

S 1



Piano dei trasporti
del Luganese
**Piano della viabilità
del Polo**

**Scheda
settoriale S1**

**Accompagnamento
urbanistico**

SETTEMBRE 2007

Committenti

Dipartimento del territorio
Commissione regionale
dei trasporti del Luganese

Delegazione delle Autorità

Marcello Bernardi,
Riccardo De Gottardi,
Dipartimento del territorio

Emanuele Gianini,
Commissione regionale
dei trasporti del Luganese

Rappresentanti
dei 15 Comuni del Polo

Direzione di progetto

Martino Colomba,
Daniele Brusacoram,
Sezione della mobilità

Nicola Klainguti,
Sezione dello sviluppo
territoriale

Brunello Arnaboldi,
Commissione regionale
dei trasporti del Luganese

Responsabile della scheda

Nicola Klainguti,
Sezione dello sviluppo
territoriale

Concetto grafico

Studio grafico Steiger Felder
Impaginazione
Veriza Galati
Foto
Andrea Franchi
Esecuzione cartine
Clichés Color 2000 Sagl

Dati delle carte

PK 50 e PK 25
© 2001
Ufficio federale di topografia

Sommario

1	Introduzione	pag.	4
2	Piano direttore cantonale	pag.	5
3	Piani regolatori comunali	pag.	8
4	Caratteristiche urbanistiche	pag.	8
5	Temi urbanistici principali del PVP	pag.	9
6	Risultati	pag.	10
7	Conclusione	pag.	13

1**Introduzione**

Il processo di identificazione dell'insieme delle misure di gestione della mobilità in vista dell'apertura della galleria Veduggio – Cassarate è pure l'occasione per affrontare ed operare una ristrutturazione urbana del territorio considerato.

In questo senso le proposte del PVP non si limitano a ripensare la gestione della mobilità fine a se stessa, ma sono impostate in funzione di un miglioramento della qualità di vita dentro la città e dentro il Polo.

Lo spazio del sistema stradale svolge un ruolo importante nel promuovere, mediante una sua accorta sistemazione, i valori della Nuova Città in termini di identità e qualità.

Il progetto di PVP non si limita pertanto ad essere semplicemente la somma di interventi coerenti con gli indirizzi definiti nel Piano direttore cantonale (PD) per quel che attiene al modello di organizzazione territoriale, ma pone le premesse per andare oltre.

La presente scheda si prefigge, da un lato, di evidenziare la congruenza delle proposte rispetto agli ordinamenti territoriali promossi con il PD, dall'altro, di mettere in risalto gli indirizzi di ristrutturazione urbanistica che accompagnano le scelte di mobilità.

Queste evidenziazioni sono volte ad assicurare una corretta progettazione degli interventi, come pure ad impostare e sviluppare eventuali adattamenti e modifiche dei PR comunali da parte dei Comuni stessi nell'ambito delle loro competenze e dell'autonomia loro riconosciuta in materia.

2 Piano direttore cantonale

Per inquadrare le proposte del PTL in un concetto di organizzazione territoriale a livello regionale sono stati intrapresi degli studi di approfondimento relativi all'agglomerato di Lugano che hanno permesso di formulare e consolidare un progetto di Modello di organizzazione territoriale confluito nella scheda 10.4 del PD.

I concetti iniziali su cui si fonda detto Modello sono i seguenti:

- l'Agglomerato è una porzione del territorio della Regione luganese avente carattere di sistema per l'alto livello di identità urbana, per le specifiche interazioni funzionali ed economiche, per la continuità spaziale; esso è stato definito **Nuova Città**;
- gli interventi urbanistici devono essere finalizzati alla **caratterizzazione** della Nuova Città, al di là dei limiti politici dei singoli Comuni;
- è necessario promuovere e coordinare le ipotesi di **sviluppo funzionale** all'interno della Nuova Città al fine di evitare la formazione di polarità contrapposte, di salvaguardare le specificità insediative, di valorizzare le aree di equilibrio paesaggistico e di pregio ambientale, di utilizzare al meglio le risorse e le specializzazioni a disposizione.

Partendo da questi presupposti è stato possibile suddividere l'agglomerato in entità territoriali (**quartieri**) con l'identificazione delle loro funzioni a scala di agglomerato e di indirizzi volti a consolidarne il ruolo.

Lo scopo di un simile progetto risiede nella volontà di:

In generale:

- rafforzare la Nuova Città quale Polo cantonale;
- concretizzare il disegno politico cantonale "Ticino regione unica e aperta";
- individuare e valorizzare tutte le componenti capaci di creare identificazione urbana;
- promuovere le qualità ambientali della Nuova Città;
- migliorare le reti dei collegamenti esterni e interni quale approfondimento del PTL;
- potenziare le strutture e le istituzioni di supporto.

In relazione all'urbanistica:

- presentare proposte e priorità affinché la Nuova Città prenda corpo compiutamente in termini urbanistici e funzionali;
- accrescere l'identità, le potenzialità e l'interazione dei Comuni, intesi quali "quartieri" della Nuova Città prefigurata;
- assegnare un ruolo urbanistico al sistema dei trasporti, quale strumento per valorizzare la qualità di vita dei quartieri, la struttura urbana e funzionale della Nuova Città, il paesaggio, l'ambiente;
- garantire che tra l'Agglomerato e le aree limitrofe vengano stabiliti reciproci rapporti di interdipendenza.

All'interno dell'area di intervento del Piano della viabilità del Polo, i quartieri interessati e le loro funzioni codificate nel Modello di organizzazione territoriale sono i seguenti:

- 1** la **City** che costituisce il quartiere centrale di riferimento della Nuova Città (Scheda PD 10.4.1)
- 1a** il **Quartiere Landriani – Dufour** quale quartiere complementare e di espansione delle attività dirigenziali e di unicità della City (Scheda PD 10.4.2.1)
- 2** il **Quartiere Molino Nuovo e Castausio** quale quartiere plurifunzionale della pianura del Cassarate (Scheda PD 10.4.2.2)
- 3** il **Quartiere di Cornaredo** quale quartiere specializzato per attività sportive, educative, culturali e di servizio (Scheda PD 10.4.2.3)
- 5a** il **Quartiere di Cassarate** quale quartiere plurifunzionale della pianura del Cassarate (Scheda PD 10.4.2.5a)
- 5b** il **Quartiere di Pregassona – Viganello** quale quartiere plurifunzionale della pianura del Cassarate (Scheda PD 10.4.2.5b)
- 6** il **Quartiere Collina est** quale quartiere prevalentemente residenziale pedemontano e collinare (scheda PD 10.4.2.6)
- 7** il **Quartiere Besso – Massagno** (da via Torricelli – Stazione FFS fino a Crocifisso di Savosa) quale quartiere plurifunzionale di collina con forte densità urbana (Scheda PD 10.4.2.7)
- 8** il **Quartiere Collina nord** quale quartiere prevalentemente residenziale pedemontano e collinare (scheda PD 10.4.2.8)
- 9a** il **Quartiere di Vezia** (da Crocifisso fino al confine con Cadempino) quale quartiere lineare plurifunzionale pedemontano (Scheda 10.4.2.9a)
- 9b** il **Quartiere di Lamone – Cadempino** quale quartiere lineare plurifunzionale di pianura (Scheda 10.4.2.9b)
- 10** il **Parco del Vedeggio** (limitatamente all'area di Povrò), parco territoriale per lo svago, la distensione, la salvaguardia agricola e la protezione naturalistica e paesaggistica (Scheda PD 10.4.2.10)
- 15** il **Quartiere Lungolago, Paradiso e collina di Pazzallo** quale quartiere turistico e residenziale (scheda PD 10.4.2.15)
- 17** il **Quartiere della collina centrale** quale quartiere residenziale pedemontano e collinare (Scheda PD 10.4.2.17)

-  City
-  Quartieri intensivi
-  Quartieri estensivi
-  Quartieri misti di servizio
-  Quartieri di produzione e di servizio specializzati
-  Parchi e aree pubbliche
-  Bosco

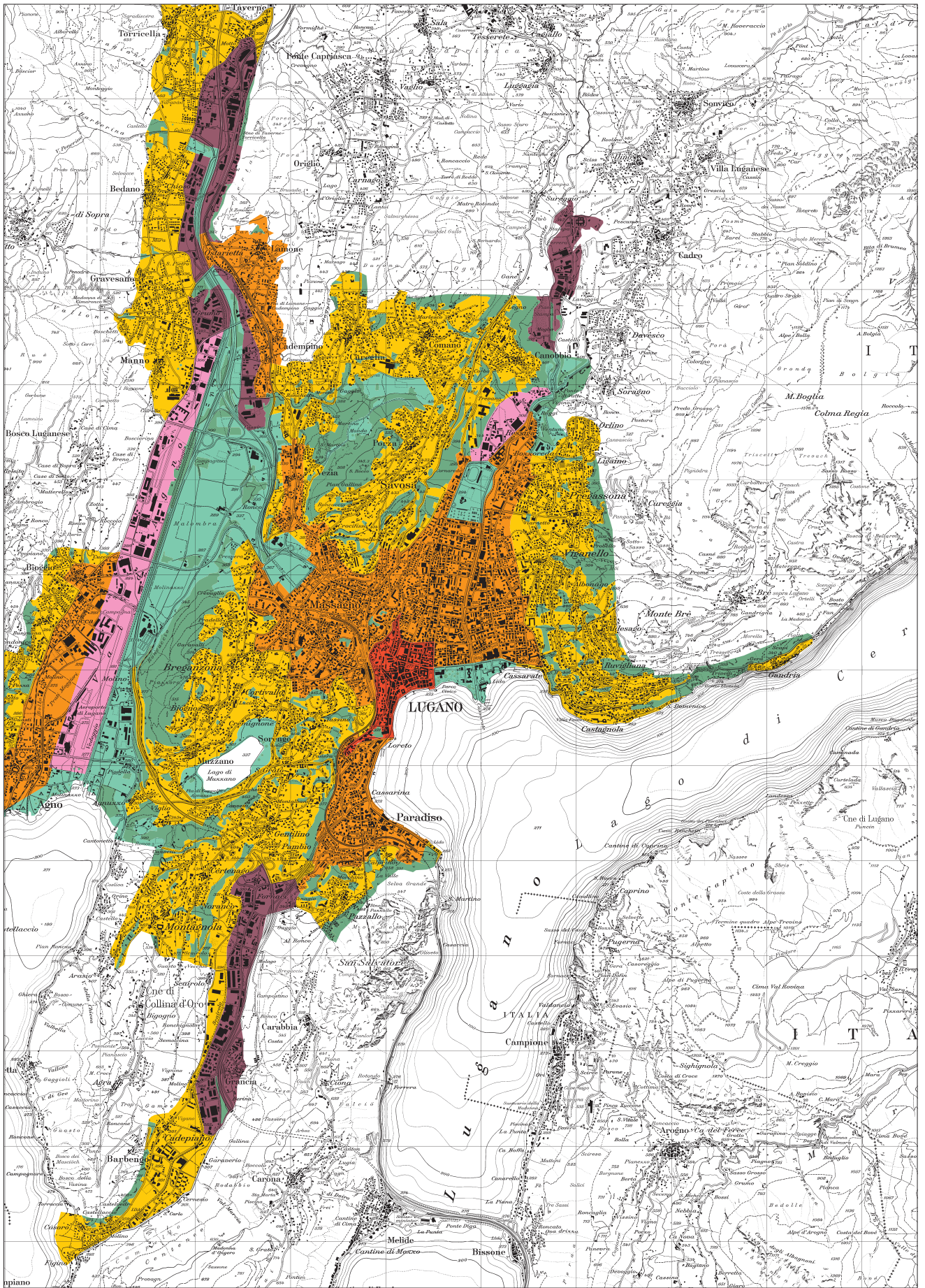


Fig. 1 – Modello territoriale di riferimento

3

Piani regolatori comunali

La situazione pianificatoria delle zone attraversate dalle strade con funzioni di collegamento principale rispettivamente di collegamento interno secondo le gerarchie del PD e del PVP è la seguente:

- Via Besso: zona R7, zona mista amministrativa e commerciale AC
- Via Bioggio/Cinque Vie: zona R6 residenziale semi-intensiva – zona mista RAr4 residenziale – artigianale – zona ACAr mista artigianale e commerciale-zona AP-zona agricola (prati di Povrò)
- Via S. Gottardo (Massagno): zona mista amministrativa e commerciale – PP Quartiere Santa Lucia
- Via S. Gottardo (Savosa): utilizzazioni residenziali, commerciali e amministrative-zona R4 residenziale semi-intensiva
- Via S. Gottardo (Vezia): zona RAr3 – zona mista – NT nucleo tradizionale
- Via Zurigo: zona R5, R7 ed AP-EP (attrezzature pubbliche – edifici pubblici)
- Via Trevano: zona R5, R7 ed AP-EP
- Via Ciani: zona R7 ed AP-EP
- Via delle Scuole: zona R6 e più
- Via Ceresio: zona R6 e più
- Via Cattori: zona R5, R6 e più
- Via Riva: zona mista e zona residenziale R2
- Via Calloni/via Adamini: zona R5, R6 e più ed AP-EP

4

Caratteristiche urbanistiche

Le indicazioni del PD, in particolare del modello di organizzazione territoriale, e quelle riprese dai PR dei singoli comuni, concordano nell'assegnare un'importante funzione urbana (edificazione intensiva – 5-7 piani, presenza di attività miste commerciali, amministrative e di servizio) agli assi di penetrazione principali:

- Via S. Gottardo a Massagno
- Via Besso a Lugano e Massagno
- Via Cattori a Paradiso e Lugano
- Via Trevano a Lugano
- Via Ciani a Lugano
- Via Ceresio (Pregassona) – via delle Scuole (Viganello) a Lugano

Anche l'asse di via Sonvico assume una funzione urbana importante, non viene però trattata nel PVP bensì nell'ambito dell'NQC.

5 Temi urbanistici principali del PVP

I principali temi urbanistici affrontati sono:

- La definizione delle caratteristiche delle **“porte d’accesso”** alla Città: entrata a Paradiso, nodo urbano delle Cinque Vie (Lugano/Massagno), nodo urbano della Cappella delle due Mani (Massagno). Per il nodo di interscambio di Cornaredo ed il nodo d’interscambio di Villa Negroni (Vezia), sono assunte e coordinate le indicazioni oggetto di progetti specifici separati dal PVP.
- La definizione e la caratterizzazione urbanistica dei diversi **assi di penetrazione** a dipendenza della loro funzione urbana. Questi assi assumeranno infatti una particolare valenza nel promuovere l’identità e la qualità della Nuova Città sia in termini di concezione del campo stradale, del suo arredo come pure delle accentuazioni in determinati luoghi emergenti.
- Il **Lungolago**, che dovrebbe qualificare la città ed esserne portatore dell’identità, oggi penalizzato da un traffico veicolare importante, che non solo è di disturbo ai suoi valori paesaggistici e alla possibilità di poterne godere in tranquillità, ma ne impedisce anche un eventuale riassetto strutturale, ad esempio con il capovolgimento delle attuali gerarchie spaziali a vantaggio degli spazi pedonali.
- Le due strade di **via Magatti** e **via della Posta**, che costituiscono un’importante cesura nella continuità dell’area pedonale del Centro.
- La **diffusione del traffico veicolare** (se si esclude la zona pedonale) **in ogni strada** e vicolo del centro, a danno dell’identità e della qualità dei singoli isolati non solo dal punto di vista del rumore, dell’inquinamento e della sicurezza, ma anche della conformazione degli spazi: marciapiedi esigui a fianco di larghe strade a forte traffico, assenza di piazze e vie dedicate ai pedoni, di aree di sosta per i cittadini, di zone d’ombra, di caffè all’aperto.
- **Viale Cattaneo**, oggi una strada percorsa da un forte flusso di traffico, ma che tuttavia ha due importanti ruoli all’interno della città, oggi elusi: primo, di essere il confine nord del Parco Ciani, e quindi di potenzialmente dare forma ad una strada con ben altre caratteristiche spaziali; secondo, di costituire un importante prolungamento e raccordo dell’area centrale verso est, verso Cassarate e Castagnola.
- **I parchi**, i loro collegamenti, le loro relazioni ed il lungofiume Cassarate, quali spazi pubblici privilegiati ma anche quali elementi di strutturazione dell’intero contesto territoriale cittadino.
- Gli attraversamenti e la **riqualifica generale dei quartieri**.

Inoltre, si è tenuto conto delle proposte urbanistiche di progetti importanti quali:

- il progetto di sistemazione urbanistica del Nuovo quartiere di Cornaredo (NQC);
- il progetto di riassetto urbanistico del comparto del nodo d’interscambio e P+R di Villa Negroni a Vezia;
- il progetto di riassetto del comparto centrale (nucleo tradizionale) di Vezia;
- il progetto del Campo Marzio;
- il piano d’indirizzo di via S. Gottardo a Massagno;
- il progetto della Stazione FFS di Lugano (StazLu);
- il progetto della Trincea di Massagno (TriMa) ed il suo sviluppo nel Masterplan della Città Alta;
- la pianificazione per la riqualifica del Pian Scairolo;
- il progetto di sistemazione del Lungolago di Lugano;
- la pianificazione per la riqualifica del Lungolago di Paradiso.

6 **Risultati**

6.1 **Conformità con il PD e con i PR comunali**

Le misure contemplate nelle schede del PVP sono state impostate in maniera tale da conferire un senso compiuto e coerente all'identità della nuova Città concepita con il Modello di organizzazione territoriale dell'agglomerato del Luganese.

In questa prospettiva le proposte del PVP forniscono sufficienti elementi affinché la progettazione esecutiva degli interventi, così come gli approfondimenti che i Comuni riterranno di compiere nell'esercizio della propria autonomia e competenza in materia pianificatoria, possa concretizzare il disegno sopraindicato.

I lavori svolti hanno permesso infatti di far emergere anche utili indirizzi all'attenzione dei Comuni, soprattutto per quel che attiene alla sistemazione ed arredo urbano degli spazi preminenti e sensibili del centro cittadino, così come pure per quel che attiene al ruolo di asse verde assunto dalla sponda sinistra del fiume Cassarate.

I cambiamenti proposti in termini di gestione del traffico non vanno a modificare le funzioni delle strade definite nei PR comunali del territorio interessato dal PVP. Per questi motivi si può concludere che non vi è necessità di apportare delle modifiche ai PR per quel che attiene alla gerarchia stradale.

I flussi di traffico sono stati ripartiti in maniera tale da risultare coerenti con le destinazioni di uso delle zone definite dai PR e con le caratteristiche urbanistiche del territorio considerato. In talune situazioni, come attestato dalle schede che documentano in termini quantitativi il carico veicolare giornaliero e la differenza rispetto alla situazione attuale, le soluzioni proposte possono indurre i Comuni a predisporre alcuni correttivi che permettano di meglio disciplinare in modo puntuale l'intensità di determinati contenuti rispetto ad altri. In altri termini, ai Comuni è comunque ancora data facoltà di determinarsi circa l'opportunità di modificare per esempio il rapporto tra la destinazione abitativa e quella per il lavoro a dipendenza del volume di traffico sulle strade che costeggiano o attraversano settori del loro territorio.

Giova ad ogni modo sottolineare che tutte le strade all'interno del Polo sono di tipo urbano e che la loro conformazione, come pure la loro gestione, è stata concepita tenendo conto di questo aspetto. Ciò sia in termini di arredo, di spazio pubblico, di sicurezza, di facilità di attraversamento per i pedoni (permeabilità), di velocità ammessa e quindi anche parzialmente del carico fonico da esse indotto.

6.2 **Temi urbanistici particolari: indirizzi per la progettazione degli interventi e per l'adattamento dei PR comunali**

I lavori e le proposte di soluzione concepite ed illustrate nelle schede comprensoriali C1-C5, a cui si rimanda per i dettagli, hanno permesso di formulare degli indirizzi per i temi urbanistici preminenti affrontati con il PVP. Essi sono ripresi e sintetizzati nei successivi punti.

Porte di accesso/filtri di entrata alla Città

Con il progetto di Piano della viabilità del Polo sono confermate le funzioni preminenti di determinate aree. In particolare le "porte di accesso" alla città hanno trovato la loro conferma con alcuni indirizzi in merito alla loro caratterizzazione.

Per il nodo delle Cinque Vie (Lugano/Massagno) e quello della Cappella delle due Mani (Massagno), è emersa la necessità di prevedere un progetto di dettaglio che sappia conciliare al meglio le funzioni viarie con quelle urbane.

Per il nodo di Paradiso è stata sviluppata una soluzione che possa rispondere al meglio, sia dal profilo urbano che da quello viario, alle condizioni sussistenti all'orizzonte temporale di attuazione del PVP. Per questo motivo l'incrocio in corrispondenza degli agganci di via Zorzi e via Cassarinetta non è inteso quale porta di accesso definitiva alla Città, ma assume una valenza con preminente funzione di gestione del traffico a favore del risanamento ambientale e la riqualifica urbanistica graduale delle tratte stradali che da questo punto si dirigono verso il centro cittadino.

La realizzazione delle altre opere infrastrutturali programmate con il PTL, che potranno incidere in misura maggiore sugli attuali flussi di traffico, permetterà di predisporre una nuova e completa soluzione (ubicazione e sistemazione) per questa porta di accesso.

Anche per il nodo di Vezia e quello di Cornaredo, non direttamente affrontati con il PVP, sono state sviluppate delle soluzioni e sono in procinto di essere avviate le relative procedure atte a conferire a queste aree l'importante funzione di porta di accesso alla nuova Città.

Caratterizzazione urbanistica degli assi di penetrazione

La caratterizzazione degli assi stradali, ed in particolare degli assi urbani principali di penetrazione è avvenuta in maniera tale da predisporre per ognuno di essi una proposta adeguata al contesto territoriale di riferimento. In questo senso non tutti gli assi principali di penetrazione avranno caratteristiche uguali ed un arredo urbano analogo. Tuttavia è stato possibile concepire una trama di fondo ricorrente nei diversi comparti cittadini, perlomeno per quel che attiene alla sezione tipo della strada. Questo significa che questi assi si fondano su un'impostazione unitaria che tradotta in progetti

esecutivi permetterà di ulteriormente sviluppare una chiara identità della città e dei luoghi che la caratterizzano.

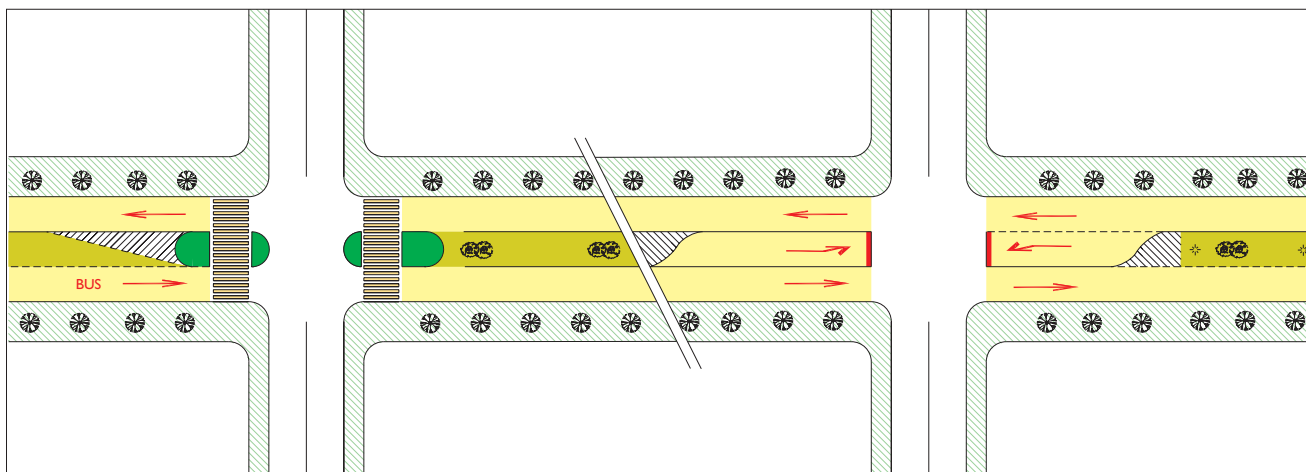


Fig. 2 – Sezione tipo assi principali di penetrazione

Per quel che attiene l'asse di penetrazione da sud, segnatamente a partire dall'incrocio del Brentino sino a quello della Geretta, potranno essere operati interventi tali da connotare meglio questo spazio in funzione della sua vocazione e funzione urbana. Trattasi di uno degli interventi più significativi volti al recupero ed alla riqualifica urbanistica degli assi di penetrazione al Polo. Ritenuto che questo riassetto potrà essere reimpostato in funzione degli ulteriori interventi programmati con il PTL, la proposta è stata concepita in maniera tale da poter essere facilmente convertita.

Il Comune di Paradiso dispone inoltre di indicazioni su come sviluppare al meglio la pianificazione e la riqualifica delle aree adiacenti all'asse stradale principale del proprio tessuto urbano, in particolare quelle lungo via San Pietro Pambio.

Per quanto attiene allo spostamento della tratta di via Sonvico a sud dello stadio, la progettazione dell'opera stradale nella sua estensione complessiva, nonché le misure che andranno ancorate nel PR comunale non sono state affrontate con il PVP, che si è limitato a riprenderne gli assunti funzionali. Infatti questi aspetti, al pari della caratterizzazione della via Sonvico nella tratta che dall'uscita della galleria si estende fino al nodo del gas, sono affrontati con la progettazione stradale dell'opera, attualmente in corso, e con i progetti di pianificazione locale promossi dalla Città di Lugano ed integrati nel comparto del Nuovo quartiere di Cornaredo (NQC).

Il Lungolago

Il Lungolago potrà beneficiare in misura considerevole della nuova impostazione della viabilità malgrado non sia comunque possibile, in questa fase temporale, sovvertire drasticamente le gerarchie e le funzioni esistenti nella tratta tra il debarcadere di Paradiso e viale Cattaneo. Per la tratta tra il debarcadere di Paradiso e viale Cattaneo ed il debarcadere di Paradiso, le misure previste permetteranno così al Comune di Paradiso di proseguire con lo sviluppo delle soluzioni di sistemazione e riqualifica che ha già avviato. Per la restante tratta, che si estende sino al Parco Ciani sarà possibile avviare gradualmente il processo di riconversione a beneficio dello spazio pedonale, promosso dalla Città e confluito nel progetto di sistemazione del Lungolago esaminato dal Dipartimento del territorio. A tale proposito, con la conclusione del PVP, sarà possibile anche prendere le decisioni, con la dovuta cognizione di causa, in merito alla variante di PR che il Comune di Lugano ha già adottato e che prevede, per l'appunto, la riqualifica e la riconversione di determinati spazi pubblici.

La continuità dell'area pedonale del Centro

Nel comprensorio sensibile del centro città il PVP identifica con maggior precisione, rispetto agli altri comparti indagati, gli isolati e gli indirizzi di riqualifica dello spazio pubblico che hanno determinato l'impostazione della gerarchia stradale del comparto stesso. Questo concetto e queste misure concretizzano in modo marcato l'obiettivo e la funzione di questo quartiere particolarmente sensibile della nuova Città. Concetto che è stato comunque parzialmente esteso anche ad altri quartieri (ad esempio ai quartieri di Molino Nuovo, Cassarate, Viganello). Questo approccio porta a risolvere la situazione di via Magatti e via della Posta, attualmente poco soddisfacente e non in linea con il PR cittadino. Le stesse non costituiranno pertanto più quella cesura nella continuità dell'area pedonale del Centro. La soluzione proposta per l'area centrale risolverà pure la diffusione del traffico veicolare in ogni strada e vicolo che compromette la qualità di vita in questi settori cittadini.

La figura illustra una possibile conformazione e organizzazione degli spazi interni di un isolato, prendendo come esempio quello formato lungo via Lucchini e via Lambertenghi.

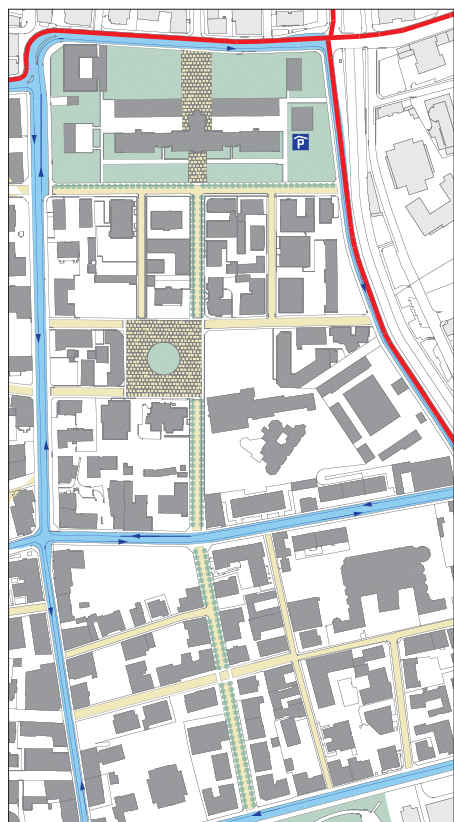


Fig. 3 – Esempio di organizzazione degli spazi interni agli isolati

I parchi, i loro collegamenti e le loro relazioni, il lungofiume Cassarate

La gerarchia mirata delle diverse strade e la loro caratterizzazione ha permesso di sviluppare in maniera determinante il tema della permeabilità e dei collegamenti fra i quartieri del Polo, così come quello di mettere in rete il sistema dei parchi, dei giardini, e delle altre attrezzature pubbliche presenti nel tessuto cittadino.

In questo quadro assume particolare valenza la conferma della funzione di asse verde accreditata alla sponda sinistra del Cassarate. Questo concetto già identificato nel PD e che ha potuto essere confermato con i lavori del PVP, dovrà ora essere ulteriormente sviluppato nella sua progettazione e nella sua codificazione negli strumenti di pianificazione comunale (PR) in maniera coordinata ed unitaria. Questa funzione territoriale preminente, infatti, trova la sua prosecuzione naturale verso nord nel comparto interessato dalla pianificazione intercomunale del nuovo quartiere di Cornaredo, (che esula dallo studio del PVP).

La realizzazione di ulteriori passerelle pedonali e ciclabili sul fiume Cassarate permetterà a sua volta di migliorare in misura sensibile la permeabilità fra le due sponde del Cassarate.

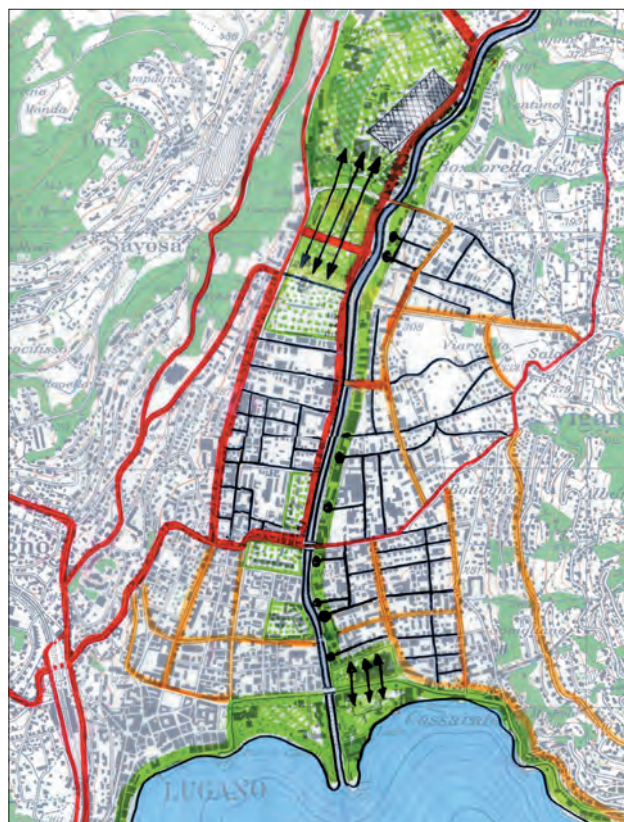


Fig. 4 – Il sistema dei parchi

7

Conclusione

In conclusione si può affermare che oltre ad essere conformi agli indirizzi indicati dal modello di organizzazione territoriale dell'agglomerato, le proposte contemplate nel PVP sono pure in grado di far compiere un salto di qualità nella caratterizzazione e nella funzione urbana dei quartieri che compongono il Polo dell'agglomerato del Luganese. I Comuni interessati potranno ulteriormente sviluppare gli indirizzi ed i concetti promossi dal PVP affinché l'agglomerato sappia e possa rispondere convenientemente al suo ruolo preminente a livello cantonale.

