

PAL5
Programma d'agglomerato del
Luganese di quinta generazione

Procedura di informazione e partecipazione ai sensi dell'art. 11 Lst

Documento n. 2
Schede delle misure

7 agosto 2024

Allestimento

Commissione regionale dei trasporti del Luganese

Operatori

Studi Associati SA, Lugano

Stefano Wagner, Paolo Della Bruna

Citec Ingénieurs-Conseils SA, Ginevra

Franco Tufo, Gianluigi Giacomel

LAND Suisse Sagl, Lugano

Andreas Kipar, Federico Scopinich

Brugnoli e Gottardi SA, Massagno

Lorenza Passardi Gianola

Dionea SA, Locarno

Giacomo Gianola

Dati delle carte

PK50 e PK25

©2009 Ufficio federale di topografia

SOMMARIO

1. Insedimenti (IN)	7
PDCom - Piano direttore comunale Lugano	7
Polo urbano – Città Bassa Campo Marzio Nord	9
Polo urbano – Città Bassa Lungolago Lugano	11
Polo urbano – Città Bassa Piazzale ex-Scuole	13
Polo urbano – Città Bassa Piazza Molino Nuovo	15
Polo urbano – Città Bassa Area ex Macello	17
Polo urbano – Città Bassa Comparto funicolare degli Angioli	19
Polo urbano – Città Bassa Campus SUPSI, Fase 2 (trincea)	21
Tessuto suburbano di servizio Porta Ovest - Cappella delle Due Mani	23
Tessuto suburbano di servizio Porta Ovest - Cinque Vie	25
Tessuto rurale e periurbano, Identificazione e rafforzamento delle centralità secondarie	27
Identificazione e rafforzamento delle centralità secondarie, Tesserete	28
Identificazione e rafforzamento delle centralità secondarie, Arosio	30
Identificazione e rafforzamento delle centralità secondarie, Cadro / Dino / Sonvico / Villa Luganese	32
Identificazione e rafforzamento delle centralità secondarie, Novaggio	34
Tessuto residenziale Riqualfica urbanistica ed ecologica del lungolago di Ponte Tresa	36
Tessuto Residenziale Riqualfica del nucleo e della piazza di Melide	38
2. Paesaggio (PA)	40
Riepilogo misure Paesaggio PAL5	40
Tenuta Bally	41
Parco agricolo urbano del Pian Scairolo	43
Fiume Cassarate Lotto 2 / Cornaredo - Foce	45
Svincolo di Sigirino (parte alta)	47
Parco lineare Roggia Scairolo	50
Foce del Vedeggio, Lido di Agno	52
Gandria	55
Parco della Trincea di Massagno	57
Parco del Tassino	60
Parco Ciani	63
Pratone di Trevano	66
Villa Favorita	69
Castello Trefogli e Parco del Castello	71
Complesso St. Abbondio	73
Masseria Gerbone	75
Riale Ponteggia	77
Riale Vinigo	79
Pevereggia e Riali	81
Bollette, Monteggio, Sessa	81

3. Trasporto pubblico (TP)	83
Riepilogo misure TP	83
Rete tram-treno del Luganese, tappa 2, Centro-Cornaredo / Centro-Pregassona	84
Nuove fermate TILO – Vedeggio, Fermata Bironico-Camignolo	87
Nuove fermate TILO – Vedeggio, Fermata Torricella-Taverne	89
Riorganizzazione del TP su gomma, orizzonte rete tram-treno tappa 1	91
Riorganizzazione del TP su gomma, orizzonte rete tram-treno tappa 2	94
AggloBus Cornaredo - Pian Scairolo	97
Velocizzazione del trasporto pubblico su gomma	99
Estensione FLP fino alla Tresa (progetto Eureka, parte TP)	101
Collegamento ettometrico Cornaredo-Trevano	103
AggloBus Grancia-Melide	105
Riqualifica dei nodi del trasporto pubblico	107
Tesserete, riqualifica interscambio bus	108
Rivera FFS, riqualifica fermata TP	110
Taverne-Torricella FFS - riqualifica fermata TP	112
Lamone-Cadempino FFS, riqualifica nodo intermodale	114
Agno FLP, riqualifica fermata TP	116
Magliaso FLP, riqualifica fermata TP	118
Caslano FLP, riqualifica fermata TP	120
Ponte Tresa FLP, riqualifica fermata TP	122
Novaggio, riqualifica interscambio bus	124
Melide FFS, riqualifica fermata TP	126
4. Traffico individuale motorizzato (TIM)	128
Riepilogo misure TIM	128
Viabilità Basso Malcantone Gallerie di Magliaso e di Pura	129
Viabilità Basso Malcantone Galleria di Tresa e P+R (Progetto Eureka parte TIM)	131
5. Piattaforme dei trasporti (PT)	133
Riepilogo misure PT	133
Nodo intermodale Cornaredo	134
Nodo intermodale Grancia	136
6. Mobilità lenta (ML)	138
Riepilogo misure ML	138
Rete ciclabile pedonale regionale Città Alta Tratta nord (trincea)	139
Rete ciclabile pedonale regionale Lugano-Bioggio (ex FLP)	141
Rete ciclabile pedonale regionale Paradiso-Melide	143
Rete ciclabile pedonale regionale Basso Malcantone	145
Mobilità lenta urbana Stazionamento biciclette Velostazioni definitive	147
Rete ciclabile pedonale regionale Valle della Tresa misura	149
Rete ciclabile pedonale regionale Paradiso	151
Rete ciclabile regionale Asse principale ciclabile di mobilità quotidiana tra Lamone e Bioggio	153
Adeguamento rete mobilità lenta di svago tra Lamone e Bioggio (N3), connessioni alla rete mobilità lenta quotidiana	155
Assi di connessione alle stazioni di Bioggio, Agno, Lugano centro e Manno	157
Rete ciclabile di connessione ai nodi intermodali di Cornaredo e Grancia, Melide e Paradiso (assi forti e assi principali)	160

7.	Gestione del traffico (GT)	165
	Riepilogo misure GT	165
	Misure per la riduzione del traffico nel Polo urbano / Nuova gestione semaforica	166
	Nuova centrale semaforica	169
	Logistica urbana Città di Lugano	171
8.	Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale (RSS)	173
	Riepilogo misure RSS	173
	Moderazione del traffico	174
	Riqualifica viaria Cappella delle Due Mani	176
	Riqualifica viaria Cinque Vie	178
	Monitoraggio e messa in sicurezza dei punti critici della rete viaria	180
	Riqualifica dei principali assi di penetrazione urbana: Lugano, via S.Gottardo, via Cantonale, via Pelli	181

1. Insediamenti (IN)



PDCom - Piano direttore comunale Lugano

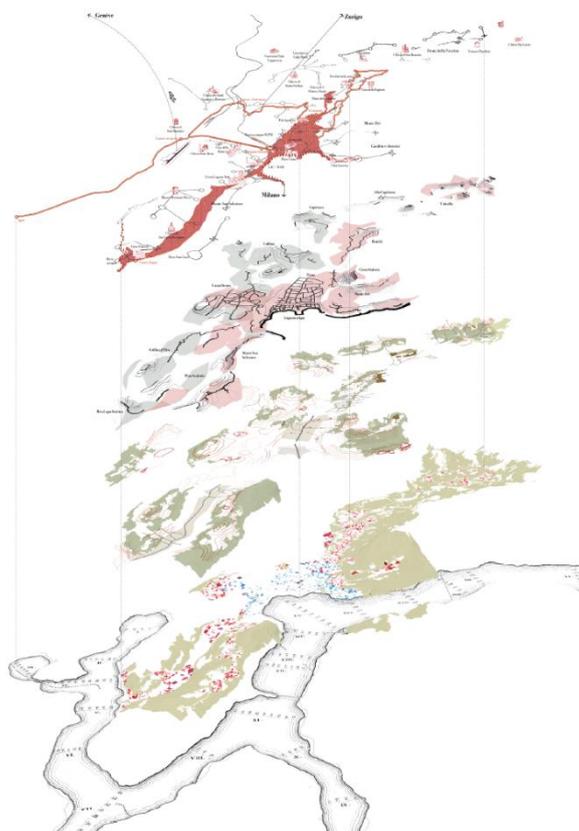
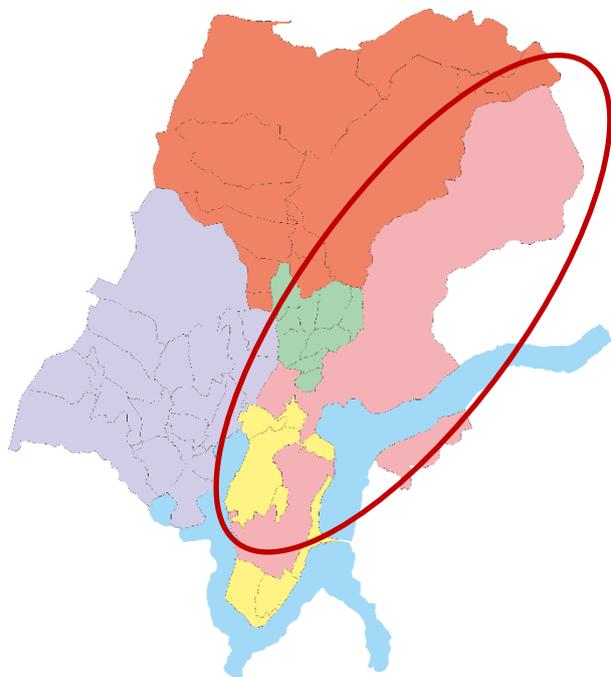
Codice ARE:

5192.3.038

Codice PA:

IN 1a

Pacchetto di misure	IN 1
Correlazione con altre misure	IN 1b, IN 1c, IN 1d, IN 1e, IN 1f, IN 1g, IN 1h, IN 1i
Rapporto con PA precedente	IN 1a
Ente responsabile	Municipio di Lugano
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031



Le quattro immagini di Lugano secondo il progetto di PDCom

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

All'inizio degli anni 2000 (tra il 2004 e il 2013), Lugano ha vissuto tre fasi aggregative che hanno portato 21 Comuni a formare la "Nuova Lugano". Con l'aggregazione, la popolazione della Città è passata da 29'000 abitanti (2003) a 68'000 (2018). La superficie del territorio comunale è cresciuta da 12 a 76 km².

Con l'allestimento del PDCom la Città di Lugano ha l'obiettivo di delineare il territorio tra 20-30 anni: tracciare indirizzi, strategie e obiettivi, sulla base dei quali elaborare le regole che gestiranno lo sviluppo territoriale secondo un concetto unitario. L'obiettivo ultimo è la revisione dei 23 Piani regolatori della Città di Lugano seguendo un disegno unico e coerente.

Il progetto di PDCom prevede una struttura del piano su due livelli. Il primo livello disegna la traiettoria per Lugano all'orizzonte 2050 attraverso la visione di quattro immagini, che stabiliscono gli obiettivi strategici di medio e lungo periodo: **Città di paesi e quartieri** (servizi e infrastrutture), **Città-Paesaggio** (paesaggio e infrastrutture verdi), **Piccola città globale** (ruolo nel contesto allargato) e **Città territorio resiliente** (adattamento alla transizione ecologica). Partendo da queste quattro immagini, vengono stabilite le misure da tradurre in azioni per giungere a risultati concreti. Il secondo livello, rappresentato dagli Spazi strategici,

individua le parti della Città considerate strategiche e, come tali, fondamentali per la realizzazione della transizione di Lugano 2050.

Sviluppo dalla generazione precedente

15.05.2017: Il Consiglio comunale approva il credito di elaborazione per il Piano direttore comunale di Lugano.

29.11.2019: Prequalifica al concorso per la realizzazione di una visione per il Piano direttore comunale di Lugano.

25.10.2020–21.09.2021: Mandati di studio paralleli per elaborare visioni per il Piano direttore comunale di Lugano, con decisione del Municipio di ratificare la decisione del Collegio di esperti, attribuendo al gruppo Studio Paola Viganò il mandato per l'elaborazione del Piano direttore comunale.

01.2022–05.2022: Presentazione pubblica delle tre visioni per il Piano direttore comunale di Lugano e processo partecipativo sulle visioni per il Piano direttore comunale di Lugano.

2023: Consegna del Piano direttore comunale di Lugano al Municipio di Lugano.

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

Il PDCom terrà conto dei livelli di servizio offerti dall'offerta di trasporto pubblico prevista.

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

Si vedano (indicativamente) i dati relativi alle aree funzionali Città Bassa, Città Alta, Porta Nord, Porta Sud, Pendici del Brè, Collina di Pazzallo, , Brè e Valle del Cassarate.

Tipi di utilizzo

La misura riguarda l'intero territorio di Lugano, sono da ipotizzare tutti i tipi di destinazioni previste dalla pianificazione.

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

Il PDCom, in quanto strumento di base della pianificazione territoriale comunale è per definizione uno strumento di coordinamento tra territorio, paesaggio, insediamenti e infrastrutture.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Opportunità per definire le linee di sviluppo territoriali, urbanistiche e della mobilità su una porzione di territorio che occupa all'incirca un terzo della superficie dell'agglomerato e pressoché la metà di tutti i contenuti.

Con il PDCom sarà altresì possibile definire e consolidare gli elementi puntuali su cui focalizzare procedure progettuali (IN 1b-i) e di riqualifica stradale (RSS 6.1 e RSS 6.2)

FASI DI ATTUAZIONE

Ipotesi:

2024-2025 Adozione Municipio

2026-2028 Piano d'indirizzo

2028-2032 Esame preliminare (Cantone), Procedura di informazione e partecipazione, Incarto per il Consiglio comunale

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Non è da ipotizzare un consumo di superficie, ma piuttosto una deimpermeabilizzazione.

Conflitti con la legislazione ambientale

Non sono da prevedere particolari conflitti. Se del caso si applica l'art. 47 OPT.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Visione per il Piano Direttore comunale della Nuova Lugano, Città di Lugano, Pianificazione, ambiente e mobilità, 2021

Piano Direttore comunale della Nuova Lugano - Lugano 2050: Una visione e una proposta di piano, studio Paola Viganò + Studio Guscelli, Officina del Paesaggio, settembre 2021

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Misura conforma al PD.

Necessità di aggiornamento del PD

Scheda R/M3 Agglomerato del Luganese, cap. 3.2.



**Polo urbano – Città Bassa
 Campo Marzio Nord**

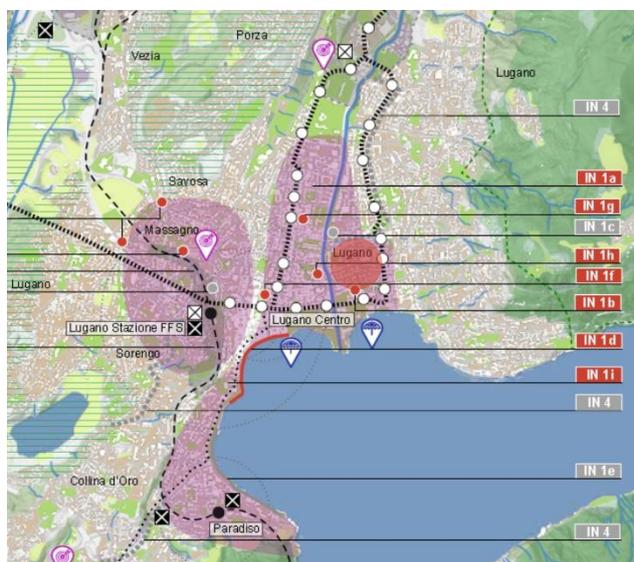
Codice ARE:

5192.3.039

Codice PA:

IN 1b

Pacchetto di misure	IN 1
Correlazione con altre misure	IN 1b, IN 1c, IN 1d, IN 1e, IN 1f, IN 1g, IN 1h, IN 1i
Rapporto con PA precedente	IN 1a
Ente responsabile	Municipio di Lugano
Altri Enti coinvolti	privati
Priorità	B/C
Orizzonte di realizzazione	2032 – 2035



Masterplan Campo Marzio Nord, 2022, Salewski, Nater, Kretz, Zurigo

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Il Polo turistico congressuale è uno degli elementi chiave della strategia di sviluppo urbano delineata dal Municipio nelle linee direttive 2018-2028. Previsto nell'area del Campo Marzio Nord, il progetto mira a consolidare la posizione della città come destinazione del turismo congressuale.

Dopo discussioni che durano da decenni, diversi studi e proposte pianificatorie, tra cui due concorsi di architettura, ora il Municipio aspira a una soluzione definitiva per valorizzare la zona del Campo Marzio Nord integrandola maggiormente nel quartiere circostante.

La progettazione urbana del Campo Marzio Nord è stata affidata a un gruppo interdisciplinare esterno (capitanato dallo studio Salewski Nater Kretz), che ha elaborato un Masterplan definendo le premesse urbanistiche e l'idoneità dell'area a ospitare il nuovo Polo turistico congressuale. Nel 2023, il concetto di sviluppo urbano è stato completato, confermando la fattibilità del nuovo centro congressuale e definendo gli spazi e le infrastrutture circostanti.

Il Masterplan propone di posizionare il nuovo Palazzo dei Congressi nella metà ovest del comparto, all'incrocio tra due assi urbani, quello di viale Castagnola, da cui in futuro passerà anche il tram, e via P. Capelli, parallela al fiume. L'area tutt'attorno sarebbe destinata a ospitare un albergo, edifici abitativi, servizi e spazi verdi pubblici. Il parcheggio attuale diventerebbe sotterraneo. La conversione dell'area avverrebbe mantenendo quasi tutti gli alberi esistenti, che comunque complessivamente aumenteranno grazie a nuove piantumazioni. L'obiettivo è che il comparto diventi un vero e proprio spazio del quartiere, a uso quotidiano degli abitanti, oltre che degli ospiti delle attività congressuali.

Sviluppo dalla generazione precedente

2012: Per la realizzazione del nuovo Polo turistico congressuale, la Città ha optato per un partenariato pubblico-privato (PPP). Grazie a un concorso per investitori, avviato nel 2012, ha scelto due concorrenti nel 2018. Nel 2021 si è deciso di procedere con un incarico diretto a entrambi, uniti in consorzio. Nel 2022 è stata firmata una dichiarazione di intenti con il Municipio.

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

Attuale B / Futuro A (cfr. progetto tram-treno tappa 2)

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

Stima: tra 500 e 1000 (area ca. 30'000 mq, i.s. = 2.0)

Tipi di utilizzo

Attività congressuali, a carattere turistico e ricettivo, come ristoranti, bar, locali notturni, ecc., spazi commerciali (esclusi i grandi magazzini). Per garantire la sostenibilità economica dell'operazione e per una migliore integrazione nel tessuto urbano sono ammessi anche contenuti residenziali, con una percentuale di abitazioni primarie e almeno una parte nella forma delle cooperative di alloggio..

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

Il progetto rete tram-treno tappa 2, quale proseguimento della tappa prioritaria, prevede il prolungamento della linea tram dalla fermata "Lugano, Centro" fino alla zona Cornaredo-Resega e rispettivamente verso est collegando l'area di Campo Marzio, per poi proseguire verso nord a Cornaredo.

Il TFM al 2040 sull'asse di via Castagnola è stimato in ca. 14'000 p/g.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La misura è congruente con la necessità di garantire all'area del Polo urbano un incremento del potenziale insediativo, in particolare della residenza.

Le attività a carattere unico a scala dell'agglomerato, danno l'opportunità di rafforzare l'agglomerato, in un'area strategica ben servita dal trasporto pubblico.

FASI DI ATTUAZIONE

Quale prossima tappa è prevista l'elaborazione della variante di Piano regolatore (PQ4) per il Campo Marzio Nord, pianificata per la primavera del 2026. Successivamente si terrà un concorso di architettura per il nuovo centro congressi, la cui conclusione dei lavori è stimata per il 2038. La tempistica per l'apertura del nuovo centro congressuale sarà aggiornata nel corso del processo.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Area integralmente già edificabile. Il progetto permetterà di deimpermeabilizzare alcune superfici.

Conflitti con la legislazione ambientale

Se del caso, si allestirà un Esame di impatto ambientale ai sensi della LPAmb.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Masterplan Campo Marzio Nord, 2022, Salewski, Nater, Kretz, Zurigo.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Conforme con il PD.

Necessità di aggiornamento del PD

Nessun adeguamento necessario.



Polo urbano – Città Bassa Lungolago Lugano

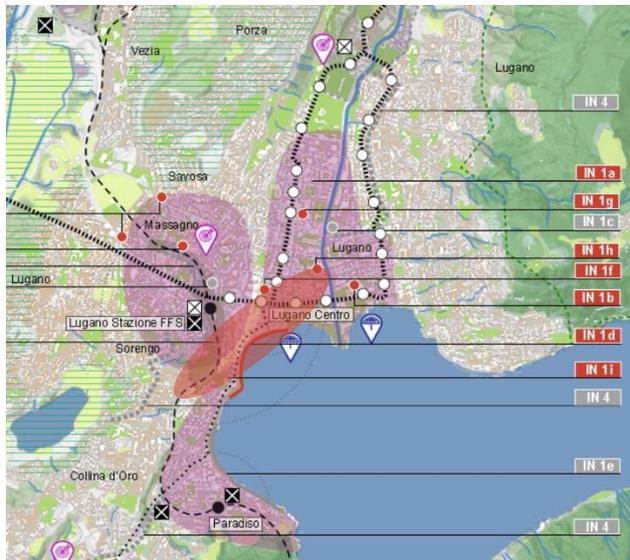
Codice ARE:

5192.201

Codice PA:

IN 1d

Pacchetto di misure	IN 1
Correlazione con altre misure	In 1f, IN 1i
Rapporto con PA precedente	IN 1
Ente responsabile	Municipio di Lugano
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031



Progetto "Longlake", © Inches Geleta Architetti, 2021

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Sulla scorta dell'esito di una procedura di mandati di studi in parallelo, il collegio di esperti ha raccomandato al Municipio di adottare le seguenti misure:

- introdurre delle misure per la riduzione del traffico veicolare: definizione di una zona 30 km/h e la creazione di due zone d'incontro 20 km/h sul Lungolago (dal LAC a Piazza Indipendenza).
- completare la pedonalizzazione del centro estendendola a via Magatti e via della Posta: i percorsi di alcune linee del trasporto pubblico dovranno essere spostati e le aree di carico-scarico ridefinite.
- pista ciclabile bidirezionale separata, da Paradiso ai Giardini Belvedere.
- mantenere i tre porti cittadini: al porto della Foce dovrebbero concentrarsi i servizi portuali classici e le barche a vela; nei porti Belvedere e Lanchetta si dovrebbero invece concentrare le stazioni di barche a motore e a remi. Il loro riordino e ampliamento permetterà di eliminare parte dei posti barca lungo le rive, aumentandone la fruibilità.
- riorganizzare il Piazzale ex-Scuole con diverse funzioni per usi conviviali senza un'edificazione fuori terra e una sistemazione sotterranea con stalli per cicli e motocicli.
- approfondire la proposta di sviluppare un'attività di supporto alla distribuzione per il commercio al dettaglio da realizzare nei piani interrati dell'Autosilo Balestra, dove potrebbe trovare spazio un "mini hub".

Sviluppo dalla generazione precedente

Nel 2000 la Città aveva promosso un concorso di architettura internazionale per la progettazione di una riqualifica del lungolago, vinto dallo studio di architettura Buletti & Fumagalli. Tuttavia, il progetto non aveva risolto alcuni temi, tra i quali quello delle aree lungo la riva da riservare per strutture e servizi di supporto alle attività del turismo, dello svago e dell'animazione e la necessità di riorganizzare i posti barca e gli attracchi a favore di una maggiore multifunzionalità della riva. (immagine © Buletti Fumagalli e Associati Sagl)



Nel 2008 il Consiglio di Stato ha approvato la variante di Piano regolatore del lungolago, fondata sull'esito del concorso del 2000.

Ritenuto sviluppo che la Città ha conosciuto negli ultimi decenni, nel 2017, una mozione accolta dal Consiglio Comunale auspica l'avvio di un nuovo studio pianificatorio riguardante il lungolago, via Magatti, via della Posta, viale Carlo Cattaneo, via Serafino Balestra e Corso Pestalozzi.

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

A (attuale e futuro)

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

Il progetto non determina modifiche di contenibilità.

Tipi di utilizzo

Spazi pubblici e arredo urbano.

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

Il progetto non genera né una necessità di collegamento, né ulteriore domanda di trasporto, ma in virtù della sua valenza urbanistica, si inserisce nel contesto di un miglioramento a favore della mobilità lenta.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici di una delle aree di maggior pregio di tutto l'agglomerato.

FASI DI ATTUAZIONE

Ipotesi:

2025 Nuovo Masterplan sulla base del progetto Longlake

2028 Piano d'indirizzo

<2031 Avvio delle parti progettuali che non necessitano di modifiche di Piano regolatore

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Nessun consumo di nuove superfici. Possibili deimpermeabilizzazioni.

Conflitti con la legislazione ambientale

Ev. spazio riservato alle acque da verificare nel contesto della procedura pianificatoria ad hoc.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Masterplan per il comparto del lungolago e del centro città Lugano, Città di Lugano, Pianificazione, ambiente e mobilità, 2021

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Conforme con il PD

Necessità di aggiornamento del PD

Nessun adeguamento necessario



**Polo urbano – Città Bassa
 Piazzale ex-Scuole**

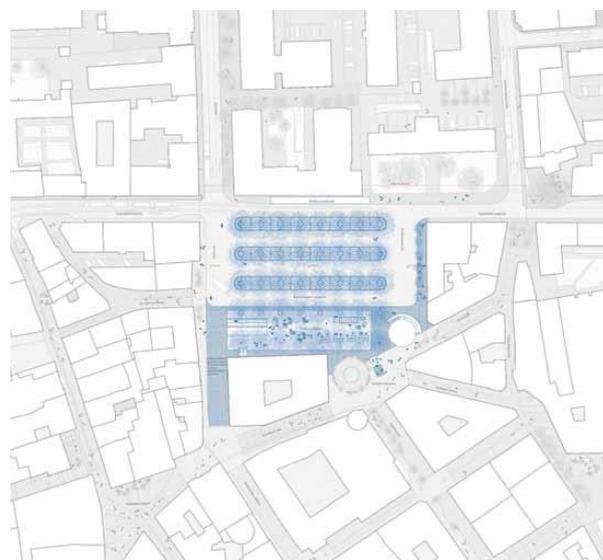
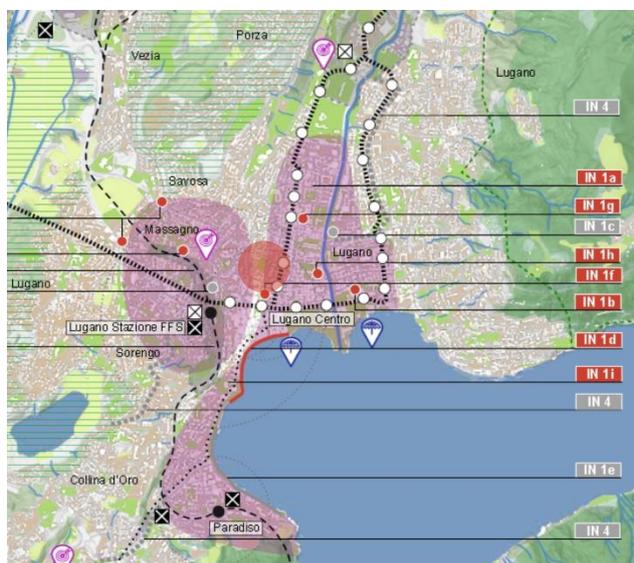
Codice ARE:

--

Codice PA:

IN 1f

Pacchetto di misure	IN 1
Correlazione con altre misure	IN 1d, TP 1.3
Rapporto con PA precedente	IN 1, TP 1.1
Ente responsabile	Municipio di Lugano
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031



Piazzale ex Scuole, Studio we architettura Sagl, Lugano, 2024

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Nel quadrilatero tra via Pretorio, contrada di Verla, via Nizzola e Corso Pestalozzi, il piazzale ex Scuole, dalla demolizione dell'edificio scolastico da cui assume il nome, avvenuta nel 1969 ha assunto diverse funzioni, fino alla conformazione attuale con il lato nord-est occupato dalla pensilina della fermata dei mezzi pubblici e la parte sud-ovest occupata dal parcheggio per i motoveicoli e le biciclette. Una destinazione di scarsa qualità, per una città che sta invece valorizzando il proprio centro urbano. La prospettata fermata della linea tram-treno del Luganese lungo corso Pestalozzi – attesa per il 2034 – occuperà buona parte dell'area della pensilina, determinando la necessità di ripensare l'intero comparto.

Il progetto vincitore prevede cinque corsie con possibilità di sosta di tre bus (due articolati e uno semplice) per ogni corsia. I marciapiedi sono coperti da semplici tettoie, a loro volta sovrastate da un'alberatura che si prevede di piantare al piano interrato, che ospita i posteggi per motoveicoli e biciclette.

"L'uomo che piantava gli alberi" ha convinto per la sua impostazione urbanistica, che ha il pregio di restituire un forte carattere e un'identità chiara al comparto, rispondendo così agli obiettivi prioritari del bando di concorso. La giuria ha ritenuto che l'estensione della copertura prevista dal bando sia risolta dall'idea di realizzare una piazza alberata. (immagine Studio we architettura Sagl, Lugano, 2024)



L'alberatura risponde in modo contemporaneo ed efficace alle esigenze di sostenibilità, in particolare relative alla protezione dal surriscaldamento urbano e dalle isole di calore. Il collegamento con il livello inferiore è dato dalla continuità visiva tra il piano del parcheggio cicli a quello del piazzale, che porta luce e ventilazione naturale alla parte interrata.

Si mantiene una superficie generosa fruibile per eventi e manifestazioni.

Sviluppo dalla generazione precedente

--

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

A (attuale e futuro – con il miglioramento dell'arrivo del tram-treno, tappa 1)

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

Il progetto non determina modifiche di contenibilità.

Tipi di utilizzo

Fermata dei mezzi pubblico, posteggi per due ruote, spazi pubblici, arredo urbano.

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

Il progetto riguarda direttamente l'adattamento e il miglioramento di uno dei nodi del trasporto pubblico più importanti dell'agglomerato. Esso non genera né una necessità di collegamento, né ulteriore domanda di trasporto.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Miglioramento funzionale, con riqualifica urbanistica di uno dei nodi del trasporto pubblico più importanti, nonché uno degli spazi pubblici più frequentati dell'agglomerato.

FASI DI ATTUAZIONE

Il progetto definitivo è previsto nel corso del 2024/2025, così da garantire la realizzazione entro l'arrivo dell'opera tram treno.

< 2031 avvio realizzazione

< 2033 messa in esercizio

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Nessun consumo di nuove superfici. L'alberatura permette di deimpermeabilizzare parzialmente l'area e di eliminare un'isola di calore.

Conflitti con la legislazione ambientale

Nessuna

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Sistemazione e nuovo assetto del Piazzale ex-Scuole Lugano, Città di Lugano, Dicastero servizi urbani, 2024

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Conforme al PD

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità di modifica



**Polo urbano – Città Bassa
 Piazza Molino Nuovo**

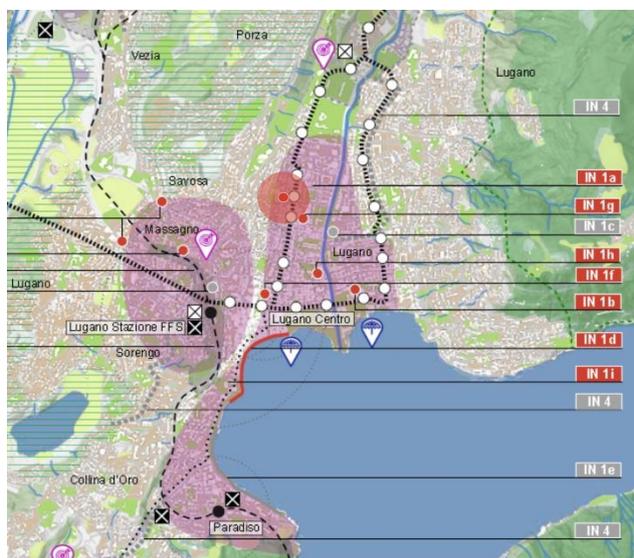
Codice ARE:

--

Codice PA:

IN 1g

Pacchetto di misure	IN 1
Correlazione con altre misure	TP 1.3
Rapporto con PA precedente	IN 1, TP 1.3
Ente responsabile	Municipio di Lugano
Altri Enti coinvolti	
Priorità	B
Orizzonte di realizzazione	2032 – 2035



Fasi realizzative (CONT-S GmbH, Opfikon), 2021

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Gli obiettivi sono conferire alla piazza una forte valenza di spazio pubblico e di aggregazione per il quartiere e la città e trovare nuove soluzioni urbanistiche per il comparto, che dal profilo pianificatorio è attualmente disciplinato da un Piano particolareggiato del 1991.

A seguito di una procedura di mandati di studio paralleli sono state identificate le seguenti linee direttrici per la nuova sistemazione:

- un nuovo volume edificato con contenuti pubblici lungo via Trevano;
- riqualifica della piazza, con una superficie per eventi e mantenendo l'elemento acqua (ma non la fontana attuale);
- incremento del potenziale insediativo per residenti, onde riequilibrare la netta preponderanza di posti di lavoro;
- un autosilo sotto la piazza, con eliminazione dei posteggi in superficie;
- via Trevano destinata prevalentemente al traffico privato e via Bagutti prioritariamente per il trasporto pubblico;
- la valorizzazione di via agli Orti;
- la riqualifica di Corso Elvezia.

Sviluppo dalla generazione precedente

--

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

A (attuale e futura). Piazza Molino Nuovo vedrà in futuro la realizzazione di una fermata della rete tram treno (TP 1.3b)

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

Stima: max 500 UI supplementari, prevalentemente residenziali. L'ottima accessibilità del comparto con i mezzi pubblici

Tipi di utilizzo

Funzioni con valenza pubblica e spazio pubblico aperto e fruibile. Funzioni miste, ma con precedenza all'incremento delle funzioni residenziali.

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

Il comparto è direttamente toccato dalla realizzazione di una nuova fermata della linea tram-treno, tappa 2 (TP 1.3b) e sarà quindi servito nel migliore dei modi, con un collegamento diretto alla stazione di Lugano e al Centro Città.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La misura è congruente con la necessità di garantire all'area del Polo urbano un incremento del potenziale insediativo, in particolare della residenza.

FASI DI ATTUAZIONE

I risultati dei mandati di studio in parallelo serviranno da base per la modifica del Piano particolareggiato e la sistemazione degli spazi pubblici, in elaborazione da parte della divisione Pianificazione, ambiente e mobilità (DPAM).

Quale prossimo passo, per la riqualifica di Piazza Molino Nuovo sarà aperto un concorso d'architettura.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Nessun consumo di nuove superfici. Le nuove alberature e l'eliminazione dei posteggi in superficie permette di deimpermeabilizzare parzialmente l'area.

Conflitti con la legislazione ambientale

Nessun conflitto particolare.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Riqualifica del comparto di Piazza Molino Nuovo Lugano, Città di Lugano, Pianificazione, ambiente e mobilità, 2021

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Conforme al PD

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità di modifica.



**Polo urbano – Città Bassa
 Area ex Macello**

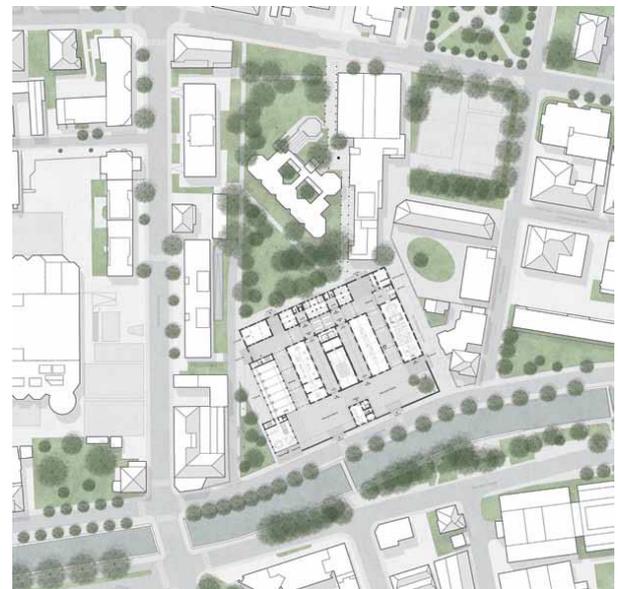
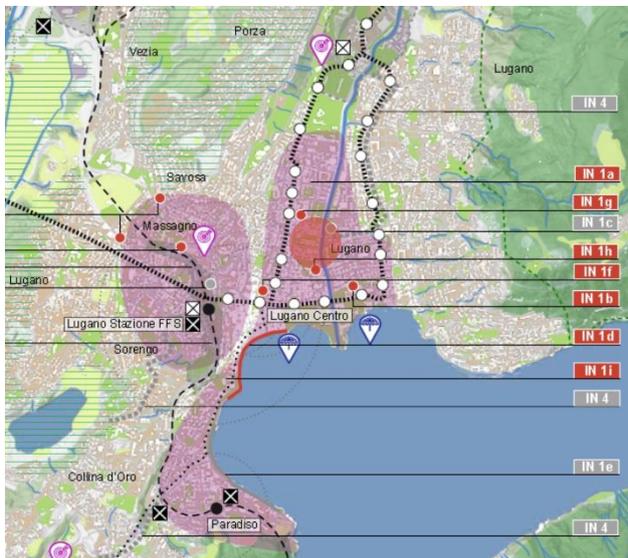
Codice ARE:

--

Codice PA:

IN 1h

Pacchetto di misure	IN 1
Correlazione con altre misure	TP 1.3
Rapporto con PA precedente	IN 1, TP 1.3
Ente responsabile	Municipio di Lugano
Altri Enti coinvolti	Cantone
Priorità	B
Orizzonte di realizzazione	2032 – 2035



Progetto "Campus Matrix", Durisch + Nolli Architetti Sagl, Massagno, 2020

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Sviluppo di un quartiere di supporto alle attività accademiche presenti nelle immediate vicinanze, nel contesto della valorizzazione di un bene culturale protetto.

Nuovo edificio destinato alla residenza universitaria con un'ala di cinque piani parallela al corpo centrale degli edifici esistenti e un edificio di testa leggermente sfalsato di sette piani che si relaziona con gli edifici alti del tessuto urbano circostante.

Gli stabili esistenti sono conservati senza modifiche sostanziali della struttura originali.

Oltre alla residenza sono previste attività di ristoro e aree di coworking e costudying.

Sviluppo dalla generazione precedente

--

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

A (attuale e futuro). Il comparto sarà servito in futuro anche dalla linea tram-treno, tappa 2 (TP 1.3.b), che transiterà a poco più di 200 m.

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

Sono previste ca. 100 unità insediative (studenti, professori)

Tipi di utilizzo

Residenza per studenti, locali per coworking e studio, sale per riunioni e conferenze.

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

Il quartiere è già ottimamente servito dal trasporto pubblico e lo rimarrà anche in futuro (sarà servito in futuro anche dalla linea tram-treno, tappa 2 (TP 1.3.b), che transiterà a poco più di 200 m.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Questo spazio di pregio, facilmente accessibile e ben servito dal trasporto pubblico, si trova in una posizione centrale rispetto all'Università, al nuovo campus dell'Università della Svizzera Italiana (USI) e dell'Università professionale della Svizzera Italiana (SUPSI) e al futuro polo turistico congressuale del Campo Marzio Nord: un'area in forte fase di sviluppo, che necessita di contenuti innovativi per dare una nuova identità a tutto il comparto.

La misura è congruente con la necessità di garantire all'area del Polo urbano un incremento del potenziale insediativo.

FASI DI ATTUAZIONE

2021 avviato l'adeguamento pianificatorio.

2023 procedura di informazione e partecipazione.

Allestimento della documentazione per l'adozione del Consiglio comunale in corso.

Accordi tra Città di Lugano, USI e SUPSI per la parte dedicata agli alloggi universitari.

Richiesta del credito di progettazione al Consiglio comunale di Lugano per l'elaborazione del progetto definitivo,

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Nessun consumo di nuove superfici.

Conflitti con la legislazione ambientale

Nessun conflitto particolare.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Valorizzazione del comparto storico dell'ex macello Lugano, Città di Lugano, Divisione immobili, 2020

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Conforme al PD

Necessità di aggiornamento del PD

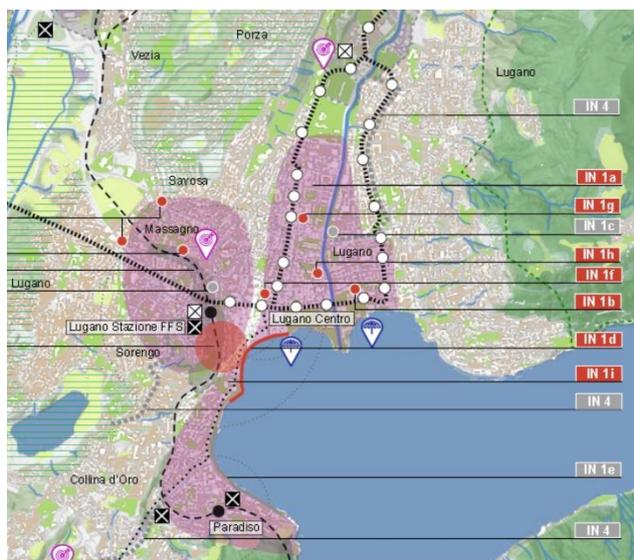
Nessuna necessità di modifica



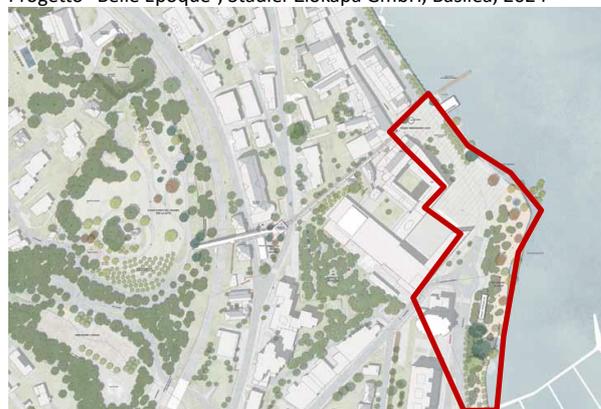
**Polo urbano – Città Bassa
 Comparto funicolare degli
 Angioli**

Codice ARE:	Codice PA:
--	IN 1i

Pacchetto di misure	IN 1
Correlazione con altre misure	IN 1d, PA 6.3, TP 1.6b
Rapporto con PA precedente	IN 1, PA 5, PA 6, TP 1.6b
Ente responsabile	Municipio di Lugano
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031



Progetto “Belle Epoque”, Stadler Zlokapa GmbH, Basilea, 2024



Progetto “Le città continue”, Luca Pessina Architetti SA, Lugano-Zurigo, 2024

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La Città di Lugano vuole disporre della migliore sintesi progettuale per rendere questo comparto urbano compiuto ed attrattivo sia i turisti che per i residenti, valorizzandone il potenziale. L'area è stata suddivisa in tre sottomoduli:

- il primo di circa si affaccia sul lago, da Piazza Luini fino al Belvedere: valorizzazione del lungolago nel rispetto dei beni culturali presenti (Chiesa degli Angioli, Facciata del ex Grand Hotel Palace), nuovo imbarcadero con punto di ristoro, ridisegno di Piazza Luini. Il progetto “Le città continue” prevede la ripresa della pavimentazione esistente in Piazza Luini e la sua estensione fino alla riva e una zona di incontro su tutto il perimetro.
- il secondo include l'area della scalinata, la torretta intermedia e l'area dietro al LAC: valorizzazione e fruibilità dell'area retrostante il LAC, mantenimento della scalinata. Nel progetto “Belle Époque” il giardino dietro al LAC diventa un luogo pubblico



attraente e fruibile senza mutare però il suo carattere di luogo tranquillo e discosto. Per raggiungere la quota del ponte ciclopedonale, si propone una sopraelevazione della torretta di arrivo per il collegamento alla passerella.

- il terzo include il parco del Tassino, l'area compresa tra via Motta e via Maraini e il tracciato della funicolare: collegamento sopraelevato con il Parco del Tassino, salvaguarda del tracciato e degli edifici della funicolare in vista di una sua riattivazione (data per acquisita).

Sviluppo dalla generazione precedente

--

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

A (attuale e futuro). Il comparto sarà servito in futuro dall'AggloBus (TP 1.6b).

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

Il progetto non determina modifiche di contenibilità.

Tipi di utilizzo

Spazi pubblici e collegamenti di mobilità lenta.

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

Il progetto non genera né una necessità di collegamento, né ulteriore domanda di trasporto, ma in virtù della sua valenza urbanistica, si inserisce nel contesto di un miglioramento a favore della mobilità lenta.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Valorizzazione di spazi pubblici in una delle aree urbanisticamente più pregiate dell'agglomerato e opportunità di migliorare la connessione tra la Città Alta e la Città Bassa.

FASI DI ATTUAZIONE

Da definire (avvio realizzazione < 2031)

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Nessun consumo di nuove superfici.

Conflitti con la legislazione ambientale

Da verificare eventuali necessità derivanti dallo spazio riservato alle acque.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Riqualifica del giardino Belvedere, del nuovo imbarcadero, del comparto scalinata e funicolare degli Angioli e del parco Tassino, Lugano, Città di Lugano, Divisione servizi urbani, 2024.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Conforme al PD

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità di modifica



**Polo urbano – Città Bassa
 Campus SUPSI, Fase 2 (trincea)**

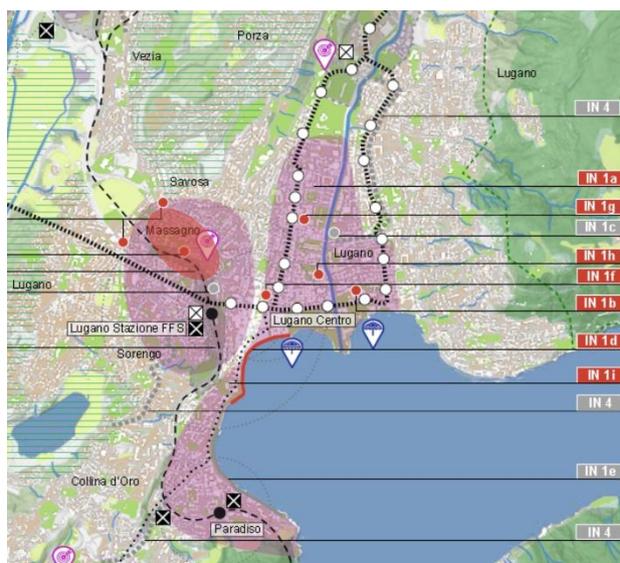
Codice ARE:

5192.2.021

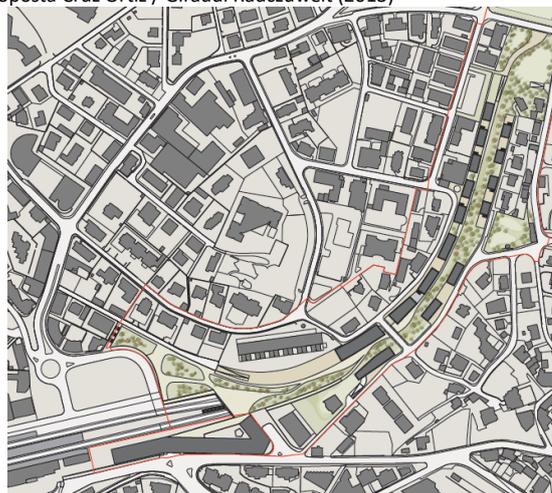
Codice PA:

IN 2d

Pacchetto di misure	
Correlazione con altre misure	IN 1, ML 4.2b
Rapporto con PA precedente	IN 2c, IN 2d, PA 6, ML 4.2a
Ente responsabile	Municipio di Lugano
Altri Enti coinvolti	FFS / SUPSI
Priorità	B
Orizzonte di realizzazione	2032 – 2035



Proposta Cruz Ortiz / Giraudi Radczuweit (2013)



Proposta Matteo Thun / ARUP (2013)

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Progettazione e realizzazione della copertura della trincea ferroviaria, del parco pubblico soprastante e del Campus SUPSI, fase 2, sulla scorta dell'esito dei mandati di studio in parallelo eseguiti nel 2012/2013.

Le proposte riguardanti l'insediamento prevedono in particolare un comparto a densità medio-alta a sud, che potrà prestarsi per accogliere l'ampliamento della SUPSI e il diradamento della densità verso nord, onde conformarsi alla tipologia urbanistica circostante.

Sviluppo dalla generazione precedente

2016: Esame preliminare del PR TriMa da parte del Dipartimento del territorio

2019-2020: adozione del PR TriMa da parte del Consiglio comunale di Massagno e Lugano

fine 2023: approvazione del Piano regolatore della trincea di Massagno PR-TriMa, base pianificatoria sulla quale fondare la realizzazione della copertura della trincea ferroviaria e l'insediamento della seconda fase del Campus SUPSI

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

A (attuale e futuro).

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

Modifica delle unità insediative "non significativa" (cfr. Ris. CdS n. 6370 del 20.12.2023, cap. 6.4)

Tipi di utilizzo

Parco pubblico, campus universitario (zone per l'abitazione, nel contesto del PR-TriMa, ai margini dell'area oggetto della copertura).

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

A prescindere dal fatto che il PR-TriMa è dotato di un Piano dell'urbanizzazione approvato dal Consiglio di Stato, il quale ha certificato anche che "la modifica delle unità insediative non è significativa, il comparto è allacciato direttamente al principale nodo del trasporto pubblico del Luganese.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Ricucitura del tessuto urbanistico nell'area più centrale dell'agglomerato, confermando la Città Alta quale polo di sviluppo economico (PSE) con possibilità di insediare funzioni di rilevanza strategica e a contatto con il principale snodo del trasporto pubblico. Importante area di svago di prossimità al centro dell'agglomerato.

Integrazione del Parco nella Maglia Verde del Luganese.

Completamento della rete dei percorsi ciclabili nord-sud e est-ovest del comparto della stazione FFS di Lugano.

FASI DI ATTUAZIONE

Da definire

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Incremento di ca. 25'000 mq di area verde (copertura della trincea), destinata alla fruizione pubblica.

Conflitti con la legislazione ambientale

La verifica di conformità in base all'Ordinanza sulle radiazioni non ionizzanti è stata effettuata nell'ambito della variante PR-TriMa.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Piano regolatore intercomunale Campus universitario / Parco Trincea ferroviaria, Rapporto di pianificazione, Studi Associati SA, 2019

Risoluzione del Consiglio di Stato n. 6370 del 20.12.2023

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Conforme al PD

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità di modifica



**Tessuto suburbano di servizio
 Porta Ovest - Cappella delle Due
 Mani**

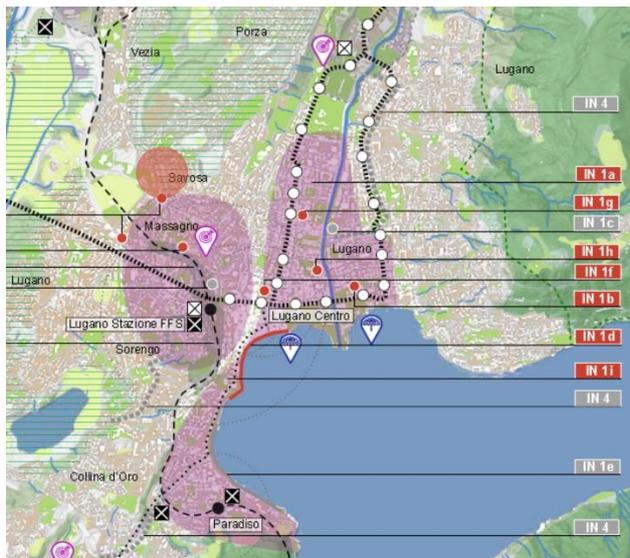
Codice ARE:

5192.3.049

Codice PA:

IN 3c1

Pacchetto di misure	IN 3c
Correlazione con altre misure	
Rapporto con PA precedente	IN 3c
Ente responsabile	Municipio di Massagno
Altri Enti coinvolti	Cantone
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031



Concetto urbanistico 2022 (Atelier Descombes Rampini)



Piano d'indirizzo 2023 (Atelier Descombes Rampini / Studio d'ingegneria Francesco Allievi)

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Valorizzazione e riqualifica urbanistica del comparto della Cappella delle Due Mani con il declassamento di via Lepori e l'integrazione della rete ciclabile regionale.

In base alle raccomandazioni scaturite dai mandati di studio in parallelo del 2013 è prevista la riqualifica e valorizzazione degli spazi adiacenti alle infrastrutture stradali nel contesto della riorganizzazione del sistema di viabilità delle rampe d'accesso dello svincolo Lugano nord, con particolare focalizzazione sulle intersezioni della Cappella delle Due Mani e delle Cinque Vie.

La riorganizzazione delle bretelle autostradali permette di smistare i flussi in funzione della loro origine-destinazione già in corrispondenza del nuovo nodo semaforizzato alla confluenza delle bretelle. Questa premessa permette di sgravare via Lepori dal traffico parassitario di transito e può assumere la funzione di asse secondario, orientato prevalentemente verso la mobilità lenta, e con evidenti vantaggi per la popolazione residente.

Studi preliminari hanno mostrato come l'aggancio veicolare di Via Lepori al nodo della Cappella delle Due Mani non è più una necessità.

Il comparto Cappella delle Due Mani assume un nuovo ruolo di “nodo urbano” e non più solo di incrocio stradale. Questa trasformazione conferisce a questo spazio una nuova funzione, maggiormente consona all’evoluzione recente delle infrastrutture di mobilità e conseguente a una situazione urbanistica e edificatoria sostanzialmente mutata.

Lo spazio dedicato alle infrastrutture di trasporto è notevolmente ridimensionato rispetto allo stato attuale, a vantaggio di maggior superficie da destinare ad altre funzioni di interesse pubblico (+4'500 m2 di superficie permeabile). Tale situazione permette di ridisegnare uno spazio centrale di qualità al servizio della collettività di Massagno, fruibile da pedoni e ciclisti, utilizzabile per eventi e manifestazioni di carattere pubblico, in un contesto verde, particolare favorevole per combattere le isole di calore.

Sviluppo dalla generazione precedente

2021-2022: Mandati di studio paralleli

2023: Piano d’indirizzo

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

attuale B – futuro B (stima)

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

Il progetto non determina modifiche di contenibilità.

Tipi di utilizzo

Riqualifica urbanistica dello spazio stradale, spazi pubblici.

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

Il riassetto del nodo è stato oggetto di verifiche funzionali e di capacità ad ogni stadio progettuale. La più recente nel contesto dei mandati di studio paralleli del 2021-2022, da parte dello studio Citec SA di Ginevra.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L’AGGLOMERATO

Conversione urbanistica di un nodo di traffico in un quartiere d’entrata al Polo urbano dell’agglomerato caratterizzato da contenuti a fruizione pubblica. Tale conversione permette di ricucire la cesura tra Massagno e Savosa e di mettere in rete le aree verdi circostanti.

FASI DI ATTUAZIONE

Da definire, con obiettivo di ottenere l’approvazione della variante di PR entro il 31.12.2031

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Recupero di ca. 4'500 mq dalle superfici di traffico pavimentate, destinate alla zona pubblica.

Conflitti con la legislazione ambientale

--

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Cappella delle Due Mani (Porta Ovest), Mandato di studio per l’elaborazione di un concetto urbanistico per il comparto della Cappella delle Due Mani nel contesto del concetto di organizzazione viabilistico Porta Ovest secondo una procedura di “mandati di studio in parallelo” (MSP), Rapporto finale del collegio di esperti, 2022

Comune di Massagno, Variante di PR “Comparto Cappella Delle Due Mani”, Piano di indirizzo, Atelier Descombes Rampini / Studio d’ingegneria Francesco Allievi, 2023

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Conforme al PD

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità di modifica



**Tessuto suburbano di servizio
 Porta Ovest - Cinque Vie**

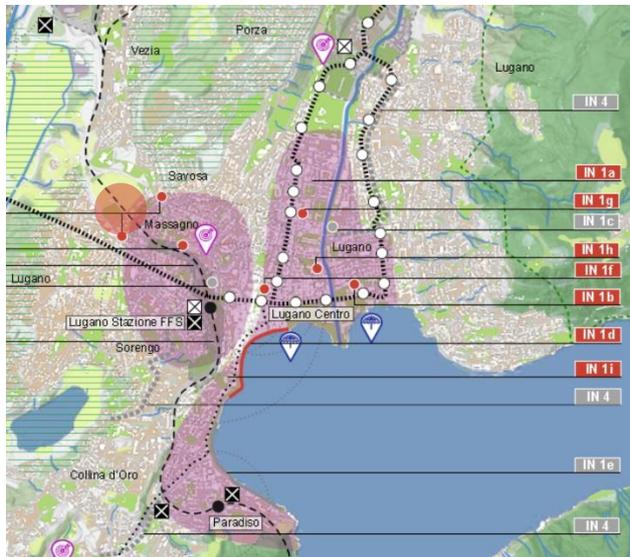
Codice ARE:

5192.3.049

Codice PA:

IN 3c2

Pacchetto di misure	IN 3c
Correlazione con altre misure	
Rapporto con PA precedente	IN 3c
Ente responsabile	Municipio di Lugano
Altri Enti coinvolti	
Priorità	B
Orizzonte di realizzazione	2032 – 2035



Riorganizzazione delle rampe autostradali Lugano Nord e della viabilità fino alle Cinque Vie e alla Cappella delle Due Mani, Progetto di fattibilità 2014 (Citec SA e Giraudi Radczuweit sagl)

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Valorizzazione e riqualifica urbanistica del comparto delle Cinque Vie con il declassamento di via Lepori e l'integrazione della rete ciclabile regionale.

La riorganizzazione delle bretelle autostradali permette di smistare i flussi in funzione della loro origine-destinazione già in corrispondenza del nuovo nodo semaforizzato alla confluenza delle bretelle. Questa premessa permette di distribuire meglio i flussi di traffico da e per la città che transitano della intersezioni delle Cinque Vie e della Cappella delle Due Mani.

Gli spazi stradali dell'intersezione delle Cinque vie possono essere ridotti e destinati alla mobilità lenta. L'assetto del nodo assume un carattere più urbano e può essere configurato come una vera e propria porta di accesso alla città.

Sviluppo dalla generazione precedente

Il Municipio di Lugano ha sviluppato il PDCom

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

attuale B – futuro B (stima)

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

Il progetto non determina modifiche di contenibilità.

Tipi di utilizzo

Riqualifica urbanistica dello spazio stradale, spazi pubblici.

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

Il riassetto del nodo è stato oggetto di verifiche funzionali e di capacità ad ogni stadio progettuale. La più recente nel contesto dei mandati di studio paralleli per la Cappella delle Due Mani del 2021-2022, da parte dello studio Citec SA di Ginevra.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Riqualifica urbanistica di un nodo di traffico in un quartiere d'entrata al Polo urbano dell'agglomerato.

FASI DI ATTUAZIONE

Da definire, con obiettivo di svolgere tutte le procedure pianificatorie e progettuali per avviare i lavori entro il 31.12.2035

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Recupero di diverse centinaia di mq di superfici di traffico stradale, destinabili alla mobilità lenta o all'arredo urbano.

Conflitti con la legislazione ambientale

--

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Lugano Porta Ovest – Progetto di fattibilità per la riorganizzazione delle rampe autostradale Lugano Nord e della viabilità fino alle Cinque Vie e Cappelle Due Mani, Citec SA e Giraudi Radczuweit sagl, 2014

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Conforme al PD

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità di modifica



**Tessuto rurale e periurbano,
 Identificazione e rafforzamento
 delle centralità secondarie**

Codice ARE:

5192.3.051

Codice PA:

IN 5

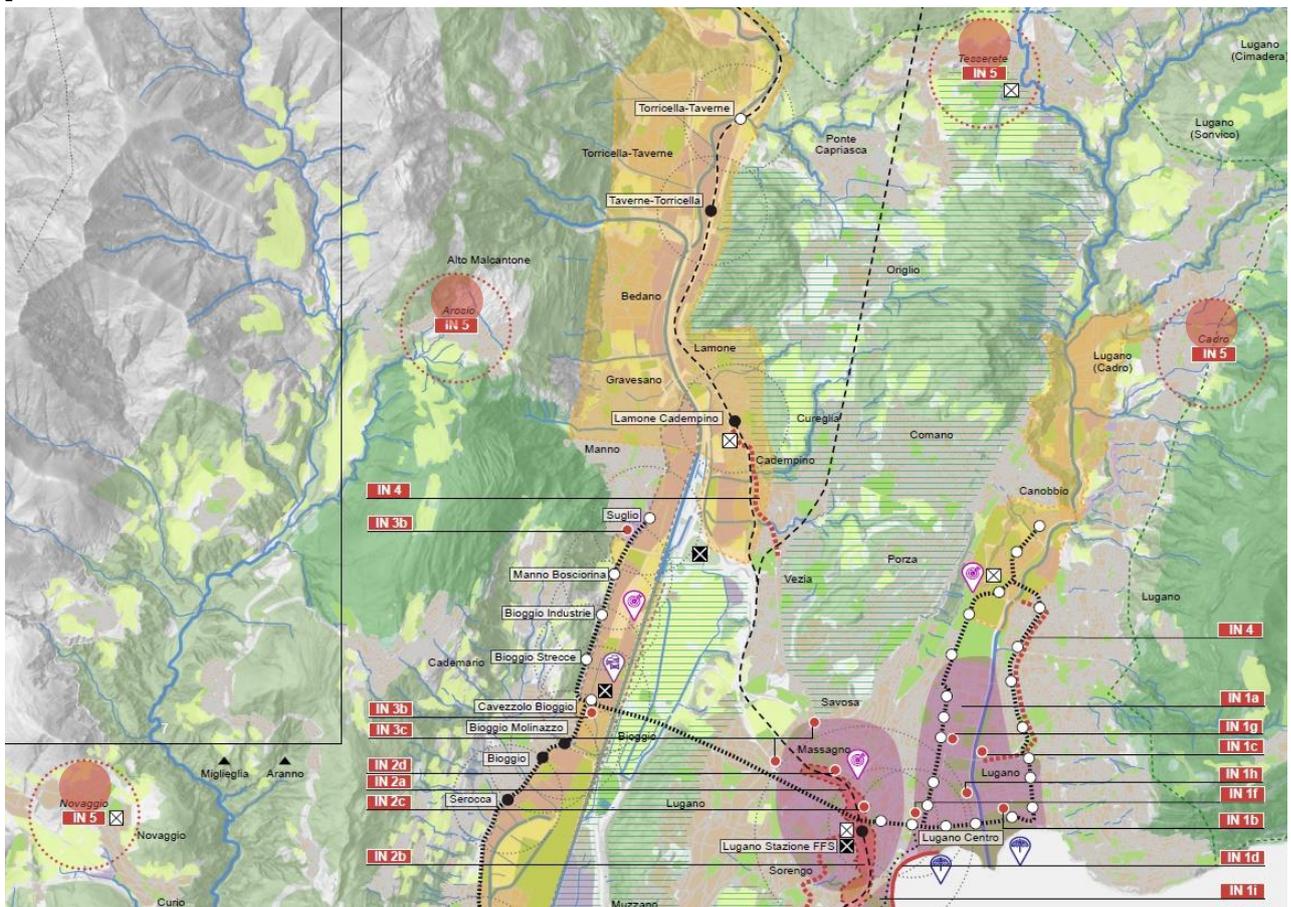
Pacchetto di misure

IN 5

ELENCO MISURE PACCHETTO

- IN 5a Tesserete
- IN 5b Arosio
- IN 5c Cadro / Dino / Sonvico / Villa Luganese
- IN 5d Novaggio

Z



Centralità secondarie – ubicazioni proposte

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

I Municipi di Alto Malcantone, Capriasca, Lugano e Novaggio nell’ambito dei processi di sviluppo urbanistico e territoriale e nel contesto di una generale verifica della contenibilità dei piani regolatori, individuano e rafforzano le centralità che garantiscono la disponibilità di servizi altrimenti relegati alle aree centrali dell’agglomerato (concetto della “Città di 15 min.”).

I nuclei di Novaggio e Tesserete rappresentano due centralità da potenziare per incrementare la disponibilità di servizi rispettivamente nelle aree funzionali Medio Malcantone e Capriasca.

Grazie al collegamento diretto con il fondovalle Arosio rappresenta invece una possibile nuova centralità in grado di potenziare l’attrattività dell’area funzionale dell’Alto Malcantone.

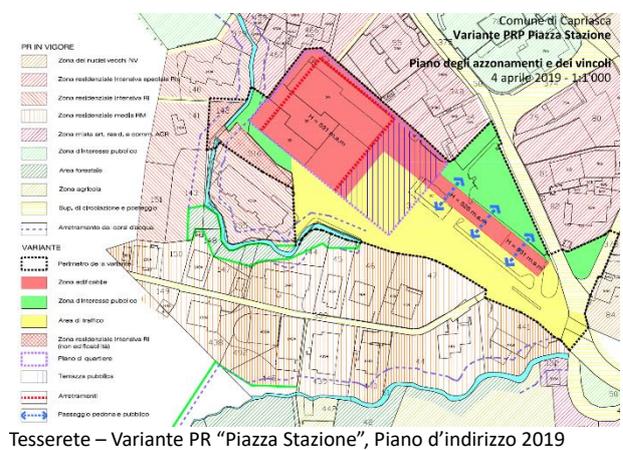
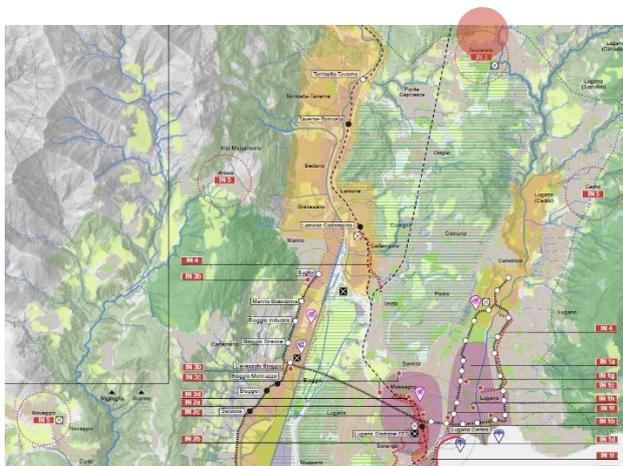
La posizione in un’area di forte sviluppo periurbano e il collegamento diretto con il polo urbano di Lugano rendono gli abitati di Cadro, Dino, Sonvico e Villa Luganese (identificate dal PDCom come “costellazione Ronchi”), interessanti quale possibili centralità per l’area della Valle del Cassarate.



Identificazione e rafforzamento delle centralità secondarie, Tesserete

Codice ARE:	Codice PA:
5192.3.051	IN 5a

Pacchetto di misure	IN 5
Correlazione con altre misure	IN 5b, IN 5c, IN 5d, TP 1.12a
Rapporto con PA precedente	IN 5
Ente responsabile	Municipio di Capiasca
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Il Comune, tramite una procedura pianificatoria, definisce l'assetto e i contenuti del comparto di Piazza della Stazione di Tesserete, identificato, già dal Piano regolatore in vigore quale area dal grande potenziale di trasformazione, soggetta all'allestimento di un Piano particolareggiato, avente lo scopo di promuovere la realizzazione di un complesso urbanistico intensivo, con funzioni miste, ben integrato nel contesto edificato del centro di Tesserete.

Esso deve prevedere una ricucitura degli spazi pubblici, delle superfici viarie e dei percorsi pedonali tra il nucleo di Tesserete e il Centro sportivo così come risolvere il problema viario all'entrata sud dell'agglomerato di Tesserete, proponendo misure adeguate per regolare il traffico veicolare, pedonale, ciclabile, pubblico e privato (...).

Nel contesto dei mandati di studio paralleli sono stati definiti ca. 7'000 mq di superficie utile lorda, di cui ca. 3'500 mq a vocazione residenziale, ca. 2'000 destinati ad attività di servizio amministrative e ca. 1'500 per attività commerciali.



MSP Piazza Stazione, arch. Luca Gazzaniga / studio d'ingegneria Mauro Ferella Falda, 2016/2018

Sviluppo dalla generazione precedente

2015-2016: mandati di studio paralleli

2019: Variante di Piano regolatore, Piano d'indirizzo

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

Tesserete attuale B – futuro B (stima)

Con l'introduzione dell'orario 2021 si è verosimilmente raggiunto per ora il livello massimo di servizio che è possibile sostenere

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

La variante di Piano regolatore ha stimato una contenibilità massima di ca. 200 UI (ca. 140 residenti e ca. 60 addetti), con un aumento rispetto al potenziale attuale tra 40 e 70 UI.

Il valore è molto al di sotto che il PAL3 aveva assegnato come potenziale di crescita ai poli secondari (+1'000 UI).

Capriasca	Abitanti 8'300 > 9'000
	Addetti 1'500 > 1'600

Tipi di utilizzo

Residenza, servizi, commercio finalizzato al concetto della "Città di 15 min."), spazio pubblico, nodo dei trasporti pubblici.

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

Piazza stazione è il principale snodo del trasporto pubblico della regione, con il passaggio di 8 linee di trasporto pubblico. Lo sviluppo di contenuti è l'ideale nell'ottica dello sviluppo centripeto.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Sviluppo (centripeto) coordinato dell'insediamento in base alla localizzazione dell'offerta di trasporto pubblico. Definizione di contenuti di rilevanza regionale nell'ottica della "Città di 15 min." Valorizzazione di spazi pubblici.

FASI DI ATTUAZIONE

Variante di piano regolatore da concludere entro il 31.12.2031.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Nessun consumo di superficie. Opportunità di recuperare e di ripristinare un tratto di corso d'acqua

Conflitti con la legislazione ambientale

Spazio riservato alle acque da definire nell'ambito della procedura pianificatoria (se non è già stato fatto).

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Tesserete, Piazza Stazione, Mandato di studio in parallelo (MSP), Rapporto finale del collegio di esperti, 2016

Comune di Capriasca, Piano regolatore, Variante "Piano particolareggiato Piazza Stazione PRP-ST), Piano d'indirizzo, 2019

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Conforme al PD

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità di modifica



Identificazione e rafforzamento delle centralità secondarie, Arosio

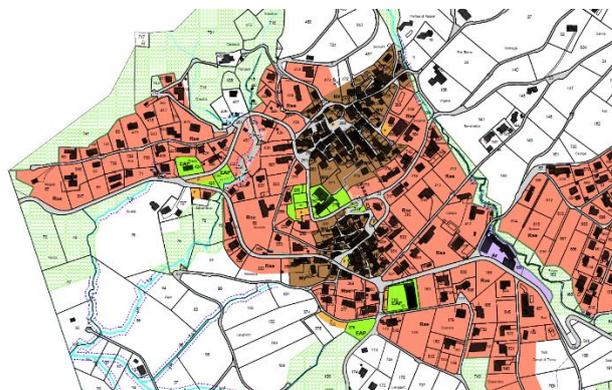
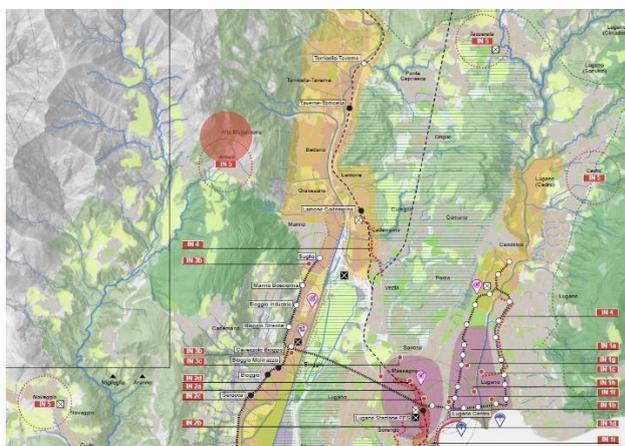
Codice ARE:

5192.3.051

Codice PA:

IN 5b

Pacchetto di misure	IN 5
Correlazione con altre misure	IN 5a, IN 5c, IN 5d
Rapporto con PA precedente	IN 5
Ente responsabile	Municipio di Alto Malcantone
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031



Arosio - Piano delle zone

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Il Comune, tramite una procedura pianificatoria, da allestire preferibilmente nel contesto del programma d’azione comunale per lo sviluppo insediativo centripeto di qualità (PAC) previsto dalla scheda R6 del PD, individua e definisce le necessità per garantire e soddisfare le esigenze della popolazione nell’ottica dell’attuazione della “città di 15 minuti”.

Sviluppo dalla generazione precedente

--

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

Arosio attuale C – futuro C (stima)

Con l’introduzione dell’orario 2021 si è verosimilmente raggiunto per ora il livello massimo di servizio che è possibile sostenere.

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

Alto Malcantone Abitanti 4'300 > 4'600
Addetti 500 > 500

Tipi di utilizzo

Attività di servizio e la vendita al dettaglio per soddisfare i bisogni a scala locale/regionale. Eventuale rafforzamento della componente abitativa

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

Arosio si trova appena al di fuori delle aree con un servizio di trasporto pubblico di categoria B. Per limitare per quanto possibile gli spostamenti a ampio raggio effettuati con i mezzi privati, è giustificato rafforzare la disponibilità di servizi a scala locale.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L’AGGLOMERATO

Rafforzamento della rete urbana, con limitazione degli spostamenti ad ampio raggio effettuati con i veicoli privati.

FASI DI ATTUAZIONE

Variante di piano regolatore da concludere entro il 31.12.2031.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Lo sviluppo è da effettuare all'interno delle zone edificabili esistenti.

Conflitti con la legislazione ambientale

--

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

--

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Conforme al PD

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità di modifica



Identificazione e rafforzamento delle centralità secondarie, Cadro / Dino / Sonvico / Villa Luganese

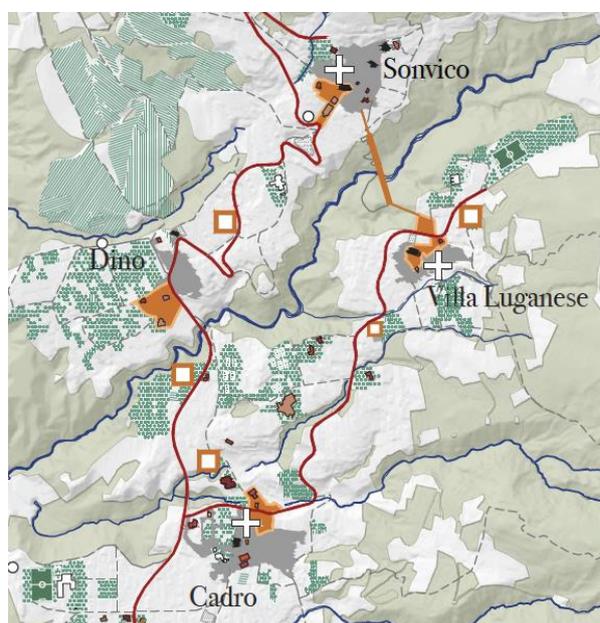
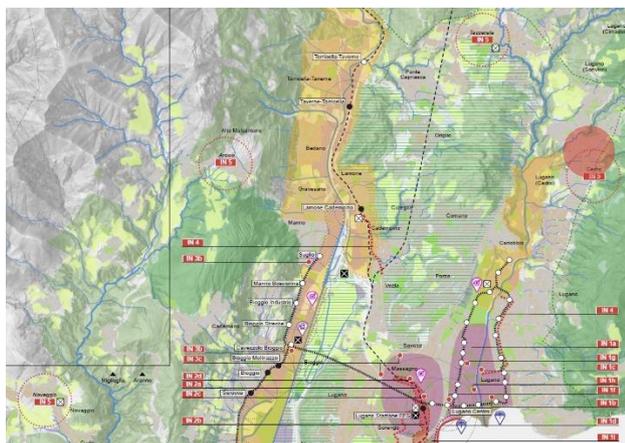
Codice ARE:

5192.3.051

Codice PA:

IN 5c

Pacchetto di misure	IN 5
Correlazione con altre misure	IN 5a, IN 5b, IN 5d
Rapporto con PA precedente	IN 5
Ente responsabile	Municipio di Lugano
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031



PDCom – “Costellazione Ronchi”, Studio Paola Viganò + Studio Guscetti, Officina del Paesaggio, 2021

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Il Comune, nel contesto del Piano direttore comunale individua e definisce le necessità per garantire e soddisfare le esigenze della popolazione nell’ottica dell’attuazione della “città di 15 minuti” e per la vita di tutti i giorni della “Costellazione Ronchi”, composta dagli abitati di Cadro, Dino, Sonvico e Villa Luganese.

Sviluppo dalla generazione precedente

2017-2023 Allestimento del Piano direttore comunale

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

Attuale B – futuro B (stima)

Con l’introduzione dell’orario 2021 si è verosimilmente raggiunto per ora il livello massimo di servizio che è possibile sostenere.

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

Valle del Cassarate Abitanti 5’900 > 6’400

Addetti 700 > 800

Tipi di utilizzo

Attività di servizio e la vendita al dettaglio per soddisfare i bisogni a scala locale/regionale. Eventuale riqualifiche urbanistiche che possono favorire la vita sociale.

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

L'asse del trasporto pubblico è un elemento di ricucitura e connessione e serve l'intera costellazione.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Rafforzamento della rete urbana, con limitazione degli spostamenti ad ampio raggio effettuati con i veicoli privati.

FASI DI ATTUAZIONE

2024-2025 Adozione Municipio

2026-2028 Piano d'indirizzo

2028-2032 Esame preliminare (Cantone), Procedura di informazione e partecipazione, Incarto per il Consiglio comunale

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Non è da prevedere un aumento del consumo di superficie.

Conflitti con la legislazione ambientale

Non sono da prevedere particolari conflitti. Se del caso si applica l'art. 47 OPT.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Visione per il Piano Direttore comunale della Nuova Lugano, Città di Lugano, Pianificazione, ambiente e mobilità, 2021

Piano Direttore comunale della Nuova Lugano - Lugano 2050: Una visione e una proposta di piano, studio Paola Viganò + Studio Guscetti, Officina del Paesaggio, settembre 2021

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Conforme al PD

Necessità di aggiornamento del PD

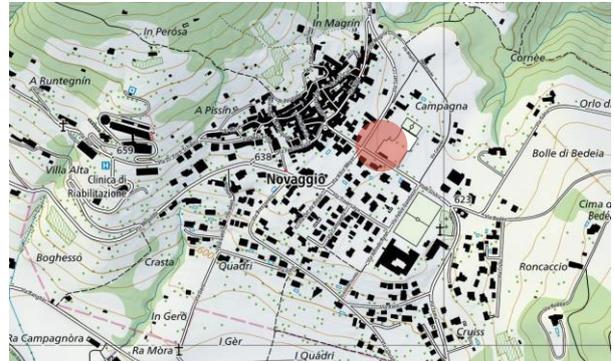
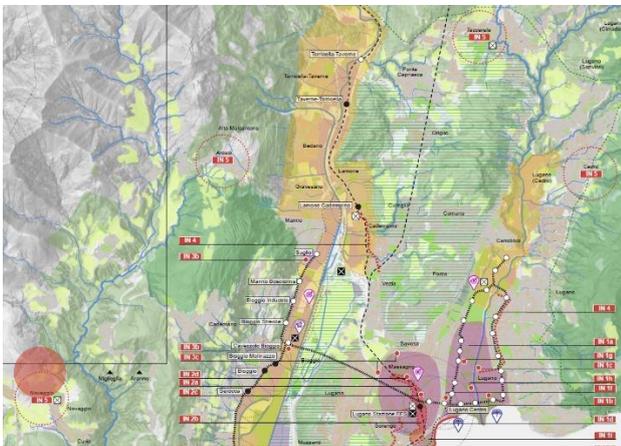
Nessuna necessità di modifica



Identificazione e rafforzamento delle centralità secondarie, Novaggio

Codice ARE:	Codice PA:
5192.3.051	IN 5d

Pacchetto di misure	IN 5
Correlazione con altre misure	IN 5a, IN 5b, IN 5c, TP 1.12i
Rapporto con PA precedente	IN 5
Ente responsabile	Municipio di Novaggio
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031



Riorganizzazione incrocio, terminal bus e posteggi Via Sott i Cà - Viale Gisòra - Via Meyer - Via Tamburini, Progetto di massima, Studio Emilio Luvini Sagl, 2023

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Il Comune, a margine del progetto di riorganizzazione e di sistemazione del nodo del trasporto pubblico di Novaggio “Posta”, individua e definisce le necessità per garantire e soddisfare le esigenze della popolazione nell’ottica dell’attuazione della “città di 15 minuti” e per la vita di tutti i giorni dell’area funzionale del Medio Malcantone.



Novaggio – Schema dei trasporti pubblici



Progetto di massima, Studio Emilio Luvini Sagl, 2023

Sviluppo dalla generazione precedente

--

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

Novaggio attuale B – futuro B (stima)

Con l'introduzione dell'orario 2021 si è verosimilmente raggiunto per ora il livello massimo di servizio che è possibile sostenere.

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

Medio Malcantone Abitanti 5'900 > 6'400

Addetti 2'600 > 2'700

Tipi di utilizzo

Attività di servizio e la vendita al dettaglio per soddisfare i bisogni a scala locale/regionale. Eventuale riqualifiche urbanistiche che possono favorire la vita sociale.

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

Lo sviluppo del nodo secondario avviene nei pressi di uno dei principali nodi del trasporto pubblico del Medio Malcantone.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Rafforzamento della rete urbana, con limitazione degli spostamenti ad ampio raggio effettuati con i veicoli privati.

FASI DI ATTUAZIONE

Variante di piano regolatore da concludere entro il 31.12.2031.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Non è da prevedere un aumento del consumo di superficie.

Conflitti con la legislazione ambientale

Non sono da prevedere particolari conflitti. Se del caso si applica l'art. 47 OPT.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Riorganizzazione incrocio, terminal bus e posteggi Via Sott i Cà - Viale Gisòra -Via Meyer - Via Tamburini, Progetto di massima, Sezione della mobilità / Studio Emilio Luvini Sagl, 2023

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Conforme al PD

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità di modifica



**Tessuto residenziale
Riquilifica urbanistica ed
ecologica del lungolago di Ponte
Tresa**

Codice ARE:

--

Codice PA:

IN 6

Pacchetto di misure	
Correlazione con altre misure	TP 1.9, TP 1.12h, TIM 2.4, TIM 2.13, ML 4.7, ML 4.9
Rapporto con PA precedente	
Ente responsabile	Municipio di Tresa
Altri Enti coinvolti	
Priorità	B
Orizzonte di realizzazione	2032 – 2035



Eureka - Potenziamento mobilità integrata e risanamento territoriale e ambientale, Afry/Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità, 2024

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La riquilifica urbanistica e ecologica del lungolago di Ponte Tresa si iscrive nel contesto del progetto “Eureka”, promosso da Comune di Tresa e ripreso dalla Sezione della mobilità, che prevede una trasformazione completa dell’assetto ferroviario e stradale del tratto Caslano Colombera – Ponte Tresa, eliminando integralmente le interferenze fra ferrovia, strada e accessi privati sulla tratta, mediante la costruzione di una nuova galleria ferroviaria. A questo si aggiunge la costruzione di una galleria stradale (bypass) che permette l’eliminazione del viadotto a lago costruito nel 1962, il quale ha creato una cesura totale tra il nucleo di Ponte Tresa ed il lago. Il progetto prevede anche la traslazione dell’attuale capolinea FLP più vicino al confine nazionale, collegandolo con la vicina Italia mediante la realizzazione di una nuova passerella ciclopeditonale. Insieme al nuovo capolinea, è prevista la riorganizzazione dei posteggi pubblici oggi presenti nel nucleo di Ponte Tresa, grazie alla realizzazione di un nuovo autosilo sotterraneo con stalli P+R e posteggi comunali direttamente collegati al trasporto pubblico su gomma e ferroviario.

La riquilifica del Lungolago di Ponte Tresa è un obiettivo principale del progetto Eureka ed è possibile grazie alla realizzazione del bypass stradale e della conseguente demolizione del viadotto che compromette attualmente l’accesso a lago.

Sviluppo dalla generazione precedente

2019-2023: Studio di fattibilità promosso dal Comune di Tresa

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

attuale B – futuro A (progetto tram-treno tappa 1, TP 1.1)

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

Basso Malcantone Abitanti 6'800 > 7'500
Addetti 2'500 > 2'700

Tipi di utilizzo

Riqualifica urbanistica, paesaggistica e ecologica.

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

Trasferimento di tutti i modi di trasporto non compatibili con la vocazione residenziale all'esterno degli abitati, con contemporanea risoluzione dei conflitti esistenti tra ferrovia, strada e accessi privati

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Riqualifica urbanistica di un nodo di traffico in un quartiere d'entrata al Polo urbano dell'agglomerato.

FASI DI ATTUAZIONE

Ipotesi di lavoro:

2025: studio di fattibilità riqualifica urbanistica ed ecologica della riva di Ponte Tresa (con approfondimento della possibilità di sistemare la riva grazie al deposito a lago di materiale di scavo)

2026: studio di fattibilità riqualifica urbanistica ed ecologica della riva di Ponte Tresa

2026: consegna da parte del Cantone delle proprie esigenze in ambito di traffico ferroviario regionale per la prossima fase di ampliamento PROSSIF alla Confederazione

2028: valutazione da parte della Confederazione delle richieste cantonali per la prossima fase di ampliamento PROSSIF

2028-2030: progetto di massima

2030-2032: progetto definitivo

2032-2035: pubblicazione, progetto esecutivo e avvio realizzazione

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Recupero di diverse alcune migliaia di mq di superfici di traffico, destinabili alla mobilità lenta o all'arredo urbano.

Conflitti con la legislazione ambientale

Nell'ambito dello studio di fattibilità si dovrà approfondire la possibilità di sistemare la riva grazie al deposito a lago di materiale di scavo

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Eureka - Potenziamento mobilità integrata e risanamento territoriale e ambientale, Afry/Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità, 2024

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Conforme al PD

Necessità di aggiornamento del PD

Adattamento necessario della scheda R/M3 Agglomerato del Luganese, eventuale adattamento della scheda P7 Laghi e rive lacustri.



**Tessuto Residenziale
Riqualifica del nucleo e della
piazza di Melide**

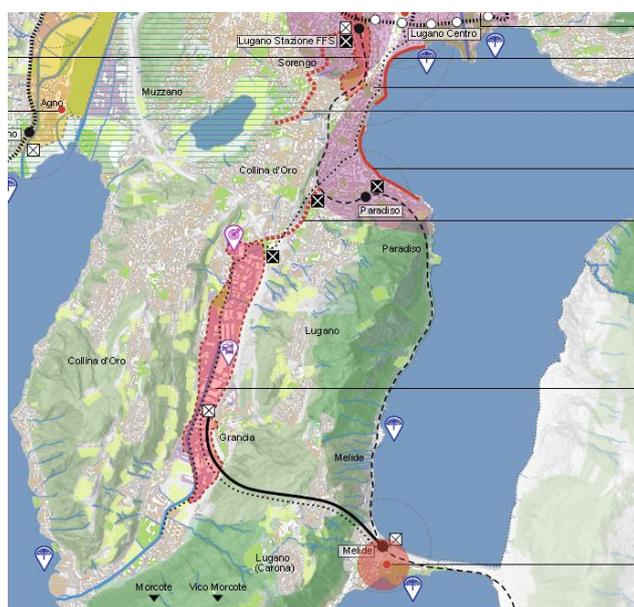
Codice ARE:

--

Codice PA:

IN 7

Pacchetto di misure	
Correlazione con altre misure	TP 1.12I
Rapporto con PA precedente	PA 5
Ente responsabile	Municipio di Melide
Altri Enti coinvolti	
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031



Riqualificazione urbanistica "Piazza comunale" Melide, LAND Suisse Sagl, 2019

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Il progetto ha come scopo la riqualificazione urbanistica e paesaggistica della Piazza Comunale del comune di Melide. L'intervento mira a realizzare un centro di svago e collegamenti in modo semplice e naturale, in modo da mantenere intatta l'immagine del centro storico. L'ipotizzata costruzione di un autosilo interrato comporta la riprogettazione del contesto intorno al campo da calcio e la riorganizzazione degli spazi. Vengono riprogettati i percorsi pedonali e ciclabili, così come il verde pubblico.

Il progetto prevede l'ordinamento della piazza tramite un nastro fluido (il percorso ciclo-pedonale), che si contrappone alla rigidità della forma del campo da calcio e permette un collegamento continuo lungo l'intero perimetro.

Sviluppo dalla generazione precedente

Riqualificazione urbanistica "Piazza comunale", Melide, LAND Suisse Sagl, 2019

COORDINAMENTO TRA TRASPORTI E INSEDIAMENTI

Livello di accessibilità TP attuale e futuro (2040)

attuale B – futuro B (stima)

Numero di abitanti e occupanti attuali e futuri (2040)

Arbostora Abitanti 4'300 > 4'700
 Addetti 1'100 > 1'300.

Tipi di utilizzo

Attrezzature pubbliche, spazi pubblici.

Coordinamento tra trasporti e insediamenti

Valorizzazione urbanistica e paesaggistica di un'area estremamente frequentata e oggetto di un miglioramento del nodo di trasporto pubblico adiacente (misura TP 1.12I).

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Valorizzazione e integrazione urbanistica di un nodo della Maglia Verde (PA 5) nel contesto insediativo e in quello dei trasporti (TP 1.12I).

FASI DI ATTUAZIONE

Obiettivo: concludere l'iter progettuale e avviare i lavori entro il 31.12.2031

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie

Deimpermeabilizzazione di diverse centinaia di mq di superfici pavimentate.

Conflitti con la legislazione ambientale

Non sono da prevedere particolari conflitti. Se del caso si applica l'art. 47 OPT.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Riqualificazione urbanistica "Piazza comunale" Melide, LAND Suisse Sagl, 2019

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Conforme al PD

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità di modifica

2. Paesaggio (PA)

Riepilogo misure Paesaggio PAL5

Nelle misure del "Paesaggio" sono stati considerati i nodi che sono ancora in fase di studio (A) o consolidamento (B). Sono inoltre stati inclusi i nodi in esercizio (D) per il quale si propongono delle misure di valorizzazione o per il quale nel frattempo sono stati sviluppate degli studi.

N.	Sistema	Nodo		A	B	C	D
P1	Progetti di valorizzazione delle politiche agricole e parchi agricoli	P1.3	Tenuta Bally	●			
		P1.6	Parco agricolo urbano del Pian Scairolo	●			
P2	Fiume e lungofiume Cassarate	P2.4	Fiume Cassarate Lotto 2 / Cornaredo - Foce		●		
P3	Fiume e lungofiume Veduggio	P3.3	Svincolo di Sigirino (parte alta)		●		
P4	Lungofiume Roggia Scairola	P4.2	Parco lineare Roggia Scairola	●			
P5	Aree di svago di prossimità sul lungolago	P5.1	Foce del Veduggio - Lido di Agno	●			
		P5.7	Gandria	●			
P6	Parchi urbani	P6.2	Parco della Trincea di Massagno	●			
		P6.3	Parco del Tassino	●			
		P6.4	Parco Ciani		●		
		P6.5	Pratone di Trevano		●		
P9	Complessi storici e culturali	P9.1	Villa Favorita		●		
		P9.4	Castello Trefogli e Parco del Castello				●
		P9.9	Complesso St. Abbondio				●
		P9.10	Masseria Gerbone		●		
P10	Rivitalizzazione corsi d'acqua	P10.1	Riale Ponteggia		●		
		P10.2	Riale Vinigo		●		
		P10.3	Pevereggia e Riali Bollette, Monteggio e Sessa	●			

- Stato 2024
A: Studi
B: Consolidamento
C: Attuazione
D: In esercizio



Tenuta Bally

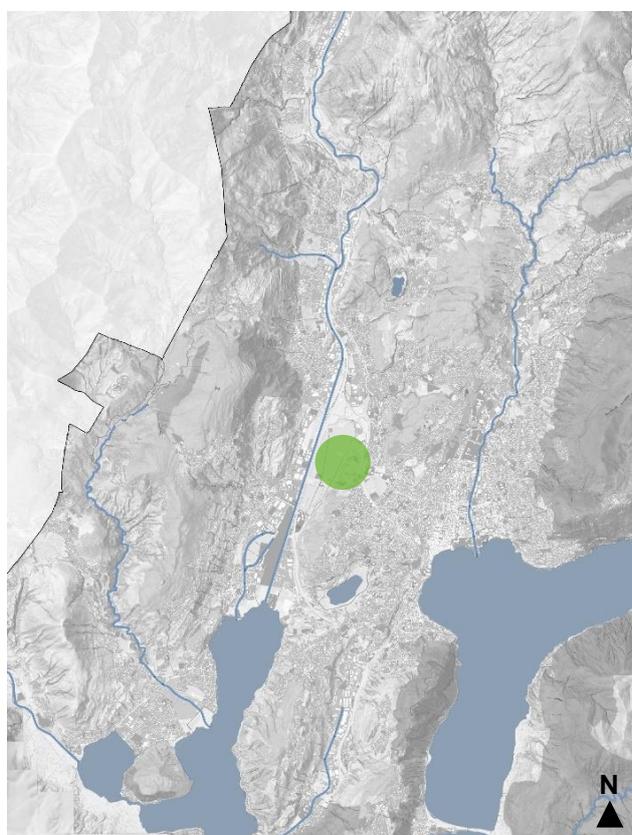
Codice ARE:

-

Codice PA:

P1.3

Pacchetto di misure	P1 - Progetti di valorizzazione delle politiche agricole e parchi agricoli
Correlazione con altre misure	IN3 - PA9.10 - ML4.5 - ML4.13 - ML4.16
Rapporto con PA precedente	PA3 - Parco agricolo del Vedeggio
Ente responsabile	Comuni di Lugano, Bioggio, Manno, Vezia
Altri Enti coinvolti	Cantone, enti turistici e associazioni di settore
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La Tenuta Bally è un'area agricola di grande valore che occupa 80 ettari divisi tra vigne, campi, frutteti, prati e pascoli. Oggigiorno la tenuta è gestita dai discendenti del fondatore Ernesto Otto Bally e fa parte del perimetro più vasto dell'area di svago di prossimità del Basso Vedeggio. L'intera area è fruibile per attività di svago, nel rispetto della sua principale vocazione agricola, ed è dotata di una buona offerta di infrastrutture in ottica escursionistica.

Nel 2019 è stata effettuata dal DT una valutazione preliminare che, anche attraverso sondaggi aperti alla popolazione, ha consentito di identificare punti forti e deboli dell'area, oltre a rischi e opportunità futuri.

La misura consiste nel promuovere la realizzazione degli interventi per la valorizzazione dell'area di svago:

- Miglioramento dell'accessibilità ciclopedonale, in particolare ai margini dell'area solcati da diverse cesure territoriali e infrastrutturali (orografia, autostrada A2, cantieri legati ad Alptransit);
- Manutenzione e valorizzazione dei sentieri esistenti nell'ottica di aumentare l'attrattiva e la sicurezza, anche per categorie di fruitori svantaggiati e per il transito equestre;

- Potenziamento dell’offerta di attrezzature, quali elementi essenziali per determinare l’attrattiva dell’area e per garantire una percezione positiva della stessa da parte dell’utenza;
- Sviluppo di sinergia pubblico-privato, in particolare per poter rendere continua la rete dei sentieri e per incentivare i proprietari dei fondi a una maggiore cura del proprio spazio adiacente a quello pubblico;
- Salvaguardia della vegetazione esistente, in particolare del viale alberato di faggi secolari;
- Mitigazione dell’impatto visivo e dell’influsso rumoroso del tracciato autostradale adiacente;
- Incentivazione di sinergie tra attività ricreative/turistiche e settore agricolo;

Valorizzazione del paesaggio agricolo e promozione della biodiversità nell’ambito del *Progetto d’interconnessione Valle del Vedeggio e Golfo di Lugano (2016-2025)*.

Sviluppo dalla generazione precedente

La misura, contenuta nella scheda PA3 “Parco agricolo del Vedeggio” del PAL3, prevedeva l’inserimento di funzioni e servizi atti ad incrementare l’attrattività della proprietà quale area per lo svago, attraverso una collaborazione tra Comuni, Cantone e proprietari fondiari privati. Lo sviluppo dalla generazione precedente è stato contenuto, rendendo ancora necessaria la realizzazione di interventi di valorizzazione.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L’AGGLOMERATO

Aumento della disponibilità e dell’accessibilità di aree verdi all’interno delle aree suburbane del Luganese e interconnessione dell’infrastruttura ecologica.

In futuro è ipotizzabile che l’accessibilità all’area migliorerà grazie alla rete tram-treno. Inoltre, la trasformazione di un tratto della ferrovia FLP Lugano-Ponte Tresa in un percorso ciclabile rappresenterebbe un grande passo in avanti nel rafforzamento del sistema di mobilità lenta, unendo così il centro città e il Lago di Muzzano alla Tenuta Bally.

CE1: Potenziamento della rete di mobilità ciclopedonale all’interno dell’agglomerato luganese in modo da portare un miglioramento complessivo dei sistemi di trasporto sostenibili.

CE2: Valorizzazione della qualità degli spazi pubblici e delle aree verdi dell’agglomerato.

CE3: Miglioramento della sicurezza degli spostamenti ciclopedonali.

CE4: Potenziamento dell’infrastruttura ecologica attraverso la diminuzione della frammentazione di aree paesaggistiche e la creazione di nuovi elementi di interconnessione degli spazi naturali.

FASI DI ATTUAZIONE

- 2026 - 2029 Sviluppo di progetti
- 2030 - 2031 Realizzazione degli interventi

	Studi	Consolidamento	Attuazione	Attuato
P1.3				

 Stato di avanzamento 2024

 Stato di avanzamento 2028 - 2031

Contributi specifici degli enti responsabili/coinvolti e ripartizione dei ruoli

Comuni: in collaborazione con altri enti turistici e associazioni di settore, verifica e approfondisce quanto proposto dalla verifica preliminare del DT del 2019 e realizza gli interventi necessari alla valorizzazione del parco agricolo.

Cantone: attraverso il gruppo di lavoro composto dalle sezioni dello sviluppo territoriale, dell’agricoltura, della mobilità e forestale, rimane a disposizione per discutere i singoli progetti dei comuni al fine di indirizzare correttamente le procedure nonché individuare eventuali misure di cofinanziamento per sostenere, se possibile, gli intenti progettuali proposti.

Proprietari fondiari privati: garantiscono le sinergie pubblico-privato per contribuire all’attuazione della misura.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: Superficie per l’avvicendamento colturale (SAC).

Conflitti con la legislazione ambientale: -

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Dipartimento del Territorio, Area di svago di prossimità del Basso Vedeggio, Valutazione preliminare, 2019

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: La misura è conforme agli indirizzi delle schede R9 “Svago di prossimità”, P8 “Territorio agricolo” e R/M3 “Agglomerato del Luganese”.

Necessità di aggiornamento del PD: Necessario l’aggiornamento della scheda R/M3 “Agglomerato del Luganese”.



Parco agricolo urbano del Pian Scairolo

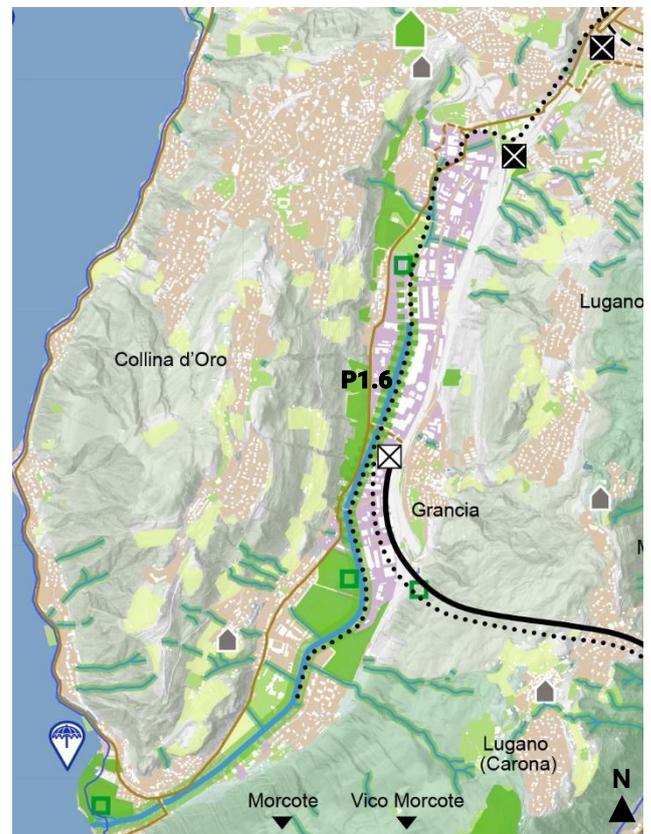
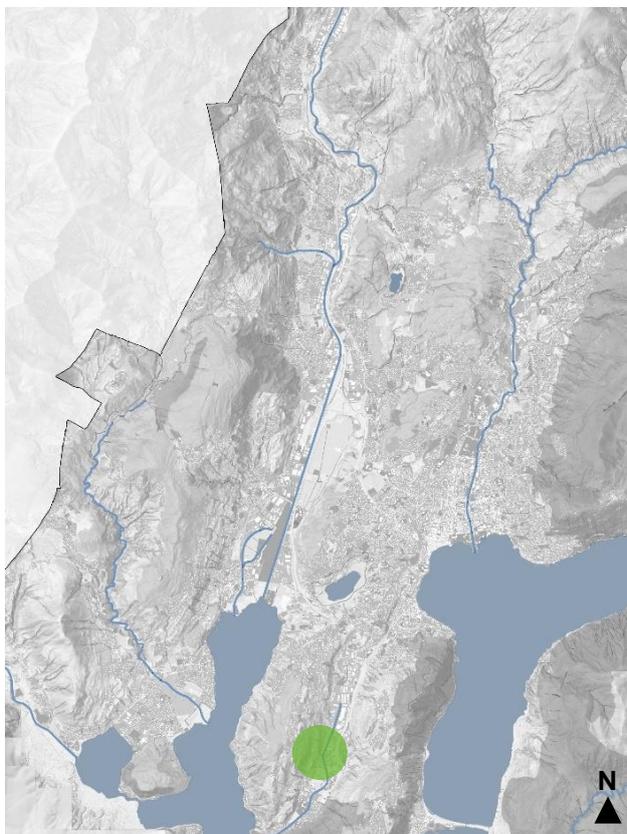
Codice ARE:

-

Codice PA:

P1.6

Pacchetto di misure	P1 - Progetti di valorizzazione delle politiche agricole e parchi agricoli
Correlazione con altre misure	IN3 - P4.2 - TP1.6b - TP1.11 - PT3.12 - ML4.17
Rapporto con PA precedente	PA4 - Lungofiume Roggia Scairolo
Ente responsabile	CIPPS, Comuni di Lugano, Collina d'Oro e Grancia
Altri Enti coinvolti	UFAG, Cantone, Società agricola regionale
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Il comparto territoriale del Pian Scairolo s'inseriva in un contesto prettamente agricolo fino agli anni '50. Negli ultimi decenni è stato interessato da un graduale e costante sviluppo a territorio urbanizzato costringendo l'agricoltura a restare confinata a pochi spazi residui ai margini degli insediamenti, senza possibilità d'interazione con l'ambiente circostante. I paesaggi agricoli periurbani come quelli del Pian Scairolo forniscono molteplici benefici in quanto fungono da fascia tampone tra le aree produttive e residenziali, svolgono un'importante funzione di aree di svago di prossimità e assumono inoltre un ruolo fondamentale di corridoio ecologico tra i versanti.

In sinergia con le misure previste dal *Progetto di pianificazione intercomunale per la riqualifica del Pian Scairolo (PR-CIPPS)* approvato dal Consiglio di Stato del Canton Ticino nel 2020, e tramite la procedura del processo di sviluppo dello spazio rurale (PSSR) in ambito urbano, il progetto, ancora allo stadio di accertamenti preliminari, mira allo sviluppo di un Parco agricolo urbano a valenza regionale. Tramite un PSSR l'attività agricola potrà essere sviluppata in modo coordinato con la pianificazione intercomunale, la rivitalizzazione della Roggia Scairolo, il progetto di realizzazione della corsia dinamica dell'autostrada A2 Lugano Sud-Mendrisio, il *Progetto d'interconnessione Valle del Vedeggio e Golfo di Lugano (2016-2025)*, tenendo conto degli interessi dei vari attori ed evitando che l'agricoltura sia a sua volta fonte di ulteriori conflitti.

Il progetto è stato riconosciuto nel giugno 2024 dalla Piattaforma di Coordinamento Progetti Innovativi (PCPI) dell'UFAG quale progetto innovativo da sostenere in una prima fase di sviluppo. Esso porterà beneficio all'intero comprensorio e identificherà una nuova connessione tra l'agricoltura e l'ambito urbano più attenta alle esigenze e alle sensibilità della popolazione.

La misura consiste nell'avviare uno studio sul tema e la sua attuazione con i seguenti obiettivi:

- La promozione di un'agricoltura dipendente dal suolo, per evitare i conflitti paesaggistici e le immissioni;
- La creazione di strumenti atti a favorire una produzione agricola regionale adattata alla domanda locale;
- La creazione di strumenti per la tutela e la conservazione delle terre coltivabili e per il recupero di quelle fortemente compromesse o imboschite, riportando superfici all'agricoltura;
- L'ottimizzazione delle sinergie tra spazi agricoli e spazi edificati in termini di biodiversità (la cui promozione andrà effettuata anche all'interno delle aree edificate) e fruizione (sentieri e ciclo-piste);
- L'ottimizzazione delle sinergie tra spazi agricoli e spazi naturali (boschi di versante, Roggia Scairolo rinaturata) ai fini del potenziale per lo svago di prossimità e dell'interconnessione dell'infrastruttura ecologica;
- L'identificazione del ruolo dell'agricoltura nel contesto urbano di riferimento, con particolare attenzione anche agli aspetti sociali e culturali legati al mantenimento dell'attività primaria all'interno degli agglomerati urbani.

Sviluppo dalla generazione precedente

La misura relativa al Parco agricolo urbano del Pian Scairolo non era contenuta nelle schede del PAL3.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Aumento della disponibilità e dell'accessibilità di aree verdi all'interno delle aree suburbane del Luganese e interconnessione dell'infrastruttura ecologica. L'accessibilità all'area di svago migliorerà in futuro grazie all'attuazione dell'Agglobus Centro-Pian Scairolo-Melide. La nuova rete, oltre a valorizzare le centralità del Pian Scairolo e a mettere in relazione le aree strategiche, migliorerà l'offerta di trasporto pubblico da e verso il comparto di svago.

CE2: Valorizzazione della qualità degli spazi pubblici e delle aree verdi dell'agglomerato.

CE4: Potenziamento dell'infrastruttura ecologica attraverso la diminuzione della frammentazione di aree paesaggistiche e la creazione di nuovi elementi di interconnessione degli spazi naturali.

FASI DI ATTUAZIONE

- 2028 Progetto allestito
- 2031 Progetto attuato

	Studi	Consolidamento	Attuazione	Attuato
P1.6				

Stato di avanzamento 2024 ● Stato di avanzamento 2028 - 2031

Contributi specifici degli enti responsabili e ripartizione dei ruoli

Ancora da definire.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: Parzialmente superficie per l'avvicendamento culturale (SAC).

Conflitti con la legislazione ambientale: -

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- UFAG - Piattaforma di Coordinamento Progetti Innovativi (PCPI), accertamenti preliminari "Piano regolatore intercomunale (PR-CIPPS)", 2024

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: Conforme agli indirizzi della scheda P8 "Territorio agricolo".

Necessità di aggiornamento del PD: Necessario l'aggiornamento della scheda R9 "Svago di prossimità" e della scheda R/M3 "Agglomerato del Luganese".



Fiume Cassarate Lotto 2 / Cornaredo - Foce

Codice ARE:

-

Codice PA:

P2.4

Pacchetto di misure	P2 - Fiume e lungofiume Cassarate
Correlazione con altre misure	P6.5 - TP1.3
Rapporto con PA precedente	PA2 - Fiume e lungofiume Cassarate
Ente responsabile	Cantone
Altri Enti coinvolti	Comune di Lugano, Consorzio Valle del Cassarate
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Il sistema del Fiume Cassarate sta diventando un'oasi di prossimità naturale con funzione aggregativa e di svago. Il progetto riguardante tutto il fiume, originariamente ridotto per lunghi tratti a canale di trasporto delle acque, nasce dall'esigenza di garantire la sicurezza idraulica e rivitalizzare il fiume e le sue sponde.

La riqualifica del Fiume Cassarate Lotto 1 / NQC Piazza sul fiume, compresa la rinaturazione del riale Ligaino, ha ottenuto la licenza edilizia dai Municipi di Lugano e Canobbio nel 2019. Il credito di realizzazione è stato approvato da parte del Consiglio comunale di Lugano nel novembre 2023. È in corso la progettazione esecutiva e appalti, l'orizzonte di realizzazione è fissato per il 2025.

Il progetto per il Lotto 2 / Cornaredo - Foce interessa la parte rimanente del fiume Cassarate dallo Stadio Cornaredo fino alla foce e la confluenza con il fiume Cassone. Gli obiettivi del progetto sono:

- Il miglioramento della sicurezza idraulica;
- Il ripristino delle interconnessioni ecologiche con l'ambiente circostante;
- Creazione di zone per aggregarsi e vivere pienamente il corso d'acqua, rendendo in alcuni punti le sponde fruibili ed accessibili alla popolazione.

Si tratta dunque di un'opportunità fondamentale per la visione del polo urbano, sia in un'ottica di resilienza e adattamento climatico che verso una rinnovata vivibilità della città.

La misura prevede le prossime fasi di approfondimento del progetto e la realizzazione.

Sviluppo dalla generazione precedente

La misura, contenuta nella scheda PA2 "Fiume e lungofiume Cassarate" del PAL3, prevedeva la riqualifica del lungofiume Cassarate e degli spazi adiacenti.

Il progetto per il Lotto 2 / Cornaredo - Foce è in fase di consolidamento e consultazione.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Aumento della disponibilità e dell'accessibilità di aree verdi all'interno del polo urbano del Luganese e interconnessione dell'infrastruttura ecologica.

Il progetto del parco fluviale del Cassarate presenta un sistema di relazioni esistenti la cui valorizzazione risulta fondamentale ai fini della riqualificazione del tessuto pubblico del polo urbano luganese. In futuro è auspicabile che, tramite il completamento del percorso ciclabile regionale e la connessione con la mobilità lenta definita dal Nuovo quartiere Cornaredo, il lungofiume risulterà maggiormente accessibile.

CE1: Potenziamento della rete di mobilità ciclopedonale all'interno dell'agglomerato luganese in modo da portare un miglioramento complessivo dei sistemi di trasporto sostenibili.

CE2: Valorizzazione della qualità degli spazi pubblici e delle aree verdi dell'agglomerato.

CE4: Potenziamento dell'infrastruttura ecologica attraverso la diminuzione della frammentazione di aree paesaggistiche e la creazione di nuovi elementi di interconnessione degli spazi naturali.

FASI DI ATTUAZIONE

2025 - 2026	Progettazione definitiva
2027 - 2028	Progettazione esecutiva
2029 - 2031	Realizzazione

	Studi	Consolidamento	Attuazione	Attuato
P2.4				

Stato di avanzamento 2024 Stato di avanzamento 2028 - 2031

Contributi specifici degli enti responsabili e ripartizione dei ruoli

Cantone: Completamento delle fasi di progettazione e realizzazione del progetto.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: -

Conflitti con la legislazione ambientale: -

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- Dipartimento del territorio, Progetto di massima, 2016

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M3 "Agglomerato del Luganese" e alle misure della scheda R9 "Svago di prossimità", in particolare la misura 3.3 "Altre aree di svago".

Concretizzazione di un obiettivo generale contenuto nella scheda P4 "Componenti naturali", in particolare l'indirizzo 2.5 "Corsi d'acqua, rive lacustri e ambienti correlati".

Necessità di aggiornamento del PD: Nessuna.



Svincolo di Sigirino (parte alta)

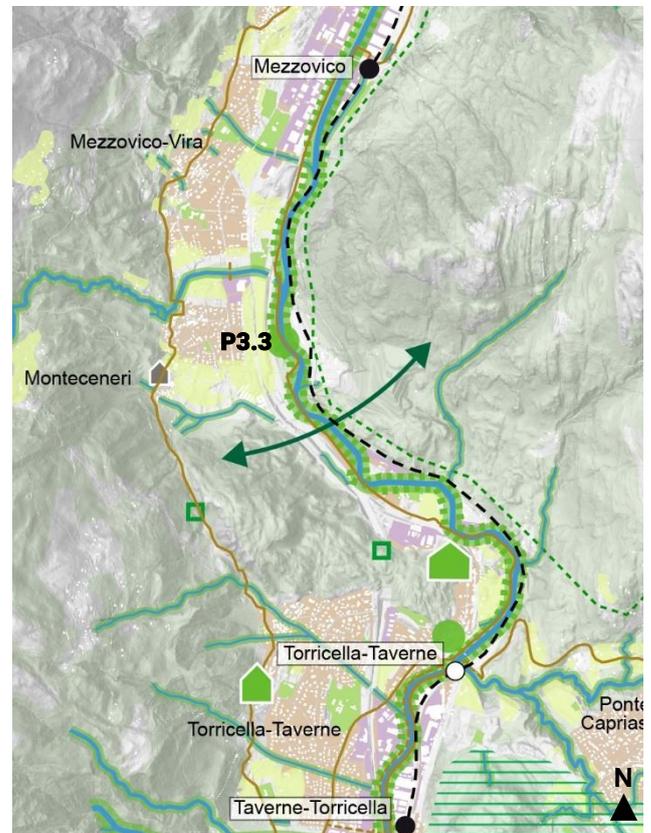
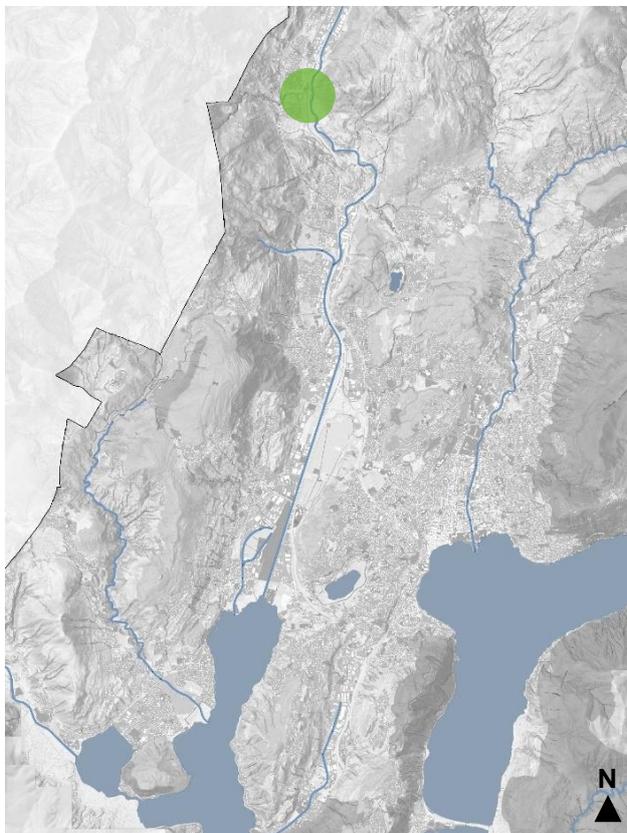
Codice ARE:

-

Codice PA:

P3.3

Pacchetto di misure	P3 - Fiume e lungofiume Vedeggio
Correlazione con altre misure	IN3 - ML4.3
Rapporto con PA precedente	-
Ente responsabile	USTRÀ, Cantone, Comune di Monteceneri
Altri Enti coinvolti	ERSL, Comuni di Mezzovico-Vira, Bedano, Lamone e Torricella-Taverna
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Il progetto dello svincolo di Sigirino, approvato dal Consiglio Federale il 25 maggio 2020, è collocato sul tratto Rivera-Lugano Nord dell'autostrada A2, nella zona dell'attuale svincolo provvisorio del cantiere AlpTransit presso il Dosso di Taverne.

La nuova infrastruttura è un'importante opportunità per ridistribuire ed ottimizzare i carichi e i flussi di traffico, per promuovere la qualità di vita e un giudiziooso sviluppo territoriale con l'intento di potenziare ulteriormente il trasporto pubblico, nonché per la rinaturazione e rivitalizzazione della parte alta della Valle del Vedeggio.

Lo svincolo si inserisce in un'area caratterizzata da importanti elementi paesaggistici, quali tasselli del reticolo ecologico particolarmente delicato del fondovalle insediativo: il Fiume Vedeggio, i Riali Val Gira e Cusello, alcune zone di protezione della natura, di rispetto ecologico, agricole e di bosco. Il nuovo paesaggio infrastrutturale del Dosso di Taverne potrà essere messo in relazione funzionale con interventi lungo i corsi d'acqua, contribuendo così alla riqualifica del sistema naturale.

Il progetto è pertanto da coordinare con la riqualifica fluviale del Riale Val Gira e la rinaturazione della tratta terminale del Riale Cusello, che possono costituire un'attrattiva per lo svago di prossimità.

Il progetto prevede inoltre di ripristinare un collegamento ecologico funzionale tra il Fiume Vedeggio e il versante pedemontano. Il nuovo attraversamento sotto l'autostrada sarà un onere nell'ambito dei lavori per il nuovo svincolo che dovrà essere armonizzato con l'attraversamento sotto la strada cantonale. Quest'ultima parte di progetto sarà invece promossa dal comune di Monteceneri e sussidiata tramite i contributi federali e cantonali nell'ambito della rivitalizzazione dei corsi d'acqua. La realizzazione unitaria dei due interventi è indispensabile per garantire l'efficacia delle misure di compensazione previste nell'ambito del nuovo svincolo.

La misura prevede le prossime fasi di approfondimento del progetto e la realizzazione.

Sviluppo dalla generazione precedente

La misura relativa allo Svincolo di Sigirino (parte alta) non era contenuta nelle schede del PAL3.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Aumento della qualità e della disponibilità delle aree verdi all'interno delle aree suburbane miste del Luganese e interconnessione dell'infrastruttura ecologica.

CE2: Valorizzazione della qualità degli spazi pubblici e delle aree verdi dell'agglomerato.

CE4: Potenziamento dell'infrastruttura ecologica attraverso la diminuzione della frammentazione di aree paesaggistiche e la creazione di nuovi elementi di interconnessione degli spazi naturali.

FASI DI ATTUAZIONE

2024 - 2025 Pubblicazione del progetto
 2025 - 2027 Progettazione esecutiva
 2026 - 2028 Realizzazione

	Studi	Consolidamento	Attuazione	Attuato
P3.3				

Stato di avanzamento 2024  Stato di avanzamento 2028 - 2031

Contributi specifici degli enti responsabili e ripartizione dei ruoli

USTRA: Completamento delle fasi di progettazione e realizzazione del progetto.

Cantone: Gestione e rinaturazione degli spazi fluviali.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: Il progetto prevede misure di compensazione in quanto tocca zone di protezione della natura, zone di rispetto ecologico, zone agricole e bosco.

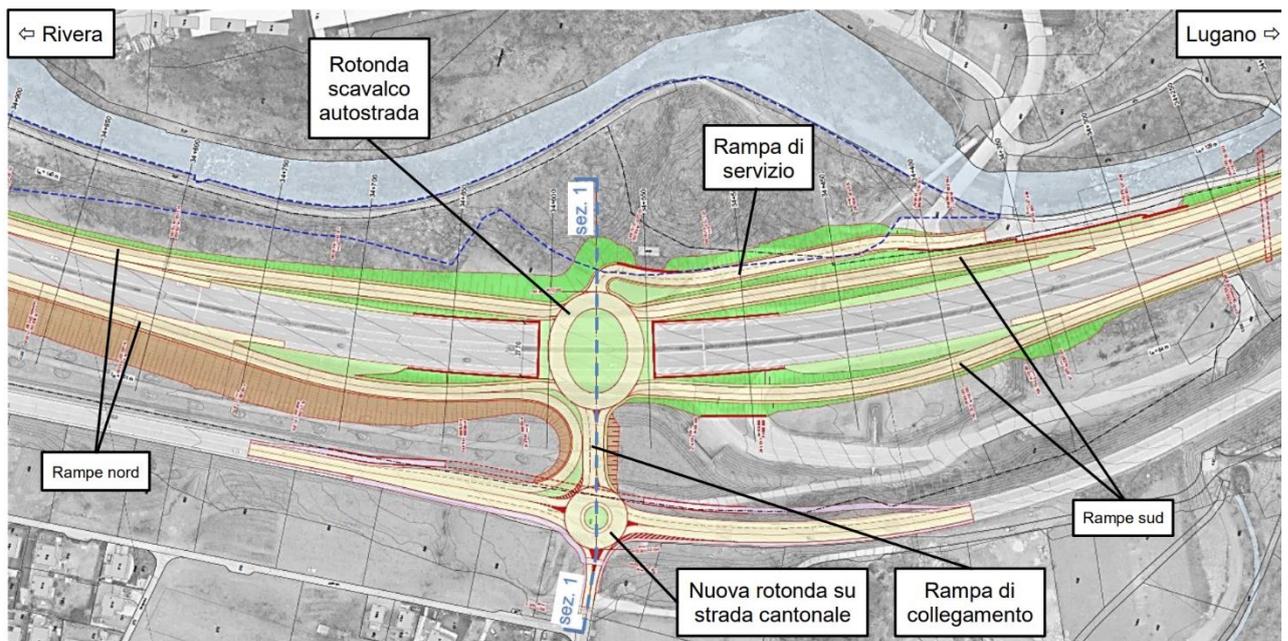
Conflitti con la legislazione ambientale: Il progetto è sottoposto ad esame di impatto ambientale (cifra 30.2 OEIA), il cui rapporto (RIA) analizza gli impatti del progetto in fase di cantiere ed esercizio (aria, vibrazioni, siti contaminati, rifiuti, organismi pericolosi, prevenzione incidenti rilevanti, foresta, flora e fauna, paesaggio, monumenti culturali) proponendo adeguate misure di compensazione e di accompagnamento ambientale e paesaggistico.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- USTRA, Progetto esecutivo (AP), 2022



© USTRA



© USTRA

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: La misura è conforme agli obiettivi del Piano direttore e agli indirizzi della scheda R/M3 “Agglomerato del Luganese”, che conferma l’importanza di migliorare sia l’accessibilità alle aree insediative di interesse regionale che la sicurezza generale della rete principale nella Valle del Vedeggio.

Concretizzazione di un obiettivo generale contenuto nella scheda P4 “Componenti naturali”, in particolare l’indirizzo 2.5 “Corsi d’acqua, rive lacustri e ambienti correlati”.

Necessità di aggiornamento del PD: Necessario l’aggiornamento della scheda R/M3 “Agglomerato del Luganese”.



Parco lineare Roggia Scairolo

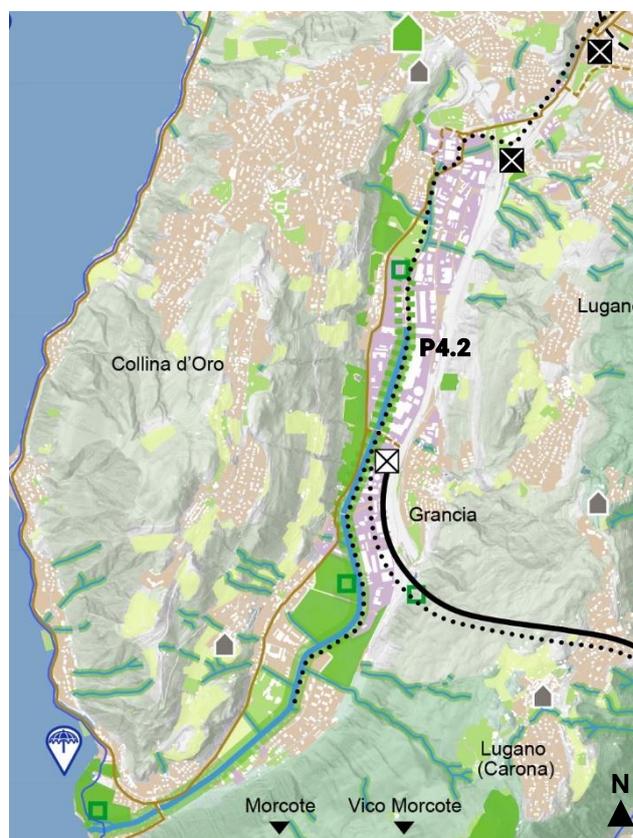
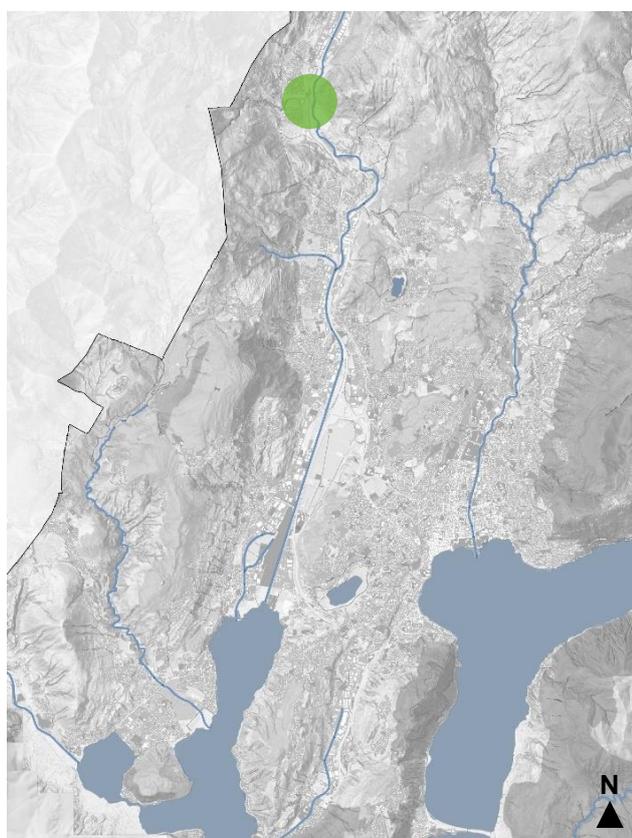
Codice ARE:

-

Codice PA:

P4.2

Pacchetto di misure	P4 - Lungofiume Roggia Scairolo
Correlazione con altre misure	IN3 - P1.6 - TP1.6b - TP1.11 - PT3.12 - ML4.17
Rapporto con PA precedente	PA4 - Lungofiume Roggia Scairolo
Ente responsabile	Cantone, Comuni di Lugano, Collina d'Oro e Grancia
Altri Enti coinvolti	CIPPS
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La Roggia Scairolo costituisce un corridoio ecologico che mette in collegamento i boschi di versante della Collina d'Oro e dell'Arbostora con il lago Ceresio, dando inoltre continuità ad una serie di biotopi presenti sul fondovalle, come i siti di riproduzione di anfibi dello Scairolo Vecchio e di Rompiga o la palude di Vigano.

La roggia ha inoltre il ruolo di elemento unificante nel nuovo disegno proposto per il *Piano regolatore intercomunale del Pian Scairolo (PR-CIPPS)*. Attraverso la realizzazione di un "parco lineare" sulla sponda destra, con interventi per migliorarne la naturalità, la sicurezza idraulica e la fruibilità, è possibile un riavvicinamento della natura in un'area fortemente costruita.

L'intero comparto lungo la roggia Scairolo necessita di interventi di riqualifica, sia dal profilo naturalistico, con la messa in rete e valorizzazione degli spazi verdi e degli ambienti naturali lungo il suo corso, che da quello paesaggistico e di svago con il miglioramento dell'accessibilità al fiume, della fruizione, della passeggiata e degli spostamenti ciclopedonali lungo il suo corso. Viene garantita al contempo l'evacuazione delle piene evitando ai problemi di esondazione oggi riscontrati.

La misura prevede le prossime fasi di approfondimento del progetto e la realizzazione.

Sviluppo dalla generazione precedente

La misura, contenuta nella scheda PA4 “Lungofiume Roggia Scairolo” del PAL3, prevedeva la riqualifica del lungofiume Roggia Scairolo e degli spazi adiacenti con l’attuazione dell’intervento entro il 2023.

Sono in corso studi preliminari da parte dei Comuni per la riqualifica e il dimensionamento idraulico della Roggia Scairolo, e consolidamenti per la riqualifica idraulica e naturalistica da Pambio-Noranco alla foce.

Si segnala inoltre il consolidamento per quanto riguarda la sistemazione, la riqualifica e la messa in sicurezza della Via Figino/Via Cadepiano a Barbengo che costeggia la Roggia Scairolo.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L’AGGLOMERATO

Aumento della disponibilità e dell’accessibilità di aree verdi all’interno delle aree suburbane del Luganese e interconnessione dell’infrastruttura ecologica.

L’intervento paesaggistico lungo la Roggia Scairolo rappresenta un tassello importante nel processo diffuso di rinaturazione dei corsi d’acqua del Luganese e si inserisce pienamente nella strategia della Maglia Verde.

CE1: Potenziamento della rete di mobilità ciclopedonale all’interno dell’agglomerato luganese in modo da portare un miglioramento complessivo dei sistemi di trasporto sostenibili.

CE2: Valorizzazione della qualità degli spazi pubblici e delle aree verdi dell’agglomerato.

CE4: Potenziamento dell’infrastruttura ecologica attraverso la diminuzione della frammentazione di aree paesaggistiche e la creazione di nuovi elementi di interconnessione degli spazi naturali.

FASI DI ATTUAZIONE

2024 - 2025	Progettazione definitiva
2025 - 2027	Progettazione esecutiva
2026 - 2028	Realizzazione

	Studi	Consolidamento	Attuazione	Attuato
P4.2				

 Stato di avanzamento 2024

 Stato di avanzamento 2028 - 2031

Contributi specifici degli enti responsabili e ripartizione dei ruoli

Comuni e/o Cantone: Sviluppo delle diverse fasi di progettazione e realizzazione del progetto.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: -

Conflitti con la legislazione ambientale: -

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

-

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M3 “Agglomerato del Luganese”.

Concretizzazione di un obiettivo generale contenuto nella scheda P4 “Componenti naturali”, in particolare l’indirizzo 2.5 “Corsi d’acqua, rive lacustri e ambienti correlati”.

Necessità di aggiornamento del PD: Nessuna.



Foce del Vedeggio, Lido di Agno

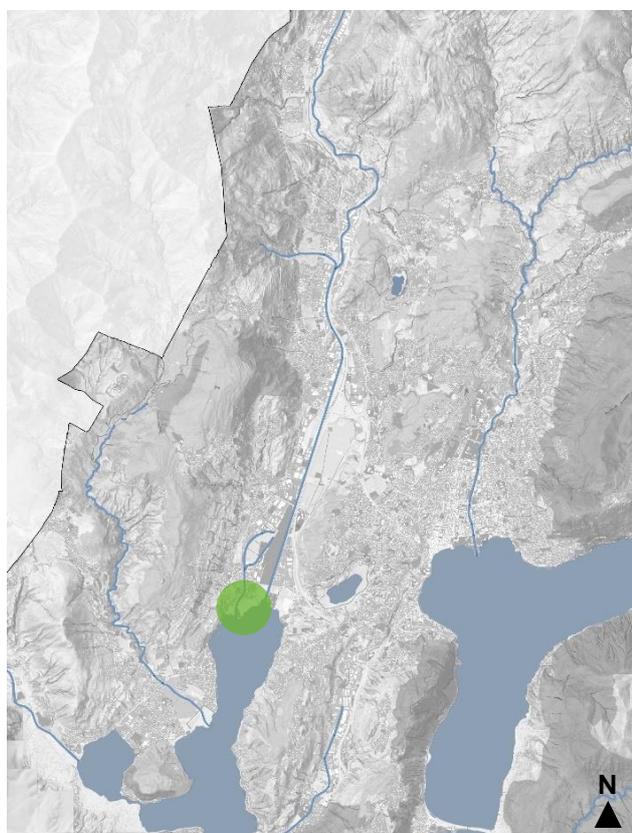
Codice ARE:

-

Codice PA:

P5.1

Pacchetto di misure	P5 - Aree di svago di prossimità sul lungolago
Correlazione con altre misure	IN3 - P1.3 - PT3.7d - ML4.3 - ML4.16
Rapporto con PA precedente	PA5 - Lungolago Ceresio
Ente responsabile	Comune di Agno
Altri Enti coinvolti	Cantone
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Le aree a lago dell'agglomerato luganese rappresentano zone sensibili con un grande potenziale in termini di svago, spesso poco sfruttato. Le funzioni del lago e delle rive sono infatti molteplici, talvolta concorrenziali e conflittuali in quanto le attività antropiche e naturali hanno bisogno dello stesso spazio.

L'ubicazione geografica del comparto Riva Lago Agno e i vari vincoli a cui è soggetta impongono di considerare un perimetro del sistema allargato, che abbracci la Piana del Vedeggio e in via subordinata, l'agglomerato del Luganese. Il perimetro di studio si focalizza sull'area oggetto di pianificazione definita come zona PRP3 nel PR considerando comunque le situazioni poste in adiacenza. L'area fa inoltre parte dell'area di svago di prossimità di Agno-Piodella-Malombra.

Il comparto Riva Lago Agno raccoglie una moltitudine di funzioni pubbliche e turistiche, e presenta diversi fattori che influiscono in modo rilevante nella determinazione della destinazione pianificatoria dell'area, limitando di conseguenza anche gli spazi di manovra per la definizione dei contenuti:

- Le pianificazioni superiori quali la Legge Pianificazione del territorio e la strategia della Confederazione sul territorio;
- Il Piano Direttore Cantonale, che prevede il sentiero a lago, un'area libera per attività straordinarie a lago, un'area di svago, il porto regionale e il progetto di strada principale;

- La presenza di superfici boschive e di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC);
- Le zone lacustri;
- Le infrastrutture esistenti o pianificate quali: l'aeroporto, la strada cantonale, la pista ciclabile FLP, la circonvallazione Agno-Bioggio, la riqualifica e rinaturazione della foce Vedeggio;
- I differenti proprietari dei fondi (Cantone: circa 10%, Comune: circa 15%, privati: circa 75%).

Nel 2021 è stato svolto uno *Studio di fattibilità pianificatoria* volta a proporre dei concetti che perseguono una valorizzazione urbanistica, paesaggistica e ambientale del comparto.

La misura prevede una prossima fase di approfondimento del progetto con l'obiettivo di valorizzare gli spazi pubblici, le aree verdi, l'accessibilità e le connessioni ecologiche dell'area di svago a lago, nell'ambito dello strumento pianificatorio del Piano Regolatore Particolareggiato (PRP3).

Sviluppo dalla generazione precedente

La misura, contenuta nella scheda PA5 "Lungolago Ceresio" del PAL3, prevedeva il mantenimento e la riqualifica delle aree di svago a lago in funzione del progetto della strada di circonvallazione Agno-Bioggio.

Nel 2021 è stato svolto uno studio di fattibilità pianificatoria sul comparto.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Aumento della disponibilità e dell'accessibilità delle aree di svago a lago nel Luganese e interconnessione dell'infrastruttura ecologica.

CE1: Potenziamento della rete di mobilità ciclopedonale all'interno dell'agglomerato luganese in modo da portare un miglioramento complessivo dei sistemi di trasporto sostenibili.

CE2: Valorizzazione della qualità degli spazi pubblici e delle aree verdi dell'agglomerato.

CE4: Potenziamento dell'infrastruttura ecologica attraverso la diminuzione della frammentazione di aree paesaggistiche e la creazione di nuovi elementi di interconnessione degli spazi naturali.

FASI DI ATTUAZIONE

- 2026 Masterplan
- 2028 Piano regolatore (PRP3)
- 2031 Attuazione

	Studi	Consolidamento	Attuazione	Attuato
P5.1				

 Stato di avanzamento 2024

 Stato di avanzamento 2028 - 2031

Contributi specifici degli enti responsabili e ripartizione dei ruoli

Comune e Cantone: Laddove si riscontrano situazioni pianificatorie, gestionali e progettuali in evoluzione e con necessità di coordinamento, come nel caso del comparto a lago di particolare interesse pubblico di Agno, i due enti collaborano mediante l'elaborazione di pianificazioni con l'obiettivo di promuovere realizzazioni coordinate a favore della multifunzionalità delle rive.

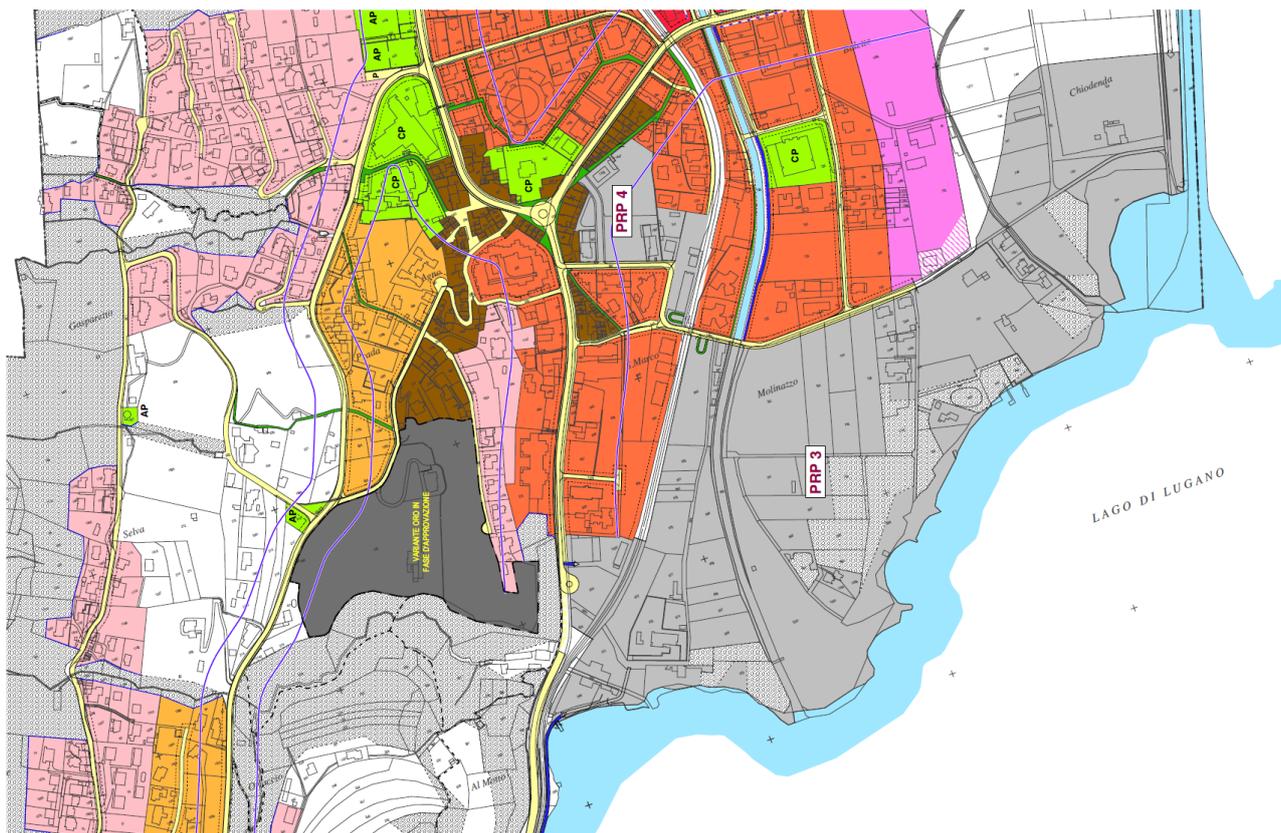
IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: Superfici per l'avvicendamento colturale (SAC), Azzonamento.

Conflitti con la legislazione ambientale: -

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- *Studio di fattibilità pianificatoria - Pianificazione comparto PRP3 "Riva-Lago" Agno, Orsi & Associati, LAND Suisse, Dionea, Masotti & Associati, 2021.*



© Estratto Piano Regolatore (Piano delle zone), 2009

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: La misura è conforme agli indirizzi delle schede P7 “Laghi e rive lacustri”, R9 “Svago di prossimità” e R/M3 “Agglomerato del Luganese”.

Necessità di aggiornamento del PD: Nessuna.



Gandria

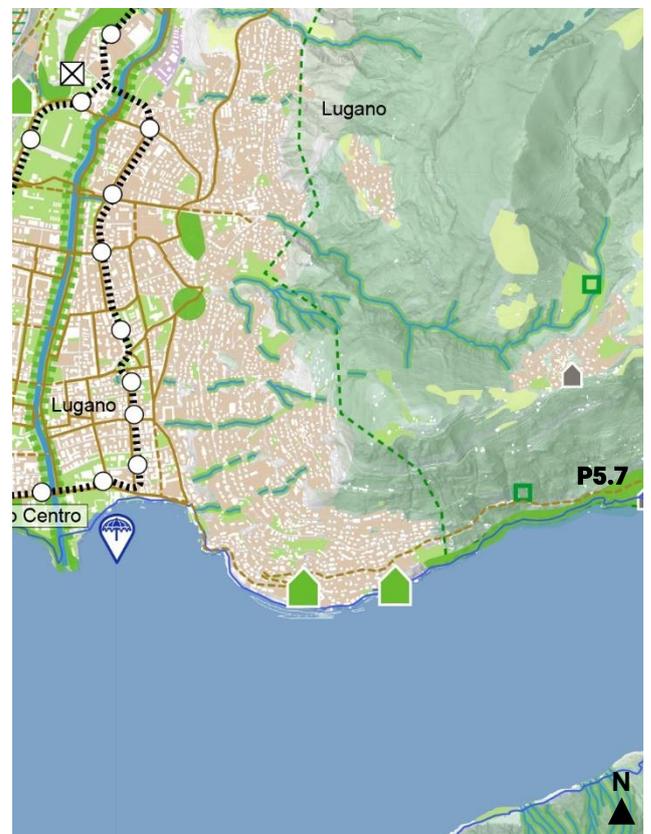
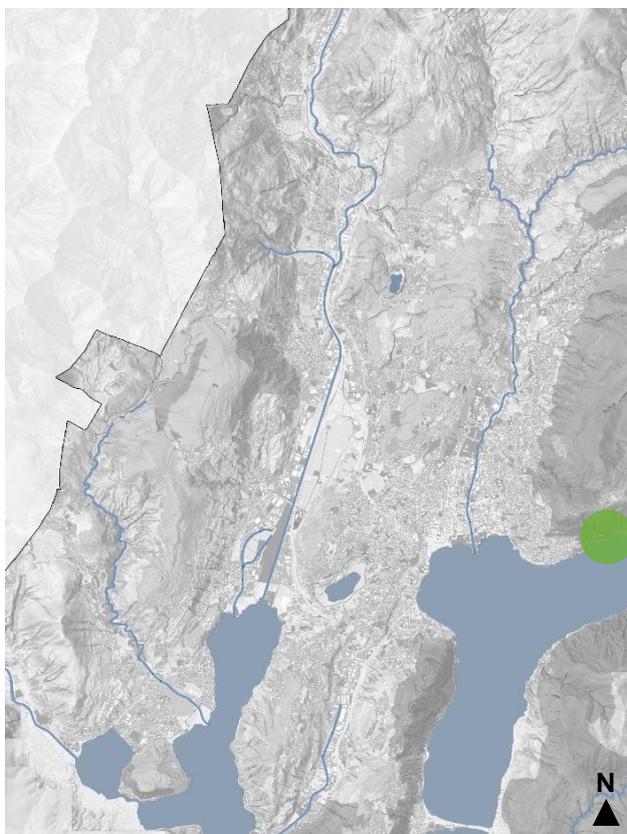
Codice ARE:

-

Codice PA:

P5.7

Pacchetto di misure	P5 - Aree di svago di prossimità sul lungolago
Correlazione con altre misure	P9.1
Rapporto con PA precedente	PA5 - Lungolago Ceresio
Ente responsabile	Comune di Lugano
Altri Enti coinvolti	-
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Gandria è una caratteristica e pittoresca località della Città di Lugano. Iscritta nella lista ISOS (Inventario degli insediamenti svizzeri da proteggere), ha una notevole affluenza turistica dovuta alla particolare situazione geografica, ai suoi paesaggi a picco sul lago, alle sue passeggiate e al valore storico del costruito.

La località di Gandria e dintorni è inoltre uno dei Paesaggi d'importanza nazionale dell'agglomerato del Luganese. Di seguito alcuni degli elementi paesaggistici caratteristici e degni di essere preservati: il carattere naturale del pendio ripido e prevalentemente boschivo, le imponenti pareti rocciose e gli affioramenti geologici, il villaggio nel suo impianto urbanistico intatto e con i suoi edifici caratteristici, i tipici terrazzamenti a secco attorno al villaggio, le specie vegetali e animali rare e caratteristiche, i massi erratici Sasso della Predescia e Masso di Gandrigna, le qualità naturali e antropiche delle rive, gli ecosistemi acquatici e ripariali.

Nate dall'incontro tra la Bottega di Gandria e lo studio d'architettura e urbanistica Studioser, per ora la visione per Gandria prevede una serie di proposte architettoniche e urbanistiche per valorizzare il borgo, guardate con interesse anche dalla Commissione di quartiere e con l'obiettivo di sfociare in un progetto concreto. Il Progetto, seppur ancora in una fase iniziale, è inoltre già stato sottoposto al Municipio di Lugano e al Cantone, dopo che Berna ha riconosciuto e finanziato i primi passi dell'iniziativa.

I principali obiettivi del progetto sono proporre un riuso valorizzante del patrimonio antico e l’attivazione del nucleo storico. Intende inoltre elaborare proposte per migliorare e valorizzare la relazione fra il villaggio e l’acqua, la mobilità (sia a livello di mezzi di spostamento privati sia pubblici). Inoltre, vuole dare un’attenzione particolare agli spazi esterni pubblici, come le piazze, le vie, ma anche interni come la Casa Comunale: un edificio che per le sue caratteristiche e la sua posizione centrale e ben connessa con il principale punto di accesso, potrebbe diventare il landmark del villaggio. La misura prevede le prossime fasi di approfondimento del progetto e la realizzazione.

Sviluppo dalla generazione precedente

La misura relativa a Gandria non era contenuta nelle schede del PAL3. Nel 2024 sono state presentata alla popolazione una serie di proposte architettoniche e urbanistiche per valorizzare il borgo, seguendo l'esempio del Progetto di Monte in Valle di Muggio (sempre dello studio Studioser), riconosciuto dalla Confederazione come progetto modello per lo sviluppo sostenibile del territorio.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L’AGGLOMERATO

Aumento della disponibilità e dell’accessibilità delle aree di svago a lago nel Luganese e interconnessione dell’infrastruttura ecologica. La sua vocazione ad area di svago a lago vuole essere rafforzata ponendosi come luogo qualitativo e storico per il territorio.

- CE1: Potenziamento della rete di mobilità ciclopedonale all’interno dell’agglomerato luganese in modo da portare un miglioramento complessivo dei sistemi di trasporto sostenibili.
- CE2: Valorizzazione della qualità degli spazi pubblici e delle aree verdi dell’agglomerato.
- CE4: Potenziamento dell’infrastruttura ecologica attraverso la diminuzione della frammentazione di aree paesaggistiche e la creazione di nuovi elementi di interconnessione degli spazi naturali.

FASI DI ATTUAZIONE

- 2025 - 2026 Progettazione definitiva
- 2027 - 2029 Progettazione esecutiva
- 2030 - 2031 Realizzazione

	Studi	Consolidamento	Attuazione	Attuato
P5.7				

 Stato di avanzamento 2024  Stato di avanzamento 2028 - 2031

Contributi specifici degli enti responsabili e ripartizione dei ruoli

Comune: Sviluppo delle diverse fasi di progettazione e realizzazione del progetto.

IMPATTO AMBIENTALE

- Consumo di superficie: -
- Conflitti con la legislazione ambientale: -

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

-

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: La misura è conforme agli indirizzi delle schede P7 “Laghi e rive lacustri”, R9 “Svago di prossimità” e R/M3 “Agglomerato del Luganese”.
Necessità di aggiornamento del PD: Necessario l’aggiornamento della scheda R/M3 “Agglomerato del Luganese”.



Parco della Trincea di Massagno

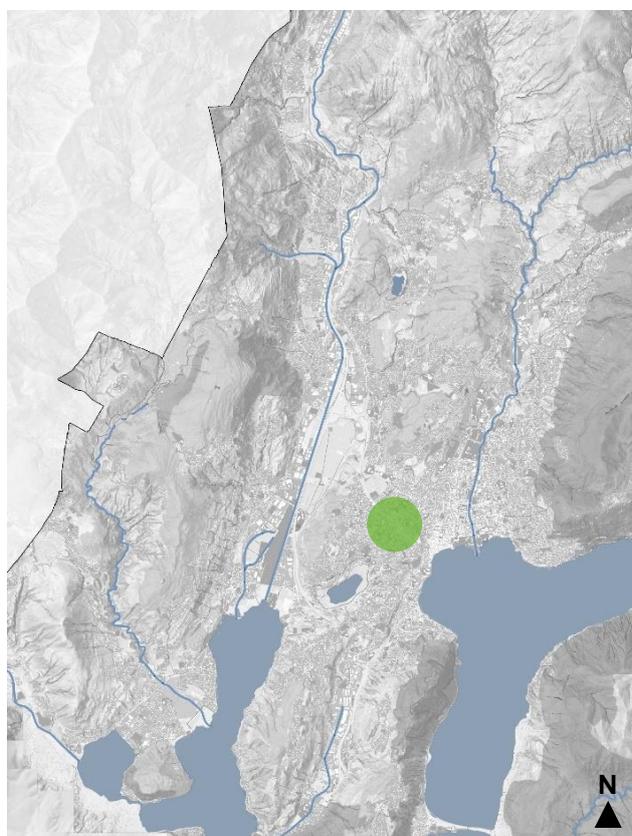
Codice ARE:

-

Codice PA:

P6.2

Pacchetto di misure	P6 - Parchi urbani
Correlazione con altre misure	IN2d - IN3c - P6.3 - TP1.8 - PT3.11 - ML4.2b
Rapporto con PA precedente	PA6 - Parchi urbani
Ente responsabile	Comune di Lugano e Massagno
Altri Enti coinvolti	-
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

I Comuni di Lugano e Massagno hanno allestito nel 2015 il PR TriMa - Piano Regolatore Intercomunale Trincea di Massagno, approvato dal Consiglio di Stato il 20 dicembre 2023. Il PR prevede sulla copertura della trincea ferroviaria l'inserimento di una zona per attrezzature ed edifici d'interesse pubblico (Campus universitario) sulla quale sorgerà un parco pubblico. Questo parco verrà inoltre integrato da alcune aree verdi già esistenti a Massagno sviluppatesi lungo via Madonna della Salute, raggiungendo così una superficie di oltre 28'000 metri quadrati.

Le verifiche tecniche eseguite nel 2018 in collaborazione con FFS Infrastruttura hanno messo in evidenza la sostanziale fattibilità tecnica delle opere, fornendo un primo dimensionamento dell'onere finanziario per la copertura della "trincea ferroviaria" su quasi 500 metri, stimabile nell'ordine di 70 milioni di franchi. Nella cifra stimata sono compresi i costi della sistemazione definitiva a parco pubblico e la realizzazione di interessanti collegamenti ciclopedonali.

La misura prevede la prossima fase di approfondimento del progetto.

Sviluppo dalla generazione precedente

La misura relativa al Parco della Trincea di Massagno, contenuta nella scheda PA6 "Parchi urbani" del PAL3, prevedeva la realizzazione del parco. Nel 2016 è stato svolto uno studio di fattibilità sul progetto del parco.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Aumento della disponibilità e dell'accessibilità di aree verdi all'interno del polo urbano luganese e interconnessione dell'infrastruttura ecologica.

CE1: Potenziamento della rete di mobilità ciclopedonale all'interno dell'agglomerato luganese in modo da portare un miglioramento complessivo dei sistemi di trasporto sostenibili.

CE2: Valorizzazione della qualità degli spazi pubblici e delle aree verdi dell'agglomerato.

CE4: Potenziamento dell'infrastruttura ecologica attraverso la diminuzione della frammentazione di aree paesaggistiche e la creazione di nuovi elementi di interconnessione degli spazi naturali.

FASI DI ATTUAZIONE

2028 - 2031 Progettazione definitiva

	Studi	Consolidamento	Attuazione	Attuato
P6.2			●	

Stato di avanzamento 2024

● Stato di avanzamento 2028 - 2031

Contributi specifici degli enti responsabili e ripartizione dei ruoli

Comuni: Sviluppo della progettazione definitiva.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: -

Conflitti con la legislazione ambientale: -

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- Studio di fattibilità "Parco della trincea di Massagno", LAND, 2016.



© LAND



© LAND

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: La misura è conforme agli indirizzi delle schede R10 “Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito” e R/M3 “Agglomerato del Luganese”.

Necessità di aggiornamento del PD: Nessuna.



Parco del Tassino

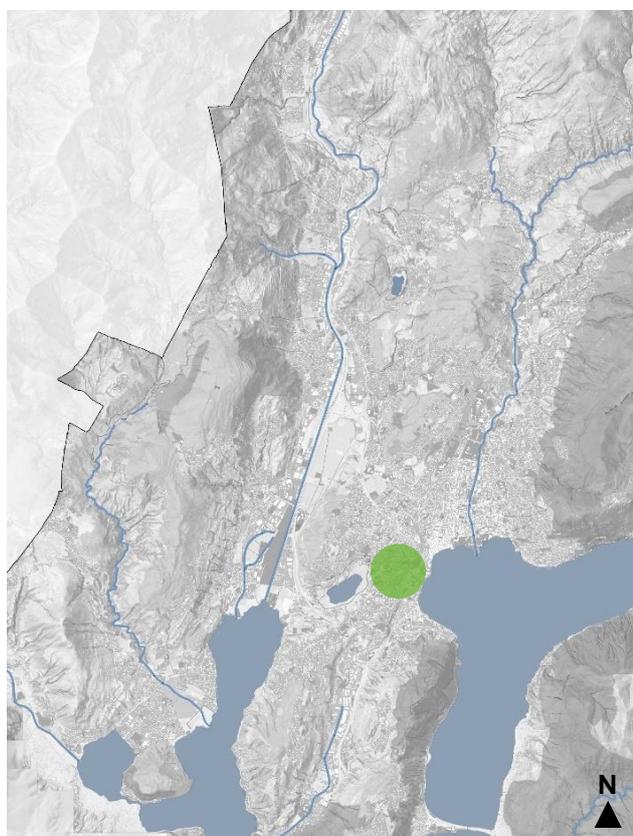
Codice ARE:

-

Codice PA:

P6.3

Pacchetto di misure	P6 - Parchi urbani
Correlazione con altre misure	IN1h - IN2d - P6.2 - PT3.11 - ML4.2b
Rapporto con PA precedente	PA6 - Parchi urbani
Ente responsabile	Comune di Lugano
Altri Enti coinvolti	-
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Situato in prossimità della stazione ferroviaria di Lugano, il Parco del Tassino si estende su un pendio terrazzato di circa 21.000 m² sul cui culmine s'innalza la Torre Enderlin che domina il panorama. Storicamente di proprietà della famiglia Ederlin, famiglia benestante dell'Ottocento, nel Novecento il terreno passò alla FFS. Successivamente nel 1970 quest'area fu venduta alla Città di Lugano e all'inizio degli anni '80 venne realizzato il nuovo parco.

Il Concorso "Riqualifica del giardino Belvedere, del nuovo imbarcadere, del comparto scalinata e funicolare degli Angioli e del parco Tassino" indetto dalla Città di Lugano nel 2023, prevede per il Tassino la riqualifica e la valorizzazione del parco.

Oggi separato dal resto della città, acquisterà vitalità urbana grazie all'organizzazione di nuove connessioni con il suo contesto e all'inserimento di nuove funzioni legate allo svago. Oltre alla passerella-ponte sopra i binari occorre proporre nuovi percorsi ciclabili e pedonali collegandoli alla rete della mobilità lenta esistente e pianificata, in particolare verso la stazione ferroviaria. La pianificazione dell'infrastruttura ferroviaria e quella della viabilità veicolare prevedono due interventi a lungo termine riguardanti il Parco Tassino e che vanno tenuti in considerazione: la realizzazione della "galleria del Tassino" e del terzo binario ferroviario.

La misura prevede la prossima fase di approfondimento del progetto.

Sviluppo dalla generazione precedente

La misura relativa al Parco del Tassino, contenuta nella scheda PA6 "Parchi urbani" del PAL3, considerava il parco come storica area verde consolidata.

Nel 2023 è stato svolto un concorso sul progetto del parco nell'ambito del Comparto funicolare degli Angioli.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Aumento della disponibilità e dell'accessibilità di aree verdi all'interno del polo urbano luganese e interconnessione dell'infrastruttura ecologica. La vicinanza con il futuro parco della Trincea di Massagno si rivela essere un'occasione interessante per lavorare sull'interconnessione delle principali aree di svago della Maglia Verde a livello intercomunale.

CE1: Potenziamento della rete di mobilità ciclopedonale all'interno dell'agglomerato luganese in modo da portare un miglioramento complessivo dei sistemi di trasporto sostenibili.

CE2: Valorizzazione della qualità degli spazi pubblici e delle aree verdi dell'agglomerato.

CE4: Potenziamento dell'infrastruttura ecologica attraverso la diminuzione della frammentazione di aree paesaggistiche e la creazione di nuovi elementi di interconnessione degli spazi naturali.

FASI DI ATTUAZIONE

2028 - 2031 Progettazione definitiva

	Studi	Consolidamento	Attuazione	Attuato
P6.3			●	

■ Stato di avanzamento 2024

● Stato di avanzamento 2028 - 2031

Contributi specifici degli enti responsabili e ripartizione dei ruoli

Comuni: Sviluppo della progettazione definitiva.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: -

Conflitti con la legislazione ambientale: -

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- Concorso "Riqualifica del giardino Belvedere, del nuovo imbarcadere, del comparto scalinata e funicolare degli Angioli e del parco Tassino", Stadler Zlokapa, Schnetzer Puskas Ingenieure, Berchtold Lenzin Basel, 2023.





© Stadler Zlokapa, Schnetzer Puskas Ingenieure, Berchtold Lenzin Basel

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: La misura è conforme agli indirizzi delle schede R10 “Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito” e R/M3 “Agglomerato del Luganese”.

Necessità di aggiornamento del PD: Necessario l’aggiornamento della scheda R/M3 “Agglomerato del Luganese”.



Parco Ciani

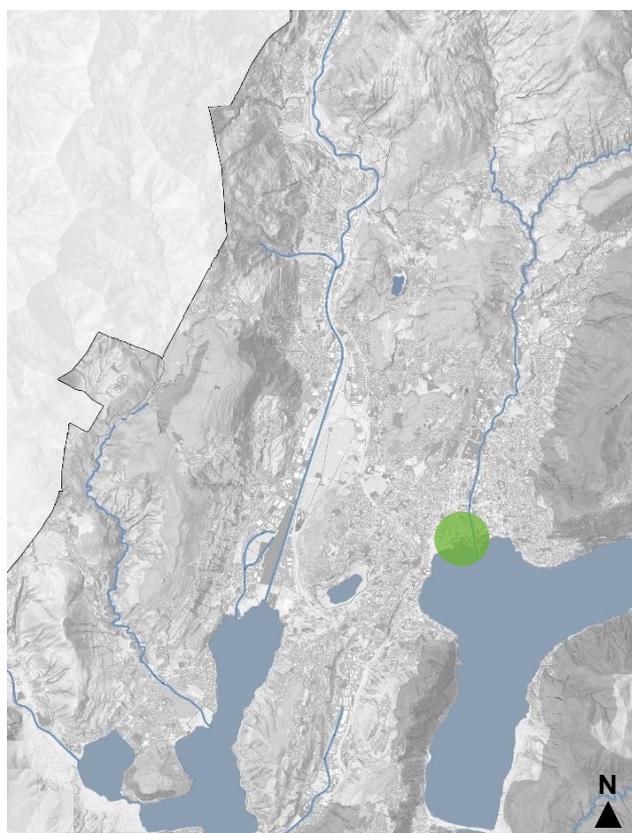
Codice ARE:

-

Codice PA:

P6.4

Pacchetto di misure	P6 - Parchi urbani
Correlazione con altre misure	IN1a - IN1b - IN1d - P2.4 - TP1.3b - TP1.8 - ML4.16
Rapporto con PA precedente	PA6 - Parchi urbani
Ente responsabile	Cantone (DFE)
Altri Enti coinvolti	Comune di Lugano
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

In riva al Lago Ceresio e a pochi passi dal centro cittadino, il Parco Civico Comunale rappresenta il principale parco pubblico all'interno del tessuto urbano della Città Bassa, un tempo proprietà della famiglia Ciani da cui ne deriva il nome. Il parco occupa una superficie di circa 63.000 m2 ad alto valore naturalistico, paesaggistico e monumentale.

Nell'ambito del concorso "Comparto scolastico di Lugano Centro" indetto dal DFE nel 2021, il nuovo comparto del liceo dovrà mantenere la sua identità specifica e al contempo creare un rapporto nuovo con il Parco Ciani. Il nuovo dell'edificio permette di ridurre l'occupazione del suolo e ampliando il parco. Il parco e le grandi alberature entrano all'interno del nuovo perimetro estendendo la rete di percorsi e creando nuove connessioni degli spazi di socializzazione.

La misura prevede le prossime fasi di approfondimento del progetto e la realizzazione.

Sviluppo dalla generazione precedente

La misura relativa al Parco Ciani, contenuta nella scheda PA6 "Parchi urbani" del PAL3, considerava il parco come storica area verde consolidata. Tra il 2021 e il 2022 è stato svolto un concorso sul progetto del parco nell'ambito del Comparto scolastico di Lugano Centro.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Aumento della disponibilità e dell'accessibilità di aree verdi all'interno del polo urbano luganese e interconnessione dell'infrastruttura ecologica.

CE2: Valorizzazione della qualità degli spazi pubblici e delle aree verdi dell'agglomerato.

CE4: Potenziamento dell'infrastruttura ecologica attraverso la diminuzione della frammentazione di aree paesaggistiche e la creazione di nuovi elementi di interconnessione degli spazi naturali.

FASI DI ATTUAZIONE

2025 - 2026 Progettazione definitiva
 2027 - 2029 Progettazione esecutiva
 2030 - 2031 Realizzazione

	Studi	Consolidamento	Attuazione	Attuato
P6.4				●

■ Stato di avanzamento 2024 ● Stato di avanzamento 2028 - 2031

Contributi specifici degli enti responsabili e ripartizione dei ruoli

Cantone: Sviluppo della progettazione definitiva.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: -

Conflitti con la legislazione ambientale: -

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- Concorso "Comparto scolastico di Lugano Centro", Tocchetti Architetti e Ingegneri, Officina del Paesaggio, Fürst Laffranchi Bauingenieure, 2021-2022.





© Tocchetti Architetti e Ingegneri, Officina del Paesaggio, Fürst Laffranchi Bauingenieure

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: La misura è conforme agli indirizzi delle schede P7 “Laghi e rive lacustri”, R10 “Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito” e R/M3 “Agglomerato del Luganese”.

Necessità di aggiornamento del PD: Necessario l’aggiornamento della scheda R/M3 “Agglomerato del Luganese”.



Pratone di Trevano

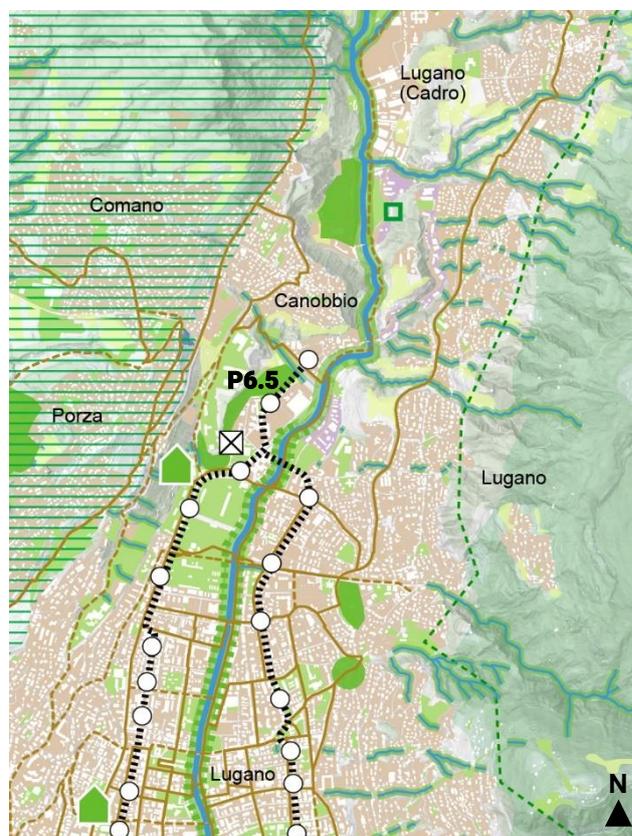
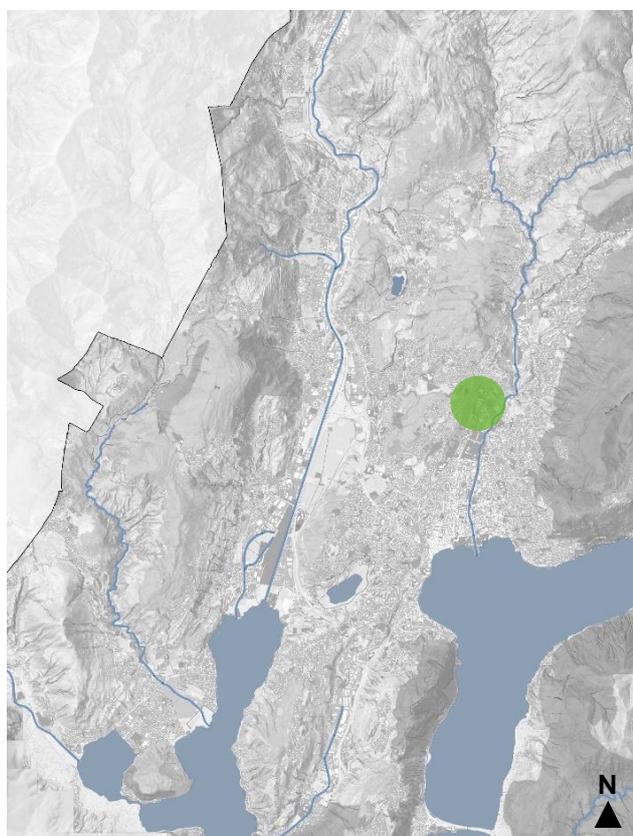
Codice ARE:

-

Codice PA:

P6.5

Pacchetto di misure	P6 - Parchi urbani
Correlazione con altre misure	P2.4 - TP1.3a - TP1.8 - TP1.10 - PT3.10 - ML4.17
Rapporto con PA precedente	PA6 - Parchi urbani
Ente responsabile	Cantone (DT)
Altri Enti coinvolti	Comuni di Porza e Canobbio
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Ubicato all'uscita della galleria Vedeggio-Cassarate, il Pratone di Trevano è un'area di svago di importanza regionale per funzioni e scopi pubblici ai piedi della collina di Trevano. A tal proposito, va verificato il suo inserimento nel perimetro delle aree di svago di prossimità di Porza e Vezia e di San Clemente e San Zeno.

L'obiettivo principale del Pratone è quello di offrire uno spazio verde unitario, ampiamente accessibile e di qualità paesaggistica ed ecologica, nel quale le funzioni siano flessibili e le superfici di facile gestione e manutenzione. Particolarmente interessante è la vicinanza al Fiume Cassarate, alle Scuole del comparto di Trevano e al Nuovo Quartiere Cornaredo, attualmente tutte aree in divenire e strategiche per lo sviluppo futuro della Città.

Subito sopra allo stand di tiro, costeggiando il limite del bosco e guardando verso Sud e verso il lago, si apre un affaccio privilegiato sul paesaggio luganese che abbraccia le montagne all'orizzonte (dal monte Brè al San Salvatore). L'ampiezza del Parco lo ha reso adatto, già in passato, ad ospitare diversi eventi ed attività di carattere ludico, ricreativo, sportivo. Questa caratteristica permane anche nel progetto attuale, ma viene integrata in un contesto di qualità, aperto al tempo libero e allo svago della popolazione. La misura prevede le prossime fasi di approfondimento del progetto e la realizzazione.

Sviluppo dalla generazione precedente

La misura relativa al Pratone di Trevano, contenuta nella scheda PA2 “Fiume e lungofiume Cassarate” del PAL3, prevedeva la 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.
 Nel 2020 è stato sviluppato il progetto di massima.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L’AGGLOMERATO

Aumento della disponibilità e dell’accessibilità di aree verdi all’interno del polo urbano luganese e interconnessione dell’infrastruttura ecologica.

All’interno del Nuovo Quartiere Cornaredo l’area sarà di rilevante importanza come elemento ambientale e luogo ricreativo e di svago per il quartiere e la città di Lugano. È importante segnalare il biotopo all’interno del parco stilato, come zona di protezione della natura, e l’area forestale alle pendici della collina, quale zona di protezione del paesaggio.

CE2: Valorizzazione della qualità degli spazi pubblici e delle aree verdi dell’agglomerato.

CE4: Potenziamento dell’infrastruttura ecologica attraverso la diminuzione della frammentazione di aree paesaggistiche e la creazione di nuovi elementi di interconnessione degli spazi naturali.

FASI DI ATTUAZIONE

2025 - 2026 Progettazione definitiva
 2027 - 2029 Progettazione esecutiva
 2030 - 2031 Realizzazione

	Studi	Consolidamento	Attuazione	Attuato
P6.5				●

■ Stato di avanzamento 2024

● Stato di avanzamento 2028 - 2031

Contributi specifici degli enti responsabili e ripartizione dei ruoli

Cantone: Sviluppo della progettazione definitiva e della realizzazione.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: Superficie per l’avvicendamento colturale (SAC).

Conflitti con la legislazione ambientale: -

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- Progetto di massima Pratone di Trevano, Studio Bürgi, Ruprecht ingegneria, 2020.





© Studio Bürgi

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: La misura è conforme agli indirizzi delle schede P8 "Territorio agricolo", R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito" e R/M3 "Agglomerato del Luganese".

Necessità di aggiornamento del PD: Nessuna.



Villa Favorita

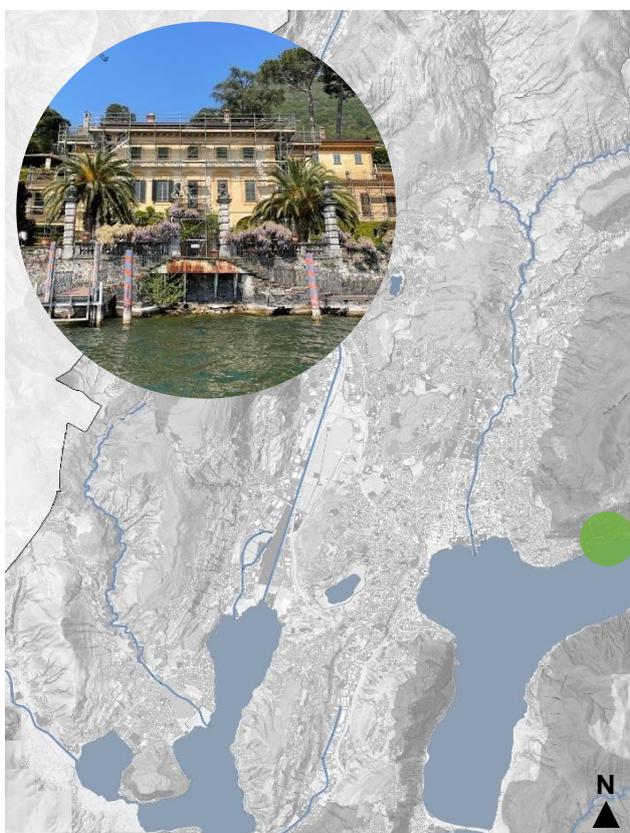
Codice ARE:

-

Codice PA:

P9.1

Pacchetto di misure	P9 - Complessi storici e culturali
Correlazione con altre misure	P5.7
Rapporto con PA precedente	PA5 - Lungolago Ceresio
Ente responsabile	Comune di Lugano
Altri Enti coinvolti	Cantone
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Situata nel quartiere di Castagnola del Comune di Lugano, sulle rive del Lago Ceresio e alle pendici del Monte Brè, Villa Favorita venne costruita nel 1687. Il parco nasce come giardino all'italiana, con probabili influenze francesi e con alberi rari e di provenienza esotica. Le parti retrostanti alla villa sono coltivate a frutteto, vigneto e uliveto.

Nel corso degli anni la proprietà passò in mano a diversi proprietari. Il parco venne arricchito da un viale principale sul lungolago, di circa un chilometro fiancheggiato da cipressi, da nuove specie e da un nuovo disegno che andò ad unire parco naturalistico e giardino fronte villa. All'inizio del '900, con il proseguimento dell'opera iniziata verso la metà del '600, il parco divenne uno dei più belli della Svizzera e del Nord Italia.

Secondo il Piano regolatore del Comune di Lugano, l'intera area e il grande parco si trovano all'interno di una zona di interesse archeologico, mentre la villa e gli altri edifici annessi sono catalogati come Beni Culturali di importanza Cantonale. Inoltre, la proprietà è posizionata lungo la connessione a lago che dal Parco Ciani, e più là da Melide, arriva fino al Nucleo di Gandria. Il complesso, essendo chiuso alla fruizione pubblica, non permette la continuità del percorso pedonale a lago e l'accessibilità della riva lacustre come previsto dal Piano Direttore Cantonale.

La misura prevede l'integrazione del complesso di Villa Favorita nel sistema della Maglia Verde.

Sviluppo dalla generazione precedente

La misura relativa a Villa Favorita, contenuta nella scheda PA5 “Lungolago Ceresio” del PAL3, prevedeva il miglioramento dell’accessibilità della proprietà, andando a valorizzare le molteplicità d’usi e la pubblica fruizione delle rive lacustri, in linea con quanto previsto dal Piano Direttore Cantonale.

La situazione pianificatoria locale è da considerare non ancora del tutto consolidata. L’area è sottoposta a variante di Piano regolatore (Pr) in fase di pubblicazione in quanto non ancora codificata.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L’AGGLOMERATO

Aumento della disponibilità e dell’accessibilità delle aree di svago a lago nel Luganese.
L’integrazione nella Maglia Verde di nuovi nodi d’interesse storico e culturale, costituiti da edifici e parchi di valenza pubblica come luoghi rappresentativi e d’importanza paesaggistica e sociale, permette di rafforzare la vita collettiva e culturale del territorio luganese.

CE1: Potenziamento della rete di mobilità ciclopedonale all’interno dell’agglomerato luganese in modo da portare un miglioramento complessivo dei sistemi di trasporto sostenibili.

CE2: Valorizzazione della qualità degli spazi pubblici e delle aree verdi dell’agglomerato.

FASI DI ATTUAZIONE

2027 - 2028 Variante di Piano regolatore consolidata (Pr)

	Studi	Consolidamento	Attuazione	Attuato
P9.1				

 Stato di avanzamento 2024

 Stato di avanzamento 2028 - 2031

Contributi specifici degli enti responsabili e ripartizione dei ruoli

Comune: Sviluppo della Variante di Piano regolatore.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: Superficie per l’avvicendamento culturale (SAC).

Conflitti con la legislazione ambientale: -

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

-

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: La misura è conforme agli indirizzi delle schede R10 “Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito” e R/M3 “Agglomerato del Luganese”.

Necessità di aggiornamento del PD: Necessario l’aggiornamento della scheda R/M3 “Agglomerato del Luganese”.



Castello Trefogli e Parco del Castello

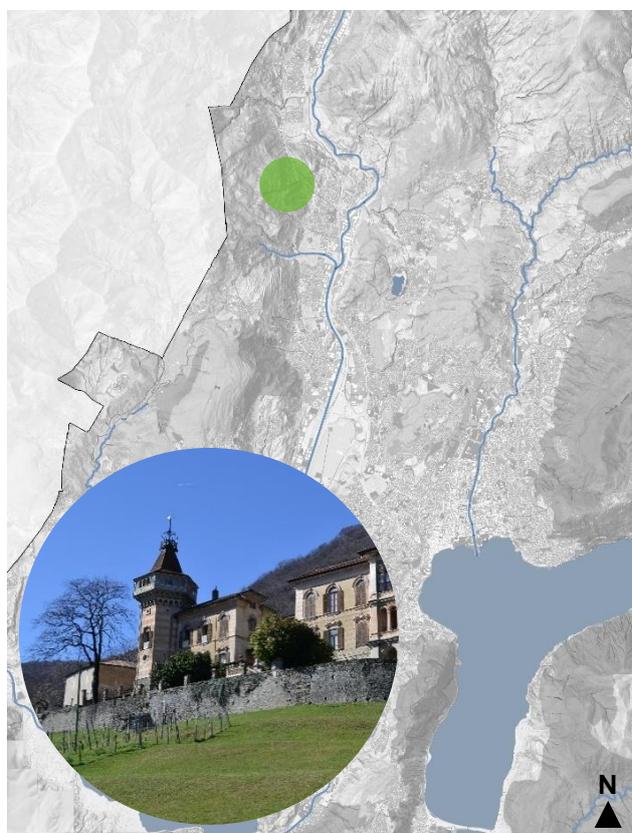
Codice ARE:

-

Codice PA:

P9.4

Pacchetto di misure	P9 - Complessi storici e culturali
Correlazione con altre misure	IN3 - TP1.6g - ML4.3
Rapporto con PA precedente	-
Ente responsabile	Comune di Torricella-Taverne
Altri Enti coinvolti	Cantone
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

L'originaria proprietà della famiglia Trefogli a Torricella-Taverne trae origine da un precedente nucleo agricolo. Nei secoli XIX e XX, il grande nucleo sopra la collina è stato gradualmente trasformato in una residenza abitativa. I componenti della famiglia l'anno ristrutturato per più generazioni fino ad ottenere l'attuale dimora.

Oggi la Fondazione di famiglia Trefogli è proprietaria del complesso che comprende: la villa storica (nota come Castello Trefogli), un nucleo agricolo, una casa colonica, un parco privato accessibile al pubblico e un ampio vigneto.

Il parco pubblico, caratterizzato da aree di sosta e belvedere, è utilizzato per organizzare eventi locali e comunali.

Il Castello Trefogli è integrato nell'Inventario dei Beni Culturali e nella lista dei Beni culturali di importanza locale.

Tra i progetti in atto, la Fondazione Trefogli intende ripristinare la selva castanile che circonda il nucleo edificato di sua proprietà, percorsa da due sentieri escursionistici molto frequentati e a diretto contatto con gli attuali giardini, il parco e i vigneti. Attraverso questo progetto di ripristino la Fondazione vuole ridare vigore e dignità ai boschi, recuperando la coltura del castagno e garantendo una cura mirata e regolare. A lungo termine, l'intervento garantirà infatti una valorizzazione ecologica-paesaggistica e storico-culturale del comparto.

In parallelo, la Fondazione ha avviato e ha in programma diverse collaborazioni e futuri sviluppi per valorizzare gli altri componenti della proprietà, tra cui un progetto di ripristino del nucleo agricolo e del Castello stesso.

Il complesso è posizionato sul collegamento a mezza costa lungo la Valle de Vedeggio, nel contesto di una dorsale nord-sud che prevede il recupero della Starda Regine tra il Lago Maggiore e Ponte Tresa. Per questo collegamento è prevista una valorizzazione e un potenziamento da percorso ciclopedonale a pista ciclabile, pertanto la proprietà oggi risulta ancora poco connessa al sistema della Maglia Verde.

La misura prevede la messa in rete del nodo attraverso lo sviluppo delle prossime fasi di approfondimento del progetto di valorizzazione della pista ciclabile allacciata alla rete esistente.

Sviluppo dalla generazione precedente

La misura relativa a Castello Trefogli e Parco del Castello non era contenuta nelle schede del PAL3.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

L'integrazione nella Maglia Verde di nuovi nodi d'interesse storico e culturale, costituiti da edifici e parchi di valenza pubblica come luoghi rappresentativi e d'importanza paesaggistica e sociale, permette di rafforzare la vita collettiva e culturale del territorio luganese.

CE1: Potenziamento della rete di mobilità ciclopedonale all'interno dell'agglomerato luganese in modo da portare un miglioramento complessivo dei sistemi di trasporto sostenibili.

CE2: Valorizzazione della qualità degli spazi pubblici e delle aree verdi dell'agglomerato.

FASI DI ATTUAZIONE

2027 - 2028 Progettazione
 2030 - 2031 Realizzazione

	Studi	Consolidamento	Attuazione	Attuato
P9.4				

 Stato di avanzamento 2024  Stato di avanzamento 2028 - 2031

Contributi specifici degli enti responsabili e ripartizione dei ruoli

Comune: Sviluppo e realizzazione di progetti di connessione del complesso alla rete di mobilità lenta.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: -

Conflitti con la legislazione ambientale: -

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

-

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: La misura è conforme agli indirizzi delle schede R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito" e R/M3 "Agglomerato del Luganese".

Necessità di aggiornamento del PD: Necessario l'aggiornamento della scheda R/M3 "Agglomerato del Luganese".



Complesso St. Abbondio

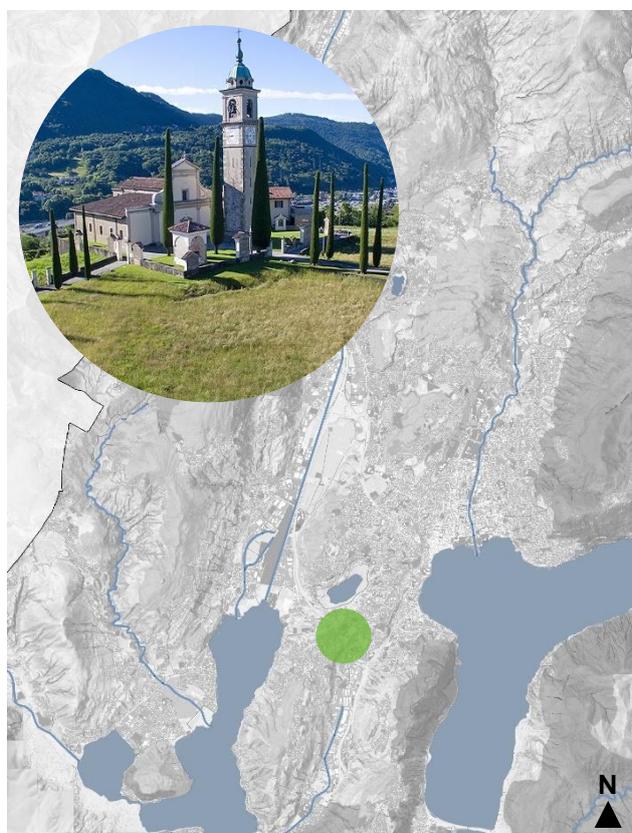
Codice ARE:

-

Codice PA:

P9.9

Pacchetto di misure	P9 - Complessi storici e culturali
Correlazione con altre misure	-
Rapporto con PA precedente	-
Ente responsabile	Comune di Collina d'Oro
Altri Enti coinvolti	Cantone
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Il complesso di Sant'Abbondio a Gentilino è una struttura articolata da diversi edifici storici (la chiesa con il sagrato, l'ossario, il campanile, le cappelle della via crucis e la canonica) e da spazi aperti come i due viali alberati con le cappelle terminali, il cimitero e lo spazio antistante. Il complesso è incorniciato da un paesaggio naturalistico di elevata qualità, identificato dal Piano regolatore come "Zona di protezione del Monumento" e coltivato a vigneto, che costituisce un'area verde di respiro tra i quartieri residenziali di Gentilino e Montagnola.

L'area, monumento particolarmente significativo a livello urbanistico sulla Collina d'Oro, è protetta a livello federale. Gli interventi di restauro del complesso sono stati ultimati nel 2018 e hanno visto la sistemazione del sagrato, del viale e degli spazi esterni. Il complesso oggi risulta isolato dal sistema della Maglia Verde. La misura prevede la messa in rete del nodo attraverso lo sviluppo e la realizzazione di progetti di allacciamento alla rete esistente.

Sviluppo dalla generazione precedente

La misura relativa al Complesso St. Abbondio non era contenuta nelle schede del PAL3.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

L'integrazione nella Maglia Verde di nuovi nodi d'interesse storico e culturale, costituiti da edifici e parchi di valenza pubblica come luoghi rappresentativi e d'importanza paesaggistica e sociale, permette di rafforzare la vita collettiva e culturale del territorio luganese.

CE1: Potenziamento della rete di mobilità ciclopedonale all'interno dell'agglomerato luganese in modo da portare un miglioramento complessivo dei sistemi di trasporto sostenibili.

CE2: Valorizzazione della qualità degli spazi pubblici e delle aree verdi dell'agglomerato.

FASI DI ATTUAZIONE

2027 - 2028 Progettazione
 2030 - 2031 Realizzazione

	Studi	Consolidamento	Attuazione	Attuato
P9.9				

 Stato di avanzamento 2024  Stato di avanzamento 2028 - 2031

Contributi specifici degli enti responsabili e ripartizione dei ruoli

Comune: Sviluppo e realizzazione di progetti di connessione del complesso alla rete di mobilità lenta.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: -

Conflitti con la legislazione ambientale: -

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

-

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: La misura è conforme agli indirizzi delle schede R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito" e R/M3 "Agglomerato del Luganese".

Necessità di aggiornamento del PD: Necessario l'aggiornamento della scheda R/M3 "Agglomerato del Luganese".



Masseria Gerbone

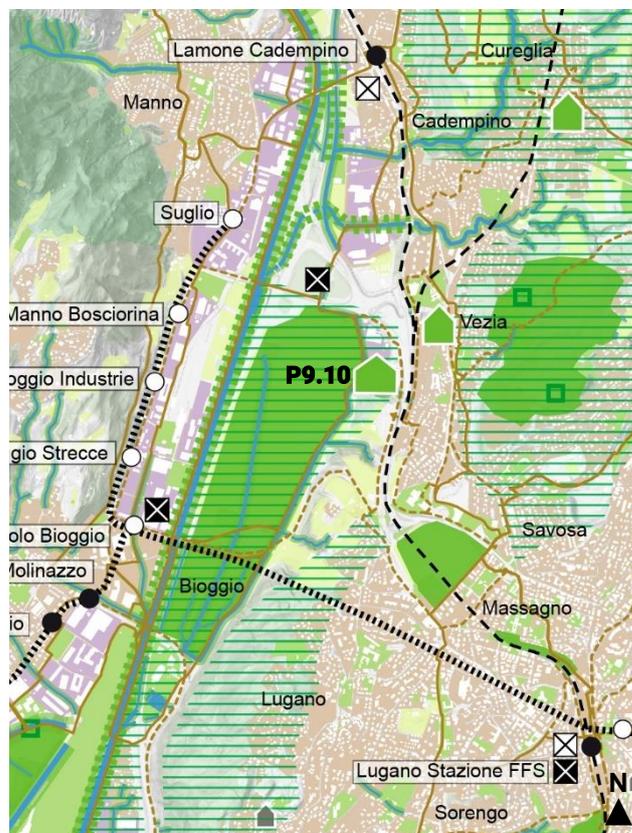
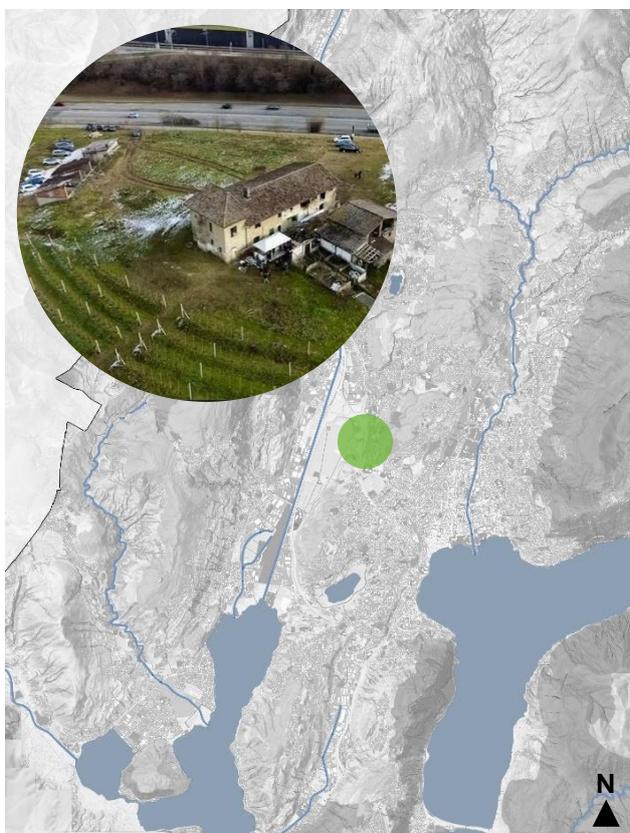
Codice ARE:

-

Codice PA:

P9.10

Pacchetto di misure	P9 - Complessi storici e culturali
Correlazione con altre misure	P1.3 - ML4.13
Rapporto con PA precedente	-
Ente responsabile	Comune di Vezia, Fondazione OTAF
Altri Enti coinvolti	Cantone
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La masseria Gerbone, di proprietà della Fondazione Domenico Lanfranchini, si trova nel Comune di Vezia in stretta sinergia con la proprietà agricola della Tenuta Bally. La masseria ospiterà la nuova sede del laboratorio agricolo della Fondazione OTAF, prima ubicato ad Origlio.

In quanto bene protetto, il progetto permetterà la ristrutturazione conservativa della struttura originaria del Gerbone, oggi poco valorizzata. Questa operazione consentirà di mantenere, e in alcuni casi di potenziare, le attività della Fondazione e l'offerta di attività culturali-ricreative e di instaurare sinergie proficue con il Comune.

Il progetto prevede, inoltre, la creazione di uno spazio di vendita per lo spaccio dei prodotti del laboratorio e la realizzazione di locali per attività didattiche. Per quanto riguarda gli spazi aperti del complesso, è prevista la realizzazione di un percorso pedonale diurno nei pressi del nuovo frutteto.

La misura prevede le prossime fasi di approfondimento del progetto e la realizzazione.

Sviluppo dalla generazione precedente

La misura relativa alla Masseria Gerbone non era contenuta nelle schede del PAL3.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Aumento della disponibilità e dell'accessibilità di aree verdi all'interno delle aree suburbane del Luganese e interconnessione dell'infrastruttura ecologica.

CE1: Potenziamento della rete di mobilità ciclopedonale all'interno dell'agglomerato luganese in modo da portare un miglioramento complessivo dei sistemi di trasporto sostenibili.

CE2: Valorizzazione della qualità degli spazi pubblici e delle aree verdi dell'agglomerato.

CE4: Potenziamento dell'infrastruttura ecologica attraverso la diminuzione della frammentazione di aree paesaggistiche e la creazione di nuovi elementi di interconnessione degli spazi naturali.

FASI DI ATTUAZIONE

2025 - 2026 Progettazione definitiva/esecutiva

2027 - 2028 Realizzazione

	Studi	Consolidamento	Attuazione	Attuato
P9.10				●

■ Stato di avanzamento 2024

● Stato di avanzamento 2028 - 2031

Contributi specifici degli enti responsabili e ripartizione dei ruoli

Comune: Sviluppo della progettazione definitiva/esecutiva e della realizzazione.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: Superficie per l'avvicendamento colturale (SAC).

Conflitti con la legislazione ambientale: -

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Progetto di massima, Nuovo percorso pedonale diurno nei pressi del frutteto Masseria Gerbone, Planimetria 1:500, Matteo Huber architecture & urban planning, 2023



SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: La misura è conforme agli indirizzi delle schede P8 "Territorio agricolo", R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito" e R/M3 "Agglomerato del Luganese"

Necessità di aggiornamento del PD: Necessario l'aggiornamento della scheda R/M3 "Agglomerato del Luganese".



Riale Ponteggia

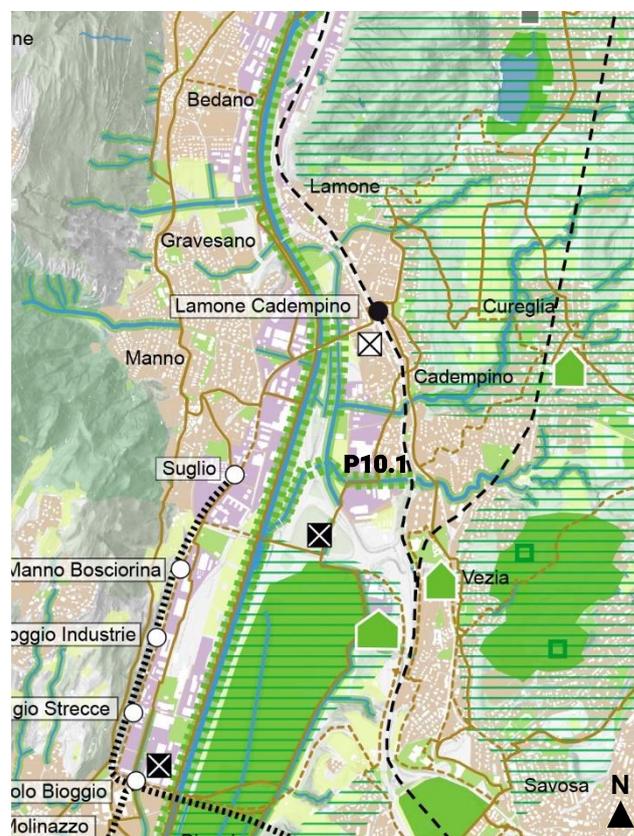
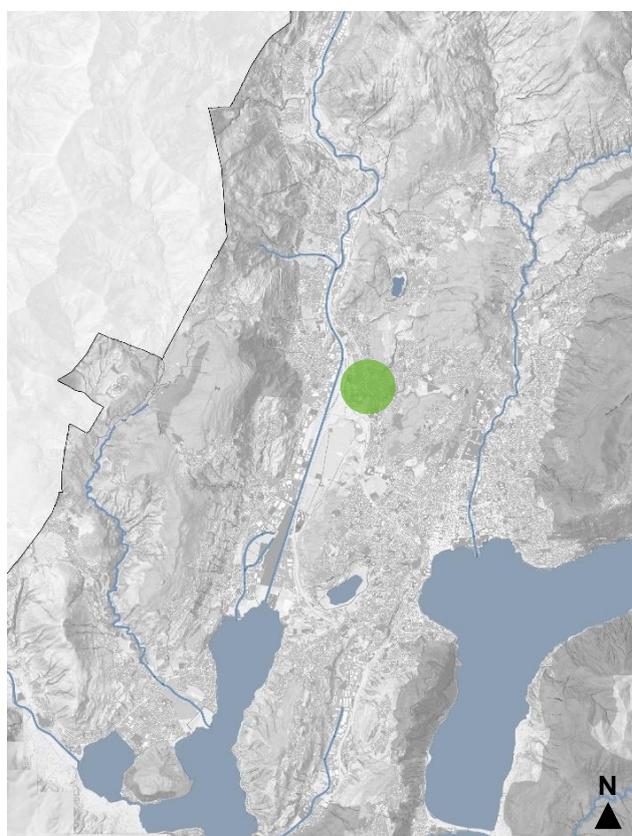
Codice ARE:

-

Codice PA:

P10.1

Pacchetto di misure	P10 - Rivalizzazione corsi d'acqua
Correlazione con altre misure	P1.3
Rapporto con PA precedente	-
Ente responsabile	Comune di Cadempino
Altri Enti coinvolti	Cantone
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Questo progetto è l'ultimo degli interventi necessari per completare un concetto generale di sistemazione dei riali sul territorio di Cadempino iniziato nel 2018. Il concetto prevede il miglioramento dei collegamenti ecologici tra il versante e il Fiume Vedeggio. A tale scopo sono già stati messi in opera gli interventi sulla Roggia dei Mulini e sul riale Gaggio.

Il Riale Ponteggia nasce nel territorio di Porza e Comano, e si immette nella Roggia dei Mulini Nord in località "Monda" a Cadempino, nei pressi del confine con il Comune di Manno.

La misura prevede la rinaturazione del riale attraverso: interventi di riqualifica idraulica e naturalistica con lo scopo di risolvere i deficit ecomorfologici ed ecologici che caratterizzano il corso d'acqua. Tali interventi avranno risvolti positivi anche dal punto paesaggistico, ricreativo e fruttivo.

Sviluppo dalla generazione precedente:

La misura relativa al corso d'acqua del Riale Ponteggia non era contenuta nelle schede del PAL3.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Aumento della disponibilità e dell'accessibilità di ambienti naturali e di svago nelle immediate vicinanze degli abitati, sfruttando il potenziale naturalistico e paesaggistico dei corsi d'acqua. La misura concretizza l'indirizzo strategico inteso a valorizzare i comparti fluviali dal punto di vista ecologico e attrattivo.

CE2: Valorizzazione della qualità degli spazi pubblici e delle aree verdi dell'agglomerato.

CE4: Potenziamento dell'infrastruttura ecologica attraverso la diminuzione della frammentazione di aree paesaggistiche e la creazione di nuovi elementi di interconnessione degli spazi naturali.

FASI DI ATTUAZIONE

2025 - 2028 Progettazione definitiva/esecutiva

2029 - 2031 Realizzazione

	Studi	Consolidamento	Attuazione	Attuato
P10.1				

 Stato di avanzamento 2024

 Stato di avanzamento 2028 - 2031

Contributi specifici degli enti responsabili e ripartizione dei ruoli

Comune: Sviluppo della progettazione definitiva/esecutiva e della realizzazione.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: -

Conflitti con la legislazione ambientale: -

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- Studio preliminare, Sistemazione idraulica riali Gaggio e Ponteggia, Bottani-Forrer, Oikos 2000,2013

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: La misura è conforme agli obiettivi del Piano direttore e agli indirizzi della scheda R/M3 "Agglomerato del Luganese". Concretizzazione di un obiettivo generale contenuto nella scheda P4 "Componenti naturali", in particolare l'indirizzo 2.5 "Corsi d'acqua, rive lacustri e ambienti correlati".

Necessità di aggiornamento del PD: Necessario l'aggiornamento della scheda R/M3 "Agglomerato del Luganese".



Riale Vinigo

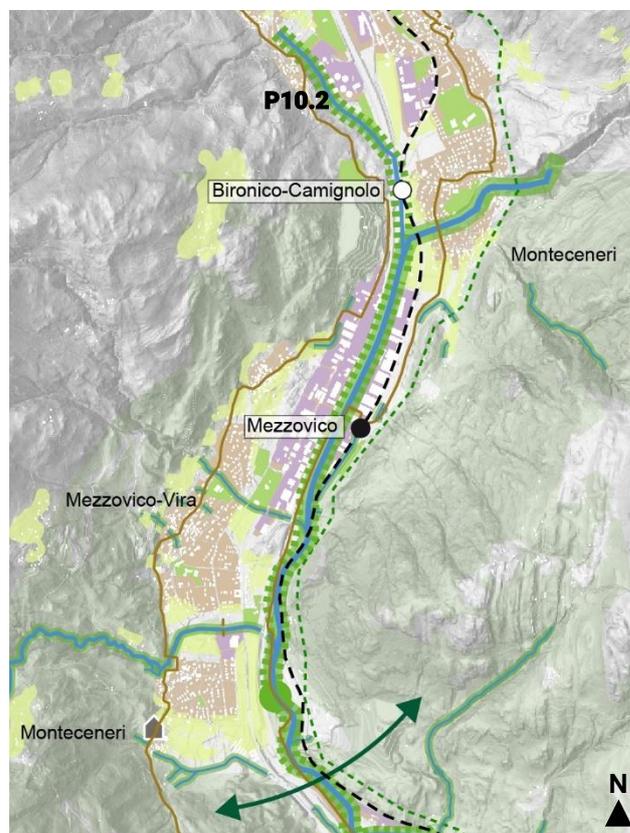
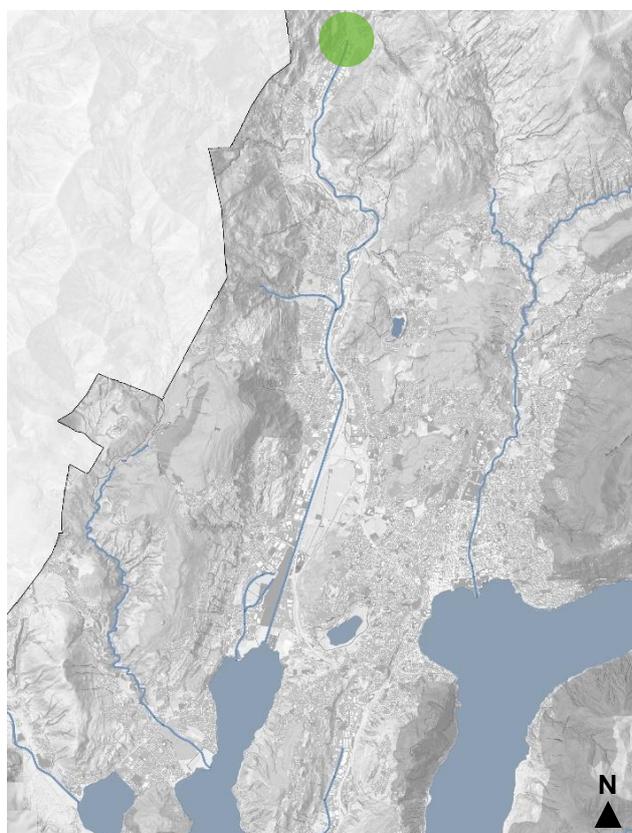
Codice ARE:

-

Codice PA:

P10.2

Pacchetto di misure	P10 - Rivitalizzazione corsi d'acqua
Correlazione con altre misure	-
Rapporto con PA precedente	-
Ente responsabile	Comune di Monteceneri, Consorzio Alto Vedeggio
Altri Enti coinvolti	Cantone
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Il riale Vinigo, situato nel Comune di Monteceneri, si sviluppa al limite dell'area boschiva posta ad Ovest della Valle del Vedeggio. In sponda sinistra sono collocati dei comparti lavorativi.

Il corso d'acqua, dopo il passaggio interrato al di sotto dell'autostrada A2, si immette nel Riale Leguana, a sua volta immissario del Fiume Vedeggio.

Della rivitalizzazione del Riale Vinigo, su una lunghezza di 250 metri, si sta occupando il Consorzio Alto Vedeggio. È inoltre prevista una seconda fase di rinaturazione fino alla frazione di Capidogno con smantellamento delle cisterne.

Sviluppo dalla generazione precedente

La misura relativa al corso d'acqua del Riale Vinigo non era contenuta nelle schede del PAL3.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Aumento della disponibilità e dell'accessibilità di ambienti naturali e di svago nelle immediate vicinanze degli abitati, sfruttando il potenziale naturalistico e paesaggistico dei corsi d'acqua. La misura concretizza l'indirizzo strategico inteso a valorizzare i comparti fluviali dal punto di vista ecologico e attrattivo.

CE2: Valorizzazione della qualità degli spazi pubblici e delle aree verdi dell'agglomerato.

CE4: Potenziamento dell'infrastruttura ecologica attraverso la diminuzione della frammentazione di aree paesaggistiche e la creazione di nuovi elementi di interconnessione degli spazi naturali.

FASI DI ATTUAZIONE

2025 - 2026 Progettazione esecutiva

2027 - 2029 Realizzazione

	Studi	Consolidamento	Attuazione	Attuato
P10.2				

 Stato di avanzamento 2024

 Stato di avanzamento 2028 - 2031

Contributi specifici degli enti responsabili e ripartizione dei ruoli

Consorzio Alto Vedeggio: Sviluppo della progettazione esecutiva e della realizzazione.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: -

Conflitti con la legislazione ambientale: -

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- Progetto definitivo, Rivitalizzazione Riale Vinigo, Consorzio Alto Vedeggio

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: La misura è conforme agli obiettivi del Piano direttore e agli indirizzi della scheda R/M3 "Agglomerato del Luganese". Concretizzazione di un obiettivo generale contenuto nella scheda P4 "Componenti naturali", in particolare l'indirizzo 2.5 "Corsi d'acqua, rive lacustri e ambienti correlati".

Necessità di aggiornamento del PD: Necessario l'aggiornamento della scheda R/M3 "Agglomerato del Luganese".



**Pevereggia e Riali
 Bollette, Monteggio, Sessa**

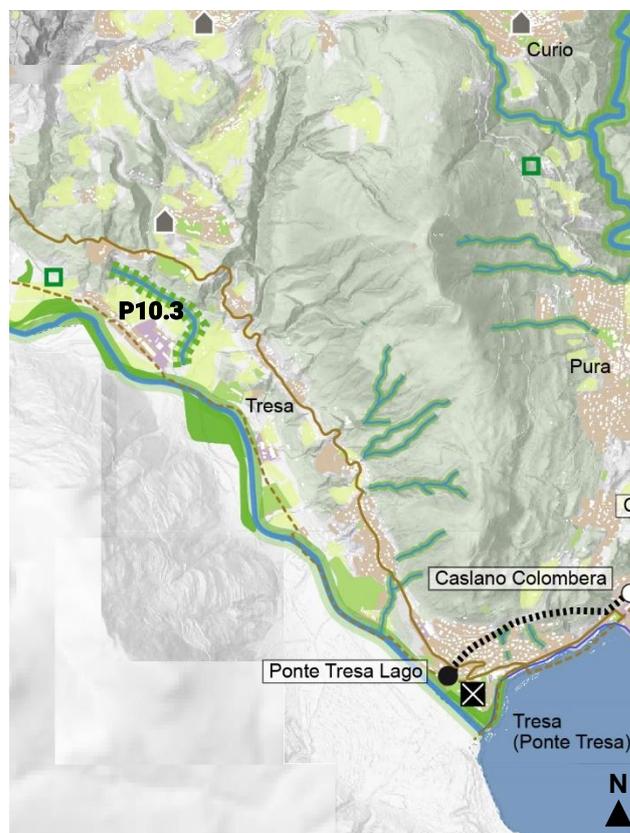
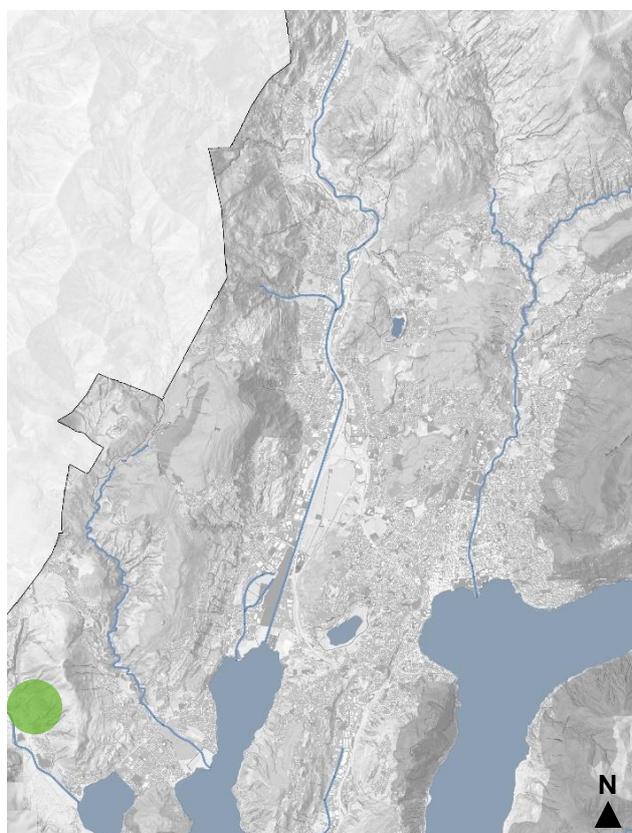
Codice ARE:

-

Codice PA:

P10.3

Pacchetto di misure	P10 - Rivitalizzazione corsi d'acqua
Correlazione con altre misure	-
Rapporto con PA precedente	-
Ente responsabile	Comune di Tresa
Altri Enti coinvolti	Cantone
Priorità	A
Orizzonte di realizzazione	2028 - 2031



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Il riale Pevereggia è collocato sulla piana di Sessa nel Comune di Tresa e al confine con l'Italia. Oltre al riale Pevereggia, nei pressi dell'area sono presenti altri tre piccoli riali (Bollette, Monteggio, Sessa) che dalla zona *Gerbion/Robarell* scorrono verso valle in direzione della strada cantonale e, dopo essersi congiunti, s'immettono nella Tresa.

Questi corsi d'acqua minori a regime torrentizio, oltre ad addurre acqua fresca e ricca di ossigeno e garantire gli unici apporti di sedimenti alla Tresa, rappresentano anche importanti elementi del reticolo ecologico e collegano il fondovalle ai versanti superiori del Malcantone.

Il contesto paesaggistico è di alto valore naturalistico, caratterizzato da un sistema di piane affacciate verso il Fiume Tresa solcate da stagni e corsi d'acqua a tratti interrati che necessitano di una rivitalizzazione.

La misura prevede la rimessa a cielo aperto del Riale Pevereggia, attualmente incanalato, e la riqualifica dei Riali Bollette, Monteggio e Sessa.

Sviluppo dalla generazione precedente

La misura relativa al corso d'acqua Pevereggia e i Riali Bollette, Monteggio, Sessa non era contenuta nelle schede del PAL3.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Aumento della disponibilità e dell'accessibilità di ambienti naturali e di svago nelle immediate vicinanze degli abitati, sfruttando il potenziale naturalistico e paesaggistico dei corsi d'acqua. La misura concretizza l'indirizzo strategico inteso a valorizzare i comparti fluviali dal punto di vista ecologico e attrattivo.

CE2: Valorizzazione della qualità degli spazi pubblici e delle aree verdi dell'agglomerato.

CE4: Potenziamento dell'infrastruttura ecologica attraverso la diminuzione della frammentazione di aree paesaggistiche e la creazione di nuovi elementi di interconnessione degli spazi naturali.

FASI DI ATTUAZIONE

2025 - 2028 Progettazione definitiva/esecutiva

2029 - 2031 Realizzazione

	Studi	Consolidamento	Attuazione	Attuato
P10.3				●

■ Stato di avanzamento 2024 ● Stato di avanzamento 2028 - 2031

Contributi specifici degli enti responsabili e ripartizione dei ruoli

Comune: Sviluppo della progettazione e della realizzazione.

IMPATTO AMBIENTALE

Consumo di superficie: -

Conflitti con la legislazione ambientale: -

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

- Progetto di massima, Rivitalizzazione Riale Pevereggia, BRC - Bloch Roussette Casale SA, 2019



SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD: La misura è conforme agli obiettivi del Piano direttore e agli indirizzi della scheda R/M3 "Agglomerato del Luganese". Concretizzazione di un obiettivo generale contenuto nella scheda P4 "Componenti naturali", in particolare l'indirizzo 2.5 "Corsi d'acqua, rive lacustri e ambienti correlati".

Necessità di aggiornamento del PD: Necessario l'aggiornamento della scheda R/M3 "Agglomerato del Luganese".

3. Trasporto pubblico (TP)

Riepilogo misure TP

N.	Misura	Priorità	
TP 1.3	Rete tram-treno Tappa 2		
TP 1.3a	Centro-Cornaredo, deposito tram Trevano e tratta Bioggio-Ponte Tresa	B	
TP 1.3b	Centro-Campo Marzio-Pregassona	B	
TP 1.5	TILO nuove fermate Vedeggio		
TP 1.5a	Bironico-Camignolo	A	
TP 1.5b	Torricella-Taverne	C	
TP 1.6	Riorganizzazione TP gomma		
TP 1.6a1	Adeguamento rete TP gomma, orizzonte tram-treno-tappa 1	B	
TP 1.6a2	Adeguamento rete TP gomma, orizzonte tram-treno-tappa 2	B	Nuova PAL5
TP 1.6b	Agglobus Cornaredo-Centro-Pian Scairolo	A	
TP 1.8	Misure di velocizzazione del TP	A	Nuova PAL5
TP 1.9	Rete tram-treno Basso Malcantone Estensione FLP fino alla Tresa (Eureka)	B	Nuova PAL5
TP 1.10	Collegamento ettometrico Cornaredo-Trevano	A	Nuova PAL5
TP.1.11	Agglobus, tratta Pian Scairolo-Melide	C	Nuova PAL5
TP 1.12	Riqualifica nodi TP		
TP 1.12a	Tesserete, riqualifica interscambio bus	B	
TP 1.12b	Rivera FFS, riqualifica fermata TP	A	Nuova PAL5
TP 1.12c	Taverne-Torricella FFS - riqualifica fermata TP	A	Nuova PAL5
TP 1.12d	Lamone-Cadempino FFS, riqualifica nodo intermodale	A	
TP 1.12e	Agno FLP, riqualifica fermata TP	A	Nuova PAL5
TP 1.12f	Magliaso FLP, riqualifica fermata TP	A	Nuova PAL5
TP 1.12g	Caslano FLP, riqualifica fermata TP	A	Nuova PAL5
TP 1.12h	Ponte Tresa FLP, riqualifica fermata TP	A	
TP 1.12i	Novaggio, riqualifica interscambio bus	A	Nuova PAL5
TP 1.12l	Melide FFS, riqualifica fermata TP	A	Nuova PAL5

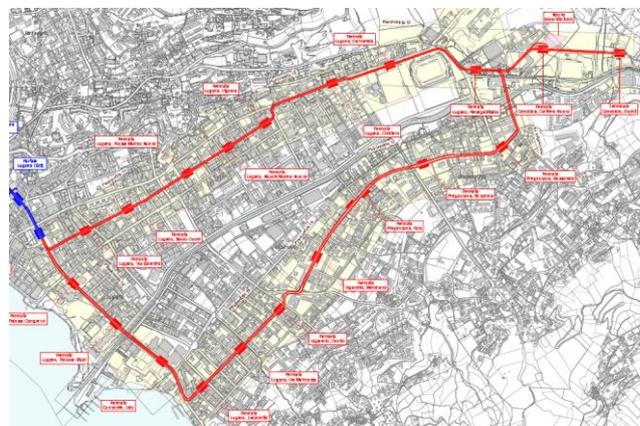


Rete tram-treno del Luganese, tappa 2, Centro-Cornaredo / Centro-Pregassona

Codice ARE:	Codice PA:
--	TP 1.3

Categoria e sottocategoria della misura	6	Tram / ferrovie urbane	
	6.1	Nuova linea tram / ferrovia urbana	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	TP 1.6a, TP 1.6b, GT 5.1		
Rapporto con PA precedente	TP 1.1		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	FLP SA		
Priorità	B		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2032 – 2035		

COSTI E FINANZIAMENTO	
Costi totali	373'250'000.- (IVA esclusa)
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato
	<input type="checkbox"/> Comune/i
	Terzi



Rete tram-treno del Luganese, tappa 2, Studio di fattibilità, AFRY / Dipartimento del territorio, 2024

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La seconda tappa della RTTL si sviluppa interamente in ambito cittadino e consiste nell’asta Lugano Centro – Cornaredo, attraverso l’asse viario via Maderno – via Bagutti – via Trevano e nell’asta Lugano Centro – Viganello, attraverso l’asse viario Viale Cattaneo – Viale Castagnola – Via delle Scuole – Via alla Chiesa.

Il terminale previsto con la tappa prioritaria a Lugano Centro (“pensilina”) diventa così una fermata passante e di snodo delle differenti linee tramviarie, le quali, secondo il concetto d’esercizio definito con il presente studio, collegheranno Ponte Tresa a Canobbio e Manno a Viganello.

La tratta Lugano Centro – Canobbio, interamente a binario doppio, ha una lunghezza di ca. 3.25 km e si sviluppa prevalentemente su sede mista, condividendo cioè il campo stradale con il traffico veicolare. Unicamente nei pressi della fermata Lugano Cornaredo e nella tratta terminale di Canobbio è previsto un inserimento in sede propria. Nei pressi della fermata Canobbio, Cartiera Nuova, all’altezza del Pratone di Trevano, è prevista la realizzazione di un nuovo deposito per lo stazionamento dei convogli tramviari.

La tratta Lugano Centro – Pregassona, anch'essa interamente a doppio binario, presenta una lunghezza di ca. 3.70 km e si sviluppa interamente su sede mista, tranne che per un breve tratto conclusivo dove il tracciato ferroviario attraversa in sede propria il Cassarate per ricongiungersi all'asta di sponda destra e per attestarsi alla fermata Resega/Stadio.

L'introduzione della nuova infrastruttura tramviaria impone delle modifiche al sistema viario cittadino allo scopo di ridurre il traffico individuale motorizzato sulle tratte condivise con il trasporto pubblico.

A livello urbanistico-paesaggistico il progetto si inserisce in differenti aree territoriali che presentano caratteristiche urbane comuni per l'inserimento della linea tram-treno. Queste aree sono rappresentate nella figura seguente. Esse sono: il Centro storico e commerciale della città dove il tram si inserisce in Corso Pestalozzi e via Pioda; l'asse di Via Maderno e Via Bagutti, dove il tram-treno si inserisce in quello spazio identificato anche dal PDCom quale Piana e definito in questo studio quale Piana Ovest; l'asse di Via Trevano, dove il tram si inserisce in uno spazio dominato da aree verdi pubbliche, formando quello che chiameremo il Lungoparco nord fino alla fermata di attestamento a Canobbio.

Dal Centro verso il Cassarate si trovano situazioni analoghe, con un Lungoparco a Lago lungo Viale Castagnola, da dove poi il tram-treno gira verso nord entrando nuovamente nella Piana a est del Cassarate dove segue l'asse ampio e rettilineo di via delle Scuole/via alla chiesa prima di raggiungere il centro di Viganello.

Attraversa in un'ampia cura la scuola d'infanzia protetta per raggiungere il percorso storico lungo via Ceresio per raggiungere il centro di Pregassona, da dove s'inserisce nell'area verde del parco sul fiume prima di raggiungere il nodo intermodale di Cornaredo da nord.

Relazione con altre misure

La rete tram-treno, essendo l'asse strutturante del trasporto pubblico dell'agglomerato luganese, ha in primo luogo una relazione con la visione della sua organizzazione territoriale, ed in particolare con la volontà di connettere tutte le aree strategiche con la rete tram-treno.

Dal profilo dell'esercizio, la relazione più forte è con la tappa 1 della rete tram-treno del Luganese (TP 1.1), che dovrà essere realizzata in anticipo sulla presente misura.

Dipendono direttamente dall'attuazione della presente misura, i necessari adeguamenti alla rete del trasporto pubblico su gomma (TP 1.6a).

La fattibilità della misura è strettamente dal decongestionamento dal traffico delle aree attraversate, che saranno definite

Impatto ambientale

Viene qui riportata la matrice di rilevanza delle principali ripercussioni sull'ambiente attribuibili al progetto individuate con lo studio di fattibilità.

Tabella 9: Matrice di rilevanza delle principali ripercussioni sull'ambiente attribuibili al progetto.

Settore	Natura e paesaggio	Foreste	Acque sotterranee	Smaltimento delle acque	Acque superficiali, pesca	Incidenti rilevanti	Siti inquinati	Rifiuti e gestione del materiale	Suolo, superfici SAC	Aria	Radiazioni non ionizzanti (RNI)	Rumore	Vibrazioni, rumore trasmesso per via solida	Vie di comunicazione storiche	Monumenti storici, archeologia e protezione degli insediamenti	Pericoli naturali	Accompagnamento ambientale durante i lavori
Fase di costruzione	●	-	●	●	●	-	●	●	●	●	-	●	●	-	●	-	*
Fase d'esercizio	●	-	-	●	(■)	-	-	-	-	-	●	■	■	-	■	-	

Legenda:

- Nessun impatto sull'ambiente (nessuna misura)
- Impatto sull'ambiente limitato con misure standard
- Impatto sull'ambiente limitato con ulteriori misure specifiche
- () Impatto non accertabile in questa fase di progettazione (dipendente dalle scelte di progetto)
- * Da concordare con l'autorità

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La seconda tappa della rete tram-treno permette di allacciare alla rete strutturante del trasporto pubblico l'area funzionale Porta Nord, strategica per l'agglomerato, con il centro e la Valle del Vedeggio, altro fulcro delle attività economiche della regione, concretizzando così la visione dell'organizzazione territoriale, rafforzando il ruolo centrale della città di Lugano all'interno dell'agglomerato.

Dal mero profilo dell'esercizio del trasporto pubblico, la rete tram treno fornisce un contributo essenziale all'aumento della velocità commerciale dei mezzi, uno dei punti deboli nell'offerta del Luganese.

DATI QUANTITATIVI

Tratta Centro-Cornaredo: TFM 13'000-15'000 passeggeri (attuali sulle linee bus ca. 10'000)

Tratta Centro-Viganello: TFM 10'000-14'000 passeggeri (attuali sulle linee bus ca. 8'000)

Tratta Viganello-Pregassona: TFM 5'500 passeggeri (attuali sulle linee bus ca. 3'000)

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Rete tram-treno del Luganese, tappa 2, Studio di fattibilità, AFRY / Dipartimento del territorio, 2024

Rete di trasporto pubblico del Luganese, asse strutturante urbano, Cornaredo – Pian Scairolo. Rapporto. Basler & Hofmann, 2020

Rete tram del Luganese, tratta Cornaredo - Lugano Centro – Pian Scairolo. Studio di fattibilità. Gruppo di studio LU-NA3, novembre 2011

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

La tratta Centro-Cornaredo è conforme con il Piano direttore.

Necessità di aggiornamento del PD

Necessità di aggiornare la scheda R/M3 Agglomerato Luganese per quanto concerne la tratta Centro-Viganello-Pregassona-Cornaredo

SCADENZIARIO

Ipotesi

2027: Progetto di massima / Progetto di pubblicazione

2030: Approvazione dei piani

2034: Progetto definitivo / Progetto esecutivo

2027-2046: finanziamento

2035: inizio dei lavori, riservate le procedure ricorsuali



**Nuove fermate TILO – Vedeggio,
 Fermata Bironico-Camignolo**

Codice ARE:

5193.4.004

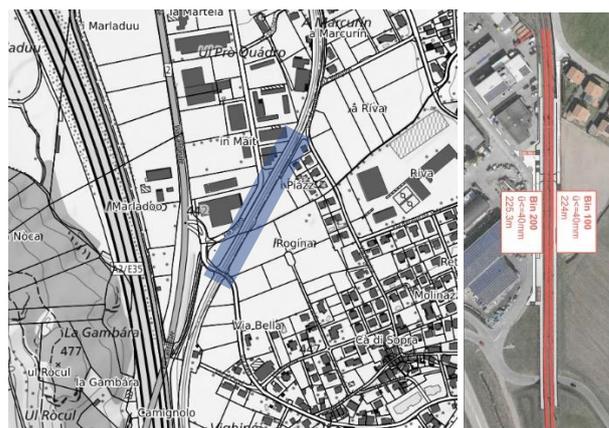
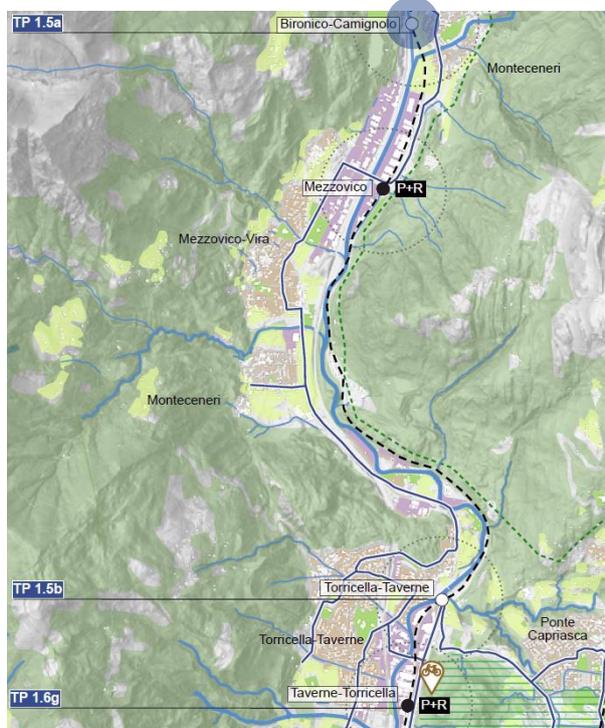
Codice PA:

TP 1.5a

Categoria e sottocategoria della misura	6	Tram / ferrovie urbane		
	6.2	Nuova fermata linea tram / riqualifica di una fermata		
Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure	TP 1.5ba, RSS 6.1			
Rapporto con PA precedente	TP 1.1			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti	FFS			
Priorità	A			
Stato della pianificazione	1	2	3	
Orizzonte di realizzazione	2032 – 2035			

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	17'500'000.- (IVA esclusa)			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA		
		Confederazione in altri ambiti		
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone		
	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato		
		Comune/i		
		Terzi		



Ubicazione dell'intervento e estratto del progetto di massima, FFS (presentazione al Comune di Monteceneri 5.7.2023)

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Realizzazione di una nuova fermata TILO a Bironico-Camignolo (Comune di Monteceneri), nel contesto della soluzione d'offerta che permette di soddisfare in modo adeguato e sostenibile la domanda di trasporto nella Valle del Vedeggio dopo l'apertura della galleria di Base del Ceneri.

La richiesta di inserire le fermate di Bironico-Camignolo e Torricella-Taverne nel Programma federale di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF) per la fase di ampliamento (FA) 2035, è stata respinta definitivamente dalla Confederazione nel 2018.

Visualizzazione, FFS (presentazione al Comune di Monteceneri 5.7.2023)



Cantone e CRTL hanno comunque deciso di confermare la pianificazione di entrambe le fermate prevedendo le spese per la progettazione di massima delle stesse nella Convenzione concernente le misure previste in lista A e B del PAL3 del 19 dicembre 2018. La conduzione della progettazione di massima della fermata di Bironico-Camignolo è stata assunta da FFS.

Il progetto, in località Rogina / i Piazz, prevede la realizzazione di 2 marciapiedi di 220 m di lunghezza utile, un nuovo sottopasso pedonale e relativi accessi ai marciapiedi, accessi stradali, equipaggiamento dei marciapiedi con mobilio standard e l'adattamento dei ripari fonici esistenti.

Relazione con altre misure

Il Comune, nel contesto della valorizzazione urbanistica della zona edificabile a monte della fermata, prevede di migliorare gli accessi e di dotare l'area di un P+R, così come di posteggi per biciclette (RSS 6.1)

Impatto ambientale

Verifiche preliminari effettuate dalla FFS hanno escluso la necessità dover realizzare ripari fonici. Il rispetto dell'Ordinanza sulle radiazioni non ionizzanti impone per contro lo spostamento di un palo dell'alta tensione. Ulteriori altre tematiche saranno da affrontare in sede di progetto.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

L'aggiunta della fermata permette da una parte di migliorare l'offerta del servizio di trasporto pubblico in una zona relativamente discosta, dall'altra, di mantenere un livello di utenza tale da poter continuare a mantenere la linea ferroviaria sulla tratta di montagna del Ceneri.

DATI QUANTITATIVI

È ipotizzata un'utenza di ca. 700-1'000 passeggeri/giorno, simile a quella delle fermate di Rivera e di Mezzovico.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Piano d'offerta del trasporto pubblico su ferro (TILO/Tram) e su gomma per il comparto Valle del Vedeggio dopo l'apertura della galleria di base AlpTransit del Ceneri, Rapporto finale, Lucchini Mariotta e Associati SA, 2014

Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF) - Fase di ampliamento (FA) 2030 – Regione di pianificazione Ticino - Programma d'offerta per il traffico regionale, Sezione della mobilità, 2014

Progetto di massima, FFS, 2023

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

La misura è conforme alla scheda del Piano direttore M7 Sistema ferroviario regionale

Necessità di aggiornamento del PD

Eventuali adattamenti necessari alla scheda del Piano direttore M7 Sistema ferroviario regionale in funzione dell'avanzamento della misura.

SCADENZIARIO

Presentazione FFS al Comune di Monteceneri 05.07.2023

2026: Progetto definitivo / Progetto esecutivo

2029: Approvazione UFT

2029: Avvio lavori

2031-2032: Messa in esercizio



**Nuove fermate TILO – Vedeggio,
 Fermata Torricella-Taverne**

Codice ARE:

5193.4.004

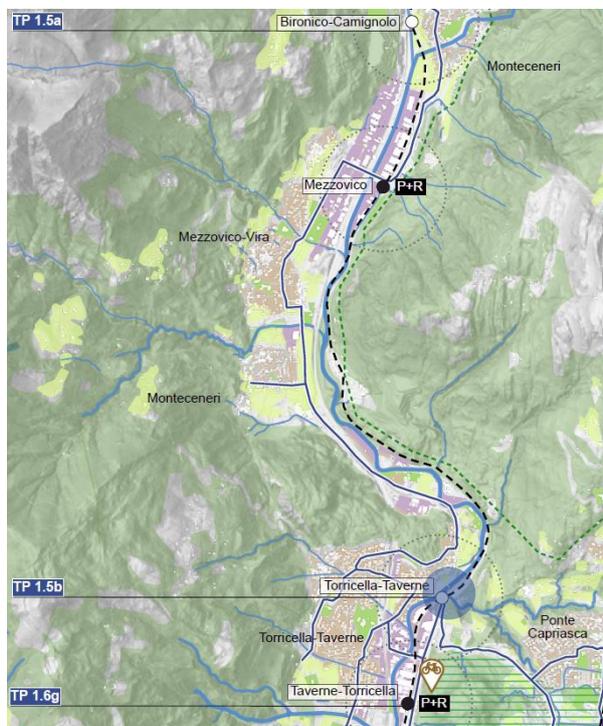
Codice PA:

TP 1.5b

Categoria e sottocategoria della misura	6	Tram / ferrovie urbane		
	6.2	Nuova fermata linea tram / riqualifica di una fermata		
Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure	TP 1.5ba, RSS 6.1			
Rapporto con PA precedente	TP 1.1			
Ente responsabile	Cantone			
Altri Enti coinvolti	FFS			
Priorità	C			
Stato della pianificazione	1	2	3	
Orizzonte di realizzazione	> 2035			

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	17'500'000.- (IVA esclusa) (sulla base di TP 1.5a)		
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato	
		Comune/i	
		Terzi	



Ubicazione dell'intervento, studio di fattibilità, Lucchini Mariotta e Associati SA, 2014

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Realizzazione di una nuova fermata TILO a Torricella-Taverne (Comune di Torricella-Taverne), nel contesto della soluzione d'offerta che permette di soddisfare in modo adeguato e sostenibile la domanda di trasporto nella Valle del Vedeggio dopo l'apertura della galleria di Base del Ceneri.

La richiesta di inserire le fermate di Bironico-Camignolo e Torricella-Taverne nel Programma federale di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF) per la fase di ampliamento (FA) 2035, è stata respinta definitivamente dalla Confederazione nel 2018.

Cantone e CRTL hanno comunque deciso di confermare la pianificazione di entrambe le fermate prevedendo le spese per la progettazione di massima delle stesse nella Convenzione concernente le misure previste in lista A e B del PAL3 del 19 dicembre 2018.

Approfondimenti preliminari effettuati nel 2020 hanno mostrato che i condizionamenti dei tempi di percorrenza tra i nodi di coincidenza di Bellinzona e Lugano, accentuati dall'elevato carico di diverse tratte, non permettono la realizzazione di una seconda fermata sulla linea di montagna del Ceneri oltre a quella di Bironico-Camignolo.

Lo studio "Ceneri Plus" per lo sviluppo di un concetto d'offerta alternativo per la linea di montagna del Ceneri tra i nodi di Bellinzona e Lugano, conclusosi nel 2022, ha mostrato che l'inserimento di ulteriori fermate è possibile solo modificando la struttura d'orario anche al di fuori del perimetro Bellinzona-Lugano e intervenendo sull'infrastruttura a sud di Lugano.

Relazione con altre misure

La misura è fortemente correlata con la necessità di rivedere l'orario sull'intera tratta di montagna tra Bellinzona e Lugano.

Impatto ambientale

Da indagare al momento della progettazione.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

L'aggiunta della fermata permette da una parte di migliorare l'offerta del servizio di trasporto pubblico in una zona relativamente discosta, dall'altra, di mantenere un livello di utenza tale da poter continuare a mantenere la linea ferroviaria sulla tratta di montagna del Ceneri.

DATI QUANTITATIVI

È ipotizzata un'utenza di ca. 700 passeggeri/giorno, poco inferiore a quella delle fermate di Rivera e di Mezzovico.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Piano d'offerta del trasporto pubblico su ferro (TILO/Tram) e su gomma per il comparto Valle del Vedeggio dopo l'apertura della galleria di base AlpTransit del Ceneri, Rapporto finale, Lucchini Mariotta e Associati SA, 2014

Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF) - Fase di ampliamento (FA) 2030 – Regione di pianificazione Ticino - Programma d'offerta per il traffico regionale, Sezione della mobilità, 2014

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

La misura è conforme alla scheda del Piano direttore M7 Sistema ferroviario regionale

Necessità di aggiornamento del PD

Eventuali adattamenti necessari alla scheda del Piano direttore M7 Sistema ferroviario regionale in funzione dell'avanzamento della misura.

SCADENZIARIO

Da definire al momento in cui sarà disponibile il nuovo concetto d'orario per tutta la rete TILO.



**Riorganizzazione del TP su gomma,
 orizzonte rete tram-treno tappa 1**

Codice ARE:

5192.3.005

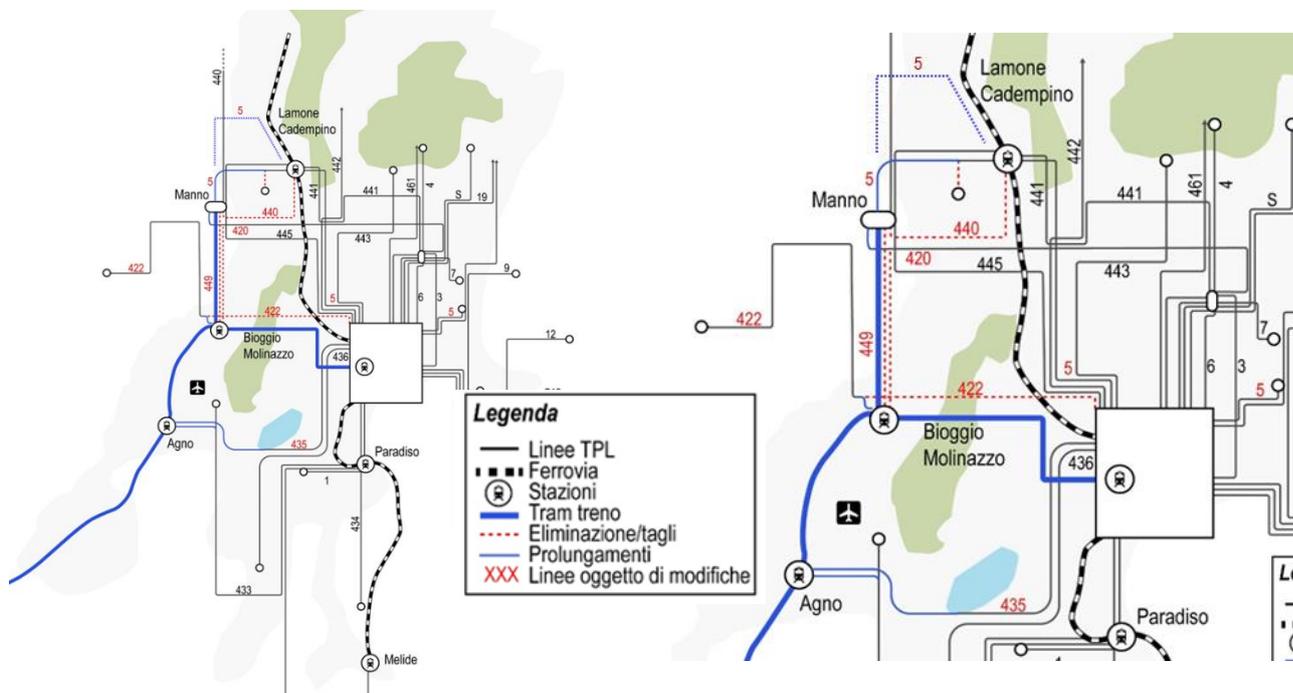
Codice PA:

TP 1.6a1

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e TP	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	IN 1, IN 2, IN 3, IN 5, IN 6, IN 7, TP 1.3, PT 3.7		
Rapporto con PA precedente	TP 1.1, TP 1.6		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Aziende di trasporto		
Priorità	B		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2032 – 2035		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	modifica della rete dai costi relativamente limitati da stimare con la prossima generazione di PA		
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato	
	<input type="checkbox"/>	Comune/i	
	<input type="checkbox"/>	Terzi	



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Il progetto tram-treno rivoluzionerà l'intero sistema dei trasporti dell'agglomerato. Conseguentemente anche il trasporto pubblico su gomma necessita di adattamenti: Per quanto concerne la tappa 1 del progetto, la rappresentazione precedente schematizza le principali linee che adducono verso il centro di Lugano, nonché le modifiche proposte in termini di tagli (rosso) ed aggiunte (blu).

In particolare, le modifiche sono state proposte nell'ottica dell'ottimizzazione della rete al fine di evitare le sovrapposizioni di alcuni percorsi o linee che in futuro saranno coperti dalla linea tram-treno, mantenendo il medesimo livello di servizio e copertura territoriale. Si mira a rafforzare il già esistente sistema di Hub intermodali prevedendo l'attestamento di linee, il prolungamento o addirittura il taglio di alcune in alcuni poli d'interscambio quali la stazione di Agno, Bioggio o il nuovo terminal di Manno che verrà creato. Qui di seguito il dettaglio degli adattamenti proposti:

N. linea	Origine	Destinazione	Proposta e commenti
422	Cademario	Lugano Stazione	Attestamento della linea alla fermata del tram-treno Cavezzolo - Bioggio. Stazione Cavezzolo Bioggio P+R 200 posti interrato. Collegamento con stazione di Lugano garantito con il tram-treno
420	Cornaredo	Bioggio Molinazzo stazione	Attestamento della linea al terminal del tram-treno Manno-Suglio
433	Lugano autosilo balestra	Cappella Agnuzzo stazione	Deviazione della linea alla stazione di Agno Deviazione della line alla stazione di Agno, mantenendo il collegamento con la zona industriale di Piodella (es. 1 volta su 2)
449	Lamone Cadempino	Bioggio Molinazzo stazione	Eliminazione della linea Itinerario coperto dalle altre linee sino a Manno Suglio, poi collegamento tramite Tram Treno
435	Lugano autosilo balestra	Cappella Agnuzzo stazione	Prolungamento della linea sino alla stazione di Agno
440	Lamone Cadempino	Tesserete	Attestamento della linea al terminal del tram-treno Manno-Suglio
5	Viganello	Lamone Cadempino	Prolungamento della linea sino al terminal del tram treno Manno-Suglio Possibilità di integrare al prolungamento un percorso ad anello via Ostarietta e Grumo/Ars Medica (opzione: Gravesano e Manno)

Relazione con altre misure

La presente misura dipende direttamente dalla messa in esercizio della tappa 1 della rete tram-treno del Luganese (TP 1.1.).

La sua implementazione si ripercuote a livello degli insediamenti sulle aree funzionali interessate; principalmente quelle del Polo urbano e del tessuto suburbano di servizio.

Impatto ambientale

Gli adattamenti del servizio TP su gomma sono in gran parte sostituiti dal servizio ferro-tramviario. C'è quindi un passaggio dalla trazione diesel a quella elettrica, da cui deriva un minore impatto ambientale, sia per quanto riguarda le emissioni atmosferiche, sia per quelle foniche.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La riorganizzazione della rete TP integra il concetto generale e la rete strutturante TP ferro-tramviaria. Questa misura, agendo sull'insieme degli elementi costituenti il trasporto pubblico del Luganese (rete, linee e nodi) ha come obiettivo di rendere la rete futura coerente ed attrattiva per tutti gli utenti, specie per la mobilità pendolare, garantendo la massima integrazione tra sistema ferro-tramviario e rete su gomma e perseguendo l'obiettivo di trasferimento modale dal TIM al TP.

La misura concorre, assieme all'attuazione della rete tram-treno, alla messa in rete più efficace delle varie aree funzionali dell'agglomerato, a migliorare in termini generali la qualità del servizio di trasporto pubblico e a aumentare la velocità commerciale del servizio.

Quali effetti secondari del miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico e dell'incremento dell'utenza (determinata prevalentemente dalla rete tram-treno) vi sono l'aumento della sicurezza degli spostamenti e una riduzione delle emissioni

DATI QUANTITATIVI

Da stimare nel contesto della verifica dei criteri d'efficacia del PAL5 (consegna all'ARE).

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

La misura è stata studiata nel contesto dell'allestimento del PAL5

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Conforme alla scheda del Piano direttore R/M3 Agglomerato del Luganese

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità di adattamento

SCADENZIARIO

2025-2030: Eventuale anticipazione di misure puntuali (adattamenti infrastrutturali)

2030-2032: Approfondimento studi per la messa in esercizio definitiva, sulla base della rete TP attualizzata.

2034: Messa in esercizio (con la messa in esercizio del tram-treno tappa 1)

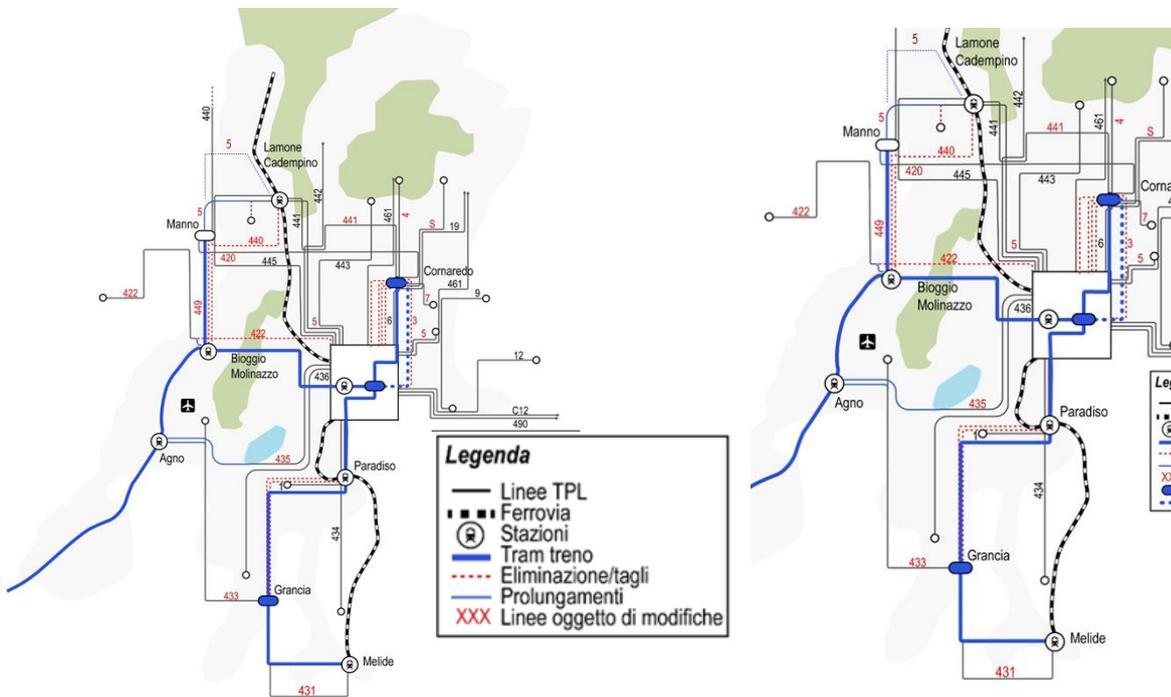


Riorganizzazione del TP su gomma, orizzonte rete tram-treno tappa 2

Codice ARE:	Codice PA:
5192.3.005	TP 1.6a2

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e TP	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	IN 1, IN 2, IN 3, IN 5, IN 6, IN 7, TP 1.3, PT 3.7		
Rapporto con PA precedente	TP 1.3, TP 1.6		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Aziende di trasporto		
Priorità	(A) / B		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	(2028-2031) / 2032 – 2035		

COSTI E FINANZIAMENTO	
Costi totali	modifica della rete dai costi relativamente limitati da stimare con la prossima generazione di PA
	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato
	<input type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La tappa 2 della rete tram-treno prevede di congiungere il centro città con Cornaredo, su entrambe le sponde del Cassarate. È concettualmente parte integrante dello schema ad H della rete strutturante del trasporto pubblico, anche il ramo di collegamento tra il centro e il Pian Scairolo, che a seguito degli studi del 2020 si è deciso di realizzare con un servizio su gomma (AggloBus).

In coerenza con quanto previsto nella riorganizzazione della rete tappa 1, la strategia di riorganizzazione della rete nella tappa 2 del tram treno prevede la semplificazione dei percorsi e la razionalizzazione degli stessi cercando di agire sulle sovrapposizioni dei servizi ottimizzando l'intero sistema.

In particolare, è di primaria importanza il sistema di HUB intermodali che, come si evince dallo schema, saranno dei punti strategici fondamentali per l'interscambio. E' previsto il potenziamento dell'HUB di Cornaredo (PT 3.10), che rappresenta un nodo da sviluppare in quanto localizzato in un'area strategica dell'agglomerato. Infatti, i collegamenti diretti tra Cornaredo e il centro di Lugano saranno garantiti con il nuovo servizio di tram treno, rendendo obsolete le linee TPL provenienti dai comparti a nord-est e nord-ovest che in questo scenario potranno attestarsi a Cornaredo permettendo un'importante ottimizzazione delle linee. È necessario, pertanto, che tale Hub possa essere sviluppato e dotato di tutto quanto necessario al fine di garantire interscambi rapidi ed efficaci.

Sul lato sud, in particolare e Grancia, è previsto un altro HUB d'interscambio (PT 3.11) in grado di fungere da polo d'attestamento per le linee TP provenienti dal comparto sud e sud-ovest permettendo, anche in questo caso un'ottimizzazione del servizio. I collegamenti verso il centro di Lugano saranno garantiti tramite l'AggloBus che rappresenterà l'asse forte TP e che in uno scenario più a lungo termine arriverà fino a Melide (TP 1.11).

È inoltre da sviluppare un sistema di trasporto pubblico forte, che sia un prolungamento del tram treno, l'istituzione di una circolare urbana oppure un servizio ad hoc, sull'asse est rispetto alla linea di tram treno (collegamento tra Lugano e Cornaredo) in quanto quel settore rimarrebbe sprovvisto di servizi.

Qui di seguito il dettaglio degli adattamenti proposti:

N. linea	Origine	Destinazione	Proposta e commenti
3	Mercato Resega	Breganzona	Eliminazione Sovrapposizione con servizio tram-treno o linea forte tpl su via Ceresio – via Rava
4	Canobbio	Lugano Centro	Attestamento della linea all'hub di Cornaredo
7	Lugano Centro	Pregassona	Attestamento della linea all'hub di Cornaredo
5	Piano Stampa	Lugano Centro	Attestamento della linea all'hub di Cornaredo
431	Lamone Cadempino	Bioggio Molinazzo stazione	Attestamento nuovo capolinea zona Grancia e collegamento con il centro di Lugano garantito tramite AggloBus
433	Lugano Autosilo Balestra	Cappella Agnuzzo stazione	Attestamento nuovo capolinea zona Grancia e collegamento con il centro di Lugano garantito tramite AggloBus
441	Lugano Centro	Lamone Cadempino	Attestamento della linea all'hub di Cornaredo Potenziamento del servizio per garantire maggiori collegamenti con il centro RSI

Queste proposte rimangono valide e pressoché identiche anche quale accompagnamento della misura TP 1.6b AggloBus (tratta completa da Cornaredo al Pian Scairolo), quale misura anticipatoria delle tappa 2 della rete tram-treno.

Relazione con altre misure

La presente misura dipende direttamente dalla messa in esercizio della tappa 1 della rete tram-treno del Luganese (TP 1.1.).

La sua implementazione si ripercuote a livello degli insediamenti sulle aree funzionali interessate; principalmente quelle del Polo urbano e del tessuto suburbano di servizio.

Impatto ambientale

Gli adattamenti del servizio TP su gomma sono in gran parte sostituiti dal servizio ferro-tramviario. C'è quindi un passaggio dalla trazione diesel a quella elettrica, da cui deriva un minore impatto ambientale, sia per quanto riguarda le emissioni atmosferiche, sia per quelle foniche.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

I benefici di tale misura sono differenti e riguardano sia gli impatti ambientali, che economici. In particolare, il tram treno rappresenta un sistema efficiente e sostenibile per gli spostamenti sistematici e non all'interno dell'agglomerato Luganese, ed una ottimizzazione della rete TP contribuirebbe ad apportare ulteriori benefici. L'eliminazione, i tagli e le modifiche alle linee possono rappresentare degli importanti risparmi in termini di km percorsi e conseguentemente anche di spese da dover sostenere. Un sistema efficiente di trasporto pubblico, che vede nel completamento del tram treno tappa 2 e nella revisione della rete TP la massima opportunità per il Luganese, può sensibilmente inficiare le scelte modali degli utenti e spostare la parte di TIM verso il TP.

DATI QUANTITATIVI

Da stimare nel contesto della verifica dei criteri d'efficacia del PAL5 (consegna all'ARE).

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

La misura è stata studiata nel contesto dell'allestimento del PAL5

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Conforme alla scheda del Piano direttore R/M3 Agglomerato del Luganese

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità di adattamento

SCADENZIARIO

Ipotesi (coordinata in base alla tempistica della misura TP 1.3)

2033-34: Approfondimento studi per la messa in esercizio definitiva, sulla base della rete TP attualizzata.

dal 2035: Messa in esercizio (compatibilmente con l'avanzare dei lavori della tappa 2 del tram-treno).

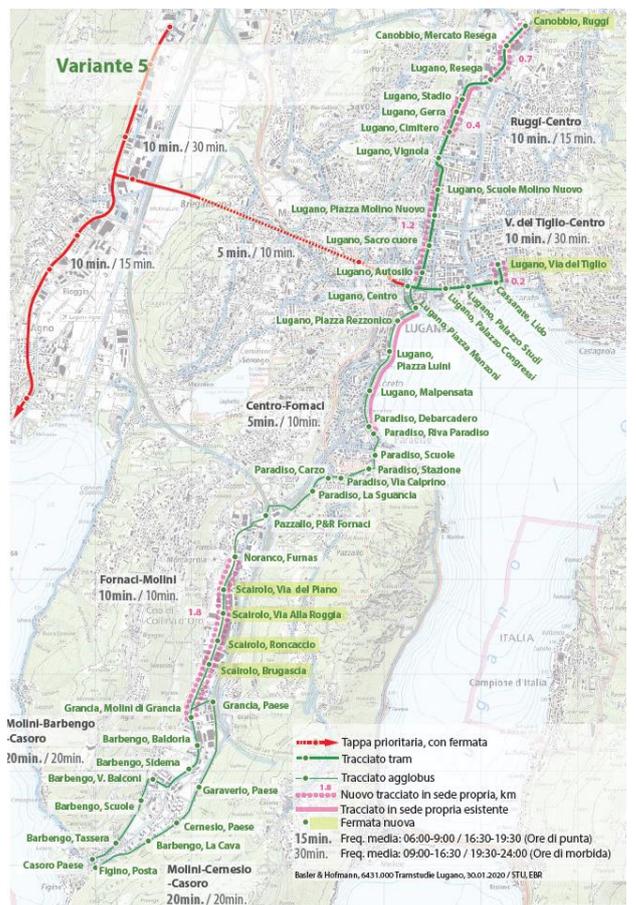
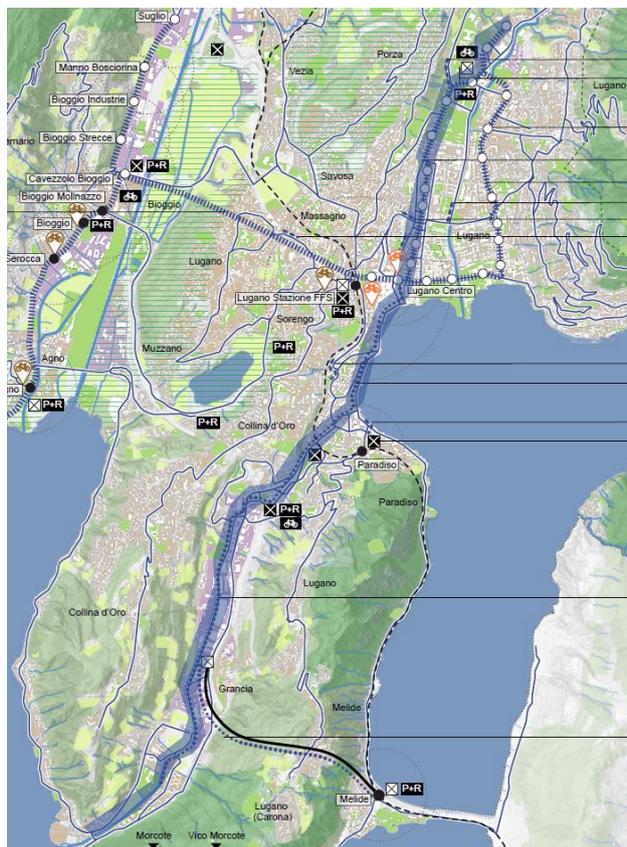


AggloBus Cornaredo - Pian Scairolo

Codice ARE:	Codice PA:
5192.3.006	TP 1.6b

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e TP		
Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure		TP 1.3, TP 1.6a, TP 1.11, IN 1, IN 3,		
Rapporto con PA precedente		TP 1.3, TP 1.6a, IN 1, IN 3,		
Ente responsabile		Cantone		
Altri Enti coinvolti		CIPPS - Commissione intercomunale per la pianificazione del Pian Scairolo		
Priorità		A		
Stato della pianificazione		1	2	3
Orizzonte di realizzazione		2028 – 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO	
Costi totali	60'000'000 CHF (IVA esclusa)
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato
	<input type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi



Studio di fattibilità, Basler & Hoffmann, 2020

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Già nel 2016 con il PAL6, constatato che l'attuazione dell'asse strutturante del trasporto pubblico costituito dalla rete tram-treno del Luganese avrebbe potuto riscontrare dei ritardi realizzativi rispetto allo sviluppo socio-economico, si era proposto di accompagnare lo sviluppo delle aree strategiche con la realizzazione di una linea di autobus ad alto livello di servizio tra i poli di sviluppo di Cornaredo e del Pian Scairolo.

Lo scenario attuativo non sembra aver subito mutamenti, per cui la proposta rimane di attualità: è possibile anticipare il servizio della rete tram-treno, utilizzando i sedimi già vincolati dalla pianificazione del Pian Scairolo e anticipare la realizzazione delle corsie dedicate al tram tra il Centro e Cornaredo.

Uno studio di fattibilità del 2020 aveva peraltro portato alla decisione di realizzare il servizio a grande capacità tra il Pian Scairolo e il Centro tramite autobus.

La misura viene ripresa integralmente dal PAL3 e dal successivo studio di fattibilità Basler e Hoffmann del 2020, in vista di un suo approfondimento per essere portato allo stato di pianificazione per una sua attuazione con priorità A.

Il tracciato, dal Centro a Cornaredo, segue quello previsto per la rete tram-treno tappa 2 (sponda destra del Cassarate), mentre sul Pian Scairolo sfrutta i sedimi riservati con il PR-CIPPS.

Saranno da valutare eventuali completamenti tra Fornaci, la stazione FFS di Paradiso fino al lungolago.

Relazione con altre misure

La misura è strettamente in relazione con la tappa 2 della rete tram-treno del Luganese (TP 1.3) e con la pianificazione del Pian Scairolo (PAL3 IN 3a)

L'estensione dell'AggloBus fino a Melide al momento in cui sarà a disposizione la canna supplementare sotto l'Arbostora è codificata con la misura (TP 1.11).

Impatto ambientale

Impatti da valutare nell'ambito della progettazione di massima.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

L'implementazione dell'AggloBus contribuisce, in maniera immediata al miglioramento del sistema di trasporto pubblico alla scala dell'agglomerato, anticipando il concetto generale e la rete strutturante TP ferro-tranviaria. Anticipare l'asta Cornaredo-Pian Scairolo della futura "H" tranviaria consente infatti di accompagnare lo sviluppo territoriale, migliorando l'accessibilità dei PSE e offrendo un servizio di trasporto collettivo efficace capace di attrarre nuova domanda e trasferire quella attuale dal TIM al TP.

DATI QUANTITATIVI

Incremento della domanda di trasporto pubblico nel Polo urbano rispetto allo scenario S0 stimata tra il 10% e il 25%, con aumento della ripartizione modale nel Polo urbano dal 19% al 24% (Studio di fattibilità, Basler & Hoffmann, 2020).

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

AggloBus - Studio di fattibilità, Citec Ingenieurs Conseils, 2017

Rete di trasporto pubblico del Luganese, Asse strutturante urbano Cornaredo – Pian Scairolo, Studio di fattibilità, Basler & Hoffmann, 2020

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Conforme alla scheda di Piano direttore R/M3 Agglomerato Luganese

Necessità di aggiornamento del PD

Eventuali adattamenti puntuali della scheda di Piano direttore R/M3 Agglomerato Luganese, in funzione dello sviluppo progettuale

SCADENZIARIO

2025: Progetto di massima (condizione necessaria per la priorità A del PAL5

2026: Progetto definitivo

2027-2028: Pubblicazione

2029-2030: Progetto esecutivo

2031: Avvio realizzazione



Velocizzazione del trasporto pubblico su gomma

Codice ARE:	Codice PA:
--	TP 1.8

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus	
	7.2	Nuova infrastruttura per gli autobus (a vantaggio di una o più linee)	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	GT 5.1		
Rapporto con PA precedente			
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti			
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	3'000'000 CHF(IVA esclusa) (stima da confermare)		
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato	
		Comune/i	
		Terzi	



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Gran parte delle linee urbane presentano velocità commerciali e un livello di affidabilità basse. L'incremento delle velocità commerciali, oltre ad essere una misura incisiva al raggiungimento degli obiettivi di aumento della ripartizione modale a favore del trasporto pubblico, presenta notevoli vantaggi economici: ad un aumento percentuale delle velocità commerciali, corrisponde una diminuzione quasi lineare dei costi di esercizio.

A seguito di una verifica delle velocità commerciali delle linee di trasporto pubbliche urbane di Lugano e sulla scorta di una prima scrematura che ha valutato sommariamente i correttivi più efficaci è stato ritenuto prioritario intervenire sui seguenti punti:

- n. Proposta / Effetto auspicato
- 1 Adattamento nodo Via Cattori-Riva Paradiso (Lugano/Paradiso)
Aumento velocità commerciali su tratta molto frequentata dai TP
- 2 Principio corsia dinamica Via Maraini (Lugano)
Aumento velocità commerciali, diminuzione variazioni t. percorrenza
- 3 Riassetto nodo Via Besso/Via Polar (Lugano)
Aumento velocità commerciali su tratta molto frequentata dai TP
- 4 Continuità corsia preferenziale lungo V.le Stefano Franscini (Lugano)
Aumento velocità commerciali su tratta molto frequentata dai TP
- 5 Corsie preferenziali Via Madonnetta/Via Ciani (Lugano)
Aumento velocità commerciali
- 6 Corsia preferenziale Via Zurigo (Lugano)
Aumento velocità commerciali
- 7 Prolungamento corsia preferenziale Via Trevano (Porza)
Aumento velocità commerciali
- 8 Allargamento del Viadotto Lamone Manno e creazione corsia dedicata (Lamone/Manno)
Aumento velocità commerciali e stabilità esercizio

Relazione con altre misure

Più che con le altre misure relative al trasporto pubblico, la misura correlata con quelle relative alla gestione del traffico, in particolare con quelle volte a ridurre il traffico privato nel Polo urbano (GT 5.1) e alla nuova centrale semaforica (GT 5.1).

Impatto ambientale

In considerazione degli effetti positivi sull'attrattività del trasporto pubblico, l'impatto ambientale dovrebbe essere benefico.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Aumento dell'attrattività del trasporto pubblico e conseguente spostamento a suo favore del modal split.

Riduzione dei costi d'esercizio del trasporto pubblico.

DATI QUANTITATIVI

Non ancora valutati

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Trasporto pubblico del luganese: Rilievo e analisi tempi di percorrenza e proposte di misure per la velocizzazione e la stabilizzazione dell'orario, Lucchini, Mariotta e Associati SA / Sezione della mobilità, 2023

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Nessun conflitto con il Piano direttore cantonale

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità di adattamento del Piano direttore cantonale

SCADENZIARIO

2024: studio di fattibilità e valutazione dei costi +/- 30%

2025-2027: progetto di massima, progetto definitivo e progetto esecutivo

2027: finanziamento

dal 2028: avvio realizzazione



**Estensione FLP fino alla Tresa
 (progetto Eureka, parte TP)**

Codice ARE:

--

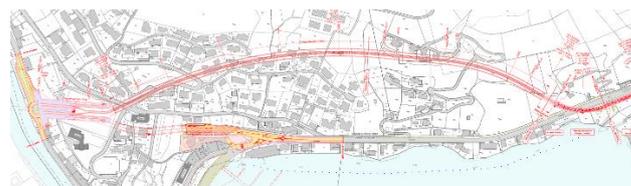
Codice PA:

TP 1.9

Categoria e sottocategoria della misura	6	Tram / ferrovie urbane	
	6.1	Nuova linea di tram / ferrovia urbana	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	IN 6, TIM 2.4, TIM 2.13, TP 1.12h		
Rapporto con PA precedente	TP 1.3, TIM 2.4		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comune di Tresa		
Priorità	B		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	101'000'000 CHF(IVA esclusa) (stima da confermare)		
Enti finanziatori		Confederazione in ambito PA	
	X	Confederazione in altri ambiti (PROSSIF)	
		Cantone	
		Agglomerato	
		Comune/i	
		Terzi	



Proposta progettuale Eureka, Studio di fattibilità, AFRY / Sezione della mobilità, 2024

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Il progetto prevede una riqualifica totale dell'abitato di Ponte Tresa e prevede la realizzazione di una galleria ferroviaria estesa dalla fermata di Caslano Colombera fino a Ponte Tresa con attestamento della linea FLP (futura rete tram-treno del Luganese) verso il confine nazionale lungo la Tresa, la realizzazione di un bypass stradale in galleria, che si sviluppa al di sotto del centro sportivo tra via Lungo Tresa e via Colombera (TIM 2.13), la riorganizzazione del terminale FLP esistente, la demolizione del viadotto stradale esistente, con la riqualifica del Lungolago (IN 6) e la realizzazione di un P+R e di un autosilo comunale.

Il progetto prevede una trasformazione completa dell'assetto ferroviario e stradale del tratto Caslano Colombera – Ponte Tresa mettendo in atto la totale soppressione delle interferenze fra ferrovia, strada e accessi privati sulla tratta mediante la costruzione di una nuova galleria ferroviaria. Il progetto prevede anche la traslazione dell'attuale capolinea FLP più vicino al confine Nazionale

collegandolo con la vicina Italia mediante la realizzazione di una nuova passerella ciclopedonale. Insieme al nuovo capolinea, si prevede la riorganizzazione dei posteggi pubblici oggi dislocati nel nucleo di Ponte Tresa grazie alla realizzazione di un nuovo autosilo sotterraneo con stalli P+R e Comunali direttamente collegati al trasporto pubblico su gomma e ferroviario.

La tratta ferroviaria è prevista integralmente a binario doppio dalla fermata Caslano Colombera al nuovo Capolinea.

Si rinuncia al mantenimento della fermata ferroviaria Tresa Lago, in quanto non giustificata dal profilo trasportistico e difficilmente realizzabile dal profilo tecnico.

Relazione con altre misure

Pur essendo indipendenti tra di loro, il progetto è relazionato con le gallerie di aggiramento di Magliaso e di Pura (TIM 2.4)..

Il bypass stradale in galleria, che si sviluppa al di sotto del centro sportivo (TIM 2.13), e la demolizione del viadotto stradale esistente con la riqualifica del Lungolago (IN 6) sono invece parte di un progetto unitario.

Impatto ambientale

Gli impatti ambientali andranno approfonditi a partire dalla prossima fase progettuale.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Risanamento integrale dal profilo dell'inquinamento atmosferico e fonico dell'abitato di Ponte Tresa (ca. 1'000 abitanti)

L'avvicinamento del terminale FLP all'Italia, con il collegamento pedonale sulla Tresa, permette di captare meglio gli utenti del servizio ferroviario.

DATI QUANTITATIVI

Cfr. TIM 2.13

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Proposta progettuale Eureka, Studio di fattibilità, AFRY / Sezione della mobilità, 2024

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Il progetto deve essere integrato nel Piano direttore.

Necessità di aggiornamento del PD

Necessità di adattamento della scheda del Piano direttore cantonale R/M3 Agglomerato Luganese

SCADENZIARIO

Ipotesi

2024-2025: progetto di massima

2026: consegna delle esigenze in ambito di traffico ferroviario regionale per la prossima fase di ampliamento PROSSIF alla Confederazione da parte del Cantone

2028: valutazione e selezione dei progetti da inserire nel PROSSIF da parte della Confederazione

2028-2029: progetto definitivo

2030-2033: pubblicazione / approvazione

2033-2035: progetto esecutivo

2035: avvio realizzazione, riservate eventuali procedure ricorsuali



**Collegamento ettometrico
 Cornaredo-Trevano**

Codice ARE:

--

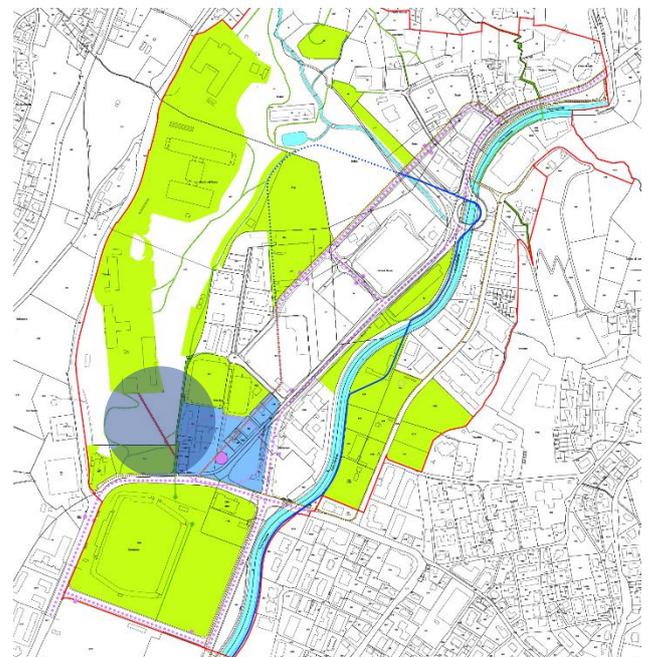
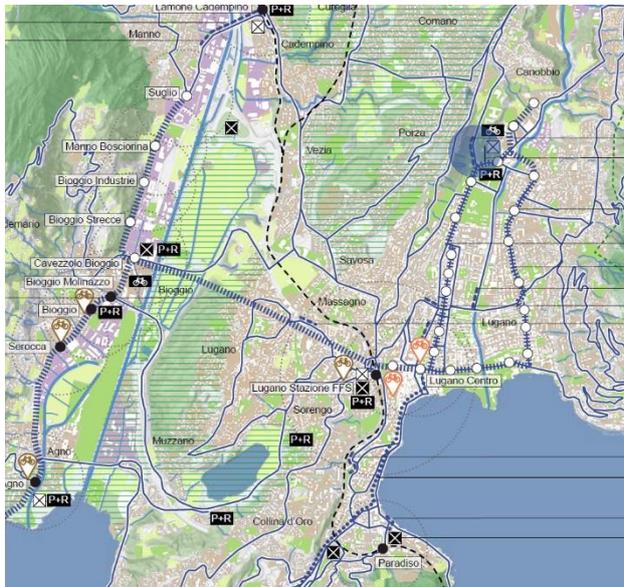
Codice PA:

TP 1.10

Categoria e sottocategoria della misura	6	Tram / ferrovie urbane	
	6.1	Nuova linea di tram / ferrovia urbana	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	PT 3.10, TP 1.3		
Rapporto con PA precedente	III (PR NQC, PAL2)		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti			
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	3'000'000 CHF(IVA esclusa) (stima da confermare)		
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato	
		Comune/i	
		Terzi	



PR-NQC, Piano Piano del traffico – Rete dei percorsi pedonali e ciclabili e trasporto pubblico (www.cornaredo.ch)

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Il collegamento ettometrico tra Cornaredo e Trevano è una misura prevista già dal PTL. Questo è stato confermato nel PR-NQC, vincolandolo nelle modalità di attuazione del Piano di quartiere a cui è soggetto il comparto scolastico di Trevano.

Nel contesto della riorganizzazione del comparto scolastico di Trevano, la Sezione della logistica, nel 2023 ha selezionato un team di progettisti e un concetto insediativo ai quali affidare l'allestimento del Piano di quartiere, attualmente in allestimento.

Nello specifico, il progetto prevede il collegamento tra Cornaredo e Trevano tramite una funicolare, la cui esecuzione è prevista nella prima tappa insediativa, tra il 2025 e il 2028.



Comparto scolastico di Trevano, concetto insediativo, t

Relazione con altre misure

Il collegamento ettometrico è strettamente relazionato con il nodo intermodale di Cornaredo (PT 3.10), e con la seconda tappa della rete tram-treno, così da garantire una continuità di trasporto con i mezzi pubblici dalla Stazione FFS di Lugano all'importante comparto scolastico.

Impatto ambientale

L'unico vincolo conosciuto è dato dall'area forestale accertata.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Garanzia di servizio ad un importante centro scolastico tramite un mezzo di trasporto collettivo.

DATI QUANTITATIVI

Non ancora valutati

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Comparto scolastico di Trevano, Mandati di studio in parallelo, Rapporto finale del collegio di esperti, 2023

Piano di quartiere del comparto scolastico di Trevano, team EMI, 2024

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Nessuna esigenza di consolidamento nel Piano direttore

SCADENZIARIO

2024: Piano di quartiere

2024: avvio concorsi di progettazione



AggloBus Grancia-Melide

Codice ARE:

--

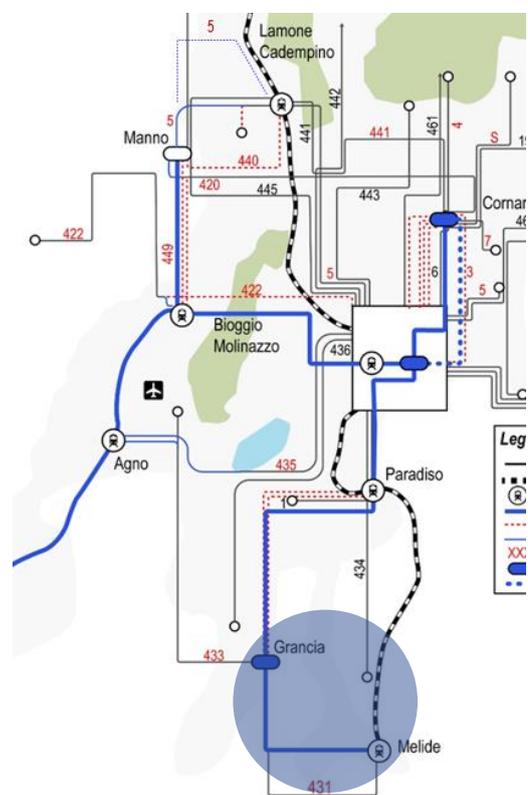
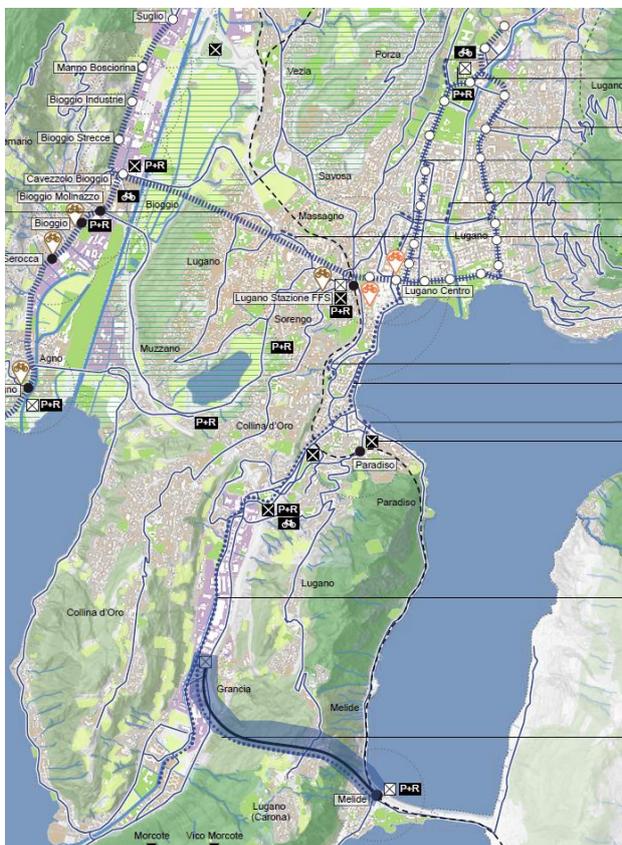
Codice PA:

TP 1.11

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e TP	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	TP 1.6b, TP 1.11		
Rapporto con PA precedente	TP 1.6b		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti			
Priorità	C		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	> 2035		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	non verificato		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
	X	Cantone	
	X	Agglomerato	
		Comune/i	
		Terzi	



Schema della rete TP, Citec SA, 2024

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura ha l'obiettivo di rendere ancora più attrattivo e performante il sistema del trasporto pubblico a sud di Lugano, lungo l'asse del Pian Scairolo. In particolare, si prevede il prolungamento dell'AggloBus sino alla stazione di Melide, garantendo un collegamento diretto tra Melide e il centro di Lugano.

Tale possibilità è data dal progetto di ampliamento dell'autostrada A2, che permetterà di avere a disposizione una nuova galleria tra Grancia e Melide con funzione di strada cantonale.

Relazione con altre misure

Il prolungo dell'AggloBus fino a Melide è naturalmente strettamente connesso con la direttrice principale dello stesso tra il Pian Scairolo e Lugano (TP 1.6b).

L'ottimizzazione del servizio richiede la realizzazione di una piattaforma dei trasporti a Grancia (PT 3.11), dove effettuare l'interscambio tra le due direttrici e gli altri modi di trasporto.

Impatto ambientale

Da valutare nel contesto della progettazione della misura. Verosimilmente, a causa dello spostamento del modal split a favore del mezzo pubblico si tratta di un impatto positivo.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La scelta di implementare un sistema di trasporto pubblico tramite AggloBus presenta diversi vantaggi sia sotto il punto di vista della mobilità quotidiana che per lo sviluppo sostenibile dell'area. Melide è una località densamente popolata e le relazioni con Lugano centro ma anche con gli altri comparti e comuni sono continue; infatti, Melide stessa è una destinazione molto popolare sia per il lavoro ma anche per lo svago e turismo. Rappresenta già una realtà importante per quanto concerne il sistema della rete di trasporto generale, sia veicolare che ferroviario, e un sistema di trasporto pubblico effettuato tramite AggloBus si integrerebbe facilmente all'interno di tale meccanismo, migliorando l'efficienza complessiva dell'intera rete.

Anche tale misura, pertanto, contribuisce insieme alle altre ad incentivare il cambio modale auspicato, offrendo un'alternativa concreta e un nuovo collegamento diretto tra la zona di Pian Scairolo e Melide.

DATI QUANTITATIVI

Non ancora disponibili. Da valutare con la prossima generazione del Programma d'agglomerato.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

--

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Nessun conflitto con il Piano direttore.

Necessità di aggiornamento del PD

Nessun adattamento necessario.

SCADENZIARIO

> 2040: Messa in esercizio (dipendente dall'attuazione del progetto PoLuMe)



Riqualifica dei nodi del trasporto pubblico

Pacchetto forfettario

TP 1.12

Categoria e sottocategoria della misura	5.1: Infrastrutture per gli autobus e il TP
Priorità	A
Costi computabili	30'900'000 CHF (IVA esclusa)

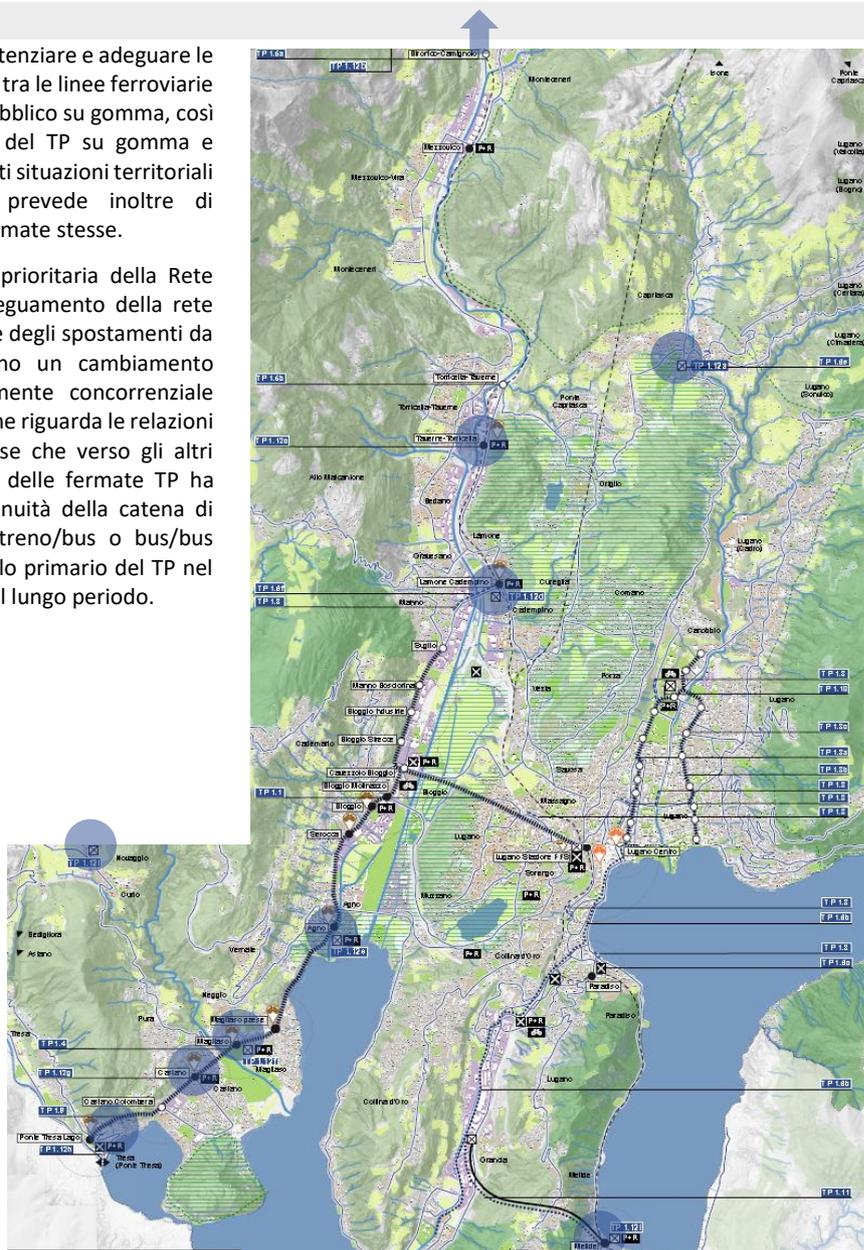
ELENCO MISURE PACCHETTO

TP 1.12a Tesserete, riqualifica interscambio bus (ex TP 1.6e)	codice ARE 5192.3.009	2.0 mio CHF
TP 1.12b Rivera FFS, riqualifica fermata TP		1.5 mio CHF
TP 1.12c Taverne-Torricella FFS - riqualifica fermata (PAL3 TP 1.6g)	codice ARE 5192.3.011	1.3 mio CHF
TP 1.12d Lamone-Cadempino FFS, riqualifica nodo intermodale	codice ARE 5192.3.010	14.2 mio CHF
TP 1.12e Agno FLP, riqualifica fermata TP		1.6 mio CHF
TP 1.12f Magliaso FLP, riqualifica fermata TP		0.8 mio CHF
TP 1.12g Caslano FLP, riqualifica fermata TP		2.1 mio CHF
TP 1.12h Ponte Tresa FLP, riqualifica fermata TP 1.6d	codice ARE 5192.3.008	3.1 mio CHF
TP 1.12i Novaggio, riqualifica interscambio bus		3.5 mio CHF
TP 1.12l Melide FFS, riqualifica fermata TP		0.8 mio CHF

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Il pacchetto di misure TP 1.12 intende potenziare e adeguare le infrastrutture per favorire l'interscambio tra le linee ferroviarie TILO/FFS e FLP e le linee del trasporto pubblico su gomma, così come l'interscambio tra le varie linee del TP su gomma e l'intermodalità, in funzione delle differenti situazioni territoriali e dell'infrastruttura presente. Esso prevede inoltre di migliorare l'accesso e la sicurezza alle fermate stesse.

Con la messa in esercizio della tappa prioritaria della Rete Tram-treno del Luganese (RTTL) e l'adeguamento della rete regionale del TP su gomma, le dinamiche degli spostamenti da e verso il centro di Lugano subiranno un cambiamento significativo rendendo il TP maggiormente concorrenziale rispetto al mezzo privato sia per quello che riguarda le relazioni all'interno dell'agglomerato del Luganese che verso gli altri agglomerati del Cantone. La riqualifica delle fermate TP ha dunque l'obiettivo di garantire la continuità della catena di trasporto, grazie ad un interscambio treno/bus o bus/bus attrattivo e sicuro, e concretizzare il ruolo primario del TP nel panorama della mobilità nel Luganese sul lungo periodo.



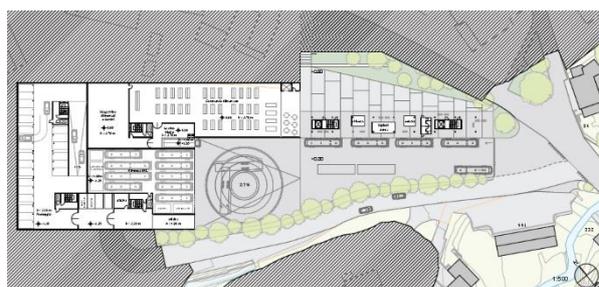
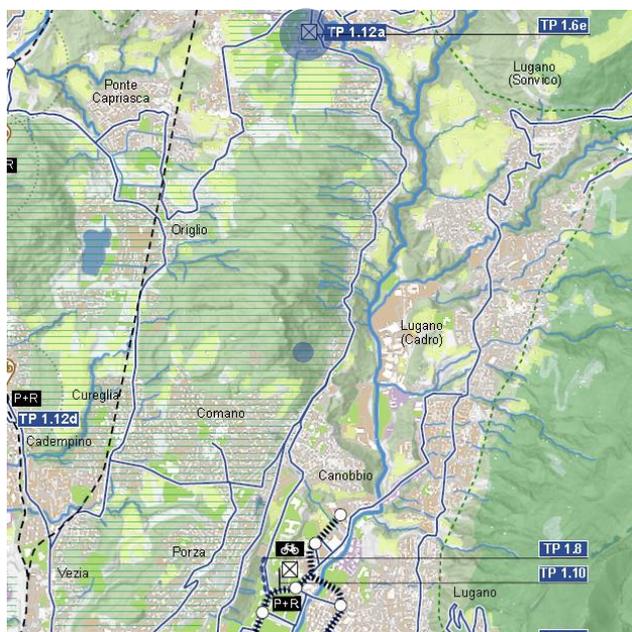


Tesserete, riqualifica interscambio bus

Codice ARE:	Codice PA:
--	TP 1.12a

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e TP	
	7.1	Nuova fermata / Riqualifica di una fermata	
Pacchetto di misure	TP.12		
Correlazione con altre misure	IN 5a		
Rapporto con PA precedente	IN 5		
Ente responsabile	Municipio di Capriasca		
Altri Enti coinvolti	Cantone / Aziende di trasporto		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO	
Costi totali	2'000'000 CHF (IVA esclusa) (da MSP 2018)
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato
	<input type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi



MSP Piazza Stazione, arch. Luca Gazzaniga / studio d'ingegneria Mauro Ferella Falda, 2016/2018

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Il nodo TP di Tesserete, situato in prossimità della vecchia stazione della ferrovia Lugano-Tesserete, con la riorganizzazione del TP 2021 ha visto la sua importanza aumentare garantendo la connessione tra le linee secondarie che servono la Capriasca e i nodi principali della rete TP strutturante (Lugano centro e FFS, Taverne FFS, Lamone-Cadempino FFS).

Attualmente convergono sul nodo 7 linee:

- 440 Tesserete - Taverne - Lamone
- 442 Lugano – Vezia –Tesserete
- 443 Lugano – Porza – Comano (-Tesserete)
- 446 Tesserete – Belgio
- 447 Tesserete – Maglio di Colla – Cimadera (-Sonvico)
- 448 Tesserete – Bidogno - Bogno – Maglio di Colla
- 461 Tesserete – Canobbio – Lugano – Sonvico – Villa Luganese

A margine del progetto di valorizzazione di Piazza Stazione (IN 5a), si prevede di riorganizzare gli stalli degli autobus, onde facilitare l'accessibilità, ridurre l'uso di spazio e migliorare la qualità dell'attesa per gli utenti.

Alla luce delle mutate condizioni e del maggior numero di linee che fanno capo al nodo di Tesserete, occorre verificare la validità del concetto elaborato e semmai adattarlo.

Relazione con altre misure

La misura è strettamente correlata e da sviluppare congiuntamente alla riqualifica di Piazza Stazione, nel contesto della valorizzazione del polo secondario di Tesserete (IN 5a).

Impatto ambientale

Nessun consumo di superfici.

Spazio riservato alle acque da definire nell'ambito della procedura pianificatoria (se non è già stato fatto).

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Sviluppo (centripeto) coordinato tra insediamento e infrastruttura dei trasporti. Sensibile miglioramento dell'offerta e della qualità del trasporto pubblico.

DATI QUANTITATIVI

La misura non prevede modifiche nella quantità di offerta di trasporto pubblico, ma un miglioramento qualitativo.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Tesserete, Piazza Stazione, Mandato di studio in parallelo (MSP), Rapporto finale del collegio di esperti, 2016

Comune di Capriasca, Piano regolatore, Variante "Piano particolareggiato Piazza Stazione PRP-ST), Piano d'indirizzo, 2019

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Conforme al PD

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità di modifica

SCADENZIARIO

2025: Attualizzazione dello studio, con verifica della fattibilità del nodo del trasporto pubblico.

Adozione della variante di piano regolatore entro il 31.12.2031



Rivera FFS, riqualifica fermata TP

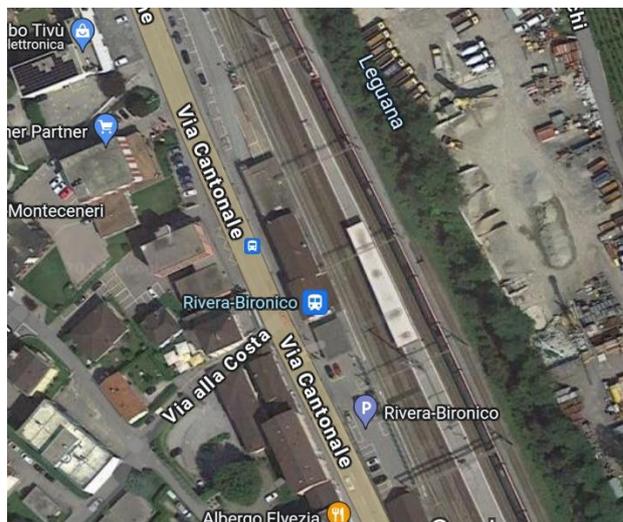
Codice ARE:	Codice PA:
--	TP 1.12b

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e TP	
	7.1	Nuova fermata / Riqualifica di una fermata	
Pacchetto di misure	TP.12		
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA precedente			
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comune di Monteceneri / Aziende di trasporto		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO	
Costi totali	1'500'000 CHF (IVA esclusa) (stima da approfondire)
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato
	<input type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi



Ubicazione misura



GoogleMaps

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Migliorare la situazione insoddisfacente del nodo del trasporto pubblico di Rivera-Bironico FFS / Rivera-Bironico Posta, dove, oltre alla linea TILO si attestano tre linee autobus:

453 Rivera – Taverne – Lamone

454 Rivera-Bironico - Isona

455 Rivera-Bironico – Monte Ceneri

La situazione degli stalli autobus è poco soddisfacente dal profilo della sicurezza, che obbliga parte degli utenti che passano dal bus al treno o viceversa, ad attraversare una strada estremamente trafficata, mentre la sosta è parzialmente allo scoperto.

La disposizione dei posteggi del P+R è dispersiva e poco ordinata.

Relazione con altre misure

--

Impatto ambientale

Presumibilmente nessuno

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Miglioramento della qualità di fruizione del trasporto pubblico e delle possibilità di interscambio.

Miglioramento della sicurezza

DATI QUANTITATIVI

La misura non prevede modifiche nella quantità di offerta di trasporto pubblico, ma un miglioramento qualitativo.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Nessuno: Misura ancora da studiare.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Conforme al PD / nessuna esigenza di consolidamento nel PD

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità di modifica

SCADENZIARIO

2024: Allestimento di uno studio di fattibilità, con stima dei costi +/-50%

Ipotesi:

2025: Progetto di massima e pubblicazione

2027-2028: Progetto definitivo, progetto esecutivo

2029: Realizzazione

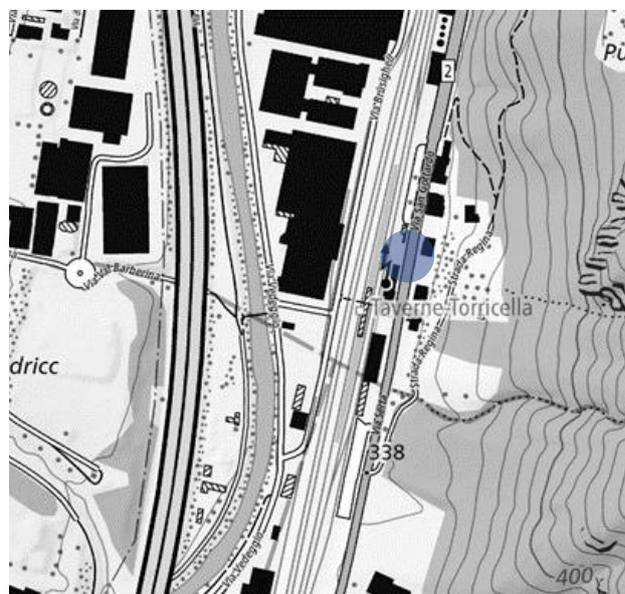
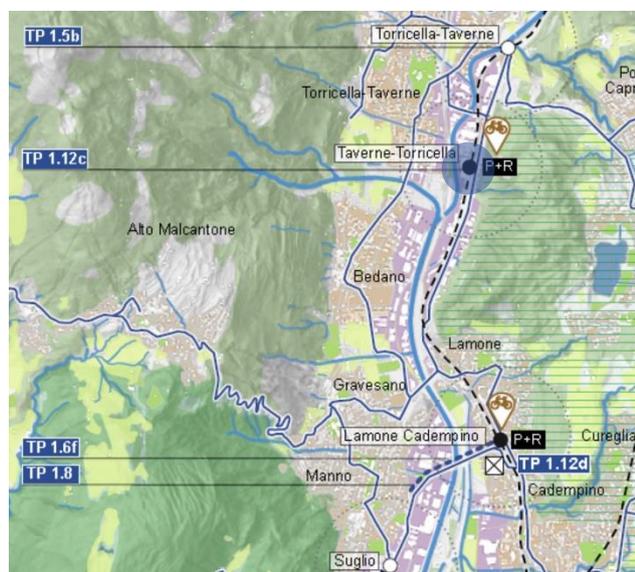


Taverne-Toricella FFS - riqualifica fermata TP

Codice ARE:	Codice PA:
--	TP 1.12c

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e TP	
	7.1	Nuova fermata / Riqualifica di una fermata	
Pacchetto di misure	TP.12		
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA precedente			
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comune di Torricella-Taverne / Aziende di trasporto		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO	
Costi totali	1'300'000 CHF (IVA esclusa)
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato
	<input type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura prevede la realizzazione di due punti fermata passanti sulla via San Gottardo (uno per direzione), conformi alle basi legali e tecniche vigenti, e la creazione di accessi e spazi pedonali attrattivi e sicuri verso la rete ferroviaria TILO/FFS. Per garantire l'esercizio del TP su gomma, bus fuori dalla carreggiata sono inoltre previsti due stalli adibiti alla sosta prolungata dei bus. L'inversione di marcia dei bus avviene come oggi dall'accesso al P+R. In caso di necessità, in un secondo tempo, è fattibile anche la posa di un semaforo per ridurre i tempi d'attesa del TP

Relazione con altre misure

--

Impatto ambientale

Presumibilmente nessuno

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Miglioramento dell'accessibilità, dell'attrattività e del comfort della fermata bus di Torricella-Taverne FFS.

Miglioramento delle infrastrutture di accesso alla rete TP a tutti gli utenti (attrattività, efficacia, sicurezza).

DATI QUANTITATIVI

La misura non prevede modifiche nella quantità di offerta di trasporto pubblico, ma un miglioramento qualitativo.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Studio di fattibilità, Sezione della mobilità, 2024

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Conforme al PD / nessuna esigenza di consolidamento nel PD

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità di modifica

SCADENZIARIO

Ipotesi

2025: progetto di massima

2026: pubblicazione

2027-2030: progetto definitivo, progetto esecutivo

2031: avvio realizzazione

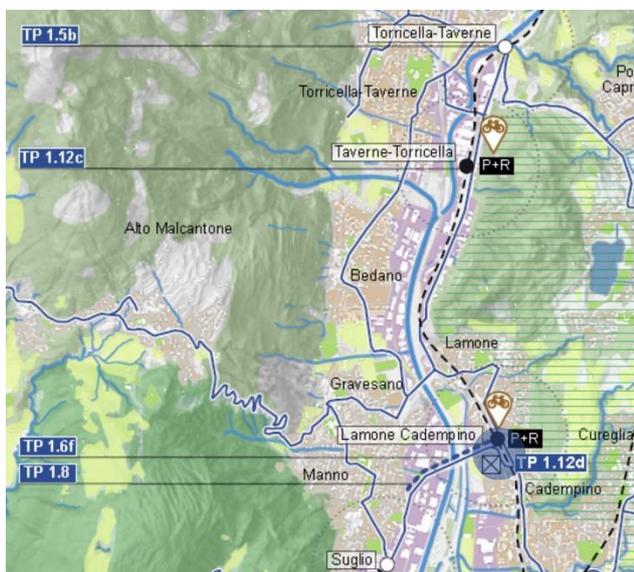


Lamone-Cadempino FFS, riqualifica nodo intermodale

Codice ARE:	Codice PA:
--	TP 1.12d

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e TP	
	7.1	Nuova fermata / Riqualifica di una fermata	
Pacchetto di misure	TP.12		
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA precedente			
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comuni di Lamone e di Cadempino / Aziende di trasporto		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO			
Costi totali	14'200'000 CHF (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
	X	Cantone	
	X	Agglomerato	
		Comune/i	
		Terzi	



Nodo intermodale stazione FFS Lamone-Cadempino, Studio di fattibilità, Studio d'ingegneria Francesco Allievi / DT, 2023

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La fermata FFS di Lamone-Cadempino svolge una funzione strategica nell'ambito del Piano dei Trasporti del luganese, sia per la gestione dei posteggi, sia per l'integrazione della rete dei trasporti pubblici.

Essa rientra in quelle fermate del trasporto pubblico facenti parte della cintura urbana, presso le quali sono previsti dei parcheggi di corrispondenza (P+R) ed un interscambio funzionale tra rete TP su gomma e rete ferroviaria.

In particolare, si tratta di uno di quei nodi d'interscambio suburbani, collocati ai margini dell'agglomerato, che devono favorire il passaggio dal trasporto privato al trasporto pubblico collettivo, in condizioni attrattive, grazie all'attestamento e transito di autolinee che garantiscono le coincidenze con i treni e alla presenza di un'adeguata offerta di parcheggi di corrispondenza.

A seguito di una procedura durata diversi anni, che ha visto lo studio di innumerevoli varianti, di volta in volta ottimizzate emerge la seguente opzione progettuale (Variante 4 con rotonda ZI Cadempino e terminale bus lato ovest):

- il terminale BUS è posizionato parallelo all'asse cantonale, a diretto contatto con il P+R, con possibilità di stazionamento simultaneo in linea di 5 veicoli, di cui 1 da 18 metri e 4 da 12 metri;
- l'accesso al terminale bus avviene dalla nuova rotonda di Via Cantonale / Via al Mulino (rotonda ZI) con diametro esterno pari a 26m (quindi leggermente aumentato rispetto a quanto previsto in precedenza);
- la ripartenza dei bus è possibile individualmente, indipendentemente dalla presenza di altri veicoli in fermata, e avviene tramite un nuovo innesto diretto sulla rotonda di Via Cantonale (rotonda stazione);
- per garantire una buona viabilità ai bus che escono dal terminale e che si dirigono verso Lugano il diametro esterno di tale rotonda necessita di essere aumentato a 37.5m con leggera traslazione verso Sud,
- la sistemazione di un P+R di 100 stalli in superficie, tra il terminale bus e la ferrovia, con accesso veicolare nei due sensi di circolazione tramite l'attuale innesto sulla rotonda di Via Cantonale (rotonda stazione);
- la sistemazione di camminamenti pedonali tra il terminale bus, il P+R e le rampe di raccordo alle banchine della stazione TILO, rispettivamente al nuovo sottopasso pedonale, per favorire le relazioni di interscambio tra vettori diversi di mobilità;
- la posa di una vegetazione ad alto fusto lungo Via Cantonale, intesa quale misura di arredo e di sistemazione dell'asse stradale.

Relazione con altre misure

Misura relazionata con la riorganizzazione del TP su gomma previsto con la messa in esercizio della tappa 1 della rete tram-treno (TP 1.6a).

Impatto ambientale

Superficie pavimentata molto ampia, solo parzialmente compensata dalle alberature.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Miglioramento dell'accessibilità, dell'attrattività e del comfort delle fermate bus e della stazione FFS di Lamone-Cadempino.

Miglioramento delle infrastrutture di accesso alla rete TP a tutti gli utenti (attrattività, efficacia, sicurezza).

P+R con funzione di filtro sia in direzione del centro dell'agglomerato, sia in direzione degli altri agglomerati cantonali.

DATI QUANTITATIVI

La misura non prevede modifiche nella quantità di offerta di trasporto pubblico, ma un miglioramento qualitativo.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Nodo intermodale stazione FFS Lamone-Cadempino, Studio di fattibilità, Studio d'ingegneria Francesco Allievi / DT, 2023

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Conforme al PD / nessuna esigenza di consolidamento nel PD

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità di modifica

SCADENZIARIO

Ipotesi

2025: progetto di massima

2026: pubblicazione

2027-2030: progetto definitivo, progetto esecutivo

2031: avvio realizzazione

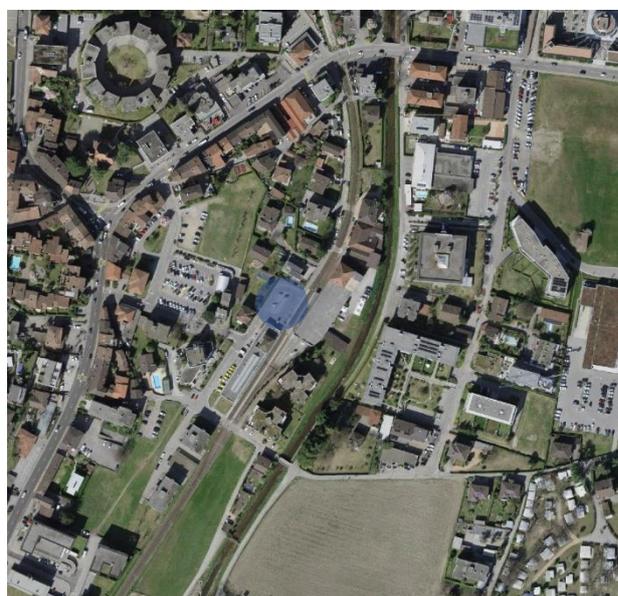


Agno FLP, riqualifica fermata TP

Codice ARE:	Codice PA:
--	TP 1.12e

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e TP	
	7.1	Nuova fermata / Riqualifica di una fermata	
Pacchetto di misure	TP.12		
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA precedente			
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comune di Agno / Aziende di trasporto		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO	
Costi totali	1'600'000 CHF (IVA esclusa)
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato
	<input type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi



www.ti.ch/mu

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura prevede la riorganizzazione della fermata TP esistente, che nella sua ubicazione attuale risulta difficilmente adattabile sia alle nuove esigenze d'esercizio (attestamento della linea 424 e della nuova linea 430) che ai requisiti della LDis.

L'intervento prevede la realizzazione di due punti fermata adibiti a capolinea, di cui uno predisposto per la circolazione di bus articolati. Se necessario, l'impianto potrà venire inizialmente attrezzato con un solo punto fermata e adattato in seguito in funzione dello sviluppo della linea di collina (linea 430).

Relazione con altre misure

Misura relazionata sia con l'attuazione della tappa 1 della rete tram-treno (PAL3 TP 1.1), sia con la conseguente riorganizzazione del TP su gomma (TP 1.6a).

Impatto ambientale

Nessuno conosciuto.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Miglioramento dell'accessibilità, dell'attrattività e del comfort della fermata bus di Agno FLP, miglioramento delle infrastrutture di accesso alla rete TP a tutti gli utenti (attrattività, efficacia, sicurezza) e miglioramento del sistema di TP, sviluppato in conformità con il potenziamento dell'offerta ferroviaria e su gomma.

DATI QUANTITATIVI

La misura non prevede modifiche nella quantità di offerta di trasporto pubblico, ma un miglioramento qualitativo.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Studio di fattibilità, Sezione della mobilità, 2024

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Conforme al PD / nessuna esigenza di consolidamento nel PD

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità di modifica

SCADENZIARIO

Ipotesi

2025: progetto di massima

2026: pubblicazione

2027-2030: progetto definitivo, progetto esecutivo

2031: avvio realizzazione



Magliaso FLP, riqualifica fermata TP

Codice ARE:	Codice PA:
--	TP 1.12f

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e TP	
	7.1	Nuova fermata / Riqualifica di una fermata	
Pacchetto di misure	TP.12		
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA precedente			
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comune di Magliaso / Aziende di trasporto		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO	
Costi totali	800'000 CHF (IVA esclusa)
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato
	<input type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi



www.ti.ch/mu

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura prevede la riorganizzazione della fermata TP esistente in modo da soddisfare le esigenze d'interscambio tra la linea FLP e le linee bus 423 e 427. L'intervento prevede la realizzazione di due stalli in linea ubicati sul mapp. 1203 (attualmente adibito a P+R), conformi alle basi legali e tecniche vigenti, e la creazione di accessi e spazi pedonali attrattivi e sicuri.

Relazione con altre misure

Misura relazionata indirettamente con la riorganizzazione del TP su gomma (TP 1.6a) conseguente all'attuazione della tappa 1 della rete tram-treno.

Impatto ambientale

Nessuno conosciuto.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Miglioramento dell'accessibilità, dell'attrattività e del comfort della fermata bus di Magliaso FLP, miglioramento delle infrastrutture di accesso alla rete TP per tutti gli utenti (attrattività, efficacia, sicurezza) e miglioramento del sistema di TP, sviluppato in conformità con il potenziamento dell'offerta ferroviaria e su gomma

DATI QUANTITATIVI

La misura non prevede modifiche nella quantità di offerta di trasporto pubblico, ma un miglioramento qualitativo.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Studio di fattibilità, Sezione della mobilità, 2024

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Conforme al PD / nessuna esigenza di consolidamento nel PD

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità di modifica

SCADENZIARIO

Ipotesi

2025: progetto di massima

2026: pubblicazione

2027-2030: progetto definitivo, progetto esecutivo

2031: avvio realizzazione



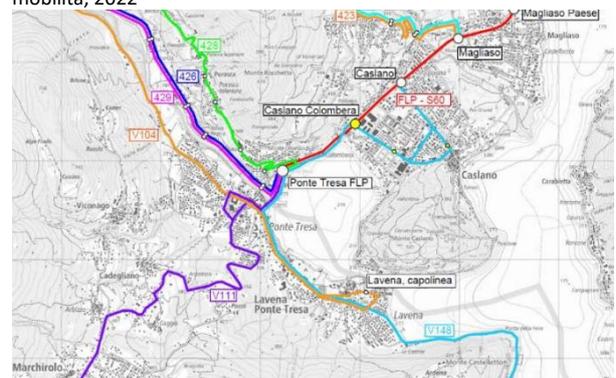
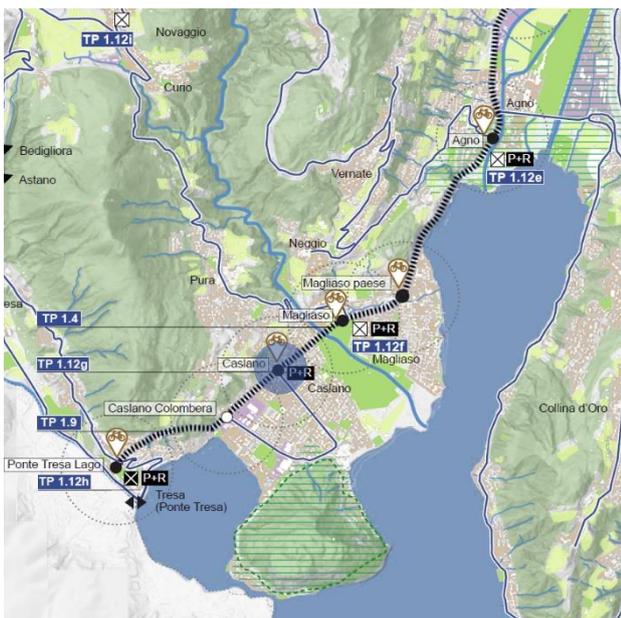
Casano FLP, riqualifica fermata TP

Codice ARE:	Codice PA:
--	TP 1.12g

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e TP	
	7.1	Nuova fermata / Riqualifica di una fermata	
Pacchetto di misure	TP.12		
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA precedente			
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comune di Casano / Aziende di trasporto		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO	
Costi totali	2'100'000 CHF (IVA esclusa)
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato
	<input type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi

Trasporto pubblico su gomma, Comparto Ponte Tresa – Casano, Riorganizzazione della rete, Brugnoli & Gottardi / Sezione della mobilità, 2022



Offerta TP transfrontaliera Lavena Ponte Tresa, Ponte Tresa, Casano,



Stazione FLP Casano

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

A seguito del progetto Interreg SMISTO, è prevista la seguente riorganizzazione delle linee autobus a cavallo della frontiera, rendendone alcune passanti, e più precisamente:

- il prolungamento della linea V148 fino alla stazione FLP di Caslano;
- il prolungamento della linea dalla Valganna (V111) solo fino alla stazione di Ponte Tresa FLP, come previsto nell'ambito del progetto SMISTO, dove effettuerà il capolinea (in sostituzione dell'attuale capolinea di Lavena)
- il mantenimento della linea V104 per Luino senza variazioni.

Per quanto riguarda l'attestamento a Caslano è prevista la realizzazione del capolinea dei bus sul piazzale della stazione, che deve essere riorganizzato (Park & Ride e superfici di circolazione) al fine di consentire il transito, l'inversione di marcia e la sosta dei bus.

Si prevedono interventi infrastrutturali diversi, determinati dall'attestamento alla stazione (capolinea) e dal percorso seguito. Sono in particolare previste:

- una fermata sul piazzale della stazione;
- una fermata intermedia in corrispondenza dell'ufficio postale e di altri servizi di pubblico interesse;
- una fermata aggiuntiva in corrispondenza del nucleo, nella direzione di ritorno della corsa.

Relazione con altre misure

Misura strettamente interdipendente con la riorganizzazione del nodo TP a Ponte Tresa (TP 1.12h).

Impatto ambientale

Nessuno conosciuto.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Miglioramento del servizio TP transfrontaliero.

Miglioramento dell'accessibilità, dell'attrattività e del comfort della fermata bus di Magliaso FLP, miglioramento delle infrastrutture di accesso alla rete TP per tutti gli utenti (attrattività, efficacia, sicurezza) e miglioramento del sistema di TP, sviluppato in conformità con il potenziamento dell'offerta ferroviaria e su gomma

DATI QUANTITATIVI

Sono previsti aumenti dei passeggeri sulle linee autobus fino al 200% durante l'ora di punta (scenario 2030).

Al di là dell'aumento dell'utenza, la misura offre un miglioramento qualitativo nell'offerta.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Trasporto pubblico su gomma Comparto Ponte Tresa – Caslano, Riorganizzazione della rete di trasporto pubblico su gomma, Brugnoli & Gottardi / Sezione della mobilità, 2022

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Conforme al PD / nessuna esigenza di consolidamento nel PD

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità di modifica

SCADENZIARIO

Ipotesi

2025: progetto di massima

2026: pubblicazione

2027-2030: progetto definitivo, progetto esecutivo

2031: avvio realizzazione

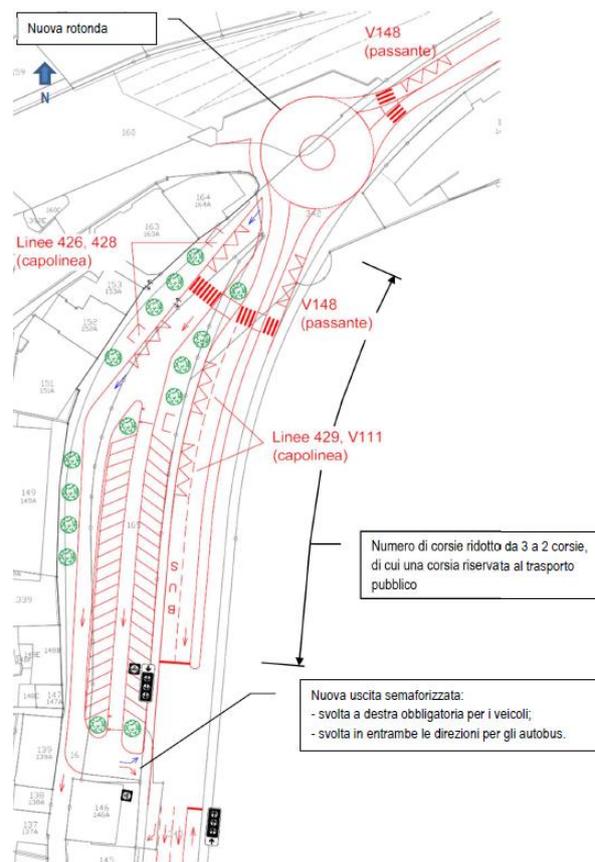


Ponte Tresa FLP, riqualifica fermata TP

Codice ARE:	Codice PA:
--	TP 1.12h

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e TP	
	7.1	Nuova fermata / Riqualifica di una fermata	
Pacchetto di misure	TP.12		
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA precedente			
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comune di Tresa / Aziende di trasporto		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO	
Costi totali	3'100'000 CHF (IVA esclusa)
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato
	<input type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi



Trasporto pubblico su gomma, Comparto Ponte Tresa – Caslano, Riorganizzazione della rete, Brugnoli & Gottardi / Sezione della mobilità, 2022

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

A seguito del progetto Interreg SMISTO, è prevista la seguente riorganizzazione delle linee autobus a cavallo della frontiera, rendendone alcune passanti, e più precisamente:

- il prolungamento della linea V148 fino alla stazione FLP di Caslano;
- il prolungamento della linea dalla Valganna (V111) solo fino alla stazione di Ponte Tresa FLP, come previsto nell'ambito del progetto SMISTO, dove effettuerà il capolinea (in sostituzione dell'attuale capolinea di Lavena)
- il mantenimento della linea V104 per Luino senza variazioni.

La fermata "Ponte Tresa – Stazione" consente attualmente la sosta di 3 bus sul piazzale adiacente alla stazione FLP. L'area di sosta è utilizzata promiscuamente sia dai bus che dai pedoni (non sono presenti marciapiedi che agevolino/proteggano la salita e la discesa degli utenti dai bus).

Il concetto prevede che convergeranno verso la stazione di Ponte Tresa anche due linee italiane (V111 Ghirla – Ponte Tresa e V148 Arcisate – Porto Ceresio – Ponte Tresa). Per accogliere fino a 5 linee e renderne possibile l'attestamento, è necessaria una riorganizzazione infrastrutturale dell'attuale capolinea, che ne migliori nel contempo la sicurezza per i pedoni.

La realizzazione del nuovo terminal deve consentire idealmente la sosta contemporanea di 4 bus (capolinea) e la fermata della linea passante che verrà prolungata a Caslano (TP 1.12g), la cui sosta può situarsi a lato del campo stradale.

I punti fermata dovranno essere concepiti nel rispetto delle linee guida cantonali, con particolare riferimento a quanto alla LDis.

Relazione con altre misure

Misura strettamente interdipendente con la riorganizzazione del nodo TP a Caslano (TP 1.12g).

Impatto ambientale

Nessuno conosciuto.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Miglioramento del servizio TP transfrontaliero.

Miglioramento dell'accessibilità, dell'attrattività e del comfort della fermata bus di Magliaso FLP, miglioramento delle infrastrutture di accesso alla rete TP per tutti gli utenti (attrattività, efficacia, sicurezza) e miglioramento del sistema di TP, sviluppato in conformità con il potenziamento dell'offerta ferroviaria e su gomma.

DATI QUANTITATIVI

Sono previsti aumenti dei passeggeri sulle linee autobus fino al 200% durante l'ora di punta (scenario 2030).

Al di là dell'aumento dell'utenza, la misura offre un miglioramento qualitativo nell'offerta.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Trasporto pubblico su gomma Comparto Ponte Tresa – Caslano, Riorganizzazione della rete di trasporto pubblico su gomma, Brugnoli & Gottardi / Sezione della mobilità, 2022

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Conforme al PD / nessuna esigenza di consolidamento nel PD

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità di modifica

SCADENZIARIO

Ipotesi

2025: progetto di massima

2026: pubblicazione

2027-2030: progetto definitivo, progetto esecutivo

2031: avvio realizzazione

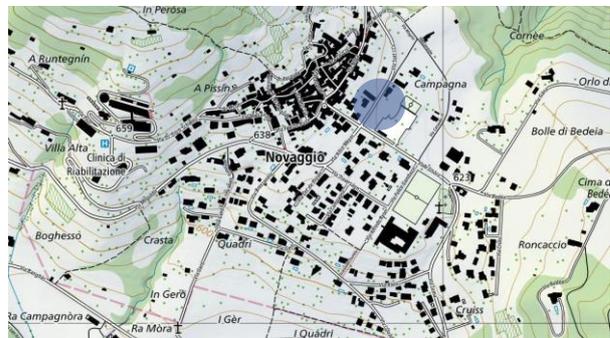
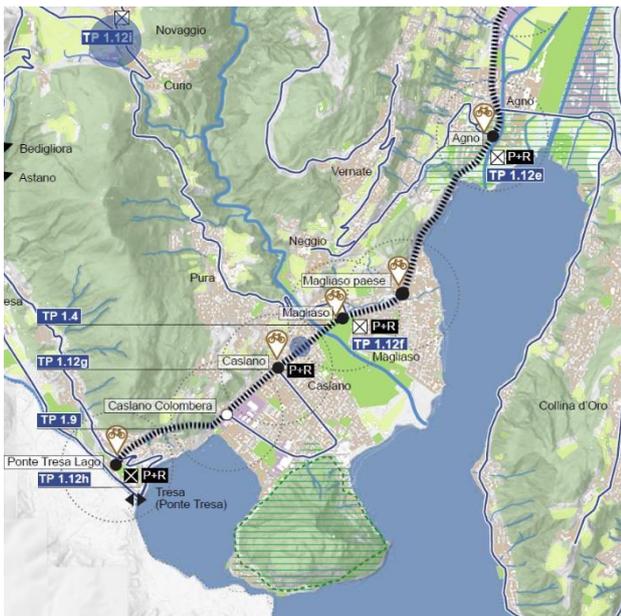


Novaggio, riqualifica interscambio bus

Codice ARE:	Codice PA:
--	TP 1.12i

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e TP	
	7.1	Nuova fermata / Riqualifica di una fermata	
Pacchetto di misure	TP.12		
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA precedente			
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comune di Novaggio / Aziende di trasporto		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO	
Costi totali	3'500'000 CHF (IVA esclusa)
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato
	<input type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi



Riorganizzazione incrocio, terminal bus e posteggi Via Sottì e Cà - Viale Gisòra - Via Meyer - Via Tamburini, Progetto di massima, Studio Emilio Luvini Sagl, 2023

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Il progetto si sviluppa sui mappali 224 RFD e 225 RFD (ca. 6'900 m2), entrambi di proprietà del Comune di Novaggio e prevede la formazione di un nuovo terminale del trasporto pubblico sul fondo n. 224 RFD e parzialmente sul fondo n. 225 RFD, la sistemazione del posteggio pubblico e la sistemazione dell'incrocio via Sott i Cà - viale Gisora - via Meyer - via Tamburini.

La stazione intermodale si configura come spazio pubblico di qualità, inclusivo ed accessibile. La sistemazione paesaggistica del terminale - prevedendo una copertura in legno di produzione locale con tetto verde – favorisce l'economia circolare con ricadute locali.

L'elemento principale che caratterizza il progetto è la struttura centrale a forma romboidale che racchiude la piazza. Essa è circondata da marciapiedi pavimentati con pavimentazione pregiata che fungono da accesso al trasporto pubblico.

Due linee del TP sono posizionate verso la struttura centrale mentre le altre due sono distaccate in quanto, per questioni foniche, non è possibile posizzionarle sui quattro lati del rombo.

I marciapiedi, in corrispondenza delle fermate, sono delimitati da bordure che permettono l'accesso a livello a tutti gli utenti del TP e sono coperti con delle pensiline in legno a protezione dagli agenti atmosferici.

La piazza centrale viene arredata con delle alberature e della vegetazione che garantiscono uno spazio di qualità e che funge anche da luogo di aggregazione.

Il posteggio viene sistemato riorganizzando gli spazi in modo tale da inserire 70 stalli.

L'incrocio è rialzato, onde favorire l'attraversamento pedonale.

Relazione con altre misure

Eventuale interazione con la riorganizzazione del trasporto pubblico su gomma in funzione della tappa 1 della rete tram-treno (TP 1.3).

Impatto ambientale

Nessuno conosciuto

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Miglioramento dell'accessibilità, dell'attrattività e del comfort della fermata bus di Magliaso FLP, miglioramento delle infrastrutture di accesso alla rete TP per tutti gli utenti (attrattività, efficacia, sicurezza) e miglioramento del sistema di TP, sviluppato in conformità con il potenziamento dell'offerta ferroviaria e su gomma.

Miglioramento dei percorsi pedonali tra il nucleo di Novaggio e il terminale garantendo la sicurezza dei pedoni e la visibilità richiesta dalle attuali normative.

Messa a norma in base alle prescrizione della LDis.

DATI QUANTITATIVI

La misura non prevede modifiche nella quantità di offerta di trasporto pubblico, ma un miglioramento qualitativo.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Riorganizzazione incrocio, terminal bus e posteggi Via Sott i Cà - Viale Gisòra -Via Meyer - Via Tamburini, Progetto di massima, Studio Emilio Luvini Sagl, 2023

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Conforme al PD / nessuna esigenza di consolidamento nel PD

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità di modifica

SCADENZIARIO

Ipotesi

2025: progetto di massima

2026: pubblicazione

2027-2030: progetto definitivo, progetto esecutivo

2031: avvio realizzazione

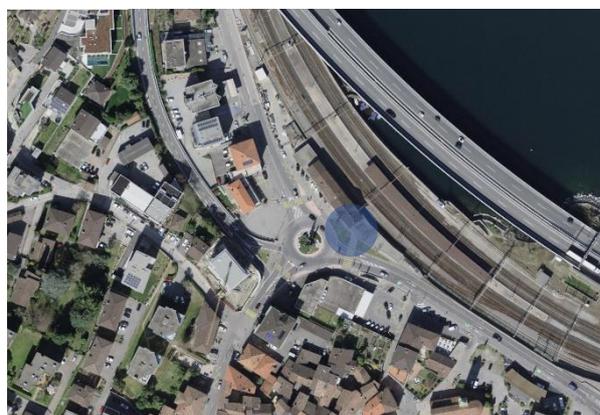


Melide FFS, riqualifica fermata TP

Codice ARE:	Codice PA:
--	TP 1.12I

Categoria e sottocategoria della misura	7	Infrastrutture per gli autobus e TP	
	7.1	Nuova fermata / Riqualifica di una fermata	
Pacchetto di misure	TP.12z		
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA precedente			
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comune di Melide / Aziende di trasporto		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO	
Costi totali	800'000 CHF (IVA esclusa)
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato
	<input type="checkbox"/> Comune/i
	<input type="checkbox"/> Terzi



www.ti.ch/mu

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura consiste nell'adattamento del sottopasso esistente tra la stazione FFS di Melide e via Pocobelli risp. Vicolo Maestri Comacini, quale via d'accesso alla fermata ferroviaria di Melide (servita dalle linee TILO S10 e S90) e alla fermata bus esistente di "Melide, Stazione FFS" (servita dalla nuova linea AggloBus TP 1.11), come pure dalle linee 431, 438 e 439. Nello specifico la misura prevede l'ampliamento del sottopasso esistente e il miglioramento dei suoi accessi per garantire un interscambio bus/treno attrattivo, efficace e sicuro.

Relazione con altre misure

Presso la fermata di Melide si attesterà in futuro anche l'AggloBus Grancia-Melide (TP 1.11), si svilupperà il tracciato del percorso ciclopedonale Paradiso-Melide (ML 4.6), mentre sull'opposto fronte stradale è prevista la riqualifica degli spazi pubblici (IN 7).

Si osserva che il Piano d'indirizzo della variante di Piano regolatore "P+R FFS", che prevede la realizzazione di un posteggio P+R presso della rotonda "Swissminiatur", prevede la realizzazione di un sovrappasso pedonale tra l'area ferroviaria e gli spazi pubblici sull'altro lato della strada.

Impatto ambientale

Nessuno

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Aumento dell'attrattività del TP grazie ad una migliore accessibilità delle fermate, ottimizzazione del principale percorso di collegamento per la mobilità lenta tra il comparto della stazione e il nucleo di Melide e aumento della sicurezza per gli utenti del sottopasso.

DATI QUANTITATIVI

La misura non prevede modifiche nella quantità di offerta di trasporto pubblico, ma un miglioramento qualitativo.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Studio di fattibilità, Sezione della mobilità, 2024.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Conforme al PD / nessuna esigenza di consolidamento nel PD

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità di modifica

SCADENZIARIO

Ipotesi

2025: progetto di massima

2026: pubblicazione

2027-2030: progetto definitivo, progetto esecutivo

2031: avvio realizzazione

4. Traffico individuale motorizzato (TIM)

Riepilogo misure TIM

N.	Misura	Priorità	
TIM 2.4	Viabilità Basso Malcantone	C	
TIM 2.13	Viabilità Basso Malcantone Galleria di aggiramento del nucleo di Ponte Tresa e P+R (Eureka)	B	Nuova PAL5



**Viabilità Basso Malcantone
 Gallerie di Magliaso e di Pura**

Codice ARE:

--

Codice PA:

TIM 2.4

Categoria e sottocategoria della misura	1	Capacità strada	
	1.1	Strade di decongestionamento dei nuclei e circonvallazioni	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	TIM 2.13		
Rapporto con PA precedente	TIM 2.4, TP 1.1, TP 1.4, IN 3b		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comuni di Agno, Caslano, Magliaso, Neggio, Tresa, Pura		
Priorità	C		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	> 2035		

COSTI E FINANZIAMENTO

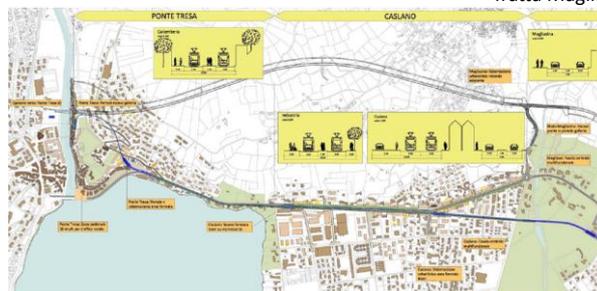
Costi totali	278'000'000 CHF (IVA esclusa) (da PAL3)		
Enti finanziatori	Confederazione in ambito PA		
	Confederazione in altri ambiti		
	Cantone		
	Agglomerato		
	Comune/i		
	Terzi		



Viabilità Basso Malcantone - Studio di fattibilità, variante C2, 2010



Tratta Magliaso



Tratta Caslano-Ponte Tresa

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Sono previste due gallerie di aggiramento degli abitati: la galleria di Magliaso (ca. 1 km), con raccordi alla strada cantonale in località Vigotti e Magliasina e la galleria di Pura (ca. 2.2 km), dalla Magliasina a Ponte Tresa, sul lungofiume, con accesso alla strada cantonale lungo la Tresa. Tra le due opere è previsto il viadotto sulla Magliasina.

Con la realizzazione della galleria di Pura sarà possibile il ridisegno generale della strada cantonale tra Caslano (stazione) e Ponte Tresa (via Lugano), comprendente lo spostamento del tracciato del tram-treno sulla carreggiata stradale (secondo binario, cfr. misura 1.4) e uno spazio pedonale e ciclabile lungo tutta la tratta. Gli interventi previsti consentono una riqualificazione generale e messa in sicurezza di una tratta stradale oggi particolarmente pericolosa; essi sono tuttavia programmati per un orizzonte oltre 2030. In attesa di questi interventi più incisivi sono previste misure puntuali di sistemazione dei nodi critici.

Relazione con altre misure

Stretta relazione con la misura TIM 2.13, anche le due misure risultano funzionalmente indipendenti.

Impatto ambientale

Nel contesto dello studio di fattibilità del 2010 sono stati valutati preliminarmente gli impatti fonici, atmosferici, il materiale, il consumo di superficie, le componenti naturali, le acque, l'energia e le tecniche di cantiere.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Le due gallerie di aggiramento di Magliaso, Caslano e Ponte Tresa, permettono di risanare dagli impatti negativi derivanti dal traffico abitati di grande pregio dal punto di vista residenziale. Parallelamente si otterrà un miglioramento nella gestione del traffico regionale, sovra-regionale e transfrontaliero.

DATI QUANTITATIVI

Le simulazioni effettuate nel 2010 con lo studio di fattibilità mostravano una riduzione del traffico di transito negli abitati importante: Magliaso -80%, Caslano -80% e Ponte Tresa -70%. Lo studio di fattibilità del progetto "Eureka" ipotizza uno spostamento di ca. 19'000-20'000 veicoli al giorno in galleria, su un totale di ca. 24'000-25'000.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Basso Malcantone, Attraversamento stradale Magliaso – Caslano – Ponte Tresa e estensione della FLP fino al confine con Ponte Tresa – Italia, studio di fattibilità e opportunità, CRTL / DT, 2010

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Misura conforme al Piano direttore

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità di adattamento

SCADENZIARIO

Ipotesi

2025: aggiornamento dello studio di fattibilità

2026-2027: progetto di massima

Passi successivi da definire



**Viabilità Basso Malcantone
 Galleria di Tresa e P+R
 (Progetto Eureka parte TIM)**

Codice ARE:

--

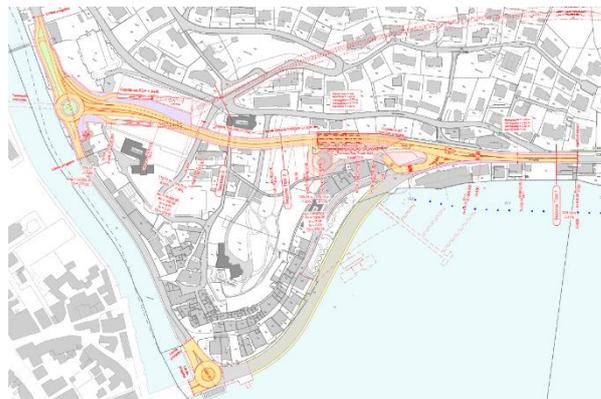
Codice PA:

TIM 2.13

Categoria e sottocategoria della misura	1	Capacità strada	
	1.1	Strade di decongestionamento dei nuclei e circonvallazioni	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	IN 6, TIM 2.4		
Rapporto con PA precedente	TIM 2.4, TP 1.1, TP 1.4, IN 3b		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comune di Tresa		
Priorità	B		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2032-2035		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	55'000'000 CHF (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
	X	Cantone	
	X	Agglomerato	
	X	Comune/i	
		Terzi	



Proposta progettuale Eureka, Studio di fattibilità, tracciato stradale, AFRY / Sezione della mobilità, 2024

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Bypass stradale

Il nuovo tracciato stradale ha una lunghezza di ca. 400 m. Superata l'intersezione con Via S. Bernardino, ottimizzata a livello stradale grazie allo smantellamento del tracciato ferroviario, il nuovo asse stradale si scosta da quello attuale proseguendo più linearmente ed andando ad occupare lo spazio liberato dal vecchio capolinea ferroviario nel frattempo dismesso.

In questa zona è prevista l'intersezione con una strada di accesso al Lungolago e alle fermate del trasporto pubblico previste in corrispondenza del capolinea FLP esistente. Il progetto prevede di gestire tale intersezione tramite impianto semaforico e corsie

di preselezione per lo stoccaggio dei movimenti di svolta. Il bypass stradale prosegue verso il Lungotresa grazie alla realizzazione di una nuova galleria stradale.

In corrispondenza del futuro capolinea FLP, il bypass stradale è previsto al livello inferiore e si innesta su Via Lungotresa tramite una nuova rotonda o intersezione con impianto semaforico (da approfondire nelle prossime fasi progettuali). Tramite delle rampe laterali è possibile accedere direttamente dalla galleria stradale ai piani superiori dell'autosilo comunale e P+R.

Autosilo comunale e P+R

Oltre alla realizzazione del bypass stradale e del prolungamento della linea FLP, il progetto Eureka prevede la realizzazione di un nuovo autosilo comunale allo scopo di concentrare in sotterraneo i posteggi attualmente dislocati per il nucleo di Ponte Tresa, ponendo così le basi per un importante intervento di riordino e di riqualifica territoriale.

Il progetto impone la demolizione del terminale FLP esistente e quindi dei posteggi P+R posizionati sulla sua copertura. Questi potranno essere spostati all'interno del nuovo terminale. Verranno centralizzati all'interno del nuovo autosilo i posteggi pubblici del Marcadello, quelli del piazzale sottostante accessibili da via alle Scuole e gran parte dei posteggi per residenti attualmente dislocati lungo via Regina.

È ipotizzabile il ridimensionamento dei posteggi disposti attualmente sul Lungolago e sul Lungotresa (al servizio di commerci e ristoranti) e il loro spostamento all'interno del nuovo autosilo. Sulla base di queste considerazioni, il nuovo autosilo inserito nel nodo intermodale ha una capacità totale di ca. 250 posteggi: ca. 70 posteggi P+R (60 posteggi attuali + 10 di incremento); ca. 15 posteggi riservati ad uso FLP rispettivamente ad uso dei futuri gestori dell'infrastruttura; ca. 170 posteggi comunali (150 in sostituzione degli attuali posteggi della parte alta del nucleo più circa 20 posteggi riposizionati dalla parte bassa).

Il nuovo autosilo è alloggiato nei piani soprastanti il nuovo capolinea ferroviario, sfruttando così lo scavo a cielo aperto necessario per la realizzazione delle varie infrastrutture previste. L'accesso da parte delle automobili da e per l'autosilo avviene grazie alla realizzazione di due rampe che costeggiano il campo stradale e raggiungono i livelli superiori del nodo intermodale. Attraverso una rotonda che funge da nodo d'intersezione tra via Lungotresa e il nuovo bypass stradale vengono garantite tutte le direzioni.

Relazione con altre misure

Progetto integrato con la riqualifica del lungolago di Ponte Tresa (IN 6) e con l'estensione della FLP fino alla Tresa (TP 1.9).

Impatto ambientale

Da verificare nel contesto del progetto di massima.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Risanamento completo dell'abitato di Ponte Tresa dal traffico di transito e opportunità di riqualificare urbanisticamente ed ecologicamente un comparto pregiato.

DATI QUANTITATIVI

Spostamento di ca. 23'000 veicoli giornalieri dalla strada del lungolago in galleria.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Eureka - Potenziamento mobilità integrata e risanamento territoriale e ambientale, Afry/Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità, 2024

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Il progetto non figura nella scheda del Piano R/M3 direttore Agglomerato di Lugano

Necessità di aggiornamento del PD

La scheda del Piano direttore R/M3 Agglomerato di Lugano necessita di essere adattata

SCADENZIARIO

Ipotesi

2024-2025: progetto di massima

2026: consegna delle esigenze in ambito di traffico ferroviario regionale per la prossima fase di ampliamento PROSSIF alla Confederazione da parte del Cantone

2028: valutazione e selezione dei progetti da inserire nel PROSSIF da parte della Confederazione

2028-2029: progetto definitivo

2030-2033: pubblicazione / approvazione

2033-2035: progetto esecutivo

2035: avvio realizzazione, riservate eventuali procedure ricorsuali

5. Piattaforme dei trasporti (PT)

Riepilogo misure PT

N.	Misura	Priorità	
PT 3.10	Nodo intermodale Cornaredo	A	
PT 3.11	Interscambio Grancia	B	Nuova PAL5



Nodo intermodale Cornaredo

Codice ARE:

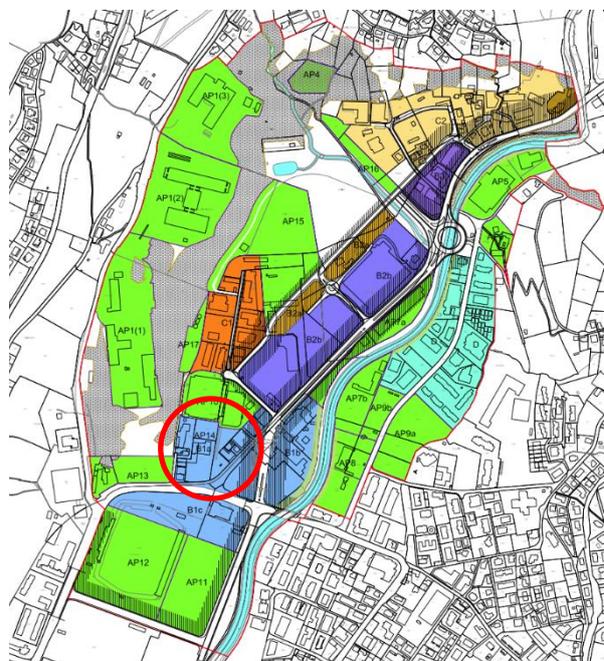
--

Codice PA:

PT 3.10

Categoria e sottocategoria della misura	4	Piattaforme dei trasporti	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	TP 1.3, TP 1.6b, TP 1.6a, GT 5.1		
Rapporto con PA precedente	IN 3		
Ente responsabile	Cantone (possibilità di delega a privati)		
Altri Enti coinvolti	Comuni di Lugano, Canobbio e Porza, Proprietari privati		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO	
Costi totali	10'000'000 CHF (IVA esclusa) (da PAL3)
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato
	<input type="checkbox"/> Comune/i
	Terzi



PR-NQC (www.cornaredo.ch)

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Il nodo intermodale di Cornaredo è integrato in una struttura multifunzionale in cui sono ammesse principalmente attività di servizi, di vendita, espositive/fieristiche, alberghiere/congressuali, per lo sport e il tempo libero, con una percentuale residenziale del 10%. La presenza del nodo intermodale è imposta dal Piano regolatore.

Il Comparto, per la sua posizione baricentrica, diventerà un nuovo punto di forza architettonico di tutto il quartiere e segnerà con le sue torri il punto di ingresso alla città. Inoltre, è proprio in questo punto dove convergeranno numerosi flussi; trasporto pubblico, trasporto privato, percorsi pedonali e ciclabili.

I contenuti e le funzioni del nodo intermodale sono codificate nel PR-NQC: dal punto di vista funzionale il nodo intermodale si compone di un parcheggio e di una fermata di attestamento dei servizi urbani di trasporto pubblico. Il parcheggio di interscambio deve avere una capacità di 600 posti auto per l'interscambio modale, oltre ad un massimo di 400 p.a. al servizio degli insediamenti del quartiere. L'accesso avviene principalmente dall'asse della via Sonvico attraverso rampe raccordate al di sotto della sede viaria.

La fermata di attestamento dei mezzi pubblici è parte integrante del nodo di interscambio.

Nel 2022 è stata presentata la domanda di costruzione per il Piano di quartiere PQ B1a, dove è insediato il nodo intermodale. Il progetto integra concetto urbanistico, paesaggistico, architettura e trasporti in una visione unitaria.

concetto urbanistico



concetto paesaggistico



trasporti pubblici



mobilità lenta



Per quanto riguarda il nodo intermodale sono previsti i seguenti contenuti:

Fermata della linea del tram	2 linee
Fermata degli autobus	9 stalli
Park & Ride	600 stalli
Posteggi pubblici	400 stalli
Posteggi privati per i contenuti del B1a	200 stalli
Posteggio moto	140
Posteggio per biciclette	1'200

Relazione con altre misure

Il nodo intermodale è una delle principali fermate della rete tram-treno, tappa 2 (TP 1.3) e dell'AggloBus nella sua forma anticipatoria del tram-treno (TP 1.6b), sarà interessato dalla riorganizzazione della rete di trasporto pubblico su gomma (TP 1.6a), così come dalle misure per il contenimento del traffico nel Polo (GT 5.1)

Impatto ambientale

Da verificare nell'ambito delle varie fasi progettuali.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La realizzazione del nodo intermodale, una vera e propria piattaforma della mobilità, offre l'opportunità di gestire al meglio la catena di trasporto e l'intermodalità in un quartiere strategico per lo sviluppo dell'agglomerato.

La struttura è indispensabile per il corretto insediamento e la gestione dei flussi generati dalle attività ammesse.

A regime, il P+R dovrebbe tornare a fungere da filtro per il traffico diretto verso il Polo cittadino.

DATI QUANTITATIVI

A titolo indicativo il Piano di quartiere prevede complessivamente ca. 55'000 mq di SUL.

La perizia di mobilità ha verificato la tenuta del sistema stradale.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

PR-NQC

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Congruente con il Piano direttore cantonale

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità di adattamento

SCADENZIARIO

Ipotesi

2025: licenza edilizia per il Piano di quartiere

2026: domande di costruzione per gli edifici

dal 2028: avvio dei primi lavori, riservate eventuali procedure ricorsuali

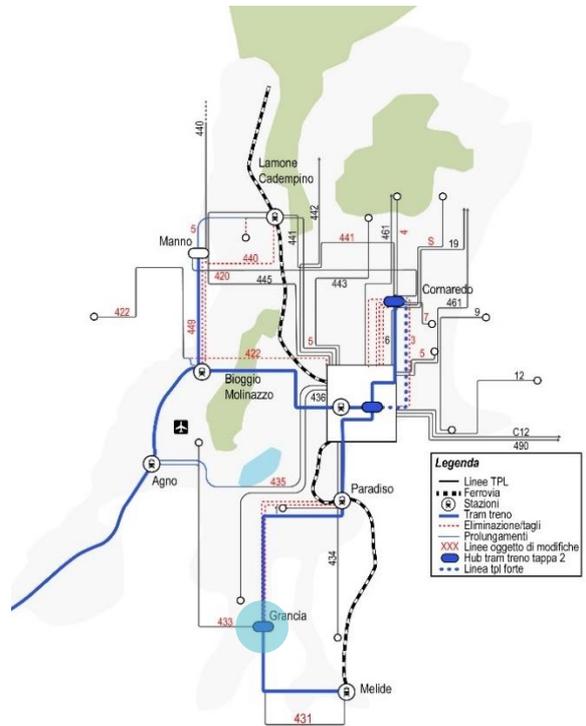
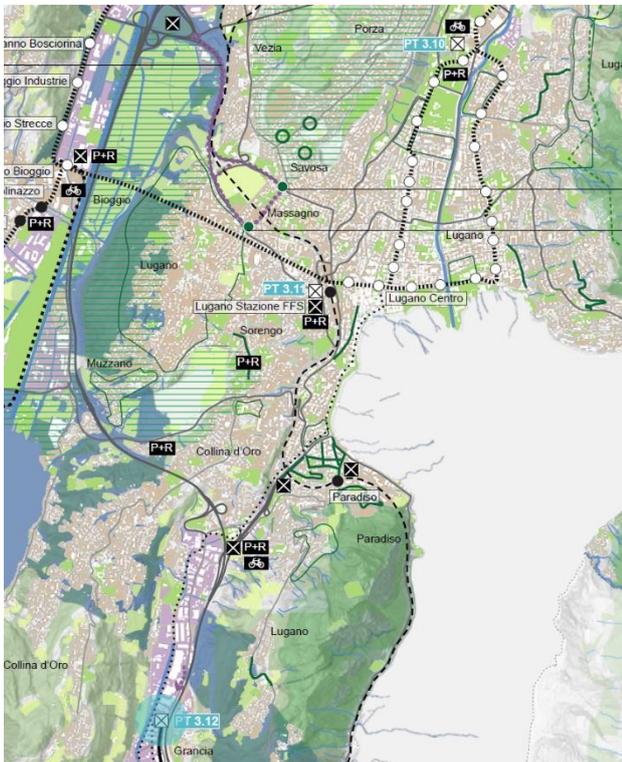


Nodo intermodale Grancia

Codice ARE:	Codice PA:
--	PT 5.2

Categoria e sottocategoria della misura	4	Piattaforme dei trasporti	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	PoLuMe, TP 1.6a, TP 1.6h		
Rapporto con PA precedente	IN 3		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Commissione CIPPS		
Priorità	C (dipende dalla messa in esercizio di PoLuMe)		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	> 2035		

COSTI E FINANZIAMENTO	
Costi totali	
	Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
Enti finanziatori	Cantone
	Agglomerato
	Comune/i
	Terzi



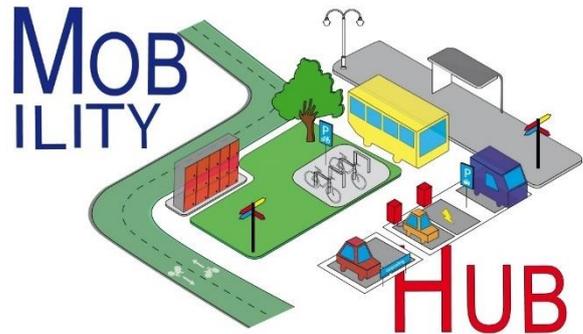
DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La creazione di una piattaforma di interscambio a Grancia, insieme a quello previsto a Cornaredo, permette di migliorare la connettività tra le diverse località del Luganese, incentivando il trasporto pubblico per pendolari, turisti e studenti. Esso rappresenta un investimento strategico in grado di ottimizzare la rete di trasporto pubblico permettendo, alle linee provenienti dai comparti a sud di Grancia e diretti a Lugano, di attestarsi promuovendo poi il collegamento diretto verso Lugano o Melide tramite l'AggloBus.

I criteri per la progettazione e la realizzazione di una piattaforma dei trasporti performante sono:

- garanzia di un rapido interscambio, ovvero progettare un'infrastruttura in grado di garantire interscambi rapidi ed efficaci per gli utenti sia tra bus che tra bus e AggloBus;
- dotazione di tutte le strutture necessarie quali pensiline coperte e protette, informazioni complete e facilmente leggibili, e servizi all'utente in generale;
- garantire l'interscambio anche tramite altri mezzi di trasporto, quali ad esempio la bicicletta, e prevedere, ad esempio stalli di sosta sicuri e confortevoli o servizi dedicati alla mobilità lenta.



Relazione con altre misure

La misura si rende necessaria con l'entrata in esercizio dell'asta dell'AggloBus Grancia-Melide (TP 1.6h), a sua volta dipendente dalla messa in funzione dell'ampliamento autostradale Lugano Nord-Mendrisio (PoLuMe)

Impatto ambientale

Verosimilmente ridotto

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Tale misura insieme a quelle previste in ambito TP può potenzialmente contribuire ad alleviare la congestione del traffico in particolare nelle ore di punta garantendo un ottimo livello di servizio.

DATI QUANTITATIVI

da eventualmente definire nella successiva fase di studio.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

--

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Necessità di aggiornamento del PD

SCADENZIARIO

Ipotesi

2024: Studio di fattibilità (con definizione dei contenuti di massima e valutazione dei costi +/- 50%)

dal 2035: sviluppi progettuali finalizzati alla realizzazione

> 2040: realizzazione

6. Mobilità lenta (ML)

Riepilogo misure ML

N.	Misura	Priorità	
ML 4.2b	Rete ciclabile pedonale Città Alta Tratta nord	A	
ML 4.5	Rete ciclabile pedonale Lugano-Bioggio (ex FLP)	B	
ML 4.6	Rete ciclabile pedonale Paradiso-Melide	A	
ML 4.7	Rete ciclabile pedonale Basso Malcantone	B	
ML 4.8e	Mobilità lenta urbana - Velostazioni definitive	B	
ML 4.9	Rete ciclabile pedonale Valle della Tresa	A	
ML 4.12	Mobilità lenta Riva Paradiso	A	Nuova PAL5
ML 4.13	Asse principale ciclabile di mobilità quotidiana tra Lamone e Bioggio	A	Nuova PAL5
ML 4.14	Adeguamento rete mobilità lenta di svago tra Lamone e Bioggio (N3), connessioni alla rete mobilità lenta quotidiana	B	Nuova PAL5
ML 4.15	Assi di connessione alle stazioni di Bioggio, Agno, Lugano centro e Manno	A	Nuova PAL5
ML 4.16	Assi di connessione ai nodi intermodali di Cornaredo e Grancia, Melide e Paradiso	B	Nuova PAL5



Rete ciclabile pedonale regionale
Città Alta
Tratta nord (trincea)

Codice ARE:

5192.3.023

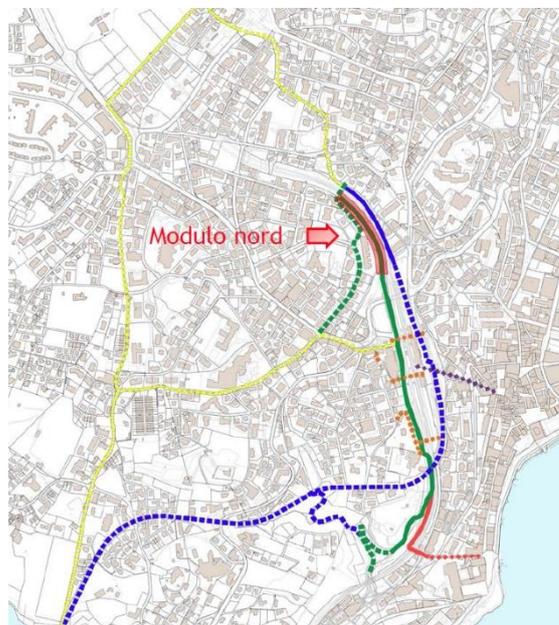
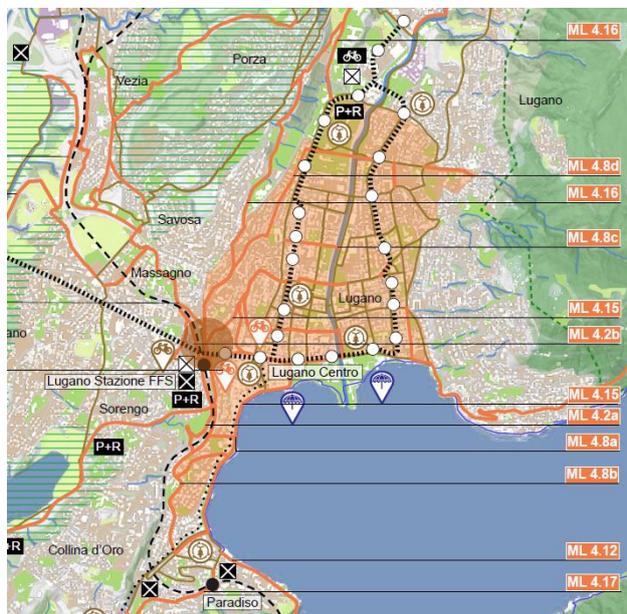
Codice PA:

ML 4.2b

Categoria e sottocategoria della misura	5.1	Traffico pedonale e ciclistico	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	ML 4.2a		
Rapporto con PA precedente	IN 1		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comuni di Lugano e Massagno		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	7'900'000 CHF (IVA esclusa)		
Enti finanziatori		Confederazione in ambito PA	
	X	Confederazione in altri ambiti	
		Cantone	
	X	Agglomerato	
		Comune/i	
		Terzi	



Città Alta, sistema ciclopedonale, modulo Nord, Progetto di massima, AR&PA Engineering / Comuni di Lugano e Massagno, 2022

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La misura fa parte nel sistema ciclopedonale che completa ed amplia i percorsi attorno alla stazione FFS di Lugano.

La ciclopista in oggetto, posta sul lato ovest della trincea ferroviaria di Massagno prospiciente via Besso, costituisce il modulo nord delle opere previste nella fase di attuazione A (ML 4.2a), corrispondenti alle tratte di via Basilea e del Tassino.

L'intervento si sviluppa fra il limite d'opera nord situato in corrispondenza del Ponte di Ferro e il limite d'opera sud situato all'interfaccia con la nuova passerella pedonale che consente lo scavalco del sottopasso Genzana.

Le necessità di contenere la pendenza massima dell'intero percorso pedonale, comprendente la passerella di scavalco del sottopasso Genzana, a valori non superiori al 8 % e di mantenere nello stesso tempo una sufficiente distanza di sicurezza dai cavi elettrici dell'attuale e futuro assetto della linea ferroviaria, obbligano ad effettuare una profonda incisione dell'attuale profilo della trincea e ad adottare quindi idonei provvedimenti di messa in sicurezza del nuovo fronte.

Relazione con altre misure

Il tratto in oggetto si potrebbe intersecare con gli "assi forti" di connessione della mobilità lenta alle stazioni di Bioggio, Agno, Lugano centro e Manno (ML 15).

L'attuazione deve essere coordinata con il progetto StazLu1-Modulo 3.

Impatto ambientale

Da valutare nell'ambito della progettazione.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La misura completa un tassello mancante nella rete dei percorsi ciclabili sia a livello regionale che a livello locale, permettendo l'attraversamento di uno dei punti più critici dell'intera rete.

Questo permette di completare verso sud l'esistente percorso ciclabile regionale attualmente interrotto in corrispondenza del Ponte di Ferro fornendo nel medesimo tempo un valido contributo alla mobilità lenta locale in una zona contraddistinta da una situazione corografica avversa.

DATI QUANTITATIVI

--

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Città Alta, sistema ciclopedonale, modulo Nord, Progetto di massima, AR&PA Engineering / Comuni di Lugano e Massagno, 2022

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

La misura è conforme alle schede del Piano direttore R/M3 Agglomerato di Lugano e M10 Mobilità lenta.

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità di adeguamento

SCADENZARIO

2024: Richiesta di credito per la progettazione definitiva

Ipotesi

2025-2027: Progetto definitivo, progetto esecutivo

dal 2028: realizzazione



**Rete ciclabile pedonale regionale
 Lugano-Bioggio (ex FLP)**

Codice ARE:

--

Codice PA:

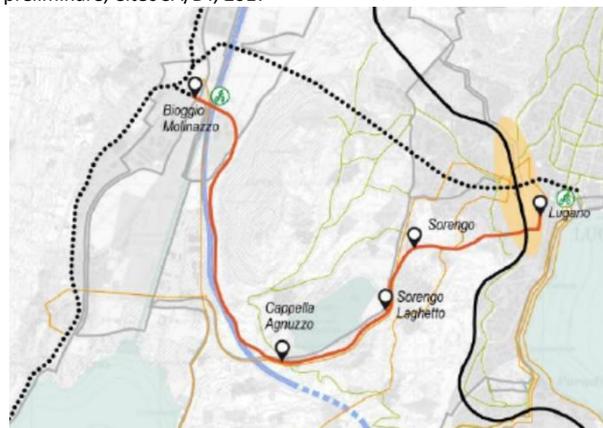
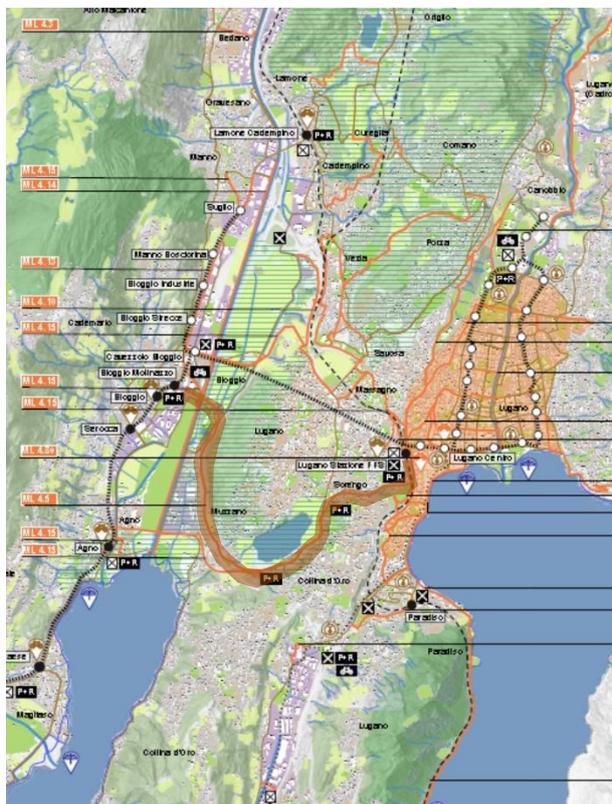
ML 4.5

Categoria e sottocategoria della misura	5.1	Traffico pedonale e ciclistico	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA precedente	TP 1.1		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comuni di Bioggio, Agno, Muzzano, Collina d'Oro, Sorengo, Lugano		
Priorità	B		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2032 – 2035		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	10'900'000 CHF (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
	X	Cantone	
	X	Agglomerato	
		Comune/i	
		Terzi	

Pista ciclabile Bioggio-Molinazzo-Lugano sul sedime ex-FLP, studio preliminare, Citec SA/DT, 2017



Integrazione nell'infrastruttura dei trasporti



Integrazione nella Maglia Verde

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Con la realizzazione della rete tram-treno e più precisamente del tunnel tra Bioggio e Lugano, il tracciato attuale della FLP tra Bioggio-Cavezzolo e Lugano FLP verrà dismesso. La piattaforma ferroviaria offrirà perciò l'opportunità di realizzare un collegamento per la mobilità lenta tra Lugano e Bioggio (e più generalmente la piana del Vedeggio).

Le caratteristiche del tracciato, con un'ampia sede propria, pendenze ridotte, continuità di tracciato, fanno sì che essa si presti a diventare una "superstrada" ciclabile, ideale per favorire gli spostamenti ciclabili quotidiani.

In funzione del contesto attraversato il tracciato avrà caratteristiche e funzioni diversificate, per esempio:

- nel contesto urbano prevalgono le esigenze di connettività con l'ambiente e le funzioni circostanti e con il resto della rete della mobilità lenta;
- nelle gallerie si privilegia il transito in sicurezza;
- nel contesto suburbano la funzione del percorso sarà prevalentemente quella di transito;
- all'interno dei contesti naturalistici si privilegia la fruibilità mista ciclo-pedonale e la connessione agli spazi verdi e la creazione di aree di sosta.

Laddove il tracciato presenta calibri più ridotti si privilegerà una percorrenza più lenza, in modo da garantire le interazioni tra i flussi. Le ex stazioni potranno essere riutilizzate quali aree attrezzate per la sosta. In linea di principio si privilegerà il riuso del materiale ferroviario (binari, traversine e soprattutto l'infrastruttura elettrica per l'illuminazione).

Per ognuna delle aree dove si situano le attuali fermate si propone la creazione di aree attrezzate declinate diversamente in funzione del contesto circostante. In più punti si prevede la connessione con i percorsi ciclabili esistenti, così come con spazi liberi circostanti.

Relazione con altre misure

Il tracciato lambisce diversi nodi della Maglia Verde, che con pochi mezzi, o semplicemente attraverso la rete stradale locale è possibile collegare tra di loro.

Impatto ambientale

La conversione da tracciato ferroviario ha verosimilmente degli impatti ambientali positivi (minor rumore, aumento delle aree verdi).

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Il percorso permette di mettere in rete due ambiti molto dinamici dell'agglomerato, il Basso Vedeggio e il Polo urbano, dando un impulso importante all'uso quotidiano delle due ruote.

Vengono messi in rete diversi nodi della Maglia Verde del Luganese.

DATI QUANTITATIVI

Non ancora disponibili.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Pista ciclabile Bioggio-Molinazzo-Lugano sul sedime ex-FLP, studio preliminare, Citec SA/DT, 2017

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Misura non ancora conforme al Piano direttore

Necessità di aggiornamento del PD

Necessità di adattare le schede del Piano direttore R/M3 Agglomerato Luganese e M10 Mobilità lenta

SCADENZARIO

Ipotesi

2025-progetto di massima

2027 progetto definitivo

2029 progetto esecutivo

2034 inizio realizzazione (dopo la messa in esercizio della tappa 1 della rete tram-treno)



**Rete ciclabile pedonale regionale
 Paradiso-Melide**

Codice ARE:

--

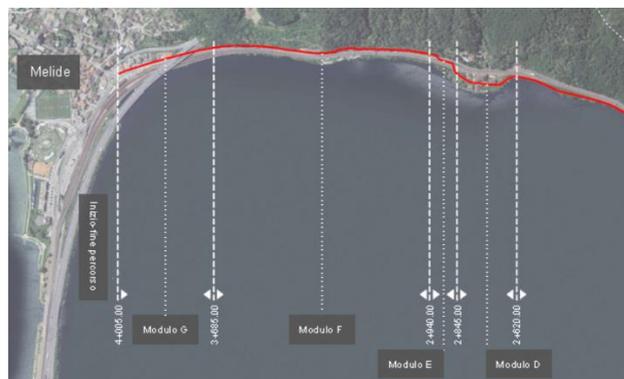
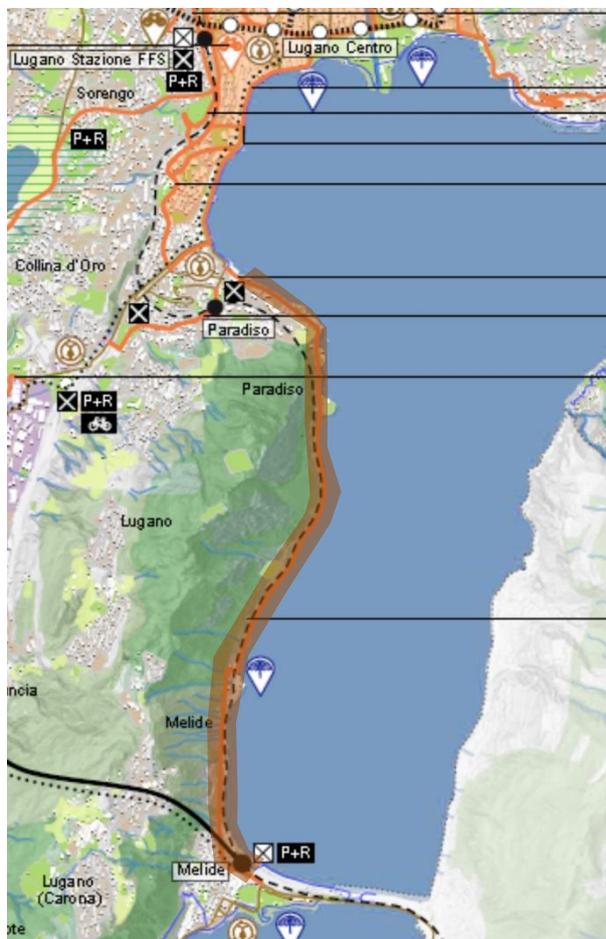
Codice PA:

ML 4.6

Categoria e sottocategoria della misura	5.1	Traffico pedonale e ciclistico	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	PoLuMe, ML 4.12		
Rapporto con PA precedente			
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comuni di Lugano, Paradiso e Melide		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	34'200'000 CHF (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato	
		Comune/i	
		Terzi	



Nuovo collegamento ciclabile Paradiso-Melide, progetto di massima, Lucchini & Canepa SA, 2021

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Il nuovo percorso ciclopedonale in progetto, della lunghezza complessiva di 4'005 m, permette di collegare l'area a sud del comune di Paradiso al centro del comune di Melide andando a completare ed integrare la rete ciclopedonale esistente.

Il percorso si snoda a partire dal Lido di Paradiso al mapp. 262 RFD, prosegue lungo la cantonale in corrispondenza del marciapiede esistente e all'altezza del mapp. 286 RFD Paradiso abbandona la strada cantonale continuando lungo il sedime della via storica sita al mapp. 287 RFD Paradiso.

Oltrepassato il promontorio Capo San Martino, sfruttando una vecchia galleria in disuso, il percorso prosegue costeggiando la riva del Ceresio in parte su tracciato in passerella e in parte su tracciato a terra fino alla località Ferrera. Oltrepassata la località Ferrera il percorso prosegue attraversando la linea ferroviaria FFS e la strada cantonale per poi continuare a monte di essa fino ad arrivare alla rotonda veicolare antistante la stazione ferrovia FFS, dove il nuovo tracciato termina andando a raccordarsi alla viabilità esistente.

Il progetto non prevede aree di sosta e aree attrezzate lungo il percorso.

Dopo essere stato aggiornato a più riprese a seguito dell'esigenza emersa di rispettare i vincoli posti dal pericolo di caduta massi e da standard accresciuti richiesti dal DT, il progetto è stato rivisto nella misura in cui laddove le pendenze non superano il 6%, i calibri sono stati ridotti alle proposte iniziali e per l'attraversamento in località Ferrera si ritorna a proporre l'uso del sottopasso esistente e un semaforo su chiamata.

Relazione con altre misure

Lo sviluppo della parte più a sud del progetto potrà essere eventualmente rivisto dopo l'entrata in esercizio dell'ampliamento dell'autostrada PoLuMe, che libererà dal traffico veicolare la strada del Capo San Martino.

Impatto ambientale

Il tracciato si trova parzialmente all'interno di un paesaggio di importanza nazionale.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Creare la continuità della rete di mobilità lenta attraverso l'agglomerato, integrando e completando l'infrastruttura esistente così da garantire relazioni ottimali e attrattive tra i vari punti di interesse culturale e di svago, tra quartieri e i principali nodi intermodali, tra spazi verdi e aree di svago di prossimità.

DATI QUANTITATIVI

--

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Nuovo collegamento ciclabile Paradiso-Melide, progetto di massima, Lucchini & Canepa SA, 2021

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Conforme alla schede di Piano direttore M10 Mobilità lenta

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità di adattamento

SCADENZARIO

Ipotesi

2025: affinamento progetto di massima e pubblicazione

2027: progetto definitivo

2028-2029: progetto esecutivo

< 2031: avvio realizzazione

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Il percorso parte in corrispondenza della piazza di fronte al Municipio (Via Lugano), oggi adibita a posteggio. L'attraversamento della strada cantonale avviene mediante un sottopassaggio. Il tracciato sotto il viadotto necessita di alcuni interventi strutturali per eliminare un pilastro portante del viadotto.

Si propone la creazione di una nuova area pubblica a lago di 1'200 m², con il deposito di ca. 100'000 m³ di materiale.

Il percorso ciclopedonale prosegue in direzione di Caslano sottoforma di passerella galleggiante o su piloni ad una distanza variabile dalla riva offrendo di tanto in tanto alcuni allargamenti o terrazze presso le quali si prevedono degli arredi per la sosta.

In corrispondenza dell'accesso intermedio presso l'ex albergo di Caslano si prevede una passerella fissa che si raccorda alla passerella galleggiante.

Il percorso ciclopedonale prosegue in direzione di Colombera sottoforma di passerella galleggiante o su piloni ad una distanza variabile dalla riva, garantendo la fruibilità e navigabilità della fascia lacustre ricompresa.

Una nuova area fruibile e per interventi di valorizzazione naturalistica a lago è prevista mediante un deposito di materiale che interessa l'area antistante il parco di Colombera.

Relazione con altre misure

Il progetto, nella misura in cui rimodella le rive del lago dovrà relazionarsi con il progetto Eureka, che a sua volta propone lo smantellamento del viadotto prospiciente il nucleo di Ponte Tresa.

Impatto ambientale

Deposito di materiale a lago per rimodellare le rive.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Creare la continuità della rete di mobilità lenta attraverso l'agglomerato, integrando e completando l'infrastruttura già oggi esistente così da garantire relazioni ottimali e attrattive tra i vari punti di interesse culturale e di svago, tra quartieri, i nodi intermodali, gli spazi verdi e le aree di svago di prossimità.

DATI QUANTITATIVI

--

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Ponte Tresa – Caslano, Approfondimento dello studio di fattibilità per un percorso ciclopedonale a lago integrato con la riqualifica naturalistica paesaggistica della riva, Dipartimento del territorio, 2023

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Conforme alla scheda del Piano direttore M10 Mobilità lenta

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità di adattamento

SCADENZARIO

Ipotesi

2025: progetto di massima e consultazione

2028: progetto definitivo

2029-2030: progetto esecutivo

Dal 2032: attuazione



Mobilità lenta urbana
Stazionamento biciclette
Velostazioni definitive

Codice ARE:

5192.3.033

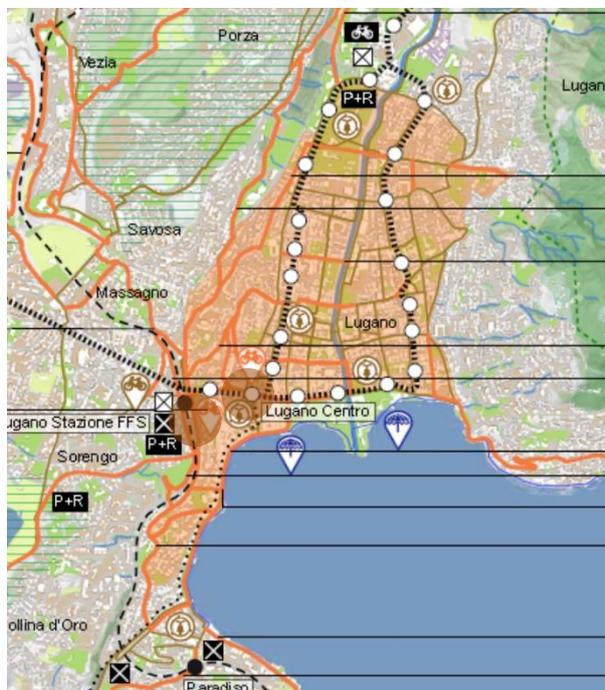
Codice PA:

ML 4.8e

Categoria e sottocategoria della misura	5.1	Traffico pedonale e ciclistico	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	ML 4.8, ML 4.5 , IN 1f		
Rapporto con PA precedente	ML 4.8, TP 1.1		
Ente responsabile	Municipio di Lugano		
Altri Enti coinvolti			
Priorità	B		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2032-2035		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	1'800'000 (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato	
	<input type="checkbox"/>	Comune/i	
	<input type="checkbox"/>	Terzi	



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La Città di Lugano intende sviluppare e incentivare la mobilità lenta, ampliando la propria rete comunale al fine di integrarsi alla rete regionale di livello superiore e soprattutto permettere i collegamenti tra i principali punti di interesse e lungo le direttrici a più forte domanda. Parallelamente allo sviluppo delle infrastrutture, devono essere sviluppate le possibilità di parcheggio.

Dopo l'attuazione dell'ampliamento e del miglioramento dei posti bici esistenti sullo spazio pubblico, si tratta di creare due velostazioni – una presso la stazione FFS, utilizzando gli spazi della stazione FLP dopo la sua dismissione e una al capolinea del tram-treno (Piazzale ex Scuole) per favorire l'integrazione multimodale con il TP.

In centro, l'arrivo del tram-treno modificherà fortemente l'aspetto del piazzale esistente, oltre a trasformarlo nell'accesso TP principale da/per il Basso Vedeggio e il Malcantone. La città di Lugano vuole approfittare dell'arrivo del tram-treno per riqualificare il piazzale e liberarlo dallo stazionamento biciclette e moto esistente, creando degli stalli sotterranei. Questa nuova infrastruttura è inclusa e precisata nell'ambito della riqualifica urbana del piazzale ex-Scuole e deve prevedere posti moto coperti che rimpiazzino i posti esistenti, posti biciclette ad accesso libero e una velostazione.

Le velostazioni dovranno avere una capacità di circa 100-150 posti ciascuna.

Relazione con altre misure

È previsto che le due velostazioni siano implementate con la messa in esercizio della tappa 1 della rete tram-treno del Luganese (TP 1.1). Quella prevista presso il Piazzale ex Scuole è parte integrante della riqualifica oggetto di concorso (IN 1f).

Impatto ambientale

Nessun impatto

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La possibilità di parcheggiare la bicicletta in modo confortevole e sicuro sia al punto di partenza (p.es. i nodi intermodali o le piattaforme di interscambio TP) che a quello di destinazione è una condizione importante per lo sviluppo della mobilità ciclabile quotidiana. Lo sviluppo dello stazionamento biciclette quale previsto per la città di Lugano permetterà di incentivare l'utilizzo della mobilità lenta nell'agglomerato e, soprattutto, di migliorare l'integrazione intermodale dei TIM et TP con la mobilità lenta.

DATI QUANTITATIVI

Posteggi da realizzare: ca. 300.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Piano dei posteggi per la Città di Lugano, Città di Lugano, 2019

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Non necessaria

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità di adeguamento

SCADENZARIO

La misura viene attuata con il progetto di riqualifica del Piazzale ex Scuole e dopo la dismissione della linea FLP di collina, con la messa in esercizio della tappa 1 della rete tram-treno del Luganese.



**Rete ciclabile pedonale regionale
 Valle della Tresa misura**

Codice ARE:

5192.3.035

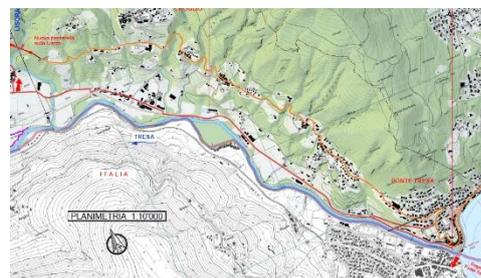
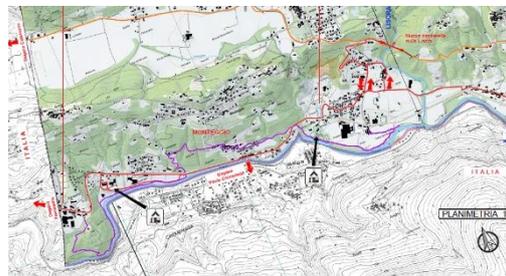
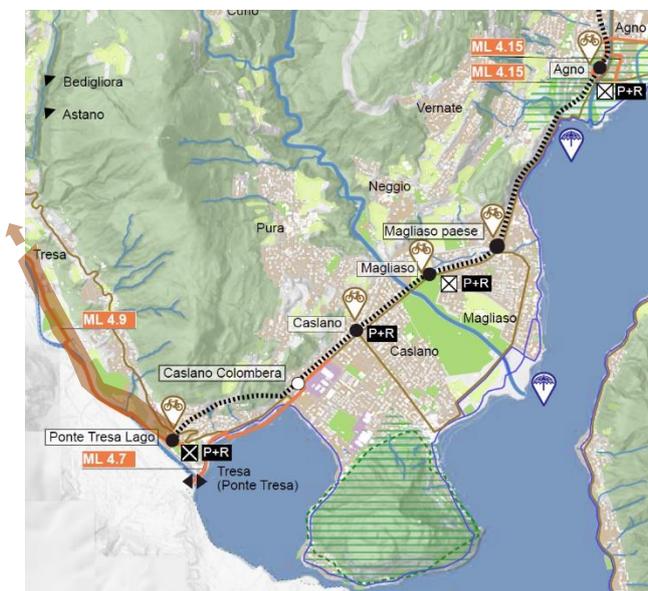
Codice PA:

ML 4.9

Categoria e sottocategoria della misura	5.1	Traffico pedonale e ciclistico	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	ML 4.7		
Rapporto con PA precedente	ML 4.7		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comune di Tresa		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	13'200'000 CHF (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato	
	<input type="checkbox"/>	Comune/i	
	<input type="checkbox"/>	Terzi	



Pista ciclopedonale Ponte Tresa-Fornasette, Progetto di massima, Studio d'ingegneria Emilio Luvini, 2021

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Percorso ciclabile di interesse comunale che collega Ponte Tresa alla dogana di Fornasette, passando da Madonna del Piano, Molinazzo e Ressiga, utilizzando prevalentemente l'infrastruttura viaria locale

Il tracciato ciclopedonale proposto si snoda lungo la valle della Tresa per una lunghezza di circa 7.3 km tra il nucleo di Ponte Tresa, ad est, fino alla dogana di Fornasette, ad ovest. Il tracciato si sviluppa per la maggior parte in sede propria dalla strada cantonale

e offre una connessione diretta tra i nuclei e insediamenti presenti nel fondovalle della Tresa: Ponte Tresa, Madonna del Piano, Molinazzo di Monteggio, Ponte Cremenaga, Roncaccio, Fornasette.

L'asse rappresenta quindi una valida alternativa, dalla morfologia più favorevole, al servizio dei nuclei e un completamento al tracciato cantonale proposto "a monte" tra Ponte Tresa e Sessa. I principali innesti e collegamenti a valle con i nuclei a monte sono in coincidenza del nucleo di Ponte Tresa, Madonnone, Madonna del Piano, Molinazzo di Monteggio, Ponte Cremenaga e Fornasette.

Il progetto, rispetto al PAL3 è stato modificato in modo abbastanza sostanziale: è prevalentemente su sede propria, mentre in precedenza faceva capo a sentieri esistenti. Inoltre, verrà integrato nel contesto del progetto Interreg "B.LU.Tresa", che intende realizzare un percorso fino a Luino, passando dal valico di Fornasette.

Relazione con altre misure

Il Progetto dovrà essere coordinato con la proposta di riqualifica dell'abitato di Ponte Tresa "Eureka" (IN 6, TP 1.9 e TIM 2.13) e raccordato al tracciato del percorso ciclabile regionale del Basso Malcantone (ML 4.7).

Impatto ambientale

Il progetto di massima allestito dal Comune ha indagato le ripercussioni ambientali a livello di indagine preliminare RIA (fauna, flora e oggetti protetti, foreste, corsi d'acqua, suoli ed agricoltura), definendo già il capitolato d'onori per la successiva fase di progetto.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Creazione di un collegamento di mobilità lenta transfrontaliero adatto anche agli spostamenti di lavoro, da cui il potenziale per una riduzione del traffico veicolare.

Il tracciato collega le aree di svago e naturalistiche lungo la Valle della Tresa permettendo così un'ideale estensione della Maglia Verde del Luganese.

DATI QUANTITATIVI

--

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Pista ciclopedonale Ponte Tresa-Fornasette, Progetto di massima, Studio d'ingegneria Emilio Luvini, 2021

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Il tracciato, ritenuta la sua valenza transfrontaliera dovrebbe essere qualificato di valenza regionale nella scheda del Piano direttore M10 Mobilità lenta.

Necessità di aggiornamento del PD

Adattamento della scheda del Piano direttore M10 Mobilità lenta, inserendo il tracciato tra i percorsi di valenza (almeno) regionale.

SCADENZARIO

Ipotesi

2025: adattamento scheda PD M10 e adattamento progetto di massima

2026: pubblicazione

2027-2030: progetto definitivo e progetto esecutivo

dal 2031: attuazione



**Rete ciclabile pedonale regionale
 Paradiso**

Codice ARE:

--

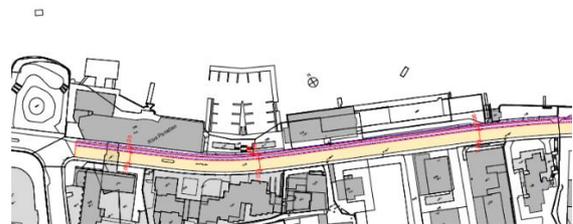
Codice PA:

ML 4.12

Categoria e sottocategoria della misura	5.1	Traffico pedonale e ciclistico	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	ML 4.6, ML 4.15		
Rapporto con PA precedente	IN 1e		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comuni di Paradiso		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031 o 2032 – 2035		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	2'200'000 CHF (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato	
		Comune/i	
		Terzi	



Pista ciclopedonale Riva Paradiso, progetto definitivo, arch. Könz, 2024

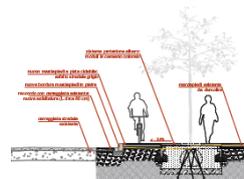
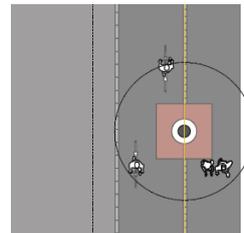
DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Nel contesto della riqualifica generale della riva lago (PAL3 IN 1e), il Comune di Paradiso prevede anche un tratto di pista ciclabile che si raccorda tra il percorso Paradiso-Melide e i percorsi esistenti in territorio di Lugano. Questa tratta è stata inserita tra i percorsi di valenza regionale nella scheda del Piano direttore M 10 Mobilità lenta.

Il Piano Particolareggiato della riva lago di Paradiso prevede anche, al posto degli attuali posteggi lungo la strada cantonale, una pista ciclopedonale, che si sviluppa dallo stabile ex Hotel Eden sino alla piscina Conca d'Oro sul lato stradale verso il lago.

Il marciapiede viene aumentato di calibro e, con l'eliminazione dei posteggi, esso diventa un percorso ciclo-pedonale, accompagnato da un'alberatura lungo tutta la sua lunghezza.



Relazione con altre misure

La misura completa la rete dei percorsi ciclopedonali a lago tra il percorso Paradiso-Melide (ML 4.6) e i percorsi esistenti sul lungolago in territorio di Lugano

Impatto ambientale

Il percorso ciclopedonale sostituisce parzialmente dei posteggi, per cui, per quanto riguarda l'inquinamento e il disagio dovuto alla ricerca di posteggi, l'impatto è positivo.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La misura permette di connettere tra di loro elementi esistenti e pianificati della rete dei percorsi ciclopedonali, fornendo un contributo al cambiamento della ripartizione modale a favore delle mobilità lenta.

DATI QUANTITATIVI

--

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Progetto definitivo 2023

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Conforme alla scheda del Piano direttore M10 Mobilità lenta.

Necessità di aggiornamento del PD

Nessun adattamento necessario

SCADENZARIO

Ipotesi

2025: conclusione progetto definitivo

2026-2027: progetto esecutivo

dal 2028: attuazione



Rete ciclabile regionale
Asse principale ciclabile di mobilità quotidiana tra Lamone e Bioggio

Codice ARE:

--

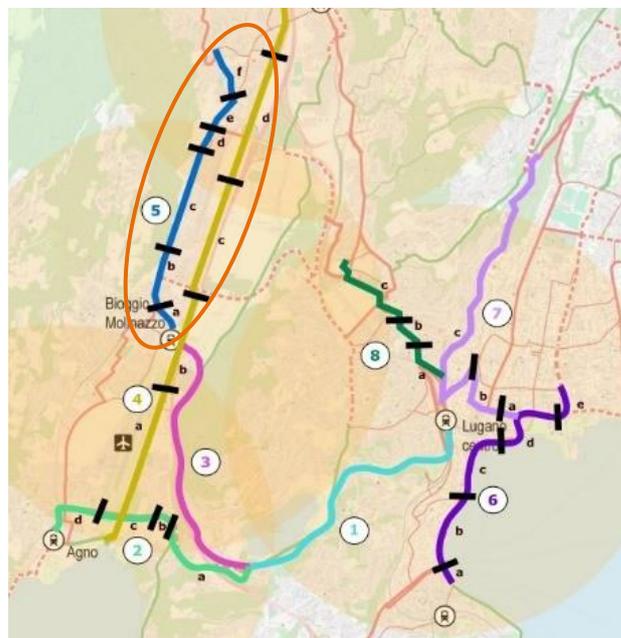
Codice PA:

ML 4.13

Categoria e sottocategoria della misura	5.1	Traffico pedonale e ciclistico	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA precedente	TP 1.1		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comuni		
Priorità	A		
Stato della pianificazione		1	2
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	3'000'000 CHF (IVA esclusa) (stima di grande massima)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
	X	Cantone	
	X	Agglomerato	
		Comune/i	
		Terzi	



Proposta di asse principale ciclabile di mobilità quotidiana tra Lamone e Bioggio, Citec SA, 2024

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Parallelamente allo sviluppo degli assi forti, un itinerario individuato quale strategico da sviluppare prioritariamente è quello evidenziato nella rappresentazione cartografica, identificato con il numero 5, che collega La stazione di Bioggio Molinazzo a Bedano; il collegamento finale verso Lamone è garantito poi tramite un asse secondario.

La realizzazione di tale asse ciclabile permetterebbe di collegare i due poli d'interscambio, nonché garantire dei collegamenti diretti rapidi ed efficaci verso le stazioni dai comuni di Bioggio e Lamone.

Lungo i seguenti tratti è necessario procedere ad eliminare le lacune inerenti all'infrastruttura:

Sottotratto 5a	Indicativamente con inizio in via Longa, è attualmente infrastrutturato tramite un marciapiede promiscuo pedonabile/ciclabile separato rispetto alla sede viaria
Sottotratto 5b	Indicativamente tra via Longa e via S. da Regina, è attualmente sprovvisto di infrastruttura
Sottotratto 5c	Indicativamente sulla via Cantonale da S. da Regina è attualmente infrastrutturato tramite una corsia ciclabile su carreggiata
Sottotratto 5d	Indicativamente dal fondo di via Cantonale all'intersezione con Strada Costa è attualmente sprovvisto di infrastruttura
Sottotratto 5e	Indicativamente sulla via Cantonale all'altezza della rotatoria tra via Gerre e via Norello è attualmente infrastrutturato tramite un percorso bidirezionale ciclopedonale separato rispetto alla sede stradale
Sottotratto 5f	Indicativamente della rotatoria tra via Gerre e via Norello sino alla fine del tratto è attualmente sprovvisto di infrastruttura

Relazione con altre misure

Effetto sinergico con la messa in esercizio della tappa 1 della rete tram-treno del Luganese (TP 1.1).

Impatto ambientale

Il maggiore uso della bicicletta dovrebbe portare ad effetti ambientali positivi.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Creazione di un collegamento ciclabile diretto, di mobilità quotidiana, in un comparto dell'agglomerato in fase di sviluppo con la realizzazione del tram-treno tappa 1, con i seguenti benefici per l'agglomerato:

- miglioramento della qualità della rete del traffico lento in un'area attualmente sotto infrastrutturata;
- promozione dell'utilizzo della mobilità lenta per gli spostamenti utilitari in un comparto con contenuti lavorativi e ricreativi importanti;
- miglioramento della sicurezza grazie ad un'infrastruttura dedicata alla mobilità lenta, diretta ed efficace.

DATI QUANTITATIVI

--

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

--

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Non rilevante.

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità

SCADENZARIO

Ipotesi

2025: studio degli accorgimenti progettuali da adottare

2026-2027: progettazione delle misure concrete

dal 2028: attuazione



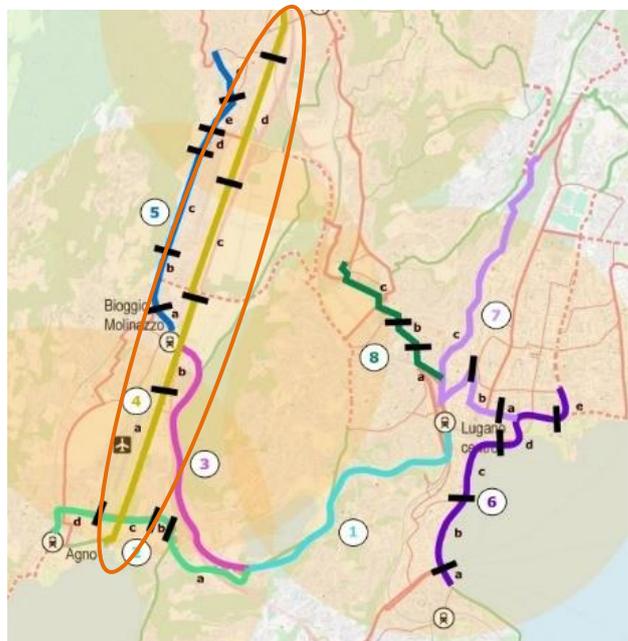
Adeguamento rete mobilità lenta di svago tra Lamone e Bioggio (N3), connessioni alla rete mobilità lenta quotidiana

Codice ARE:	--	
Codice PA:	ML 4.14	

Categoria e sottocategoria della misura	5.1	Traffico pedonale e ciclistico	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA precedente	TP 1.1		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comuni		
Priorità	B		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2032 – 2035		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	3'000'000 CHF (IVA esclusa) (stima di grande massima)		
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato	
	<input type="checkbox"/>	Comune/i	
	<input type="checkbox"/>	Terzi	



Adeguamento rete mobilità lenta di svago tra Lamone e Bioggio (N3), Citec SA, 2024

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Questa misura ha quale obiettivo quello di migliorare, e adeguare l'attuale itinerario N3 dedicato alla mobilità di svago affinché venga implementato, valorizzando inoltre la funzione di connessione rispetto anche agli altri itinerari non solo di svago.

L'itinerario Nazionale N3 è un percorso molto frequentato che attraversa le grandi regioni paesaggistiche del Giura, della svizzera centrale e del Ticino. Esso connette diverse polarità e luoghi di interesse sia storico che culturale e rappresenta strategicamente un'opportunità molto importante per l'intero agglomerato tramite la valorizzazione dello stesso.

Identificato con il numero 4 nella rappresentazione cartografica, attualmente l'itinerario N3 tra Agno e Lamone Cadempino, risulta essere infrastrutturato diversamente a seconda del sottotratto analizzato,, e meglio:

Sottotratto 4a	indicativamente su via Vedeggio all'incrocio con via Mulini è attualmente infrastrutturato tramite un percorso ciclopedonale bidirezionale
Sottotratto 4b	indicativamente da via Mulini a via Industrie è attualmente infrastrutturato tramite un sentiero sterrato ciclopedonale
Sottotratto 4c	indicativamente tra via Industrie e via Pianon è attualmente sprovvisto di infrastruttura
Sottotratto 4d	indicativamente da via Pianon a via Violino è attualmente infrastrutturato tramite un sentiero sterrato ciclopedonale
Sottotratto 4e	indicativamente da via Violino a via alle Fornaci è attualmente sprovvisto di infrastruttura, ma accessibile e percorribile dalle biciclette
Sottotratto 4f	indicativamente da via alle Fornaci fino alla stazione di Taverne-Torricella è attualmente infrastrutturato tramite un sentiero ciclopedonale bidirezionale asfaltato

Relazione con altre misure

Effetto sinergico con la messa in esercizio della tappa 1 della rate tram-treno del Luganese (TP 1.1).

Impatto ambientale

Il maggiore uso della bicicletta dovrebbe portare ad effetti ambientali positivi.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Miglioramento della rete ciclabile e pedonale strutturante di svago; il miglioramento di questa rete rende gli spostamenti di svago più attrattivi e gradevoli, con vari benefici per l'agglomerato:

- aumento dell'attrattività del territorio per il cicloturismo nazionale ed internazionale;
- alternativa valida per gli spostamenti di svago rispetto ai veicoli privati motorizzati;
- promozione indiretta dell'utilizzo della mobilità lenta per gli spostamenti utilitari, gli spostamenti di svago essendo una forma di incitazione a provare le mobilità lente per il quotidiano.

DATI QUANTITATIVI

--

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

--

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Non rilevante.

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità

SCADENZARIO

Ipotesi

2028: studio degli accorgimenti progettuali da adottare

2030-2021: progettazione delle misure concrete

dal 2032: attuazione



Assi di connessione alle stazioni di Bioggio, Agno, Lugano centro e Manno

Codice ARE:

--

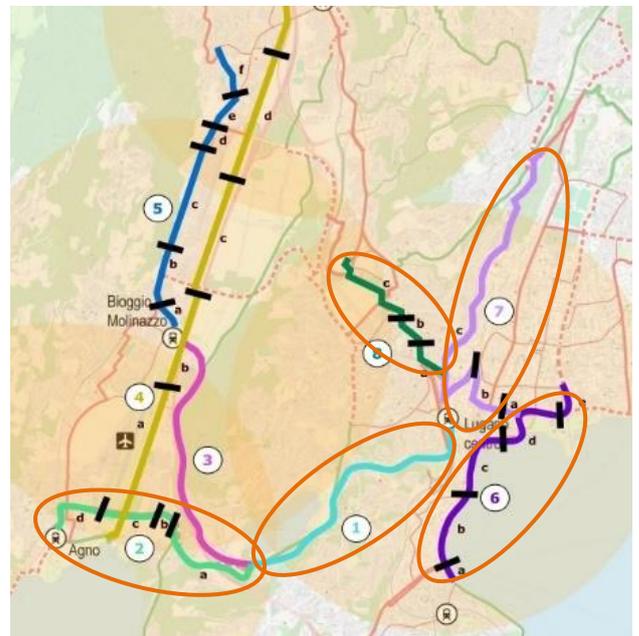
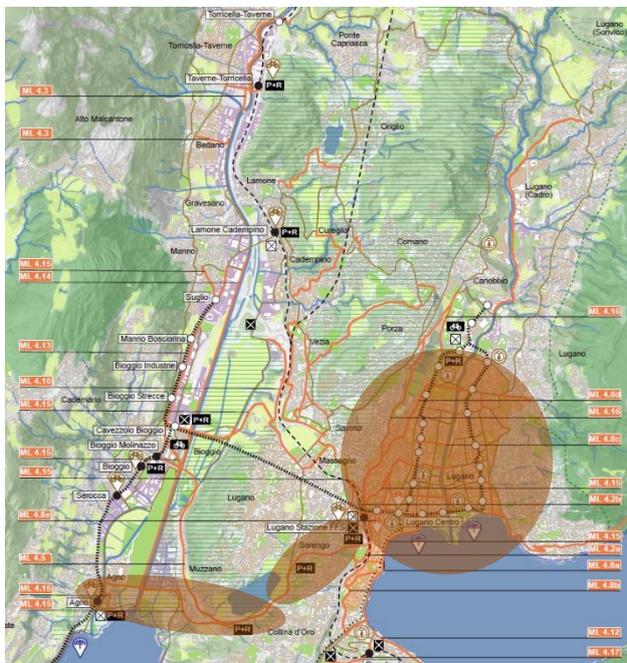
Codice PA:

ML 4.15

Categoria e sottocategoria della misura	5.1	Traffico pedonale e ciclistico	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA precedente	TP 1.1		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comuni		
Priorità	A / B		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031 / 2032 – 2035		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	3'000'000 CHF (IVA esclusa) (stima di grande massima)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
	X	Cantone	
	X	Agglomerato	
		Comune/i	
		Terzi	



Proposta rete ciclabile di mobilità quotidiana a vocazione intermodale – tram-treno tappa 1, Citec SA, 2024

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Lo sviluppo di connessioni ciclabili tra le principali polarità urbane e con i nodi più importanti del trasporto pubblico, favoriscono forme di mobilità più sostenibile a scapito di quella veicolare. Questa strategia perfettamente integrata con il progetto di tram treno tappa 1, prevede il potenziamento degli assi ciclabili entro un raggio indicativo di circa 2km dai principali nodi d'interscambio.

I nodi per i quali focalizzare lo sviluppo degli assi ciclabili sono la stazione di Agno, di Bioggio Molinazzo, di Lamone Cadempino e Lugano. Con l'obiettivo di incentivare la mobilità sostenibile, l'interscambio e la valorizzazione dei nuovi nodi del tram treno si punta ad intervenire prioritariamente sugli assi forti dedicati alla mobilità quotidiana e mista.

Ogni itinerario necessita di precisi approfondimenti, al fine di verificare le tipologie di infrastrutture esistenti, se esistenti, e se conformi rispetto alla gerarchia definita; se così non fosse sarà necessario intervenire per adeguare l'infrastruttura. I percorsi considerati prioritari sono:

- 1 Cappella Agnuzzo - Lugano
- 2 stazione di Agno - Cappella Agnuzzo
- 6 Itinerario Lungo lago Lugano
- 7 Lugano - Cornaredo
- 8 Lugano - Savosa

Tratto 1	Per quanto concerne il tratto 1, esso fa già parte della misura 4.5 ML che prevede il riuso della sede ferroviaria a seguito della dismissione della FLP e che pertanto sarà riconvertita in percorso ciclabile.
Tratto 2	Il tratto numero 2 prevede il collegamento la stazione di Agno e cappella Agnuzzo, e attualmente risulta solo in parte infrastrutturato.
Sottotratto 2a	indicativamente tra stazione di Cappella Agnuzzo e incrocio via ai Molini di Muzzano, è presente un percorso bici/pedoni bidirezionale separato rispetto alla sede stradale
Sottotratto 2b	indicativamente tra via ai molini di Muzzano e via alla Foce è attualmente sprovvista di infrastruttura
Sottotratto 2c	indicativamente tra via alla Foce e via Fausto Coppi è attualmente infrastrutturata con una corsia ciclabile su carreggiata
Sottotratto 2d	indicativamente tra via Fausto Coppi e la stazione è attualmente sprovvista di infrastruttura
Tratto 6	Il tratto numero 6 prevede l'itinerario lungolago collegando il centro di Lugano da un lato e proseguendo verso Paradiso dall'altro; attualmente risulta solo in parte infrastrutturato
Sottotratto 6a	Indicativamente tra via Bosia e la fermata del battello di Paradiso è presente un percorso ciclopedonale sul lato lungo lago
Sottotratto 6b	indicativamente dalla fermata del battello Paradiso fino alla chiesa Santa Maria è presente un'infrastruttura ciclabile in sede propria bidirezionale
Sottotratto 6c	indicativamente dalla chiesa di Santa Maria a via degli Albrizzi è presente una corsia bus condivisa
Sottotratto 6d	indicativamente da via degli Albrizzi e viale Cassarate è attualmente sprovvista di infrastruttura
Sottotratto 6e	indicativamente in via Cappelli, presente un'infrastruttura ciclabile in sede propria bidirezionale
Tratto 7	Il tratto numero 7 prevede il collegamento Lugano e Cornaredo, e attualmente risulta solo in parte infrastrutturato
Sottotratto 7a	indicativamente tra viale Carlo Cattaneo, via Pestalozzi e via Nizzola è attualmente infrastrutturata tramite una corsia bus in cui è ammesso il transito dei velocipedi
Sottotratto 7b	indicativamente tra viale Carlo Cattaneo, via Pestalozzi e via S. Gottardo è attualmente infrastrutturata tramite una corsia bus in cui è ammesso il transito dei velocipedi
Sottotratto 7c	indicativamente via San Gottardo e via Tesserete, è attualmente sprovvisto di infrastruttura
Tratto 8	Il tratto numero 8 prevede il collegamento Lugano e Savosa, e attualmente risulta solo in parte infrastrutturato:
Sottotratto 8a	indicativamente in via Genzana, è attualmente infrastrutturato tramite una zona 30 in cui è ammesso il transito dei velocipedi
Sottotratto 8b	indicativamente tra via Sindacatori e via Povrò è attualmente infrastrutturato tramite una zona 30 in cui è ammesso il transito dei velocipedi
Sottotratto 8c	indicativamente tra via Povrò e via Camara è attualmente infrastrutturato tramite una pista ciclopedonale promiscua separata rispetto alla sede stradale.

Relazione con altre misure

Misura strettamente relazionata con la messa in esercizio della tappa 1 della rete tram-treno del Luganese (TP 1.1).

Impatto ambientale

Riduzione delle emissioni e del consumo di risorse grazie al potenziamento di un modo di trasporto a impatto ambientale nullo.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Creazione di collegamenti ciclabili di mobilità quotidiana di collegamento alle stazioni (e relative centralità urbanistiche) ed integrazione della rete ciclabile regionale. Lo scopo è di integrare l'opportunità del riutilizzo del vecchio tratto di ferrovia FLP ad una rete ciclabile di alta qualità e capacità, e di più ampio respiro. I benefici per l'agglomerato sono:

- il miglioramento della qualità della rete del traffico lento in un'area attualmente penalizzata da questo punto di vista.
- la promozione dell'utilizzo della mobilità lenta per gli spostamenti utilitari in un comparto con contenuti lavorativi e ricreativi importanti.
- il miglioramento della sicurezza grazie ad un'infrastruttura dedicata alla mobilità lenta, diretta ed efficace.

DATI QUANTITATIVI

--

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

--

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Non rilevante.

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità

SCADENZARIO

Ipotesi

2025: studio degli accorgimenti progettuali da adottare

2026-2027: progettazione delle misure concrete e definizione delle priorità

dal 2028: attuazione, in funzione delle priorità



Rete ciclabile di connessione ai nodi intermodali di Cornaredo e Grancia, Melide e Paradiso (assi forti e assi principali)

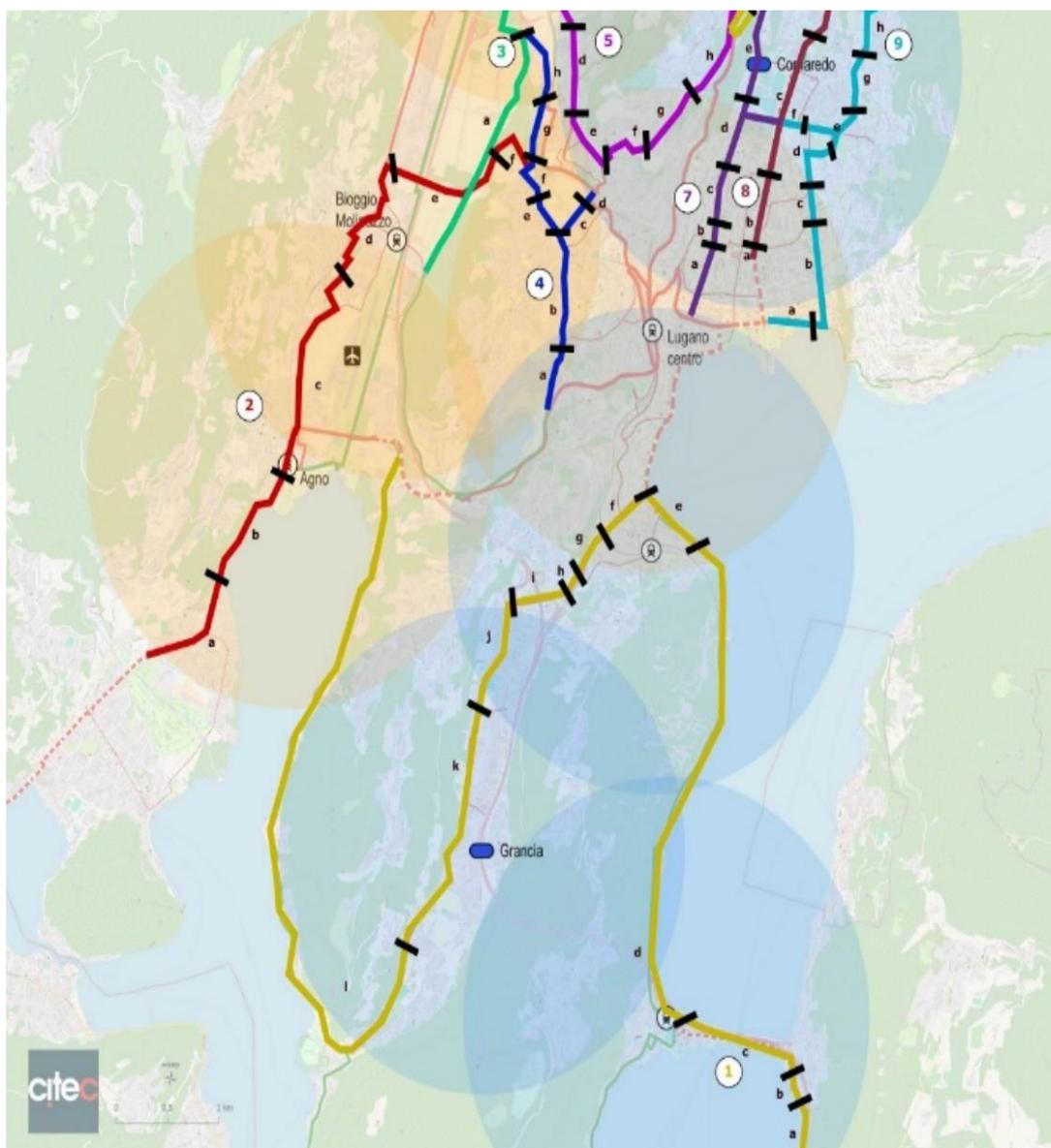
Codice ARE:

--

Codice PA:

ML 4.16

Categoria e sottocategoria della misura	5.1	Traffico pedonale e ciclistico	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA precedente	TP 1.3		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comuni		
Priorità	C		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	> 2035		



DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Si mira allo sviluppo delle connessioni ciclabili entro un raggio di 2km dai nuovi hub intermodali che si svilupperanno a seguito della messa in servizio del tram treno tappa 2. Così come per la tappa 1, anche questa strategia si integra perfettamente con il progetto, prevedendo il potenziamento degli assi forti ciclabili nelle immediate vicinanze dei poli d'interscambio.

Gli hub per i quali sviluppare prioritariamente gli assi ciclabili sono il nuovo hub di Cornaredo e Grancia. La strategia 4.15 prevedeva già interventi su quasi tutti gli assi forti ciclabili presenti nel Luganese e pertanto, tale misura punta al completamento dei tratti non ancora sviluppati.

Gli assi forti da completare sono:

Tratto 5 – sottotratto H - I

Tratto 6 – sottotratto D, E, F, G

Tratto 8 – sottotratto D

Tratto 5 il sottotratto 5H attualmente non risulta infrastrutturato, mentre il sottotratto 5I, che si estende in un piccolo tratto di via le Coste, risulta essere infrastrutturato tramite un sentiero promiscuo ciclisti/pedoni.

Tratto 6

Sottotratto 6d indicativamente tra via Belvedere e via al Castello, risulta attualmente non infrastrutturato

Sottotratto 6e indicativamente su via al Castello, risulta attualmente infrastrutturato tramite delle corsie ciclabili su carreggiata

Sottotratto 6f indicativamente su via al Castello, all'incrocio con via Trevano, risulta attualmente non infrastrutturato

Sottotratto 6g indicativamente su via Trevano fino alla scuola media di Canobbio, risulta attualmente infrastrutturato solo in senso di marcia tramite una corsia bus condivisa

Una volta completata la maglia ciclabile di gerarchia prioritaria, ovvero gli assi forti, questa misura ha quale obiettivo quello di sviluppare i restanti assi principali non ancora completati. Anche in questo caso si prevede il completamento dei percorsi entro un raggio di 2km dagli hub di Grancia e Cornaredo al fine di completare la rete globale.

Il completamento degli assi principali, insieme alle altre misure ML, permette di ottenere una rete diffusa su tutto il territorio in grado di connettere i principali poli e comparti dell'agglomerato.

Tratto 1 attraversa Melide, Paradiso e Grancia proseguendo verso Agno lungo la costa ovest del Lago di Lugano, ha una vocazione turistica sul lato lungo lago e quotidiana nei comparti più urbanizzati.

Sottotratto 1a indicativamente dalla rotatoria tra la via Cantonale e via alla Bola sino a Riva Paradiso è attualmente sprovvisto di infrastruttura

Sottotratto 1b già descritto nella misura 4.13, tratto 6a, in quanto entro un raggio di 2km dall'Hub di Lugano centro, attualmente è infrastrutturato tramite un percorso ciclopedonale

Sottotratto 1c indicativamente in via Cattori da inizio tratta sino alla curva dello svincolo di Lugano sud è attualmente sprovvista di infrastruttura. È solo presente in direzione est – ovest una zona 30 laterale

Sottotratto 1d indicativamente in via della Curona, è attualmente infrastrutturato tramite un percorso promiscuo pedoni/ciclisti separato rispetto alla sede stradale

Sottotratto 1e indicativamente tra via Curona e via S.Pedru, è attualmente sprovvisto di infrastruttura, è presente solo una zona 30

Sottotratto 1f indicativamente in via Pian Scairolo è attualmente infrastrutturato tramite un percorso promiscuo pedoni/ciclisti separato rispetto alla sede stradale

Sottotratto 1g indicativamente tra via Pian Scairolo e via Garaveglia è attualmente sprovvisto di infrastruttura, è presente solo una zona 30

Sottotratto 1h indicativamente tra via Garaveglia e via al Mulino è attualmente infrastrutturato tramite corsie ciclabili su carreggiata

Sottotratto 1i indicativamente da via al Mulino sino a fine tratto è attualmente sprovvisto di infrastruttura

- Il tratto 2 a vocazione mista e quotidiana, si estende da Magliaso a Breganzona passando da Bioggio ed attualmente risulta solo in parte infrastrutturato:
- Sottotratto 2a indicativamente dalla stazione di Magliaso sino a via Ressiga è attualmente sprovvisto di infrastruttura propria, è solo presente una zona 30
 - Sottotratto 2b indicativamente da via Ressiga sino a via Molinazzo è attualmente infrastrutturato tramite un percorso bidirezionale promiscuo pedoni/ciclisti
 - Sottotratto 2c indicativamente da via Molinazzo a via Campagna è attualmente sprovvisto di infrastruttura
 - Sottotratto 2d indicativamente da via Campagna a via Lugano è attualmente infrastrutturato tramite un percorso bidirezionale promiscuo pedoni/ciclisti
 - Sottotratto 2e indicativamente da via Lugano a via Bioggio è attualmente infrastrutturato tramite una corsia ciclabile promiscua veicoli/ciclisti su carreggiata
 - Sottotratto 2f indicativamente da via Bioggio sino a fine tratto è attualmente sprovvisto di infrastruttura
- Il tratto 3 a vocazione prevalentemente di svago, si estende da via Molinazzo sino a Lamone Cadempino ed attualmente risulta solo in parte infrastrutturato
- Sottotratto 3a indicativamente da inizio percorso sino all'incrocio tra via Bioggio e via al Mulino attualmente è parzialmente infrastrutturata, ovvero tramite strade bianche riservate al traffico locale e a ciclisti e pedoni
 - Sottotratto 3b indicativamente dall'incrocio tra via Bioggio e via al Mulino sino a fine tratto attualmente è sprovvisto di infrastruttura
- Il tratto 4 a vocazione in prevalente mista, si estende da via Laghetti all'altezza del lago di Muzzano sino a Vezia in via al Mulino:
- Sottotratto 4a indicativamente da inizio tratto (via Laghetti) sino al parco giochi Sorengo scuole è attualmente infrastrutturato tramite un percorso bidirezionale promiscuo pedoni/ciclisti separato rispetto alla sede stradale
 - Sottotratto 4b indicativamente dal parco giochi Sorengo scuole sino alla rotatoria di via Bioggio attualmente è sprovvisto di infrastruttura
 - Sottotratto 4c in via Generale Guisan attualmente è sprovvisto di infrastruttura
 - Sottotratto 4d in via val Gersa attualmente è presente un ponte ciclopedonale che permette di superare la nuova via S.Gottardo
 - Sottotratto 4e indicativamente da via Bioggio intersezione via Guisan sino a via Bioggio intersezione via Camara (sentiero Camporago) è attualmente infrastrutturata tramite un percorso promiscuo pedoni/ciclisti
 - Sottotratto 4f indicativamente da via Crespera a via O.Bally attualmente è sprovvisto di infrastruttura
 - Sottotratto 4g indicativamente da via O.Bally a via Ca del Caccia attualmente è sprovvisto di infrastruttura e risulta essere in una strada privata
 - Sottotratto 4h indicativamente da via Ca del Caccia sino a fine tratto in via al Molino attualmente è sprovvisto di infrastruttura
- Il tratto 5 identificato come asse principale, ha dei tratti dedicati alla mobilità quotidiana e altri a quella di svago. All'interno del tratto è presente anche un'asse forte già approfondito nella misura 4.14 e identificato nei sottotratti I ed H che in questa misura, pertanto non verranno ulteriormente approfonditi.
- Il tratto 5 collega Lamone la Pergola a Cureglia e attualmente non risulta totalmente infrastrutturato:
- Sottotratto 5° indicativamente da inizio tratto sino a poco dopo via Strecia (altezza osteria Garni Americana) è attualmente sprovvisto di infrastruttura
 - Sottotratto 5b indicativamente da poco dopo via Strecia sino all'incrocio tra la via Cantonale e via Morosini è attualmente infrastrutturata tramite corsie ciclabili sulla carreggiata
 - Sottotratto 5c indicativamente dall'incrocio tra la via Cantonale e via Morosini e l'incrocio tra via S. Gottardo e via Cà del Caccia è attualmente sprovvisto di infrastruttura
 - Sottotratto 5d indicativamente dall'incrocio tra via S. Gottardo e via Cà del Caccia e lo svincolo di via S. Gottardo all'altezza della Coop è attualmente infrastrutturato tramite corsie ciclabili monodirezionali su carreggiata
 - Sottotratto 5e indicativamente dallo svincolo di via S. Gottardo all'altezza della Coop sino a via Navone è attualmente sprovvisto di infrastruttura
 - Sottotratto 5f indicativamente su via Navone è attualmente una strada privata in cui è concesso il transito dei ciclisti
 - Sottotratto 5g indicativamente su via Vira è attualmente sprovvisto di infrastruttura

- Sottotratto 5h misura 4.15.
- Sottotratto 5i misura 4.15.
- Sottotratto 5j – indicativamente da via le Coste fino a fine tratto è attualmente sprovvisto di infrastruttura
- Il tratto 6 ha dei tratti dedicati alla mobilità quotidiana, altri a quella di svago e altri mista. Anche in questo caso, all'interno del tratto è presente un'asse forte già approfondito nella misura 4.15 e identificato nei sottotratti D, E, F e G che in questa misura, pertanto non verranno ulteriormente approfonditi.
- Sottotratto 6a indicativamente da inizio tratto in via Tesserete sino all'intersezione con via Campagna è attualmente infrastrutturato tramite una pista ciclabile bidirezionale in sede propria
- Sottotratto 6b indicativamente da via Tesserete all'intersezione con via Campagna sino all'entrata del sentiero verso il Belvedere è attualmente sprovvista di infrastruttura
- Sottotratto 6c indicativamente in via Belvedere è attualmente presente un percorso pedonale
- Sottotratto 6d misura 4.15
- Sottotratto 6e misura 4.15
- Sottotratto 6f misura 4.15
- Sottotratto 6g misura 4.15
- Sottotratto 6h indicativamente in via Trevano dalla scuola media di Canobbio sino a fine tratto è attualmente sprovvisto di infrastruttura
- Il tratto 7 collega la stazione degli autobus di Lugano centro a Cornaredo. Identificato come asse principale dedicato alla mobilità quotidiana, tale itinerario risulta solo in parte infrastrutturato.
- Sottotratto 7a indicativamente da inizio tratto in via Pretorio sino a viale Franscini intersezione con via Zurigo risulta attualmente infrastrutturato tramite delle corsie bus condivise in cui è permesso il transito dei velocipedi
- Sottotratto 7b indicativamente da viale Franscini intersezione con via Zurigo sino a Piazza Mulino nuovo è attualmente sprovvisto di infrastruttura
- Sottotratto 7c indicativamente da Piazza Mulino sino all'incrocio tra via Trevano e via Beltramina è attualmente infrastrutturato tramite delle corsie bus condivise in cui è permesso il transito dei velocipedi (solo direzione nord-sud)
- Sottotratto 7d indicativamente dall'incrocio tra via Trevano e via Beltramina sino allo stadio di Cornaredo è attualmente infrastrutturato tramite delle corsie bus condivise in cui è permesso il transito dei velocipedi (solo direzione nord-sud)
- Sottotratto 7e indicativamente dallo stadio Cornaredo sino all'intersezione tra via Trevano e via al Castello
- Il tratto 8 si estende tra l'Università della Svizzera Italiana e il Centro Professionale Tecnico di Lugano-Trevano ed è prevalentemente dedicato a un'utenza mista, in quanto transitante nel centro di Lugano. Il sottotratto 8d, in quanto asse forte, è stato già approfondito all'interno della misura 4.14.
- Sottotratto 8a coincide indicativamente con l'ultimo tratto di via Pietro Capelli, tra via Luganetto e via la Santa, è provvisto di una corsia ciclabile sulla carreggiata stradale
- Sottotratto 8b indicativamente dall'incrocio tra via Capelli e via la Santa e via Fola, lungo il fiume, è una pista ciclopedonale bidirezionale asfaltata separata
- Sottotratto 8c indicativamente tra via Fola e via della Bozzoreda lungo il fiume, è una pista ciclopedonale bidirezionale non asfaltata separata
- Sottotratto 8d Misura 4.14
- Il tratto 9 a vocazione prevalente per la mobilità quotidiana si estende dal Lago di Lugano sino ad oltre Pregassona.
- Sottotratto 9a indicativamente su via Castagnola, dall'incrocio tra via Capelli e via delle scuole, è presente una corsia ciclabile su carreggiata
- Sottotratto 9b indicativamente dall'incrocio tra via Capelli e via Castagnola e via Guggiolo intersezione con via Pazzalini è attualmente sprovvisto di infrastruttura
- Sottotratto 9c indicativamente da via Guggiolo intersezione con via Pazzalini e via de Sole è attualmente infrastrutturata tramite una pista ciclopedonale in sede propria bidirezionale
- Sottotratto 9d indicativamente da via del Sole sino a via Guioni è attualmente presente una strada privata in cui è permesso il transito dei velocipedi per consegne a domicilio

- Sottotratto 9e indicativamente su via Guioni dall'intersezione con via del Sole sino all'intersezione con via Stazione e in via Cassone sino a via Ceresio è attualmente sprovvisto di infrastruttura
- Sottotratto 9f indicativamente in viale Cassone, tra via Guioni e via Boschina, attualmente non è infrastrutturato per i velocipedi, a causa ad esempio di dislivelli, anche se sono presenti percorsi promiscui pedoni/biciclette
- Sottotratto 9g indicativamente in via Ligaino tra via Stazione e via Corte è attualmente infrastrutturata tramite una pista ciclopedonale in sede propria bidirezionale
- Sottotratto 9h indicativamente in Corte e successivamente in via vecchio tram è attualmente sprovvista di infrastruttura
- Sottotratto 9i indicativamente su via vecchio tram sino a fine tratto è attualmente infrastrutturata tramite un percorso promiscuo pedoni/ciclisti nella prima parte dell'itinerario, mentre successivamente è presente una strada in cui è riservato l'accesso alle biciclette e al solo traffico locale

Relazione con altre misure

Misura strettamente relazionata con la messa in esercizio della tappa 2 della rete tram-treno del Luganese (TP 1.3).

Impatto ambientale

Riduzione delle emissioni e del consumo di risorse grazie al potenziamento di un modo di trasporto a impatto ambientale nullo.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Creazione di collegamenti ciclabili di mobilità quotidiana di collegamento alle stazioni (e relative centralità urbanistiche) ed integrazione della rete ciclabile regionale. Lo scopo è di integrare l'opportunità del riuso del vecchio tratto di ferrovia FLP ad una rete ciclabile di alta qualità e capacità, e di più ampio respiro. I benefici per l'agglomerato sono:

- il miglioramento della qualità della rete del traffico lento in un'area attualmente penalizzata da questo punto di vista.
- la promozione dell'utilizzo della mobilità lenta per gli spostamenti utilitari in un comparto con contenuti lavorativi e ricreativi importanti.
- il miglioramento della sicurezza grazie ad un'infrastruttura dedicata alla mobilità lenta, diretta ed efficace.

DATI QUANTITATIVI

--

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

--

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Non rilevante.

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità

SCADENZARIO

da definire

7. Gestione del traffico (GT)

Riepilogo misure GT

N.	Misura	Priorità	
GT 5.1	Misure per la riduzione del traffico nel Polo urbano	B	Nuova PAL5
GT 5.2	Nuova centrale semaforica	B	Nuova PAL5
GT 5.3	Logistica urbana Città di Lugano	A	Nuova PAL5

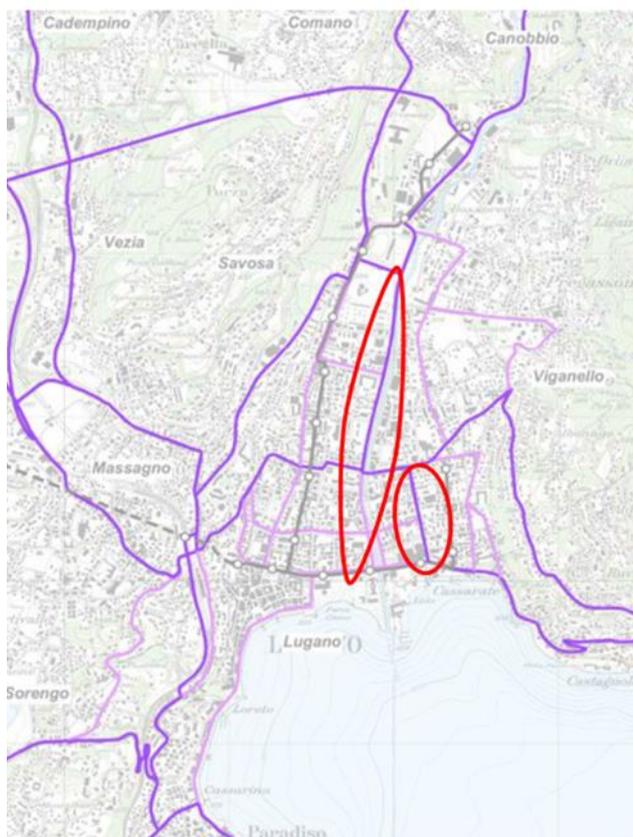


Misure per la riduzione del traffico nel Polo urbano / Nuova gestione semaforica

Codice ARE:	Codice PA:
--	GT 5.1

Categoria e sottocategoria della misura	2	Gestione del traffico	
	2.3	Superficie	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	TP 1.3, GT 5.2		
Rapporto con PA precedente			
Ente responsabile	CRTL / UGM		
Altri Enti coinvolti	Cantone / Comuni		
Priorità	B		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2032 – 2035		

COSTI E FINANZIAMENTO	
Costi totali	da definire
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato
	<input type="checkbox"/> Comune/i
	Terzi



Principali vie di collegamento allo scenario auspicato con seconda tappa RTTL



Esempio: Inserimento urbanistico e modifiche alla viabilità stradale, fermata Lugano Vignola

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Con l'inserimento della seconda tappa della RTTL sulla rete viaria del Polo, su alcuni tratti stradali della rete cittadina è prevista la condivisione del sedime stradale tra flusso veicolare e rete tram-treno. È pertanto necessario procedere ad una revisione del piano della viabilità del Polo del Luganese. Gli interventi dovranno rivalutare la gerarchia stradale, la gestione dei nodi (semaforizzazione), l'inserimento urbanistico e territoriale delle nuove fermate e la loro accessibilità.

La combinazione delle nuove misure infrastrutturali da progettare e pianificare con la messa in opera nel tessuto cittadino dell'importante nuova opera ferro-tranviaria nel tessuto cittadino, devono portare anche al raggiungimento dell'obiettivo prefissato di una migliore ripartizione modale a favore del trasporto pubblico. Nello scenario di progetto si intende raggiungere l'obiettivo di una ripartizione tri-modale del TP 21%, TIM 50% e ML 29%. Infatti, solo riducendo la componente di traffico individuale, è possibile garantire un ottimo sfruttamento del potenziale dato dalla seconda tappa della RTTL e adeguate velocità commerciali.

Le simulazioni di traffico svolte sulla rete dello scenario Trend S1, hanno mostrato evidenti limiti circa la capacità dell'infrastruttura futura di assorbire il traffico previsto, anche in considerazione che già nella situazione attuale durante le ore di punta si raggiunge in più punti la saturazione. Ciò conferma la necessità di intervenire a vantaggio di forme alternative di mobilità (TP e ML).

Per l'allestimento del nuovo piano della viabilità del Polo va considerata la rete tram-treno quale asse portante del sistema TP e i condizionamenti dettati dalla seconda tappa sulla viabilità veicolare sono il punto di partenza per lo studio viario, il quale deve considerare in maniera importante la multimodalità dell'intero sistema e il suo inserimento territoriale. Anche la politica dello stazionamento dovrà essere rivalutata e mirata al contenimento del traffico TIM.

Nell'ambito dello sviluppo del concetto del trasporto pubblico del Polo urbano 2045, con quindi la seconda tappa della RTTL, sono stati già ipotizzati alcuni interventi, che dovranno però essere analizzati e approfonditi nel loro complesso. Nello specifico si possono citare i seguenti interventi:

- Declassamento dell'asse via Pioda-via Maderno-via Bagutti
- Nuova accessibilità all'autosilo Balestra
- Interruzione di alcuni collegamenti, es: tra Via Giacometti e Via Pioda, tra Via alle Caragne e Via Bagutti, da Via Bagutti verso Via Trevano (SN), da Via Beltramina verso Via Trevano in direzione nord (EO)
- Nuovi impianti semaforici, ad es: tra Via Ciani e Via Beltramina, tra Via Bagutti/Via Trevano e Via Beltramina, tra Via Trevano e Via Ronchetto, tra Viale dei Faggi e Viale Castagnola, tra Via delle Scuole e Viale Castagnola, Via alla Chiesa – Via Bottogno – Via la Santa, tra Via Maraini e Via Terzerina
- Riorganizzazione di alcuni nodi semaforici, es: Via Sonvico – Via Chiosso
- Creazione di nuovi passaggi pedonali, ad es: Via Trevano – Via Torricelli, Piazza Castello

Nell'analisi va inoltre posta particolare attenzione all'accessibilità alle fermate, e a tutte quelle misure fiancheggiatrici mirate a contenere traffico parassitario nei quartieri, così da garantire migliore qualità di vita e sicurezza a tutti i comparti.

In termini di strategia occorrerà invece valutare misure che possano essere in grado di agire sulla domanda e sulla scelta del mezzo di spostamento. Lo specchio seguente riporti un elenco non esaustivo, ma nemmeno impegnativo di possibili indirizzi.

Categoria	Promuovere l'utilizzo del TP	Limitare l'utilizzo del veicolo privato
Offerta di trasporto	<ul style="list-style-type: none"> • Aumentare la velocità commerciale e l'affidabilità (corsie preferenziali, priorità ai nodi ecc.) • Offrire più collegamenti diretti • Aumentare la frequenza delle corse • Ampliare, potenziare la rete TP • Aumentare il comfort (veicoli, posti seduti ecc.) • Diminuire il costo di titoli di trasporto 	<ul style="list-style-type: none"> • Aumentare le tariffe dei posteggi • Diminuire l'offerta di posteggi • Limitare la priorità rispetto agli altri utenti • Ridurre le velocità di cartello
Predisposizione individuale	<ul style="list-style-type: none"> • Promuovere il cambiamento di abitudini in funzione dell'utilizzo del TP per i vari motivi di spostamento • Prevedere periodi di prova dell'uso TP • Curare, migliorare e promuovere l'immagine del TP • Combinare biglietti per eventi con titolo di trasporto 	<ul style="list-style-type: none"> • Adottare provvedimenti per promuovere economie domestiche senz'auto • Informare attivamente su colonne
Sviluppo territoriale	<ul style="list-style-type: none"> • Densificare, prevedere importanti generatori di traffico attorno alle fermate del TP • Creare accessi pedonali diretti e attrattivi alle fermate • Aumentare la qualità delle zone d'attesa, attrezzarle con servizi • Limitare l'accesso ad alcune aree al solo TP 	<ul style="list-style-type: none"> • Ridurre lo spazio riservato a strade e parcheggi • Adeguare le normative riguardanti l'obbligo di posteggi per abitazioni • Evitare l'insediamento di generatori di traffico non collegati in modo ottimale al TP dall'inizio • Creare zone a traffico limitato

Relazione con altre misure

La misura è strettamente relazionata con la messa in esercizio della rete tram-treno del Luganese, in particolare la seconda tappa (TP 1.3). Potrà concorrere a incrementare l'efficacia della misura la nuova centrale semaforica (GT 5.2), il cui acquisto sarà d'attualità all'incirca entro 10 anni.

Impatto ambientale

Visto l'obiettivo stesso della misura, l'impatto ambientale non potrà che essere complessivamente positivo, grazie alla riduzione del traffico privato e delle emissioni che esso genera, senza dimenticare i benefici in termini di attrattività di un Polo urbano decongestionato dal traffico.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Il decongestionamento dal traffico e lo spostamento della ripartizione modale sono due dei cardini su cui si fonda il PAL. La riduzione del traffico nel Polo urbano avrà inoltre dei benefici in termini di competitività sia per le aree funzionali centrali, ma anche per l'intero agglomerato.

DATI QUANTITATIVI

Da valutare al momento della definizione delle misure concrete.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Disponibili al momento in cui si avviano concretamente i lavori.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Il Piano direttore non è particolarmente rilevante se non nella misura in cui occorrerà ridefinire una nuova gerarchia stradale a livello cantonale.

Necessità di aggiornamento del PD

Adattamenti necessari della scheda del Piano direttore R/M3 Agglomerato Luganese, nel caso in cui saranno previste delle modifiche della gerarchia stradale a livello cantonale.

SCADENZIARIO

2025: Definizione di obiettivi, capitolato d'onori, organizzazione di lavoro e budget

2026: Rapporto intermedio

2027: Consultazioni (Municipi / Servizi cantonali / popolazione)

2028: Rapporto finale

dal 2029: Implementazione



Nuova centrale semaforica

Codice ARE:

--

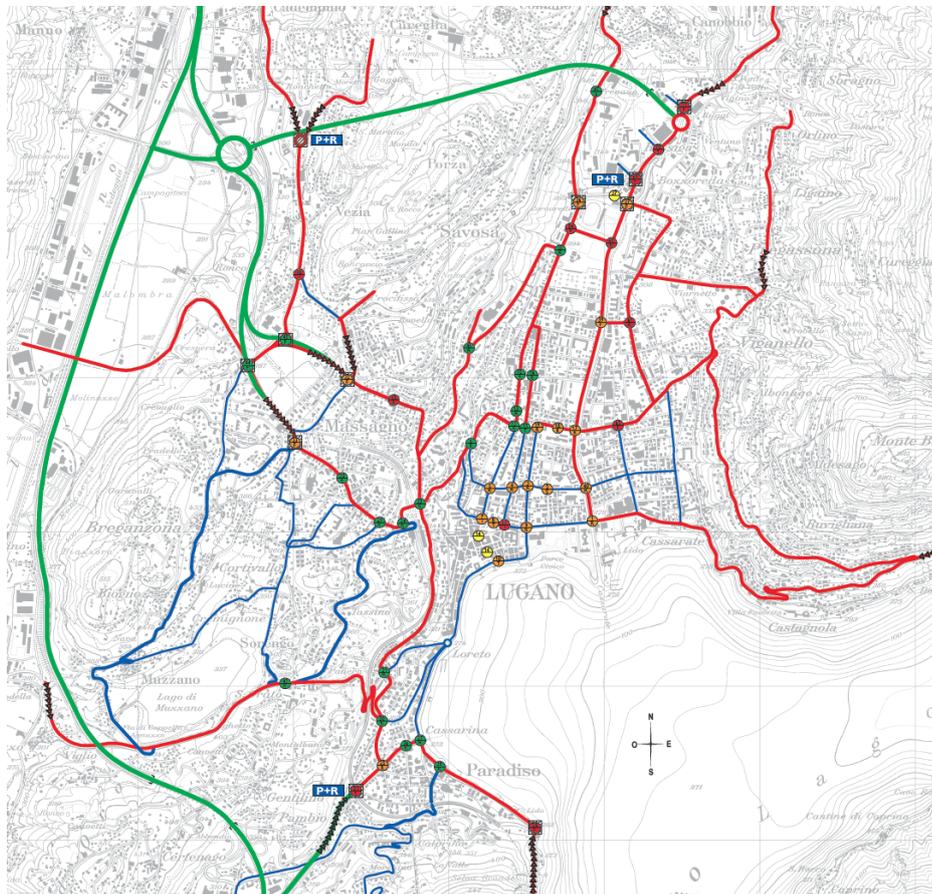
Codice PA:

GT 5.2

Categoria e sottocategoria della misura	2	Gestione del traffico	
	2.3	Superficie	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	GT 5.1		
Rapporto con PA precedente			
Ente responsabile	CRTL / UGM		
Altri Enti coinvolti	Cantone / Comuni		
Priorità	B		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2032 – 2035		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	5'000'000 CHF (IVA esclusa) (ordine di grandezza dei costi)		
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
	X	Cantone	
	X	Agglomerato	
		Comune/i	
	Terzi		



Schema della gestione informatizzata del traffico del PVP, 2007

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Nel 2012, con la messa in esercizio della galleria Vedeggio-Cassarate e del Piano viario del Polo (PVP) è entrata in funzione anche una nuova centrale semaforica, con la quale era possibile gestire in modo coordinato (quasi) tutti gli impianti semaforici dell'agglomerato.

Nel 2023 è scaduto il contratto di manutenzione con il fornitore, motivo per cui si è reso necessario un suo aggiornamento, implementato a inizio 2024.

Si stima che la durata del software aggiornato sarà di ca. 10 anni, dopo di che sarà necessario procedere con l'acquisto di una nuova centrale, è congruente con il ciclo di vita previsto per gli impianti semaforici stimato per il 2033.

Da subito l'UGM deve predisporre i passi necessari affinché al momento di procedere con l'acquisto della nuova centrale siano definite tutte le basi (finanziarie e tecniche).

Relazione con altre misure

La misura è strettamente relazionata alla misura GT 5.1 relativa alla riduzione del traffico nel Polo urbano.

Impatto ambientale

Effetti nulli o limitati, se non in misura indiretta, in quanto strumento coadiuvante la strategia per la gestione ottimale della mobilità.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

La gestione efficace della mobilità determina effetti positivi sul decongestionamento stradale, sulla competitività territoriale dell'agglomerato sulla qualità di vita.

DATI QUANTITATIVI

Da valutare al momento della definizione delle misure concrete.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Disponibili al momento in cui si avviano concretamente i lavori.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Non rilevante

Necessità di aggiornamento del PD

Nessun adattamento necessario

SCADENZIARIO

2025: Definizione di obiettivi, procedure, organizzazione di lavoro e budget

2028: Allestimento capitolato d'onori per un bando (fornitura di prodotti e di prestazioni)

2032: Concorso per la fornitura

2033-2035: implementazione



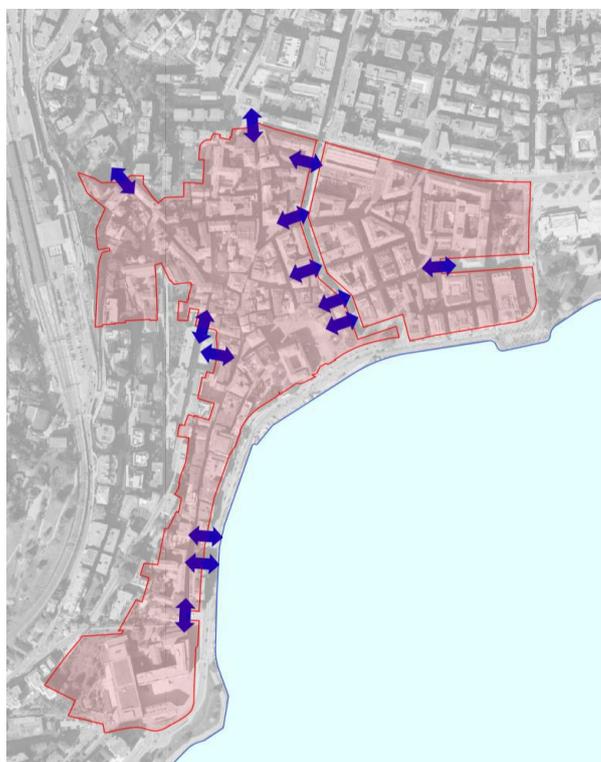
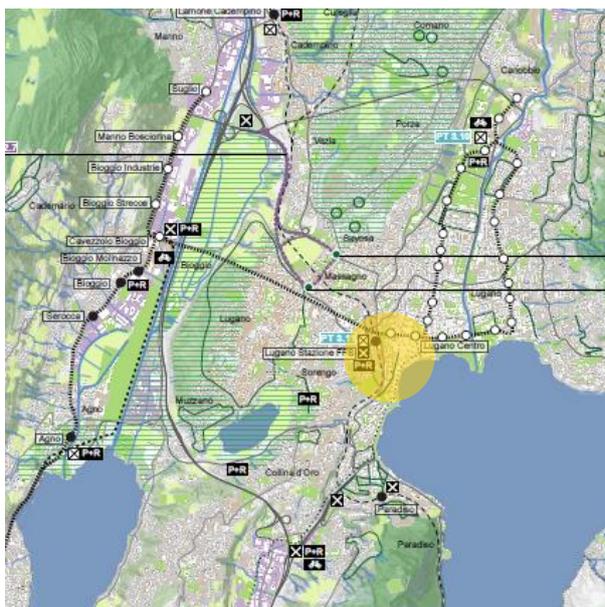
Logistica urbana Città di Lugano

Codice ARE:	Codice PA:
--	GT 5.3

Categoria e sottocategoria della misura	2	Gestione del traffico	
	2.3	Superficie	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA precedente			
Ente responsabile	Municipio di Lugano		
Altri Enti coinvolti			
Priorità	A / B / C		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031 / 2032 – 2035 / >2036		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali			
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	
	<input type="checkbox"/>	Cantone	
	<input type="checkbox"/>	Agglomerato	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Comune/i	
	<input type="checkbox"/>	Terzi	



Varchi di accesso alla zona pedonale, CSD Ingegneri, 2023

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La Città di Lugano ha valutato le possibilità di intervento possibile per ridurre il traffico di fornitori nel centro cittadino, che attualmente si spostano in modo del tutto scoordinato tra di loro, sovente con veicoli sovradimensionati e in conflitto con le aree pedonali del centro.

Ne è risultata una strategia d'azione impostata su tre moduli:

- 2023-2026 adozione e attuazione di misure in un orizzonte temporale di breve periodo, a partire dalla revisione dell'attuale Ordinanza municipale concernente la regolamentazione della zona pedonale (ZP) nel centro di Lugano, che in seguito permetterà una serie di altre misure (applicate per tappe) comprendenti il contingentamento dei veicoli ai varchi di ZP, la prenotazione degli slot di carico/scarico, il controllo dei tempi di consegna delle merci sugli stalli di carico/scarico e l'incentivo all'utilizzo dei mezzi ecologici.
- 2030 utilizzo di infrastrutture esistenti per la realizzazione di un Hub Regionale/Urbano che ammetta preferibilmente il trasbordo ferro/gomma e gomma/gomma delle merci in un unico punto di raccolta e distribuzione delle consegne in città;
- oppure: l'introduzione di nuove infrastrutture complementari (Hub Regionale/Urbano complementare specializzato per il trasbordo qualora il punto di rottura unico delle merci presenti difficoltà realizzative o, in generale, nell'ipotesi di realizzare in ogni caso un Hub di tipo gomma/gomma;
- oppure: la realizzazione di un Mini Hub nel centro di Lugano con funzioni di punto di stoccaggio delle merci, per lo più di provenienza dall'Hub regionale/urbano, per una successiva consegna capillare delle stesse in ZP o nel centro di Lugano per mezzo di veicoli ecologici: in linea di principio, la creazione di un Mini Hub in fase 2 acquista carattere opzionale. Tuttavia, la sua realizzazione viene raccomandata, dal momento che riveste importanza strategica per la Città di Lugano.
- 2040 possibilità di utilizzo del tram-treno di tappa 2 per la consegna delle merci a servizio del Mini Hub centro nelle ore notturne, semplificando in questo modo le consegne giornaliere dagli Hub esterni al Mini Hub centro.

Relazione con altre misure

Tram-treno tappa 2 (TP 1.3) quale mezzo di fornitura di merci notturno allo scenario 2040.

Impatto ambientale

Beneficio locale.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Decongestionamento del centro cittadino e misura di marketing territoriale.

DATI QUANTITATIVI

Da valutare al momento della definizione delle misure concrete.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Città di Lugano, Concetto logistica urbana e distribuzione merci, CSD Ingegneri, 2023

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Non rilevante

Necessità di aggiornamento del PD

Nessun adattamento necessario

SCADENZIARIO

2025: studio di fattibilità

2026: attuazione misure Tappa 1

2030: attuazione misure Tappa 2

2040: attuazione misure Tappa 3

8. Riqualifica e sicurezza dello spazio stradale (RSS)

Riepilogo misure RSS

N.	Misura	Priorità	
RSS 6.1	Moderazione del traffico	A	
RSS 6.2	Riqualifica viaria Cappella delle Due Mani	A	Nuova PAL5
RSS 6.3	Riqualifica viaria Cinque Vie	B	Nuova PAL5
RSS 6.4	Monitoraggio e messa in sicurezza dei punti critici della rete viaria	A	
RSS 6.5	Riqualifica dei principali assi di penetrazione urbana: Lugano, via S.Gottardo, via Cantonale, via Pelli	B	Nuova PAL5



Moderazione del traffico

Codice ARE:

5192.3.017

Codice PA:

RSS 6.1

Categoria e sottocategoria della misura	3	Riqualifica / sicurezza dello spazio stradale	
	3.4	Pacchetto di misure	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA precedente	TIM 2.9		
Ente responsabile	Comuni		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031		

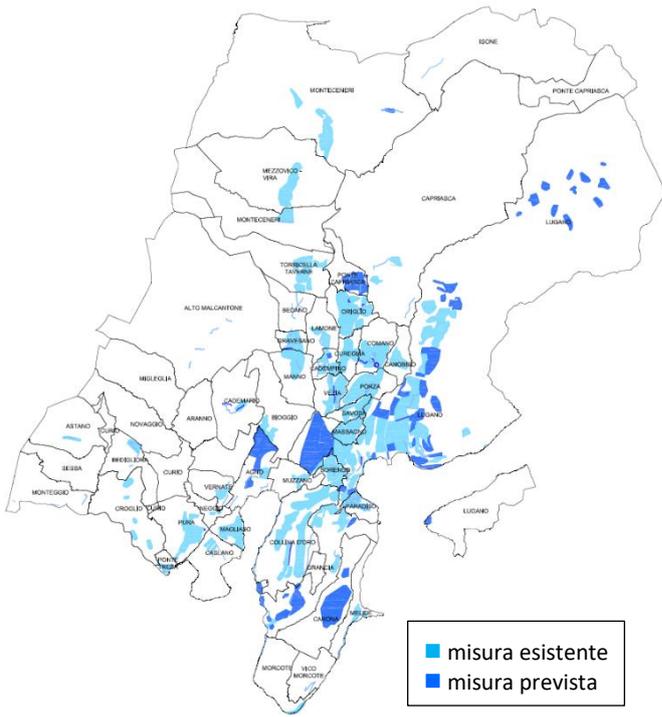
COSTI E FINANZIAMENTO			
Costi totali	0.00 (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	
	<input type="checkbox"/>	Confederazione in altri ambiti	
	<input type="checkbox"/>	Cantone	
	<input type="checkbox"/>	Agglomerato	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Comune/i	
	<input type="checkbox"/>	Terzi	

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Seguendo il principio della pianificazione “dal basso”, i Comuni valutano la situazione sul proprio territorio prendono le decisioni che ritengono più appropriate in materia di moderazione del traffico e opere di arredo stradale. Quasi tutti i comprensori edificabili del Luganese sono oggetto di misure di moderazione del traffico esistenti o previste. Rimangono escluse praticamente solo le aree che non necessitano interventi.

Elenco delle misure previste dai Comuni

Astano	Zona 30 lungo la strada cantonale
Cademario	Progetto di moderazione del traffico lungo la strada cantonale Messa in sicurezza dell’incrocio di Lisone Completamento dei percorsi pedonali “in sicurezza”
Capriasca	Moderazione e messa in sicurezza attraversamenti a Sureggio
Gravesano	Zone 30 in buona parte del comprensorio edificato Messa in sicurezza di via Strada Regina
Lugano	Piano comunale dei percorsi pedonali Diverse zone 30 (copertura quasi integrale delle aree abitate)

Monteceneri	Zona 30 in via Camoghè, Bironico Messa in sicurezza della strada cantonale, Medeglia Alcuni interventi puntuali di messa in sicurezza sulla strada cantonale e su via alle Scuole, Rivera Messa in sicurezza di via Sigirino, Sigirino	
Muzzano	Zona 30 nel nucleo	
Paradiso	Moderazione e messa in sicurezza di via ai Grotti Moderazione del traffico di via Guidino Moderazione e sistemazione viaria di via Calprino, via Carzo e via alla Sguancia	
Pura	Zona 30 sulla strada cantonale	
Savosa	Sistemazione e riqualifica del posteggio di Valgersa	
Sorenago	Zona 30 in via Giroggio Messa in sicurezza di via Rino Tami	
Torricella-Taverne	Zone 30 Naravazz, Alle Pezze, Ai Lungh, Rovred, Vignascia, Rained, nucleo di Torricella, via alla Bolla / via Ungè, nucleo di Taverne Messa in sicurezza puntuale in diversi punti della rete stradale comunale	
Vico Morcote	Moderazione del traffico e messa in sicurezza della Strada da Vigh Moderazione del traffico lungo la strada cantonale Melide-Morcote	
Vernate	Zona 30 in buona parte dell'abitato Dossi dissuasori lungo la strada cantonale	

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Aumento generalizzato della sicurezza stradale, in particolare per gli utenti più vulnerabili.

Riduzione delle emissioni foniche e atmosferiche

Incremento della qualità di vita sia nelle aree residenziali che in quelle lavorative.

DATI QUANTITATIVI

Si può stimare che oltre il 50% delle aree edificabili è interessato da una zona a velocità limitata o da una moderazione del traffico esistente. Una volta realizzati i progetti in corso, tale percentuale potrebbe salire a ca. il 70% delle zone edificabili. Va inoltre considerato che molte aree (quartieri prettamente residenziali, nuclei) non necessitano di alcun intervento.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Documentazione fornita dai Comuni.

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Non necessaria

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità

SCADENZIARIO

I progetti indicati sono tutti per lo meno avviati.

È molto verosimile che la loro realizzazione possa essere avviata entro il 2031.



Riqualifica viaria Cappella delle Due Mani

Codice ARE:

--

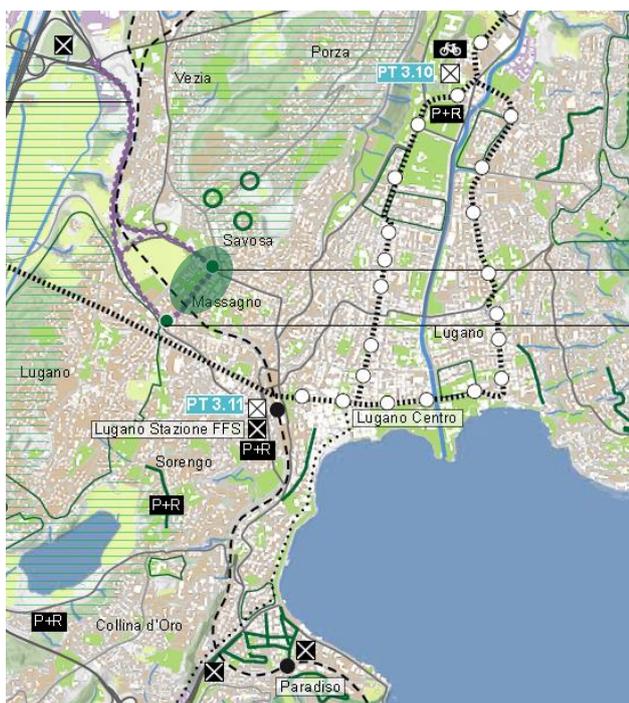
Codice PA:

RSS 6.2

Categoria e sottocategoria della misura	3	Riqualifica / sicurezza dello spazio stradale	
	3.1	RSS Incrocio, rotatoria	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	IN 3c, RSS 6.3		
Rapporto con PA precedente	IN 3c, TIM 2.7		
Ente responsabile	Municipio di Massagno		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Priorità	A		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2028 – 2031		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	6'500'000 CHF (IVA esclusa)		
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/>	Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Cantone	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Agglomerato	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Comune/i	
		Terzi	



Concetto TP (Atelier Descombes Rampini, 2022)



Concetto TIM (Atelier Descombes Rampini, 2022)



Concetto ML (Atelier Descombes Rampini, 2022)

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La riorganizzazione delle bretelle autostradali permette di smistare i flussi in funzione della loro origine-destinazione già in corrispondenza del nuovo nodo semaforizzato alla confluenza delle bretelle. Questa premessa permette di sgravare via Lepori dal traffico parassitario di transito e può assumere la funzione di asse secondario, orientato prevalentemente verso la mobilità lenta, e con evidenti vantaggi per la popolazione residente.

La chiusura dell'aggancio veicolare della Via Lepori al nodo della Cappella delle Due Mani, impone il ripensamento della viabilità interna dell'abitato di Massagno e della sua accessibilità: Si prevede la realizzazione di un nuovo accesso veicolare, a funzione secondaria, da Via San Gottardo verso Via Foletti con gestione a senso unico di circolazione (solo in entrata). Questa misura è accompagnata dalla chiusura alla percorrenza dei veicoli della traversa diagonale (attuale innesto di Via Foletti su Via Lepori).

Si prevede di intervenire strutturalmente all'innesto di Via San Salvatore su Via San Gottardo così da consentire anche le manovre di svolta a sinistra in uscita dal comparto. Il concetto è completato da un intervento incisivo di riassetto e riqualifica di Via Lepori, quale strada di quartiere.

Le nuove fermate del trasporto pubblico non risultano più distanti fra loro, ma una di fronte all'altra e collegate in superficie mediante un attraversamento pedonale regolato da impianto semaforico. Si tratta di una grande miglioria a livello di attrattività e funzionalità sia per l'utenza, sia per l'azienda di trasporto pubblico. In entrambe le direzioni, i bus possono beneficiare di corsie preferenziali che garantiscono la priorità e una buona conduzione del trasporto pubblico. Le fermate risultano integrate nel nuovo disegno urbanistico e diventano punti di riferimento

Il declassamento della Via Lepori e la riorganizzazione del nodo permettono di strutturare una rete ciclopedonale funzionale, sicura e continua sia nella direttrice Nord-Sud, sia nella relazione Est-Ovest. Pedoni e biciclette possono spostarsi liberamente in superficie, in un contesto di qualità e di sicurezza grazie ai nuovi attraversamenti pedonali semaforizzati presenti su Via S. Gottardo e all'introduzione della zona d'incontro lungo la parte terminale di Via Lepori. Lo spazio precedentemente destinato al traffico motorizzato può essere convertito in asse forte della mobilità lenta, quale continuità del percorso ciclo-pedonale che dalla stazione FFS di Lugano, attraverso il comparto centrale di Massagno si sviluppa verso Savosa e la zona sportiva e di svago Val Gersa.

Relazione con altre misure

Misura integrata nel concetto di riqualifica urbanistica del comparto della Cappella delle Due Mani (IN 3c) e funzionalmente connessa con la riorganizzazione viaria del nodo delle Cinque Vie (RSS 6.3).

Impatto ambientale

Tendenziale riduzione del traffico grazie all'ottimizzazione dei percorsi (riorganizzazione delle bretelle autostradali Porta Ovest, PAL3 TIM 2.7).

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Valorizzazione urbanistica di una "porta d'entrata". Aumento della permeabilità tra i quartieri, con la mobilità lenta agevolata. Fermate del trasporto pubblico migliorate e riduzione dei carichi di traffico.

DATI QUANTITATIVI

Via Lepori (segmento centrale) -5'200 v/g (- 47%), Via Camara (rete di gerarchia superiore) + 4'000 v/g (+ 25%).

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Cappella delle Due Mani (Porta Ovest), Mandato di studio per l'elaborazione di un concetto urbanistico per il comparto della Cappella delle Due Mani nel contesto del concetto di organizzazione viabilistico Porta Ovest secondo una procedura di "mandati di studio in parallelo" (MSP), Rapporto finale del collegio di esperti, 2022

Comune di Massagno, Variante di PR "Comparto Cappella Delle Due Mani", Piano di indirizzo, Atelier Descombes Rampini / Studio d'ingegneria Francesco Allievi, 2023

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Misura non rilevante per il Piano direttore

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità

SCADENZIARIO

Ipotesi

2025: Variante di PR per adozione Consiglio comunale

2028: approvazione Consiglio di Stato



Riqualifica viaria Cinque Vie

Codice ARE:

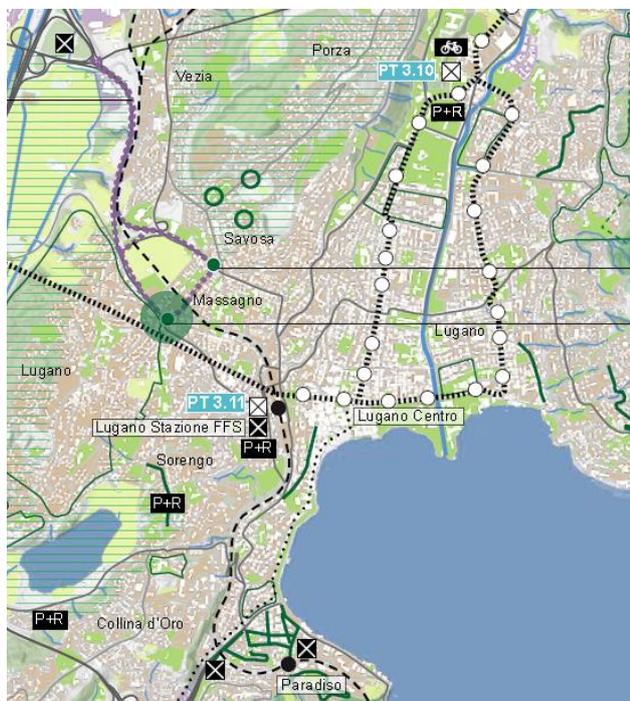
--

Codice PA:

RSS 6.3

Categoria e sottocategoria della misura	3	Riqualifica / sicurezza dello spazio stradale	
	3.1	RSS Incrocio, rotatoria	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	IN 3c, RSS 6.2		
Rapporto con PA precedente	IN 3c, TIM 2.7		
Ente responsabile	Municipio di Lugano		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Priorità	B		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	2032-2035		

COSTI E FINANZIAMENTO	
Costi totali	3'000'000 CHF (IVA esclusa) (stima)
Enti finanziatori	<input checked="" type="checkbox"/> Confederazione in ambito PA
	<input type="checkbox"/> Confederazione in altri ambiti
	<input checked="" type="checkbox"/> Cantone
	<input checked="" type="checkbox"/> Agglomerato
	<input checked="" type="checkbox"/> Comune/i
	Terzi



Riorganizzazione delle rampe autostradali Lugano Nord e della viabilità fino alle Cinque Vie e alla Cappella delle Due Mani, Progetto di fattibilità 2014 (Citec SA e Giraudi Radczuweit sagl)

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

La riorganizzazione delle bretelle autostradali permette di smistare i flussi in funzione della loro origine-destinazione già in corrispondenza del nuovo nodo semaforizzato alla confluenza delle bretelle. Questa premessa permette di distribuire meglio i flussi di traffico da e per la città che transitano dalle intersezioni delle Cinque Vie e della Cappella delle Due Mani.

Gli spazi stradali dell'intersezione delle Cinque vie possono essere ridotti e destinati alla mobilità lenta. L'assetto del nodo assume un carattere più urbano e può essere configurato come una vera e propria porta di accesso alla città.

A monte può venire definito un fronte urbano con uno spazio pubblico, mentre una fascia alberata può accompagnare la pista ciclabile in direzione di Breganzona e Muzzano.

La riduzione del carico veicolare dovrebbe permettere una gestione semplificata dell'incrocio.



Relazione con altre misure

Misura integrata nel concetto di riqualifica urbanistica del comparto delle Cinque Vie (IN 3c) e funzionalmente connessa con la riorganizzazione viaria del nodo della Cappella delle Due Mani (RSS 6.2).

Impatto ambientale

Tendenziale riduzione del traffico grazie all'ottimizzazione dei percorsi (riorganizzazione delle bretelle autostradali Porta Ovest, PAL3 TIM 2.7).

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Riqualifica urbanistica di un nodo di traffico in un quartiere d'entrata al Polo urbano dell'agglomerato, miglioramento della permeabilità tra i quartieri.

DATI QUANTITATIVI

Gli studi preliminari hanno dimostrato il miglioramento del funzionamento dei nodi.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

Cappella delle Due Mani (Porta Ovest), Mandato di studio per l'elaborazione di un concetto urbanistico per il comparto della Cappella delle Due Mani nel contesto del concetto di organizzazione viabilistico Porta Ovest secondo una procedura di "mandati di studio in parallelo" (MSP), Rapporto finale del collegio di esperti, 2022

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Misura non rilevante per il Piano direttore

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità

SCADENZIARIO

Ipotesi

2025: adozione del PDCom Lugano (ev. indicazioni urbanistiche)

2026: studi preliminari sulla riorganizzazione viaria

2028: progetto di massima / avvio variante di Piano regolatore

2032: variante di Piano regolatore approvata / progetto definitivo

2033: progetto esecutivo / richiesta crediti

2024: avvio realizzazione



Monitoraggio e messa in sicurezza dei punti critici della rete viaria

Codice ARE:

5192.3.020

Codice PA:

RSS 6.4

Categoria e sottocategoria della misura	3	Riqualifica / sicurezza dello spazio stradale	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA precedente			
Ente responsabile	Cantone / Comuni		
Altri Enti coinvolti			
Priorità	A (misura ricorrente)		
Stato della pianificazione	1	2	3
Orizzonte di realizzazione	Misura ricorrente		

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	3'000'000 CHF (IVA esclusa) (stima)		
Enti finanziatori		Confederazione in ambito PA	
		Confederazione in altri ambiti	
	X	Cantone	
	X	Agglomerato	
	X	Comune/i	
	Terzi		

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Mitigazione dei punti critici della rete viaria (candidati punti critici ai sensi della norma VSS 641 724). Sono considerati punti critici le zone della rete stradale caratterizzate da una elevata concentrazione di incidenti; in particolare laddove, durante un periodo di 3 anni, il valore di calcolo scaturito dalla ponderazione tra numero, gravità e tipologia di incidenti è superiore al valore limite definito dalla norma VSS 641 724.

La misura si applica a tutti i punti critici pubblicati dall'USTRA sul geoportale della Confederazione, dove è indicata la mappa degli incidenti con lesioni a persone, verificatisi a partire dal 2011.

Relazione con altre misure

La può avere delle relazioni con le misure di messa in sicurezza e di moderazione del traffico adottate dai Comuni (RSS 6.1), sebbene vada evidenziato che i criteri per l'attuazione delle misure vertono molto di più sugli aspetti urbanistici e sulla qualità dello spazio stradale che sull'incidentalità.

Impatto ambientale

Nessuno



OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Aumento della sicurezza e della convivenza per tutti gli utenti della strada.

DATI QUANTITATIVI

L'indicatore MOCA dell'ARE sull'incidentalità indica per il Luganese una diminuzione negli ultimi 10 anni da 3.1 a 1.29 persone ogni mille abitanti coinvolte in incidenti

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Misura non rilevante per il Piano direttore

SCADENZIARIO

Compito ricorrente



Riquilifica dei principali assi di penetrazione urbana: Lugano, via S.Gottardo, via Cantonale, via Pelli

Codice ARE:

--

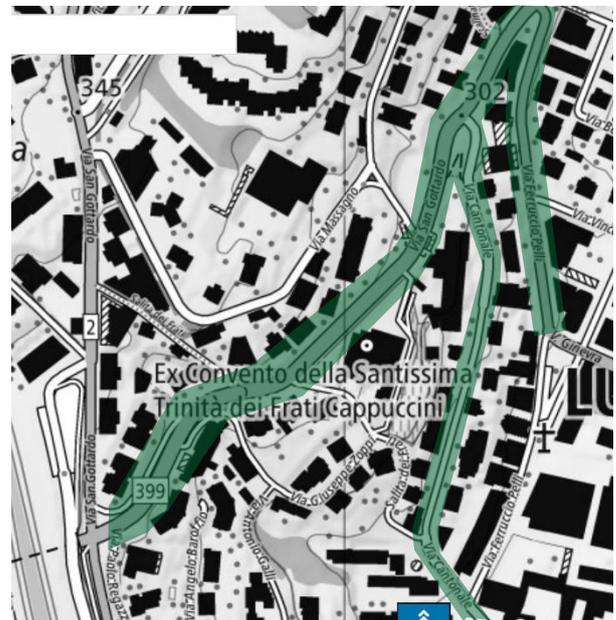
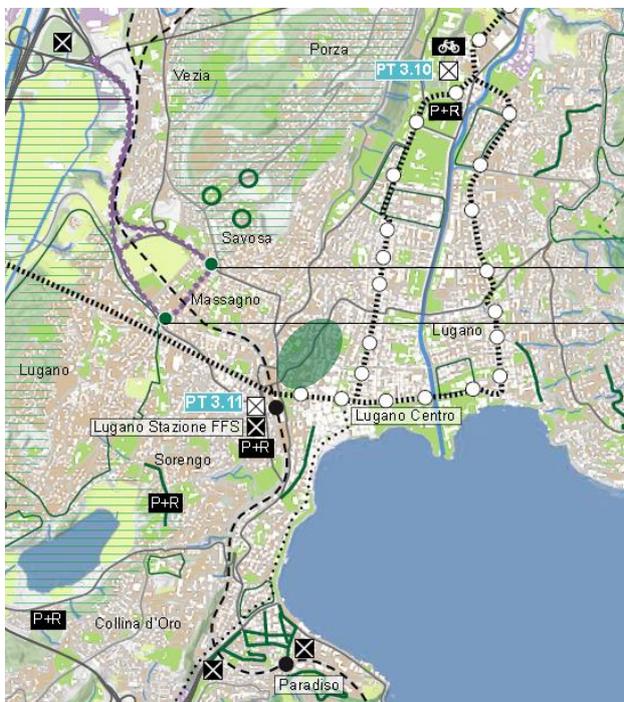
Codice PA:

RSS 6.5

Categoria e sottocategoria della misura	3	Riquilifica / sicurezza dello spazio stradale		
	3.2	Tratto stradale		
Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure				
Rapporto con PA precedente				
Ente responsabile	Cantone / Municipio di Lugano			
Altri Enti coinvolti				
Priorità	B			
Stato della pianificazione	1	2	3	
Orizzonte di realizzazione	2032 – 2035			

COSTI E FINANZIAMENTO

Costi totali	2'000'000 CHF (IVA esclusa) (stima)			
Enti finanziatori	X	Confederazione in ambito PA		
		Confederazione in altri ambiti		
	X	Cantone		
	X	Agglomerato		
	X	Comune/i		
		Terzi		



www.ti.ch/mu

DESCRIZIONE DELLA MISURA

Descrizione tecnica

Miglioramento della convivenza tra i vari modi di traffico, puntando a introdurre misure di velocizzazione per il trasporto pubblico laddove mancano o sono insufficienti e ad aumentare la sicurezza di pedoni e di ciclisti, nel contesto di una riquilifica urbanistica e architettonica degli assi stradali.

Relazione con altre misure

La misura potrebbe essere relazionata ed essere interdipendente sia con le misure per la riduzione del traffico nel Polo urbano (GT 5.1) che con le misure di velocizzazione del trasporto pubblico (TP 1.8).

Impatto ambientale

Nessun consumo di suolo.

OPPORTUNITÀ E BENEFICI PER L'AGGLOMERATO

Aumento della sicurezza e della convivenza per tutti gli utenti della strada.

Aumento delle velocità commerciali del trasporto pubblico.

Miglioramento della qualità e vivibilità dell'asse stradale.

DATI QUANTITATIVI

Da verificare nell'ambito dell'allestimento del progetto.

DOCUMENTI DI BASE E FATTIBILITÀ

--

SITUAZIONE NEL PIANO DIRETTORE CANTONALE

Conformità con il PD

Misura non rilevante per il Piano direttore

Necessità di aggiornamento del PD

Nessuna necessità

SCADENZIARIO

Ipotesi

2025: studio di fattibilità

2026: progetto di massima e pubblicazione

2028: progetto definitivo / richiesta crediti

20312: progetto esecutivo

>2032: avvio realizzazione