

PAL3

**Programma d'agglomerato del
Luganese di terza generazione**

Documento per l'informazione e la partecipazione a norma dell'art. 11 Lst

*Consultazione dei Municipi e del
Dipartimento del territorio*

23 dicembre 2015

SOMMARIO

1. Introduzione	5
1.1 Cosa è un Programma d'agglomerato	5
1.2 Obiettivi della CRTL	5
2. Il PA strumento dinamico in costante miglioramento	6
3. Gli elementi consolidati nel PAL2	11
4. La valutazione della Confederazione del PAL2	13
5. Verso il Programma di agglomerato di terza generazione	15
5.1 Temi focalizzati	16
5.2 La visione di "città-agglomerato" (una strategia di "rete urbana")	16
5.3 21 aree funzionali	18
5.4 Sviluppo intercomunale "bottom-up"	19
5.5 La "maglia verde" elemento strutturante del territorio	20
5.6 Il tram-treno elemento strutturante della mobilità	22
5.7 La riorganizzazione del trasporto pubblico su gomma	22
5.8 "30% trasporto pubblico, il resto pulito"	24
6. Implementazione operativa del PAL3	25
6.1 Paesaggio-insediamenti	25
6.2 Mobilità	27
7. Scadenario	29
8. Riepilogo delle domande per la consultazione	31
9. Allegati	33
9.1 Esito della consultazione dei Municipi e del Dipartimento del territorio	33
9.2 Programma d'agglomerato di terza generazione – Paesaggio e Insediamenti	33
9.3 Programma d'agglomerato di terza generazione – Mobilità	33

1. Introduzione

1.1 Cosa è un Programma d'agglomerato

Con la nuova perequazione finanziaria tra Confederazione e Cantoni (NPC), entrata in vigore il 1 gennaio 2008, il modello di finanziamento delle opere infrastrutturali è stato radicalmente modificato. In linea di principio l'adempimento di un determinato compito e il relativo onere è stato attribuito ad un unico livello istituzionale: la Confederazione oppure i Cantoni.

La conseguenza è che la Confederazione si assume integralmente l'onere di realizzare le reti di trasporto nazionali, mentre sono venuti a cadere i contributi per la realizzazione di opere regionali.

Visti i problemi di traffico riscontrati in buona parte delle città e agglomerati svizzeri, con la prospettiva di un possibile ulteriore peggioramento e pesanti conseguenze negative sullo sviluppo economico del Paese, nel 2005 la Confederazione ha istituito un *fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato e la rete di strade nazionali*, attraverso il quale cofinanziare le infrastrutture di traffico al loro interno.

Il versamento di contributi federali per le infrastrutture del traffico d'agglomerato presuppone l'esistenza di un *programma d'agglomerato (PA)*, ovvero un piano di misure per trasporti e insediamenti che coinvolge tutti i vettori e i mezzi, in modo coordinato con l'evoluzione degli insediamenti, il quale dovrà essere aggiornato a scadenze regolari (finora con un ritmo quadriennale).

Il PA è pertanto una richiesta alla Confederazione di cofinanziamento di opere infrastrutturali e non una richiesta di approvazione di opere, le quali vengono – se del caso – approvate con il Piano direttore cantonale.

In questo contesto, è stato allestito un Programma d'agglomerato del Luganese, una prima volta nel 2007 e una seconda, con l'edizione "di seconda generazione", nel 2012.

1.2 Obiettivi della CRTL

Gli obiettivi principali della CRTL con il Programma d'agglomerato di terza generazione (PAL3) sono:

- confermare la quota di co-finanziamento da parte della Confederazione (35%) delle opere riconosciute con il PAL2 nel 2012;
- verificare ulteriori misure infrastrutturali da finanziare nell'ambito della politica di PA.

2. Il PA strumento dinamico in costante miglioramento

Le origini

La pianificazione infrastrutturale regionale del Luganese si inserisce in un contesto che fonda le sue origini nei primi anni '80, quando sulla scorta dei disposti della Legge federale sulla pianificazione del territorio¹, presero avvio gli studi di base per l'allestimento del primo Piano direttore cantonale.

Una prima valutazione della realtà ticinese, delle sue prospettive e degli indirizzi di sviluppo, come pure degli elementi che avrebbero potuto caratterizzare la politica di organizzazione del territorio è presente nel *Rapporto sugli indirizzi* allestito dal Consiglio di Stato, dibattuto e adottato dal Gran Consiglio nel 1982.

Si tratta probabilmente del primo sguardo complessivo sull'insieme della realtà sociale, economica e territoriale del Cantone, travalicante i confini dei singoli Comuni.

In questo contesto si inserisce anche lo studio del 1982, *La regione funzionale urbana di Lugano* di Angelo Rossi, che analizza le relazioni e i meccanismi tra il polo socio-economico di Lugano e il territorio circostante.

Una delle idee fondanti dello studio di Rossi, ripresa anche del futuro Piano direttore, è quella di una "ripartizione del territorio cantonale in diverse regioni polarizzate", quindi con un netto orientamento polo-periferia.



Figura 1 *La regione funzionale urbana di Lugano, Angelo Rossi, 1982*

¹ Legge federale sulla pianificazione del territorio, 22 giugno 1979

Il PTL (1994)

Quasi parallelamente all'allestimento del primo piano direttore, sulla scorta di una convenzione stipulata alla fine degli anni '80 tra il Consiglio di Stato e i Comuni tra il Monte Ceneri e le rive settentrionali del Ceresio (in totale 87), che istituiva la Commissione Intercomunale dei Trasporti del Luganese (CIT), nel 1994 è stata allestita la *Proposta di Piano dei trasporti del Luganese* (PTL).

Per la prima volta a livello cantonale, ma certamente innovativo anche a scala nazionale, il PTL propose un concetto di mobilità integrato che considera tutti i modi di trasporto.

La strategia di intervento del PTL si fonda su un sistema di trasporti "a tre anelli":

- il primo anello rappresentato dalle aree di interscambio modale esterne all'area urbana;
- il secondo, costituito dalla tangenziale "Omega", assume la funzione di circoscrizione del traffico del Polo Luganese, dotato di aree di scambio intermodale lungo il suo tracciato;
- il terzo anello riguarda la gestione della mobilità all'interno del Polo Luganese.

Dal profilo infrastrutturale e trasportistico le principali proposte del PTL sono:

- il potenziamento della FLP;
- il potenziamento della rete di trasporto pubblico su gomma;
- la tangenziale Omega, con la galleria Veduggio-Cassarate e l'integrazione dell'autostrada nel nuovo sistema;
- i nodi intermodali e i parcheggi di corrispondenza.

È per contro quasi del tutto assente l'inquadramento di ordine territoriale.

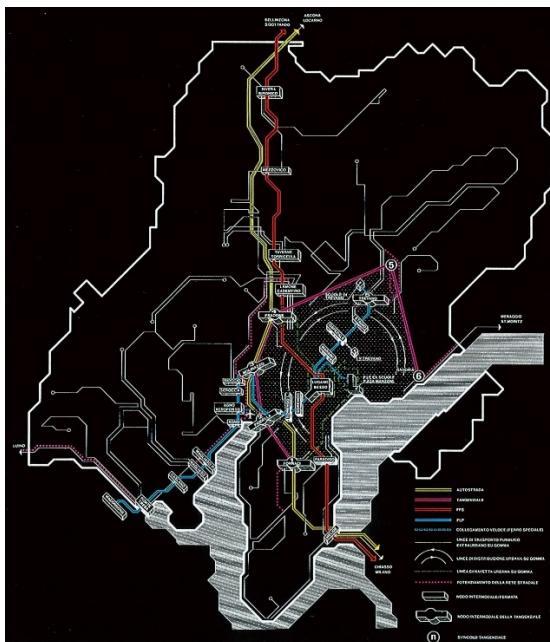


Figura 2 Piano delle infrastrutture del PTL (fonte: *Proposta di Piano dei trasporti del Luganese*, 1994)

Il COTAL (1996)

Il Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato luganese (COTAL) è stato elaborato per determinare gli indirizzi socio-economici e territoriali dell'agglomerato Luganese nell'ambito dei quali realizzare le opere infrastrutturali del PTL e per precisare il contesto territoriale regionale del polo luganese, dichiarato " polo cantonale" nell'ambito della "città-regione" definita del PD del 1990.

Il COTAL definisce la "Nuova città", costituita da Lugano e da una ventina di Comuni della sua corona, suddivisa in una ventina di "quartieri", ognuno dei quali caratterizzato per funzione e vocazione. Essa è il centro della propria regione funzionale ed intrattiene rapporti dialettici con le aree più esterne in un rapporto di complementarità.

Seppur con una dimensione che travalica i confini dei singoli Comuni, si conferma quindi una visione dell'agglomerato basata sul rapporto centro-periferia.

Il consolidamento nel PD (1994 / 2001)

Il PTL è stato ripreso nel Piano direttore cantonale per la prima volta nel 1994². Successivamente le schede hanno vissuto due aggiornamenti, nel 1997-1998 e nel 2001, che hanno consolidato le modifiche e gli adeguamenti derivanti dall'avanzamento dei lavori, come pure le indicazioni del COTAL.

La scheda 12.23 "Piano trasporti del Luganese" è stata adottata dal Consiglio di Stato il 14 marzo 2001 e approvata dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) il 24 settembre 2003.

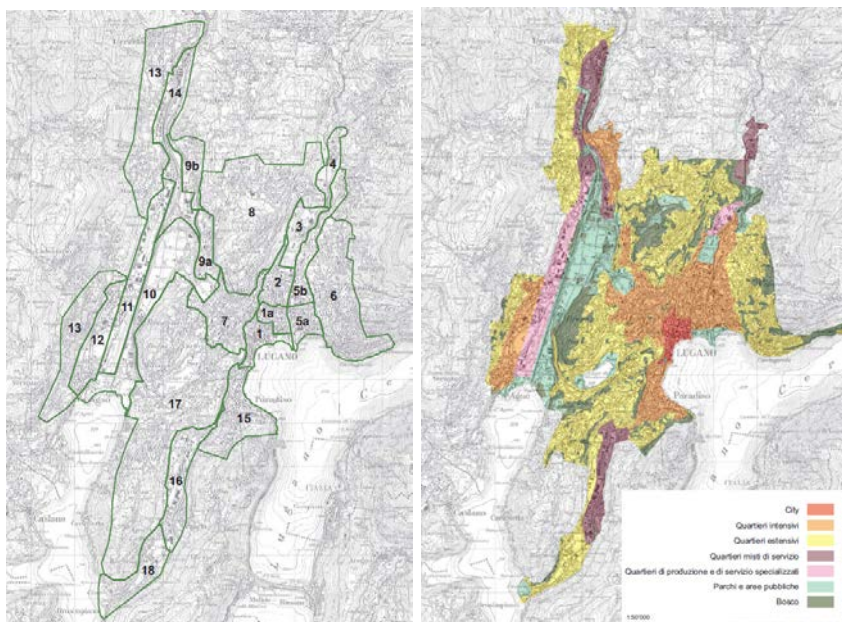


Figura 3 COTAL, Quartieri e caratteristiche insediative dei quartieri
(fonte: PD 1990, scheda 10.4 / PD 2009, scheda R3)

² Scheda 12.23 adottata dal Consiglio di Stato il 31 maggio 1994.

Il credito quadro PTL e la partecipazione comunale al finanziamento (1999)

Nel 1999 il Consiglio di Stato chiede al parlamento lo stanziamento di un credito quadro di 800 Mio CHF per la realizzazione delle opere del PTL³.

La motivazione addotta dal Consiglio di Stato è eloquente: *"Il PTL è da considerare come un'opera unitaria, composta da singoli interventi tra di loro strettamente correlati. La valorizzazione dei singoli interventi è garantita solo dall'attuazione del PTL nel suo insieme (...) Ne consegue quindi, inequivocabilmente che dal profilo finanziario l'attuazione del PTL non può avvenire se non è assicurata da un credito quadro e se non viene esplicitata la volontà politica di stanziare l'intero credito."*

Nel 1999 la CRTL ed il Cantone hanno concordato una partecipazione ai costi del PTL di 75 Mio CHF da parte dei Comuni, su un primo investimento lordo di 500 Mio CHF, sull'arco di 10 anni. L'accordo è sfociato nella richiesta di credito ai legislativi comunali e al versamento di undici rate di contributi tra il 2001 e il 2011⁴ per la realizzazione delle opere previste dalla prima fase del PTL.

Il PAL (2007)

Nel 2007 il DT, con il supporto della CRTL, ha elaborato il Programma d'agglomerato del Luganese (PAL), impostandolo sostanzialmente ancora sui contenuti del PTL.

Il concetto di organizzazione territoriale è fondato invece integralmente sulle proposte del COTAL, che copre quindi solo parzialmente il comprensorio di intervento del PTL.

Gli elementi innovativi proposti dal PAL rispetto al PTL sono rappresentati dall'integrazione della rete ciclabile regionale allestita nell'ambito del Piano della viabilità del Polo (PVP) e dall'introduzione del concetto di un sistema di trasporto tram-treno su cui incentrare la politica di gestione della mobilità pubblica del Luganese.

Proposta, quest'ultima, giudicata molto positivamente dalla Confederazione nell'ambito della sua valutazione. Erano state invece oggetto di critica la coerenza globale degli interventi sulle varie reti di trasporto e l'integrazione con le misure territoriali. La Confederazione aveva garantito un contributo di 27.5 Mio CHF, con la promessa di ulteriori 72.3 Mio CHF da confermare con le generazioni successive del PA.

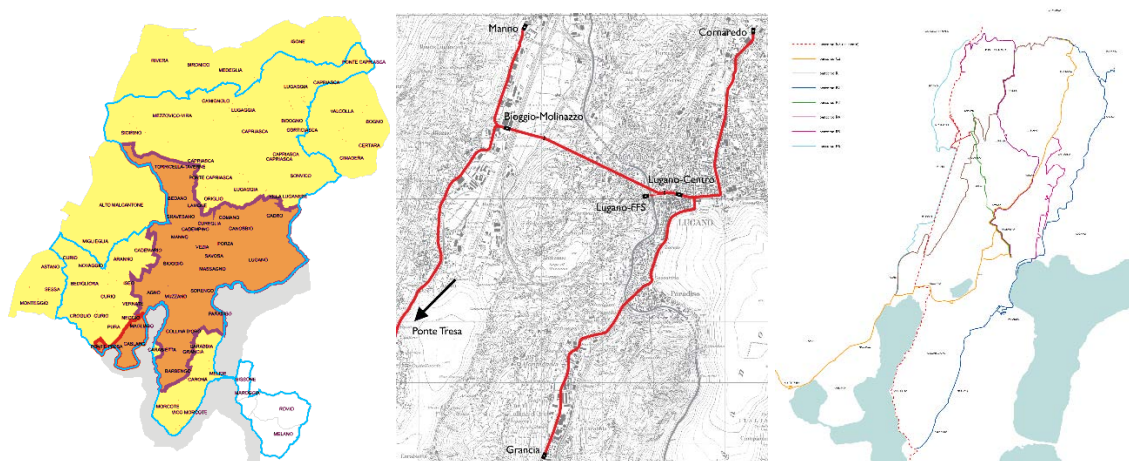


Figura 4 Perimetro PAL, rete tram treno e rete ciclabile regionale (fonte: PAL, Rapporto finale, 2007)

³ Messaggio 4839A del 10 febbraio 1999. Una prima richiesta (Messaggio 4839 del 14 gennaio 1999) richiedeva lo stanziamento di 500 Mio CHF destinato alla realizzazione delle opere della prima fase. In seguito (Messaggio 5350 del 8 gennaio 2003) il Consiglio di Stato chiede lo stanziamento di un credito supplementario di 105 Mio CHF, presentando un aggiornamento del preventivo per la realizzazione della galleria Vedeggio-Cassarate.

⁴ Le due rate del 2003 e del 2004 sono state dimezzate.

Il PAL2 (2012)

Il PAL2 è stato allestito nel 2012 da parte della CRTL su delega del Consiglio di Stato e ridefinisce il quadro di riferimento territoriale attraverso l'**estensione del perimetro a tutti i Comuni** del comprensorio della CRTL, dal Monte Ceneri al Ponte diga di Melide, e l'identificazione di diciotto aree funzionali, classificate secondo la definizione del PD e caratterizzati da specifici obiettivi di crescita numerica.

Il PAL2 contrappone ad uno scenario di crescita diffusa il **nuovo scenario di una "città-agglomerato"**, che vuole concentrare lo sviluppo in poche aree, con l'obiettivo specifico di una tutela delle aree pregiate, rappresentate soprattutto dai quartieri residenziali, i quali rappresentano uno dei maggiori valori di localizzazione per il Luganese.

Un'altra novità del PAL2 è il modello di sviluppo, con la proposta di un approccio "**bottom-up**" delle pianificazioni intercomunali dei comparti strategici, che oltre a determinare un maggiore consenso, implica anche una grande **responsabilizzazione** nell'allestimento e nell'attuazione delle proposte pianificatorie da parte dei Comuni.

Per quanto riguarda le infrastrutture si è invece proposto il sostanziale mantenimento dell'impostazione di fondo del PAL, con la rete tram-treno quale "perno infrastrutturale prioritario dello sviluppo dell'agglomerato" e la conferma della priorità degli interventi per la Fase 2015-2018.

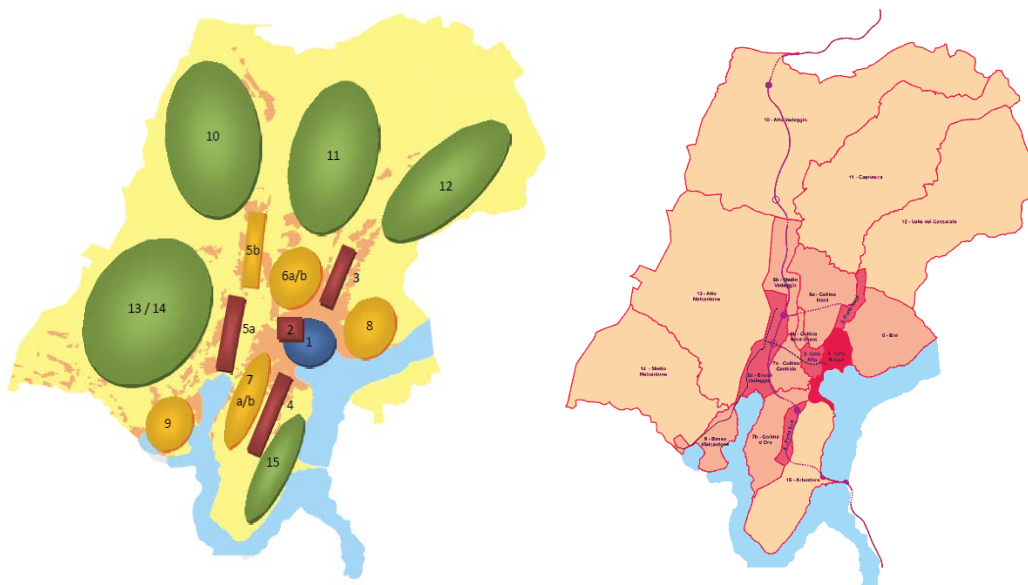


Figura 5 Aree funzionali (fonte: PAL2, Rapporto finale 2012)

L'ulteriore consolidamento nel PD (2014)

Il PD adottato nel 2009 ha ripreso integralmente e senza modifiche le schede 10.4 e 12.23 del PD precedente nelle schede "R3 - Organizzazione territoriale dell'agglomerato luganese, COTAL", rispettivamente "M3 - Piano regionale dei trasporti del Luganese".

Già nel corso dell'allestimento del PAL2 si è dato avvio alla procedura di revisione di queste due schede, in funzione dei nuovi contenuti. La procedura è sfociata nella congiunzione delle due schede nella nuova scheda "R/M3 Agglomerato del Luganese", adottata dal Consiglio di Stato il 26 marzo 2014 e pubblicata il 22 aprile 2014.

3. Gli elementi consolidati nel PAL2

Accordo sul finanziamento e stanziamento dei crediti comunali

Nel 2012 si è di fatto conclusa la prima fase del PTL, con un consuntivo di spesa di ca. 515 Mio, che ha visto le seguenti principali realizzazioni:

- Galleria Vedeggio Cassarate;
- Potenziamento della ferrovia Lugano-Ponte Tresa;
- Nodi intermodale Fornaci;
- Posteggi di interscambio lungo la ferrovia Lugano-Ponte Tresa;
- Potenziamento dei trasporti pubblici su gomma urbani e regionali;
- Sistemazione della stazione FFS di Lugano;
- Riorganizzazione della gerarchia stradale e nuova gestione semaforica;
- Passeggiata ciclopedonale a lago Agno-Magliaso.

Siccome il PAL è da considerare un'opera unitaria i cui singoli interventi sono strettamente correlati, le misure della prima fase del PTL sono le fondamenta su cui poggia e si sviluppa, nell'ottica del miglioramento costante.

Già durante l'allestimento del PAL2 la CRTL e il DT hanno intavolato delle trattative per definire il quadro realizzativo e finanziario dell'insieme delle opere infrastrutturali previste per il ventennio 2014-2033. La convenzione del mese di dicembre 2013 prevede un impegno finanziario complessivo lordo di ca. 630 Mio CHF, di cui 216 Mio CHF a carico dei Comuni, da versare tra il 2014 e il 2033, per le seguenti opere:

- Rete tram-treno del Luganese (Lugano centro-Bioggio-Manno);
- Stazione FFS di Lugano (StazLu1-modulo 3);
- Opere di pronto intervento (PPI) nella valle del Vedeggio e sulla Collina Nord;
- Opere di pronto intervento (PPI) nel Basso Malcantone;
- Viabilità definitiva del Nuovo quartiere Cornaredo;
- Circonvallazione Agno-Bioggio;
- Viabilità del Pian Scairolo;
- Nodo intermodale di Cornaredo;
- Nodo intermodale di Molinazzo;
- Park+Ride di Lamone-Cadempino;
- Assi di penetrazione Massagno, Paradiso e Savosa (PVP fasi B/C).

A partire dall'autunno 2014 i Municipi hanno sottoposto ai loro legislativi la richiesta di credito. A fine giugno 2014, trenta consigli comunali hanno approvato il credito (pari a ca. 85% del credito complessivo), undici l'hanno respinto (8%) e sei devono ancora esprimersi (7%).

La rete ciclabile regionale è pure consolidata e finanziata tramite un accordo di finanziamento specifico.

Misure e studi dal 2012

Dopo l'allestimento del PAL2 la pianificazione intercomunale e la progettazione delle misure di buona parte delle opere sono avanzate.

Per le misure di ordinamento territoriale:

- si è dato avvio alla variante di Piano regolatore relativa alla trincea di Massagno (PR-TriMa), sulla scorta del Masterplan Città Alta;
- si è dato avvio alla variante di Piano regolatore relativa al comparto StazLu2;
- l'Agenzia NQC è stata istituita ed è operativa, con l'incarico di attuare il Piano regolatore;
- il piano regolatore intercomunale del Piano della Stampa (PRIPS) è stato sottoposto per adozione ai rispettivi legislativi;
- lo studio di fattibilità per la viabilità Porta Ovest ha integrato delle proposte di riqualifica urbanistica degli spazi stradali e pubblici;
- è stato allestito l'incarto del Piano regolatore intercomunale del Pian Scairolo (PR-CIPPS) da sottoporre ai rispettivi legislativi per adozione:

Per le misure infrastrutturali; sono stati allestiti i seguenti progetti o studi:

- progetto definitivo della rete tram treno Lugano – Bioggio – Manno;
- studio di fattibilità relativo al trasporto pubblico della Valle del Vedeggio (nuove fermate TILO, opzione di prolungamento TILO fino a Manno, opzione di prolungamento tram-treno fino a Lamone Cadempino);
- progetto definitivo della circonvallazione Agno-Bioggio (viabilità Basso Vedeggio)
- progetto definitivo della prima fase delle rete ciclabile regionale;
- progetto definitivo della viabilità NQC;
- studio di fattibilità della viabilità CIPPS;
- studio di fattibilità per la viabilità Porta Ovest;
- studio di fattibilità per l'apertura al traffico ordinario dello svincolo di Sigirino;
- adeguamento del potenziale dei nodi intermodali e dei P+R, che ha portato alla sostanziale riduzione da 6'500 ad una forchetta di 1'500-3'000 stalli, con consolidamento delle indicazioni nel Piano direttore.

4. La valutazione della Confederazione del PAL2

Il PAL2 ha portato alla garanzia di cofinanziamento per 31.2 Mio CHF (per 89.2 Mio di investimenti), con la promessa di cofinanziamento di ulteriori 59.2 Mio CHF (investimenti per 169.2 Mio CHF), con una quota di cofinanziamento della Confederazione che è aumentata del 5% rispetto al PAL, passando al 35%.

Il confronto con gli altri agglomerati mostra come l'agglomerato di Lugano sia posizionato in 10a posizione per il volume complessivo dei contributi (Lista A+B) e in 6a posizione per i contributi pro capite/posto lavoro.

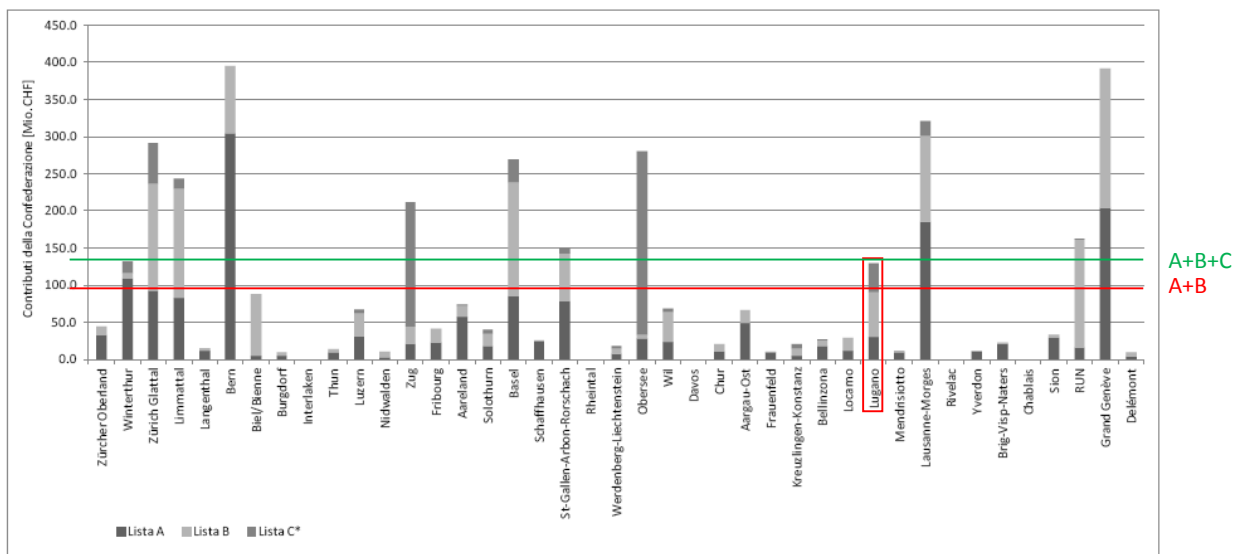


Figura 6 Contributi federali lordi (fonte: Messaggio concernente il decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2015)

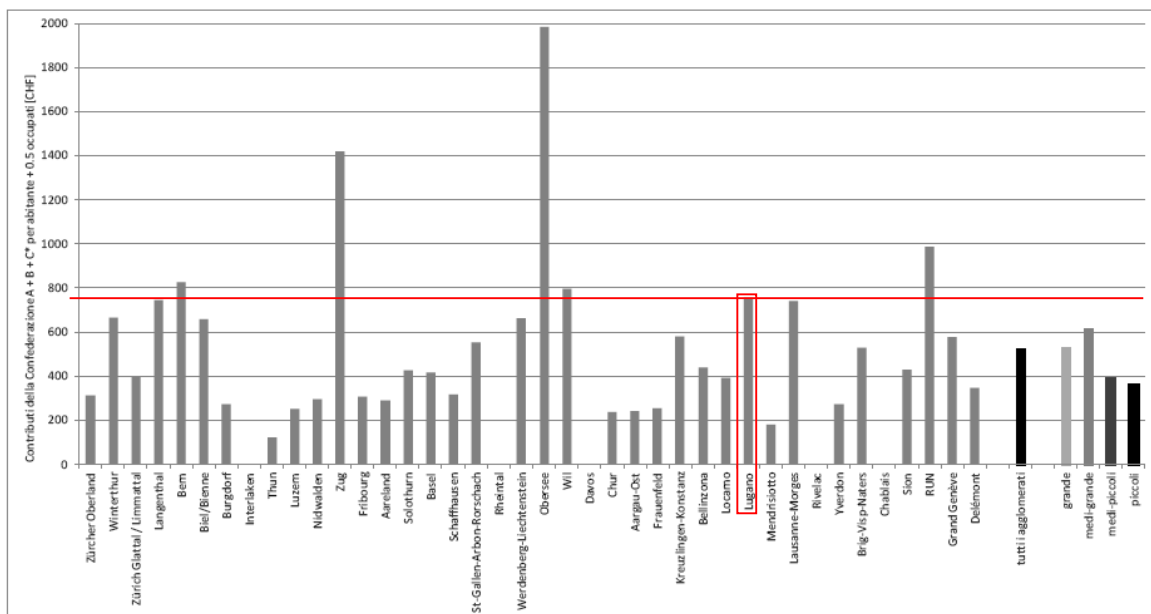


Figura 7 Contributi federali pro abitante/posto lavoro (fonte: Messaggio concernente il decreto federale che libera i crediti per il programma Traffico d'agglomerato a partire dal 2015)

La Confederazione ha **valutato positivamente** la visione dello sviluppo degli insediamenti a medio e lungo termine, fondato sulla definizione di aree funzionali che integrano l'intero bacino dell'agglomerato e fa capo ad un sistema di trasporto strutturante (tram-treno) che permette di collegare i principali poli di sviluppo dell'agglomerato. Le strategie settoriali e le misure proposte sono state ritenute coerenti con questa visione d'insieme.

Lo sviluppo del Nuovo Quartiere Cornaredo e del Basso Vedeggio è considerato la prima tappa verso la concentrazione dello sviluppo degli insediamenti nei comparti centrali e le misure previste nel programma d'agglomerato forniscono un quadro adeguato per focalizzare i grandi generatori di traffico nei settori ben serviti dai trasporti pubblici.

La rete tram-treno è vista come un'alternativa al traffico motorizzato privato nell'agglomerato del Luganese, che consente di migliorare notevolmente l'accessibilità dei poli di sviluppo centrali e di tutte le aree strategiche.

È stata valutata positivamente anche la rete ciclabile regionale, per il miglioramento della qualità e della sicurezza degli spostamenti del traffico lento.

La Confederazione ha invece ritenuto che le disposizioni per attuare la strategia di sviluppo dell'agglomerato in coordinazione con l'asse di trasporto strutturante della mobilità (tram-treno) non fossero sufficientemente ambiziose.

Sono state sollevate delle osservazioni in merito all'assenza di misure volte a contenere lo sviluppo nelle zone periferiche e non servite dal trasporto pubblico, così come l'accessibilità dei poli di sviluppo economici ancora troppo incentrata sul trasporto privato.

Sono pure state riservate delle critiche a quello che è stato ritenuto un approccio settoriale del sistema di trasporto, alla mancanza di strategie di gestione del traffico che agiscono sulla domanda di mobilità e ad una strategia intermodale centrata su un'offerta ritenuta eccessiva e non coordinata con gli insediamenti e i trasporti pubblici.

La messa in rete delle differenti tipologie di trasporto pubblico è inoltre stata considerata non sufficientemente approfondita.

Per quanto attiene la critica al sovradimensionamento dell'offerta di stazionamento, è doveroso precisare che la politica dei nodi intermodali era uno degli elementi cardine del PTL (cfr. cap. 3) e che, almeno in parte, era una delle richieste della Confederazione nell'ambito delle misure fiancheggiatrici della galleria Vedeggio-Cassarate. In questo senso la Confederazione ha determinato un cambiamento assiomatico rilevante.

Un accenno particolare va riservato alla circonvallazione di Agno e Bioggio: Nonostante essa non abbia beneficiato del cofinanziamento federale, la sua utilità è stata ritenuta "molto buona" nell'ambito della valutazione tecnica effettuata dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale. Il motivo per cui la Confederazione non ha finanziato l'opera è da far risalire ai costi, che ha portato ad un rapporto costo utilità "sufficiente".⁵

⁵ Esame dei programmi d'agglomerato di 2a generazione, Rapporto esplicativo, Ufficio federale dello sviluppo territoriale, 03.05.2013. I gradi di valutazione per il rapporto costi-utilità erano "nettamente insufficiente", "insufficiente", "sufficiente" e "buono/molto buono". Nel Rapporto d'esame della Confederazione del 26 febbraio 2014 il rapporto costi/benefici è stato dichiarato "insufficiente", senza che siano state addotte motivazioni particolari.

5. Verso il Programma di agglomerato di terza generazione

La cronologia illustrata al cap. 2 evidenzia come uno strumento programmatico complesso e articolato come il PTL o il PAL sia il risultato di un processo decisionale altrettanto articolato. Ogni passaggio procedurale fonda su ciò che è stato consolidato in precedenza, fa tesoro delle critiche e propone degli adattamenti volti a migliorare l'efficacia delle proposte.

L'allestimento del PAL si fonda quindi sulla la conferma degli aspetti positivi dello strumento consolidato in precedenza e sull'integrazione di correttivi e miglioramenti che possano rispondere alle sue criticità.

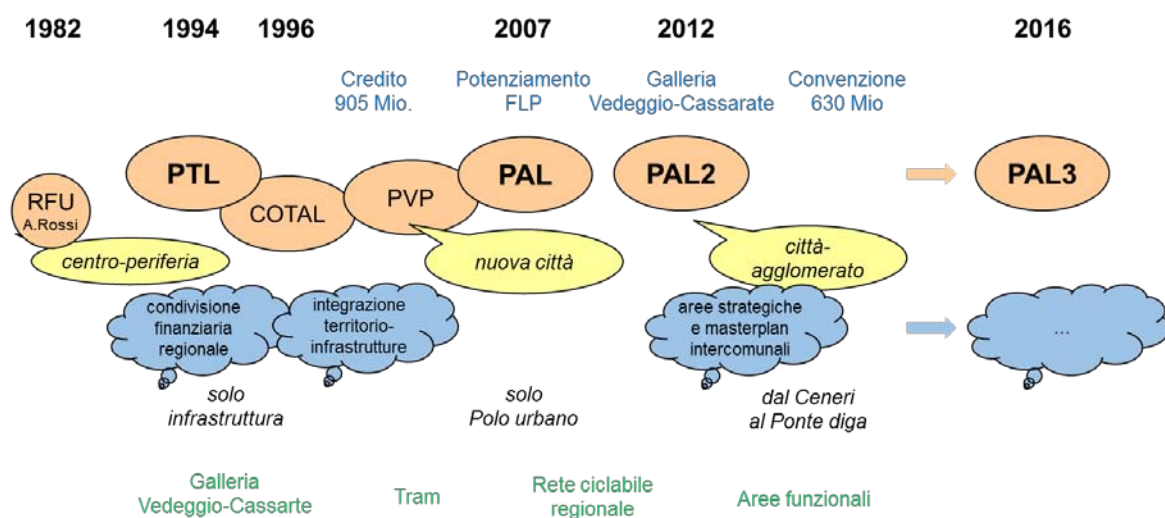


Figura 8 Contestualizzazione del processo di continuo miglioramento

Nell'ambito del costante processo di miglioramento descritto al cap. 2, il PAL3 conferma in primo luogo l'impostazione del PAL2, in particolare l'insieme delle misure infrastrutturali, che rappresentano lo scenario di riferimento e la base su cui implementare le proposte operative che mirano a migliorarne l'efficacia complessiva e a dare una risposta alle criticità riscontrate a livello di esame da parte della Confederazione.

L'attuazione delle misure del PAL2 è confermata nell'ambito di un programma di investimenti ventennale, parzialmente cofinanziato dalla Confederazione, sottoscritto dal Consiglio di Stato e dalla CRTL e intimato dal Consiglio di Stato ai 47 Comuni del comprensorio di competenza del PAL (cfr. cap. 3).

5.1 Temi focalizzati

Con il PAL3 la CRTL intende soprattutto rispondere alle criticità evidenziate dalla Confederazione nell'ambito della valutazione del PAL2. Queste erano legate in particolare all'approccio ancora troppo settoriale che aveva portato a trattare in modo spesso distinto il tema degli insediamenti e del paesaggio da quello della mobilità, con i suoi vari modi di trasporto.

In particolare, oltre alla necessità di maggiormente chiarire il concetto generale dello sviluppo paesaggio-insediamenti, si era ritenuta non sufficientemente approfondita l'organizzazione del trasporto pubblico su gomma che deve accompagnare l'entrata in esercizio del sistema tram-treno.

La CRTL ha pertanto deciso di focalizzare la lettura dell'agglomerato a partire dal tema paesaggio-insediamenti, integrandola con il sistema delle aree funzionali identificate nel PAL2, verificando nel contempo l'opportunità di sfruttare il tema paesaggistico quale collante per integrare anche le opere infrastrutturali. Queste ultime restano comunque di principio definite dal PAL2 e dai rispettivi accordi di finanziamento.

Per quanto riguarda la gestione della mobilità si è invece deciso di riservare buona parte dell'attenzione alla formulazione di proposte per una riorganizzazione del trasporto pubblico regionale incentrata sulla rete tram-treno, al completamento della rete della mobilità lenta regionale e all'integrazione della mobilità lenta in ambito urbano.

La CRTL ha deciso di avvalersi a tale scopo della consulenza di professionisti affermati in campo nazionale e internazionale, alcuni dei quali con comprovata esperienza nell'allestimento di programmi d'agglomerato.

È corretto focalizzare l'attenzione delle proposte operative del PAL3 sui temi del paesaggio-insediamenti, sull'adattamento della rete di trasporto pubblico su gomma e sull'integrazione della rete della mobilità lenta?

5.2 La visione di "città-agglomerato" (una strategia di "rete urbana")

Negli anni Novanta viene concettualizzata una strategia di sviluppo territoriale concepita attorno al concetto delle reti urbane (lo "Spazio attivo" dell'"Urbanisme des réseaux"), in contrapposizione alla classica teoria della crescita urbana improntata sui modelli di centro-periferia (o, peggio ancora, ad un banale insediamento diffuso, quello che è stato definito un semplice "Spazio passivo").

Nella competizione territoriale fra regioni urbane, ai vantaggi oggettivi del fenomeno di metropolizzazione (con alla base una banale crescita per dimensione), viene così proposto un nuovo modello di sviluppo che permette di raggiungere la necessaria massa critica per le attività trainanti a livello socio-economico e culturale (ad esempio per garantire un mercato del lavoro competitivo tramite un'adeguata "Mantelbevölkerung") mettendo in rete delle unità di dimensioni minore, senza dover quindi giocoforza accrescere il consumo di territorio.

A complemento della strategia territoriale, per risolvere i presumibili impatti negativi di questo modello di sviluppo regionale, come una maggiore mobilità fra i nodi del sistema, viene proposta una rete di trasporti pubblici molto prestante chiamata a collegare le centralità fra di loro (vedi ad esempio le "Linee guida per l'ordinamento territoriale della Svizzera" del 1996 oppure lo stesso concetto di sviluppo cantonale della "Città-regione").

Con la Politica federale è stato successivamente introdotto il concetto di “agglomerazione” (tramite la “politica degli agglomerati”) la cui accezione comune resta comunque tendenzialmente (ancora) negativa. Per questo motivo, già nel PAL2, la CRTL ha voluto presentare una sua precisa visione di sviluppo territoriale, quello della “città-agglomerato”, nel quale viene ripresa l’idea di un ordinamento più urbano (in termini territoriali, ma anche socio-economici), quello della città appunto, senza il rischio della creazione di contesti periferici senza vocazioni e qualità.

Confermando questo approccio, la CRTL vuole pertanto consolidare con il PAL3 l'impostazione dell'organizzazione territoriale del Luganese fondata su una rete urbana composta da aree funzionali con vocazioni e potenzialità specifiche e le rispettive centralità insediative.

Le aree funzionali sono così state verificate e leggermente adattate in funzione di una lettura più precisa delle caratteristiche paesaggistiche, insediative e funzionali.

Per ognuna delle ventuno aree (ancora solo diciotto nel PAL2), oltre alla classificazione funzionale, è stata identificata una specifica vocazione nel contesto dell’agglomerato. Questa impostazione si rifà alla teoria della rete urbana, con aree a vocazioni specifiche e polarità secondarie, anche esterne all'ambito urbano, in contrapposizione ai modelli "centro-periferia" o a quello di uno sviluppo diffuso.



Figura 9 Concetti di sviluppo improntati sul principio della “rete urbana”

Si conferma la visione di sviluppo del Luganese incentrata sul concetto urbanistico di "città- agglomerato"?

5.3 21 aree funzionali

L'analisi della vocazione e delle potenzialità territoriali ha permesso di adeguare l'ordito della composizione territoriale identificata con il PAL2. Sono stati in particolare identificati con maggiore precisione i limiti tra un'area funzionale e l'altra e sono state definite tre nuove aree funzionali:

5c: Alto Vedeggio, tessuto produttivo misto estrapolato dall'area periurbana dell'Alto Vedeggio

6c: Pendici del Brè, tessuto residenziale estrapolato dall'area periurbana del Brè

7c: Collina di Pazzallo, tessuto residenziale estrapolato dall'area periurbana dell'Arbostora

tipologia	PAL2	PAL3	
area centrale (polo urbano)	1 Città Bassa	1 Città Bassa	
aree centrali (strategiche)	2 Città Alta	2 Città Alta	
	3 Porta Nord	3 Porta Nord	
	4 Porta Sud	4 Porta Sud	
	5a Basso Vedeggio	5a Basso Vedeggio	
aree suburbane	5b Medio Vedeggio	5b Medio Vedeggio	
	6a Collina Nord	6a Collina Nord	
	6b Collina Nord/Ovest	6b Collina Nord/Ovest	
	7a Collina Centrale	7a Collina Centrale	
aree periurbane	7b Collina d'Oro	7b Collina d'Oro	
	8 Brè	8 Brè	
	9 Basso Malcantone	9 Basso Malcantone	
	10 Alto Vedeggio	10 Tamaro – Val d'Isone	
	11 Capriasca	11 Capriasca	
	12 Valle del Cassarate	12 Valle del Cassarate	
	13 Alto Malcantone	13 Alto Malcantone	
	14 Medio Malcantone	14 Medio Malcantone	
	15 Arbostora	15 Arbostora	
			5c Alto Vedeggio
			6c Pendici del Brè
			7c Collina di Pazzallo

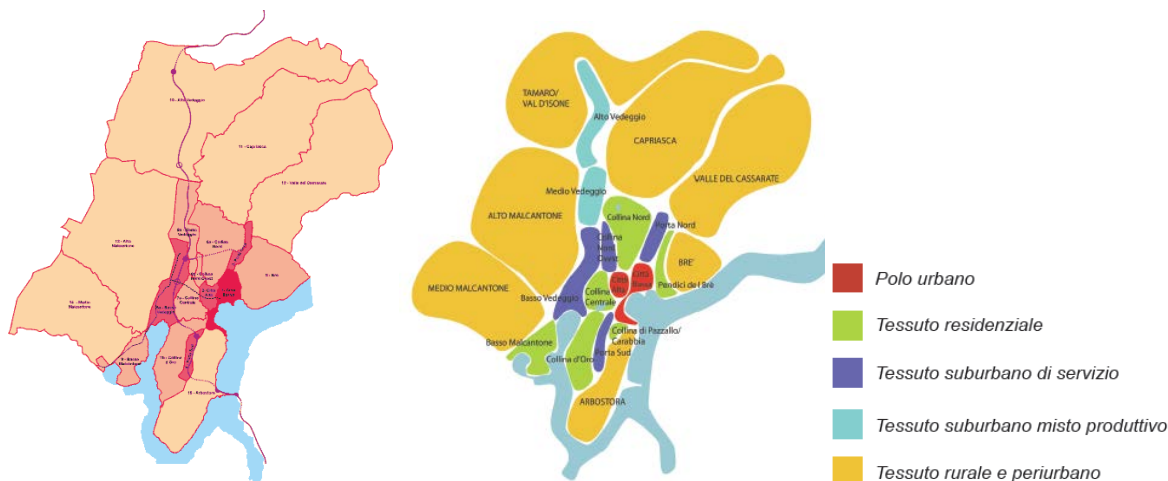


Figura 10 Aree funzionali del PAL2 e aree funzionali del PAL3

La definizione delle 21 aree funzionali, con le loro specifiche vocazioni, è corretta?

5.4 Sviluppo intercomunale "bottom-up"

Già con il PAL2 è stato proposto, e su parte del territorio anche già messo in pratica in alcune aree strategiche, un modello procedurale fondato su un approccio "dal basso" (bottom-up), con la responsabilizzazione dei Comuni per l'allestimento e l'attuazione della pianificazione intercomunale che deve concretizzare gli indirizzi individuati con il PAL.

Questo approccio, rispetto ad un'ipotesi di pianificazione centralizzata (imposta quindi dall'alto "top-down"), ha lo scopo di determinare un maggiore consenso a livello locale, determinando così anche una maggiore responsabilità degli attori toccati territorialmente nell'attuazione delle strategie pianificatorie identificate.

Il PAL3 conferma questo tipo di approccio, con la determinazione della responsabilità a livello locale in un contesto di future linee guida per lo sviluppo di ogni area funzionale. Questa modalità ha finora garantito l'ottenimento di risultati concreti nei seguenti comparti territoriali del Luganese:

Città Alta	Masterplan Città Alta e piano regolatore intercomunale "Trincea di Massagno" (TriMa)
Porta Nord	Piano Regolatore intercomunale - Nuovo Quartiere Cornaredo (NQC)
	Piano Regolatore intercomunale Piano della Stampa (PRIPS)
Porta Sud	Piano Regolatore intercomunale del Pian Scairolo (PR-CIPPS)
Basso Vedeggio	Progetto di sviluppo urbano per il Piano del Vedeggio Nuovo Polo Vedeggio (NPV)
Collina Nord-Ovest	Riqualfica urbanistica degli spazi stradali e pubblici nel contesto dello studio di fattibilità per la viabilità Porta Ovest
Medio Vedeggio / Alto Vedeggio	Masterplan Medio-Alto Vedeggio
Basso Malcantone	Masterplan Basso Malcantone

È quindi competenza e responsabilità delle Autorità comunali, sulla scorta delle proposte operative formulate nell'ambito del PAL3, definire l'orientamento e i contenuti della pianificazione intercomunale.

I Comuni sono pertanto chiamati ad accordarsi, tramite specifiche convenzioni, e a dotarsi se del caso degli strumenti organizzativi necessari (delegazioni di Autorità, consessi tecnici, agenzie di sviluppo, enti autonomi, ecc.) per allestire e implementare le pianificazioni di loro competenza.

Il modello di implementazione del concetto di organizzazione territoriale a partire da pianificazioni intercomunali è convalidato?

5.5 La "maglia verde" elemento strutturante del territorio

Partendo dalla constatazione che nel Luganese la natura è vicina, ma non quotidiana, si propone nell'ambito del concetto paesaggio-insediamenti di "riportarla" all'interno del tessuto urbano attraverso la creazione, la valorizzazione e un'adeguata interconnessione delle aree verdi e delle aree libere presenti nel territorio.

Tramite l'identificazione ed il collegamento di spazi liberi e di aree verdi di svago distribuite nel Luganese, e più in particolare all'interno dell'area più urbana, si crea un reticolo, la "maglia verde" del Luganese appunto, che integra negli insediamenti il paesaggio, la natura e l'ecologia e – non da ultimo – lo svago di prossimità.

La "maglia verde" diviene così l'elemento strutturante dell'organizzazione territoriale del Luganese, facendo da vera e propria trama per lo sviluppo delle aree funzionali. Essa definisce pure la struttura dei collegamenti (in particolare della mobilità lenta) all'interno e tra le aree funzionali stesse.

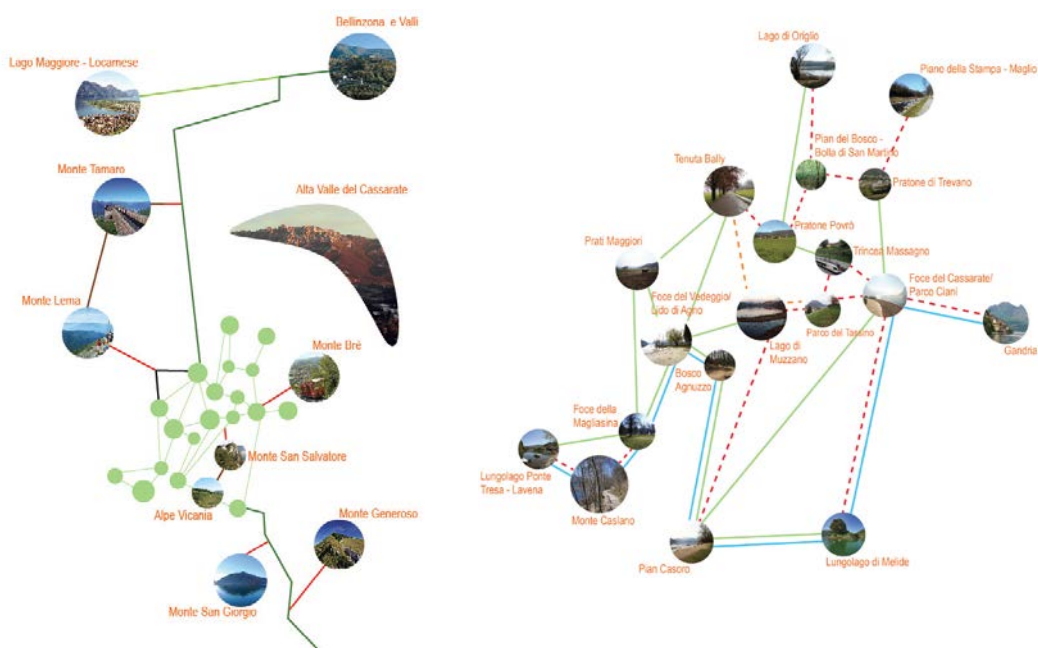


Figura 11 La Maglia verde a scala sovregionale e a scala urbana (elaborazione LAND srl)

Il concetto di "Maglia verde" quale elemento strutturante dell'organizzazione territoriale del Luganese è condiviso ?

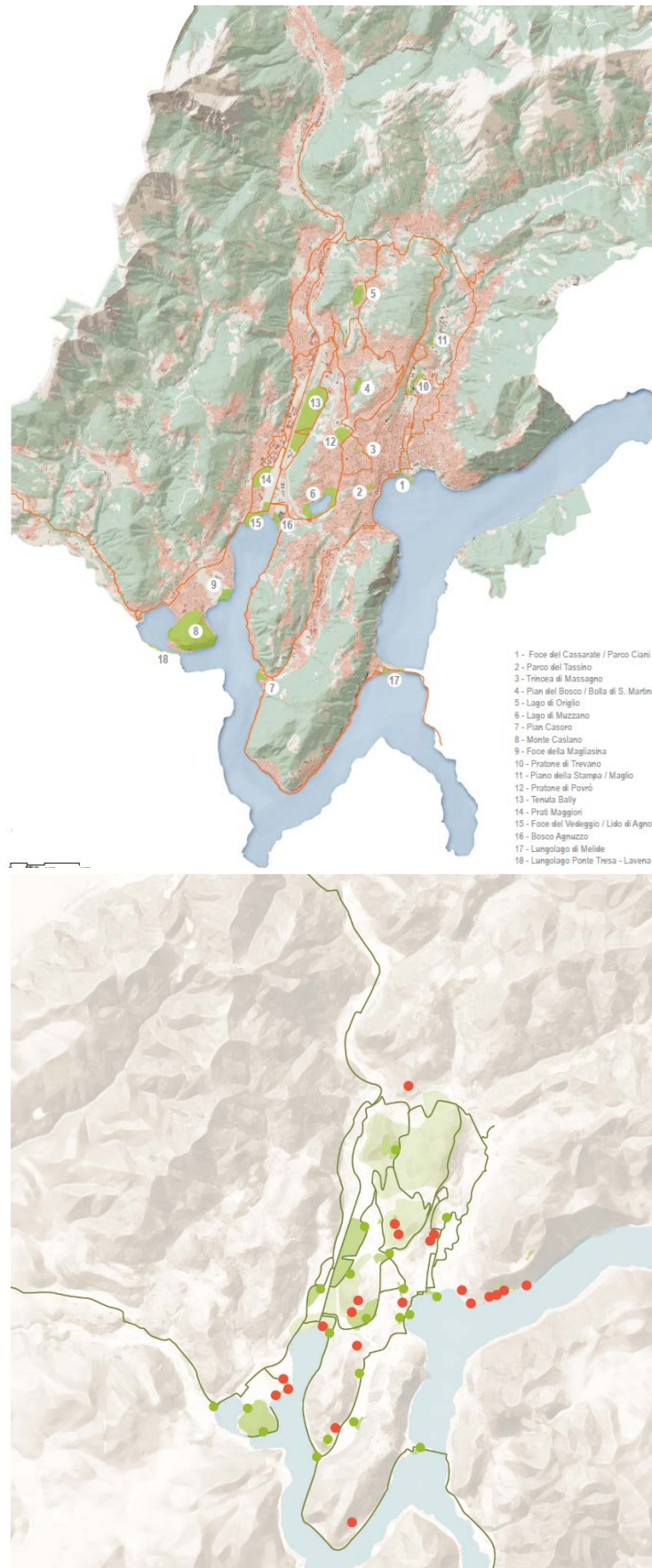


Figura 12 La Maglia verde messa in rete nel contesto insediativo e verifica dei collegamenti mancanti (elaborazione LAND srl)

5.6 Il tram-treno elemento strutturante della mobilità

Il PAL3 conferma la rete tram-treno del Luganese come elemento infrastrutturale portante della mobilità tra le aree strategiche del Luganese.

Parte di essa - la tratta Bioggio-Manno - è già consolidata nello scenario trend 2030, con il finanziamento garantito dalla Confederazione.

La rete tram-treno integra a livello regionale l'offerta a scala cantonale/internazionale di FFS e TILO ed è l'ossatura principale della rete di trasporto pubblico per l'orizzonte futuro.

Essa costituisce la base per tutti gli interventi proposti per quanto riguarda il trasporto pubblico nel Luganese.

Si conferma che la rete tram-treno è l'elemento strutturante della futura mobilità pubblica del Luganese?

5.7 La riorganizzazione del trasporto pubblico su gomma

Dato l'assunto che la rete tram-treno è la base per tutti gli interventi riguardanti il trasporto pubblico nel Luganese, ne consegue la necessità di provvedere alla riorganizzazione della rete di trasporto pubblico regionale che deve essere ripensata e adattata in funzione dell'offerta e dell'impostazione determinata dalla rete tram-treno.

Siccome la seconda fase della rete tram-treno è prevista oltre l'orizzonte PAL3, la proposta principale è l'istituzione di una nuova linea autobus ad alto livello di servizio tra Cornaredo e il Pian Scairolo, che prefigura la "H" della rete tram-treno, permette da subito di orientare le abitudini dei nuovi utenti e consente un interscambio con la rete TILO alla stazione di Paradiso.

La concezione della riorganizzazione della rete di trasporto pubblico regionale su gomma si fonda inoltre su:

- attestamenti, in parte decentrati, organizzati in modo da aumentare l'uso della rete strutturante;
- l'ottimizzazione delle corrispondenze con l'offerta TILO (Rivera, Taverne, Lamone e Paradiso);
- l'istituzione e l'ottimizzazione di linee transfrontaliere (Ponte Tresa, risp. Lugano);
- lo sviluppo dei P+R laddove la diffusione degli abitati non permette un servizio di trasporto pubblico attrattivo (Ponte Tresa, Valle del Vedeggio);
- l'aumento delle frequenze durante l'ora di punta su svariate linee, garantendo sufficiente capacità e una buona qualità di trasporto;
- l'estensione delle fasce orarie di servizio.

È necessario l'adattamento e il potenziamento del servizio di trasporto pubblico regionale su gomma secondo i principi enunciati?

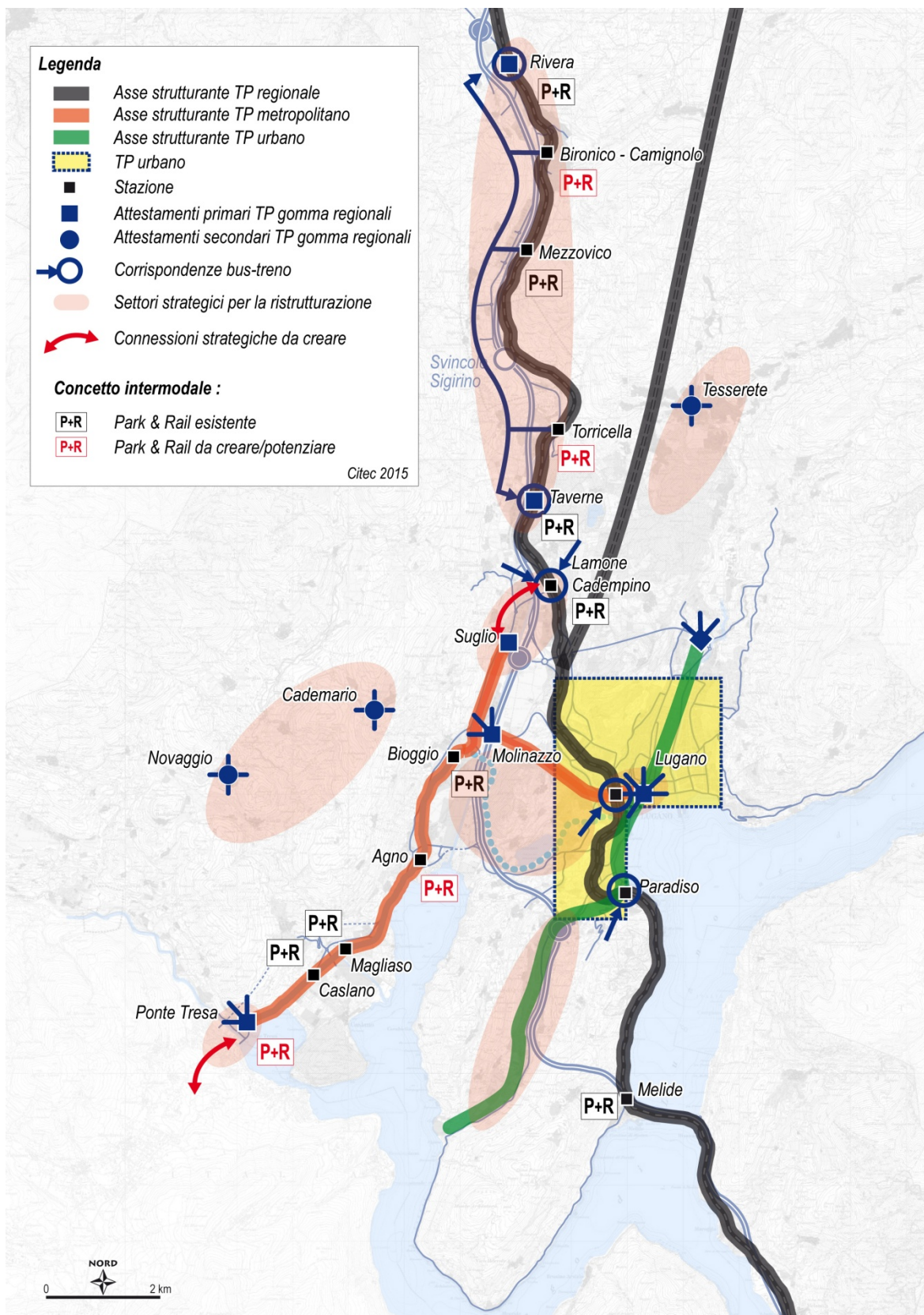


Figura 13 Concetto dei trasporti pubblici (elaborazione Citec SA)

5.8 "30% trasporto pubblico, il resto pulito"

Il PAL3 conferma l'impostazione di concetto unico ed integrato per tutti i modi di trasporto.

L'indirizzo strategico che si vuole dare è la creazione delle basi per un cambiamento nelle abitudini di mobilità a livello dell'agglomerato, prefissando un obiettivo di ripartizione modale del 30% in trasporto pubblico all'orizzonte 2030.

L'obiettivo è ambizioso ma doveroso per un agglomerato che sta puntando sul trasporto pubblico attraverso la ristrutturazione della rete e la realizzazione della rete tram-treno.

Tutti gli interventi proposti per i vari modi di trasporto devono perciò essere pensati in modo globale e integrato in modo da favorire il trasferimento modale in favore dei trasporti pubblici e della mobilità lenta.

L'impostazione prevede pertanto:

- la conferma del concetto per il trasporto individuale motorizzato, senza nuovi importanti interventi infrastrutturali;
- il completamento della rete per la mobilità lenta regionale in funzione dell'implementazione della "maglia verde";
- l'integrazione della mobilità lenta urbana, in collaborazione con la Città di Lugano;
- l'integrazione della mobilità elettrica, in collaborazione con AIL SA, in funzione dell'infrastrutturazione del territorio e di un relativo modello d'esercizio.

L'obiettivo generale "il 30% trasporto pubblico, il resto pulito" quale indirizzo di strategia a lungo termine per le decisioni in materia di mobilità è condiviso?

6. Implementazione operativa del PAL3

Conclusa la consultazione in corso, quando saranno chiarite l'impostazione e la strategia, sulla scorta dei riscontri ottenuti, sarà possibile consolidare le ipotesi operative illustrate nel presente capitolo, tramite misure specifiche.

6.1 Paesaggio-insediamenti

Polo urbano



Il polo urbano rappresenta il luogo di riferimento dell'agglomerato, con servizi e funzioni socio-economiche specifiche aventi un carattere di unicità anche a livello cantonale.

Indirizzi:

Rafforzamento delle attività socio-economiche di importanza cantonale e delle attività a servizio l'agglomerato per quanto riguarda le funzioni strategiche quali la cultura, l'educazione superiore, i servizi pubblici.

Sviluppo del tessuto pubblico per realizzare un sistema di parchi urbani, migliorando la permeabilità del tessuto costruito e l'accessibilità degli spazi verdi. Potenziamento della rete di mobilità lenta.

Accessibilità tramite la viabilità definita con il PTL/PVP, con la rete FFS/TILO, la rete tram-treno e la rete TP urbana.

Tessuto suburbano di servizio



Il tessuto suburbano di servizio è formato da comparti caratterizzati da funzioni lavorative e di servizio specifiche per l'intero agglomerato, così come da funzioni residenziali, dove è previsto il miglioramento della connessione al trasporto pubblico.

Indirizzi:

Verifica delle possibilità di uno sviluppo controllato in funzione delle infrastrutture di mobilità e della qualità degli insediamenti.

Promuovere la trasformazione e la sostituzione del tessuto edilizio esistente.

Interventi di riqualificazione degli spazi adiacenti alle infrastrutture di trasporto per una migliore integrazione delle stesse.

Accessibilità tramite la viabilità definita con il PTL/PVP, la rete tram-treno, la nuova linea urbana ad elevata capacità e la rete TP regionale.

Tessuto suburbano misto produttivo



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

Indirizzi:

Integrazione tra gli insediamenti, il sistema di trasporto pubblico, la mobilità lenta e gli elementi naturali presenti.

Valorizzazione delle funzioni residenziali tramite la riqualificazione dello spazio pubblico dei centri abitati.

Miglioramento dell'allacciamento dei nuclei abitati al sistema del trasporto pubblico.

Accessibilità tramite la rete stradale nazionale/cantonale, con la rete FFS/TILO e la rete TP regionale.

Tessuto residenziale



Il tessuto residenziale è composto da quartieri privilegiati con importanti funzioni di svago di prossimità e funge anche da complemento alle funzioni lavorative.

Indirizzi:

Tutela della qualità di vita e del patrimonio storico-culturale.

Riqualifica degli spazi pubblici laddove necessario.

Verifica della possibilità di rendere fruibili porzioni di bosco adiacenti agli abitati, da destinare allo svago di prossimità.

Accessibilità tramite la rete stradale cantonale, con la rete tram-treno e la rete TP regionale (parz. urbana).

Tessuto rurale e periurbano



Si tratta di tessuti insediativi storici che, sebbene da tutelare, non sono oggi minacciati da importanti trasformazioni urbane. Il rischio al quale sono esposti risiede nel fatto che possano diventare dei "quartieri dormitorio" quando invece detengono un grande potenziale da valorizzare assicurando una certa varietà di servizi e di funzioni.

Indirizzi:

Individuazione e rafforzamento di nuove centralità per garantire la disponibilità di servizi a livello locale.

Consolidamento e recupero della funzione residenziale primaria dei nuclei.

Promozione di attività turistiche e agricole integrate.

Frenare l'avanzamento dell'area boschiva.

Accessibilità tramite la rete stradale cantonale e la rete TP regionale.

6.2 Mobilità

Il PAL3, coerentemente con l'idea di *opera unitaria, composta da singoli interventi di loro strettamente correlati*, presenta

- a) delle componenti realizzate (PTL, cfr. cap. 3);
- b) delle misure infrastrutturali derivanti dal PAL2, consolidate, con il finanziamento assicurato e che all'orizzonte 2030 sono considerate realizzate (trend);
- c) e le nuove ipotesi operative (obiettivo), che migliorano l'efficacia del PA e di rispondono alle criticità riscontrate.

Trend 2030: Aggiornamento sullo stato dei progetti infrastrutturali

<i>Misura</i>	<i>Stato del progetto</i>
▪ Rete tram-treno del Luganese (Bioggio-Manno)	Progetto definitivo in via di allestimento
▪ Stazione FFS di Lugano (StazLu1-modulo 3)	Progettazione definitiva in corso
▪ Opere di pronto intervento (PPI) nella valle del Vedeggio e sulla Collina Nord	Progetti a vari stadi <ul style="list-style-type: none"> - Gravesano, intersezioni via Grumo / via Danas - via Cantonale - Cadempino, intersezione via S. Gottardo - via Stazione - Vezia, miglioramento della viabilità e sistemazione nucleo - Comano, via Cureglia (accessi RSI) - Taverne, intersezione via S. Gottardo - via Industrie - Taverne, via S. Gottardo - via Puréca
▪ Opere di pronto intervento (PPI) nel Basso Malcantone	Progetto di massima allestito <ul style="list-style-type: none"> - Magliaso, attraversamento del nucleo - Caslano e Magliaso, rotatorie Magliaso e Magliasina, terza corsia stradale - Caslano, Via Stazione e Via Industria - Ponte Tresa, sistemazione urbanistica (da progettare) - Passerella ciclopedonale (da progettare)
▪ Viabilità definitiva del Nuovo quartiere Cornaredo	Progetto definitivo allestito Richiesta di credito per il credito d'opera
▪ Circonvallazione Agno-Bioggio	Progetto definitivo allestito Credito d'opera stanziato
▪ Viabilità del Pian Scairolo	Studio di fattibilità allestito
▪ Nodo intermodale di Cornaredo	Pianificazione approvata, progetto da allestire
▪ Park+Ride di Lamone-Cadempino	Pianificazione comunale non approvata dal CdS
▪ Assi di penetrazione Massagno, Paradiso e Savosa (PVP fasi B/C)	Massagno, progetto di massima allestito Savosa, progetto definitivo allestito Paradiso, studio allestito
▪ Rete ciclabile regionale, Fase 2	Progettazione di massima allestita

Ipotesi operative per il traffico individuale motorizzato

- Svincolo Rivera Risanamento in funzione del miglioramento della sicurezza e dell'intreccio con il percorso ciclabile nazionale 3.
- Svincolo Sigirino Adattamento per l'apertura al traffico ordinario in funzione dell'alleggerimento dello svincolo di Lugano Nord e della strada cantonale.
- Svincolo Melide-Bissone Risanamento in funzione del miglioramento della sicurezza e dell'intreccio con gli altri utenti.
- Viabilità Porta Ovest Riorganizzazione viaria delle bretelle autostradali di Lugano nord a doppio senso in funzione della miglior gestione degli accessi da e per Lugano

Ipotesi operative per il trasporto pubblico

- Tram-treno Bioggio-Lugano Tratta prevalentemente in galleria che collega la nuova stazione di Molinazzo a Lugano Centro, con collegamento diretto alla stazione FFS di Lugano. Si tratta di una misura già consolidata, ma non ancora cofinanziata dalla Confederazione.
Nodo intermodale di Molinazzo.
Fermata S.Anna, sviluppata dalla Città di Lugano nell'ambito della riqualifica urbanistica del comparto.
- Stazioni TILO a Bironico-Camignolo e Torricella-Taverne Potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico per la Valle del Vedeggio dopo l'apertura della galleria di base del Monte Ceneri.
- Linea Cornaredo – Pian Scairolo Linee autobus ad alto livello di servizio che anticipa l'asta est del tram-treno.
- Adattamento del servizio di trasporto pubblico su gomma Modifiche degli attestamenti in funzione del progetto tram-treno, estensione degli orari, aumento delle frequenze nelle ore di punta.
- Nodo Paradiso Nodo del trasporto pubblico a Paradiso per l'interscambio tra la rete FFS/TILO e la nuova linea Cornaredo – Pian Scairolo.
- Nodo Ponte Tresa Nodo del trasporto pubblico a Ponte Tresa per l'interscambio tra la FLP e le linee transfrontaliere.
- Linee transfrontaliere Attestamento delle linee da Ghirla, Luino e Bisuschio a Ponte Tresa. Prolungamento della linea da Porlezza fino alla stazione FFS di Lugano.

Ipotesi operative per la mobilità lenta

▪ Completamento della rete regionale

Completamento della rete regionale con le tratte Povrò-Piana del Vedeggio-Vezia (progetto Porta Ovest), Lugano-Bioggio (tracciato FLP), Città Alta (comparto stazione FFS Lugano), Paradiso-Melide e Magliaso-Ponte Tresa-Lavena a ovest del Monte Caslano).

▪ Integrazione della rete urbana Lugano

Integrazione nella rete ciclabile regionale di una rete urbana (studio in corso con la collaborazione della Città di Lugano).

Ipotesi operative per la mobilità elettrica

▪ Infrastrutturazione ed esercizio

Studio in corso con la collaborazione di AIL SA sulle eventuali necessità di infrastrutturazione e sui possibili modelli d'esercizio legati alla mobilità elettrica, in considerazione di scenari che ipotizzano fino al 50% di veicoli dotati di presa elettrica all'orizzonte 2050.

7. Scadenario

Dopo la consultazione pubblica si procederà con l'allestimento del rapporto in base alle istruzioni della Confederazione. L'allestimento del documento prevede la seguente tempistica:

metà settembre 2016	Consegna del rapporto al Consiglio di Stato
metà ottobre 2016	Approvazione da parte del Consiglio di Stato
31 dicembre 2016	Consegna del rapporto al Ufficio federale dello sviluppo territoriale

8. Riepilogo delle domande per la consultazione

Paesaggio/Insediamenti

È corretto focalizzare l'attenzione delle proposte operative del PAL3 sui temi del paesaggio-insediamenti, sull'adattamento della rete di trasporto pubblico su gomma e sull'integrazione della rete della mobilità lenta?

Si conferma la visione di sviluppo del Luganese incentrata sul concetto urbanistico di "città- agglomerato"?

La definizione delle 21 aree funzionali, con le loro specifiche vocazioni, è corretta?

Il modello di implementazione del concetto di organizzazione territoriale a partire da pianificazioni intercomunali è convalidato?

Il concetto di "Maglia verde" quale elemento strutturante dell'organizzazione territoriale del Luganese è condiviso ?

Mobilità

Si conferma che la rete tram-treno è l'elemento strutturante della futura mobilità pubblica del Luganese?

È necessario l'adattamento e il potenziamento del servizio di trasporto pubblico regionale su gomma secondo i principi enunciati?

L'obiettivo generale "il 30% trasporto pubblico, il resto pulito" quale indirizzo di strategia a lungo termine per le decisioni in materia di mobilità è condiviso?

9. Allegati

9.1 Esito della consultazione dei Municipi e del Dipartimento del territorio

9.2 Programma d'agglomerato di terza generazione – Paesaggio e Insediamenti

Documento separato allestito da LAND srl, Milano: Analisi paesaggistica e insediativa, proposta di strategia e di ipotesi operative.

9.3 Programma d'agglomerato di terza generazione – Mobilità

Documento separato allestito da Citec SA, Ginevra: Analisi sulla mobilità, proposta di strategie settoriali e di ipotesi operative.

Allestimento

Commissione regionale dei trasporti del Luganese

Operatori

Studi Associati SA

Stefano Wagner, Paolo Della Bruna

Dati delle carte

PK50 e PK25

©2009 Ufficio federale di topografia

PAL3
Programma d'agglomerato del Luganese
di terza generazione

Documento per l'informazione e la partecipazione a norma dell'art. 11 Lst

Esito della consultazione dei Municipi e del Dipartimento del territorio

23 dicembre 2015

SOMMARIO

1	Aspetti formali	5
1.1	Procedura	5
1.2	Documenti e oggetto della consultazione	5
1.3	Risposte pervenute	6
2	Riassunto delle osservazioni e delle risposte	8
2.1	Osservazioni dei Municipi	8
2.1.1	<i>Riassunto delle prese di posizione</i>	8
2.1.2	<i>Osservazioni e richieste specifiche</i>	11
2.1.3	<i>Specchio riassuntivo delle risposte alle domande della consultazione</i>	16
2.1.4	<i>Tematiche particolari</i>	17
2.2	Preavviso del Dipartimento del territorio	18
2.2.1	<i>Valutazione generale</i>	18
2.2.2	<i>Analisi stato attuale e trend</i>	19
2.2.3	<i>Scenario auspicato</i>	20
2.2.4	<i>Strategie settoriali</i>	20
2.2.5	<i>Misure</i>	21
2.2.6	<i>Aspetti formali</i>	22

1 Aspetti formali

Questo rapporto presenta le prese di posizione dei Municipi del comprensorio di competenza della CRTL, nell'ambito dell'allestimento del PAL3.

Questo passo è stato deciso di comune accordo con il Dipartimento del territorio per permettere il consolidamento della documentazione presso gli esecutivi comunali che in una fase successiva sarà posta in consultazione pubblica ai sensi degli della Legge sullo sviluppo territoriale, artt. 4, 5 e 11.

Tale procedura è necessaria per ossequiare da una parte il "requisito di base" relativo alla garanzia di partecipazione e dall'altra la conformità con il Piano direttore cantonale, entrambe richieste dalla Confederazione per l'allestimento dei PA.

1.1 Procedura

Il 30 giugno / 8 luglio 2014 CRTL e Consiglio di Stato hanno ratificato la Convenzione sulla base della quale la CRTL è stata incaricata di allestire il PAL3.

Il 24 settembre 2015 la CRTL ha approvato la documentazione da porre in consultazione parallelamente presso i servizi dell'amministrazione cantonale e i Municipi. Essi sono stati distribuiti ai Municipi e al Dipartimento del territorio il 12 ottobre 2012, con l'invito a formulare una presa di posizione tramite risoluzione Municipale entro il 13 novembre 2015, rispettivamente un preavviso .

La documentazione è stata presentata:

- ai servizi dell'amministrazione cantonale, il 24 settembre 2015, presso l'Aula magna dello stabile amministrativo 3 di Bellinzona;
- ai Municipi, il 22 ottobre 2015, presso la Casa comunale di Vezia.

1.2 Documenti e oggetto della consultazione

Dopo essere stata approvata dalla CRTL il 24 settembre 2015 sono stati posti in consultazione i seguenti documenti:

- *Programma d'agglomerato del Luganese di terza generazione – Documento per la consultazione dei Municipi e dei servizi cantonali*

con i suoi allegati

- *Programma d'agglomerato del Luganese di terza generazione – Documento per la consultazione dei Municipi e dei servizi cantonali –Paesaggio e insediamenti*
- *Programma d'agglomerato del Luganese di terza generazione – Documento per la consultazione dei Municipi e dei servizi cantonali –Mobilità*

Oggetto e principale obiettivo e della consultazione è il consolidamento dell'impostazione strategica del PAL3. Per focalizzare l'attenzione sui contenuti principali, si è quindi chiesto di rispondere in particolare alle seguenti domande:

- 1) È corretto focalizzare l'attenzione delle proposte operative del PAL3 sui temi del paesaggio-insediamenti, sull'adattamento della rete di trasporto pubblico su gomma e sull'integrazione della rete della mobilità lenta?
- 2) Si conferma la visione di sviluppo del Luganese incentrata sul concetto urbanistico di "città- agglomerato"?
- 3) La definizione delle 21 aree funzionali, con le loro specifiche vocazioni, è corretta?
- 4) Il modello di implementazione del concetto di organizzazione territoriale a partire da pianificazioni intercomunali è convalidato?
- 5) Il concetto di "maglia verde" quale elemento strutturante dell'organizzazione territoriale del Luganese è condiviso ?
- 6) Si conferma che la rete tram-treno è l'elemento strutturante della futura mobilità pubblica del Luganese?
- 7) È necessario l'adattamento e il potenziamento del servizio di trasporto pubblico regionale su gomma secondo i principi enunciati?
- 8) L'obiettivo generale "il 30% trasporto pubblico, il resto pulito" quale indirizzo di strategia a lungo termine per le decisioni in materia di mobilità è condiviso?

1.3 Risposte pervenute

Hanno risposto

- 41 Municipi: Alto Malcantone, Agno¹, Bedano, Bedigliora, Bioggio², Cadempino, Canobbio, Capriasca, Caslano, Collina d'Oro, Croglio, Cureglia, Curio, Grancia, Isonne, Lamone, Lugano, Manno³, Massagno, Melide, Mezzovico Vira, Monteceneri, Monteggio, Muzzano, Origgio, Porza, Pura, Savosa, Sorengo, Torricella-Taverne e Vezia.

La presa di posizione della *Conferenza dei sindaci e Assemblea del settore Malcantone* è ritenuta rappresentativa della posizione dei Municipi che non hanno formulato osservazioni specifiche, e meglio: Aranno, Astano, Cademario, Magliaso, Miglieglia, Neggio, Novaggio, Ponte Tresa, Sessa e Vernate.

- Il Dipartimento del territorio, con una presa di posizione datata 16 novembre 2015

Non hanno risposto 6 Municipi: Comano, Gravesano, Morcote, Paradiso, Ponte Capriasca e Vico Morcote.

¹ Presa di posizione congiunta Agno, Bioggio e Manno, con la formulazione di osservazioni specifiche. Per i temi generali i tre Municipi si rifanno alla risposta della *Conferenza dei sindaci e Assemblea del settore Malcantone*.

² Cfr. nota 1

³ Cfr. nota 1

Elenco delle osservazioni pervenute:

Municipio / Ente	Data	Municipio / Ente	Data
Municipio di Alto Malcantone	12.11.2015	Municipio di Melide	13.11.2015
Municipi di Agno, Bioggio e Manno	13.11.2015	Municipio di Mezzovico-Vira	16.11.2015
Municipio di Bedano	12.11.2015	Municipio di Monteceneri	16.11.2015
Municipio di Bedigliora	5.11.2015	Municipio di Monteggio	17.11.2015
Municipio di Cadempino	12.11.2015	Municipio di Muzzano	10.11.2015
Municipio di Canobbio	16.11.2015	Municipio di Origlio	11.11.2015
Municipio di Capriasca	13.11.2015	Municipio di Porza	13.11.2015
Municipio di Caslano	13.11.2015	Municipio di Pura	9.11.2015
Municipio di Collina d'Oro	12.11.2015	Municipio di Savosa	12.11.2015
Municipio di Croglio	12.11.2015	Municipio di Sorengo	6.11.2015
Municipio di Cureglia	12.11.2015	Municipio di Torricella-Taverne	16.11.2015
Municipio di Curio	2.11.2015	Municipio di Vezia	4.11.2015
Municipio di Grancia	12.11.2015	Conferenza dei sindaci e assemblea del settore Malcantone	13.11.2015
Municipio di Isole	12.11.2015	Dipartimento del territorio	16.11.2015
Municipio di Lamone	13.11.2015		
Municipio di Lugano	12.11.2015		
Municipio di Massagno	12.11.2015		

2 Riassunto delle osservazioni e delle risposte

2.1 Osservazioni dei Municipi

2.1.1 Riassunto delle prese di posizione

La tabella seguente riassume tutte le prese di posizione pervenute, mette in evidenza la posizione di base sugli otto quesiti principali posti in consultazione e sintetizza le osservazioni complementari. Osservazioni e richieste specifiche sono menzionate unicamente nella tabella del cap. 2.1.2.

Legenda: ◆ risposta sostanzialmente positiva
◆ consenso di principio, con puntualizzazioni relativamente importanti
◆ risposta prevalentemente critica o negativa
 - nessuna osservazione specifica

Municipio	1. Temi	2. Visione "città-agglomerato"	3. 21 aree funzionali	4. Pianificazione dal basso	5. Maglia Verde	6. Tram-treno	7. Potenziamiento TP gomma	8. Obiettivo 30% TP, resto pulito	Osservazioni aggiuntive
Alto Malcantone	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Agno / Bioggio / Manno	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	Concetti e proposte ritenuti generici. Critica alla ripetizione quadriennale dell'esercizio a fronte dei tempi per la realizzazione delle opere, continuamente procrastinate. Non si ritiene indispensabile sviluppare NPV in un piano regolatore intercomunale, ma nei suoi singoli aspetti.
Bedano	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Bedigliora	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Cadempino	-	-	-	-	-	◆	◆	◆	
Canobbio	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Capriasca	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	Richiesto un approfondimento del tema delle centralità secondarie.

Municipio	1. Temi	2. Visione "città-agglomerato"	3. 21 aree funzionali	4. Pianificazione dal basso	5. Maglia Verde	6. Tram-treno	7. Potenziamento TP gomma	8. Obiettivo 30% TP, resto pulito	Osservazioni aggiuntive
Caslano	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Collina d'Oro	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Croglio	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Cureglia	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	Non si condivide la scelta tecnica che prevede la parziale convivenza del tram-treno con il traffico privato e si critica la scelta della galleria che esclude il servizio alla collina di Massagno-Besso-Savosa.
Curio	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Grancia	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	Si chiede di non sottovalutare l'importanza delle funzioni abitative presenti nel Pian Scairolo.
Isonne	◆	-	◆	-	◆	◆	◆	◆	
Lamone	◆	◆	-	-	◆	◆	◆	◆	Si ritiene che il modello territoriale proposto sia centrifugo e non riconosca la struttura bipolare del Luganese.
Lugano	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	Si rende attenti all'eventuale risvolto negativo del modello di rete urbana legato al traffico e all'attribuzioni di vocazioni "eccessivamente" univoche. Si rende attenti che la Città ha licenziato il messaggio per l'elaborazione del Piano direttore comunale, che potrà fungere da strumento per la realizzazione degli obiettivi delle aree funzionali.
Conferenza dei sindaci e assemblea settore Malcantone	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	

Municipio	1. Temi	2. Visione "città-agglomerato"	3. 21 aree funzionali	4. Pianificazione dal basso	5. Maglia Verde	6. Tram-treno	7. Potenziamento TP gomma	8. Obiettivo 30% TP, resto pulito	Osservazioni aggiuntive
Massagno	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Melide	◆	◆	-	-	◆	◆	◆	◆	
Mezzovico-Vira	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Monteceneri	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Monteggio	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Muzzano	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	Il Municipio considera che il PAL2 non sia consolidato. La visione della "città agglomerato" è già stata criticata dal Municipio nell'ambito della consultazione sul PCA.
Origlio	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Porza	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Pura	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Savosa	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Sorengo	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	Dubbio di fondo sull'impostazione del PAL3 in quanto il finanziamento del PAL2 non è stato accolto favorevolmente da taluni legislativi comunali. L'obiettivo "30% TP, il resto pulito" deve essere inteso come dichiarazione d'intenti e non come l'obiettivo al 2030.
Torricella-Taverne	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	
Vezia	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	21 aree funzionali sono ritenute eccessive. Quelle che hanno vocazioni analoghe e sono adiacenti potrebbero essere riunite.

2.1.2 Osservazioni e richieste specifiche

In questo capitolo si riassumono tutte le osservazioni dei Municipi con la relativa risposta sulla possibilità di integrazione nell'ambito dell'allestimento del PAL3.

- Legenda:
- richiesta che verrà valutata o che si può considerare già evasa
 - ▼ richiesta respinta
 - richiesta non pertinente nell'ambito del PAL3

Osservazioni generali

Molte delle prese di posizione pervenute presentano osservazioni e proposte simili tra di loro, hanno toccato lo stesso argomento, con sfaccettature diverse, oppure riguardano lo stesso settore territoriale. Qui di seguito sono raggruppati, per tema, i principali temi toccati.

Tema	Osservazione	Valut.	Motivazione
Visione "città-agglomerato" / Aree funzionali	Un numero consistente di Municipi, quasi tutti appartenenti alle aree del Basso Vedeggio e del Malcantone, chiedono che nell'ambito della rete urbana vi sia un "dialogo" paritetico tra l'area urbana e le aree sub- e periurbane in un contesto di complementarità. Tale richiesta viene in particolar modo fatta valere per l'area del Vedeggio e quella del Cassarate.	●	Il concetto di rete urbana, con il quale si è abbandonata l'impostazione centro-periferia, permette la complementarità richiesta, in un contesto di specifiche vocazioni. Verranno verificate le formulazioni nei documenti che potrebbero eventualmente risultare non sufficientemente chiare in tal senso.
	Svariati Municipi i cui Comuni appartengono alle aree periurbane chiedono che il concetto di rete urbana non precluda le possibilità progettuali locali e che sia garantita la possibilità di mantenere servizi anche nelle aree decentrate.	●	La rete urbana è proprio volta a permettere il mantenimento di centralità esterne.
	Da parte dei Municipi dell'area interessati si lamenta una visione che non considera sufficientemente i Comuni lungo e soprastanti la Valle della Tresa. In particolare si ritiene che anche l'area di Sessa-Monteggio possa essere considerata una centralità secondaria.	●	Attraverso il modello di implementazione del concetto di organizzazione territoriale a partire da pianificazioni intercomunali le aree funzionali possono definire al loro interno l'assetto territoriale ritenuto più idoneo.

Tema	Osservazione	Valut.	Motivazione
Visione "città-agglomerato" / Aree funzionali	Alcuni Municipi hanno richiesto un approfondimento del tema delle centralità secondarie.	●	Nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale si valuterà la necessità di un approfondimento. Si richiama comunque l'impostazione di base secondo la quale le proposte e le scelte in materia pianificatoria compete ai Comuni.
Modello di implementazione del concetto di organizzazione territoriale	Alcuni esecutivi auspicano una codifica più precisa del principio della pianificazione intercomunale "dal basso", anche negli strumenti pianificatori di ordine superiore.	●	Già l'attuale scheda R/M3 del Piano direttore riprende il modello di implementazione del concetto di organizzazione territoriale proposto dal PAL.
Maglia verde	I Municipi delle aree periurbane chiedono che il concetto di "maglia verde" possa essere esteso anche alle aree più decentrate.	<input type="checkbox"/> ●	Le aree verdi più esterne, indicate nella documentazione, contribuiscono a costituire la trama a grande scala. La "maglia verde" in quanto tale è concepita in modo specifico per le aree più urbane, in quanto integra il tema dei collegamenti in un contesto di "prossimità". Le richieste puntuali potranno essere verificate nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale.
Trasporto pubblico	Diversi Municipi del Basso Vedeggio e della Valle del Vedeggio chiedono che l'asta della rete tram-treno Molinazzo di Bioggio-Manno sia messa in esercizio in concomitanza con l'apertura della galleria di base del Ceneri.	<input type="checkbox"/>	Il tema della messa in esercizio non è pertinente con le competenze del PAL. La richiesta è trasmessa per competenza al Dipartimento del territorio.
	Alcuni Municipi esprimono una posizione contraria allo smantellamento della tratta FLP Molinazzo-Lugano FFS.	▼	La decisione sul principio è stata presa dalla DA competente, d'intesa con i Comuni interessati.
Trasporto individuale motorizzato	I Municipi del settore Malcantone chiedono che nell'ambito o parallelamente all'elaborazione del PAL3 venga avviata la procedura per la progettazione e realizzazione delle gallerie di circonvallazione di Magliaso, Caslano e Ponte Tresa.	<input type="checkbox"/>	La competenza per l'avvio della progettazione delle opere è del Dipartimento del territorio. L'esigenza di anticipare la progettazione delle misure previste a lungo termine è stata sollevata e la richiesta sarà rinnovata.

Richieste specifiche

Oltre alle considerazioni sui quesiti posti in consultazione, alcuni Municipi hanno formulato richieste o proposte più specifiche, elencate qui di seguito.

Tema	Municipio	Proposta / Richiesta	Valut.	Motivazione
Rete urbana / Aree funzionali	Grancia	Si chiede di non sottovalutare l'importanza delle funzioni abitative presenti nel Pian Scairolo.	●	La funzione residenziale del Pian Scairolo è riconosciuta, ma non è la componente che caratterizza la sua vocazione.
	Isonne	Si chiede di menzionare i centri di addestramento dell'esercito presenti nel settore.	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale.
		Chiesto l'approfondimento del tema della connessione con il Piano di Magadino.	☐	Il collegamento con il Piano di Magadino è un nesso funzionale che esula dall'ambito della "maglia verde".
	Lugano	Richiesta di menzionare e trattare il tema dell'aeroporto.	●☐	L'aeroporto è un elemento di riferimento del sistema territoriale e dei trasporti che in quanto tale sarà menzionato, pur non essendo oggetto di proposte da parte del PAL.
	Mezzovico-Vira	Valutare la possibilità di collegare le aree produttive della Valle del Vedeggio al sistema tram-treno.	▼	La richiesta è stata oggetto di uno studio di fattibilità del 2014 che ha portato alla scelta di potenziare la linea del Gottardo con le nuove fermate TILO del Vedeggio.
		Valutare l'ampliamento dell'offerta di Park+Ride e di Bike+Ride presso i nodi di trasporto pubblico.	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale.
	Monteceneri	Richiesta di considerare nel contesto degli orientamenti delle aree funzionali anche i "sacrifici" richiesti accogliendo attività di ordine superiore non necessariamente qualificanti, come p.es. le discariche e il centro per il riciclaggio di inerti.	☐	Il modello di implementazione del concetto di organizzazione territoriale prevede il ruolo attivo dei Comuni, ai quali competono le proposte e le scelte definitive in materia pianificatoria.

Tema	Municipio	Proposta / Richiesta	Valut.	Motivazione
Rete urbana / Aree funzionali	Monteggio	Richiesta di considerare l'area produttiva di Molinazzo di Monteggio.	● <input type="checkbox"/>	L'area produttiva sarà menzionata nella descrizione. Compete ai Comuni definire le proposte e le scelte definitive in materia pianificatoria.
Maglia verde	Agno / Bioggio / Manno	Proposta una grande area verde "Parco del Vedeggio", comprensiva di "Tenuta Bally" e "Foce del Vedeggio/Lido di Agno".	● <input type="checkbox"/>	Tutte le aree sono menzionate. Si richiamano le competenze comunali per definire le proposte e le scelte in materia pianificatoria.
	Capriasca	Estendere la "maglia verde" al nodo di S.Clemente/S.Bernardo.	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale.
	Caslano / Conferenza dei sindaci e assemblea settore Malcantone	Integrare il fiume e la Valle della Tresa nella "maglia verde".	●	La Valle della Tresa è considerata nel contesto allargato.
	Lugano	Richiesta di inserire il Parco Viarno di Pregassona e il Parco di Villa Favorita nella rete dei nodi verdi.	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale.
	Savosa	Si chiede di considerare l'area del Parco Vira / Tre Pini nell'ambito della "maglia verde"	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale.
Maglia verde / Mobilità lenta	Melide	Il percorso ciclabile Paradiso Melide potrebbe essere accompagnato da una riqualifica dell'ecosistema lacustre.	<input type="checkbox"/>	La riqualifica dell'ecosistema lacustre esula dalle competenze specifiche del PAL. Si richiama l'impostazione di base secondo cui le proposte e le scelte in materia pianificatoria competono ai Comuni.
Mobilità lenta	Croglio	Richiesto l'inserimento del percorso ciclabile lungo il fondovalle della valle della Tresa progettato dai Comuni.	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale.
Trasporto pubblico	Agno / Bioggio / Manno	Richiesti alcuni collegamenti alternativi (Molinazzo-Lamone-Cadempino prima della messa in esercizio del tram-treno, una linea circolare tra Manno-Gravesano e Lamone-Cadempino, e collegamenti per Gaggio e Cimo.	●	Si valuterà la fattibilità delle richieste nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale.

Tema	Municipio	Proposta / Richiesta	Valut.	Motivazione
Trasporto pubblico	Collina d'Oro	Richiesto un servizio TP Agno – Lugano FFS efficiente, preferibilmente con corsia dedicata.	●	La proposta contemplata nei documenti ottimizza il servizio in funzione della domanda esistente.
	Cadempino	Auspicata l'estensione del tram-treno fino a Lamone.	▼	La richiesta è stata oggetto di uno studio di fattibilità del 2014 che ha portato alla scelta di potenziare la linea del Gottardo con le nuove fermate TILO del Vedeggio.
	Lugano	Confermata la volontà e la richiesta di realizzare la fermata S.Anna.	●	La fermata è contemplata nelle proposte.
	Vezia	Proposta l'estensione della rete tram-treno verso il Vedeggio e verso il Pian Scairolo (da Muzzano).	▼	La prima richiesta è stata oggetto di uno studio di fattibilità del 2014 che ha portato alla scelta di potenziare la linea del Gottardo con le nuove fermate TILO del Vedeggio, mentre la seconda richiesta si sovrappone al concetto di rete ad "H".

2.1.3 Specchio riassuntivo delle risposte alle domande della consultazione

Comune / Ente	Temi	Visione "città-agglomerato"	21 aree funzionali	Pianificazione dal basso	Maglia Verde	Tram-treno	Potenziamento TP gomma	Obiettivo 30% TP, resto pulito
Alto Malcantone	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
Agno / Bioggio / Manno	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
Bedano	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
Bedigliora	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
Cadempino	-	-	-	-	-	◆	◆	◆
Canobbio	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
Capriasca	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
Caslano	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
Collina d'Oro	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
Croglio	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
Cureglia	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
Curio	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
Grancia	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
Isonne	◆	-	◆	-	◆	◆	◆	◆
Lamone	◆	◆	-	-	◆	◆	◆	◆
Lugano	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
Conferenza dei sindaci e assemblea del settore Malcantone	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
Massagno	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
Melide	◆	◆	-	-	◆	◆	◆	◆
Mezzovico-Vira	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
Monteceneri	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
Monteggio	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
Muzzano	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
Origgio	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
Porza	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
Pura	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
Savosa	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
Sorengo	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
Torricella-Taverne	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
Vezia	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆

2.1.4 Tematiche particolari

Tra le varie osservazioni, alcuni Municipi hanno espresso alcune considerazioni che toccano temi di fondo e di ordine generale, oppure procedurali. Si considera che i temi toccati esulino dal contesto specifico della consultazione, non competono al programma d'agglomerato, oppure sono in alcuni casi da considerare acquisiti. La CRTL ritiene comunque corretto esprimere un commento.

Municipio	Osservazioni	Commento
Cureglia	Non si condivide la scelta tecnica che prevede la parziale convivenza del tram-treno con il traffico privato e si critica la scelta della galleria che esclude il servizio alla collina di Massagno-Besso-Savosa.	Il progetto tram-treno è consolidato nel Piano direttore, che ha seguito una precisa procedura di informazione e consultazione. Il programma d'agglomerato riprende le indicazioni del Piano direttore.
Lamone	Si ritiene che il modello territoriale proposto sia centrifugo e non riconosca la struttura bipolare del Luganese.	La proposta di rete urbana della "città-agglomerato" si pone come alternativa al modello centro-periferia, proponendo una differenziazione di vocazioni e la possibilità di definire delle centralità secondarie, ma non certo una visione centrifuga.
Lugano	Si rende attenti all'eventuale risvolto negativo del modello di rete urbana legato al traffico e all'attribuzioni di vocazioni "eccessivamente" univoche. Si rende attenti che la Città ha licenziato il messaggio per l'elaborazione del Piano direttore comunale, che potrà fungere da strumento per la realizzazione degli obiettivi delle aree funzionali.	Il modello di implementazione del concetto di organizzazione territoriale demanda in ogni caso ai Comuni la competenza per definire le proposte e le scelte definitive in materia pianificatoria. Qualora fossero disponibili delle indicazioni concrete che possano essere di supporto al PAL potranno sicuramente essere integrate.
Muzzano	Il Municipio considera che il PAL2 non sia consolidato. La visione della "città agglomerato" è già stata criticata dal Municipio nell'ambito della consultazione sul PCA.	Il PAL2 è consolidato nella scheda di Piano direttore R/M3. Si rileva che il PCA non fa cenno alla "città-agglomerato". Si ipotizza che il Municipio intendesse far riferimento alla "Città-Ticino" del Piano direttore e menzionato nel PCA.
Sorengo	Dubbio di fondo sull'impostazione del PAL3 in quanto il finanziamento del PAL2 non è stato accolto favorevolmente da taluni legislativi comunali.	Il PAL2 è consolidato nella scheda di Piano direttore R/M3. I consigli comunali sono stati chiamati ad esprimersi sul finanziamento delle opere, ma non sull'impostazione del PAL.

2.2 Preavviso del Dipartimento del territorio

2.2.1 Valutazione generale

Il DT ritiene che "l'analisi del territorio, sia in materia di paesaggio e insediamenti sia per quanto attiene alla mobilità, è stata svolta in modo chiaro, completo ed efficace. Gli obiettivi e le strategie che ne conseguono permettono di rispondere sia alle criticità emerse dalla circostanziata analisi come pure alle critiche espresse dall' ARE sul PAL2. Il PAL3 ha saputo interpretare in modo ottimale la volontà della Confederazione di integrare nei PA3 il tema del paesaggio, mentre le proposte in materia di mobilità hanno il pregio di essere coerenti con l'asse portante della mobilità pubblica che il PAL2 aveva identificato sulla rete tram-treno."

Dai commenti del preavviso del DT si evince inoltre che "il PAL3 propone un approccio inedito al tema del paesaggio e degli insediamenti, caratterizzato da una solida base metodologica (concetto di maglia verde) che ha permesso di integrare il tema del paesaggio a fianco delle strategie insediamenti e mobilità. Il paesaggio diventa la struttura portante del PA e non unicamente un elemento collaterale di cui tener conto. Questa innovazione, che tra l'altro si sta affermando a livello internazionale, è valutata in modo decisamente positivo. È un approccio strategico che può fornire validi spunti sia per gli altri agglomerati sia per il Piano direttore cantonale. La tipologia delle aree funzionali è stata aggiornata grazie ad una maggiore attenzione alla realtà del territorio e al suo sviluppo auspicato."

Per quanto riguarda la mobilità il DT si esprime come segue: "il rapporto è basato principalmente sull'elaborazione di concetti per ogni singolo ambito (trasporto pubblico, mobilità lenta, traffico individuale motorizzato), che hanno l'obiettivo di migliorare gli aspetti critici sollevati dal l' ARE nella valutazione del PAL2. L'approccio adottato, che mostra chiaramente la volontà di considerare l'interconnessione fra i diversi vettori di trasporto, così come i concetti espressi, sono a livello generale condivisi. Per quanto concerne il trasporto pubblico, a differenza del PAL2, il PAL3 propone una visione globale che si traduce in misure concrete di riorganizzazione della rete bus regionale (ed in parte urbana) atte a sfruttare al meglio le potenzialità della rete tram-treno, rispondendo così alle critiche dell' ARE. Il progetto affronta in maniera adeguata anche il tema della mobilità lenta. Oltre a proporre uno sviluppo della rete basato sul concetto della maglia verde, migliora l'interconnessione con le altre modalità di trasporto creando i presupposti per un aumento della quota modale della mobilità lenta. L'approccio riguardante il tema della rete viaria e dello stazionamento, che presuppone principalmente una complementarità del mezzo privato con quello pubblico e il miglioramento dell'accessibilità ai settori strategici dell'agglomerato senza tuttavia prevedere un aumento della capacità della rete, è di principio condiviso."

A fronte di questa valutazione complessivamente molto positiva, il DT esprime una serie di suggerimenti, che chiede siano considerati nell'ambito dell'allestimento della documentazione definitiva. Essi sono riassunti nei capitoli seguenti.

Legenda: ● richiesta che verrà valutata o che si può considerare già evasa
▼ richiesta respinta
□ richiesta non pertinente nell'ambito del PAL3

2.2.2 Analisi stato attuale e trend

Osservazione	Valut.	Motivazione
Richiesta l'analisi della situazione delle corsie preferenziali TP.	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale limitatamente alle esigenze per la linea bus ad alto livello di servizio Pian Scairolo-Cornaredo. Per la parte rimanente della rete si formuleranno delle proposte sulla necessità d'intervento, a condizione di ricevere dal DT le indicazioni sui ritardi e sulle velocità d'esercizio attuali.
Richiesta l'analisi della situazione delle corsie preferenziali TP, della viabilità locale e l'approfondimento dell'analisi della mobilità lenta e del relativo stazionamento.	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale, nella misura in cui si formuleranno delle indicazioni di principio.
Discrepanze tra la rete ciclabile regionale illustrata e quella approvata nel 2007.	▼	La rete ciclabile illustrata riprende quella del PAL2 (2012), che a sua volta riprendeva i tracciati della progettazione di massima, approvati nel 2011.
Approfondire la tematica dello stazionamento per quanto riguarda i punti di forza e debolezza dei parcheggi pubblici e privati. Approfondire l'aspetto della gestione tariffale dei parcheggi del secondo anello.	<input type="checkbox"/> ●	Il PAL si limita a rispondere alle critiche della Confederazione per quanto riguarda il dimensionamento dei nodi intermodali, riprendendo il ridimensionamento già deciso. L'analisi di dettaglio dei posteggi pubblici e privati si estende oltre le competenze del PAL, che è stata oggetto di analisi dettagliata da parte del DT nell'ambito della realizzazione della galleria Vedeggio-Cassarate. La strategia tariffale è già stata decisa e approvata nel 2011. Compete al DT applicarla.
Riprendere il tracciato della rete tram-treno secondo il progetto definitivo.	●	Questo sarà possibile quando sarà il progetto definitivo sarà pubblicato.

2.2.3 Scenario auspicato

Osservazione / Richiesta	Valut.	Motivazione
Manca l'elaborazione dello scenario auspicato, corredato dai relativi dati socio-economici e illustrazioni. Illustrare "l'integrazione coordinata dello sviluppo territoriale e delle reti di trasporto".	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale.
L'obiettivo principale (slogan) "30% TP il resto pulito" non è considerato realistico all'orizzonte 2030.	●	Il significato dello "slogan" è chiaramente illustrato nel rapporto.

2.2.4 Strategie settoriali

Osservazione / Richiesta	Valut.	Motivazione
Formulare indicazioni più esplicite riguardo all'intensità d'uso auspicata degli insediamenti e alle misure proposte per raggiungere lo scenario obiettivo.	●	Si ipotizza una verifica di congruenza dei dati socio-economici previsti in funzione dello scenario auspicato e l'indicazione di variazioni rispetto al trend in base ai progetti pianificatori consolidati.
Specificare le intenzioni riguardo alla soluzione dei "punti neri della sicurezza".	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale.
Si chiede di indicare che "i Comuni verifichino i loro PR e li adattino in base allo scenario auspicato", menzionandola come una misura.	<input type="checkbox"/> ●	Non si tratta di una misura, ma di una modalità di attuazione che compete al Piano direttore. Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale.
Approfondire maggiormente il tema della gestione del traffico, così come le priorità semaforiche per i trasporti pubblici.	<input type="checkbox"/> ●	Si ritiene che il tema sia trattato nell'ambito dell'applicazione del PVP, con la gestione e l'attuazione tramite l'UGM. Si valuterà la richiesta in questo senso nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale.
Elaborare una strategia per l'ampliamento dei comparti a traffico limitato e per favorire la sicurezza e la convivenza.	●	Si chiederà ai Comuni di indicare i progetti di arredo e di moderazione eseguiti e quelli che dispongono di un sufficiente grado di maturazione.
Approfondire i temi della mobilità aziendale e scolastica.	<input type="checkbox"/> ●	Si tratta di temi la cui competenza di base è del DT per i quali ci si attende l'elaborazione di direttive valide a livello cantonale, sulle quali eventualmente implementare degli indirizzi specifici.

Osservazione / Richiesta	Valut.	Motivazione
Fattibilità del potenziamento del trasporto pubblico su gomma da verificare anche in funzione dei presumibili costi di gestione.	●	Sarà possibile valutare la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale, limitatamente alla variazione dei costi di percorrenza chilometrici complessivi, a condizione di ottenere la base di lavoro della situazione attuale. ▼ : Il calcolo non potrà considerare ipotesi di maggiori introiti e risparmi derivanti da ottimizzazioni di servizio.
Verifica della fattibilità della linea bus ad alto livello di servizio presso la stazione FFS di Paradiso.	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale nella misura in cui si tratterà di una verifica di grande massima, a condizione di ottenere una mappa catastale dettagliata. Ulteriori affinamenti dovranno essere oggetto di uno studio specifico.
Richiesti alcuni approfondimenti inerenti le proposte di modifica della rete di trasporto pubblico su gomma.		

2.2.5 Misure

Osservazione / Richiesta	Valut.	Motivazione
Identificare, per ogni comparto, le misure puntuali e concrete (per paesaggio e insediamenti).	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale.
Indicazioni puntuali relative alle Aree verdi (p.17-19)	● □	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale. Si segnala che le aree di svago di prossimità non si prestano ad essere integrate come nodi della "maglia verde", in quanto presentano dei contenuti eccessivamente eterogenei. Si potrà ev. indicare l'opportunità di estendere il loro perimetro fino a comprendere Aree verdi adiacenti.
La fermata S.Anna deve sottostare ad una verifica di fattibilità.	●	Nell'ambito del progetto di massima la stazione S.Anna era prevista e corredata da una verifica dell'esercizio. Si segnala che la proposta è supportata da una procedura pianificatoria condotta dalla Città di Lugano.
Verificare i tracciati e la rappresentazione grafica delle linee di trasporto pubblico nella Valle del Vedeggio	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale.
Integrare presso la stazione FFS di Paradiso il progetto di passerella previsto dalle FFS.	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale.

Osservazione / Richiesta	Valut.	Motivazione
Includere tra le misure per il trasporto pubblico, anche quelle oltre lo scenario di attuazione del PAL3.	●	Si risponderà alla richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale.
Il P+R a Ponte Tresa deve essere previsto sul lato italiano.	●	Il P+R di Ponte Tresa verrà indicato in territorio italiano, senza però sviluppare un progetto di dettaglio.
Verificare la possibilità di attestare le 3 linee provenienti dall'Italia presso la stazione di Ponte Tresa.	●	La proposta è già da ora considerare fattibile, nella misura in cui le necessità di spazio dell'attestamento possono essere calibrate con gli orari di arrivo e di partenza degli autobus. Ulteriori affinamenti dovranno essere oggetto di uno studio specifico.
L'itinerario ciclabile lungo il percorso dismesso della linea FLP Lugano-Bioggio deve essere verificato in funzione del tracciato della circonvallazione di Agno-Bioggio.	●	Si valuterà la richiesta nell'ambito dell'allestimento della documentazione finale, nella misura in cui si segnala il problema e si forniranno indicazioni di grande massima. La soluzione deve essere identificata con uno studio specifico.
Richiesta di stralciare l'itinerario ciclabile Paradiso-Melide	▼	L'itinerario viene confermato, nella misura in cui costituisce un elemento di rilevanza turistica regionale e che completa la rete ciclabile regionale. Sarà necessario identificare il "portatore" di progetto.
Valutare eventuali collegamenti più diretti con l'abitato di Lavena Ponte Tresa rispetto alla nuova passerella proposta.	●	La proposta del tracciato ad ovest del Monte Caslano si configura come un complemento o eventualmente un'alternativa al tracciato della rete ciclabile regionale sul lato nord del golfo di Ponte Tresa.
Il collegamento ciclabile attraverso un cunicolo tra S.Anna e la stazione sotterranea della rete tram-treno non è ritenuto fattibile.	▼	La verifica viene effettuata nell'ambito dell'allestimento della rete ciclabile urbana di Lugano.

2.2.6 Aspetti formali

Osservazione / Richiesta	Valut.	Motivazione
Si chiede in sostanza di allestire la documentazione (sia scritta che grafica) secondo le direttive emanate dalla Confederazione e dal DT.	●	La documentazione finale sarà allestita in modo da permettere una consegna che soddisfi appieno i requisiti posti dalla Confederazione e con una forma che soddisfi le richieste del DT.