesimo materiale rotabile (tram urbano), senza rotture di carico (in provenienza da Molinazzo verso Cornaredo e vice-versa) alla fermata Centro Città / Piazzale ex-Scuole. Il modello di esercizio proposto prevede di prolungare le linee della tappa prioritaria (Ponte Tresa - Piazzale ex-Scuole e Manno - piazzale ex-Scuole) verso Cornaredo e ipotizza una linea supplementare tra il piazzale ex-Scuole ed il Pian Scairolo. In tal modo si crea la possibilità di collegare direttamente Cornaredo ed il Centro Città con la Stazione, Ponte Tresa e Manno. Il processo di affinamento in tre fasi ha permesso di scegliere la variante denominata "Trevano" nel comparto Centro Città – Cornaredo e la variante denominata "Roggia" nella tratta Fornaci - Pian Scairolo. Per la tratta centro Città – Paradiso - Fornaci non è stato possibile individuare varianti: l'unico tracciato possibile scorre sul lungolago e nell'area dell'uscita autostradale di Lugano Sud.	
Moduli	- Modulo 1: Cornaredo – Lugano priorità 2 3 - Modulo 2: Lugano - Paradiso FFS - Fornaci priorità 3 4 - Modulo 3: Fornaci - Barbengo priorità 3 4	
Misure accompagnatorie	- Accesso alle fermate e nuovi attraversamenti del Cassarate e della Roggia per la mobilità lenta - Nodi intermodali di Cornaredo e Paradiso FFS - Adattamento della rete BUS - Misure di riqualifica urbanistica e miglioramento dell'attrattività dello spazio urbano - Misure di gestione dei posteggi, riduzione di carreggiate, portali semaforici. - Adeguati spazi di stazionamento per le biciclette presso le fermate, così come un adeguato inserimento urbanistico delle fermate stesse.	

Ente responsabile	CRTL / Dipartimento del territorio	
Consolidamento	2011	Studio di fattibilità
Orizzonte di realizzazione	2023/2024	Realizzazione
	2026/2027	Messa in esercizio

Costi	Modulo 1: (Cornaredo - Lugano)	117'200'000.-
	Modulo 2: (Lugano - Paradiso FFS - Fornaci)	113'300'000.-
	Modulo 3: (Fornaci - Barbengo)	95'000'000.-
	TOTALE	325'500'000.-
	<i>Preventivo formulato nell'ambito dello studio di fattibilità.</i>	
Finanziamento	Crediti per la progettazione di massima ancora da stanziare.	



Rete tram Cornaredo - Pian Scairolo, tratta Cornaredo – Lugano - Studio di fattibilità, novembre 2011



Rete tram Cornaredo - Pian Scairolo, tratta Lugano - Pian Scairolo - Studio di fattibilità, novembre 2011

1.4	Rete tram Basso Malcantone (Fase 2)	priorità proposta 2 - 3
PAL 2007	(11)	
PD M3	3.2 b.2, b.3, c.2, d.1, d.2 (3.5 b.2)	
Comuni interessati	Comuni di Caslano, Magliaso, Ponte Tresa	
Importanza per l'agglomerato	Integrazione nella rete del trasporto pubblico di un'area funzionale ad elevata valenza residenziale e di svago.	
Descrizione	<u>Tratta Caslano-stazione - Ponte Tresa</u> Realizzazione del secondo binario con tracciato del tram sulla carreggiata stradale. Nuova fermata del tram a Caslano-Colombera. <u>Ponte Tresa</u> Estensione in galleria fino al confine italo-svizzero, lungo la Tresa in corrispondenza dello sbocco della galleria stradale. Nuova stazione di attestamento lungo la Tresa e nodo intermodale transfrontaliero. Adeguamento della stazione esistente di Ponte Tresa. Passerella pedonale e ciclabile sul fiume Tresa dalla stazione di attestamento del tram lungo la Tresa. <u>Basso Vedeggio</u> Nuova stazione Agno- Prati Maggiori.	
Moduli	- Modulo 1: Tratta Caslano - Ponte Tresa (spostamento su strada) priorità 3 4 - Modulo 2: Nuova stazione Colombera priorità 1 2 - Modulo 3: Estensione in galleria e nuova stazione Lungotresa e passerella ciclopedonale presso il nodo intermodale priorità 3 - Modulo 4: Stazione Agno-aeroporto priorità 1 2	
Misure accompagnatorie	Sistemazione urbanistica del lungolago di Ponte Tresa. Adeguati spazi di stationamento per le biciclette presso le fermate, così come un adeguato inserimento urbanistico delle fermate stesse.	

Ente responsabile	CRTL / Dipartimento del territorio
Consolidamento	2011 Moduli 1-3: Studio di fattibilità
Orizzonte di realizzazione	La realizzazione dei moduli da 1 a 3 è possibile solo dopo la messa in esercizio del tram Lugano-Bioggio-Manno (cfr. misura 1.1).

Costi	Modulo 1: Sistema tram Caslano - Ponte Tresa	23'000'000.-
	Modulo 2: Nuova fermata Caslano-Colombera	1'900'000.-
	Modulo 3: Estensione in galleria e nuova stazione Lungotresa, passerella ciclopedonale sulla Tresa	64'000'000.-
	SUBTOTALE (parti ferroviarie Basso Malcantone)	88'900'000.-
	Modulo 4: Nuova stazione Agno-Prati Maggiori	n.d.
Finanziamento	Crediti per la progettazione definitiva e la realizzazione ancora da stanziare.	

1.5	Nuove fermate TILO	priorità proposta 3
PAL 2007	--	
PD	M7 (M3 3.4 b.2-6, b.10-11)	
Comuni interessati	Bedano, Gravesano, Manno, Mezzovico-Vira, Monteceneri, Vezia	
Importanza per l'agglomerato	Nuove fermate opportunamente posizionate, danno la possibilità di valorizzare in modo efficace ed economico le aree insediative (residenziali e lavorative). Di riflesso si incrementa il potenziale della domanda del trasporto pubblico (nuovi utenti).	
Descrizione	L'avvio degli studi comprensoriali ha permesso di identificare alcune ubicazioni potenzialmente vantaggiose per la realizzazione di nuove fermate TILO sulla linea del Ceneri, come Torricella e Bedano e dall'altra di ipotizzare un nuovo collegamento verso il Basso Vedeggio, utilizzando il sedime del binario industriale esistente, con fermate a Grumo, Manno e la Monda, agganciandosi quindi alla rete tram. Con l'entrata in esercizio della galleria di base del Ceneri risulta pure opportuno verificare il potenziale di una nuova fermata a Vezia, all'altezza di Villa Negroni. Per tutte le stazioni (anche quelle esistenti), le FFS e la FLP, in accordo con la Sezione della mobilità, valutano periodicamente la necessità di adeguare i P+R. In questo ambito il Municipio di Mezzovico-Vira ha avviato l'allestimento di una variante di Piano regolatore per l'ampliamento del P+R.	
Moduli	Ogni intervento è realizzabile singolarmente	
Misure accompagnatorie	Collegamenti ciclopeditoni verso le aree insediative. Adeguati spazi di stazionamento per le biciclette e per mezzi a due ruote motorizzati presso le fermate.	

Ente responsabile	FFS / Dipartimento del territorio
Consolidamento	Mezzovico: Variante di PR pronta per adozione dal parte del Consiglio Comunale Le nuove fermate TILO necessitano di un esame approfondito della fattibilità anche dal punto di vista dell'esercizio ferroviario.
Orizzonte di realizzazione	Gli interventi vengono realizzati in funzione delle risultanze di uno studio di opportunità (nuove stazioni), o in funzione delle necessità del caso (adattamento P+R).

Costi	Nuove fermate Valle del Vedeggio Nuova fermata Vezia	35'000'000.- n.d.
Finanziamento	Nessun credito stanziato	

2.1	Piano di pronto intervento - Sicurezza	priorità proposta 1/2
PAL 2007	--	
PD M3	3.2 a.6 3.3 c.2	
Comuni interessati	Agno, Bedano, Caslano, Comano, Magliaso, Ponte-Tresa, Torricella-Taverne, Vezia	
Importanza per l'agglomerato	Attraverso interventi puntuali si mira eliminare i principali punti di conflitto esistenti sulla rete stradale principale che ne compromettono la funzionalità e la sicurezza.	
Descrizione	<u>Basso Vedeggio / Basso Malcantone</u> Ridisegno dello spazio stradale, degli incroci e delle rotonde, moderazione del traffico. Riqualifica di Piazza Vicari ad Agno. Potenziamento delle rotatorie di Caslano e di Magliaso con una doppia corsia, messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali e terza corsia stradale. Sistemazione delle intersezioni di Via cantonale con Via Stazione e Via Industria a Caslano. Sistemazione urbanistica e di moderazione a Ponte Tresa. <u>Medio Vedeggio</u> Interventi per il miglioramento della sicurezza e della fluidità del traffico (intersezioni di Via Grumo con Via Danas e Via Cantonale). <u>Valle del Vedeggio</u> Miglioramento delle intersezioni di Via S.Gottardo con Via Industria e Via Puréca (verso Ponte Capriasca/Origlio) a Torricella-Taverne. <u>Collina Nord-Ovest</u> Sistemazione dell'intersezione di Via S.Gottardo con Via Stazione a Cadempino, miglioramento della viabilità e sistemazione presso il nucleo di Vezia, miglioramento della sicurezza di Via Cureglia a Comano (accessi RSI).	
Moduli	Ogni intervento può essere realizzato singolarmente	
Misure accompagnatorie	--	

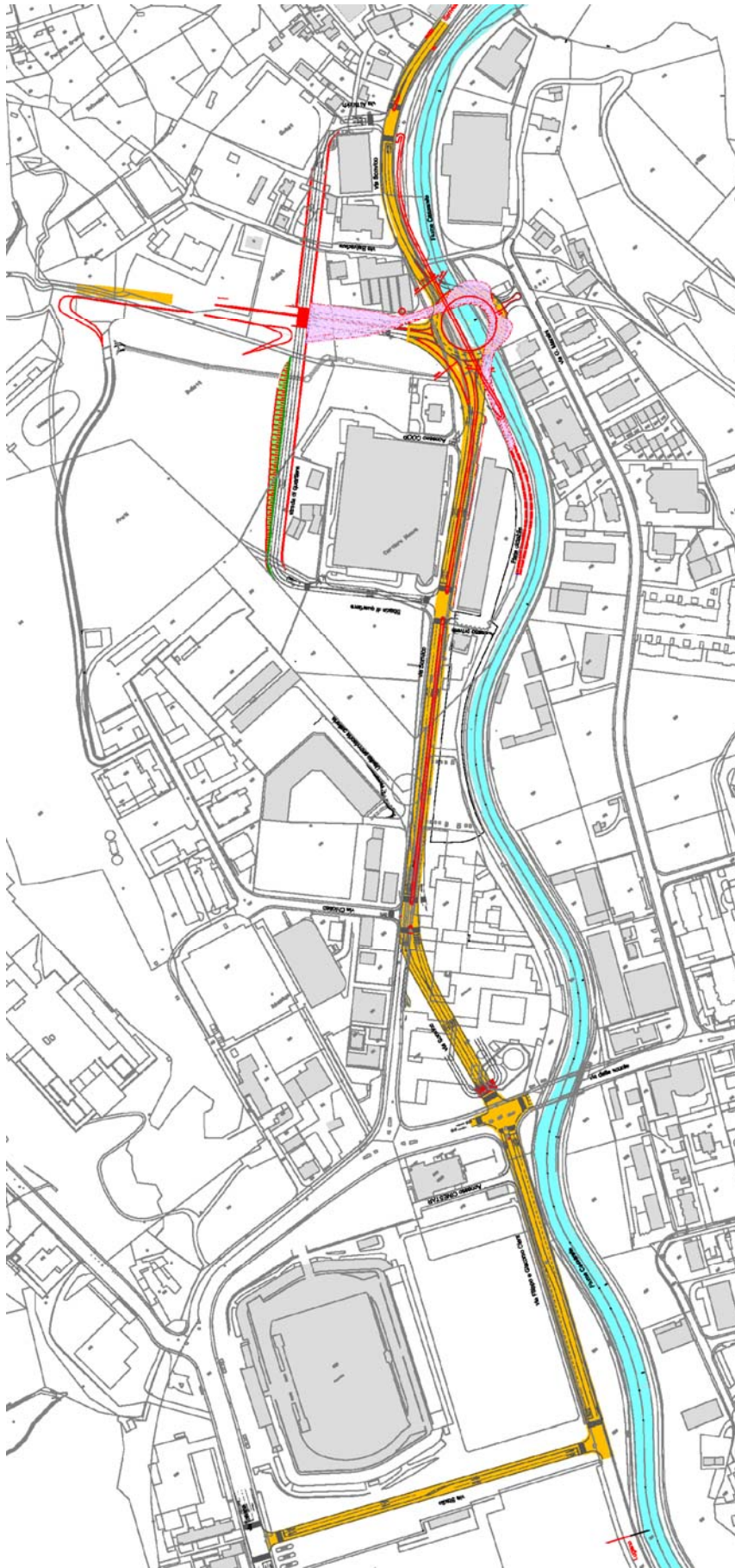
Ente responsabile	Comuni / Dipartimento del territorio
Consolidamento	2011 Basso Malcantone: Studio di fattibilità Medio Vedeggio: Progetto di massima
Orizzonte di realizzazione	In considerazione dell'onere relativamente ridotto di ogni intervento è prospettabile la loro realizzazione nell'arco di pochi anni.

Costi	Basso Malcantone, rotatorie di Caslano e di Magliaso, terza corsia stradale 6'800'000.- Basso Malcantone, Caslano, Via Stazione e Via Industria 9'000'000.- Basso Malcantone, Ponte Tresa 2'500'000.- Basso Malcantone, sistemazione strada 650'000.- Medio Vedeggio, Manno-Lamone 2'000'000.- Agno, Piazza Vicari 1'500'000.- Valle del Vedeggio, Torricella-Taverne 3'500'000.- Collina Nord Ovest, Cadempino, Comano, Vezia 2'400'000.- TOTALE 28'350'000.-
Finanziamento	Basso Malcantone: è ipotizzabile poter far capo al credito quadro PTL.

2.2	Viabilità Cornaredo	priorità proposta 1
PAL 2007	14 (parziale)	
PD M3	3.3 a.3	
Comuni interessati	Canobbio, Lugano e Porza	
Importanza per l'agglomerato	Con l'entrata in esercizio della galleria Vedeggio-Cassarate, Cornaredo assume un ruolo di estrema importanza nel contesto dell'agglomerato. Questo comporta il ridisegno della viabilità del quartiere nel suo insieme, affinché il potenziale di sviluppo possa venire sfruttato appieno.	
Descrizione	Nuovo assetto viario nel comparto Cassarate, scaturito dal concorso internazionale relativo al Nuovo Quartiere di Cornaredo (NQC) e consolidato nel nuovo PR-NQC intercomunale.	
Moduli	1. Completamento del tratto di galleria artificiale. 2. Nuova rotatoria sul fiume Cassarate. 3. Modifica e sistemazione della via Sonvico, con nuovo tracciato parziale da incrocio con via Chiosso a incrocio con via delle Scuole. 4. Sistemazione parziale di via Ciani e nuova strada di collegamento via Ciani - via Trevano (via Stadio). 5. Nuova strada di quartiere (tappa 1).	
Misure accompagnatorie	Copertura parziale, con funzione di protezione fonica, della nuova rotatoria sul fiume Cassarate, con l'integrazione della ciclopista. Percorsi pedonali. Galleria artificiale chiusa su tre lati (funzione di protezione fonica)	

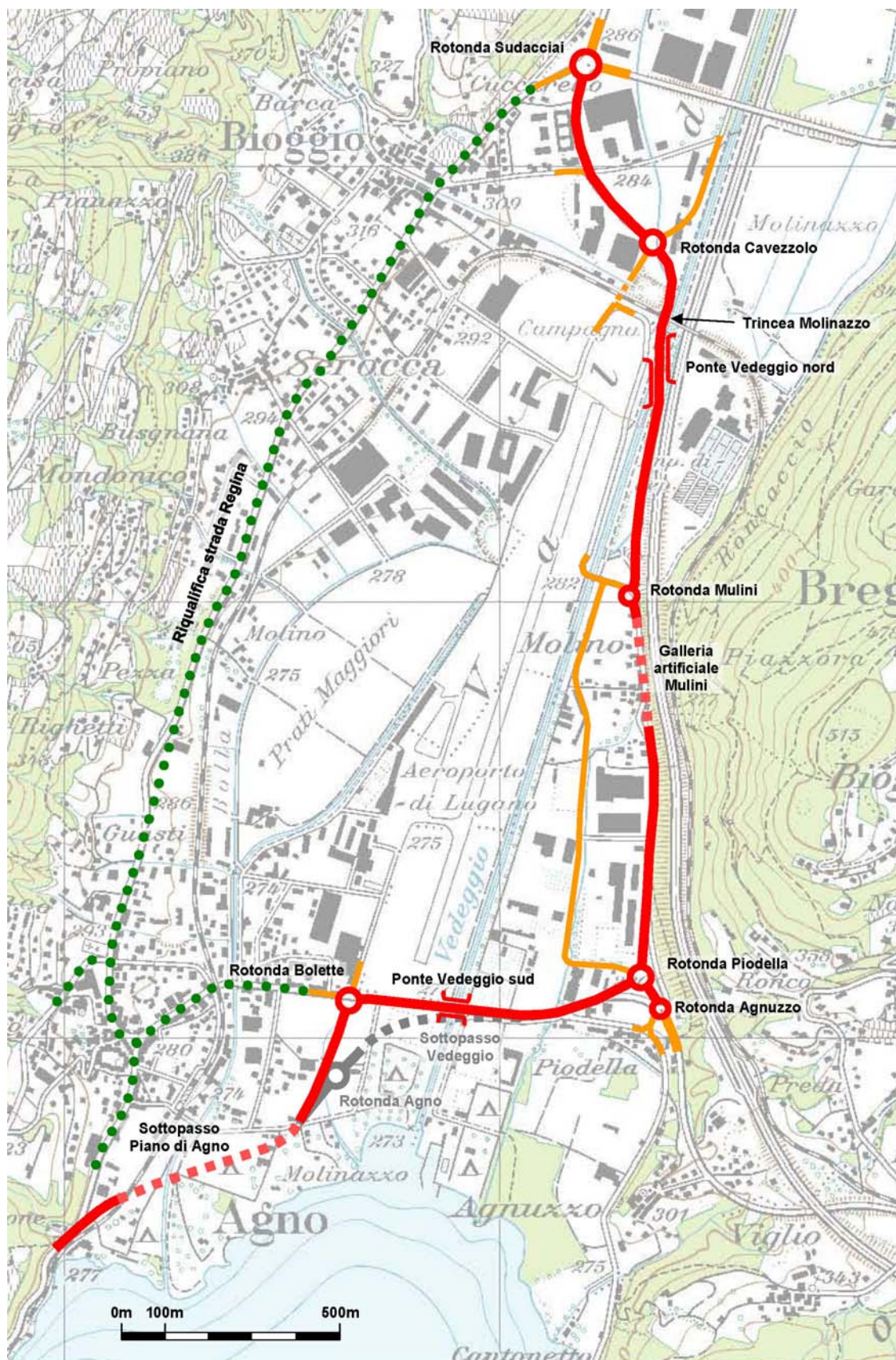
Ente responsabile	Dipartimento del territorio
Consolidamento	2011 Progetto definitivo
Orizzonte di realizzazione	2015 Avvio realizzazione 2018 Messa in esercizio

Costi	Esproprio/acquisizione terreni 10'400'000.- 1. Galleria artificiale 7'600'000.- 2. Rotonda sul Cassarate 10'600'000.- 3. Via Sonvico 11'500'000.- 4. Via Ciani e Via Stadio 6'400'000.- 5. Strada di quartiere (tappa 1) 9'500'000.- TOTALE 56'000'000.-
Finanziamento	Credito di progettazione definitivo. Messaggio per il credito di realizzazione da sottoporre al Gran Consiglio. Parte dell'investimento (completamento della galleria artificiale) è finanziato dalla Confederazione nell'ambito del credito per la realizzazione della galleria Vedeggio-Cassarate.



Viabilità Cornaredo - Progetto definitivo, ottobre 2011

2.3	Viabilità Basso Vedeggio	priorità proposta 1/2
PAL 2007	18	
PD M3	3.3. b.1	
Comuni interessati	Agno, Bioggio, Muzzano	
Importanza per l'agglomerato	La realizzazione della circonvallazione di Agno e di Bioggio permette di risanare dagli impatti del traffico i due abitati di Agno e Bioggio. Contemporaneamente la nuova strada garantisce una migliore funzionalità per quanto riguarda la gestione dei flussi di traffico.	
Descrizione	Il tracciato della circonvallazione Agno - Bioggio si estende dal Vallone di Agno all'incrocio con la Crespera a Bioggio (incrocio Cinque Vie). La circonvallazione è concepita come strada urbana (Vp 60 km/h), raccordata alla rete locale solo nei nodi (rotonde), escludendo di regola gli accessi diretti. Lunghezza circonvallazione ca. 4.1 km.	
Moduli	- Modulo 1: tratta Vallone - Bolette ad Agno e allacciamento delle zone industriali di Bioggio. - Modulo 2: tratta Bioggio Cavezzolo - Muzzano Piodella, con adeguamento della strada industriale di Muzzano - Modulo 3: tratta Mulini di Bioggio - Muzzano Piodella con la sostituzione della strada dei Mulini	
Misure accompagnatorie	Le misure fiancheggiatrici interessano sia direttamente che indirettamente il tracciato. La loro definizione è coordinata con la progettazione dell'opera principale. Esse possono essere classificate in 4 categorie: - le misure quali componenti dell'opera medesima; - le misure d'organizzazione del traffico veicolare privato; - le misure inerenti il trasporto pubblico e i P+R; - le misure d'organizzazione ed utilizzazione territoriale. Si segnalano in particolare: - le misure di mitigazione del rumore lungo tutto il tracciato ed in particolare in corrispondenza dei punti più critici (galleria artificiale ai Mulini di Bioggio e l'interramento nell'area a lago ad Agno); - il declassamento della strada Regina tra Agno e Bioggio con l'introduzione di misure di moderazione e una pista ciclabile con conseguente risanamento fonico; - la riqualifica del golfo di Agno mediante la creazione di nuovi ecosistemi.	
Ente responsabile	Dipartimento del territorio	
Consolidamento	2011	Progetto definitivo
Orizzonte di realizzazione	2015	Avvio realizzazione
	2020	Entrata in esercizio
Costi	Esproprio / acquisizione terreni (tutto il tracciato)	16'000'000.-
	Tratta Vallone di Agno - Piodella	49'600'000.-
	Tratta Mulini di Bioggio	29'900'000.-
	Tratta Vedeggio (incl. ponte) - Bioggio	29'500'000.-
	Misure accompagnatorie	8'700'000.-
	TOTALE	133'700'000.-
Finanziamento	Credito di realizzazione stanziato.	

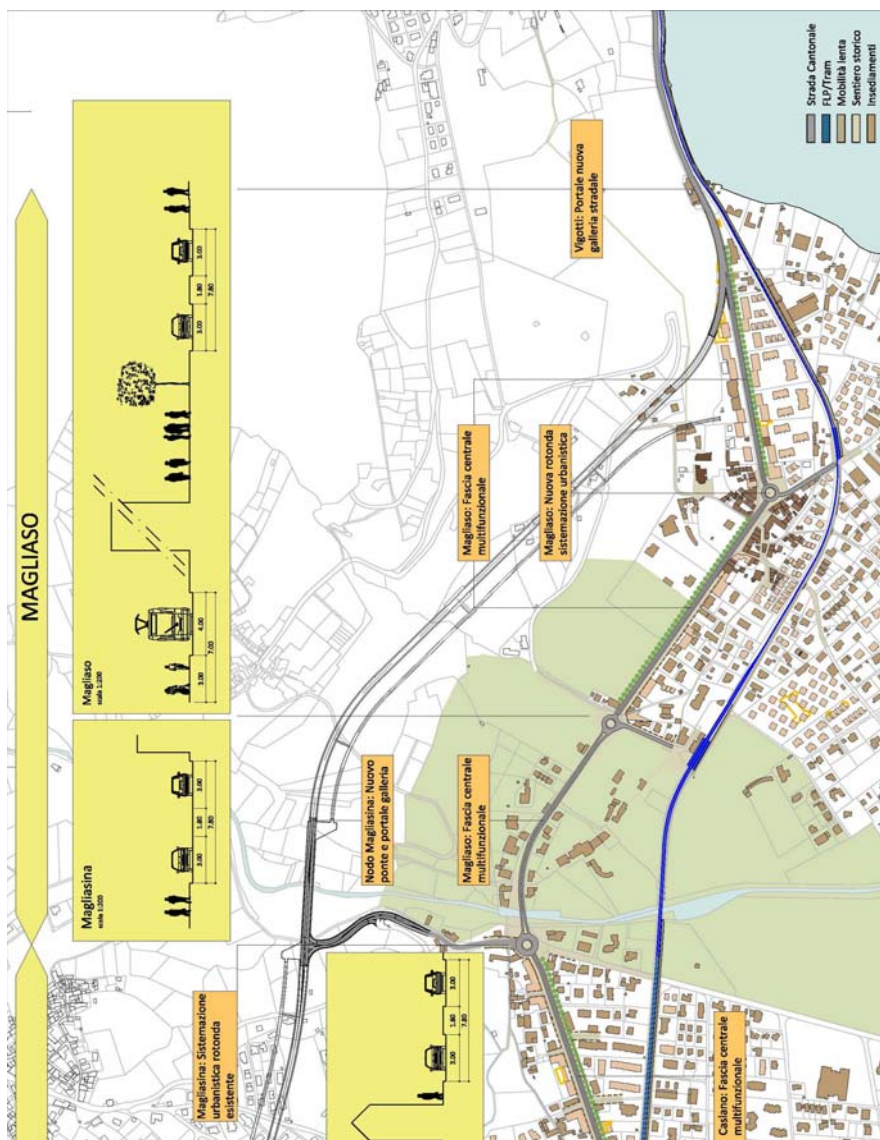


Viabilità Basso Veduggio - Piano sinottico dal Messaggio n. 6443 per la richiesta di credito di realizzazione, gennaio 2011

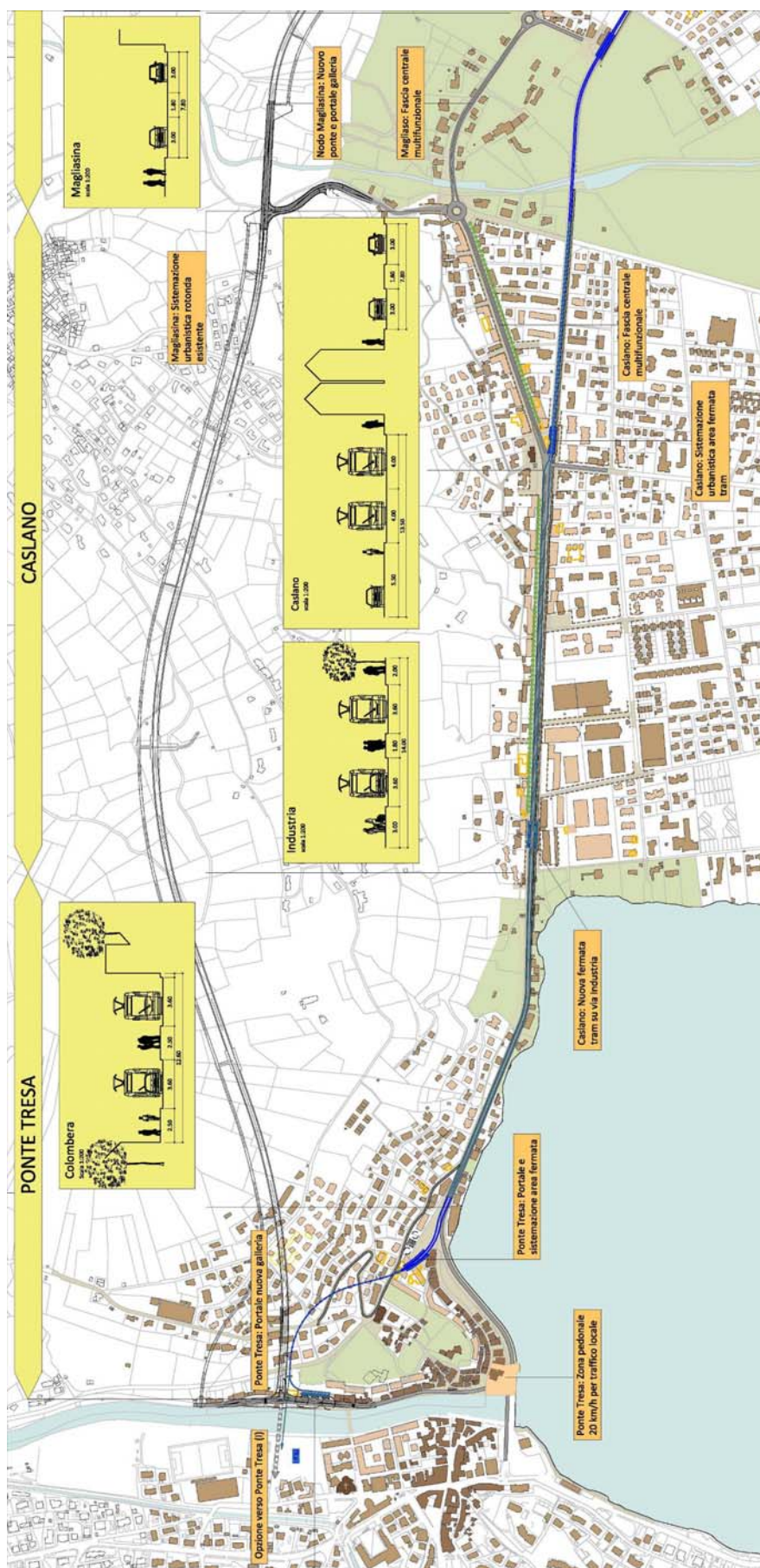
2.4	Viabilità Basso Malcantone	priorità proposta 3/4
PAL 2007	19 /20	
PD M3	3.2 a.1-a.5, a.7	
Comuni interessati	Caslano, Magliaso, Neggio, Ponte Tresa, Pura	
Importanza per l'agglomerato	La due gallerie di aggiramento di Magliaso, Caslano e Ponte Tresa, permettono di risanare dagli impatti negativi derivanti dal traffico abitati di grande pregio dal punto di vista residenziale. Parallelamente si otterrà un miglioramento nella gestione del traffico regionale, sovra-regionale e transfrontaliero.	
Descrizione	Sono previste due gallerie di aggiramento degli abitati: la galleria di Magliaso (ca. 1 km), con raccordi alla strada cantonale in località Vigotti e Magliasina e la galleria di Pura (ca. 2.2 km), dalla Magliasina a Ponte Tresa, sul lungofiume, con accesso alla strada cantonale lungo la Tresa. Tra le due opere è previsto il viadotto sulla Magliasina. Con la realizzazione della galleria di Pura sarà possibile il ridisegno generale della strada cantonale tra Caslano (stazione) e Ponte Tresa (via Lugano), comprendente lo spostamento del tracciato del tram sulla carreggiata stradale (secondo binario, cfr. misura 1.4) e uno spazio pedonale e ciclabile lungo tutta la tratta.	
Moduli	- Galleria di Magliaso e relativi raccordi. - Galleria di Pura e relativi raccordi (inclusa la sistemazione della strada cantonale). - Sistemazione definitiva della strada cantonale tra Caslano-stazione e Ponte Tresa.	
Misure accompagnatorie	Misure urgenti sulla strada cantonale (cfr. scheda 2.1)	

Ente responsabile	CRTL / Dipartimento del territorio
Consolidamento	2011 Studio di fattibilità
Orizzonte di realizzazione	

Costi	Galleria di Magliaso	110'000'000.-
	Galleria di Pura	190'000'000.-
	Strada Caslano – Ponte Tresa*	
	TOTALE	300'000'000.-
* Il costo per la sistemazione della tratta stradale Caslano - Ponte Tresa è incluso nei costi dello spostamento del tram sulla carreggiata stradale (cfr. misura 1.4)		
Finanziamento	Il credito quadro PTL, alla voce Basso Malcantone presenta ancora delle disponibilità per oltre 150 Mio fr.	



Viabilità Basso Malcantone - Studio di fattibilità, variante C2- Tratta Magliaso, ottobre 2010

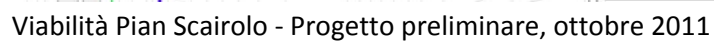


Viabilità Basso Malcantone - Studio di fattibilità, variante C2 – Tratta Caslano-Ponte Tresa, ottobre 2010

2.5	Viabilità Pian Scairolo (CIPPS)	priorità proposta 1/2
PAL 2007	--	
PD M3	3.3 c.3	
Comuni interessati	Lugano e Grancia	
Importanza per l'agglomerato	Attraverso la ridefinizione degli accessi verso il Pian Scairolo e un nuovo raccordo all'entrata dell'autostrada, in direzione sud, si riesce ad evitare la sovrapposizione di flussi di traffico presso la rotonda di Pambio. Si migliora così l'accessibilità a un'area funzionale strategica dell'agglomerato, sgravando contemporaneamente dal traffico una parte dello svincolo autostradale di Lugano Sud.	
Descrizione	Formazione di una rotonda all'uscita autostradale verso Pazzallo. 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. Via Senago è sistemata per permettere la realizzazione di due incroci semaforizzati. Costruzione di una nuova strada a est dell'autostrada, fino all'abitato di Grancia.	
Moduli	- Rotonda Pazzallo e collegamento con Via Senago - Via Senago e sistemazione Via Cantonale - Rampa di accesso autostradale - Strada di gronda	
Misure accompagnatorie	--	

Ente responsabile	Dipartimento del Territorio / USTRA	
Consolidamento	2011	Progetto preliminare
Orizzonte di realizzazione	2015	Realizzazione

Costi	Rotonda Pazzallo e collegamento con Via Senago	16'060'000.-
	Via Senago e sistemazione Via Cantonale	5'800'000.-
	Rampa di accesso autostradale	6'540'000.-
	TOTALE (senza continuazione strada di gronda)	28'400'000.-
	Strada di gronda	n.d
Finanziamento	Credito non stanziato	



2.6	Viabilità Valle del Vedeggio	priorità proposta 3
PAL 2007	--	
PD M3	--	
Comuni interessati	Bedano, Gravesano, Lamone, Mezzovico-Vira, Monteceneri, Torricella-Taverne	
Importanza per l'agglomerato	La Valle del Vedeggio presenta alcune situazioni che richiede una valutazione complessiva sulle possibilità di intervenire sulla viabilità dell'intero comparto, al fine di migliorare l'accessibilità alle aree insediative di interesse regionale e migliorare la sicurezza generale della viabilità principale. Si riscontrano alcune situazioni di oggettiva pericolosità esistenti (p.es. svincolo autostradale di Rivera) e potenziali future (p.es. quelle determinate dall'insediamento dell'Acquaparco e Rivera) così come delle potenzialità (p.es. quelle determinate dalla presenza degli svincoli del cantiere AlpTransit di Sigirino) che richiedono un lavoro coordinato di progettazione con l'Ufficio delle strade nazionali. Il concetto va inserito in una più generale riflessione sulla funzionalità del sistema autostradale, includendo nelle riflessioni funzionali lo svincolo di Lugano-nord.	
Descrizione	Lo studio intercomunale "Vedeggio Valley" offre la possibilità di rivedere il concetto di gestione della mobilità della valle, nell'ottica di migliorare la sicurezza, l'accessibilità agli abitati e la connessione con i trasporti pubblici (si veda anche l'ipotesi di realizzare nuove fermate TILO). Da questo studio esulano però le misure di intervento sulla viabilità principale, in particolare nell'area dei raccordi con il sistema autostradale (Rivera e Sigirino).	
Moduli	Eventuali moduli di intervento vanno definiti nell'ambito dello studio preliminare	
Misure accompagnatorie		

Ente responsabile	CRTL / Dipartimento del territorio / USTRA	
Consolidamento	2011 Avvio dei lavori di coordinamento CRTL, Cantone e USTRA	
Orizzonte di realizzazione	2012 Studio preliminare 2015 Primi interventi sullo svincolo di Rivera* 2020 Possibili interventi sullo svincolo di Sigirino* * da coordinare nell'ambito di uno studio congiunto USTRA / DT / CRTL	

Costi	da definire nell'ambito dello studio preliminare
Finanziamento	

2.7	Viabilità Porta Ovest	<i>priorità proposta</i> 3
PAL 2007	--	
PD M3	--	
Comuni interessati	Lugano, Massagno, Savosa, Vezia, Cadempino	
Importanza per l'agglomerato	Con il passaggio di proprietà delle bretelle autostradali dello svincolo Lugano Nord dalla Confederazione al Cantone, si apre la possibilità di rivedere la gestione della viabilità tra l'autostrada, e gli accessi alla Città dai Comuni di Cadempino, Vezia, Savosa e Massagno (Via S.Gottardo, Cinque Vie, Cappella delle Due Mani). Sarà inoltre possibile valutare l'opportunità di allacciare le zone industriali di Vezia e di Cadempino attraverso un percorso alternativo che evita gli abitati. Il riassetto viario potrà essere accompagnato da una rivalutazione urbanistica.	
Descrizione	Attraverso la procedura dei mandati di studio in parallelo si costruisce il consenso attorno ad una soluzione condivisa per risolvere le problematiche presenti. Le soluzioni individuate andranno poi riprese e consolidate attraverso una pianificazione intercomunale o dei singoli comuni.	
Moduli	Eventuali moduli di intervento sono da definire nell'ambito degli studi intercomunali.	
Misure accompagnatorie		

Ente responsabile	CRTL / Dipartimento del territorio
Consolidamento	2009 Studio preliminare 2010 Costituzione della Delegazione delle Autorità 2011 Accordo per l'allestimento di una procedura di mandati di studio in parallelo.
Orizzonte di realizzazione	2012 Conclusione dei mandati di studio in parallelo 2013-15 Adattamenti alla pianificazione locale

Costi	Da definire
Finanziamento	Finanziamento parziale disponibile per quanto attiene al risanamento fonico delle bretelle autostradali.

3.1	Nodo intermodale di Cornaredo	<i>priorità proposta</i> 1 – 2/3
PAL 2007	23	
PD M3	3.4 a.4.b, 3.5.c.1	
Comuni interessati	Lugano, Porza	
Importanza per l'agglomerato	Il nodo intermodale rappresenta il fulcro del futuro sistema dei trasporti della nuova entrata nord di Lugano: punto di attestamento per i pendolari che accedono al polo urbano, e per i servizi di trasporto pubblico (autobus e tram) che collegano il centro e le aree periferiche. Attorno ad esso sono disposte a distanza pedonale tutte le principali attività di valenza pubblica del nuovo quartiere.	
Descrizione	Il posteggio del nodo intermodale ha una capienza di 1'200 posti-auto ed è ubicato a monte dello stadio, nelle adiacenze della pista di ghiaccio. Vi si attestano le linee autobus urbane, regionali e la linea della rete tram verso il centro. Vi è integrata una fitta rete di connessioni pedonali interne ed esterne. È inoltre previsto un collegamento meccanizzato con il centro scolastico di Trevano. Il Piano regolatore intercomunale di Cornaredo (PR-NQC) prevede una modalità di attuazione del progetto tramite un Piano di quartiere che coinvolga i privati proprietari del comparto, in maniera da poter realizzare, oltre alle infrastrutture trasportistiche, anche dei contenuti insediativi di qualità.	
Moduli	Nodo intermodale Collegamento con il centro scolastico di Trevano	priorità 1 priorità 2 3
Misure accompagnatorie	--	

Ente responsabile	Comune di Lugano
Consolidamento	2005 Masterplan NQC 2010 Piano regolatore approvato 2011 Avvio dei lavori di progettazione preliminare (PQ)
Orizzonte di realizzazione	2013 Allestimento Piano di quartiere 2016 Entrata in esercizio del nodo intermodale

Costi	38'000'000.- <i>La stima dei costi è stata effettuata nell'ambito dell'allestimento del PAL 2007 ed è attualmente in fase di verifica con lo studio preliminare</i>
Finanziamento	Credito quadro PTL

3.2	Nodo intermodale di Bioggio-Molinazzo, Fase 1	<i>priorità proposta 1/2</i>
PAL 2007	24	
PD M3	3.4 a.2	
Comuni interessati	Bioggio	
Importanza per l'agglomerato	Il nodo intermodale di Bioggio è il principale punto di interscambio della tappa prioritaria della rete tram e permette di drenare il traffico automobilistico tra il Basso Vedeggio e il centro di Lugano.	
Descrizione	Il nodo intermodale è situato in corrispondenza della fermata della rete tram Bioggio Molinazzo, con interscambio con le linee bus regionali. La struttura comprende: - parcheggio di interscambio P+R con 800 posti auto - fermata del tram Bioggio Molinazzo - fermate bus regionali e per l'aeroporto - posteggi di corta durata (K+R) - posteggi per biciclette e motocicli (B+R) - strutture di servizio per gli utenti	
Moduli	Misura legata funzionalmente alla tappa prioritaria del tram e va realizzata parallelamente.	
Misure accompagnatorie	--	

Ente responsabile	Dipartimento del territorio
Consolidamento	2005 Studio di fattibilità 2011 Progetto di massima
Orizzonte di realizzazione	2012-14 Esame della Confederazione e Progettazione definitiva 2015-16/17 Approvazione dei piani, evasione dei ricorsi 2016/17 Avvio realizzazione 2023/24 Messa in esercizio

Costi	32'000'000.- CHF
Finanziamento	Credito quadro PTL

3.3	Nodo intermodale di Bioggio-Molinazzo, Fase 2	<i>priorità proposta</i> 3/4
PAL 2007	24	
PD M3	3.4 a.2	
Comuni interessati	Bioggio	
Importanza per l'agglomerato	L'allacciamento diretto all'autostrada, permette di accrescere sensibilmente l'attrattività del nodo di interscambio soprattutto per chi è diretto verso il centro. Ciò permette un ulteriore miglioramento della ripartizione modale a favore dei trasporti pubblici.	
Descrizione	Ampliamento del nodo intermodale di Bioggio-Molinazzo situato in corrispondenza della fermata della rete tram Bioggio Molinazzo, con aggiunta di una struttura di ulteriori 400 posteggi P+R allacciati direttamente all'autostrada A2, senza accesso diretto alla rete stradale regionale. Esso prevede: · Ulteriori 400 posteggi P+R che si affiancano agli 800 posteggi della prima fase · Uno svincolo autostradale di accesso al P+R senza possibilità di accesso alla rete viaria locale.	
Moduli	--	
Misure accompagnatorie	--	

Ente responsabile	CRTL / Dipartimento del territorio
Consolidamento	2005 Studio di fattibilità 2011 Progetto di massima
Orizzonte di realizzazione	

Costi	40'000'000.- <i>Preventivo formulato nell'ambito del progetto di massima.</i>
Finanziamento	Nessuno credito stanziato.

3.4	Nodo intermodale di Vezia	priorità proposta 1
PAL 2007	26	
PD M3	3.4 a.3.a	
Comuni interessati	Vezia	
Importanza per l'agglomerato	Il nodo intermodale di Vezia permette di captare il traffico proveniente dalla Valle del Vedeggio e dalla Capriasca per convogliare gli utenti sulle linee autobus urbane. La struttura è pensata inoltre per integrare urbanisticamente l'insediamento a monte e a valle di Via S.Gottardo (parco e Villa Negroni) e favorisce l'uso multiplo dei posteggi, che a dipendenza dei giorni e delle fasce orarie sono destinate ai pendolari, agli utenti del Centro Studi Bancari e dei clienti dei commerci di Vezia.	
Descrizione	Nodo intermodale sul territorio di Vezia, nel comparto di Villa Negroni, dotato di 400 posteggi P+R e di 250 posteggi ad uso privato (a compensazione della soppressione dei posteggi esistenti), con la possibilità di un uso multiplo tra la parte pubblica e quella privata, collegamenti autobus verso il centro e l'integrazione con le linee bus urbane e regionali. Il progetto prevede la sistemazione viaria nelle sue adiacenze.	
Moduli	--	
Misure accompagnatorie	Valorizzazione del parco di Villa Negroni e il collegamento con l'area verde soprastante, oggetti il cui coordinamento è demandato alla pianificazione locale.	

Ente responsabile	Dipartimento del territorio
Consolidamento	Progettazione test (2006) Studio preliminare (2007) Piano di utilizzazione cantonale (PUC) adottato dal consiglio di Stato e sottoposto al Gran consiglio per l'approvazione (2010)
Orizzonte di realizzazione	

Costi	17'700'000.- <i>Preventivo formulato nel rapporto di pianificazione del PUC.</i>
Finanziamento	Credito quadro PTL

3.5	Nodo intermodale di Lugano Sud, Fase2	priorità proposta 3
PAL 2007	27	
PD M3	3.4. a.1.b	
Comuni interessati	Paradiso	
Importanza per l'agglomerato	L'ubicazione del nodo intermodale permette di meglio drenare il traffico proveniente dall'autostrada, sia da sud che da nord e consente uno sgravio della tratta stradale da Pazzallo alle Fornaci. Il dimensionamento sopprime la carenza di posteggi presso il P+R Fornaci.	
Descrizione	Nodo intermodale che prevede fino a circa 2'600 posti-auto, collegato allo svincolo autostradale e alla rete dei trasporti pubblici urbani.	
Moduli	Il nodo può essere realizzato a tappe in funzione del fabbisogno.	
Misure accompagnatorie	--	

Ente responsabile	CRTL / Dipartimento del territorio
Consolidamento	Studio preliminare (2007)
Orizzonte di realizzazione	

Costi	15'000'000.- <i>Ipotesi di costo formulata nell'ambito dello studio preliminare e ripreso nel PAL 2007.</i>
Finanziamento	Credito quadro PTL

3.6	Nodo di interscambio stazione di Lamone-Cadempino	priorità proposta 1/2
PAL 2007	28 - Priorità di cofinanziamento B da parte della Confederazione	
PD M3	3.4 b.8	
Comuni interessati	Lamone, Cadempino	
Importanza per l'agglomerato	Miglioramento dell'intermodalità e della ripartizione modale a favore del trasporto pubblico. Filtro del traffico automobilistico pendolare diretto nel polo urbano.	
Descrizione	Realizzazione di 100 posteggi P+R presso la stazione di Lamone-Cadempino. Ottimizzazione dell'accessibilità del terminale del trasporto pubblico. Arredo degli spazi adiacenti.	
Moduli	--	
Misure accompagnatorie	Studio pianificatorio inerente lo sviluppo del comparto della stazione (Piano d'indirizzo allestito dal Comune di Lamone). La pianificazione dovrà prevedere percorsi ciclopeditoni adeguati alla funzione del nodo intermodale.	

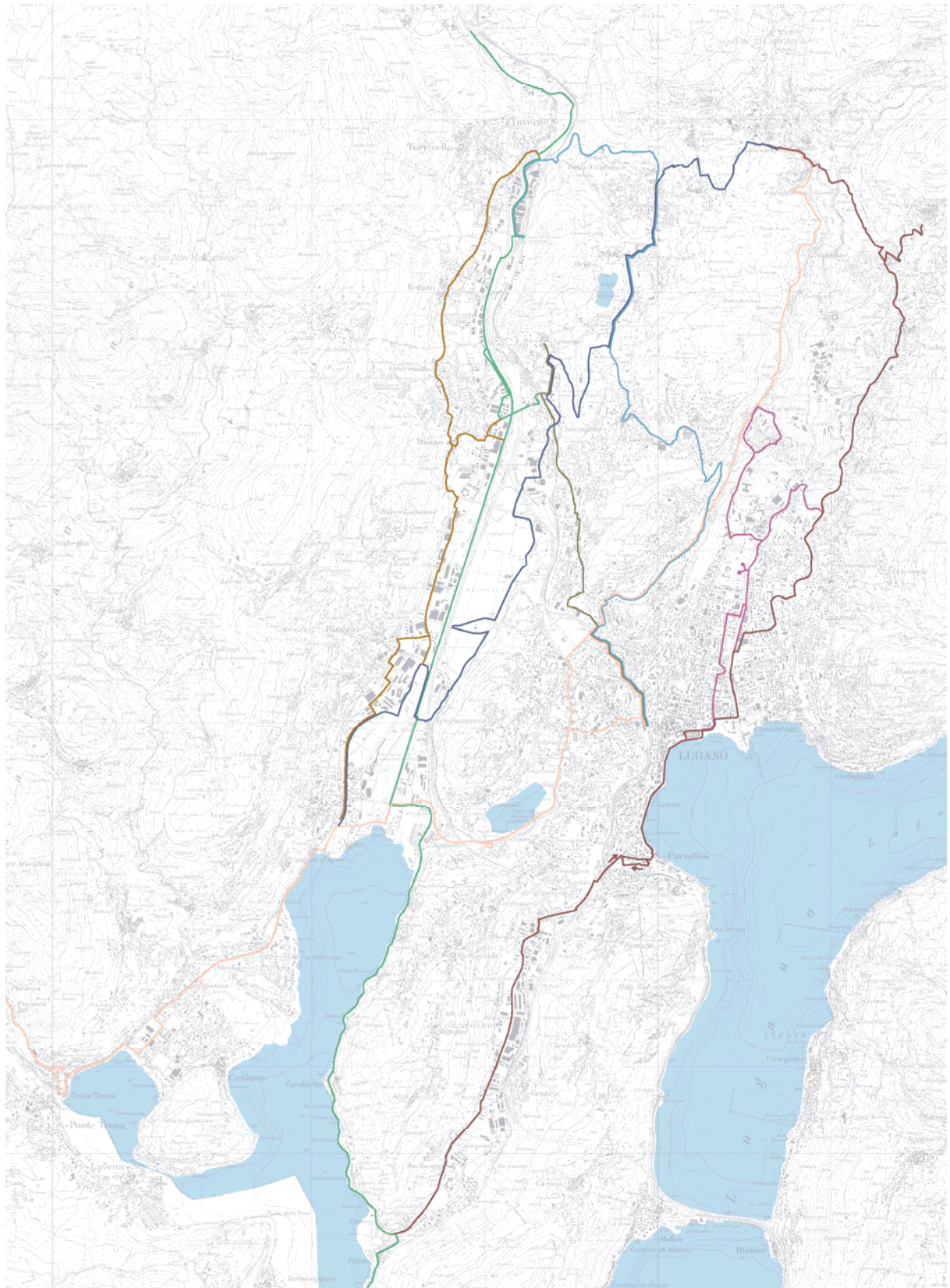
Ente responsabile	Dipartimento del territorio / Comuni	
Consolidamento	2011	Progetto preliminare
Orizzonte di realizzazione	2015-18	Realizzazione (tempistica indicata nell'ambito del PAL 2007)

Costi	10'000'000.- <i>Ipotesi di costo formulata nell'ambito del progetto preliminare e ripreso nel PAL 2007.</i>	
Finanziamento	Credito quadro PTL	

4.1	Rete ciclabile regionale, Fase 2	<i>priorità proposta</i> 1/2
PAL 2007	30 (Priorità di cofinanziamento B da parte della Confederazione) / 2 (parz.) / 11	
PD M3	3.6 c.1 (v. anche scheda PD M10)	
Comuni interessati	Agno, Alto Malcantone, Bedano, Bioggio, Cadempino, Cadro, Canobbio, Capriasca, Caslano, Collina D'Oro, Comano, Croglio, Cureglia, Grancia, Gravesano, Lamone, Lugano, Magliaso, Manno, Massagno, Monteggio, Muzzano, Origgio, Paradiso, Ponte Capriasca, Ponte Tresa, Porza, Pura, Savosa Sessa, Sonvico Sorengo, Torricella-Taverne, Vezia	
Importanza per l'agglomerato	La rete ciclabile del Luganese mette in rete gli abitati e le funzioni principali di oltre trenta Comuni della parte centrale dell'agglomerato, nell'ottica di sviluppare una rete di trasporto alternativa al mezzo privato. L'utenza alla quale si mira è in primo luogo costituita dal traffico sistematico dei pendolari. Spostamenti su percorsi brevi, soprattutto se attrattivi e sicuri, è conveniente effettuare in bicicletta piuttosto che con l'auto.	
Descrizione	Il PVP ha definito otto percorsi ciclabili per una lunghezza complessiva di ca. 100 km. Essi mettono in rete buona parte degli abitati: 1. percorso nazionale (Monte Ceneri-Agno-Morcote-Melide); 2. percorso cantonale Tesserete-Canobbio-Lugano-Agno-Ponte Tresa-Cassinone; 3. percorso regionale Tesserete-Ponte Capriasca-Lamone-Molini di Bioggio-Agno; 4. percorso regionale Tesserete/Sonvico-Dino-Lugano-Noranco-Figino; 5. percorso regionale Lamone-Vezia-Massagno-Lugano; 6. percorso regionale Taverne-Ponte Capriasca-Comano-Massagno-Lugano; 7. percorso regionale Canobbio-Cornaredo-Lugano; 8. percorso regionale Taverne-Bedano-Manno-Bioggio-Agno. Nella rete ciclabile regionale sono integrati gli elementi della mobilità lenta del progetto NQC e una nuova passerella ciclopedonale a Ponte Tresa, accostata al ponte esistente.	
Moduli	La prima fase di interventi è finanziata nell'ambito del PAL 2007 (lista A). La seconda fase di interventi completa la rete individuata. Elementi integrativi alla rete del progetto NQC.	
Misure accompagnatorie	La progettazione esecutiva dovrà prevedere adeguati spazi di stazionamento per le biciclette presso le fermate dei mezzi pubblici e presso i principali edifici e attrezzature pubbliche.	

Ente responsabile	Dipartimento del territorio / Municipi	
Consolidamento	2007	Studio preliminare PVP
	2011	Progetto di massima
Orizzonte di realizzazione	2013-2018	Realizzazione

Costi	Completamento della rete ciclabile regionale	23'000'000.-
	Pista ciclabile quartiere NQC	
	da Via Sonvico alla strada di quartiere	10'000'000.-
	Passerella ciclopedonale sulla Tresa*	2'000'000.-
	TOTALE	35'000'000.-
<i>Preventivi formulati nell'ambito dei rispettivi progetti. / * Stima sulla base di opere simili</i>		
Finanziamento	Per la rete ciclabile regionale non è ancora stanziato nessun credito. La richiesta del credito quadro è prevista nel 2012-2013	



Rete ciclabile regionale - Progetto di massima, schema della rete, ottobre 2011

5 Riassunto dei costi

La seguente tabella riassume i costi di investimento (in mio. CHF) delle misure infrastrutturali di interesse regionale inserite nel PAL2 all'orizzonte temporale di realizzazione per il 2025.

PD M3	Misura	PAL2	Costo
Rete tram Lugano - Bioggio - Manno (tappa prioritaria)			
3.5	a.1 Tratta Bioggio – Lugano Centro	1.1	198.0
3.5	a.2 Tratta Bioggio – Manno	1.1	59.9
3.2	b.1 Tratta da Magliaso-paese – Caslano-stazione (raddoppio)	1.1	12.3
			270.2
Rete tram Manno - Lamone			
3.5	a.3 Tratta Manno – Lamone	1.2	n.d.
			n.d.
Rate tram Cornaredo - Pian Scairolo			
3.5	a.4 Tratta Lugano Centro – Cornaredo	1.3	117.2
3.5	a.5 Tratta Lugano Centro – Grancia (Centro-Fornaci)	1.3	113.3
3.5	a.5 Tratta Lugano Centro – Grancia (Fornaci-Barbengo)	1.3	95.0
			325.5
Rete tram Basso Malcantone (Fase 2)			
3.2	b.2 Tratta da Caslano-stazione - Ponte Tresa	1.4	23.0
3.2	b.3 Estensione fino al confine con Ponte Tresa Italia, lungo la Tresa (in galleria)	1.4	50.0
3.2	c.2 Passerella pedonale e ciclabile sul fiume Tresa dalla stazione di attestamento	1.4	2.0
3.2	d.1 Nuova stazione di attestamento Lungotresa	1.4	12.0
3.2	d.2 Nuova fermata Caslano-Colombera	1.4	1.9
3.5	b.2 Nuova fermata Agno-Prati Maggiori	1.4	n.d.
			88.9
Nuove fermate TILO			
M7	Nuove fermate Valle del Vedeggio	1.5	35.0
			35.0
PPI sicurezza			
3.2	a.6 Basso Malcantone	2.1	19.0
3.3	c.2 Medio Vedeggio	2.1	2.0
	Agno	2.1	1.5
	Collina nord	2.1	2.4
	Valle del Vedeggio	2.1	3.5
			28.4
Viabilità Cornaredo			
3.3	a.3 Allacciamento galleria Vedeggio – Cassarate alla viabilità principale	2.2	56.0
			56.0
Circonvallazione Agno-Bioggio			
3.3	b.1 Nuova strada di circonvallazione Agno – Bioggio	2.3	133.7
			133.7
Viabilità Basso Malcantone			
3.2	a.1 Accesso alla galleria in località Magliaso-Vigotti	2.4	110.0
3.2	a.2 Galleria di Magliaso (Vigotti-Magliasina)		
3.2	a.3 Raccordo della Magliasina e viadotto		
3.2	a.4 Galleria di Pura (dalla Magliasina a Ponte Tresa-Lungotresa)	2.4	190.0
3.2	a.5 Accesso alla galleria in località Ponte Tresa-Lungotresa		
3.2	a.7 Tratta da Caslano-stazione all'entrata del paese di Ponte Tresa	2.4	
			300.0
Viabilità Pian Scairolo			
3.3	c.3 Strada di gronda del Pian Scairolo (sistemazione svincolo Lugano-sud)	2.5	28.4
			28.4
Nodi intermodali			
3.4	a.4 Nodo intermodale Cornaredo	3.1	38.0
3.5	c.1 Collegamento Cornaredo con il centro scolastico di Trevano	3.1	n.d.
3.4	a.2 Molinazzo (Bioggio) Fase 1	3.2	32.0
3.4	a.2 Molinazzo (Bioggio) Fase 2	3.3	40.0
3.4	a.3 Vezia (Villa Negroni)	3.4	17.7
3.4	a.1 Lugano Sud (Paradiso)	3.5	15.0
3.4	b.8 Lamone-Cadempino (FFS)	3.6	10.0
			152.7
Rete ciclabile regionale			
3.6	c.1 Fase 2	4.1	23.0
3.6	c.1 Cornaredo	4.1	10.0
	Ponte Tresa (passerella)	4.1	2.0
			35.0
			Totale 1'454