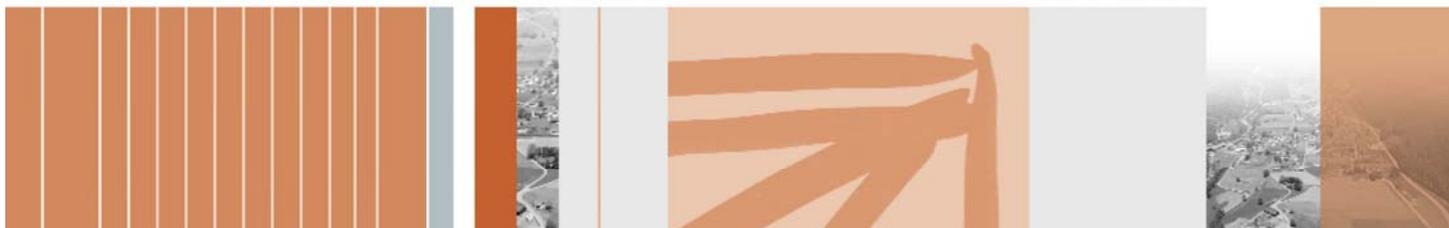




Repubblica e Cantone Ticino
Consiglio di Stato



Piano direttore
cantonale



Piano direttore cantonale

Proposte di modifiche del Piano direttore

Marzo 2020

Consultazione ai sensi dell'art. 11 Lst

Contenuto

Rapporto esplicativo

Scheda R/M3 Agglomerato del Luganese
(circonvallazione Agno-Bioggio)

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, www.ti.ch/pd

© Dipartimento del territorio, 2020

Sommario

Premessa.....	3
Rapporto esplicativo	4
Proposte di adattamento della scheda R/M3 Agglomerato del Luganese.....	11

Premessa

Il Piano direttore cantonale (PD) è stato adottato dal Consiglio di Stato (CdS) nel 2009 e, dopo l'evasione di alcuni ricorsi da parte del Gran Consiglio (GC), approvato dalla Confederazione nel 2013.

Il PD è uno strumento dinamico e viene pertanto modificato nel corso del tempo. Le modifiche rilevanti (adattamenti), prima di essere decise dal CdS, sono oggetto di una fase d'informazione e partecipazione (consultazione) durante la quale chiunque ha la possibilità di formulare osservazioni.

Con il presente fascicolo il CdS pone in consultazione la proposta di modifica della scheda RM3 *Agglomerato del Luganese* che riguarda la viabilità del Basso Vedeggio più comunemente chiamata Circonvallazione Agno-Bioggio (CAB); la modifica riguarda il nuovo tracciato della strada così come scaturito dall'ottimizzazione del progetto avviata dal Dipartimento del territorio (DT) nel 2016 (variante C-2019).

Parallelamente alla consultazione del PD in oggetto si svolge la consultazione, secondo l'art. 8a della Legge sulle strade, sul Progetto di massima della Circonvallazione Agno-Bioggio del 22.03.2019, i cui contenuti permettono di meglio comprendere le proposte di modifiche del Piano direttore. La documentazione relativa al Progetto di massima è accessibile presso le cancellerie comunali dei comuni di Agno, Bioggio e Muzano. Essa funge da Studio di base per la modifica del Piano direttore.

Il presente fascicolo è composto da due parti: il **Rapporto esplicativo** (che illustra le motivazioni alla base della procedura di modifica) e la descrizione delle **Proposte di adattamenti alla scheda R/M3 Agglomerato del Luganese**.

Il Rapporto esplicativo rappresenta una sintesi dei documenti relativi al Progetto di massima della CAB (versione 2019) e in particolare del documento "Progetto di massima. Formazione strada di circonvallazione. Tratto Agno-Bioggio. Progetto generale Relazione tecnica generale con riassunto preventivo", (DT-DC, 22 marzo 2019).

Durante il periodo della consultazione, la documentazione è depositata presso i Comuni del comprensorio di riferimento della Commissione regionale dei trasporti del Luganese (v. art. 1 cpv. d del Regolamento sull'organizzazione ed il funzionamento delle Commissioni regionali dei trasporti). È inoltre reperibile all'indirizzo www.ti.ch/pd, dove sono consultabili anche la versione in vigore della scheda e la cartografia online del PD.

L'Ufficio del Piano direttore (UPD) è a disposizione per domande e ulteriori informazioni

Rapporto esplicativo

I. Sintesi

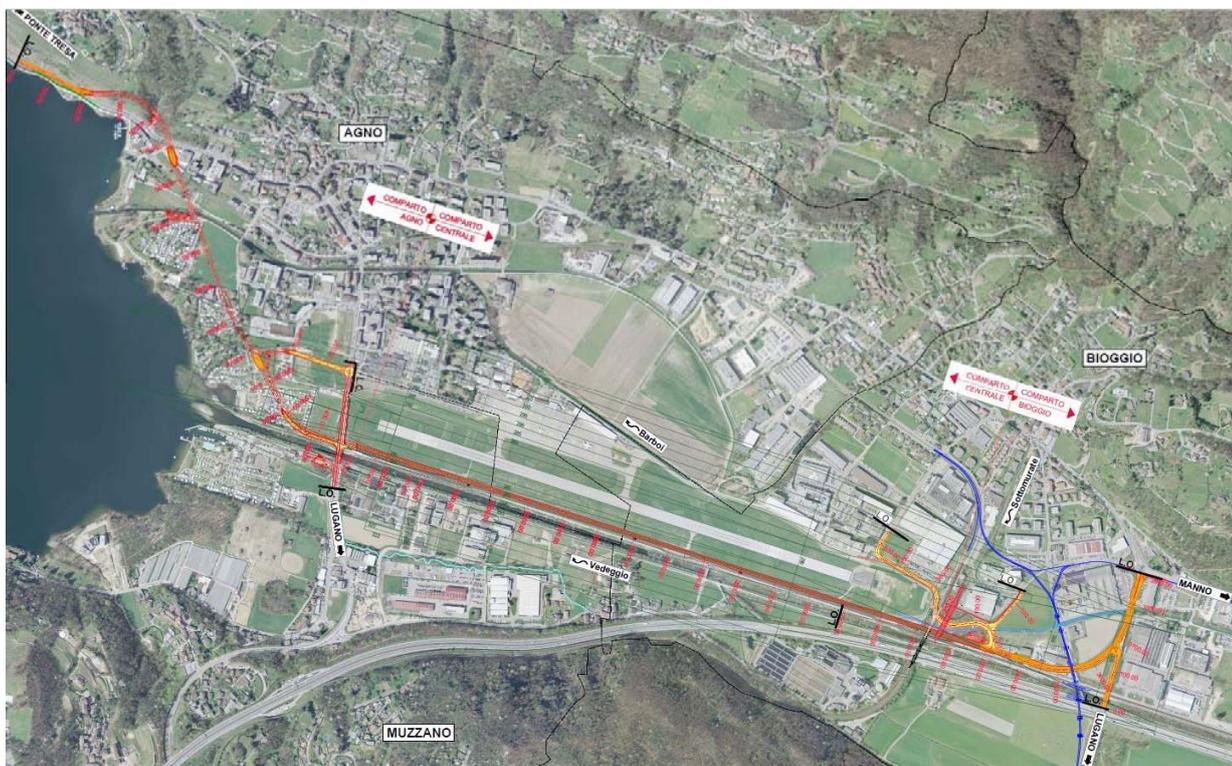
La modifica in oggetto è volta ad adattare il tracciato della circonvallazione Agno-Bioggio (CAB), sulla base del nuovo tracciato studiato nel 2019 dal DT, condiviso dalla CRTL e dai Comuni interessati (variante C-2019). Il tracciato della CAB attualmente inserito nel PD è entrato in vigore nel 2002 - quale misura con grado di consolidamento Dato acquisito - ed è stato approvato dal DATEC nel 2004 (scheda di PD 12.23 *Piano dei trasporti del Luganese*, che nel 2009 è diventata la scheda RM3 *Agglomerato del Luganese*).

La nuova strada - che è una delle opere previste dal Piano dei trasporti del Luganese - permetterà di sgravare dal traffico di transito i Comuni di Bioggio e di Agno attraverso la realizzazione di una circonvallazione tra le Cinque Vie di Bioggio e il Vallone di Agno.

Durante la progettazione dell'opera (progetto definitivo del 2015) sono emerse criticità sia dal punto di vista ambientale sia da quello dell'inserimento paesaggistico. Nell'autunno del 2016, attraverso uno studio di varianti, il DT ha intrapreso un'ottimizzazione del progetto: ha esaminato possibili varianti di tracciato della parte centrale, mentre per la parte iniziale (zona Cavezzolo nel Comune di Bioggio) e per il suo tratto finale (zona Bollette al Vallone nel Comune di Agno) ha proceduto a delle ottimizzazioni. La variante C-2019 è risultata la più interessante dal punto di vista dell'inserimento paesaggistico e ambientale ed è inoltre quella che ha raccolto il maggiore consenso da parte dei Comuni toccati dal progetto (Figura 1).

Il tracciato della variante C-2019 non costeggerà più l'autostrada A2 bensì il fiume Vedeggio (sponda destra). Nella sua parte centrale - dove la nuova circonvallazione sarà avvolta da una schermatura studiata appositamente per la vicinanza con l'aeroporto - il tracciato sarà affiancato da un parco naturale di quasi due chilometri di lunghezza. Nel comparto di Agno il tracciato sarà sotterraneo per preservare il territorio e minimizzare l'impatto paesaggistico.

Figura 1: Planimetria del progetto di massima variante C-2019 della circonvallazione Agno-Bioggio



Il consolidamento della variante C-2019 è avvenuto tramite un processo di coinvolgimento della CRTL, dei Comuni interessati e della popolazione, avvenuto tra il 2016 e il 2020 (serate pubbliche, informazione secondo art. 8a della Legge sulle strade sullo studio di fattibilità delle varianti, incontri con la Delegazione delle autorità della CAB). In particolare la DA della CAB, nelle sue riunioni del 27 febbraio 2019 e del 13 febbraio 2020, ha avallato la variante C-2019 invitando il DT a procedere con la progettazione definitiva.

La procedura di informazione e partecipazione secondo la Legge sulle strade (art. 8a) sul progetto di massima della CAB è prevista parallelamente alla presente procedura di modifica del PD.

2. La nuova circonvallazione Agno-Bioggio

Il nuovo tracciato della variante C-2019

La CAB si estende dal Vallone di Agno fino alla rotonda Cinque Vie a Bioggio. L'asse stradale è stato elaborato nel rispetto delle richieste dei Comuni, delle esigenze aeroportuali e delle necessità della futura Rete tram-treno del Luganese (RTTL).

Il nuovo tracciato della circonvallazione Agno-Bioggio, basato sulla variante C emersa dagli studi effettuati dal 2016, prevede una galleria in roccia in zona Vallone che va a collegarsi con una galleria artificiale in zona riva Lago ad Agno fino al ponte sopra il Vedeggio in zona Piodella. Il nuovo tracciato corre tra l'aeroporto e il fiume Vedeggio fino a raggiungere la zona Cavezzolo a Bioggio. Presenta un maggior rispetto della sensibilità paesaggistica e funzionale della riva Lago ad Agno. Infatti la creazione di una nuova galleria di oltre 250 m (non prevista nel precedente tracciato) permette di preservare maggiormente la zona della riva del lago ad Agno.

In zona Cavezzolo a Bioggio, il tracciato è stato ottimizzato considerando le diverse osservazioni e critiche emerse nel progetto definitivo 2015 della Rete tram-treno del Luganese (RTTL). In particolare la circonvallazione si integra meglio nel complesso comparto di Cavezzolo e ottimizza il coordinamento con la RTTL, l'altro importante progetto infrastrutturale che tocca lo stesso comparto. Rispetto al precedente progetto, il nuovo tracciato CAB nell'area del Cavezzolo si allontana dal fiume Vedeggio.

Il cambiamento più sostanziale riguarda la parte centrale, dove il nuovo tracciato corre tra il fiume Vedeggio e l'aeroporto. Rispetto al precedente, il nuovo tracciato non attraversa due volte il fiume, non invade la zona industriale di Muzzano e non tocca la località dei Mulini di Bioggio, non sarà quindi più necessaria la costruzione di trincee, viadotti e ponti come nella precedente variante, diminuendo sensibilmente l'impatto sul territorio.

Il nuovo tracciato nel suo complesso risulta essere più corto di circa 160 m rispetto al precedente, di conseguenza il suo impatto ambientale è minore di quello del progetto del 2015.

La variante C-2019, come il precedente tracciato, non va a toccare la zona SAC dei Prati Maggiori.

Lungo l'aeroporto, la circonvallazione verrà schermata con dei pannelli; il sistema è stato studiato appositamente affinché i fari delle automobili non disturbino il traffico aereo, pertanto con una soluzione ottimale dal punto di vista tecnico e in grado di garantire un inserimento paesaggistico armonioso (Figura 2).

Figura 2: Comparto centrale: la schermatura della nuova strada



Impatto sugli insediamenti e sul paesaggio

Dal profilo paesaggistico il nuovo tracciato comporta un importante miglioramento rispetto al precedente, poiché più attento alle caratteristiche paesaggistiche e urbanistiche del comparto. A una scala regionale il nuovo tracciato, oltre ad incidere in maniera minore sul territorio (il tracciato è più corto), riduce in maniera significativa le cesure e gli attraversamenti. Permette inoltre il recupero urbanistico di zone di pregio quali i nuclei di Agno, di Bioggio e dei Molini di Bioggio.

Le linee di forza dello sviluppo insediativo si situano sulla sponda destra del Vedeggio in direzione nord-sud, da Manno fino alla località Bolette ad Agno. La nuova strada è elemento di sostegno all'organizzazione territoriale della bassa Piana del Vedeggio in quanto è raccordata (a nord e a sud) al sistema delle strade di servizio degli insediamenti (raccordi a Bioggio Cavezzolo e a Agno-Bolette/Chiodenda).

La CAB si inserisce in un comparto fortemente caratterizzato dalla presenza di infrastrutture di diverso tipo. L'insieme degli interventi di accompagnamento paesaggistico e architettonico genera una serie di azioni e di misure che non solo tendono a rafforzare la trama del paesaggio e il sistema ambientale esistente, ma diventano anche mezzi per generare nuove sinergie e spazi aperti e pubblici di qualità.

Il comparto di Agno è prevalentemente un'area residenziale e di svago adiacente alle rive del lago Ceresio. Su questo tratto, l'infrastruttura verrà interrata per la maggior parte del percorso, con sporadiche aperture in trincea. Il cantiere e le nuove infrastrutture costituiscono un'opportunità per lavorare sul paesaggio. Gli interventi vengono integrati nel tessuto residenziale anche a servizio delle aree di svago attrezzate.

Il comparto centrale si inserisce in maniera lineare lungo il fiume Vedeggio (in sponda destra) e l'aeroporto; rappresenta una connessione longitudinale pregiata tra Cavezzolo e la riva del Ceresio in cui è previsto un parco lineare che consente una relazione con il fiume e ne incrementa l'attrattiva (Figura 3).

Figura 3: Comparto centrale Parco del Vedeggio



Mobilità

Il progetto della circonvallazione di Agno e Bioggio offre una buona capacità e fluidità al traffico. Malgrado gli incrementi di traffico complessivi previsti rispetto alla situazione attuale, la funzionalità della circonvallazione risulta complessivamente positiva.

Le valutazioni dello stato futuro con progetto evidenziano un netto calo del traffico su Strada Regina, migliorando di fatto la viabilità all'interno delle località e permettendo così di intervenire a livello locale con misure di riqualifica degli assi. L'efficacia del nuovo asse stradale dipende anche da queste misure di moderazione che verranno applicate al percorso attuale.

In generale questo miglioramento è riconducibile alle seguenti situazioni:

- la nuova circonvallazione è una strada "chiusa" senza accessi laterali. La rete locale si innesta in punti specifici in incroci semaforizzati. Per questa ragione il traffico risulta essere più fluido e privo di interruzioni dovute a svolte o immissioni;
- il traffico di transito viene deviato sulla nuova strada di aggiramento (nessun contatto in zona Vallone tra le due strade), mentre parte del traffico locale per i comuni di Agno e Bioggio e per le zone industriali - artigianali dei due comuni potrà svolgersi su Strada Regina.

La circonvallazione entra a far parte della rete della trama del paesaggio e del sistema ambientale, senza stravolgerne il valore originario, ma anche potenziando e valorizzando gli spazi aperti e le connessioni ambientali e di mobilità lenta.

La creazione di un parco lineare lungo il fiume Vedeggio e la riorganizzazione della rete ciclabile contribuiscono al miglioramento dell'offerta e della fruibilità degli spazi aperti sul piano del Vedeggio.

Raccordi e coordinamento con la rete stradale secondaria

Alla Piodella è prevista un'entrata verso nord e un'uscita da sud. Grazie a questa organizzazione degli accessi alla strada di circonvallazione, la zona industriale di Muzzano sarà servita meglio mentre la località dei Mulini di Bioggio sarà protetta dal traffico di transito oggi presente.

Quanto al comparto di Bioggio, il tracciato della circonvallazione è stato rivisto ottimizzando gli accessi alla strada industriale e il coordinamento con la futura Rete tram-treno del Luganese, ciò consentirà di preservare porzioni significative di territorio. La nuova strada di accesso alla zona industriale di Bioggio permette il raccordo diretto alla CAB (in considerazione della prevista chiusura del passaggio a livello di via Stazione) e l'accesso al P+R di Cavezzolo.

Agricoltura

La costruzione della circonvallazione e degli impianti di smaltimento delle acque implicherà una perdita di superficie agricola, in buona parte attribuita alle superfici per l'avvicendamento colturale (SAC). Le SAC che verranno sottratte definitivamente all'agricoltura rappresentano una superficie di circa **3'950 mq**. La nuova CAB variante C-2019 incide in misura decisamente minore sul territorio agricolo rispetto all'impatto del precedente progetto (progetto definitivo del 2015) che prevedeva un uso di 8'630 mq di SAC¹. La nuova variante C-2019 consuma meno del 50% di SAC rispetto al tracciato consolidato nel PD in vigore. In particolare la nuova variante C-2019 della CAB:

- non tocca più le zone agricole SAC nel Comune di Bioggio (il PDef 2015 prevedeva invece un consumo di 730 mq in zona Mulini di Bioggio);
- prevede un consumo di SAC decisamente inferiore a Muzzano (da un consumo di 4'360 mq si passa ora a un consumo di 1'080 mq) in ragione del nuovo tracciato in zona Piodella;
- nel comune di Agno il consumo passa da 3'540 mq (per il PDef del 2015) a 2'870 mq (per l'attuale progetto variante C-2019).

Conformemente alla Legge sulla conservazione del territorio agricolo (LTAgr) il progetto definitivo dovrà formulare una proposta compensatoria per le superfici perse, a priori in termini di compensazione reale o ripristino di aree agricole degradate. In corrispondenza delle gallerie lago e foce, l'area agricola espropriata temporaneamente dovrà essere ripristinata al suo stato originale e per quanto possibile i terreni agricoli frammentati dovranno essere ricomposti.

Aspetti ambientali particolari

Il Progetto di massima sottostà all'Esame dell'impatto sull'ambiente (EIA) ai sensi dell'Ordinanza concernente l'esame dell'impatto sull'ambiente, allegato cifra 11.3. Per questo motivo è accompagnato da un Rapporto d'impatto ambientale, indagine preliminare (RIA).

Il progetto avrà un'influenza marcata dal punto di vista paesaggistico e di utilizzo del suolo. Inoltre, le gallerie in zona lago ad Agno potrebbero avere un'influenza sullo scorrimento della falda, che verrà verificata in sede di progetto definitivo, e, almeno in parte, sulle acque superficiali del comparto e la vegetazione. Per quanto riguarda le immissioni di inquinanti dell'aria e rumori la circonvallazione avrà un impatto positivo sul comparto.

Il comparto di studio è fortemente legato alla presenza di acque superficiali. Tali acque e gli spazi a loro dedicati non sono integralmente rispettati dalla variante C-2019, in particolare per quanto riguarda il fiume Vedeggio.

¹ Dipartimento del territorio, *Progetto definitivo. Rapporto di impatto ambientale. Indagine principale*, (a cura di ICAB e PLANIDEA), 18.05.2015.

Inoltre, il corso del Vecchio Vedeggio e del riale al Vallone verranno modificati temporaneamente durante la fase di cantiere, mentre parte dei canali di drenaggio dell'aeroporto e del riale Sottomurata verranno modificati in modo sostanziale e definitivamente.

Il progetto definitivo proporrà le misure per risolvere le criticità identificate dal RIA preliminare.

Misure fiancheggiatrici

Con la CAB si presenta un'occasione, oltre che per il recupero della qualità urbanistica, per la promozione di forme di mobilità più sostenibili. La CAB permetterà il recupero urbanistico di zone di pregio quali i nuclei di Agno e di Bioggio, la strada Regina, i Prati maggiori, ecc., ossia i comparti che oggi soffrono delle conseguenze dell'eccessivo traffico.

L'ottimizzazione del progetto non comporta modifiche per quanto riguarda le misure fiancheggiatrici della CAB. Pertanto su questo aspetto la procedura di PD in oggetto non prevede adattamenti. Le misure fiancheggiatrici sono classificate in quattro categorie, già indicate nella scheda di Piano direttore R/M3:

- le misure quali componenti dell'opera medesima;
- le misure d'organizzazione del traffico veicolare;
- le misure inerenti il trasporto pubblico (su gomma e su ferro) ed i Park & Ride;
- le misure d'organizzazione ed utilizzazione territoriale.

3. Coordinamento con altri progetti

Rete tram-treno del Luganese (RTTL) e Nodo intermodale di Bioggio

Il coordinamento tra gli importanti progetti infrastrutturali è stato costantemente assicurato, in particolare per quanto riguarda la zona Cavezzolo a Bioggio dove essi hanno delle forti interazioni. Il progetto definitivo della Rete tram-treno del Luganese è stato revisionato e verrà ripubblicato ai sensi della legislazione ferroviaria nel corso della primavera 2020.

L'aggiornamento 2018-2019 del progetto definitivo della Rete tram-treno ha portato a identificare una nuova soluzione per quanto riguarda il nodo intermodale di Bioggio: il P+R verrà sdoppiato e realizzato in posizione sotterranea e la sua posizione verrà traslata verso la fermata di Cavezzolo. La metà circa dei 400 posti auto inizialmente previsti presso il nodo intermodale di Bioggio, è ora prevista presso il nodo importante del trasporto pubblico di Manno Suglio in posizione sotterranea. L'accesso veicolare al P+R di Cavezzolo verrà assicurato da via Lugano (Crespera) tramite la nuova strada d'accesso alla zona industriale di Bioggio.

Le modifiche del Piano direttore che derivano dalla revisione del progetto della Rete tram-treno - poiché rientrano nel margine operativo stabilito da indirizzi, misure o compiti delle schede R/M3 e M7 in vigore (art. 24 cpv. 2 RLst) - possono essere svolte tramite un semplice aggiornamento ai sensi dell'art. 17 cpv. 3 LST e art. 24 cpv. 2 e 3 RLst. Si tratta di una procedura semplificata decisa dal Consiglio di Stato il 4 marzo 2020 ed entrata immediatamente in vigore.

Coordinamento con il Piano settoriale infrastruttura aeronautica (PSIA)

La scheda di coordinamento PSIA relativa all'aeroporto di Lugano-Agno è stata approvata dal Consiglio federale il 18 agosto del 2004 (parte IIIC/3a serie). La scheda di Piano direttore M9 Infrastruttura aeronautica è stata adottata nel 2009, aggiornata nel 2015 (modifica no. 7) e contempla l'Aerodromo regionale di Luga-

no-Agno quale misura con il grado di consolidamento Dato acquisito. La Carta di base del Piano direttore in vigore riporta il perimetro dell'aerodromo.

Secondo l'art. 17 cpv. 4 OPT, in caso di mutate condizioni o di nuovi compiti o quando sia possibile una soluzione complessivamente migliore, le concezioni e i piani settoriali vanno riesaminati e, se del caso, rielaborati nel loro complesso o adattati. Le circostanze rilevanti per la pianificazione dell'aeroporto sono mutate rispetto alla situazione iniziale sulla quale si è fondata la pianificazione ora in vigore (scenario di sviluppo, mutate esigenze territoriali delle tipologie di utilizzatori dell'aeroporto, nuovo tracciato della CAB che si trova all'interno del perimetro aeroportuale). È pertanto stata avviata la procedura di revisione generale della scheda PSIA Lugano del 2004 da parte della Città di Lugano proprietaria dell'aerodromo. La conclusione di questa revisione è prevista a fine 2021. Al termine di questo processo verrà aggiornata la scheda di PD M9 Infrastruttura aeronautica.

Fin dall'avvio dello studio di nuove varianti di tracciato per la CAB nel 2018, il DT ha coinvolto l'UFAC per il coordinamento con le esigenze aeroportuali.

La variante C-2019 il cui tracciato corre lungo la sponda del fiume Vedeggio, si trova all'interno e lungo il limite est del perimetro dell'area aeroportuale e rende necessario lo spostamento della strumentazione Skyguide per l'avvicinamento da sud. In accordo con l'UFAC è stato affidato l'incarico per svolgere uno studio sulla possibilità di spostare la strumentazione sul lato ovest della pista. Questo studio - concluso nell'aprile del 2018 - ha stabilito che lo spostamento è possibile (v. Indra Navia AS. Lugano Airport feasibility study for repositioning of GP 01. SSR 18005/Rev. 1.0/5 aprile 2018). Nel contempo è pure stata affrontato il tema delle emissioni luminose provenienti dalla nuova strada e del loro impatto sull'aeroporto (v. studio Gutachten möglicher Blendwirkungen auf den Flugbetrieb durch die geplante Verkehrsführung um den Lugano Airport in 6982 Agno, Zürich 17 November 2017, Mathys Partner Visualisierung, Zürich). La precoce presa in conto delle esigenze aeroportuali ha permesso di trovare le soluzioni progettuali che permettono di schermare la nuova strada in modo da evitare che le emissioni luminose costituiscano un problema per l'aeroporto.

L'UFAC è stato coinvolto nella consultazione ad hoc sul progetto di massima della variante C-2019 svolto dal DT nel 2019 e ha espresso il suo preavviso in data 21 gennaio 2020. Dallo stesso si evince che il progetto presentato è compatibile con le esigenze aeroportuali grazie al tempestivo coinvolgimento dell'UFAC che ha potuto - già in una fase iniziale - evidenziare le problematiche sensibili per le quali sono state ricercate e trovate delle soluzioni. Il preavviso stabilisce le richieste specifiche per l'aviazione che dovranno essere considerate non solo allo stato finale del progetto ma anche nella fase di costruzione.

Proposte di adattamenti della scheda R/M3 Agglomerato del Luganese

Considerata la situazione e le circostanze descritte nei capitoli precedenti, il CdS, con decisione del 04.03.2020, pone in consultazione ai sensi dell'art. 11 della *Legge sullo sviluppo territoriale* (Lst) le proposte di modifica della scheda R/M3 Agglomerato del Luganese riportate di seguito. Le modifiche della scheda oggetto di consultazione sono evidenziate in celeste. Si tratta di adattamenti ai sensi dell'art. 17 cpv 2 Lst e dell'art. 24 cpv 1 del relativo regolamento (RLst). Le parti non evidenziate sono riportate allo scopo di contestualizzare e rendere comprensibili le modifiche.

Scheda di Piano direttore

R/M 3

	Agglomerato del Luganese
	Rete urbana e Mobilità

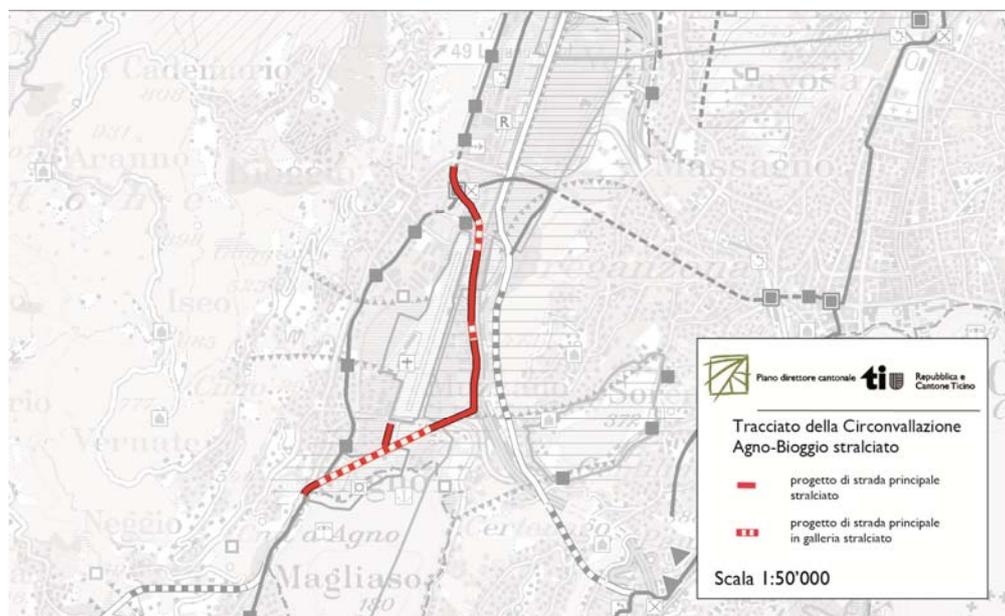
3. Misure	3.4 Rete viaria e stazionamento							
	<u>Rete viaria</u>							
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Misura</th> <th>Fonte</th> <th>Situazione a PD</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <p>Viabilità Basso Vedeggio</p> <p>Nuova strada dall'incrocio delle Cinque Vie di Bioggio al Vallone di Agno. Il collegamento è concepito come strada urbana raccordata alla rete locale solo nei seguenti punti: Cavezzolo (Bioggio) (con allacciamento anche al nodo intermodale di Molinazzo Cavezzolo), Mulini, Piodella, Bolette/Chiodenda. Ponte sul Vedeggio (Agno-Piodella) e Bollette/Chiodenda (Agno).</p> <p>L'opera principale sarà accompagnata da misure fiancheggiatrici di quattro tipi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - misure quali componenti dell'opera medesima; - misure d'organizzazione del traffico veicolare privato; - misure inerenti al TP, al TL e ai Park+Ride; - misure d'organizzazione e utilizzazione territoriale (v. misura 3.2 Insediamenti - Nuovo polo Vedeggio). </td> <td> <p>PAL2</p> <p>(2-3)</p> </td> <td> <p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1, dal PAL2 e nel 2016-2019 dal DT</p> </td> </tr> </tbody> </table>	Misura	Fonte	Situazione a PD	<p>Viabilità Basso Vedeggio</p> <p>Nuova strada dall'incrocio delle Cinque Vie di Bioggio al Vallone di Agno. Il collegamento è concepito come strada urbana raccordata alla rete locale solo nei seguenti punti: Cavezzolo (Bioggio) (con allacciamento anche al nodo intermodale di Molinazzo Cavezzolo), Mulini, Piodella, Bolette/Chiodenda. Ponte sul Vedeggio (Agno-Piodella) e Bollette/Chiodenda (Agno).</p> <p>L'opera principale sarà accompagnata da misure fiancheggiatrici di quattro tipi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - misure quali componenti dell'opera medesima; - misure d'organizzazione del traffico veicolare privato; - misure inerenti al TP, al TL e ai Park+Ride; - misure d'organizzazione e utilizzazione territoriale (v. misura 3.2 Insediamenti - Nuovo polo Vedeggio). 	<p>PAL2</p> <p>(2-3)</p>	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1, dal PAL2 e nel 2016-2019 dal DT</p>	
Misura	Fonte	Situazione a PD						
<p>Viabilità Basso Vedeggio</p> <p>Nuova strada dall'incrocio delle Cinque Vie di Bioggio al Vallone di Agno. Il collegamento è concepito come strada urbana raccordata alla rete locale solo nei seguenti punti: Cavezzolo (Bioggio) (con allacciamento anche al nodo intermodale di Molinazzo Cavezzolo), Mulini, Piodella, Bolette/Chiodenda. Ponte sul Vedeggio (Agno-Piodella) e Bollette/Chiodenda (Agno).</p> <p>L'opera principale sarà accompagnata da misure fiancheggiatrici di quattro tipi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - misure quali componenti dell'opera medesima; - misure d'organizzazione del traffico veicolare privato; - misure inerenti al TP, al TL e ai Park+Ride; - misure d'organizzazione e utilizzazione territoriale (v. misura 3.2 Insediamenti - Nuovo polo Vedeggio). 	<p>PAL2</p> <p>(2-3)</p>	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1, dal PAL2 e nel 2016-2019 dal DT</p>						

Estratti della Carta di base 1:50'000

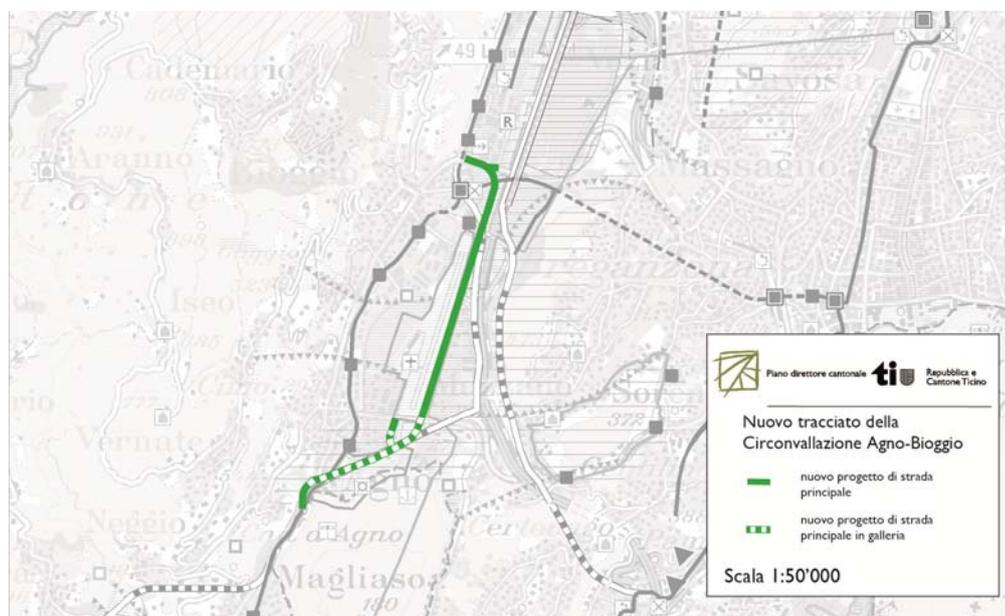
La carta di base del PD è adattata con la modifica del tracciato della CAB.

La carta di base in vigore, come pure la legenda, sono visibili al seguente indirizzo: www.ti.ch/pd → Cartografia online.

Estratto della carta di base in vigore con indicazione del tracciato CAB **stralcato**



Estratto della carta di base con indicazione del **nuovo** tracciato della CAB



Abbreviazioni

CAB	Circonvallazione di Agno e di Bioggio
CdS	Consiglio di Stato
CRTL	Commissione regionale dei trasporti del Luganese
Da	Grado di consolidamento <i>dato acquisito</i>
DA	Delegazione delle autorità CAB
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
DT	Dipartimento del territorio
EIA	Esame d'impatto ambientale
FLP	Ferrovie Luganesi SA
LS	Legge sulle strade
LST	Legge cantonale sullo sviluppo territoriale
PAL	Programma d'agglomerato del Luganese
PD	Piano direttore
PDef	Progetto definitivo
PMax	Progetto di massima
PTL	Piano dei trasporti del Luganese
P+R	Park+Rail
RIA	Rapporto d'impatto ambientale
RLst	Regolamento della Legge sullo sviluppo territoriale
RTTL	Rete tram-treno del Luganese
SAC	Superfici per l'avvicendamento delle colture
UFAC	Ufficio federale dell'aviazione civile