



Agglomerato del Luganese

Rete urbana e Mobilità

Grado di consolidamento

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

Versione del 08.09.2023

La data si riferisce all'entrata in vigore delle ultime modifiche della scheda ai sensi della Legge sullo sviluppo territoriale. Complementi d'informazione sulla cronologia completa delle procedure relative alla scheda possono essere richiesti all'Ufficio del Piano direttore.

Istanze responsabili

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

Istanze con compiti da svolgere

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

Obiettivi del Piano direttore

17, 9, 11, 18, 20

Schede correlate

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

Cartografia

Carta di base, Carte tematiche

Tempi e mezzi

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

 Sfondo bianco:
testo informativo

 Sfondo grigio:
testo vincolante



I. Situazione, problemi, sfide

Forma e ruolo della scheda

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

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

Negli anni '90 il Consiglio di Stato avvia una politica di organizzazione territoriale a scala regionale finalizzata a gestire in maniera interdisciplinare le problematiche legate alla mobilità, agli insediamenti e all'ambiente. Questa politica sfocia nei Piani regionali dei trasporti (PRT) e nei Concetti di organizzazione territoriale (COT) dei quattro agglomerati ticinesi, elaborati dalle Commissioni regionali dei trasporti

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

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

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

Entro la prima scadenza per l'elaborazione dei PA e per la richiesta dei contributi federali (fine 2007), il Cantone e la CRTL hanno licenziato il PAL1 e nel 2011 hanno firmato la Convenzione sulle prestazioni con la Confederazione.

Programmi d'agglomerato del Luganese di seconda e di terza generazione (PAL2 e PAL3)

Dal profilo dei contenuti, il PAL1, il PAL2 e il PAL3 rappresentano l'aggiornamento del PTL e del COTAL. Anche dal profilo formale, il consolidamento pianificatorio avviene tramite il Piano direttore (limitatamente a quelle con rilevanti impatti territoriali) e in particolare la scheda R/M3 Agglomerato del Luganese. La struttura di questa scheda corrisponde dunque a quella dei PA: scenario auspicato, strategie e misure suddivise nei settori della natura e paesaggio, degli insediamenti e della mobilità. Questo modo di procedere permette una rapida verifica della coerenza fra lo strumento programmatico del PA e lo strumento destinato al suo consolidamento pianificatorio e giuridico, cioè il PD, facilitando tra l'altro l'esame federale ai fini della concessione dei finanziamenti, ora assicurati tramite il Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA) approvato da Popolo e Cantoni nel 2017

II PAL3 – Situazione, problemi e sfide

L'agglomerato del Luganese è costituito da 47 Comuni nei quali risiedono circa 146'000 abitanti (2030: ca. 169'000) e lavorano circa 102'000 addetti (2030: ca. 115'000).

Il 50% della superficie edificabile totale è concentrato nei tre comparti della Città, della Collina Nord e delle Colline Sud, mentre nel Piano del Vedeggio è concentrato il 40% della superficie edificabile lavorativa.

Per l'agglomerato di Lugano la sfida più significativa è rappresentata dall'obiettivo di confermare il proprio ruolo di principale polo economico del Cantone mantenendo, al contempo, il buon livello di qualità di vita.

Da qui la ricerca di un equilibrio tra le necessità di residenza e lavoro da un lato e la crescente domanda di mobilità dall'altro. In questo senso, la rete ferroviaria TILO e il tram-treno si confermano quali elementi strutturanti funzionali tra le aree strategiche di sviluppo economico del Luganese, al fine di gestire il flusso di movimenti pendolari verso l'agglomerato e il suo polo urbano.

Le strategie del PAL3, confermano e precisano quelle del PAL2 e auspicano un agglomerato dove:

- insediamenti, paesaggio e mobilità lenta sono integrati fra loro e coordinati dalla trama della "Maglia verde del Luganese", nuovo elemento caratterizzante l'organizzazione territoriale;
- il trasporto pubblico assume maggiore importanza ("il 30% trasporto pubblico, il resto pulito" è l'ambizioso obiettivo di ripartizione modale all'orizzonte 2030) grazie al potenziamento del servizio di trasporto pubblico su gomma;
- la rete per la mobilità lenta viene completata sia a livello regionale in relazione alla "maglia verde", sia a livello locale, in particolare dalla Città di Lugano;
- la mobilità elettrica viene promossa attraverso la pianificazione di una rete di infrastrutture di ricarica sul territorio.

Per quanto riguarda il trasporto individuale motorizzato si conferma la precedente impostazione con alcuni complementi il cui finanziamento è previsto attraverso altre fonti (Ufficio federale delle strade) rivedendone gli orizzonti di realizzazione (nuova prioritizzazione delle misure).

Le principali misure in lista A (orizzonte di realizzazione 2019-2022) sono:

Paesaggio e insediamenti:

- Visione di sviluppo del Luganese incentrata sul concetto urbanistico di città-agglomerato;
- Concetto della Maglia Verde del Luganese quale elemento strutturante dell'organizzazione territoriale;
- Implementazione del concetto di sviluppo territoriale impostato su pianificazioni intercomunali (processo bottom-up).

Infrastrutture:

- Riorganizzazione del trasporto pubblico su gomma;
- Rete tram-treno tappa prioritaria;
- Viabilità Porta Ovest;
- Fermate TILO/Vedeggio;
- Completamento e potenziamento della rete ciclabile;
- Sviluppo di piani di mobilità aziendale per i comparti strategici dell'agglomerato.

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.

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 sono messi in rete e valorizzati nella loro componente ricreativa, 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.

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;
- lo sviluppo delle attività lavorative è concentrato nel tessuto suburbano di servizio e nel tessuto suburbano misto produttivo in cui s'intende favorire la

2. Indirizzi

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;

- in genere sono esclusi nuovi azionamenti e si punta a favorire lo sfruttamento mirato delle riserve disponibili e 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;
- 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 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.

2.3 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;
- 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;

2. Indirizzi

- il contenimento dell'avanzata del bosco al di sopra dei 600 m.s.l.m.;
- 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

Nel polo urbano si postula una crescita della popolazione residente (residenza primaria) più pronunciata rispetto al resto dell'agglomerato e un incremento di posti lavoro in linea con il tessuto suburbano e di servizio.

Per ogni area 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;

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.

Si postula un incremento di addetti più pronunciato, rispettivamente un incremento di popolazione inferiore rispetto al resto dell'agglomerato.

Per ogni area 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.

2. Indirizzi

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 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 Zenò e Porza-Vezia);
- 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;
- 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

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:

- Tamaro/Val d'Isone: area con funzioni residenziali e agricole;
- Capriasca: area prevalentemente residenziale, con funzioni di svago estensivo;

2. Indirizzi

- 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 Cornaredo), la Porta Sud (Pian Scairolo) e la Città Alta includono aree particolarmente attrattive per l'insediamento e lo sviluppo di attività economiche ai sensi della scheda R7 Poli di sviluppo economico.

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

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

Trasporti pubblici: reti e nodi

Rete ferroviaria - TILO – Tram-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

2. Indirizzi

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 Vedeggio-Cassarate assumono la funzione di circonvallazione volta a sgravare l'area centrale dell'agglomerato dal traffico di transito; Cantone e Regione si impegnano presso la Confederazione affinché la capacità e la funzionalità dell'autostrada e dei suoi svincoli sia garantita in tutto il territorio del Luganese;
- *strade principali e di collegamento:*
 - gli assi di penetrazione al centro determinano un sistema di "mobilità a spicchi" volto a filtrare l'accesso e a limitarne l'attraversamento; a tale scopo è previsto un riassetto e una riqualifica urbana;
 - nuove strade completano la rete allo scopo di migliorare l'accessibilità delle aree strategiche (Pian Scairolo e Comaredo) o migliorare la qualità di vita degli abitati laddove compromessa dal traffico di transito (Basso Vedeggio e Basso Malcantone). La loro realizzazione è accompagnata dal declassamento e dalla riqualifica delle strade di attraversamento degli abitati.
- *strade di raccolta e di servizio:*
impedire o scoraggiare il traffico di transito nelle aree prevalentemente residenziali, moderare la velocità (30 o 20 km/h) e promuovere riqualifiche urbanistiche volte a favorire la convivenza fra i diversi vettori di trasporto e a migliorare l'attrattiva degli spazi pubblici;
- *posteggi pubblici:*
attuare una politica selettiva e coordinata, riducendo progressivamente i posti auto di lunga durata nei centri urbani e concentrandoli nei punti strategici di accesso alla rete dei TP; ciò avviene in base al principio dei tre "anelli filtro" (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;

2. Indirizzi

- 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
Corridoi 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 e Centro del polo urbano	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 ferroviario regionale e relative fermate: accessibilità e inserimento urbanistico delle fermate esistenti e delle nuove fermate	Scheda M7
Percorsi ciclabili nazionali, cantonali e 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

Vedere anche Allegato III.

Misura	Fonte	Situazione a PD
<p>Nuovo quartiere di Comaredo</p> <p>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.</p>	PAL2 (III)	<p>Dato acquisito</p> <p>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.</p>
<p>Fiume e lungo fiume Cassarate</p> <p>Sono previsti i seguenti interventi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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; garanzia di accessibilità per la ML e il TP. 	PAL3 (PA2)	<p>Dato acquisito</p> <p>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.</p> <p>V. anche punto 3.2 Insediamenti.</p>
<p>Pian Scairolo</p> <p>Lungofiume roggia Scairolo</p> <p>Sono previsti i seguenti interventi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - creazione di un'ampia area verde sulla sponda destra della roggia Scairolo con riqualificazione delle funzioni insediative abitative ("parco lineare"); 	PAL3 (PA4)	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal PAL2, aggiornata dal PAL3 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>

3. Misure

<p>- riqualifica della roggia Scairolo: messa in rete e valorizzazione degli spazi verdi e degli ambienti naturali lungo la roggia.</p>		
<p>Vedeggio</p> <p>Parco Agricolo del Vedeggio</p> <p>Sono previsti i seguenti interventi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>strada Regina</i>: messa in rete dei luoghi d'interesse culturale, delle aree di svago e dei servizi; - <i>area di svago di prossimità Basso Vedeggio</i>: valorizzazione delle funzioni di svago lungo la sponda sinistra e destra del Vedeggio, la riva del lago, i corsi d'acqua e nelle aree libere; - la promozione dello svago di prossimità dev'essere compatibile con la protezione naturalistica, paesaggistica e con la salvaguardia agricola; - i luoghi d'interesse culturale, ricreativo e di svago sono messi in rete e la loro accessibilità dev'essere garantita tramite il TL e il TP. 	<p>PAL3 (PA3)</p>	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal COTAL, aggiornata nell'ambito del PAL2, del PAL3 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 Insedimenti.</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 Insedimenti.</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"> - valorizzazione della via storica Strada Regina; - percorso di svago a lago; - corridoio verde della Magliasina attorno al percorso del golf; - i diversi comparti di svago sono messi in relazione e la loro accessibilità dev'essere garantita tramite la ML e il TP. 	<p>PAL2 (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 Insedimenti.</p>
<p>Lungolago Ceresio</p> <p>Consolidamento dei nodi della "Maglia Verde" Monte Caslano, Foce 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>Aree naturalistiche collinari</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>Golfo di Ponte Tresa e lungofiume Tresa</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 golenali e biotopi lungo la Tresa), nel contesto di una</p>	<p>PAL3 (PA8)</p>	<p>Misura già contemplata dal PD – scheda P4, P6, P7 e R9 – e qui solo richiamata.</p>

3. Misure

verifica della compatibilità e degli eventuali conflitti d'uso.		
---	--	--

3.2 Insediamenti

Riferirsi anche alla cartina relativa allo scenario auspicato: Allegato II e all'Allegato IV.

Misura	Fonte	Situazione a PD
<p>Polo urbano – Città bassa</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>	PAL3	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>- 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>	(IN1a 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>	(IN1b 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 Cassarate a Lugano-Viganello.</p>	(IN1c 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>	(IN1d)	Dato acquisito
<p>- Lungolago Paradiso</p> <p>Attuazione della riqualifica urbanistica e del ridisegno completo del lungolago.</p>	(IN1e)	Dato acquisito
<p>Polo urbano – Città alta</p> <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 pubblico. Insediamento di attività pubbliche di interesse regionale e cantonale, funzioni residenziali e miste di qualità.</p>		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 SISTEMA FERROVIARIO REGIONALE e M10 Mobilità lenta.

3. Misure

<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, - creare le premesse pianificatorie per insediare il Campus della Scuola universitaria professionale della Svizzera Italiana (SUPSI) previsto in due fasi.</p>	<p>PAL3 (IN2.a, IN2.c; IN 2.d)</p>	<p>Dato acquisito</p>
<p>- Piano regolatore StazLu2</p> <p>Per questo comparto strategico è prevista la conclusione del Piano regolatore Stazione FFS di Lugano (PR StazLu2). I principali obiettivi sono: ridefinire urbanisticamente e consolidare le aree edificabili e di svago; accompagnare il nuovo assetto infrastrutturale (progetto StaLu1); 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 (IN2.b)</p>	<p>Dato acquisito</p>
<p>Nuovo quartiere di Comaredo</p> <p>Attuazione del progetto urbanistico per il nuovo quartiere, in base alle prescrizioni del Piano regolatore intercomunale (PR-NQC).</p> <p>Promozione dei seguenti contenuti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - polo di sviluppo economico (PSE); - nuovo quartiere di eventi con funzioni a forte carattere pubblico, di tipo sportivo, ricreativo ed espositivo a servizio dell'intero agglomerato; - area di svago di prossimità locale; - nuova "Porta di accesso" al polo urbano tramite la galleria Vedeggio-Cassarate. 	<p>PAL2 (III)</p>	<p>✓</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>Piano della Stampa</p> <p>Riqualifica urbanistica e ambientale e valorizzazione dei contenuti pubblici di rilevanza intercomunale del Piano della Stampa, sulla base delle prescrizioni del Piano d'indirizzo intercomunale del Piano della Stampa del dicembre 2011.</p> <p>Promozione dei seguenti contenuti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - lavorativi di tipo artigianale, industriale di servizi all'impresa e logistica; - nuove attrezzature ricreative e di svago (polo sportivo), messe in relazione da corridoi verdi attrezzati, integrati con la rete della mobilità lenta. 	<p>PAL2 (IV)</p>	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura definita dal COTAL, aggiornata nell'ambito del PAL2 e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo 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>
<p>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>PAL2 (VII)</p>	<p>Risultato intermedio</p> <p>Misura definita dal PAL2, e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R7 SISTEMA FERROVIARIO REGIONALE e V6 Approvvigionamento in materiali inerti.</p>

3. Misure

<p>Conversione dell'area di cantiere AlpTransit a Siginino.</p> <p>Promozione dei seguenti contenuti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - valorizzazione delle potenzialità di sviluppo delle riserve di zone lavorative per attività di tipo industriale, considerando il riuso di edifici e aree industriali dismessi; - integrazione tra il sistema di trasporto pubblico, la mobilità lenta e gli insediamenti; - messa in valore e densificazione delle aree attorno alle fermate del TP (esistenti e nuove); - collegamenti tramite ML con Parco del Vedeggio; - riqualifica urbanistica dell'area del nodo del TP di Lamone-Cadempino. 		
<p>Tessuto suburbano di servizio:</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p>Pian Scairolo</p> <p>Riqualifica urbanistica e riordino delle attività in base alle prescrizioni del Piano regolatore intercomunale (PR-CIPPS). Concentrazione delle aree lavorative sulla sponda sinistra della roggia e riqualifica delle funzioni insediative abitative sulla sponda destra.</p> <p>Promozione dei seguenti contenuti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - polo di sviluppo economico (PSE) e comparto idoneo per l'insediamento di grandi generatori di traffico (GGT); - sviluppo delle attività lavorative e commerciali di vendita in un comparto che beneficerà, tramite le misure infrastrutturali previste, di un ottimo allacciamento alla rete della mobilità pubblica e privata; - integrazione tra il sistema dei trasporti pubblici (rete tram-treno), la mobilità lenta, l'insediamento e le aree di svago, - riqualifica della strada pedemontana sulla sponda destra del piano lungo la quale è previsto il percorso ciclabile regionale; - miglioramento dell'accessibilità e sgravio dello svincolo autostradale Lugano Sud. 	<p>PAL3 (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>
<p>Nuovo Polo Vedeggio</p> <p>Densificazione equilibrata dei comparti strategici, riconversione delle aree lavorative, riqualifica degli spazi abitati e di quelli pubblici in base alle indicazioni del Concetto di sviluppo territoriale del Nuovo polo Vedeggio, del 2012.</p> <p>Valorizzazione delle funzioni di svago (sponda sinistra del Vedeggio, aree libere, riva del lago e corsi d'acqua).</p> <p>Messa in rete dei luoghi d'interesse culturale, delle aree di svago e dei servizi lungo la Strada Regina.</p> <p>Promozione dei seguenti contenuti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - polo di sviluppo economico (PSE) e comparto idoneo per l'insediamento di grandi generatori di 	<p>PAL3 (IN3.b)</p>	<p>Dato acquisito</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 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>

3. Misure

<p>traffico (GGT) definiti dalle schede R7 e R8;</p> <ul style="list-style-type: none"> - sviluppo del potenziale delle aree lavorative quale secondo polo socioeconomico dell'agglomerato luganese (sistema bipolare con la Città Bassa); - coordinamento del sistema dei trasporti (aeroporto, mobilità privata, TP, ML) con gli insediamenti e la loro riqualifica; - pianificazione di quattro poli di servizio amministrativi e commerciali (Monda-Bollette a Agno; Cavezzolo a Bioggio; Cairelletto a Manno; comparto della Stazione FFS di Lamone Cadempino); - pianificazione di tre aree con attrezzature di svago, sportive, pubbliche e turistiche d'interesse regionale (Golfo di Agno; Prati Maggiori; Centro sportivo e di servizi pubblici a Cadempino). 		
<p>Porta Ovest</p> <p>Riordino urbanistico complessivo di tutto il comparto in base alle raccomandazioni scaturite dal Mandato di studio secondo una procedura di "mandati in parallelo" del gennaio 2013.</p> <p>Riorganizzazione e sviluppo delle aree ad elevata accessibilità in relazione alla messa in esercizio della galleria Vedeggio-Cassarate e i conseguenti 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"> - riorganizzazione dell'assetto della viabilità nell'intero comparto; - riordino urbanistico complessivo, che integri anche le aree lavorative (Cadempino), gli snodi stradali principali (Cinque vie, Cappella Due Mani); - riqualifica urbanistica e ristrutturazione in viale urbano dell'asse di penetrazione di Via San Gottardo dalla stazione di Lamone-Cadempino fino alla Cappella delle Due Mani (comuni di Cadempino, Vezia, Savosa e Massagno); - P+R di Vezia-Villa Negroni: è prevista la possibilità di realizzare circa 100 posti auto possibilmente in sinergia con il locale centro commerciale; - potenziamento del P+R presso il nodo del TP di Lamone-Cadempino; - collegamenti tramite ML con Parco del Vedeggio. 	<p>PAL3 (IN3.c)</p>	<p>Dato acquisito</p> <p>Misura identificata dal COTAL, adattata nell'ambito del PAL2, del PAL3 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>
<p>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"> - consolidamento di un'area residenziale di alta qualità servita in maniera ottimale dalla rete dei 	<p>PAL2 (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</p>

3. Misure

trasporti pubblici; - integrazione di comparti di svago di prossimità di valenza regionale con il sistema della mobilità lenta ed il trasporto pubblico.		e M10 Mobilità lenta. V. anche punto 3.1 Natura e paesaggio.
<u>Magliaso</u> - riqualifica urbanistica degli insediamenti situati lungo l'asse principale - con particolare attenzione al nucleo storico -, tenuto conto del risanamento dello spazio stradale e della vocazione prevalentemente residenziale e di svago del Basso Malcantone; - riqualifica urbanistica dell'area delle fermate del tram-treno.		Dato acquisito
<u>Caslano</u> - riqualifica urbanistica degli insediamenti situati lungo l'asse principale, tenuto conto del risanamento dello spazio stradale e della vocazione prevalentemente residenziale e di svago del Basso Malcantone; - trasformazione dell'asse di attraversamento tranviario e stradale in perno dello sviluppo insediativo favorendo l'insediamento di attività maggiormente correlate al TP; - riqualifica urbanistica dell'area delle fermate del tram-treno.		Dato acquisito
<u>Ponte Tresa</u> - risanamento dello spazio stradale e valorizzazione della vocazione prevalentemente residenziale e di svago del Basso Malcantone; - rafforzamento della struttura urbana del nucleo di Ponte Tresa anche attraverso una sua qualitativa densificazione; - recupero urbanistico del fronte lago, compresa l'area della dogana.		Dato acquisito
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 R1, – e qui solo richiamata.

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

3.3 Trasporti pubblici: reti e nodi

Vedere anche Allegati V.a e V.b.

Reti del trasporto pubblico

Misura	Fonte	Situazione a PD
Rete tram-treno del Luganese (v. allegato V.b)		
Rete tram-treno: tratta Bioggio Cavezzolo – Lugano Centro	PAL3 (TPI.1)	Dato acquisito Misura definita dal PTL, approfondita dal

3. Misure

Dalla linea FLP a nord della stazione di Bioggio alla fermata Lugano Centro, attraverso il Park+Ride di Bioggio Cavezzolo. È assicurato il collegamento con la Stazione FFS di Lugano e con la rete dei TP su gomma regionali e urbani.		PAL1 e confermata dal PAL2 e dal PAL3.
Rete tram-treno: tratta Bioggio Cavezzolo – Manno Dal Park+Ride di Cavezzolo (Bioggio) a Suglio (Manno).	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 – Cornaredo Da Lugano Centro fino a Cornaredo, passando dall'omonimo Park+Ride.	PAL3 (TPI.3)	Risultato intermedio Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1 e confermata dal PAL2 e dal PAL3.
Rete tram-treno: tratta Lugano Centro – Pian Scaiolo Da Lugano Centro fino al Pian Scaiolo (a sud della zona dei centri commerciali) attraverso i Park+Ride di Lugano Sud (Fornaci e Paradiso).	PAL3 (TPI.3)	Risultato intermedio Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1 e adattata dal PAL2 e dal PAL3.
Rete tram-treno: tratta Bioggio Cavezzolo-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.	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.	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	PAL2 (1.1)	Informazione preliminare Misura definita dal PTL, approfondita dal

3. Misure

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).		PALI 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 Sistema ferroviario regionale – e qui solo richiamata.
Riorganizzazione del TP:	PAL3	Misure che non necessitano un consolidamento nel PD. Vengono riportate allo scopo di fornire una visione generale dell'approccio a questa tematica.
- Riorganizzazione TP su gomma	(TP1.6a)	
- Agglo bus	(TP1.6b)	

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 delle gallerie di base del San Gottardo e del Ceneri.</p> <p>Si prevedono in particolare un nuovo terminale dei bus e un posteggio sotterraneo per il fabbisogno locale. 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 Tassino 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>	PALI	<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>	PAL3 (TP1.6f)	<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>

3. Misure

- ottimizzazione dell'accessibilità al nodo; - arredo degli spazi adiacenti (v. anche punto 3.2 Insediamenti - Vedeggio Valley); - potenziamento del P&R esistente; - potenziamento del parcheggio per biciclette e motocicli.		
Nodo transfrontaliero di Ponte Tresa 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 trasporto pubblico).	PAL3 (TPI.4)	Dato acquisito Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1 e ripresa dal PAL2 e dal PAL3.
Nodo di Ponte Tresa Il nodo è previsto alla fermata di Ponte Tresa della rete tram-treno del Luganese.	PAL3 (TPI.6.d)	Risultato intermedio
Nodo di Paradiso FFS Il nodo è previsto alla fermata FFS di Paradiso.	PAL3 (TPI.6.c)	Dato acquisito
Nodo di Tesserete Il nodo è previsto in prossimità della vecchia stazione della ferrovia Lugano-Tesserete.	PAL3 (TPI.6.e)	Risultato intermedio
Nodo di Bioggio Cavezzolo Il nodo è previsto alla fermata di Bioggio Cavezzolo della Rete tram-treno del Luganese.	PAL3 (TPI.1)	Dato acquisito Misura definita dal PTL, aggiornata dal PAL2 e dal PAL3.
Nodo di Manno Suglio Il nodo è previsto alla fermata di Manno Suglio della Rete tram-treno del Luganese.	PAL3 (TPI.1)	Dato acquisito Misura definita dal PTL, aggiornata dal PAL2 e dal PAL3.
Nuove fermate TILO-Vedeggio Nuove fermate sulla linea TILO esistente S10: Torricella e Bironico-Camignolo,	PAL3 (TPI.5)	Misura definita dal PAL2, aggiornata dal PAL3 e inserita nella scheda M7; qui solo richiamata.
Nuove fermate Rete tram-treno Nuove fermate sulla linea esistente FLP (in fase di realizzazione o allo studio) a Caslano-Colombera, Agno aeroporto e Ponte Tresa confine. Tutte le fermate sono servite da parcheggi (P&R).	PAL2 (I.1, I.4)	Misura definita dal PTL, confermata dal PAL2 e inserita nella scheda M7; qui solo richiamata.

3.4 Rete viaria e stazionamento

Vedere anche Allegati VI.a e VI.b.

Rete viaria

Misura	Fonte	Situazione a PD
Tangenziale "Omega": ----- Tratto Pazzallo (Fornaci) - Bioggio (Cavezzolo) Nuovo percorso a carreggiata unica tra lo svincolo autostradale Lugano sud in località	PTL	Informazione preliminare

3. Misure

Fornaci e il nodo di Cavezzolo. Tracciato prevalentemente in galleria.		
Tratto Bioggio (Cavezzolo) - Vezia (Pradone) Tratto della tangenziale da realizzare affiancando due nuove corsie all'autostrada. Prima della realizzazione il compito di questo tratto è assunto dalla A2 stessa.	PTL	Risultato intermedio
Tratto Vezia (Pradone) - Canobbio in galleria e viabilità Comaredo	PTL	✓
Tratto Canobbio - Gandria - confine nazionale Percorso in galleria tra Canobbio e l'allacciamento alla strada cantonale Lugano-Gandria a Gandria stessa.	PTL	Risultato intermedio
Viabilità Comaredo Nuovo assetto viario del Nuovo Quartiere Comaredo (NQC); comprende i seguenti interventi: - completamento del tratto di galleria artificiale chiusa su tre lati (funzione di protezione fonica); - nuova rotatoria sul fiume Cassarate, con copertura parziale per la protezione fonica e integrazione della ciclopista; - modifica e sistemazione della via Sonvico, con nuovo tracciato parziale da incrocio con via Chiosso a incrocio con via delle Scuole; - sistemazione parziale di via Ciani e nuova strada di collegamento via Ciani - via Trevano (via Stadio); - nuova strada di quartiere (tappa I); - rete per la mobilità lenta del quartiere NQC.	PAL2 (2.2)	Dato acquisito Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1 e dal PAL2.
Viabilità Basso Vedeggio Nuova strada dall'incrocio delle Cinque Vie di Bioggio al Vallone di Agno. Il collegamento è concepito come strada urbana raccordata alla rete locale solo nei seguenti punti: Cavezzolo (Bioggio) (con allacciamento anche al nodo intermodale di Cavezzolo), Ponte sul Vedeggio (Agno-Piodella) e Bolette/Chiodenda (Agno). L'opera principale sarà accompagnata da misure fiancheggiatrici di quattro tipi: - 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).		Dato acquisito Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1, dal PAL2 e nel 2016-2019 dal DT.
Viabilità Basso Malcantone: - Galleria di Magliaso (da Vigotti alla		
	PAL3	Dato acquisito

3. Misure

Magliasina), raccordi alla rete esistente e viadotto di raccordo alla galleria di Pura	(TIM2.4)	Misura definita dal PTL e ripresa dal PAL2 e dal PAL3.
- Galleria di Pura (dalla Magliasina a Ponte Tresa-Lungotresa) con raccordi alla rete esistente	PAL3 (TIM2.4)	Dato acquisito Misura definita dal PTL e ripresa dal PAL2 e dal PAL3.
- Strada cantonale, tratta da Magliaso-Vigotti a Caslano-stazione Ridisegno dello spazio stradale, degli incroci e delle rotonde in funzione di obiettivi urbanistici e di moderazione del traffico (favorire la convivenza tra i diversi utenti della strada, migliorare la sua permeabilità, reintegrare l'asse stradale nel tessuto urbano circostante, ecc.).	PAL2 (2.1)	Dato acquisito Misura definita dal PTL e ripresa dal PAL2.
- Strada cantonale, tratta da Caslano-stazione Ponte Tresa (Via Lugano) Ridisegno dello spazio stradale in funzione di obiettivi urbanistici e di moderazione del traffico (favorire la convivenza tra i diversi utenti della strada, migliorare la permeabilità del tracciato stradale e del tram-treno, reintegrare l'asse stradale nel tessuto urbano circostante, ecc.). In particolare: - spostamento del tracciato del tram-treno sulla carreggiata stradale con realizzazione di un secondo binario; - realizzazione di uno spazio pedonale e ciclabile attrattivo lungo tutta la tratta; - sistemazione urbanistica e di moderazione a Ponte Tresa.	PAL3 (TIM2.4)	Dato acquisito Misura definita dal PTL e ripresa dal PAL2 e dal PAL3.
- Proseguimento del collegamento stradale verso l'Italia La soluzione per la mobilità stradale a Ponte Tresa tiene conto dell'attuale assetto viario transfrontaliero (valico doganale esistente). Nuove soluzioni per la viabilità principale, coerenti con la nuova struttura viaria in Svizzera, sono da coordinare con gli enti territoriali competenti sul lato italiano.	PAL2 (2.4)	Risultato intermedio Misura definita dal PTL e ripresa dal PAL2.
Viabilità Pian Scairolo:		
- Nuovo accesso autostradale in direzione sud Realizzazione di una nuova rotonda a Pazzallo in corrispondenza dell'uscita autostradale e di un nuovo collegamento fra la nuova rotonda e la via Senago (lato est) allo scopo di sgravare le rotonde di Pambio e di Noranco. Realizzazione nel contempo di un nuovo raccordo alla rampa di accesso all'autostrada in direzione sud.	PAL2 (2.5)	Risultato intermedio
- Nuova strada ad est dell'autostrada, da Via Senago fino all'abitato di Grancia	PAL2 (2.5)	Informazione preliminare Misura già prevista dal PTL e adattata dal PAL2.

3. Misure

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>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>		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.
- svincolo autostradale di Sigirino: creazione di un nuovo svincolo a servizio delle aree insediative dell'Alto e del Medio Vedeggio;	PAL3 (TIM2.6)	Risultato intermedio
- svincolo autostradale di Rivera: sicurezza e riorganizzazione in relazione alle prospettive di sviluppo insediativo dell'area di Rivera.	PAL3 (TIM 2.8)	Dato acquisito
<p>Viabilità Porta Ovest</p> <p>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).</p> <p>Verifica dell'opportunità di allacciare le zone industriali di Vezia e Cadempino attraverso un percorso alternativo che eviti gli abitati.</p>	PAL3 (TIM2.7)	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	✓
<p>Nodo intermodale di Cornaredo</p> <p>Il nodo di Cornaredo 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.</p> <p>La capacità del posteggio sarà di circa 600-1'000 posti-auto. Esso sostituirà funzionalmente gli stalli esistenti nell'area Cornaredo-Resega.</p> <p>È previsto un collegamento tra il quartiere NQC e il centro scolastico di Trevano.</p>	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 Cavezzolo (Bioggio)		
<p>Fase I</p> <p>Il nodo di Cavezzolo è correlato con la realizzazione delle tratte Bioggio-Lugano Centro e Bioggio-Manno della rete tram-treno; permette</p>	PAL2 (3.2)	Dato acquisito Misura definita dal PTL, approfondita dal PAL1, aggiornata dal PAL2 (studio della CRTL del novembre 2013 sul

3. Misure

<p>di filtrare il traffico automobilistico verso il centro di Lugano.</p> <p>La struttura comprende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il parcheggio P&R con circa 200 posteggi di lunga durata, con allacciamento alla rete viaria locale (compresa la circonvallazione Agno-Bioggio), senza possibilità di accesso diretto all'autostrada; - la fermata del tram-treno di Bioggio Cavezzolo e quelle delle linee bus regionali e di un bus navetta per l'aeroporto; - i posteggi di corta durata (Kiss&Ride), quelli per biciclette e motocicli (Bike&Ride) e le strutture di servizio per gli utenti. 		<p>dimensionamento dei nodi intermodali) e, nel 2019, nell'ambito della progettazione definitiva della RTTL.</p>
<p>Fase II</p> <p>Ampliamento del nodo di Cavezzolo.</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>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 Comaredo e Bioggio-Cavezzolo 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 Comaredo, Bioggio-Cavezzolo 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> <ul style="list-style-type: none"> - la realizzazione di nuovi posteggi pubblici deve essere coerente con lo scenario e le strategie di cui al punto 2 Indirizzi. 	<p>PTL</p>	<p>Dato acquisito</p>

3. Misure

<ul style="list-style-type: none"> - i nuovi posteggi pubblici raggruppati sono ammessi unicamente in sostituzione di quelli esistenti (posteggi laterali dispersi, ecc.) oppure se si dimostra che in un determinato comprensorio c'è un fabbisogno di posteggi non coperto (facendo riferimento alle norme VSS e al Regolamento cantonale sui posteggi privati); - i posteggi pubblici non devono essere attrattivi per i pendolari; - possono essere realizzati posteggi di attestamento (terzo anello filtro) per assorbire il traffico che non è stato frenato dal primo e dal secondo anello filtro e per i movimenti veicolari 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; - 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. 		
<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"> - l'eliminazione di aree di posteggio private; - la trasformazione di posteggi di lunga durata in posteggi per residenti o la loro soppressione se l'offerta fosse sovrabbondante rispetto ai principi che regolano il dimensionamento dei posteggi pubblici. 	PTL	Dato acquisito

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

3.5 Mobilità lenta

Vedere anche Allegato VII.

Misura	Fonte	Situazione a PD
Rete ciclabile regionale:		
<ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>L'utenza alla quale si mira è in primo luogo costituita dai pendolari su percorsi brevi.</p>	PAL2 (4.1)	Misura definita dal PAL2 e inserita nella scheda M10 Mobilità lenta; qui solo richiamata.
<ul style="list-style-type: none"> - passerella ciclopedonale sul fiume Tresa <p>Accostata al ponte doganale esistente e volta a migliorare l'accessibilità dell'attuale terminale FLP di Ponte Tresa dall'Italia.</p>	PAL2 (4.1)	Dato acquisito Misura definita dal PAL2.
<ul style="list-style-type: none"> - accessibilità pedonale e ciclabile delle fermate 	PTL	Dato acquisito

3. Misure

<p>del tram-treno tra Magliaso e Ponte Tresa</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>		Misura definita dal PTL.
<p>- Città Alta, lato monte</p> <p>Completamento della rete dei percorsi ciclabili attorno alla stazione FFS di Lugano.</p>	PAL3 (ML4.2)	Misura definita dal PAL3 e inserita nella scheda M10 Mobilità lenta; qui solo richiamata.
<p>- Lugano-Bioggio (sul sedime ex FLP)</p> <p>Il tracciato attuale della FLP, fra le attuali fermate Bioggio-Molinazzo e Lugano FLP, viene destinato a pista ciclabile. Il percorso ciclabile s'inserisce nella rete regionale del Luganese ed è collegato alla rete locale.</p>	PAL3 (ML4.5)	Misura definita dal PAL3 e inserita nella scheda M10 Mobilità lenta; qui solo richiamata.
<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>	PAL3 (ML4.7)	Informazione preliminare Misura definita dal PAL3, correlata ai temi laghi e rive lacustri (scheda P7), componenti naturali (scheda P4) e mobilità lenta (scheda M10).
<p>- Porta Ovest</p> <p>Progetto correlato alla Viabilità Porta Ovest (v. misura PAL3-IN3.c). Collega i percorsi del Piano del Vedeggio con quelli della Collina Ovest.</p>	PAL3 (ML4.10)	Misura definita dal PAL3 e inserita nella scheda M10 Mobilità lenta; qui solo richiamata.
<p>- Paradiso – Melide</p> <p>Pista ciclo-pedonale dedicata</p>	PAL3 (ML 4.6)	Misura definita dal PAL3 e inserita nella scheda M10 Mobilità lenta; qui solo richiamata.

4. Compiti

4.1 Livello cantonale

Il Cantone:

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

in collaborazione con le Commissioni regionali dei trasporti:

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

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

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

in collaborazione con la CRTL:

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

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

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

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

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

4. Compiti

La Divisione delle costruzioni (DC):

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

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

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

4.2 Livello intercomunale

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

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

4.3 Livello comunale

I Comuni:

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

4.4 Altri

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

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

5. Documenti di riferimento e allegati

Norme legislative principali

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

Legge sullo sviluppo territoriale (Lst), 21.6.2011.

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

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

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

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

Legge sulle strade (LS), 23.3.1983.

Legge sui trasporti pubblici, 6.12.1994.

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

Regolamento cantonale posteggi privati (Rcpp), 14.6.2005

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

Documenti di riferimento

Rapporti esplicativi (in ordine cronologico decrescente)

CRTL, DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO: *PAL3 Programma d'agglomerato del Luganese di terza generazione*, Lugano 2016.

COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI DEL LUGANESE, Potenziale dei nodi intermodali e dei P+R del Luganese. Aggiornamento novembre 2013 per il PTL Fase 2., del 21 novembre 2013.

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

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

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

Altri documenti (in ordine cronologico decrescente)

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

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

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

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

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

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

Link utili

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

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

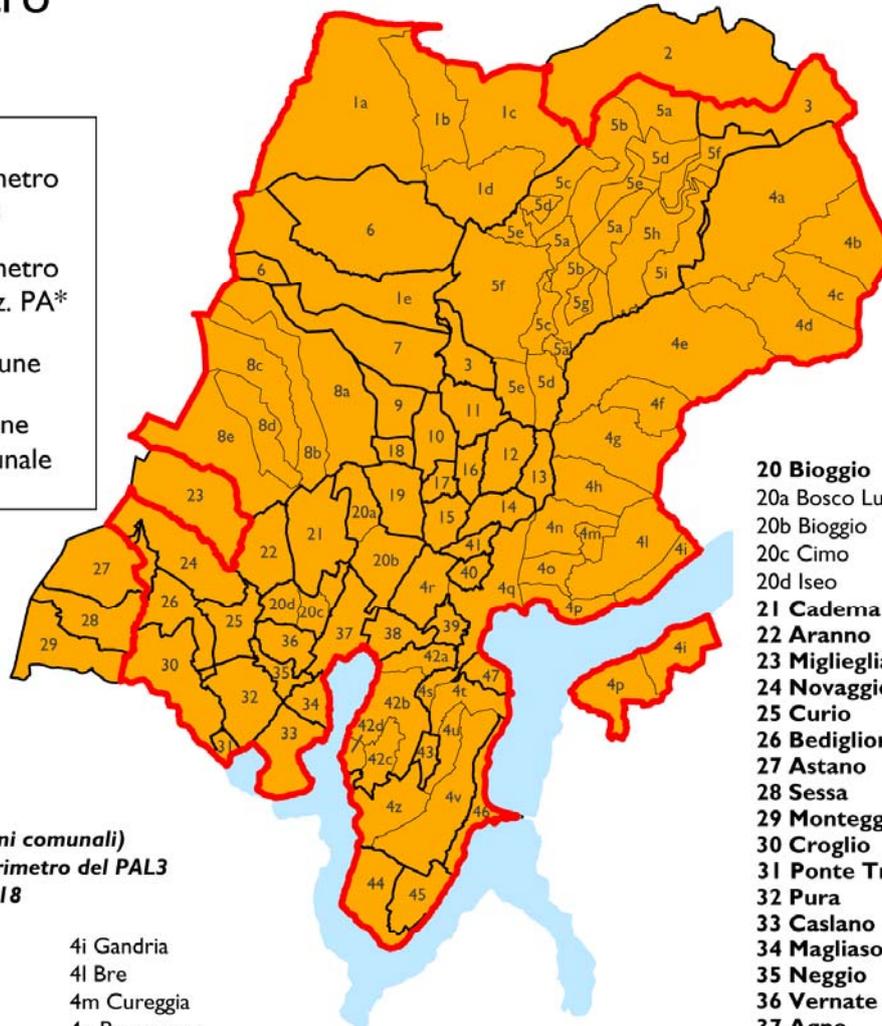
Sui Programmi d'agglomerato della Confederazione:

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

Allegato I

Perimetro del PAL 3

Perimetro PAL3



- 20 Bioggio**
- 20a Bosco Luganese
- 20b Bioggio
- 20c Cimo
- 20d Iseo
- 21 Cademario**
- 22 Aranno**
- 23 Miglieglia**
- 24 Novaggio**
- 25 Curio**
- 26 Bedigliora**
- 27 Astano**
- 28 Sessa**
- 29 Monteggio**
- 30 Croglio**
- 31 Ponte Tresa**
- 32 Pura**
- 33 Caslano**
- 34 Magliaso**
- 35 Neggio**
- 36 Vernate**
- 37 Agno**
- 38 Muzzano**
- 39 Sorengo**
- 40 Massagno**
- 41 Savosa**
- 42 Collina d'oro**
- 42a Gentilino
- 42b Montagnola
- 42c Agra
- 42d Carabietta
- 43 Grancia**
- 44 Morcote**
- 45 Vico Morcote**
- 46 Melide**
- 47 Paradiso**

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

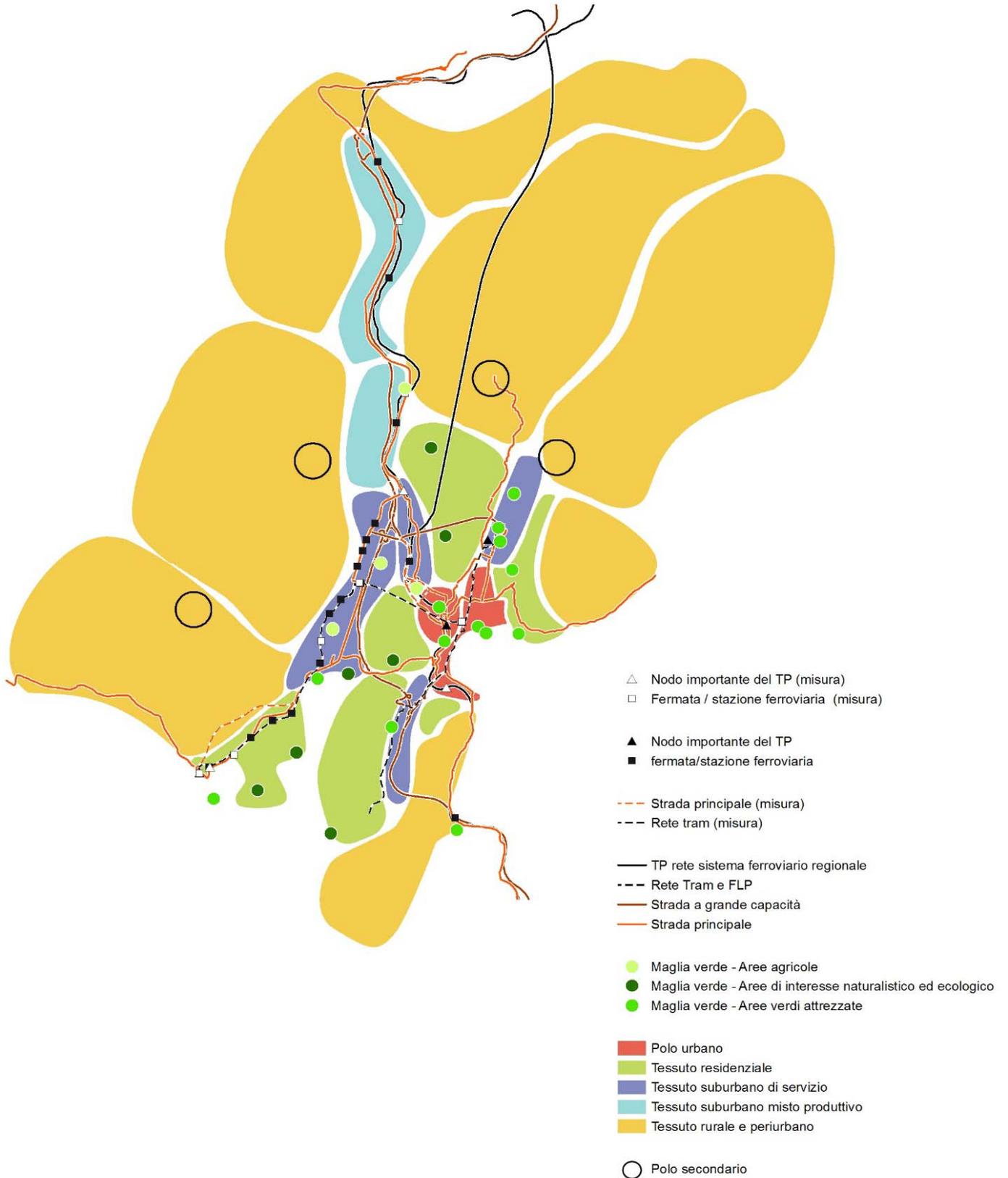
- 1 Monteceneri**
- 1a Rivera
- 1b Bironico
- 1c Medeglia
- 1d Camignolo
- 1e Sigirino
- 2 Isono**
- 3 Ponte Capriasca**
- 4 Lugano**
- 4a Valcolla
- 4b Bogno
- 4c Certara
- 4d Cimadera
- 4e Sonvico
- 4f Villa Luganese
- 4g Cadro
- 4h Davesco Sorango
- 4i Gandria
- 4l Bre
- 4m Cureggia
- 4n Pregassona
- 4o Viganello
- 4p Castagnola
- 4q Lugano
- 4r Breganzona
- 4s Pambio Noranco
- 4t Pazzallo
- 4u Carabbia
- 4v Carona
- 4z Barbengo
- 5 Capriasca**
- 5a Cagiallo
- 5b Lopagno
- 5c Tesserete

- 5d Lugaggia
- 5e Vaglio
- 5f Sala
- 5g Roveredo
- 5h Bidogno
- 5i Corticiasca
- 6 Mezzovico-Vira**
- 7 Torricella-Taverne**
- 8 Alto Malcantone**
- 8a Arosio
- 8b Mugena
- 8c Vezio
- 8d Fescoggia
- 8e Breno
- 9 Bedano**
- 10 Lamone**
- 11 Origgio**
- 12 Comano**
- 13 Canobbio**
- 14 Porza**
- 15 Vezia**
- 16 Cureglia**
- 17 Cadempino**
- 18 Gravesano**
- 19 Manno**

* 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



Allegato III

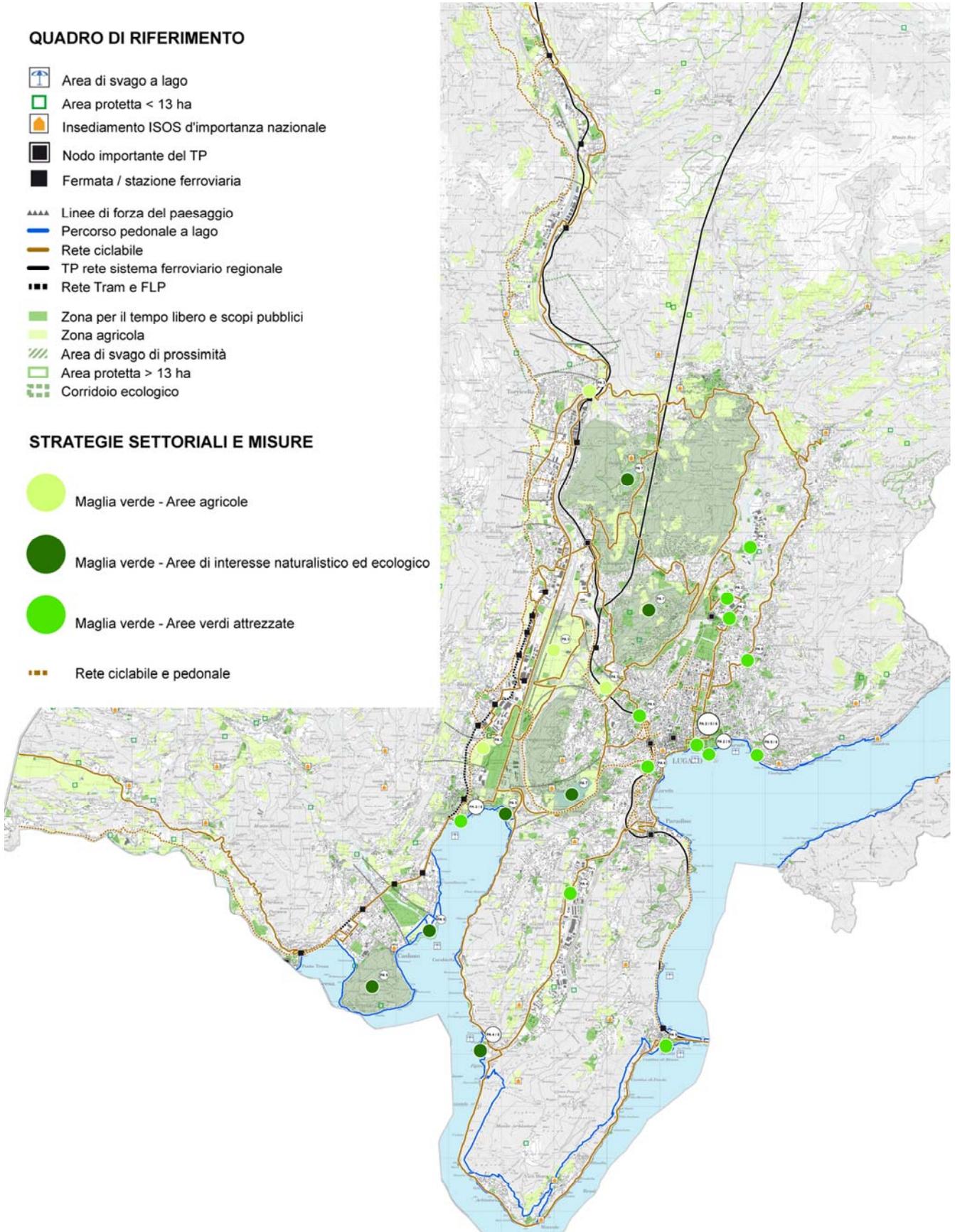
Natura e Paesaggio: situazione esistente e proposte del PA all'orizzonte 2030

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

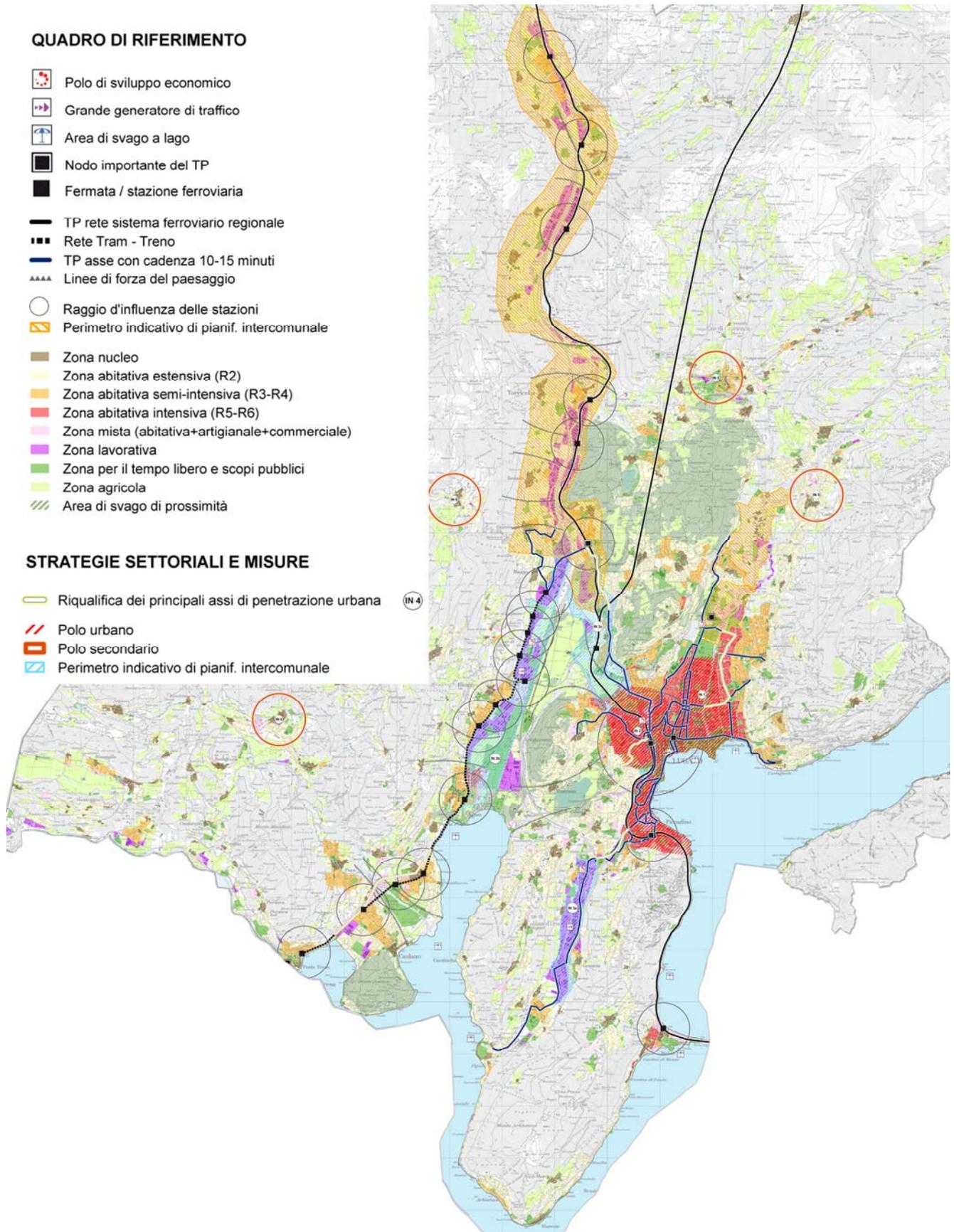
STRATEGIE SETTORIALI E MISURE

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



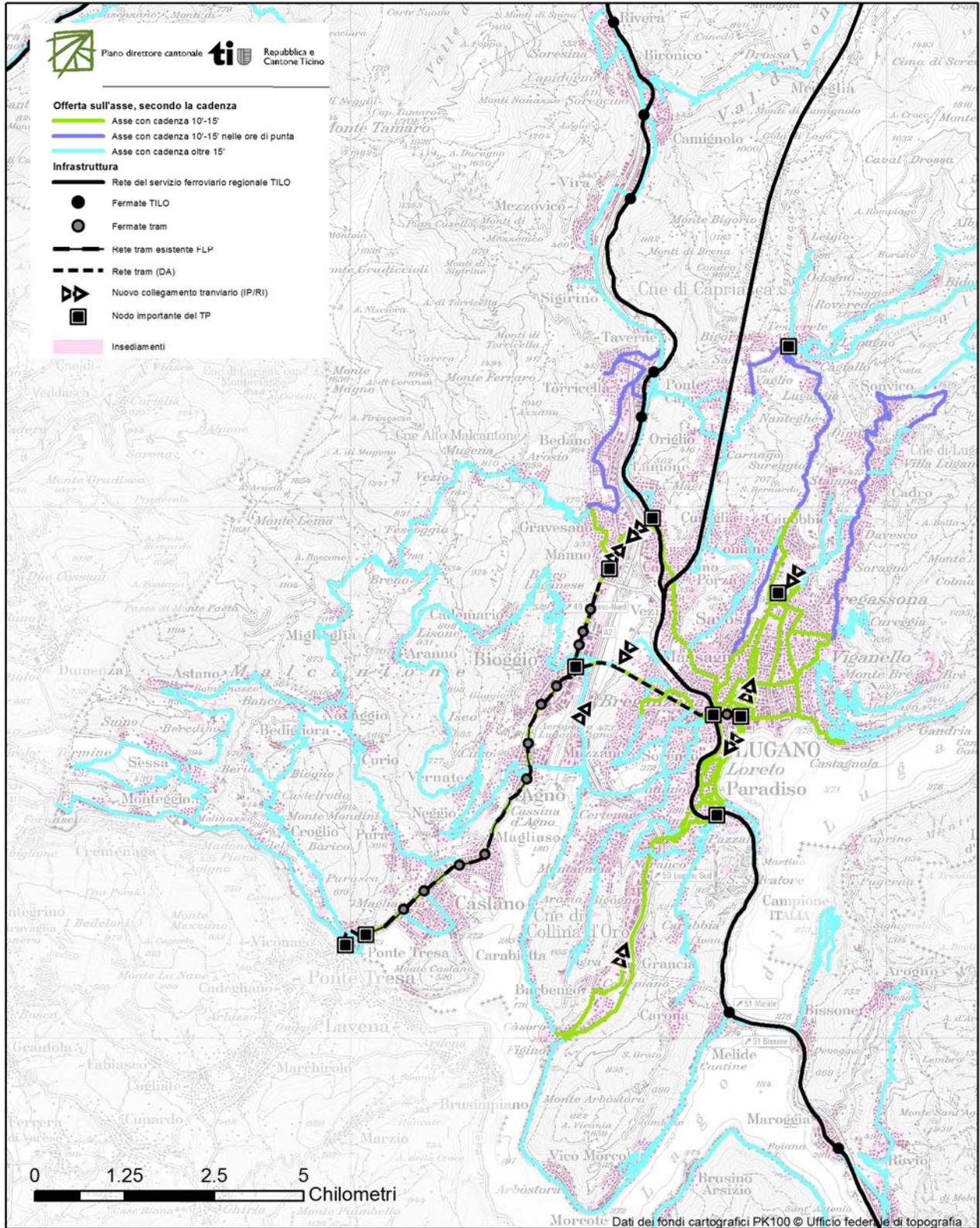
Allegato IV

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



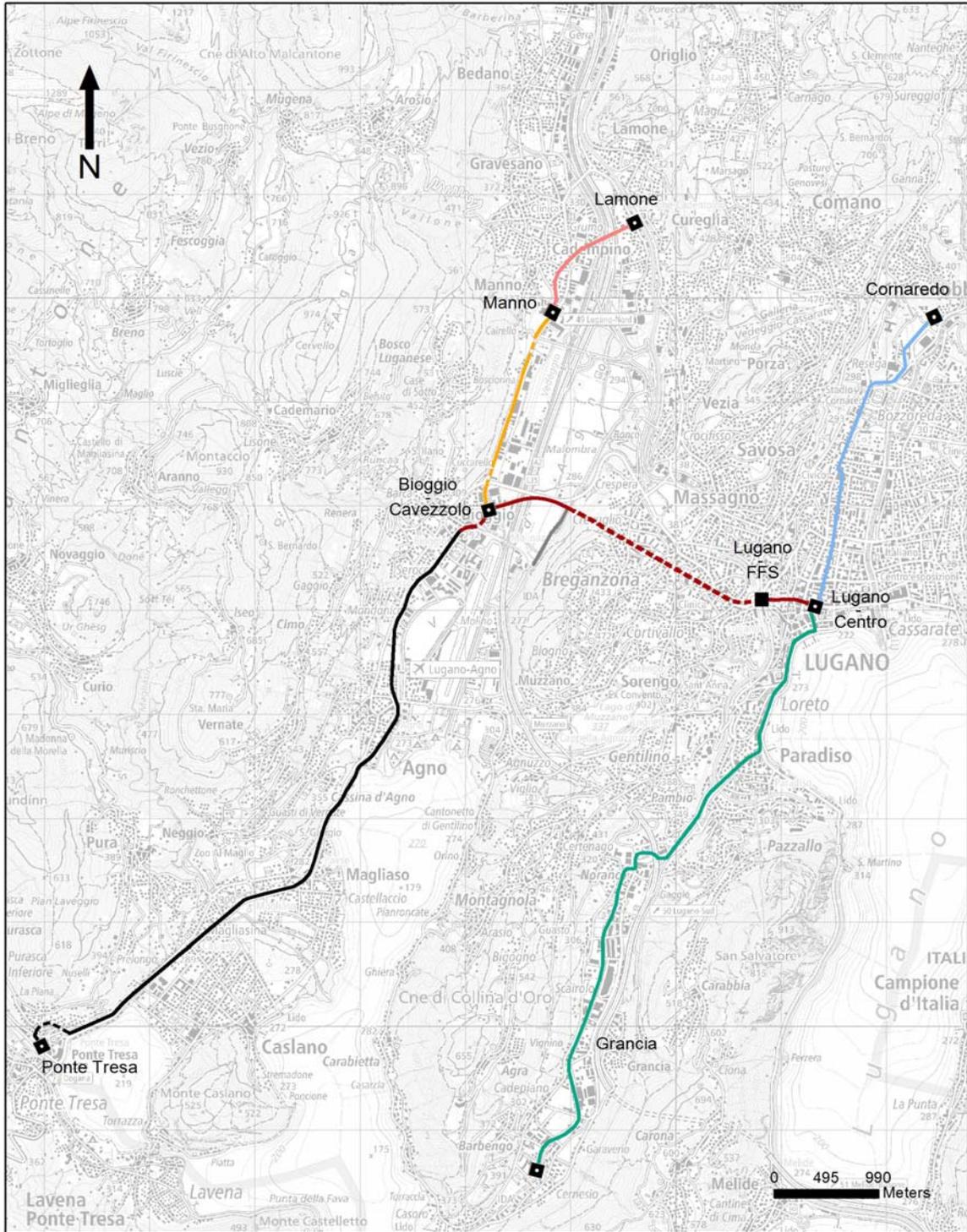
Allegato V.a

Rete del trasporto pubblico all'orizzonte 2030



Allegato V.b

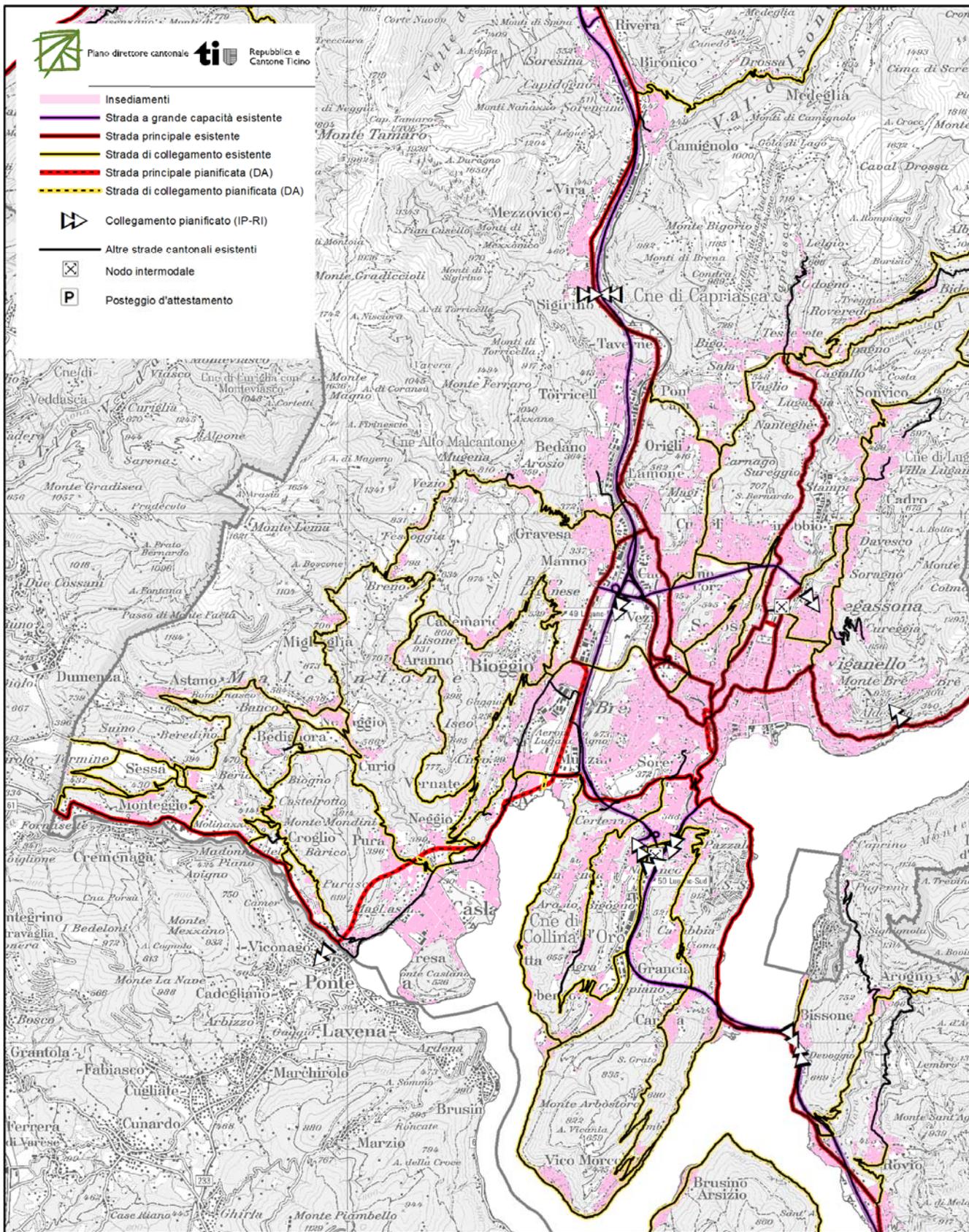
Trasporti pubblici - Rete tram del Luganese



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

Allegato VI.a

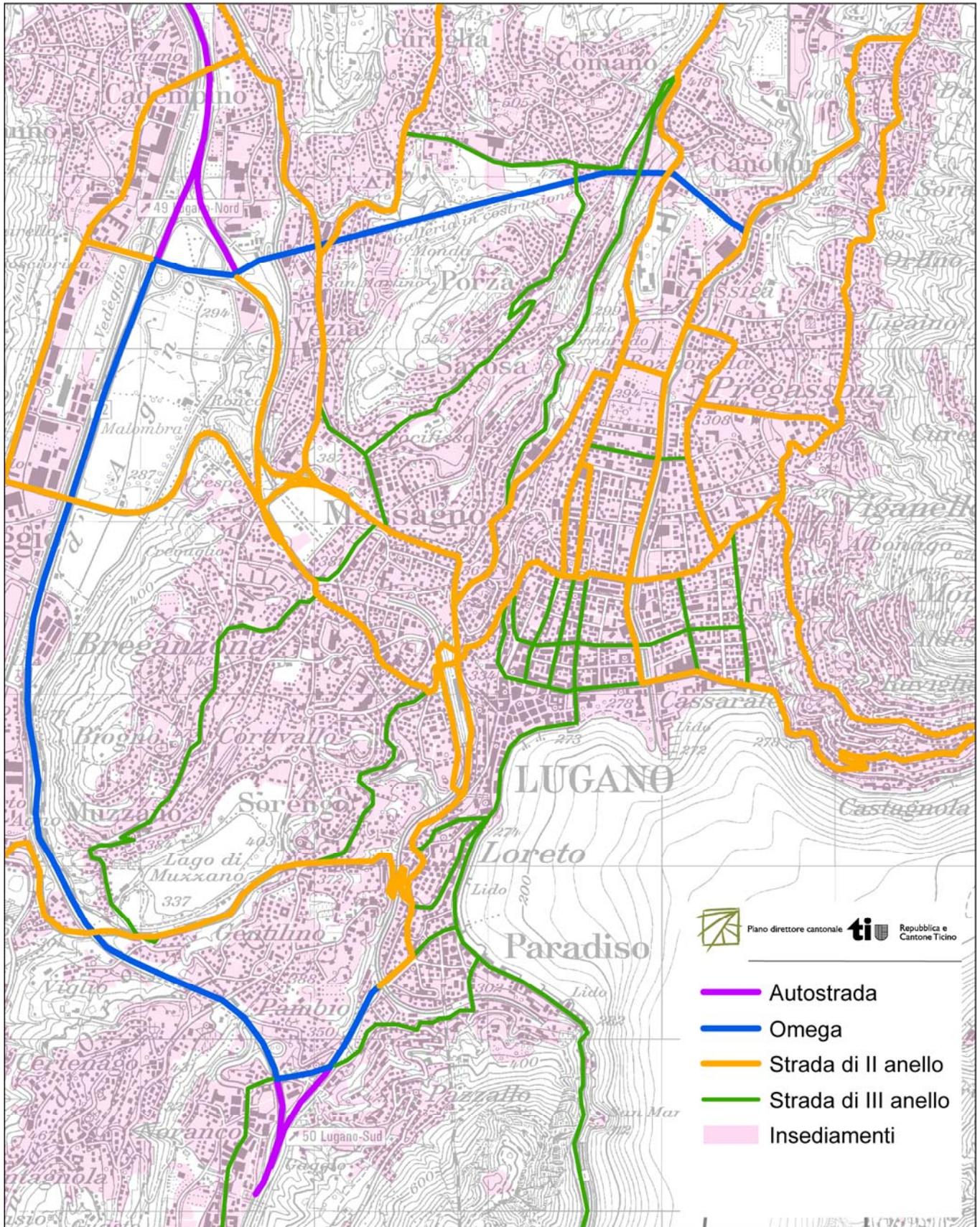
Rete viaria e stazionamento (strade cantonali e nazionali) all'orizzonte 2030



Dati dei fondi cartografici PK100 © Ufficio federale di topografia

Allegato VI.b

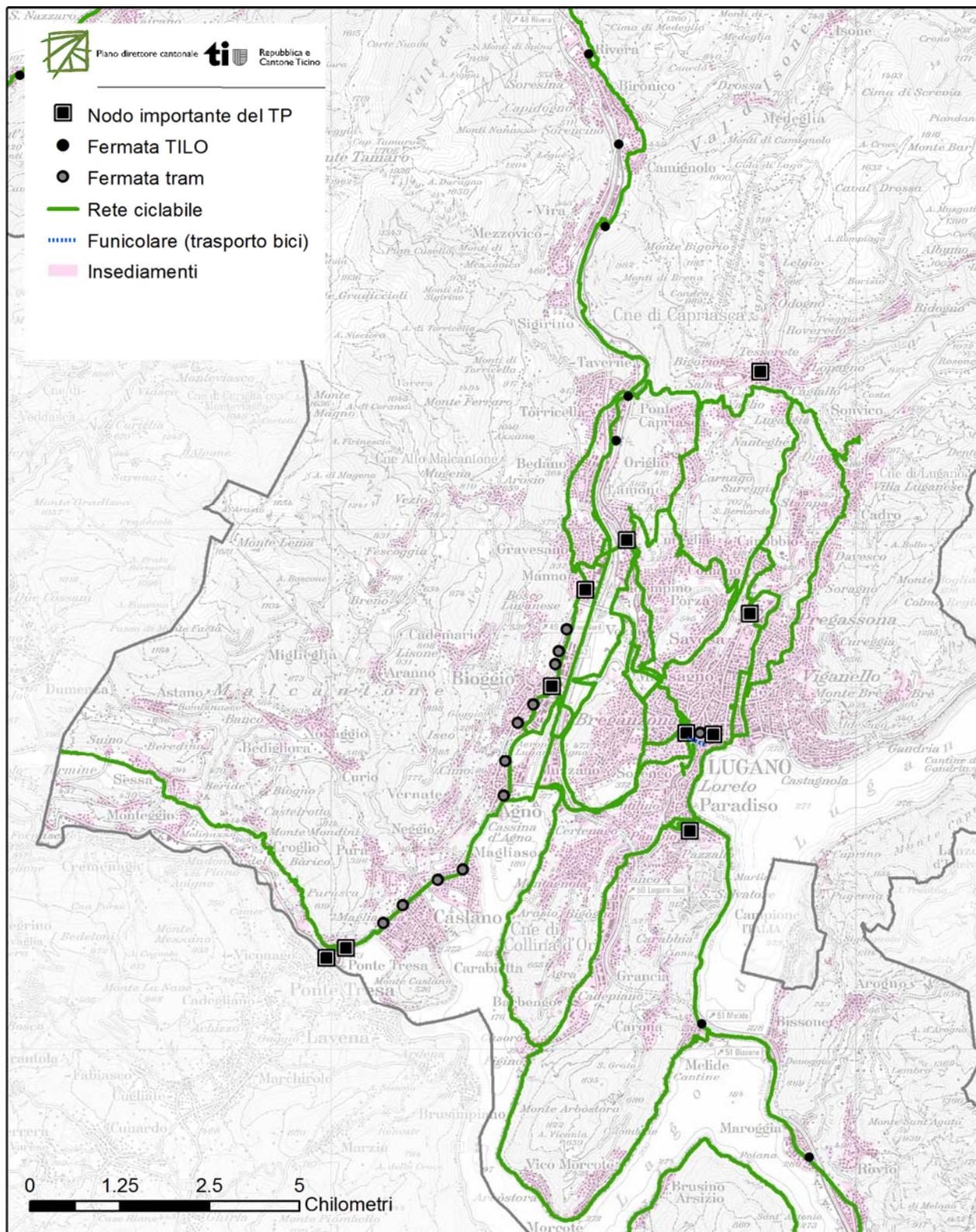
Rete viaria del polo (PVP)



Dati dei fondi cartografici PK 50 © Ufficio federale di topografia

Allegato VII

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



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

Misura PAL2	Situazione a PD
<u>Misure pianificatorie</u>	
I Polo urbano (PVP)	Misura inserita nella presente scheda.
II Città Alta	Misura inserita nella presente scheda.
III NQC - Nuovo Quartiere Cornaredo	Misura inserita nella presente scheda.
IV PRIPS – Piano della Stampa	Misura inserita nella presente scheda.
V CIPPS – Pian Scairolo	Misura inserita nella presente scheda.
VI NPV – Nuovo Polo Vedeggio	Misura inserita nella presente scheda.
VII Vedeggio Valley	Misura inserita nella presente scheda.
VIII Porta Ovest	Misura inserita nella presente scheda.
IX BAM – Basso Malcantone	Misura inserita nella presente scheda.
<u>Misure infrastrutturali</u>	
I.1 Rete tram Lugano – Bioggio – Manno	Misura inserita nella presente scheda.
Tratta Lugano Centro – Bioggio	Misura inserita nella presente scheda.
Tratta Bioggio – Manno	Misura inserita nella presente scheda.
Adeguamento tratta Magliaso – Caslano	Misura inserita nella presente scheda.
Nuova stazione Caslano Colombara	Misure da inserire nella scheda M7 del PD e solo richiamate in questa scheda.
Nuova stazione Agno aeroporto	
I.2 Rete tram Manno – Lamone	Misura inserita nella presente scheda.
I.3 Rete tram Cornaredo – Pian Scairolo	
Tratta Cornaredo – Lugano centro	Misura inserita nella presente scheda.
Tratta Lugano centro – Pian Scairolo	Misura inserita nella presente scheda.
I.4 Rete tram Basso Malcantone	Misura inserita nella presente scheda.
Nuova stazione di attestamento a Ponte Tresa	Misura inserita nella presente scheda.
I.5 Nuove fermate e nuovo collegamento TILO tra Taverne e il Basso Vedeggio	Misure da inserire nella scheda M7 del PD e solo richiamate in questa scheda.
2.1 Piano di pronto intervento - Sicurezza	
Basso Malcantone	Misura inserita nella presente scheda.
Medio Vedeggio	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
Valle del Vedeggio	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
Collina Nord	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
2.2 Viabilità Cornaredo (NQC)	Misura inserita nella presente scheda.
2.3 Viabilità Basso Vedeggio (NPV)	Misura inserita nella presente scheda.
2.4 Viabilità Basso Malcantone (BAM)	Misura inserita nella presente scheda.
2.5 Viabilità Pian Scairolo (CIPPS)	
Rotonda Pazzallo e collegamento con Via Senago e Via Senago e rampa di accesso autostradale	Misura inserita nella presente scheda.
Strada di Gronda del Pian Scairolo	Misura inserita nella presente scheda.
2.6 Viabilità Valle del Vedeggio	Misura inserita nella presente scheda.
2.7 Viabilità Porta Ovest	Misura inserita nella presente scheda.
3.1 Nodo intermodale di Cornaredo	Misura inserita nella presente scheda.
3.2 Nodo intermodale di Bioggio-Cavezzolo, fase 1	Misura inserita nella presente scheda.
3.3 Nodo intermodale di Bioggio-Cavezzolo, fase 2	Misura inserita nella presente scheda.
3.4 Nodo intermodale di Vezia-Villa Negroni	Misura inserita nella presente scheda.
3.5 Nodo intermodale Lugano Sud, Fase 2 (Paradiso)	Misura inserita nella presente scheda.
3.6 Nodo intermodale di Lamone-Cadempino	Misura inserita nella presente scheda.
4.1 Rete ciclabile regionale, Fase 2	Misura contemplata dalla scheda M10 del PD e solo richiamata in questa scheda.
Passerella ciclopeditone sul fiume Tresa (vicino ponte doganale)	Misura inserita nella presente scheda.

Allegato IX

Elenco completo delle misure del PAL3 e coordinamento con il Piano direttore

Codice PAL3	Nome misura PAL3	Situazione a PD
PA-1	Progetti di valorizzazione del paesaggio attraverso le politiche agricole	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
PA-2	Fiume e lungofiume Cassarate	Misura inserita nella presente scheda (ripresa da misura IV del PAL2).
PA-3	Parco agricolo del Vedeggio	Misura inserita nella presente scheda (ripresa da misura VI del PAL2).
PA-4	Lungofiume Roggia Scairolo	Misura inserita nella presente scheda (ripresa da misura V del PAL2).
PA-5	Lungolago Ceresio	Misura già contemplata dal PD (schede P4, P7, R9) e solo richiamata in questa scheda.
PA-6	Parchi urbani	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
PA-7	Aree naturalistiche collinari	Misura già contemplata dal PD (schede P4 e R9) e solo richiamata in questa scheda.
PA-8	Golfo di Ponte Tresa e lungofiume Tresa	Misura già contemplata dal PD (schede P4, P6, P7, R9) e solo richiamata in questa scheda.
IN-1.a	Polo Urbano / Città Bassa - Piano direttore comunale di Lugano (parte Città Bassa)	Misura già contemplata dal PD (scheda R6) e solo richiamata in questa scheda.
IN-1.b	Polo Urbano / Città Bassa - Campo Marzio	Misura inserita nella presente scheda (ripresa da misura I del PAL2).
IN-1.c	Polo Urbano / Città Bassa - Campus universitario USI-SUPSI 2	Misura inserita nella presente scheda (ripresa da misura I del PAL2).
IN-1.d	Polo Urbano / Città Bassa - Lungolago Lugano	Misura inserita nella presente scheda (ripresa da misura I del PAL2).
IN-1.e	Polo Urbano / Città Bassa - Lungolago Paradiso	Misura inserita nella presente scheda.
IN-2.a	Polo urbano / Città Alta - Piano regolatore-TriMa (trincea ferroviaria e Campus SUPSI)	Misura inserita nella presente scheda (ripresa da misura II del PAL2).
IN-2.b	Polo urbano / Città Alta - Piano regolatore-StazLu2	Misura inserita nella presente scheda (ripresa da misura II del PAL2).
IN-2.c	Polo urbano / Città Alta - Campus SUPSI fase I	Misura inserita nella presente scheda (ripresa da misura II del PAL2).
IN-2.d	Polo urbano / Città Alta - Campus SUPSI fase 2 (trincea)	Misura inserita nella presente scheda (ripresa da misura II del PAL2).
IN-3a	Tessuto suburbano di servizio e misto produttivo - CIPPS Pian Scairolo	Misura inserita nella presente scheda (ripresa da misura V del PAL2).
IN-3b	Tessuto suburbano di servizio e misto produttivo - NPV Nuovo Polo Vedeggio	Misura inserita nella presente scheda (ripresa da misura VI del PAL2).
IN-3c	Tessuto suburbano di servizio e misto produttivo - Porta Ovest	Misura inserita nella presente scheda (ripresa da misura VIII del PAL2).
IN-4	Riqualifica dei principali assi di penetrazione urbana	Misura contemplata negli indirizzi della presente scheda.
IN-5	Identificazione e rafforzamento delle centralità secondarie	Misura già contemplata dal PD (scheda R1) e solo richiamata in questa scheda.
TP 1.1	Rete tram-treno Lugano – Bioggio	Misura inserita nella presente scheda (ripresa da misura 1.1 del PAL2).
TP 1.3	Rete tram-treno Cornaredo-Pian Scairolo	Misura inserita nella presente scheda (ripresa da misura 1.3 del PAL2).
TP 1.4	Rete tram-treno Basso Malcantone	Misura inserita nella presente scheda (ripresa da misura 1.4 del PAL2).
TP 1.5	Nuove fermate TILO - Vedeggio	Misura già contemplata dal PD (scheda M7) e solo richiamata in questa scheda (ripresa da misura 1.5 del PAL2).
TP 1.6.a	Riorganizzazione TP - Riorganizzazione della rete TP su gomma	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD. Viene riportata allo scopo di fornire una visione generale dell'approccio a questa tematica.
TP 1.6.b	Riorganizzazione TP - Agglobus	
TP 1.6.c	Riorganizzazione TP - Nodo TP Paradiso	Misura inserita nella presente scheda.
TP 1.6.d	Riorganizzazione TP - Nodo TP Ponte Tresa	Misura inserita nella presente scheda.
TP 1.6.e	Riorganizzazione TP - Nodo TP Tesserete	Misura inserita nella presente scheda.
TP 1.6.f	Riorganizzazione TP - Nodo TP Lamone-Cadempino	Misura inserita nella presente scheda (ripresa da misura 3.6 del PAL2).
TP 1.6.g	Riorganizzazione TP - Interventi infrastrutturali per la rete TP su gomma	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
TP 1.7	Integrazione tariffaria transfrontaliera	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
TIM 2.4	Viabilità Basso Malcantone	Misura inserita nella presente scheda (ripresa da misura 2.4 e parz. 2.1 del PAL2).
TIM 2.6	Viabilità V. del Vedeggio – Svincolo Sigirino	Misura inserita nella presente scheda (ripresa da misura 2.6 del PAL2).
TIM 2.7	Viabilità Porta Ovest	Misura inserita nella presente scheda (ripresa da misura 2.7 del PAL2).
TIM 2.8	Sicurezza - Svincoli di Rivera e Melide	Misura inserita nella presente scheda (Rivera) e misura che non necessita di un consolidamento nel PD (Melide). (parz. ripresa da misura 2.6 del PAL2).

Codice PAL3	Nome misura PAL3	Situazione a PD
TIM 2.9	Sicurezza e moderazione del traffico	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
TIM 2.10	Mobilità elettrica (e@mobility)	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
TIM 2.11	Mobilità aziendale	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
TIM 2.12	Monitoraggio e messa in sicurezza dei punti critici della rete viaria	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
TIM 3.7	P+R - Accessibilità fermate FFS-TILO-FLP	Misura contemplata negli indirizzi della presente scheda.
ML 4.2	Rete ciclabile pedonale regionale - Città Alta, lato monte	Misura già contemplata dal PD (scheda M10) e solo richiamata in questa scheda.
ML 4.2.a	Rete ciclabile pedonale regionale - Città Alta, lato monte - tratta centrale e sud	
ML 4.2.b	Rete ciclabile pedonale regionale - Città Alta, lato monte - tratta nord	
ML 4.3	Rete ciclabile pedonale d'agglomerato - Valle del Vedeggio	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
ML 4.4	Rete ciclabile pedonale d'agglomerato - Basso Vedeggio	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
ML 4.5	Rete ciclabile pedonale regionale - Lugano-Bioggio (ex-FLP)	Misura inserita nella scheda M10 e solo richiamata in questa scheda.
ML 4.6	Percorso ciclabile pedonale Paradiso-Melide	Misura inserita nella scheda M10 e solo richiamata in questa scheda.
ML 4.7	Rete ciclabile pedonale regionale - Basso Malcantone	Misura inserita nella presente scheda.
ML 4.8	Mobilità lenta urbana - Piano dei percorsi ciclabili della città di Lugano:	-
ML 4.8.a	Collegamento Città Bassa - Stazione	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
ML 4.8.b	Via Tassinio-via Casserinetta	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
ML 4.8.c	Via Ferri	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
ML 4.8.d	Via Ronchetto-via dei Ronchi	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
ML 4.8.e	Stazionamento biciclette	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
ML 4.8.f	Velostazioni temporanee	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
ML 4.9	Rete ciclabile pedonale d'agglomerato - Valle della Tresa	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.
ML 4.10	Mobilità lenta Porta Ovest - Integrazione rete ciclabile/pedonale regionale	Misura inserita nella scheda M10 e solo richiamata in questa scheda.
ML 4.11	Piani di mobilità scolastica	Misura che non necessita di un consolidamento nel PD.