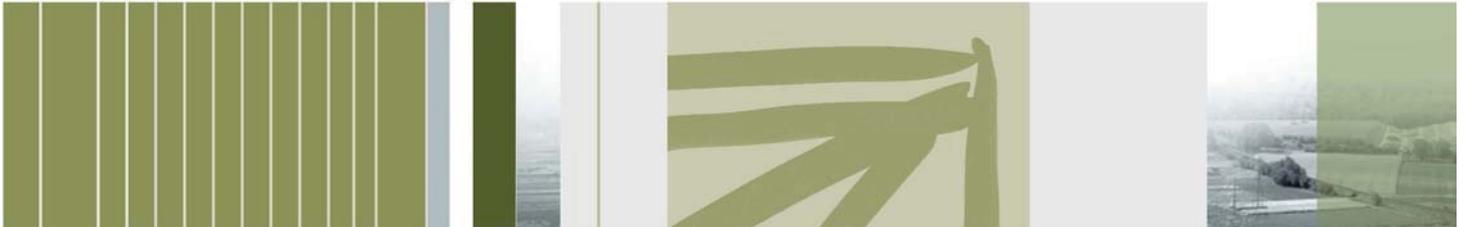




Repubblica e Cantone Ticino  
Consiglio di Stato



Piano direttore  
cantonale



Piano direttore cantonale  
Programmi d'agglomerato di III generazione

## Modifiche del Piano direttore n. 11, Parte B – giugno 2018

Decisioni del Consiglio di Stato  
ai sensi degli articoli 13, 14 e 17 Lst

### Contenuto

Scheda R/M3 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 25 91  
fax +41 91 814 25 99  
e-mail [dt-sst@ti.ch](mailto:dt-sst@ti.ch), [www.ti.ch/pd](http://www.ti.ch/pd)

© Dipartimento del territorio, 2018

## Sommario

Premessa.....	3
Scheda R/M 3 Agglomerato del Luganese.....	4
Estratti carta di base.....	39



## Premessa

L'undicesimo pacchetto di modifiche del PD 09 interessa le seguenti schede:

- R/M 2 Agglomerato del Locarnese;
- R/M 3 Agglomerato del Luganese;
- R/M 4 Agglomerato del Bellinzonese;
- R/M 5 Agglomerato del Mendrisiotto;
- R8 Grandi generatori di traffico;
- M7 Sistema ferroviario regionale;
- M8 Collegamenti ferroviari transfrontalieri con l'Italia dal Mendrisiotto;
- M10 Mobilità lenta.

Il presente fascicolo (Parte B) illustra le modifiche della scheda **R/M 3 Agglomerato del Luganese**. Quelle delle altre schede sono presentate in altri 4 fascicoli che espongono l'insieme delle modifiche del pacchetto n. 11 (Parti A, C, D e E). I fascicoli sono accompagnati da un Rapporto sulla consultazione ed esplicativo.

Le schede sugli agglomerati sono modificate per integrarvi i risultati – limitatamente agli indirizzi e alle misure di rilevante incidenza territoriale – dei Programmi d'agglomerato di terza generazione (PA3). I PA3 sono stati approvati dal Consiglio di Stato e dalle Commissioni regionali dei trasporti alla fine del 2016. In seguito sono stati trasmessi alla Confederazione per l'approvazione federale (in corso). Quest'ultima è necessaria anche per accedere ai contributi finanziari che la Confederazione elargisce tramite il Programma Traffico d'agglomerato.

Si segnala che, parallelamente a questa pubblicazione, il Consiglio di Stato mette in consultazione alcune proposte di modifiche della scheda R9 Svago di prossimità (grado *Dato acquisito*).

L'insieme della documentazione, così come la versione in vigore di ogni scheda e la cartografia di base del Piano direttore, sono pubblicate su Internet all'indirizzo [www.ti.ch/pd](http://www.ti.ch/pd), dove è pure possibile reperire la documentazione riferita alle fasi procedurali precedenti. L'Ufficio del Piano direttore è a disposizione per chiarimenti e ulteriori informazioni.

Si ricorda che la Legge sullo sviluppo territoriale (Lst) prevede la possibilità di adattare il Piano direttore in ogni momento e che le modifiche si distinguono in adattamenti e aggiornamenti. Gli **adattamenti** (art. 17 cpv. 2 Lst e art. 24 cpv. 1 RLst) sono modifiche importanti del PD e seguono la procedura prevista per l'adozione del piano, che si svolge in due fasi: consultazione (informazione e partecipazione, art. 11 Lst); adozione e pubblicazione (art. 13 Lst). Essi possono riguardare schede o singoli provvedimenti di Dato acquisito. In questo caso, i Comuni e gli altri enti interessati possono presentare ricorso al Gran Consiglio entro quindici giorni dalla scadenza del termine di pubblicazione (art. 13 cpv. 3 Lst). Possono anche riguardare schede o singoli provvedimenti di Risultato intermedio o Informazione preliminare. In questo caso, sono adottati dal Consiglio di Stato senza possibilità di ricorso (art. 14 Lst).

Gli **aggiornamenti** (art. 17 cpv. 3 Lst e art. 24 cpv. 2 e 3 RLst) sono modifiche effettuate entro il margine operativo stabilito da indirizzi, misure o compiti delle schede. Essi sono decisi dal Consiglio di Stato.

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

### I. Situazione

Dal 23 dicembre 2015 al 29 febbraio 2016 è stato posto in consultazione il progetto di Programma d'agglomerato di terza generazione del Luganese (PAL3). Il Consiglio di Stato (CdS) si è avvalso delle facoltà (concesse dalla Lst) di circoscrivere la consultazione ai Comuni e agli enti direttamente interessati, rispettivamente di delegarne lo svolgimento alla Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL). Per la consultazione è stato messo a disposizione il documento "Programma d'agglomerato di terza generazione del Luganese, documento per l'informazione e la partecipazione a norma dell'art. 11 Lst", comprensivo di un rapporto esplicativo, di schede sulle misure e di una cartografia dello scenario auspicato.

In base all'esito della consultazione il Consiglio di Stato ha deciso di modificare la scheda R/M 2 come indicato alle pagine successive. Gli adattamenti (modifiche importati) sono evidenziati in celeste. Il CdS ha anche apportato alcune modifiche meno importanti, trattate come aggiornamenti.

Uno specifico rapporto illustra in modo dettagliato l'esito della consultazione e le decisioni del CdS corredate dalle necessarie spiegazioni e motivazioni (Rapporto sulla consultazione ed esplicativo, giugno 2018). Insieme al presente fascicolo (e a quelli relativi agli altri agglomerati e ad altre schede), esso completa la documentazione relativa a questa fase procedurale.

Per la modifica della misura Viabilità Basso Vedeggio (circonvallazione Agno-Bioggio) e di quelle sui Nodi intermodali è prevista una procedura di PD in sede separata, comprensiva della fase di consultazione (art. 11 Lst) e di quella di adozione (art. 13, 14 e 17 Lst).

Come per la documentazione posta in consultazione nel 2016, anche in questo caso il tutto è pure disponibile sul sito internet [www.ti.ch/pd](http://www.ti.ch/pd), dove è pure disponibile il Programma d'agglomerato di terza generazione del Luganese (PAL3 - 31 ottobre 2016). L'Ufficio del Piano direttore rimane a disposizione per eventuali chiarimenti o complementi di informazione.

### II. Adozione del Consiglio di Stato (decisione del 27.06.2018)

Considerata la situazione descritta al punto precedente, il Consiglio di Stato ha adottato (ai sensi degli articoli 13, 14 e 17 Lst), le modifiche della scheda R/M 3 Agglomerato del Luganese (*Dato acquisito*) riportate di seguito. Gli adattamenti (ai sensi dell'art. 17 cpv. 2 Lst e dell'art. 24 cpv. 1 RLst) sono evidenziati in celeste. Gli aggiornamenti (ai sensi dell'art. 17 cpv. 3 Lst e dell'art. 24 cpv. 2 e 3 RLst) presentano una sottolineatura tratteggiata (v. anche legenda sotto). Le parti non evidenziate sono riportate allo scopo di contestualizzare e rendere comprensibili le modifiche. La scheda completa nella versione in vigore può essere consultata al sito [www.ti.ch/pd](http://www.ti.ch/pd) o richiesta all'Ufficio del Piano direttore.

LEGENDA dei tipi di modifiche:	
<b>Adattamenti:</b>	
<u>Abcd</u>	Testo stralciato
<u>Abcd</u>	Nuovo testo
<b>Aggiornamenti:</b>	
<u>Abcd</u>	Testo stralciato
<u>Abcd</u>	Nuovo testo
<b>Spiegazioni:</b>	
Abcd	Non fanno parte del contenuto del PD

Scheda di Piano direttore

**R/M 3**

## Agglomerato del Luganese

### Rete urbana e Mobilità

## 2. Indirizzi

Questa scheda consolida i provvedimenti con rilevante incidenza territoriale del Programma d'agglomerato del Luganese (di I.a, II.a e III.a generazione), che a sua volta ha aggiornato le precedenti pianificazioni regionali, vale a dire il PTL (Piano regionale dei trasporti del Luganese) e il COTAL (Concetto d'organizzazione territoriale del Luganese). Concretizza inoltre il coordinamento con le altre politiche territoriali del PD.

### 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;
- contenere la dispersione insediativa orientando la crescita della popolazione e dei posti lavoro in modo differenziato nei diversi spazi funzionali (v. scheda R1);
- coordinare lo sviluppo degli insediamenti e della mobilità al fine di rafforzare l'agglomerato quale rete di poli e aree funzionali complementari ~~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 messi in rete e valorizzati nella loro componente ricreativa, da tutelare, valorizzare~~ ~~da tutelare, 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. schede 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.

## 2. Indirizzi

### Indirizzi per gli insediamenti

- la struttura insediativa è organizzata nel rispetto delle caratteristiche geografiche, morfologiche, paesaggistiche e funzionali del Luganese;
- in particolare si identificano due entità territoriali principali: da una parte le aree centrali, suburbane e residenziali, dall'altra le aree periurbane e rurali; in entrambe è necessario frenare la dispersione insediativa, promuovendo in modo mirato lo sviluppo centripeto di qualità e migliorando la struttura urbana; nelle aree periurbane e rurali è in particolare prioritario promuovere i nuclei tradizionali quali luoghi strategici (v. scheda R6 punto 2) e sostenere lo sviluppo di tipologie residenziali in grado di coniugare i pregi dei modelli insediativi estensivi con le esigenze di una maggiore compattezza e di una più elevata qualità degli spazi pubblici;
- 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 nel tessuto suburbano di servizio e nel tessuto suburbano misto produttivo 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 grazie alla riorganizzazione del trasporto pubblico regionale, riducendo gli oneri infrastrutturali;
- in genere sono esclusi nuovi azionamenti e si punta a favorire lo sfruttamento mirato delle riserve disponibili e su un'adeguata attuazione degli indici di sfruttamento (IS), sia all'introduzione degli indici di sfruttamento (IS).

### 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 e della ML rispetto a quella del TIM, prioritariamente per i movimenti pendolari e per le attività quotidiane;
- la rete ferroviaria regionale e quella del tram-treno costituiscono l'ossatura strutturante del TP assume il ruolo di asse portante per il miglioramento dei collegamenti tra le aree strategiche;
- l'autostrada A2 e la galleria Veduggio-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 VI.a, 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 e riqualificare gli abitati più colpiti e di migliorare l'accessibilità alle aree strategiche suburbane di servizio 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 dell'agglomerato.

## 2. Indirizzi

### 2.3 Strategie

Natura e paesaggio (v. anche allegato III)

Aree centrali e suburbane

La strategia generale verte a promuovere e a garantire:

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

Aree rurali e periurbane

La strategia generale verte su:

- la tutela, valorizzazione e interconnessione delle ampie superfici verdi a favore della biodiversità e per assicurare le loro funzioni paesaggistiche, naturalistiche, agricole e di svago;
- il contenimento dell'avanzata del bosco al di sopra dei 600 mslm;
- il sostegno a forme di turismo sostenibili.

Insedimenti (v. anche allegato IV)

Prognosi di sviluppo (2011/2012-2030)

La contenibilità dei piani regolatori deve essere verificata secondo le indicazioni della scheda R6. Vanno individuate misure pianificatorie volte a influenzare la variazione prevista di abitanti e posti lavoro facendo riferimento ai parametri indicativi che seguono:

- polo urbano: incremento della crescita (indicativamente da 9% a 11%);
- tessuto residenziale: contenimento della crescita e suo orientamento verso luoghi strategici ben serviti dal TP (indicativamente da 18% a 16%);
- tessuto suburbano di servizio: incremento della crescita (indicativamente da 23% a 25%);
- tessuto suburbano misto produttivo: mantenimento del trend (indicativamente 22%);
- tessuto rurale periurbano: contenimento della crescita (indicativamente da 23% a 20%).

Vale inoltre quanto segue.

Polo urbano 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 polo urbano Centro si postula una crescita in termini assoluti importante della popolazione residente (residenza primaria) più pronunciata rispetto al resto dell'agglomerato e un incremento di, mentre l'insediamento dei posti lavoro in linea con il tessuto suburbano e di servizio è consolidato al livello attuale.

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;

## 2. Indirizzi

### Aree suburbane

#### *Tessuto suburbano di servizio*

Il tessuto suburbano di servizio si caratterizza per la presenza di attività lavorative e di servizio al servizio dell'agglomerato, così come da funzioni residenziali, dove è previsto il miglioramento della connessione al trasporto pubblico.

~~Nelle Aree suburbane strategiche~~ Si postula un incremento di addetti più pronunciato, rispettivamente un incremento di popolazione inferiore rispetto al resto dell'agglomerato ~~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:

- 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;
- Collina Nord/Ovest: area polifunzionale, con contenuti misti sviluppati lungo Via S. Gottardo.

#### *Tessuto suburbano misto produttivo*

Il tessuto suburbano misto produttivo è composto da aree dedite alla produzione che possono ospitare una mescolanza di funzioni (residenziali, lavorative e di servizio) quale complemento alle altre zone urbane e suburbane.

Si postula un incremento della popolazione e degli addetti in linea con lo sviluppo generale dell'agglomerato.

Per ognuna di queste aree si postula una specifica vocazione:

- Medio Vedeggio: area a contenuto misto, con accento sugli insediamenti industriali e artigianali;
- Alto Vedeggio: area prevalentemente residenziale con funzioni lavorative raggruppate lungo il fondovalle;

#### *Tessuto residenziale*

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 incremento della popolazione in linea con lo sviluppo generale dell'agglomerato ~~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.~~ e un incremento degli addetti inferiore al resto dell'agglomerato.

Per ognuna di queste aree si postula una specifica vocazione:

- Collina Nord: versante montano e pedemontano prevalentemente residenziale e con importanti funzioni di svago di prossimità (San Clemente-San Zeno e Porza-Vezia);

## 2. Indirizzi

- 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);
- Pendici del Brè: area pedemontana prevalentemente residenziale;
- Brè: area pedemontana e collinare prevalentemente residenziale, con funzioni di svago estensive;
- Collina di Pazzallo/Carabbia: area collinare residenziale;
- Basso Malcantone: area suburbana prevalentemente residenziale, con importanti funzioni di svago di prossimità (Monte Caslano).

### Tessuto rurale e periurbano ~~Area periurbane~~

Corrispondono ai comparti estensivi a vocazione prevalentemente residenziale, caratterizzati da ampie superfici verdi (boschive e agricole). La strategia generale è volta a identificare, rafforzare e valorizzare le centralità secondarie (in particolare i nuclei storici), a frenare la dispersione degli insediamenti e a mantenere le caratteristiche di insediamento estensive.

Rispetto al resto dell'agglomerato si postula un incremento della popolazione in linea o inferiore e un incremento degli addetti inferiore.

Per ogni area si postula una specifica vocazione:

- Alto Vedeggio: area prevalentemente residenziale con funzioni lavorative raggruppate lungo il fondovalle;
- Tamaro/Val d'Isone: area con funzioni residenziali e agricole;
- 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;
- Brè: area pedemontana e collinare prevalentemente residenziale, con funzioni di svago di prossimità.

### 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).

## 2. Indirizzi

### Trasporti pubblici: reti e nodi

#### *Rete ferroviaria - TILO – Tram-treno (v. anche Allegati V.a-V.b)*

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-treno quale perno infrastrutturale prioritario dello sviluppo dell'agglomerato e per i collegamenti transfrontalieri;

#### *Reti dei trasporti pubblici su gomma (v. anche Allegato V.a)*

La strategia generale verte a:

- completare il servizio della Rete tram-treno 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-treno e non più necessariamente al centro città;
- adattare la rete in funzione del potenziale e commisuratamente alla domanda.

#### *Nodi e fermate del trasporto pubblico*

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

### Rete viaria e stazionamento

In generale, la strategia verte ad applicare la gerarchia stradale visualizzata nell'Allegato VI.a, 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 (introduzione generalizzata del modello upi 50/30).

Più in particolare, valgono le seguenti strategie:

- *autostrade e svincoli:*  
l'autostrada e la galleria Veduggio-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 Veduggio e Basso Malcantone). La loro realizzazione è accompagnata dal declassamento e dalla riqualifica delle strade di attraversamento degli abitati.

## 2. Indirizzi

- *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" (v. anche Allegato VI.b):
  - il *primo anello* prevede una serie di posteggi P&R collocati presso le fermate della rete TILO e della rete tram-treno, 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;
- *posteggi privati:*  
attuare la strategia cantonale volta a contenere l'aumento del numero di posteggi.

Vedi anche Allegato VI.a Rete viaria e stazionamento e Allegato VII Rete dei percorsi ciclabili.

### Mobilità lenta (v. anche allegato VII)

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 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 PAL3 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 (PAL1 e 2, PTL e COTAL) già consolidate nel PD.

Per una visione più completa, la tabella sottostante riporta anche altre misure 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	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	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, del Basso Vedeggio e del Monte di Caslano.	Scheda R9
Piano cantonale dei trasporti	Scheda M1
AlpTransit: proseguimento a sud di Lugano	Scheda M6
Sistema TILO e relative fermate	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 Cornaredo  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 agli indirizzi e alle misure delle schede R9 Svago di prossimità e M10 Mobilità lenta.
Piano della Stampa  Fiume e lungo fiume Cassarate  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, in particolare riqualifica del lungofiume del Cassarate e degli spazi adiacenti;  - messa in relazione delle nuove attrezzature ricreative e di svago tramite corridoi verdi;	PAL2 (IV)  PAL3 (PA2)	Dato acquisito  Misura definita dal COTAL, aggiornata nell'ambito del PAL2, del PAL3 e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede P1 e P2 sul paesaggio, P4 Componenti naturali, P6 Acqua, R) Svago di prossimità e M10 Mobilità lenta.  V. anche punto 3.2 Insediamenti.

## 3. Misure

<p>garanzia di accessibilità per la ML e il TP.</p>		
<p><del>Concetto di sviluppo Pian Scairolo lungo fiume roggia Scairolo</del></p> <p>Nell'ambito del concetto di sviluppo (v. punto 3.2) Sono previsti i seguenti interventi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- creazione di un'ampia area verde sulla sponda destra della roggia Scairolo con riqualificazione delle funzioni insediative abitative ("parco lineare");</li> <li>- riqualifica della roggia Scairolo: <del>messa in rete e valorizzazione degli spazi verdi e degli ambienti naturali lungo la roggia.</del></li> </ul>	<p><del>PAL2</del></p> <p><del>(A)</del></p> <p><del>PAL3</del></p> <p><del>(PA4)</del></p>	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal PAL2, <del>aggiornata dal PAL3</del> e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede P1 e P2 sul paesaggio, P4 Componenti naturali, P6 Acqua, R9 Svago di prossimità e M10 Mobilità lenta.</p> <p>V. anche punto 3.2 Insediamenti.</p>
<p><del>Nuovo polo Vedeggio</del></p> <p><del>Parco Agricolo del Vedeggio.</del></p> <p>Nell'ambito del concetto di sviluppo (v. punto 3.2) Sono previsti i seguenti interventi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <del>strada Regina: messa in rete dei luoghi d'interesse culturale, delle aree di svago e dei servizi;</del></li> <li>- <del>area di svago di prossimità Basso Vedeggio: valorizzazione delle funzioni di svago lungo la sponda sinistra e destra del Vedeggio, la riva del lago, i corsi d'acqua e nelle aree libere;</del></li> <li>- <del>la promozione dello svago di prossimità dev'essere compatibile con la protezione naturalistica, paesaggistica e con la salvaguardia agricola;</del></li> <li>- <del>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.</del></li> </ul>	<p><del>PAL2</del></p> <p><del>(A)</del></p> <p><del>PAL3</del></p> <p><del>(PA3)</del></p>	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal COTAL, aggiornata nell'ambito del PAL2, <del>del PAL3</del> e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R9 Svago di prossimità, P7 Laghi e rive lacustri, P8 Territorio agricolo e M10 Mobilità lenta.</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>	<p>PTL</p>	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal COTAL correlata agli indirizzi e alle misure delle schede P1 e P2 sul paesaggio e P8 Territorio agricolo.</p> <p>V. anche punto 3.2 Insediamenti.</p>
<p>Basso Malcantone</p> <p>Nell'ambito del concetto di sviluppo (v. punto 3.2) sono previsti i seguenti interventi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- valorizzazione della via storica Strada Regina;</li> <li>- percorso di svago a lago;</li> <li>- corridoio verde della Magliasina attorno al percorso del golf;</li> <li>- i diversi comparti di svago sono messi in relazione e la loro accessibilità dev'essere garantita</li> </ul>	<p>PAL2</p> <p>(IX)</p>	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita nell'ambito del PTL, aggiornata nell'ambito del PAL2 e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede P1 e P2 sul paesaggio, P4 Componenti naturali, P7 Laghi e rive lacustri, R9 Svago di prossimità, M10 Mobilità lenta e V12 Infrastrutture per lo svago, lo sport e il tempo libero.</p> <p>V. anche punto 3.2 Insediamenti.</p>

### 3. Misure

tramite la ML e il TP.		
<p><u>Lungolago Ceresio</u></p> <p>Consolidamento dei nodi della "Maglia Verde" Monte Caslano, Forca del Vedeggio e Lido di Agno, e Lungolago di Melide, e miglioramento della loro accessibilità.</p>	<p>PAL3 (PA5)</p>	<p>Misura già contemplata dal PD – schede P4, P7 e R9 – e qui solo richiamata.</p>
<p><u>Aree naturalistiche collinari</u></p> <p>Interventi di valorizzazione naturalistica e di gestione della fruizione dei nodi della "Maglia Verde" presso le aree collinari (laghetto di Muzzano, collina San Rocco, lago di Origgio), coerentemente con le politiche cantonali dello svago di prossimità e della protezione della natura.</p>	<p>PAL3 (PA7)</p>	<p>Misura già contemplata dal PD – schede P4 e R9 – e qui solo richiamata.</p>
<p><u>Golfo di Ponte Tresa e lungofiume Tresa</u></p> <p>Realizzazione d'interventi di valorizzazione dei nodi della Maglia Verde attorno al Golfo di Ponte Tresa e lungo la Tresa (Monte Caslano, passeggiata di Lavena Ponte Tresa, zone solenali e biotopi lungo la Tresa), nel contesto di una verifica della compatibilità e degli eventuali conflitti d'uso.</p>	<p>PAL3 (PA8)</p>	<p>Misura già contemplata dal PD – scheda P4, P6, P7 e R9 – e qui solo richiamata.</p>

#### 3.2 Insediamenti

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

Misura	Fonte	Situazione a PD
<p><u>Concetto di sviluppo Polo urbano</u></p> <p><u>Polo urbano – Città bassa:</u></p> <p>Pianificazione e progettazione delle funzioni e delle attività di valenza regionale e sovraregionale a servizio dell'intero agglomerato, così come delle misure urbanistiche per la valorizzazione e il supporto di queste funzioni.</p> <p>Realizzazione di diversi interventi di riqualifica urbanistica che accompagnano le scelte di mobilità definite dal PVP (Piano della viabilità del polo).</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"> <li>— insediamento di attività socio-economiche di importanza cantonale, in funzione soprattutto della piazza finanziaria;</li> <li>— attività centrali per l'agglomerato per quanto</li> </ul>	<p>PAL2</p> <p>⇔</p> <p>PAL3</p>	<p>Misure definite dal PTL e dal COTAL, aggiornate nell'ambito del PAL2, del PAL3, e correlate agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili, R8 Grandi generatori di traffico, R10 Qualità degli insediamenti e M10 Mobilità lenta.</p>

## 3. Misure

<p>riguarda le funzioni strategiche quali la cultura, l'educazione superiore, i servizi pubblici, ecc.</p>		
<p>- Piano direttore comunale di Lugano (parte Città Bassa)</p> <p>La Città di Lugano, nel quadro della definizione degli obiettivi e delle linee di sviluppo territoriale e urbanistico per i prossimi 15-20 anni (Piano direttore comunale), definisce i contenuti relativi alla Città Bassa.</p>	(IN)A e PA2)	Misura già contemplata dal PD - scheda R6 - e qui solo richiamata.
<p>- Campo Marzio</p> <p>Pianificazione dell'area Campo Marzio Nord per lo sviluppo di un Polo turistico-alberghiero e congressuale (CMN) all'interno di un comparto caratterizzato dalla forte presenza di contenuti pubblici.</p>	(IN)B e PA2)	Dato acquisito
<p>- Campus universitario USI-SUPSI 2</p> <p>Realizzazione del nuovo Campus universitario USI-SUPSI (Campus 2), sulla riva sinistra del Casarate a Lugano-Viganello.</p>	(IN)C e PA2)	Dato acquisito
<p>- Lungolago Lugano</p> <p>Progettazione definitiva e realizzazione della sistemazione del lungolago e della valorizzazione di Piazza Rezzonico, Piazza Manzoni e Piazza Riforma per creare un'unica area a lago quale "spazio ricreativo della città". Il progetto è compatibile con il mantenimento del traffico di transito.</p>	(IN)D)	Dato acquisito
<p>- Lungolago Paradiso</p> <p>Attuazione della riqualifica urbanistica e del ridisegno completo del lungolago.</p>	(IN)E)	Dato acquisito
<p><u>Concetto di sviluppo Città Alta</u></p> <p><u>Polo urbano - Città alta:</u></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 (Tassinio, ecc.) e valorizzazione dei percorsi pedonali di accesso al centro.</p> <p>Promozione dei seguenti contenuti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- comparto strategico di sviluppo a ridosso del principale nodo del trasporto pubblico dell'agglomerato, quale Polo di sviluppo economico (PSE);</li> <li>- insediamento di funzioni pubbliche di rilevanza regionale (p.es. scuole professionali);</li> <li>- funzioni residenziali di qualità e aree di svago nel centro urbano.</li> </ul> <p>Pianificazione - sulla scorta delle indicazioni del Masterplan Città Alta - di uno dei comparti strategici dell'agglomerato, nonché polo di sviluppo economico e principale snodo del trasporto pub-</p>	PAL2 (#)	Misure definite dal COTAL, riprese nel PAL1, aggiornate nell'ambito del PAL2, del PAL3 e correlate agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili, R8 Grandi generatori di traffico, R10 Qualità degli insediamenti, R7 TILO e M10 Mobilità lenta.

### 3. Misure

<p>blico. Insieme di attività pubbliche di interesse regionale e cantonale, funzioni residenziali e miste di qualità.</p>		
<p>- Piano regolatore TriMa (trincea ferroviaria e campus SUPSI).</p> <p>Per questo comparto è prevista la conclusione del Piano regolatore intercomunale Campus SUPSI/Trincea Ferroviaria (PR TriMa).</p> <p>I principali obiettivi sono: - ordinare urbanisticamente e promuovere la riqualifica del comparto attraverso la copertura della trincea ferroviaria di Massagno e la realizzazione di un parco pubblico.</p> <p>- creare le premesse pianificatorie per insediare il Campus della Scuola universitaria professionale della Svizzera italiana (SUPSI) previsto in due fasi.</p>	<p>PAL3</p> <p>(IN2.a, IN2.c, IN2.d)</p>	<p>Dato acquisito</p>
<p>- Piano regolatore StazL2</p> <p>Per questo comparto strategico è prevista la conclusione del Piano regolatore Stazione FFS di Lugano (PR StazL2). I principali obiettivi sono: ridefinire urbanisticamente e consolidare le aree edificabili e di svago; accompagnare il nuovo assetto infrastrutturale (progetto StalL1); definire le possibilità edificatorie dei terreni FFS non utilizzati per l'esercizio ferroviario; salvaguardare gli edifici storici della stazione FFS e tutelare i beni culturali di interesse locale non ancora protetti.</p>	<p>PAL3</p> <p>(IN2.b)</p>	<p>Dato acquisito</p>
<p><del>Concetto di sviluppo</del> 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"> <li>- polo di sviluppo economico (PSE);</li> <li>- nuovo quartiere di eventi con funzioni a forte carattere pubblico, di tipo sportivo, ricreativo ed espositivo a servizio dell'intero agglomerato;</li> <li>- area di svago di prossimità locale;</li> <li>- nuova "Porta di accesso" al polo urbano tramite la galleria Vedeggio-Cassarate.</li> </ul>	<p>PAL2</p> <p>(III)</p>	<p><del>Dato acquisito</del></p> <p>✓</p> <p>Misura definita dal COTAL, ripresa nel PAL1, aggiornata nell'ambito del PAL2, del PAL3 e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili, R7 PSE, R8 Grandi generatori di traffico, R9 Svago di prossimità, R10 Qualità degli insediamenti e M10 Mobilità lenta.</p> <p>V. anche punto 3.1 Natura e paesaggio.</p>
<p><del>Concetto di sviluppo</del> 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"> <li>- lavorativi di tipo artigianale, industriale di servizi all'impresa e logistica;</li> <li>- nuove attrezzature ricreative e di svago (polo</li> </ul>	<p>PAL2</p> <p>(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 degli insediamenti e gestione delle zone edificabili, R10 Qualità degli insediamenti e M10 Mobilità lenta.</p> <p>V. anche punto 3.1 Natura e paesaggio.</p>

## 3. Misure

sportivo), messe in relazione da corridoi verdi attrezzati, integrati con la rete della mobilità lenta.			
<p><del>Concetto di sviluppo</del> 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 Siginino.</p> <p>Promozione dei seguenti contenuti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- valorizzazione delle potenzialità di sviluppo delle riserve di zone lavorative per attività di tipo industriale, considerando il riuso di edifici e aree industriali dismessi;</li> <li>- integrazione tra il sistema di trasporto pubblico, la mobilità lenta e gli insediamenti;</li> <li>- messa in valore e densificazione delle aree attorno alle fermate del TP (esistenti e nuove);</li> <li>- collegamenti tramite ML con Parco del Vedeggio;</li> <li>- riqualifica urbanistica dell'area del nodo del TP di Lamone-Cadempino.</li> </ul>	<p>PAL2 (VII)</p>	<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>	
<del>Tessuto suburbano di servizio:</del>			
<p><del>Concetto di sviluppo</del> - Pian Scairolo</p> <p>Riqualifica urbanistica e riordino delle attività in base alle prescrizioni del Piano regolatore intercomunale (PR-CIPPS) (<del>Piano d'indirizzo dell'ottobre 2011</del>).</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"> <li>- polo di sviluppo economico (PSE) e comparto idoneo per l'insediamento di grandi generatori di traffico (GGT);</li> <li>- 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;</li> <li>- integrazione tra il sistema dei trasporti pubblici (rete tram-treno), la mobilità lenta, l'insediamento e le aree di svago,</li> <li>- riqualifica della strada pedemontana sulla sponda destra del piano lungo la quale è previsto il percorso ciclabile regionale;</li> <li>- miglioramento dell'accessibilità e sgravio dello svincolo autostradale Lugano Sud.</li> </ul>	<p><del>PAL2</del></p> <p>↔</p> <p><del>PAL3</del></p> <p>(IN3.a)</p>	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal COTAL, ripresa nel PAL1, aggiornata nell'ambito del PAL2 e del PAL3 e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili, R7 PSE, R8 GGT, R10 Qualità degli insediamenti e M10 Mobilità lenta.</p> <p>V. anche punto 3.1 Natura e paesaggio.</p>	

### 3. Misure

<p><del>Concetto di sviluppo</del> - Nuovo Polo Veduggio</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 Veduggio, del 2012.</p> <p>Valorizzazione delle funzioni di svago (sponda sinistra del Veduggio, 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"> <li>- polo di sviluppo economico (PSE) e comparto idoneo per l'insediamento di grandi generatori di traffico (GGT) definiti dalle schede R7 e R8;</li> <li>- sviluppo del potenziale delle aree lavorative quale secondo polo socioeconomico dell'agglomerato luganese (sistema bipolare con la Città Bassa);</li> <li>- coordinamento del sistema dei trasporti (aeroporto, mobilità privata, TP, ML) con gli insediamenti e la loro riqualifica;</li> <li>- pianificazione di quattro poli di servizio amministrativi e commerciali (Monda-Bollette a Agno; Cavezzolo a Bioggio; <del>Piana Suglio, Cornoletto</del> a Manno; <del>comparto della</del> Stazione FFS di Lamone Cadempino);</li> <li>- 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).</li> </ul>	<p><del>PAL2</del></p> <p><del>(V)</del></p> <p><del>PAL3</del></p> <p><del>(IN3,b)</del></p>	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal COTAL, ripresa nel PAL1, aggiornata nell'ambito del PAL2, <del>del PAL3</del> e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede P7 Rive laghi, R6 Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili, R7 PSE, R8 GGT, R9 Svago di prossimità, R10 Qualità degli insediamenti, M9 Infrastruttura aeronautica e M10 Mobilità lenta.</p> <p>V. anche punto 3.1 Natura e paesaggio.</p>
<p><del>Concetto di sviluppo</del> - 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 Veduggio-Cassarate e i conseguenti passaggi di proprietà dalla Confederazione al Cantone delle bretelle di collegamento allo svincolo Lugano nord.</p> <p>Messa in rete delle infrastrutture d'interesse pubblico e di svago.</p> <p>Promozione dei seguenti contenuti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- riorganizzazione dell'assetto della viabilità nell'intero comparto;</li> <li>- riordino urbanistico complessivo, che integri anche le aree lavorative (Cadempino), gli snodi stradali principali (Cinque vie, Cappella Due Ma-</li> </ul>	<p><del>PAL2</del></p> <p><del>(VIII)</del></p> <p><del>PAL3</del></p> <p><del>(IN3,c)</del></p>	<p><del>Risultato intermedio</del></p> <p>Dato acquisito</p> <p>Misura identificata dal COTAL, adattata nell'ambito del PAL2, <del>del PAL3</del> e approfondita dallo studio della CRTL del novembre 2013 sul dimensionamento dei nodi intermodali; correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili, R7 PSE, R8 GGT, R9 Svago di prossimità, R10 Qualità degli insediamenti, e M10 Mobilità lenta.</p> <p>V. anche punto 3.1 Natura e paesaggio.</p>

## 3. Misure

<p>ni);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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);</li> <li>- P+R di Vezia-Villa Negroni: è prevista la possibilità di realizzare circa 100 posti auto possibilmente in sinergia con il locale centro commerciale;</li> <li>- potenziamento del P+R presso il nodo del TP di Lamone-Cadempino;</li> <li>- collegamenti tramite ML con Parco del Vedeggio.</li> </ul>			
<p><del>Concetto di sviluppo</del> Basso Malcantone</p> <p>Sviluppo delle aree a ridosso delle fermate dei mezzi pubblici e riconversione delle aree a maggiore potenziale insediativo.</p> <p>Promozione dei seguenti contenuti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- consolidamento di un'area residenziale di alta qualità servita in maniera ottimale dalla rete dei trasporti pubblici;</li> <li>- integrazione di comparti di svago di prossimità di valenza regionale con il sistema della mobilità lenta ed il trasporto pubblico.</li> </ul>	<p>PAL2</p> <p>(IX)</p>	<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 P7 Rive laghi, R6 Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili, R7 PSE, R8 GGT, R9 Svago di prossimità, R10 Qualità degli insediamenti e M10 Mobilità lenta.</p> <p>V. anche punto 3.1 Natura e paesaggio.</p>	
<p><u>Magliaso</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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;</li> <li>- riqualifica urbanistica dell'area delle fermate del tram-treno.</li> </ul>		<p>Dato acquisito</p>	
<p><u>Caslano</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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;</li> <li>- trasformazione dell'asse di attraversamento tranviario e stradale in perno dello sviluppo insediativo favorendo l'insediamento di attività maggiormente correlate al TP;</li> </ul> <p>riqualifica urbanistica dell'area delle fermate del tram-treno.</p>		<p>Dato acquisito</p>	
<p><u>Ponte Tresa</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- risanamento dello spazio stradale e valorizzazione della vocazione prevalentemente residenziale e di svago del Basso Malcantone;</li> <li>- rafforzamento della struttura urbana del nucleo di Ponte Tresa anche attraverso una sua qualitati-</li> </ul>		<p>Dato acquisito</p>	

### 3. Misure

va densificazione; - recupero urbanistico del fronte lago, compresa l'area della dogana.		
Identificazione e rafforzamento di centralità secondarie  Individuare, nelle aree periurbane e rurali, centralità secondarie (es. Novaggio, Arosio, Tesserete, Cadro) in cui mantenere e possibilmente attirare nuovi servizi di uso quotidiano, promuovere i nuclei tradizionali quali luoghi strategici e preservare il territorio dalla dispersione insediativa.	PAL3 (IN5)	Misura già contemplata dal PD, = schede R6, = e qui solo richiamata.

✓ = realizzato / in costruzione / ripreso nelle pianificazioni delle utilizzazioni

#### 3.3 Trasporti pubblici: reti e nodi

##### Reti del trasporto pubblico

Misura	Fonte	Situazione a PD
Rete tram-treno del Luganese:  (v. allegato V.b)		
Rete tram-treno: 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 urbani.	<del>PAL2</del> (1.1)  PAL3 (TP.1.1)	Dato acquisito  Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1 e confermata dal PAL2 e dal PAL3.
Rete tram-treno: tratta Bioggio Molinazzo – Manno  Dal Park+Ride di Molinazzo (Bioggio) a Suglio (Manno) (zona Piana).	PAL2  (1.1)	Dato acquisito  Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1 e confermata dal PAL2.
Rete tram-treno: 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-treno: tratta Lugano Centro – Comaredo  Da Lugano Centro fino a Comaredo, passando dall'omonimo Park+Ride.	<del>PAL2</del> (1.3)  PAL3 (TP.1.3)	Risultato intermedio  Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1 e confermata dal PAL2 e dal PAL3.
Rete tram-treno: tratta Lugano Centro – Pian Scairolo	<del>PAL2</del>	Risultato intermedio

## 3. Misure

Da Lugano Centro fino al Pian Scairolo (a sud della zona dei centri commerciali) attraverso i Park+Ride di Lugano Sud (Fornaci e Paradiso).	<del>(1.3)</del> PAL3 (TPI.3)	Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1 e adattata dal PAL2 e dal PAL3.
Rete tram-treno: tratta Bioggio Molinazzo-Magliaso paese  Salvaguardia futuri raddoppi del binario.	PTL	Dato acquisito  Misura definita dal PTL.
Rete tram-treno: 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-treno: tratta Caslano stazione – Ponte Tresa  Realizzazione del secondo binario con tracciato del tram-treno sulla carreggiata stradale.	<del>PAL2</del> <del>(1.4)</del> PAL3 (TPI.4)	Dato acquisito  Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1 e confermata dal PAL2 e dal PAL3.
Rete tram-treno: estensione fino al confine con Ponte Tresa Italia, lungo la Tresa (in galleria)  - prolungamento della linea del tram-treno 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.	<del>PAL2</del> <del>(1.4)</del> PAL3 (TPI.4)	Dato acquisito  Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1 e confermata dal PAL2 e dal PAL3.
Rete tram-treno: 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 già contemplata dal PD – scheda M7 TILO – e qui solo richiamata.
<del>Riorganizzazione del TP:</del>	<del>PAL3</del>	<del>Misure che non necessitano un consolidamento nel PD. Vengono riportate allo scopo di fornire una visione generale dell'approccio a questa tematica.</del>
<del>- Riorganizzazione TP sv gomma</del>	<del>(TPI.6a)</del>	
<del>- Agglo bus</del>	<del>(TPI.6b)</del>	

### 3. Misure

#### Nodi e fermate del trasporto pubblico

Misura	Fonte	Situazione a PD
<p>Nodo di Lugano FFS</p> <p>La misura mira alla riorganizzazione del nodo e della viabilità nell'area della stazione FFS di Lugano.</p> <p>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.</p> <p>Si prevedono <del>in particolare</del> un nuovo terminale dei bus e un posteggio sotterraneo per il fabbisogno locale, di ca. 400 posti auto (P&amp;R e posteggi a breve durata) nel Piazzale di Besso. Sono collegati alla stazione tramite un nuovo sottopasso pedonale che serve anche la Città Bassa.</p> <p>Il completamento del sistema viario, con la realizzazione di un nuovo sottopasso a nord e il prolungamento di via Basilea fino alla valle del Tassinio in galleria. Permette di migliorare l'accessibilità (pubblica e privata) alla stazione. La nuova conduzione del traffico privato e pubblico permette una sistemazione pedonale del piazzale della stazione (lato città) e di parte del piazzale di Besso.</p> <p>È garantito il collegamento con la fermata del tram-treno tramite scale mobili.</p> <p>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.</p>	PAL1	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal PTL e ripresa dal PAL1.</p>
<p>Nodo di Lamone-Cadempino FFS</p> <p>Miglioramento dell'interscambio con la rete di trasporto pubblico su gomma e dell'accessibilità alla rete TILO in generale.</p> <p>Si prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ottimizzazione dell'accessibilità al nodo;</li> <li>- arredo degli spazi adiacenti (v. anche punto 3.2 Insediamenti - Vedeggio Valley);</li> <li>- potenziamento del P&amp;R esistente;</li> <li>- <del>potenziamento del parcheggio per biciclette e motorcicli.</del></li> </ul>	<p><del>PAL2</del></p> <p>(3.6)</p> <p><del>PAL3</del></p> <p>(TPI.6)</p>	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1, dal PAL2 e dal PAL3 e dallo studio della CRTL del novembre 2013 sul dimensionamento dei nodi intermodali.</p>
<p>Nodo transfrontaliero di Ponte Tresa</p> <p>Il nodo è previsto alla stazione di attestamento del prolungamento della linea del tram-treno in galleria lungo la Tresa, in corrispondenza dello sbocco della prevista galleria stradale (v. anche punto 3.3 Trasporti pubblici: reti e nodi - Reti del</p>	<p><del>PAL2</del></p> <p>(1.4)</p> <p><del>PAL3</del></p> <p>(TPI.4)</p>	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1 e ripresa dal PAL2 e dal PAL3.</p>

## 3. Misure

trasporto pubblico).		
Nodo di Ponte Tresa Il nodo è previsto alla fermata di Ponte Tresa della rete tram-treno del Luganese	PAL3 (TP1.6.d)	Risultato intermedio
Nodo di Paradiso FFS Il nodo è previsto alla fermata FFS di Paradiso	PAL3 (TP1.6.c)	Dato acquisito
Nodo di Tesserete Il nodo è previsto in prossimità della vecchia stazione della ferrovia Lugano-Tesserete.	PAL3 (TP1.6.e)	Risultato intermedio
Nuove fermate TILO-Veduggio Nuove fermate sulla linea TILO esistente S10: Torricella, Bironico-Camignolo, Vezia. Tutte le fermate sono servite da parcheggi (P&R).	<del>PAL2</del> (←→) PAL3 (TP1.5)	Misura definita dal PAL2, aggiornata dal PAL3 e inserita nella scheda M7 TILO; qui solo richiamata.
Nuove fermate Rete tram-treno 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 (Fornaci) - Bioggio (Molinazzo) Nuovo percorso a carreggiata unica tra lo svincolo autostradale Lugano sud in località Fornaci e il nodo di Molinazzo. Tracciato prevalentemente in galleria.	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	PAL2	Dato acquisito

### 3. Misure

<p>Nuovo assetto viario del Nuovo Quartiere Comaredo (NQC); comprende i seguenti interventi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- completamento del tratto di galleria artificiale chiusa su tre lati (funzione di protezione fonica);</li> <li>- nuova rotonda sul fiume Cassarate, con copertura parziale per la protezione fonica e integrazione della ciclopista;</li> <li>- modifica e sistemazione della via Sonvico, con nuovo tracciato parziale da incrocio con via Chiosso a incrocio con via delle Scuole;</li> <li>- sistemazione parziale di via Ciani e nuova strada di collegamento via Ciani - via Trevano (via Stadio);</li> <li>- nuova strada di quartiere (tappa I);</li> <li>- rete per la mobilità lenta del quartiere NQC.</li> </ul>	(2.2)	<p>Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1 e dal PAL2.</p>
<p>Viabilità Basso Veduggio</p> <p>Nuova strada dall'incrocio delle Cinque Vie di Bioggio al Valone di Agno. Il collegamento è concepito come strada urbana raccordata alla rete locale solo nei seguenti punti: Cavezolo (con allacciamento anche al nodo intermodale di Molinazzo), Mulini, Piodella, Bolette/Chiodenda.</p> <p>L'opera principale sarà accompagnata da misure fiancheggiatrici di quattro tipi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- misure quali componenti dell'opera medesima;</li> <li>- misure d'organizzazione del traffico veicolare privato;</li> <li>- misure inerenti al TP, al TL e ai Park+Ride;</li> <li>- misure d'organizzazione e utilizzazione territoriale (v. misura 3.2 Insempiamenti - Nuovo polo Veduggio).</li> </ul>	<p>PAL2 (2.3)</p>	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1 e dal PAL2.</p> <p>(È previsto un aggiornamento successivamente con procedura separata.)</p>
<p>Viabilità Basso Malcantone:</p>		
<p>- Galleria di Magliaso (da Vigotti alla Magliasina), raccordi alla rete esistente e viadotto di raccordo alla galleria di Pura</p>	<p><del>PAL2</del> <del>(2.4)</del> PAL3 <del>(TIM2.4)</del></p>	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal PTL e ripresa dal PAL2 e dal PAL3.</p>
<p>- Galleria di Pura (dalla Magliasina a Ponte Tresa-Lungotresa) con raccordi alla rete esistente.</p>	<p><del>PAL2</del> <del>(2.4)</del> PAL3 <del>(TIM2.4)</del></p>	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal PTL e ripresa dal PAL2 e dal PAL3.</p>
<p>- Strada cantonale, tratta da Magliaso-Vigotti a Caslano-stazione</p> <p>Ridisegno dello spazio stradale, degli incroci e delle rotonde</p>	<p>PAL2 (2.1)</p>	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal PTL e ripresa dal PAL2.</p>

## 3. Misure

<p>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.).</p>			
<p>- Strada cantonale, tratta da Caslano-stazione Ponte Tresa (Via Lugano)</p> <p>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-treno, reintegrare l'asse stradale nel tessuto urbano circostante, ecc.).</p> <p>In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- spostamento del tracciato del tram-treno sulla carreggiata stradale con realizzazione di un secondo binario;</li> <li>- realizzazione di uno spazio pedonale e ciclabile attrattivo lungo tutta la tratta;</li> <li>- sistemazione urbanistica e di moderazione a Ponte Tresa.</li> </ul>	<p>PAL2 (2.4 e parz. 2.1) PAL3 (TIM2.4)</p>	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal PTL e ripresa dal PAL2 e dal PAL3.</p>	
<p>- Proseguimento del collegamento stradale verso l'Italia</p> <p>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.</p>	<p>PAL2 (2.4)</p>	<p>Risultato intermedio</p> <p>Misura definita dal PTL e ripresa dal PAL2.</p>	
<p>Viabilità Pian Scairolo:</p>			
<p>- Nuovo accesso autostradale in direzione sud</p> <p>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.</p> <p>Realizzazione nel contempo di un nuovo raccordo alla rampa di accesso all'autostrada in direzione sud.</p>	<p>PAL2 (2.5)</p>	<p>Risultato intermedio</p>	
<p>- Nuova strada ad est dell'autostrada, da Via Senago fino all'abitato di Grancia</p> <p>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.</p>	<p>PAL2 (2.5)</p>	<p>Informazione preliminare</p> <p>Misura già prevista dal PTL e adattata dal PAL2.</p>	
<p>Viabilità Valle del Vedeggio</p> <p>Valutazione complessiva della viabilità dell'intero comparto (v. punto 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:</p>	<p>PAL2 (2.6)</p>	<p>Misura definita dal PAL2, aggiornata dal PAL3 e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo degli insediamenti e gestione delle zone edificabili e V6 Approvvigionamento in materiali inerti</p>	

### 3. Misure

- svincolo autostradale del cantiere AlpTransit di Sigrino: valutazione delle possibilità di riuso, creazione di un nuovo svincolo a servizio delle aree insediative dell'Alto e del Medio Veduggio.	PAL3 (TIM2.6)	Informazione preliminare Risultato intermedio (Come nel Piano settoriale dei trasporti – Parte infrastruttura stradale)
- svincolo autostradale di Rivera: sicurezza e riorganizzazione in relazione alle prospettive di sviluppo insediativo dell'area di Rivera.	PAL3 (TIM2.8)	Informazione preliminare Dato acquisito
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) PAL3 (TIM2.7)	Risultato intermedio Dato acquisito Misura parzialmente definita dal PTL e adattata dal PAL2 e dal PAL3.

✓ = realizzato / in costruzione / ripreso nelle pianificazioni delle utilizzazioni

#### Stazionamento

Misura	Fonte	Situazione a PD
Posteggio di Canobbio, Porza (Trevano)	PTL	✓
Nodo intermodale di Comaredo  Il nodo di Comaredo capta il traffico veicolare proveniente dalla galleria, dalla Val Colla e dalla Capriasca per convogliarlo sulle linee di TP urbano. Viene realizzato 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.  La capacità del posteggio sarà di circa 600-1'000 posti-auto. Esso sostituirà funzionalmente gli stalli esistenti nell'area Comaredo-Resega.  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 PAL1, aggiornata dal PAL2 e dallo studio della CRTL del novembre 2013 sul dimensionamento dei nodi intermodali.
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-treno; permette di filtrare il traffico automobilistico tra il Basso Veduggio e il centro di Lugano.  La struttura comprende:	PAL2 (3.2)	Dato acquisito Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1, aggiornata dal PAL2 e dallo studio della CRTL del novembre 2013 sul dimensionamento dei nodi intermodali.

## 3. Misure

<p>- il parcheggio P&amp;R con circa 400 posteggi di lunga durata, con allacciamento alla rete viaria locale (compresa la circonvallazione Agno-Bioggio), senza possibilità di accesso diretto all'autostrada;</p> <p>- la fermata del tram-treno di Bioggio Molinazzo e quelle delle linee bus regionali e di un bus navetta per l'aeroporto;</p> <p>- i posteggi di corta durata (Kiss&amp;Ride), quelli per per biciclette e motocicli (Bike&amp;Ride) e le strutture di servizio per gli utenti.</p>		<p>(Eventuali aggiornamenti di questa misura si faranno successivamente nell'ambito della procedura relativa alla Circonvallazione Agno-Bioggio.)</p>	
<p>Fase II</p> <p>Ampliamento del nodo di Molinazzo.</p> <p>Il numero di posteggi da realizzare verrà stabilito in base all'evoluzione della situazione dopo la realizzazione della prima fase. I nuovi posteggi saranno collegati direttamente all'autostrada tramite un apposito accesso. Saranno per contro scollegati dai posteggi della prima fase e dalla rete-treno viaria locale.</p>	<p>PAL2 (3.3)</p>	<p>Informazione preliminare</p> <p>Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1, aggiornata dal PAL2 e dallo studio della CRTL del novembre 2013 sul dimensionamento dei nodi intermodali.</p> <p>(Eventuali aggiornamenti di questa misura si faranno successivamente nell'ambito della procedura relativa alla Circonvallazione Agno-Bioggio.)</p>	
<p>Nodo intermodale di Vezia (Pradone)</p> <p>Si prevede la realizzazione di un P+R in località Pradone, nell'area dello svincolo autostradale di Lugano nord, collegato all'autostrada e alla nuova galleria Vedeggio-Cassarate. Il numero di posteggi da realizzare verrà stabilito in base all'evoluzione della situazione dopo la realizzazione dei nodi intermodali di Cornaredo e Bioggio-Molinazzo fase I, del nodo del trasporto pubblico di Lamone-Cadempino.</p>	<p>PTL</p>	<p>Informazione preliminare</p> <p>Misura definita dal PTL e approfondita dallo studio della CRTL del novembre 2013 sul dimensionamento dei nodi intermodali.</p>	
<p>Nodo intermodale di Lugano sud (Noranco Fornaci)</p> <p>Realizzazione di 400-600 posteggi.</p>	<p>PTL</p>	<p>✓</p>	
<p>Nodo intermodale di Lugano sud (Paradiso)</p> <p>L'ubicazione del nodo permette di meglio filtrare il traffico proveniente dall'autostrada.</p> <p>Il nodo sopperisce alla carenza di stalli presso quello di Noranco Fornaci e sarà collegato alla rete dei TP urbani. Il numero di posteggi verrà stabilito in base all'evoluzione della situazione dopo la realizzazione dei nodi intermodali di Cornaredo, Bioggio-Molinazzo fase I e del nodo del trasporto pubblico di Lamone-Cadempino.</p>	<p>PTL e PAL2 (3.5)</p>	<p>Informazione preliminare</p> <p>Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1, ripresa dal PAL2 e approfondita dallo studio della CRTL del novembre 2013 sul dimensionamento dei nodi intermodali.</p>	
<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>	<p>PTL</p>	<p>Dato acquisito</p>	

### 3. Misure

<ul style="list-style-type: none"> <li>- la realizzazione di nuovi posteggi pubblici deve essere coerente con lo scenario e le strategie di cui al punto 2 Indirizzi.</li> <li>- 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);</li> <li>- i posteggi pubblici non devono essere attrattivi per i pendolari;</li> <li>- 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 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;</li> <li>- i posteggi pubblici già previsti dai Piani regolatori in vigore ma non ancora realizzati devono essere verificati alla luce delle regole sovraesposte e, se del caso, adattati.</li> </ul>		
<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.</p> <p>Questa misura va realizzata attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'eliminazione di aree di posteggio private;</li> <li>- 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.</li> </ul>	PTL	Dato acquisito

✓ = realizzato / in costruzione / ripreso nelle pianificazioni delle utilizzazioni

#### 3.5 Mobilità lenta

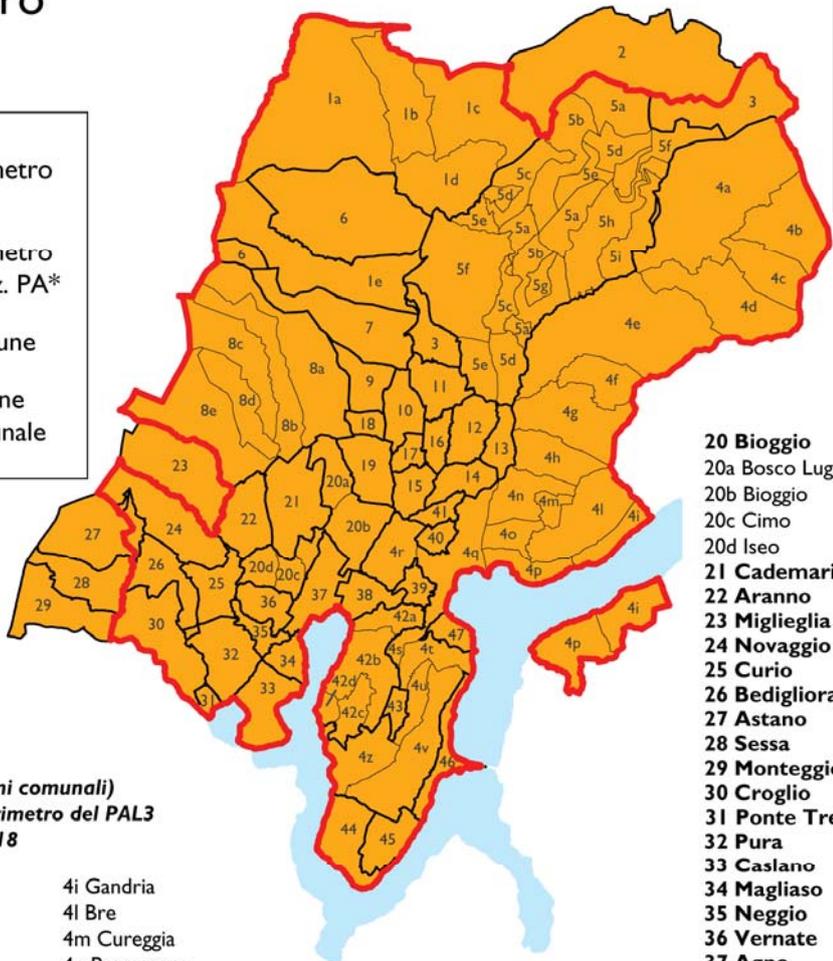
Misura	Fonte	Situazione a PD
<p>Rete ciclabile regionale:</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Il PVP ha definito otto percorsi ciclabili per una lunghezza complessiva di ca.120 km. Essi mettono in rete buona parte degli abitati e delle funzioni principali della parte centrale dell'agglomerato.</li> <li>L'utenza alla quale si mira è in primo luogo costituita dai pendolari su percorsi brevi.</li> </ul>	<p>PAL2 (4.1)</p>	<p>Misura definita dal PAL2 e inserita nella scheda M10 Mobilità lenta; qui solo richiamata.</p>

## 3. Misure

<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>	<p>PAL2 (4.1)</p>	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal PAL2.</p>
<p><del>- accessibilità pedonale e ciclabile delle fermate del tram-treno. Miglioramento della rete dei percorsi pedonali e ciclabili tra Magliaso e Ponte Tresa</del></p> <p>Realizzazione di comodi e funzionali percorsi pedonali di accesso alle fermate della rete tram-treno 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);</p> <p>- accresciuta permeabilità, per i pedoni, del tracciato del tram-treno integrato nella carreggiata, tra Caslano e Ponte Tresa.</p> <p><del>— 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.</del></p>	<p>PTL</p>	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal PTL.</p>
<p><del>- Città Alta lato monte</del></p> <p><del>Completamento della rete dei percorsi ciclabili attorno alla stazione FFS di Lugano.</del></p>	<p><del>PAL3 (ML4.2)</del></p>	<p><del>Misura definita dal PAL3 e inserita nella scheda M10 Mobilità Lenta: qui solo richiamata.</del></p>
<p><del>- Lugano-Bioggio (sul sedime ex FLP)</del></p> <p><del>Il tracciato attuale della FLP fra le attuali fermate Bioggio-Molinazzo e Lugano FLP, viene destinato a pista ciclabile. Il percorso ciclabile si inserisce nella rete regionale del Luganese ed è collegato alla rete locale.</del></p>	<p><del>PAL3 (ML4.5)</del></p>	<p><del>Misura definita dal PAL3 e inserita nella scheda M10 Mobilità Lenta: qui solo richiamata.</del></p>
<p>- Basso Malcantone:</p> <p>Valorizzazione ecologica della riva e realizzazione di un nuovo percorso ciclabile e pedonale a lago mediante il deposito di materiale di scavo pulito e la realizzazione di una passerella.</p>	<p>PAL3 (ML4.7)</p>	<p>Informazione preliminare</p> <p>Misura definita dal PAL3, correlata ai temi laghi e rive lacustri (scheda P7), componenti naturali (scheda P4) e mobilità lenta (scheda M10).</p>
<p>- Porta Ovest</p> <p>Progetto correlato alla Viabilità Porta Ovest (v. misura PAL3-IN3 c). Collega i percorsi del Piano del Verdeggio con quelli della Collina Ovest</p>	<p>PAL3 (ML4.10)</p>	<p>Misura definita dal PAL3 e inserita nella scheda M10 Mobilità Lenta: qui solo richiamata.</p>

Allegato I	Perimetro del PAL 3
------------	---------------------

## Perimetro PAL3



**Comuni (e sezioni comunali) compresi nel perimetro del PAL3 stato maggio 2018**

- |                          |                    |                             |                     |                         |
|--------------------------|--------------------|-----------------------------|---------------------|-------------------------|
| <b>1 Monteceneri</b>     | 4i Gandria         | 5d Lugaggia                 | 8d Fescoggia        | <b>20 Bioggio</b>       |
| 1a Rivera                | 4l Bre             | 5e Vaglio                   | 8e Breno            | 20a Bosco Luganese      |
| 1b Bironico              | 4m Cureggia        | 5f Sala                     | <b>9 Bedano</b>     | 20b Bioggio             |
| 1c Medeglia              | 4n Pregassona      | 5g Roveredo                 | <b>10 Lamone</b>    | 20c Cimo                |
| 1d Camignolo             | 4o Viganello       | 5h Bidogno                  | <b>11 Origgio</b>   | 20d Iseo                |
| 1e Sigrino               | 4p Castagnola      | 5i Corticiasca              | <b>12 Comano</b>    | <b>21 Cademario</b>     |
| <b>2 Isono</b>           | 4q Lugano          | <b>6 Mezzovico-Vira</b>     | <b>13 Canobbio</b>  | <b>22 Aranno</b>        |
| <b>3 Ponte Capriasca</b> | 4r Breganzona      | <b>7 Torricella-Taverne</b> | <b>14 Porza</b>     | <b>23 Miglieglia</b>    |
| <b>4 Lugano</b>          | 4s Pambio Noranco  | <b>8 Alto Malcantone</b>    | <b>15 Vezia</b>     | <b>24 Novaggio</b>      |
| 4a Valcolla              | 4t Pazzallo        | 8a Arosio                   | <b>16 Cureglia</b>  | <b>25 Curio</b>         |
| 4b Bogno                 | 4u Carabbia        | 8b Mugena                   | <b>17 Cadempino</b> | <b>26 Bedigliora</b>    |
| 4c Certara               | 4v Carona          | 8c Vezio                    | <b>18 Gravesano</b> | <b>27 Astano</b>        |
| 4d Cimadara              | 4z Barbengo        |                             | <b>19 Manno</b>     | <b>28 Sessa</b>         |
| 4e Sonvico               | <b>5 Capriasca</b> |                             |                     | <b>29 Monteggio</b>     |
| 4f Villa Luganese        | 5a Cagiallo        |                             |                     | <b>30 Croglio</b>       |
| 4g Cadro                 | 5b Lopagno         |                             |                     | <b>31 Ponte Tresa</b>   |
| 4h Davesco Sorango       | 5c Tesserete       |                             |                     | <b>32 Pura</b>          |
|                          |                    |                             |                     | <b>33 Caslano</b>       |
|                          |                    |                             |                     | <b>34 Magliaso</b>      |
|                          |                    |                             |                     | <b>35 Neggio</b>        |
|                          |                    |                             |                     | <b>36 Vernate</b>       |
|                          |                    |                             |                     | <b>37 Agno</b>          |
|                          |                    |                             |                     | <b>38 Muzzano</b>       |
|                          |                    |                             |                     | <b>39 Sorengo</b>       |
|                          |                    |                             |                     | <b>40 Massagno</b>      |
|                          |                    |                             |                     | <b>41 Savosa</b>        |
|                          |                    |                             |                     | <b>42 Collina d'oro</b> |
|                          |                    |                             |                     | 42a Gentilino           |
|                          |                    |                             |                     | 42b Montagnola          |
|                          |                    |                             |                     | 42c Agra                |
|                          |                    |                             |                     | 42d Carabietta          |
|                          |                    |                             |                     | <b>43 Grancia</b>       |
|                          |                    |                             |                     | <b>44 Morcote</b>       |
|                          |                    |                             |                     | <b>45 Vico Morcote</b>  |
|                          |                    |                             |                     | <b>46 Melide</b>        |
|                          |                    |                             |                     | <b>47 Paradiso</b>      |

\* Comuni che possono beneficiare dei finanziamenti PA ai sensi dell'art. 19 dell'Ordinanza concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata nel traffico stradale (OUMin). L'allegato 4 OUMin elenca per ogni agglomerato i Comuni che hanno diritto ai contributi basandosi sulla classificazione dell'Ufficio federale di statistica (definizione 2000). I comuni che si sono aggregati a un comune avente diritto a un contributo hanno acquisito a loro volta il diritto (vedi lettera ARE del 4.3.2015). Per i Programmi d'agglomerato di terza generazione fa stato la versione dell'Ordinanza e del suo allegato 4 in vigore prima della modifica entrata in vigore dal 1.1.2018.

Allegato II	Scenario auspicato dell'organizzazione territoriale
-------------	---



- |   |  |   |
|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">■</span> Polo urbano</li> <li><span style="color: lightgreen;">■</span> Tessuto residenziale</li> <li><span style="color: blue;">■</span> Tessuto suburbano di servizio</li> <li><span style="color: lightblue;">■</span> Tessuto suburbano misto produttivo</li> <li><span style="color: yellow;">■</span> Tessuto rurale e periurbano</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">---</span> Strada principale (misura)</li> <li><span style="color: black;">---</span> Rete tram (misura)</li> <li><span style="color: black;">—</span> TP rete sistema ferroviario regionale</li> <li><span style="color: black;">---</span> Rete Tram e FLP</li> <li><span style="color: brown;">---</span> Strada a grande capacità</li> <li><span style="color: orange;">---</span> Strada principale</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: black;">○</span> Polo secondario</li> <li><span style="color: lightgreen;">●</span> Maglia verde - Aree agricole</li> <li><span style="color: darkgreen;">●</span> Maglia verde - Aree di interesse naturalistico ed ecologico</li> <li><span style="color: mediumgreen;">●</span> Maglia verde - Aree verdi attrezzate</li> <li><span style="color: black;">△</span> Nodo importante del TP (misura)</li> <li><span style="color: black;">□</span> Fermata / stazione ferroviaria (misura)</li> <li><span style="color: black;">▲</span> Nodo importante del TP</li> <li><span style="color: black;">■</span> fermata/stazione ferroviaria</li> </ul> |
|---|--|---|

Allegato III

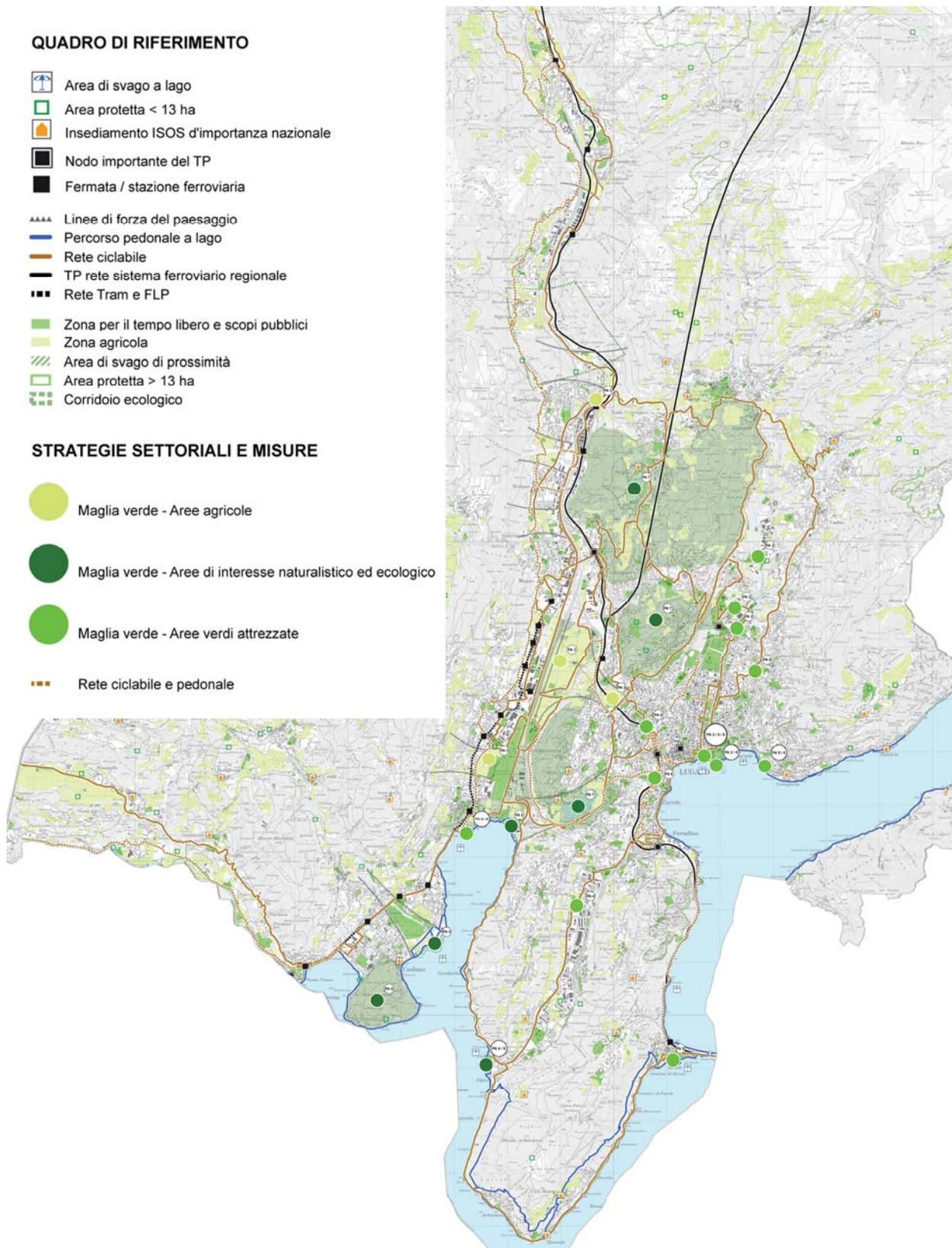
Natura e Paesaggio: situazione esistente e proposte del PA all'orizzonte 2030

**QUADRO DI RIFERIMENTO**

-  Area di svago a lago
-  Area protetta < 13 ha
-  Insediamento ISOS d'importanza nazionale
-  Nodo importante del TP
-  Fermata / stazione ferroviaria
-  Linee di forza del paesaggio
-  Percorso pedonale a lago
-  Rete ciclabile
-  TP rete sistema ferroviario regionale
-  Rete Tram e FLP
-  Zona per il tempo libero e scopi pubblici
-  Zona agricola
-  Area di svago di prossimità
-  Area protetta > 13 ha
-  Corridoio ecologico

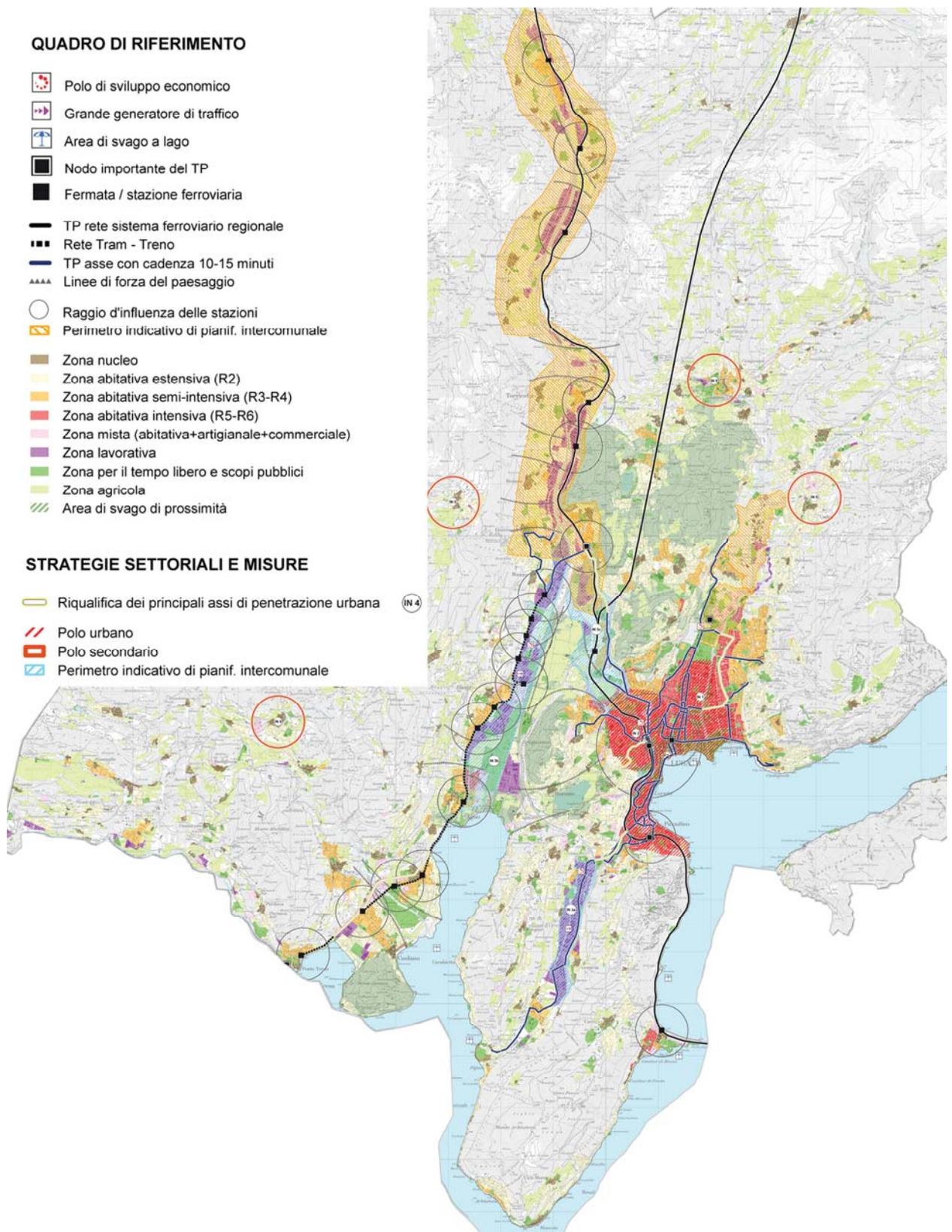
**STRATEGIE SETTORIALI E MISURE**

-  Maglia verde - Aree agricole
-  Maglia verde - Aree di interesse naturalistico ed ecologico
-  Maglia verde - Aree verdi attrezzate
-  Rete ciclabile e pedonale



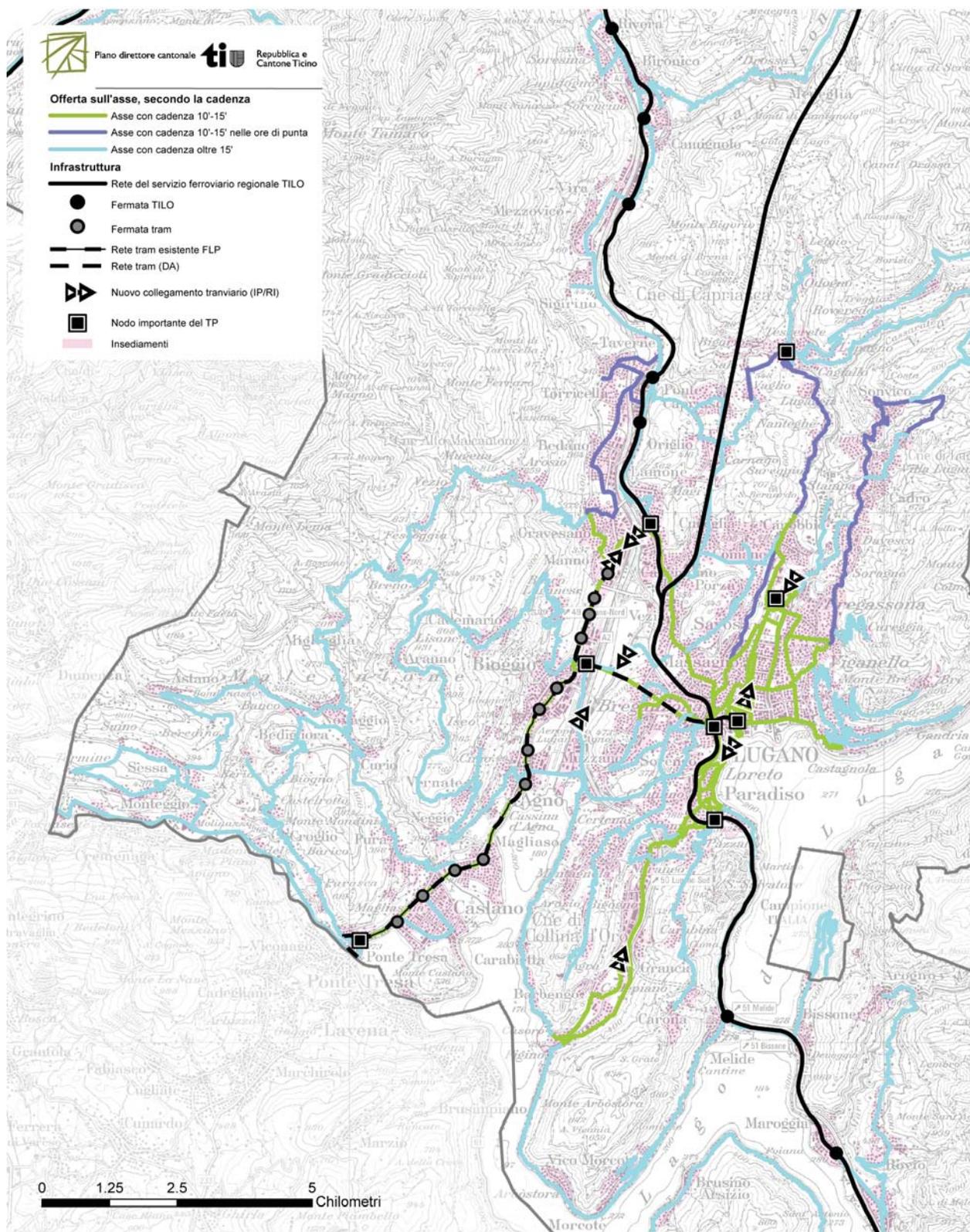
## Allegato IV

Insediamenti: situazione esistente e proposte del PA all'orizzonte 2030

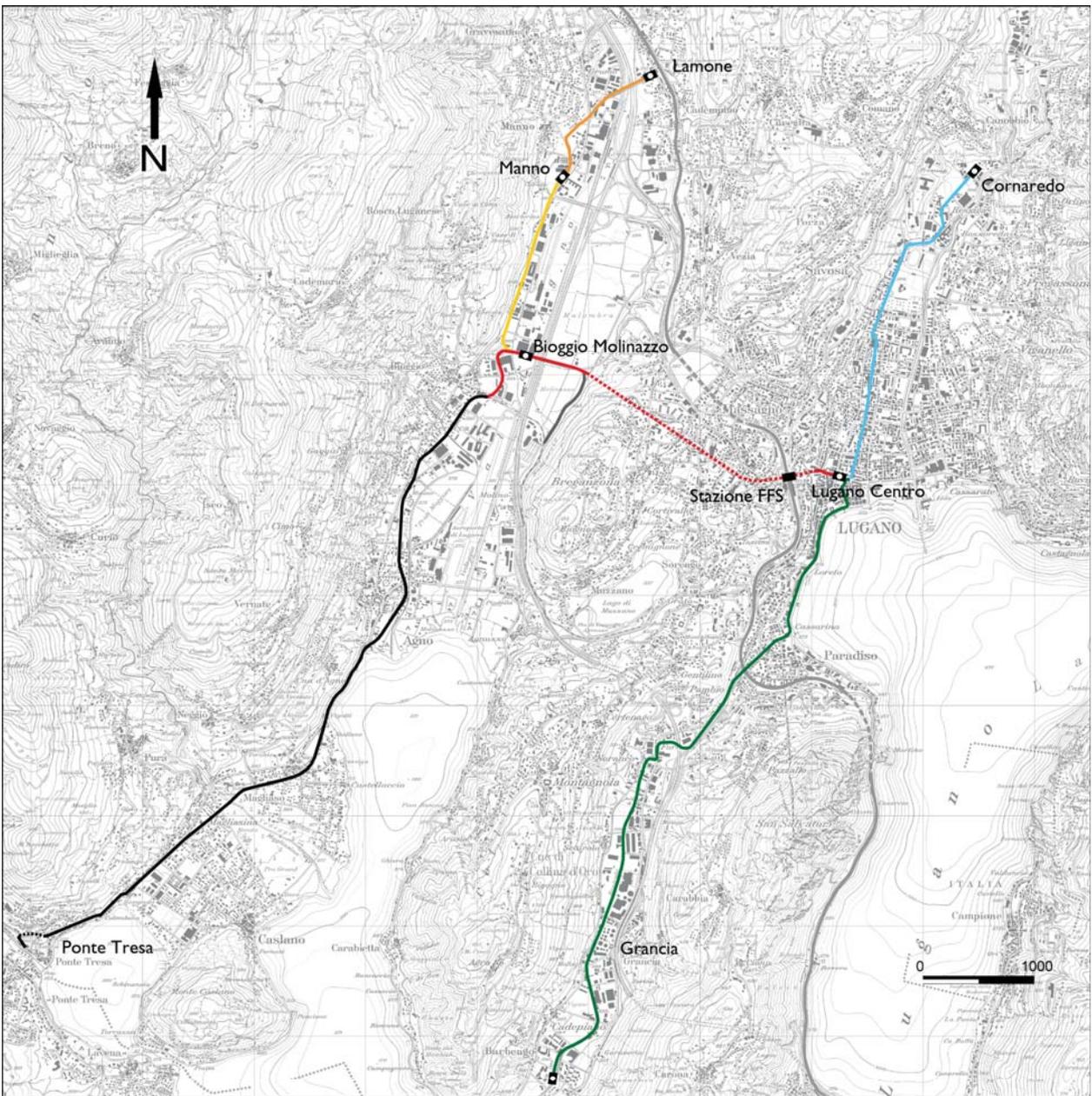


Allegato V.a

Rete del trasporto pubblico all'orizzonte 2030



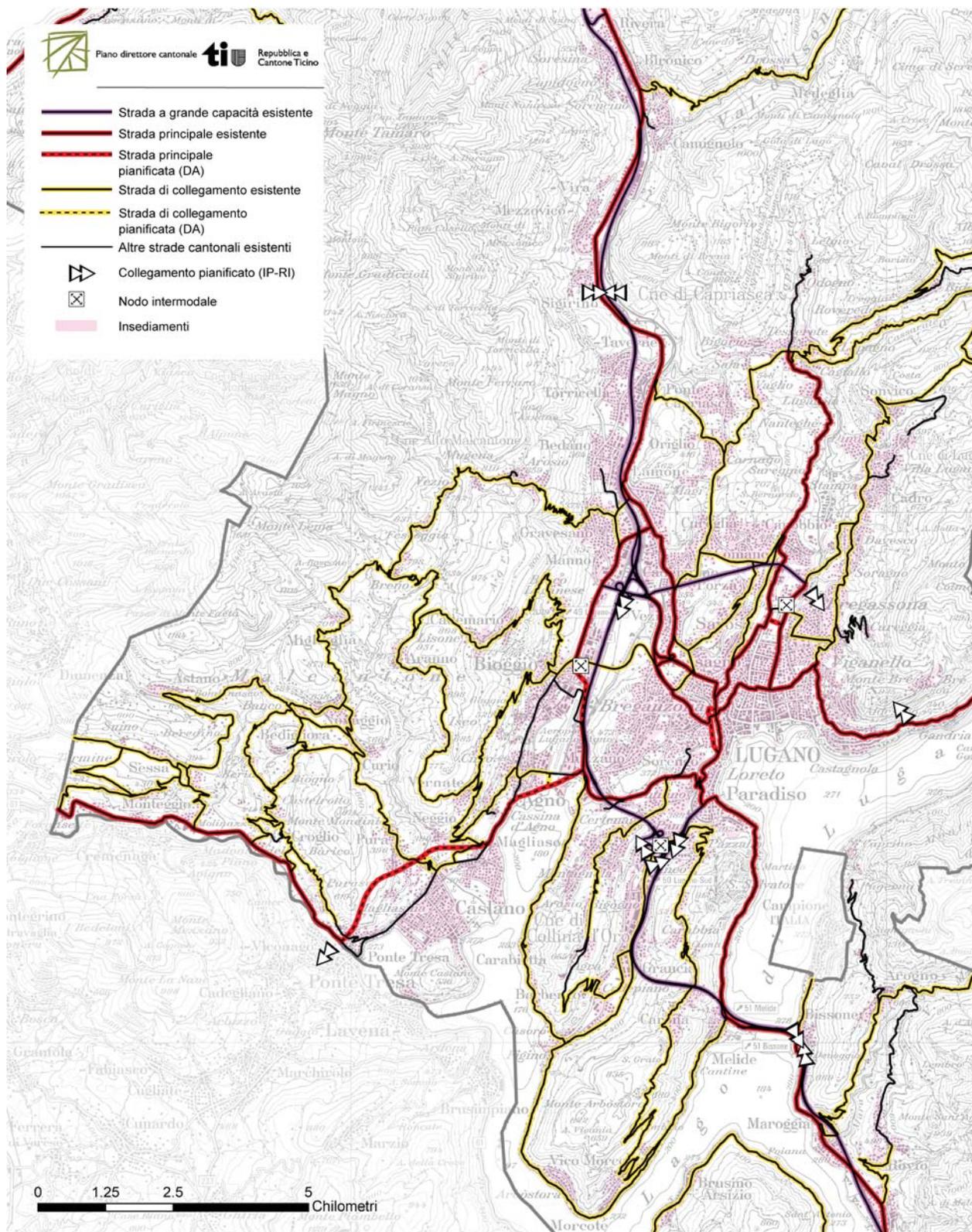
Allegato V.b	Trasporti pubblici – Rete tram del Luganese
--------------	---



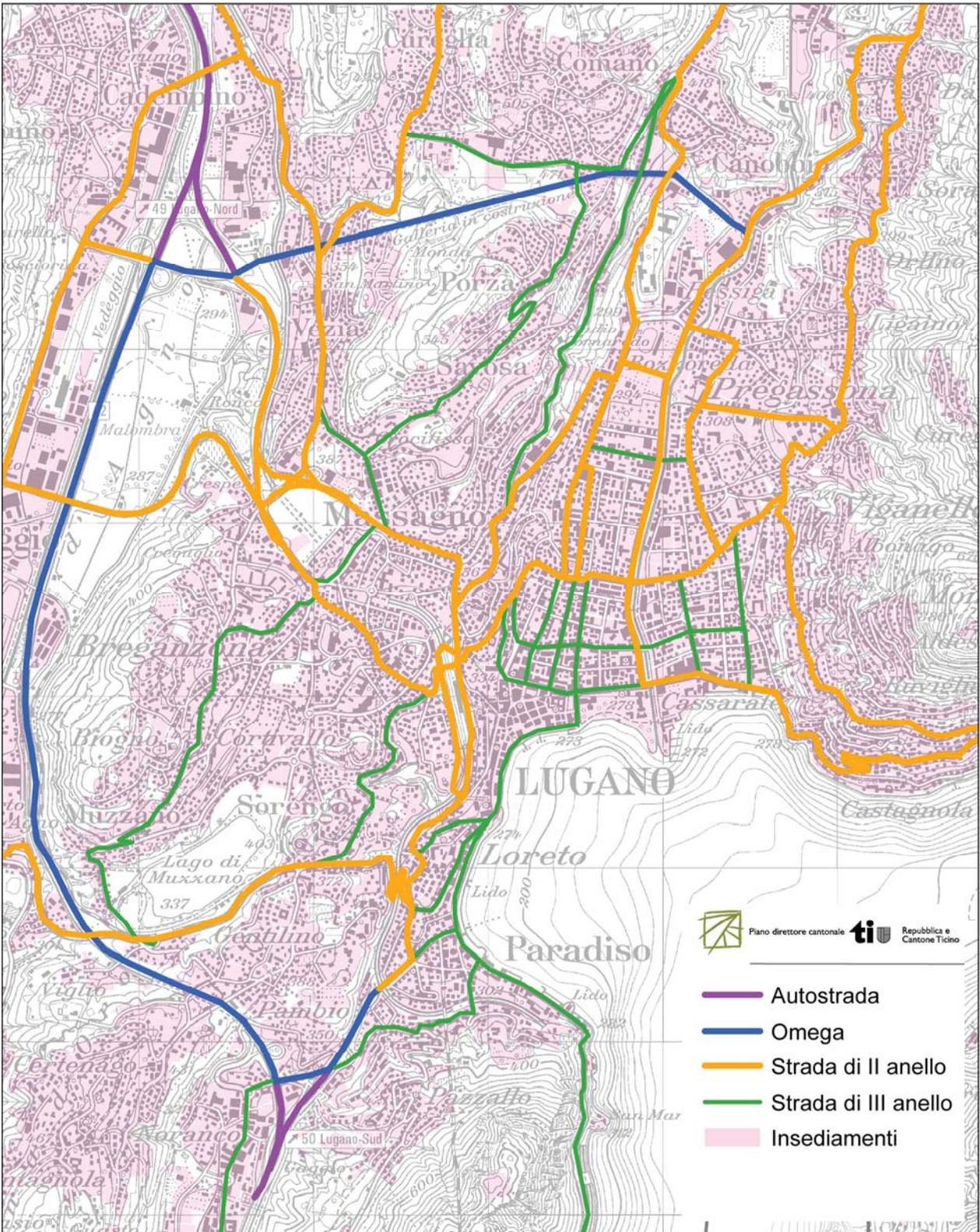
- Tratto Bioggio - Lugano Centro
- Tratto Bioggio Molinazzo - Manno
- Tratto Manno - Lamone
- Tratto Ponte Tresa - Bioggio
- Raccordo alla tratta FLP esistente
- Tratto Lugano Centro - Cornaredo, variante "Trevano"
- Tratto Lugano Centro - Pian Scairolo, variante "Roggia"

Allegato VI.a

Rete viaria e stationamento (strade cantonali e nazionali) all'orizzonte 2030



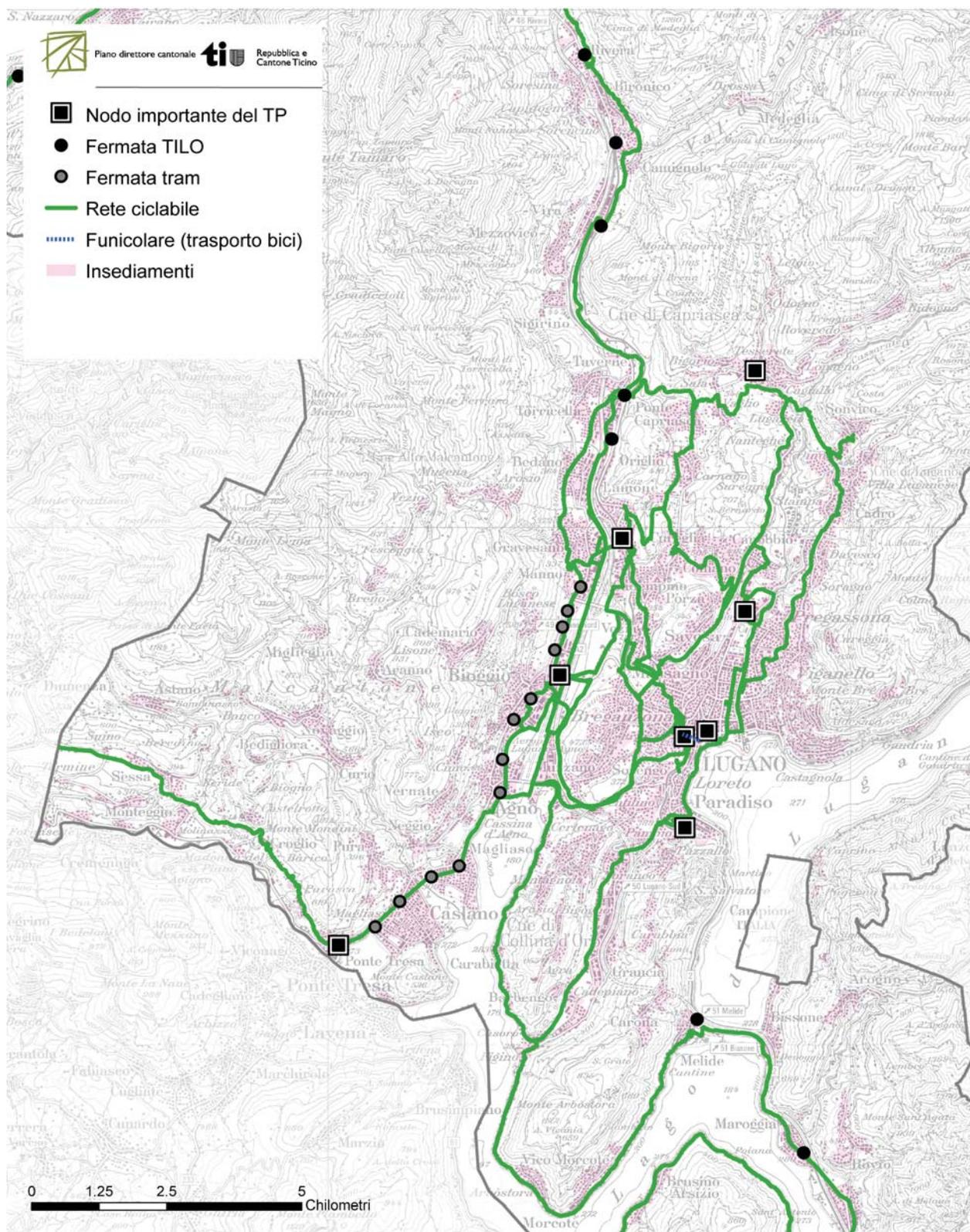
Allegato VI.b	Rete viaria del polo (PVP)
---------------	----------------------------



Dati dei fondi cartografici PK 50 © Ufficio federale di topografia

Allegato VII

Rete dei percorsi ciclabili (nazionali, cantonali e regionali) all'orizzonte 2030

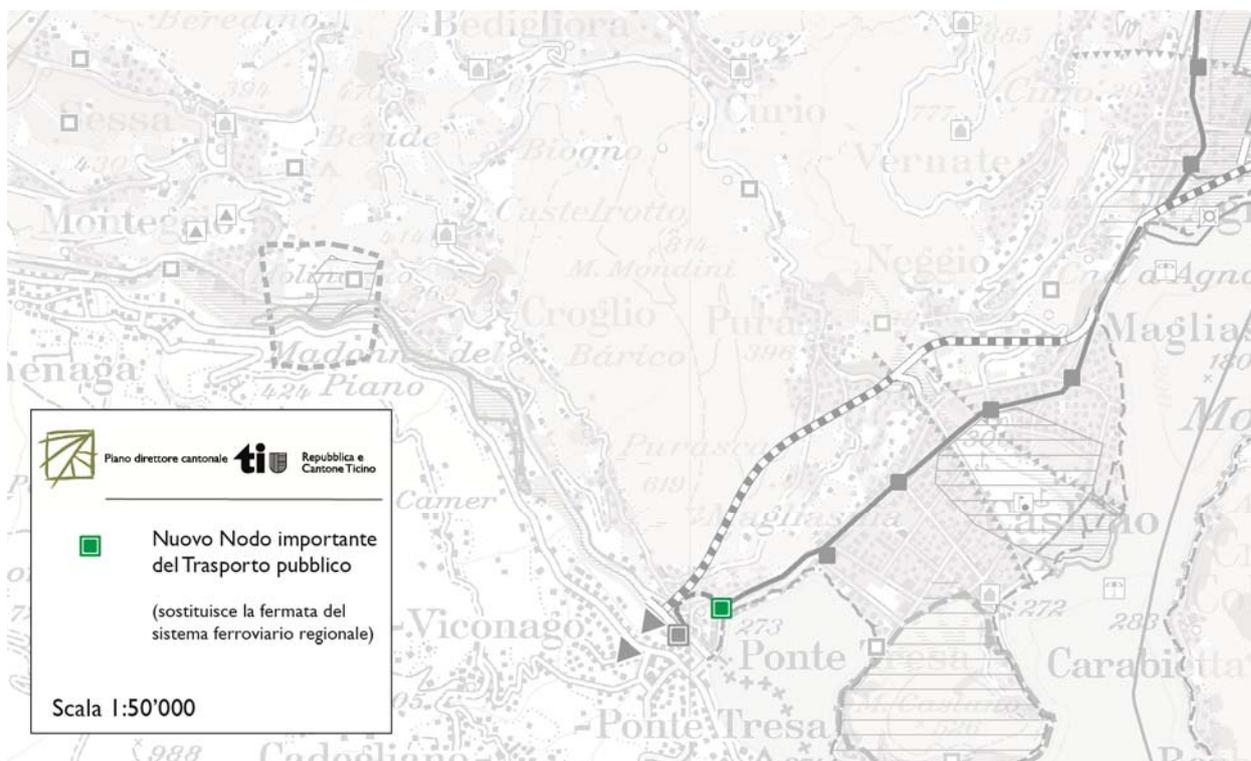


## Estratti della Carta di base 1:50'000 con le modifiche adottate dal Consiglio di Stato

La carta di base viene completata inserendo alcuni nuovi Nodi importanti del trasporto pubblico (che sostituiscono le fermate del sistema ferroviario regionale già presenti in carta di base) come mostrato negli estratti seguenti. Al fine di facilitare la loro identificazione, essi sono evidenziati con il color **verde** mentre il resto della Carta di base è raffigurato in bianco e nero. La Carta di base in vigore, come pure la legenda, sono visibili sul sito del Cantone al seguente indirizzo: [www.ti.ch/pd](http://www.ti.ch/pd) → cartografia online.

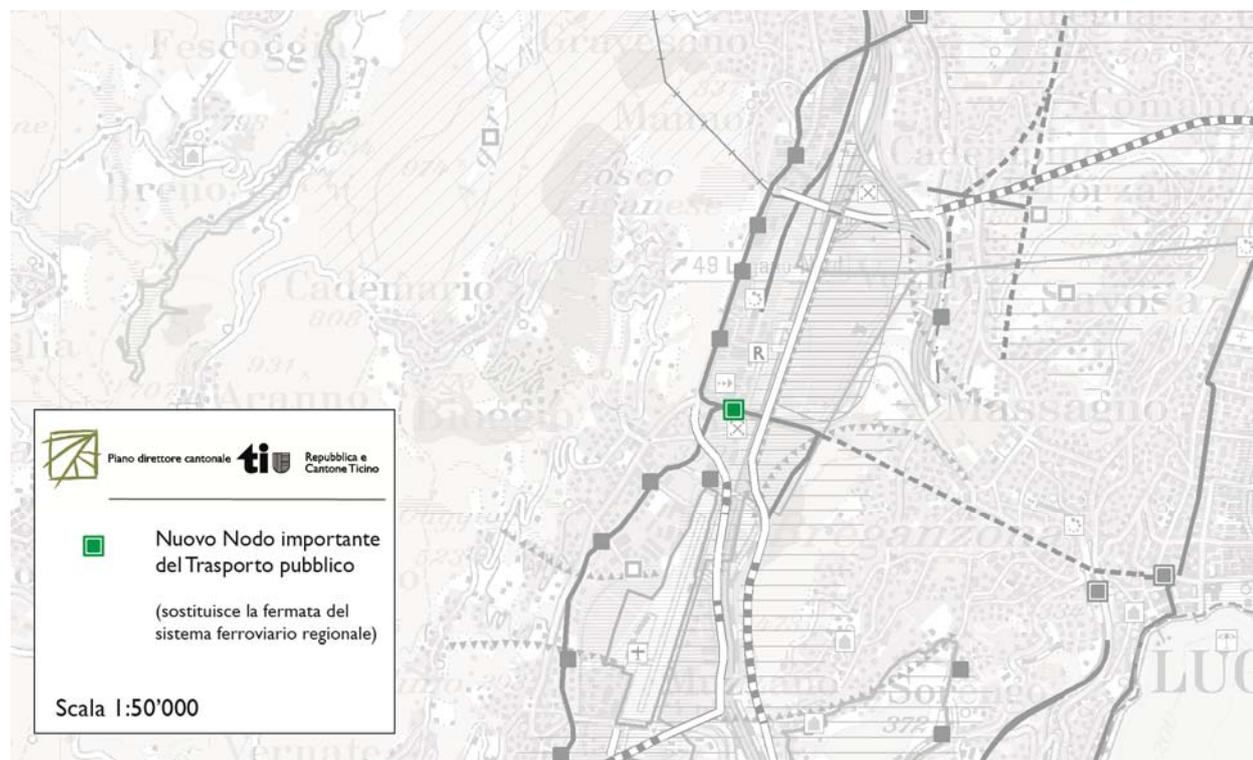
### Estratto I

Nodo importante del Trasporto pubblico di Ponte Tresa



## Estratto II

Nodo importante del Trasporto pubblico di Bioggio-Cavezzolo



## Estratto III

Nodo importante del Trasporto pubblico di Tesserete

