

**PAL2**  
**Programma d'agglomerato del Luganese**  
**di seconda generazione**

**Fase1: "Scenario di sviluppo territoriale, socio-economico ed istituzionale"**

**Procedura di consultazione ai sensi dell'art. 15 LALPT**

**Rapporto esplicativo**

2 maggio 2011

## **Elaborazione**

Studi Associati SA, Lugano

Paolo Della Bruna (redazione)

Stefano Wagner (coordinamento generale)

## **Studi di base**

Lo sviluppo della Regione urbana del Luganese, 2008 - Angelo Rossi, Trends and Bends, Dänikon

Modello di sviluppo socio-economico, 2011 - Michele Passardi, Consavis SA, Lugano

Analisi del modello di traffico cantonale, 2011 - Gianni Brugnoli, Brugnoli e Gottardi SA, Lugano

Analisi delle potenzialità territoriali, 2011 - Paolo Della Bruna, Studi Associati SA, Lugano

## SOMMARIO

<b>1</b>	<b>Introduzione</b>	<b>4</b>
1.1	Contenuti del documento	4
1.2	La politica degli agglomerati della Confederazione	5
1.3	Il Programma d'agglomerato del Luganese del 2007	6
1.4	L'aggiornamento quadriennale dei Programmi d'agglomerato	7
1.5	Impostazione di fondo del PAL2 (decisioni della Fase 1)	8
<b>2</b>	<b>Lo scenario di sviluppo auspicato per il Luganese</b>	<b>9</b>
2.1	Perimetro territoriale ed istituzionale di riferimento	9
2.2	Il contesto socio-economico regionale	10
2.3	I principi di organizzazione funzionale del territorio	11
2.4	Quadro operativo per l'allestimento del PAL2	15
2.5	Nuovi strumenti di gestione politico-istituzionale a livello regionale	17
2.6	Coordinamento con il Piano direttore cantonale	18
<b>3</b>	<b>La situazione territoriale e socio-economica di riferimento</b>	<b>21</b>
3.1	Struttura territoriale	21
3.2	Occupazione del suolo	24
3.3	Riserve insediative	26
3.4	Demografia e occupazione	28
<b>4</b>	<b>Impostazione dei lavori per la Fase 2</b>	<b>31</b>
4.1	Utilizzazione del modello di traffico cantonale	31
4.2	Definizione di aree funzionali dell'agglomerato	38
4.3	Schede descrittive delle aree funzionali	42

# 1 Introduzione

## 1.1 Contenuti del documento

**Il presente documento mette in consultazione uno scenario auspicato per lo sviluppo dell'agglomerato Luganese per quanto attiene gli aspetti territoriali, socio-economici ed istituzionali**, con l'obiettivo di ottenere una "visione di sviluppo" condivisa e consolidata in vista dell'elaborazione della Fase 2 "misure di trasporto e mobilità" del Programma d'agglomerato del Luganese (PAL), documento programmatico nei rapporti con la Confederazione che la Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) ha assunto il compito di aggiornare entro il 2012 sulla base di una delega di competenza da parte del Consiglio di Stato.

In questo senso, il documento non contiene elementi di analisi e proposte riguardanti i trasporti, la mobilità in generale e gli investimenti infrastrutturali necessari con le specifiche modalità di finanziamento, tematiche che saranno affrontate nella Fase 2 dei lavori.

La procedura di informazione e partecipazione<sup>1</sup> e la conformità con il Piano direttore cantonale<sup>2</sup> figurano tra i requisiti di base (RB) che la Confederazione pone per entrare in materia nella valutazione di un Programma d'agglomerato (PA), motivo per cui la consultazione avviene ai sensi dell'art. 15 della Legge cantonale di applicazione della Legge federale sulla pianificazione del territorio (LALPT).

Nell'ottica della consegna alla Confederazione della documentazione del PAL2 entro la metà del 2012, si prevede la seguente tempistica:

- Fase 1, 2010 – inizio 2011:  
Elaborazione dello scenario di sviluppo auspicato per l'agglomerato del Luganese, consolidamento dell'analisi dello stato attuale e delle tendenze di sviluppo e avvio di una procedura di consultazione estesa (enti istituzionali e popolazione).
- Fase 2, 2011 – inizio 2012:  
Adeguamento dello scenario di riferimento in base ai risultati della consultazione, definizione delle misure da inserire nel PAL2, corredata dalla valutazione degli effetti e dalla definizione delle priorità e seconda consultazione per le proposte di attuazione del PAL2 (misure e finanziamento).
- Fase 3, entro giugno 2012:  
Adeguamento dei contenuti in funzione della consultazione e allestimento della documentazione per la Confederazione.

Le misure previste dal Programma d'agglomerato del Luganese di seconda generazione (PAL2) saranno quindi poste in consultazione in un secondo momento (Fase 2), quando lo scenario di sviluppo auspicato sarà consolidato. Questa seconda fase di lavoro sarà corredata dalle analisi della mobilità regionale e dalle verifiche di efficacia delle misure, necessarie per stabilire le priorità di intervento e per definire la quota di cofinanziamento delle misure infrastrutturali da parte della Confederazione.

---

<sup>1</sup> "Gli attori rilevanti per lo sviluppo dell'agglomerato – gli enti territoriali (Comuni, enti regionali e Cantoni) da un lato e la popolazione dall'altro – devono essere coinvolti nell'elaborazione, nell'attuazione e nella rielaborazione del programma d'agglomerato e nei principali studi e pianificazioni su cui il programma si fonda." Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato del febbraio 2010.

<sup>2</sup> "Se il programma d'agglomerato è inserito integralmente nel piano direttore cantonale, la procedura di partecipazione può svolgersi nell'ambito della procedura relativa al piano direttore (per evitare doppiioni).".

La visione di sviluppo per l'agglomerato Luganese per quanto attiene gli aspetti territoriali, socio-economici e istituzionali, presentata al cap. 2, pone in particolare l'accento sui seguenti elementi decisionali:

- **Decisione 1:** Estensione del perimetro d'analisi e di intervento del PA a tutti i 55 Comuni del Luganese, quello che di fatto è considerato a livello politico-istituzionale l'agglomerato;
- **Decisione 2:** Concentrazione dello sviluppo socio-economico, mirata per tipologia, in alcune aree strategiche dell'agglomerato, in alternativa ad uno sviluppo diffuso su tutto il territorio;
- **Decisione 3:** Mantenimento dell'impostazione di fondo del Programma d'agglomerato del 2007, con una rete tram-treno quale "perno infrastrutturale prioritario dello sviluppo dell'agglomerato";
- **Decisione 4:** Istituzione di un "fondo infrastrutturale regionale" che potrà permettere al Luganese di poter procedere con la pianificazione, progettazione e realizzazione degli importanti investimenti infrastrutturali dei prossimi decenni.

## 1.2 La politica degli agglomerati della Confederazione

Nel 2001, il Consiglio Federale, consapevole che le città non potevano risolvere da sole tutti i problemi legati alla loro crescita, ha adottato la politica degli agglomerati e ha conferito all'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) e alla Segreteria di Stato dell'economia (SECO) il mandato di elaborare una politica nazionale dello spazio urbano, congiuntamente a Cantoni, città e Comuni.

A seguito di questa decisione, nel 2007, l'ARE ha introdotto i **Programmi d'agglomerato**, parte trasporti e insediamento: uno strumento di pianificazione che permette di coordinare le tematiche multidisciplinari all'interno di un agglomerato, che si basa sulla collaborazione orizzontale (tra i vari partner all'interno di un agglomerato) e su quella verticale (Confederazione–Cantone–agglomerato) e mira a garantire il coordinamento e l'attuazione dei progetti all'interno degli agglomerati.

Con la politica degli agglomerati la Confederazione intende impegnarsi nel settore dei trasporti negli agglomerati, vincolando il suo sostegno finanziario a diverse condizioni. Tali condizioni comprendono segnatamente una pianificazione a lungo termine dei trasporti e dell'insediamento che adempia i requisiti della sostenibilità, nonché l'istituzione di un ente responsabile che funga da interlocutore nei confronti della Confederazione.

I presupposti finanziari per i sussidi federali a favore delle infrastrutture di trasporto del traffico d'agglomerato sono stati realizzati mediante la Legge federale concernente il fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato, che sopperisce in parte alle modifiche intervenute con la nuova perequazione finanziaria federale del 2006, con la quale era di fatto venuta a cadere la partecipazione della Confederazione ai costi per gli investimenti al di fuori della rete stradale e ferroviaria nazionale.

Grazie al fondo infrastrutturale, i Programmi d'agglomerato beneficiano di uno strumento di cofinanziamento che contribuisce a creare un equilibrio nell'ambito dello sviluppo dell'urbanizzazione e dei sistemi di trasporto.

Per poter beneficiare dei sussidi federali, i programmi d'agglomerato devono soddisfare determinati requisiti di base relativi a partecipazione, ente responsabile, analisi della situazione insediamento e trasporti, portata dei provvedimenti, valutazione dei costi e dell'efficacia, nonché all'attuazione e al controlling (ARE - Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei Programmi d'agglomerato di 2° generazione, Berna febbraio 2010).

Inoltre, i provvedimenti dei Programmi d'agglomerato devono avere un effetto positivo per quanto concerne i seguenti criteri: qualità del sistema di trasporto, sviluppo centripeto degli insediamenti, sicurezza stradale, inquinamento ambientale e impiego delle risorse. In un "manuale d'applicazione" destinato ai Cantoni e agli agglomerati sono precisati i requisiti di base e i Criteri di efficacia.

I principi generali relativi all'impiego dei mezzi del "fondo infrastrutturale", sono definiti per legge a partire da una visione globale dei trasporti che:

- includa tutti i modi e i mezzi di trasporto, considerandone vantaggi e svantaggi;
- dia la priorità ad alternative efficaci piuttosto che a nuove infrastrutture;
- tenga conto della capacità di finanziamento a lungo termine e della situazione finanziaria dell'ente pubblico;
- includa il coordinamento con lo sviluppo degli insediamenti e la protezione dell'ambiente;
- miri a tener conto in modo adeguato di tutte le parti del Paese.

**L'elaborazione dei Programmi d'agglomerato (PA) è compito esclusivamente dei Cantoni e dei Comuni:** è pertanto loro competenza svilupparli, definire un ordine di priorità per le misure o i pacchetti di misure e attuare i provvedimenti previsti. La Confederazione, da parte sua, esamina e valuta i programmi d'agglomerato e sostiene la realizzazione delle relative misure infrastrutturali accordando contributi a titolo sussidiario.

Il Programma d'agglomerato è così uno strumento di pianificazione e gestione che permette agli agglomerati di affrontare le loro molteplici sfide in modo coordinato e di agire non più in un'ottica settoriale, ma in un'ottica globale che va oltre i limiti comunali, cantonali e nazionali, con l'obiettivo di garantire lo sviluppo coordinato degli agglomerati grazie a una maggiore collaborazione orizzontale e verticale.

### 1.3 Il Programma d'agglomerato del Luganese del 2007

Nel 2007, il Dipartimento del territorio (DT), con la Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL), ha elaborato il primo Programma di agglomerato del Luganese (PAL), impostandolo sui contenuti del Piano dei trasporti del Luganese (PTL), lo strumento di sviluppo, finanziamento e gestione delle infrastrutture regionali del Luganese codificato ancora durante gli anni '90 e fortemente incentrato sulla tematica della mobilità stradale.

Evidentemente, trovandosi il PTL in piena fase di esecuzione, questa scelta era chiaramente orientata a garantire il maggior consenso politico-istituzionale possibile attorno alla proposta progettuale del Programma d'agglomerato che garantisse nel contempo la massima coerenza con le misure già in fase di realizzazione.

L'elemento fortemente innovativo proposto dal PAL rispetto al PTL è rappresentato dall'introduzione del concetto di un sistema di trasporto tram-treno su cui concentrare la politica di gestione della mobilità pubblica del Luganese, decisione fortemente sostenuta dalla Confederazione nell'ambito della sua valutazione.

Pur cercando di integrare una visione coerente con le logiche dello sviluppo auspicato della mobilità negli agglomerati, il PAL è rimasto inserito in un disegno politico-istituzionale dello sviluppo territoriale degli anni '90, con le relative schede di Piano direttore non più aggiornate all'evolversi del contesto di riferimento. Si pensi qui in particolare alla scheda PD denominata COTAL (concetto di organizzazione territoriale del Luganese), elaborata nel 1995 che ad esempio non contempla tutto il comprensorio di competenza della CRTL e non tiene conto del processo di riforma istituzionale che ha portato nel Luganese il passaggio dagli allora 87 Comuni ai 55 odierni, aspetti quest'ultimi su cui si incentrano le principali osservazioni critiche della Confederazione nella suo rapporto di approvazione.

#### 1.4 L'aggiornamento quadriennale dei Programmi d'agglomerato

Nell'ambito del meccanismo di finanziamento dei PA, ogni quattro anni il Consiglio Federale è tenuto a fornire all'Assemblea Federale un elenco delle infrastrutture che hanno già beneficiato di un contributo, di quelle per le quali viene chiesta la liberazione dei crediti per il quadriennio imminente e di quelle per le quali si prevede di chiedere lo sblocco dei crediti per il quadriennio successivo.

Analogamente, i singoli Programmi d'agglomerato devono presentare le misure differenziandole secondo il "grado di prioritizzazione" A, B o C, in funzione della loro efficacia e dello stato di avanzamento dei progetti.

Nella lista A vi saranno le misure pronte per essere realizzate nel primo quadriennio dopo l'approvazione del Programma d'agglomerato da parte della Confederazione, nella lista B quelle che si presume di poter realizzare nel quadriennio successivo, ecc.

L'attribuzione definitiva delle misure alle liste di priorità avviene nell'ambito della valutazione del PA effettuata dalla Confederazione, in base ai criteri d'efficacia descritti dal già citato "manuale d'applicazione", laddove l'impegno finanziario della Confederazione riguarda unicamente le misure A+B. Questo sistema di finanziamento presuppone quindi l'aggiornamento dei Programmi d'agglomerato ogni quattro anni, secondo la seguente scaletta.

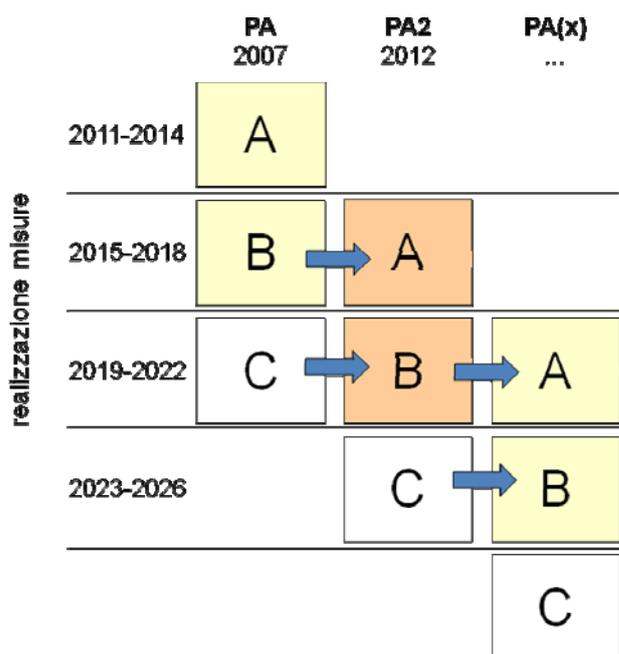


Fig. 1 Schema temporale dell'allestimento dei PA della realizzazione delle misure

## 1.5 Impostazione di fondo del PAL2 (decisioni della Fase 1)

Per procedere con la successiva fase di allestimento del PAL2, che prevede un aggiornamento degli obiettivi della politica di mobilità regionale e delle misure infrastrutturali necessarie per l'organizzazione della mobilità, la CRTL propone di adottare alla fine della Fase 1 dei lavori i seguenti obiettivi principali, volti a consolidare una "visione di sviluppo" per tutto il Luganese:

- **L'estensione del perimetro del PAL2 a tutti i 55 Comuni del Luganese** codificando i principi della "visione di sviluppo del Luganese", tramite l'adeguamento della scheda di Piano direttore R3 "Concetto di organizzazione territoriale del Luganese (COTAL)".
- **La concentrazione dello sviluppo socio-economico, per tipologie specifiche determinate dalla vocazione dei comparti, in alcune aree strategiche dell'agglomerato** ("scenario obiettivo", cfr. cap. 2.3), in alternativa ad uno sviluppo diffuso su tutto il territorio ("scenario trend"), codificando lo sviluppo di queste aree tramite dei "pacchetti di misure" con contenuti pianificatori - territoriali e investimenti infrastrutturali".
- Il mantenimento dell'impostazione di fondo del PAL, con una **rete tram-treno quale "perno infrastrutturale prioritario dello sviluppo dell'agglomerato"** e la **conferma della priorità degli interventi per la Fase 2015-2018**, e specificatamente il Tram Tappa 1, la riqualificazione del Basso Vedeggio (NPV - Nuovo Polo Vedeggio) e le misure infrastrutturali di Cornaredo (NQC - Nuovo Quartiere Cornaredo).
- **L'istituzione di un "fondo infrastrutturale regionale"** che permetterà al Luganese di poter procedere con il finanziamento necessario per la pianificazione, la progettazione e la realizzazione degli importanti investimenti infrastrutturali con modalità e tempistiche non solo determinate dai programmi di co-finanziamento delle Autorità cantonali e nazionali.

Coerentemente con queste decisioni di fondo si tratterà pertanto, nella fase successiva dei lavori, di:

- definire dei **"pacchetti di misure"** condivise da parte delle Autorità locali interessate e consolidate "dal basso" (approccio *bottom-up*) tramite adeguati strumenti pianificatori quali Masterplan, Piani regolatori intercomunali, ecc. nel contesto di un concetto di sviluppo territoriale unitario e non solo in funzione di singoli interventi infrastrutturali;
- mirare quindi ad una maggiore **coerenza tra sviluppo territoriale e investimenti nella mobilità** in funzione dello scenario di sviluppo socio-economico auspicato, secondo cui le infrastrutture sono realizzate nel contesto di uno sviluppo codificato;
- **definire di aree funzionali**, fondate sulle lettura territoriale dell'agglomerato (cap. 3) e congruenti con la struttura del modello cantonale di traffico, sulla base delle quali sarà possibile effettuare la valutazione di efficacia delle misure infrastrutturali che verranno proposte.

Rispetto alla Confederazione, alla quale sarà inviato il PAL2 per approvazione, questo significa anche:

- l'integrazione nelle priorità infrastrutturali del Luganese (Fase A+B del PAL2) del **principio di garanzia funzionale della rete stradale nazionale** ed in particolare dell'asse autostradale A2 e dei suoi svincoli in tutto il territorio del Luganese sulla base dello "Scenario obiettivo".
- il **principio della continuazione di AlpTransit verso sud** ed in particolare il completamento funzionale del corridoio merci internazionale prima del 2030.



## 2.2 Il contesto socio-economico regionale

L'agglomerato del Luganese<sup>4</sup> rappresenta la realtà economica di gran lunga più importante del Cantone Ticino. Nel comprensorio dell'agglomerato (distretto) risiede ca. il 40 % della popolazione ticinese (ca. 135'000 unità al 31.12.2009) e sono impiegati oltre il 45 % degli addetti complessivi (ca. 82'000 unità al 31.12.2008).

Il gettito cantonale base<sup>5</sup> delle persone fisiche è generato nella misura di oltre il 50 % dai residenti nei Comuni facenti parte dell'agglomerato Luganese. Per le persone giuridiche, tale percentuale sale addirittura ad oltre il 70 %. A questo dato si aggiunge la quota delle imposte alla fonte, pari a oltre il 52 % del gettito cantonale.

Il moltiplicatore politico medio del distretto di Lugano nel 2009 era di poco superiore a 70 punti, a fronte di una media cantonale di ca. 78 punti<sup>6</sup>.

Le risorse fiscali procapite del distretto di Lugano nel 2007 sono pari a ca. CHF 4'700, con una media cantonale di ca. CHF 3'600 (tutti gli altri distretti del Cantone si situano sotto la media cantonale), con una crescita per l'agglomerato di Lugano del 29 % dal 1997 al 2007, mentre la crescita media cantonale nello stesso periodo stata del 19 %.

Lo studio del prof. Angelo Rossi realizzato nel 2008 su incarico della CRTL, che sta alla base dell'analisi di sviluppo socio-economico del Luganese, ha individuato le seguenti aree principali di sviluppo all'interno dell'agglomerato Luganese:

*“La nostra analisi ha messo in evidenza che il motore economico Luganese, in futuro, sarà azionato da due stantuffi: Lugano e la Valle del Vedeggio. Nel tempo la potenza di questi due stantuffi tenderà ad equilibrarsi, perché l'apparato produttivo della Valle del Vedeggio crescerà più rapidamente di quello della Città. Le due sottozone sono comunque quelle che, anche in futuro, ospiteranno le funzioni economiche della regione urbana del Luganese. La ripartizione del lavoro tra Lugano e la Valle del Vedeggio non dovrebbe, nei prossimi 15 anni, mutare di molto. La divisione settoriale resterà acquisita: i servizi a Lugano (compreso il Pian Scairolo, per quel che riguarda la distribuzione) e l'industria nella Valle del Vedeggio. Per effetto del prolungamento di tendenze in atto, però, nella Valle del Vedeggio, l'industria a bassa produttività tenderà a ridimensionarsi, mentre si rafforzeranno i servizi alle imprese. Le altre sottozone tenderanno a specializzarsi, come è stato il caso sin qui, nella funzione residenziale e nelle attività turistiche.”*

A conclusioni analoghe – seppur partendo da un concetto di analisi maggiormente orientato al territorio, erano giunti studi elaborati in precedenza dall'USTAT e dalla SST (Osservatorio dello sviluppo territoriale), che individuavano lo sviluppo di una doppia polarità urbana nel Luganese, con un polo rappresentato dalla Città di Lugano e l'altro dal Basso Vedeggio (in particolare nei Comuni di, Agno, Bioggio e Manno).

**Su questa base, il Luganese andrà a consolidare la sua posizione di polo economico cantonale mantenendo la sua posizione nei primi 10 agglomerati urbani svizzeri per numero di abitanti e di posti di lavoro, offrendo opportunità economiche e posti di lavoro principalmente alla popolazione residente anche a residenti nelle aree limitrofe svizzere e italiane.**

---

<sup>4</sup> Inteso come l'insieme dei Comuni del perimetro di riferimento per il PAL2.

<sup>5</sup> Dati 2007, accertamento Sezione degli enti locali, Dipartimento delle istituzioni.

<sup>6</sup> Mendrisiotto ca. 79 punti, Locarnese ca. 87 punti, Bellinzonese, Riviera, Leventina e Blenio: oltre 93 punti.

### 2.3 I principi di organizzazione funzionale del territorio

Obiettivo primario del PAL2 sarà quello di trovare un equilibrio tra opportunità di residenza e di lavoro con l'esigenza di organizzare razionalmente la mobilità generale (fattore di competitività territoriale primario) e, nella misura del possibile in maniera prioritaria, i movimenti pendolari da e verso l'agglomerato ed al suo interno. La proposta di una **specializzazione funzionale** dei diversi comparti territoriali mira a favorire lo sviluppo di aree con chiare destinazioni, ponendo così le premesse per una concentrazione ed una riduzione degli oneri di infrastruttura, salvaguardando nel contempo il territorio rimanente dagli impatti di un'urbanizzazione diffusa e disordinata (uno sviluppo cioè improntato su una logica banale del "tutto ovunque").

Lo sviluppo delle componenti insediative lavorative in alcune aree strategiche avviene in uno spirito di concentrazione e utilizzazione razionale del territorio, e andrà supportata mediante adeguati interventi di tipo pianificatorio. Le plusvalenze di valore dei fondi determinate dalla pianificazione<sup>7</sup> potranno così essere destinate al (co-)finanziamento degli onerosi interventi infrastrutturali, la cui priorità potrà così essere orientata al **miglioramento della raggiungibilità** rispetto ai nodi principali del sistema dei trasporti pubblici ed al reciproco collegamento delle aree strategiche con il mezzo di trasporto più adeguato.

La nuova rete tram del Luganese costituisce in questo senso un valido complemento funzionale nelle ore di congestionamento tra le future aree strategiche di sviluppo economico dell'agglomerato (City, Città Alta, Basso Vedeggio, Cornaredo, Pian Scairolo) e rappresenta una concreta risposta ai problemi emersi dall'analisi critica svolta da Angelo Rossi nel 2008<sup>8</sup>:

*“La specializzazione funzionale delle sottozone farà crescere il potenziale di interazione tra le stesse e aggraverà quindi i problemi di mobilità interna, in particolare, come abbiamo appena visto, i problemi di circolazione tra Lugano e la Valle del Vedeggio. Occorreranno quindi nuove soluzioni, sia a livello degli investimenti nell'infrastruttura di trasporto (si pensi ad esempio al progetto di navetta tra la Valle del Vedeggio e il centro cittadino), sia a livello di gestione del traffico, per cercare di assicurare sostenibilità alla mobilità interna alla Regione. La strategia della regione urbana del Luganese deve basarsi su una visione territoriale dello sviluppo economico.”*

In termini di crescita delle attività produttive e di posti di lavoro, si propone di concentrare la loro ubicazione nei prossimi 15 anni nei comparti dove saranno realizzati i principali investimenti infrastrutturali e dove sono già stati allestiti gli strumenti di ordinamento territoriale necessari: primariamente le zone di Cornaredo e del Basso Vedeggio (ai portali della nuova galleria Vedeggio – Cassarate) e la zona della Città Alta (con la ristrutturazione dell'area della stazione FFS di Lugano) e, in un secondo tempo nel Pian Scairolo in base al piano di riordino urbanistico in fase di allestimento per questo comparto. L'insediamento di posti di lavoro nella City andrà invece consolidato al livello attuale, favorendo invece gli strumenti per un maggiore sviluppo della residenziale primaria.

Gli schemi seguenti riassumono gli orientamenti di base, concretizzando uno **scenario “obiettivo” che prevede all'orizzonte 2025 una popolazione residente di 160'000 abitanti e un volume complessivo di 90'000 posti di lavoro**, cioè secondo una crescita nei prossimi 20 anni in linea con quella degli ultimi 20 passati, premessa per una politica infrastrutturale lungimirante.

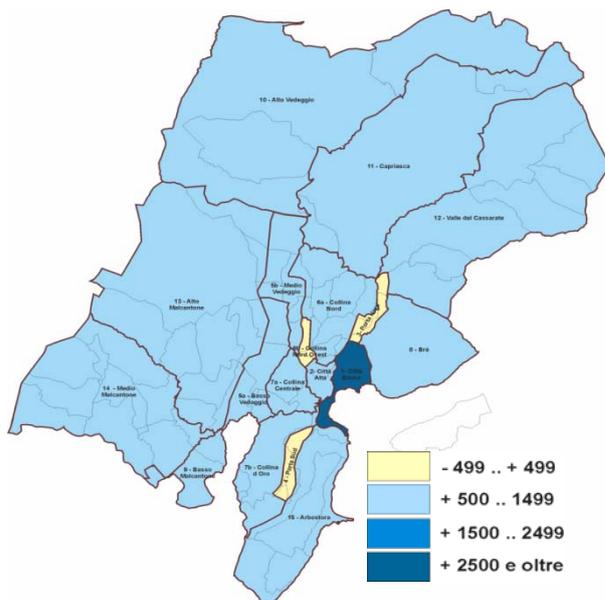
---

<sup>7</sup> La recente proposta di modifica della LALPT propone l'introduzione di un prelievo fiscale sulle plusvalenze di valore immobiliare generate da provvedimenti pianificatori. Tale prelievo potrebbe essere esteso anche alle plusvalenze generate dalla realizzazione di importanti infrastrutture di mobilità allacciamenti autostradali, fermate ferroviarie o di tram). Tali proventi potrebbero così anche essere destinati ad un fondo regionale da utilizzare per il cofinanziamento di opere di infrastruttura regionale.

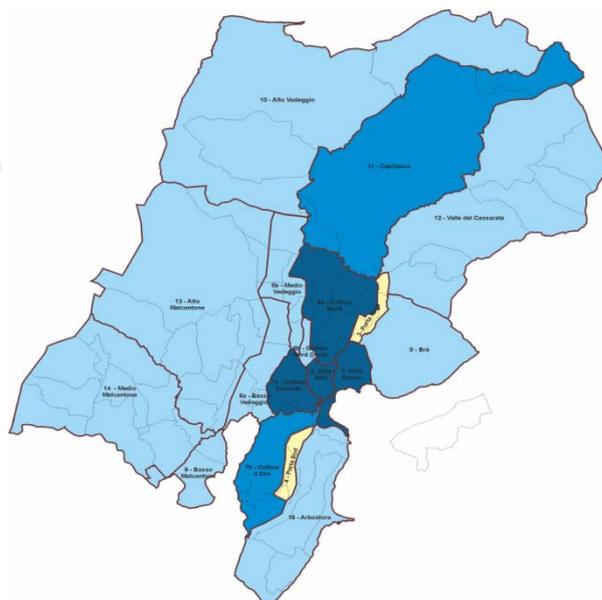
<sup>8</sup> Angelo Rossi, Op. cit., p.141.

Per la popolazione residente si postula una crescita in termini assoluti importante nelle aree centrali con una loro vocazione specifica in tal senso (Città Bassa, Città Alta, Collina Nord e Collina Centrale), e in misura leggermente minore, per i comparti Capriasca e Collina d'Oro, tutti comunque in un perimetro che permette l'organizzazione della mobilità attorno ad un'adeguata offerta di trasporto pubblico. In tutti gli altri comparti la crescita rimane inferiore, ma sempre positiva. Nei comparti Porta Nord e Porta Sud non si prevede invece l'insediamento residenziale, così come in tutto il comparto del Vedeggio la crescita della popolazione, in termini percentuali, risulta contenuta a favore di una intensificazione delle attività economiche.

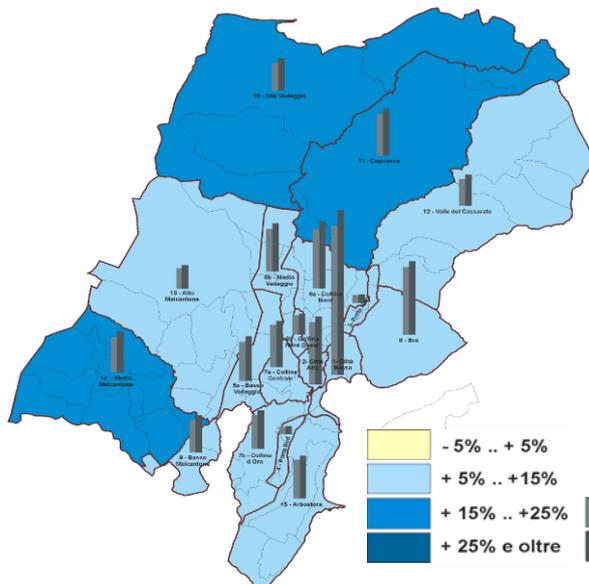
Trend 2025



Obiettivo 2025



Trend 2025



Obiettivo 2025

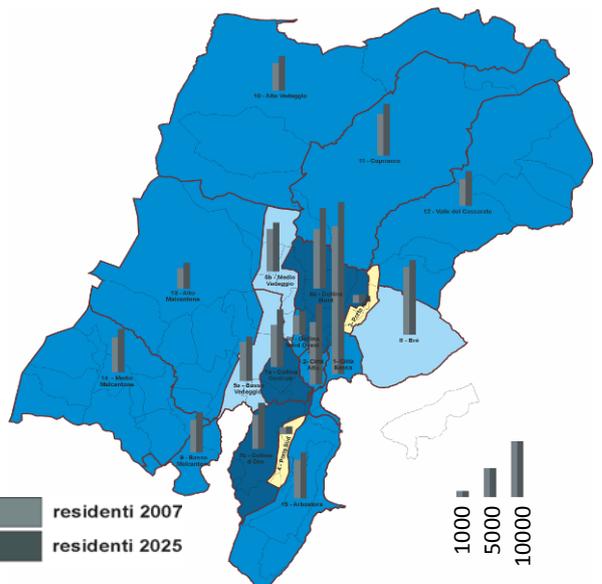
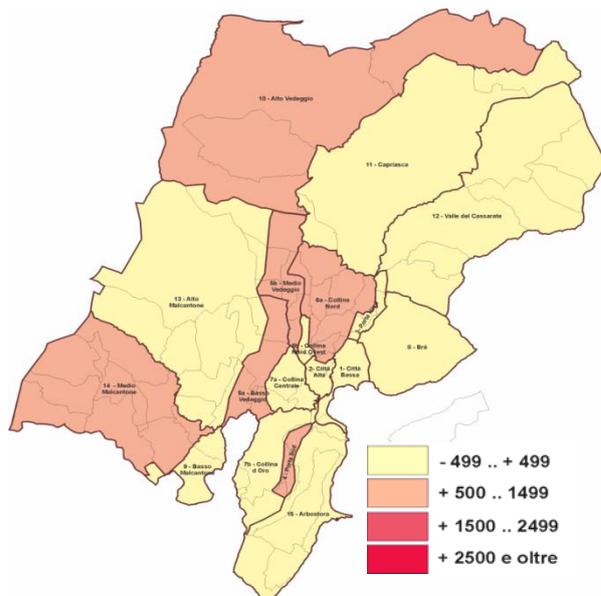


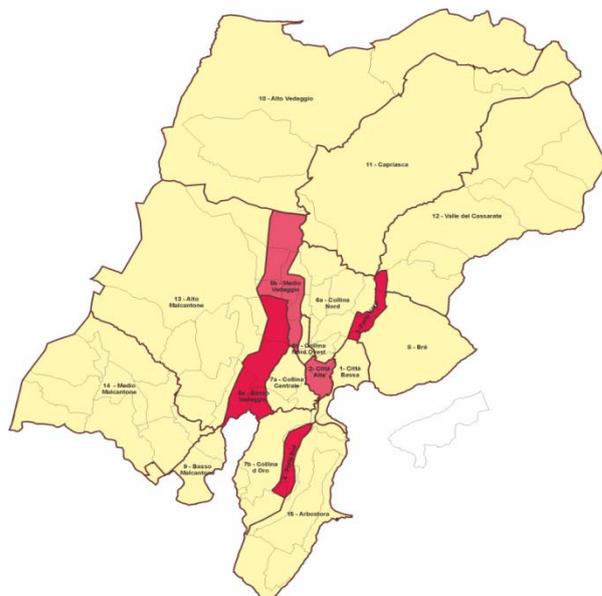
Fig. 3 Variazione 2007-2025 della popolazione, scenario trend e scenario obiettivo, in termini assoluti e percentuali

Per gli addetti si postula una concentrazione della crescita in termini assoluti nelle aree strategiche del Nuovo Polo Vedeggio, della Porta Sud (Pian Scairolo) e della Porta Nord (Cornaredo). In termini percentuali si ipotizza un aumento di una certa rilevanza anche nei comparti della Città Alta e del Medio Vedeggio e – seppur in misura minore, anche nell’Alto Vedeggio, entrambe aree con una forte vocazione per l’insediamento di aree lavorative di interesse regionale, ma ancora sprovviste di adeguati strumenti di ordinamento territoriale.

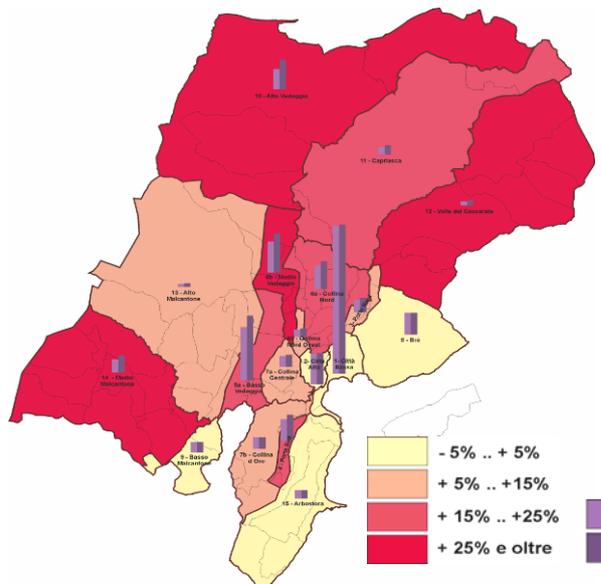
Trend 2025



Obiettivo 2025



Trend 2025



Obiettivo 2025

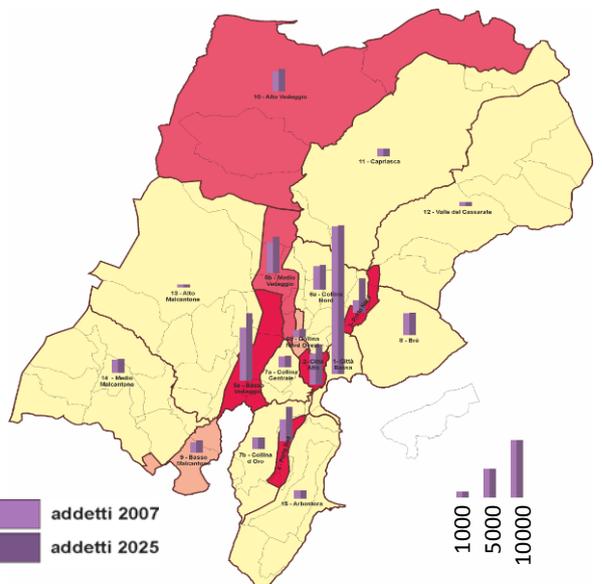


Fig. 4 Variazione 2007-2025 degli addetti, scenario trend e scenario obiettivo, in termini assoluti e percentuali

La seguente tabella illustra il confronto tra la situazione attuale e lo “scenario obiettivo” proposto, nonché il confronto con le riserve insediative previste dai Piani regolatori (per la definizione dei comparti e della aree funzionali si rimanda al capitolo 3).

Area funzionale	tipologia	popolazione		addetti		incremento popolazione + addetti	riserva insediativa
		2007	obiettivo 2025	2007	obiettivo 2025	2007-2025	PR 2005
Città Bassa	centro	26'072	30'000	25'810	26'000	4'100	16'600
Città Alta	strategica	10'929	14'000	5'390	6'900	4'600	8'500
Porta Nord	strategica	1'438	1'500	2'212	5'700	3'500	1'500
Porta Sud	strategica	1'243	1'300	3'797	6'300	2'600	3'500
Basso Vedeggio	strategica	6'812	7'700	9'295	12'000	3'600	4'300
Medio Vedeggio	strategica	7'431	8'500	5'363	6'900	2'600	7'700
Collina Nord	suburbana	10'458	14'000	4'155	4'300	3'700	8'500
Collina Nord/Ovest	suburbana	3'311	4'000	1'334	1'500	900	700
Collina centrale	suburbana	7'324	10'000	1'927	2'000	2'700	5'000
Collina d'Oro	suburbana	5'864	8'000	2'015	2'000	2'100	7'000
Brè	suburbana	11'791	13'000	3'785	3'900	1'300	11'300
Basso Malcantone	suburbana	5'702	7'000	1'827	2'100	1'600	7'400
Alto Vedeggio	periurbana	4'837	6'000	3'458	4'000	1'700	7'900
Capriasca	periurbana	7'279	9'000	1'308	1'300	1'700	7'400
Valle del Cassarate	periurbana	4'626	6'000	712	750	1'400	3'050
Alto Malcantone	periurbana	3'603	4'500	536	550	900	3'600
Medio Malcantone	periurbana	6'125	7'500	2'295	2'400	1'500	6'000
Arbostora	periurbana	6'749	8'000	1'405	1'400	1'200	4'400
<b>TOTALE</b>		<b>131'594</b>	<b>160'000</b>	<b>76'624</b>	<b>90'000</b>	<b>41'700</b>	<b>114'350</b>
<b>TOTALE polo</b>		26'072	30'000	25'810	26'000	4'118	16'600
<b>TOTALE aree strategiche</b>		27'853	33'000	26'057	37'800	16'890	25'500
<b>TOTALE aree suburbane</b>		44'450	56'000	15'043	15'800	12'307	39'900
<b>TOTALE aree periurbane</b>		33'219	41'000	9'714	10'400	8'467	32'350

Tab. 1 Popolazione e addetti, 2007 e scenario obiettivo 2025 e riserva insediativa

## 2.4 Quadro operativo per l'allestimento del PAL2

La CRTL sta procedendo ad impostare il PAL2 a partire dalla valutazione del PAL di prima generazione, confermando i punti forti e cercando di ovviare ai punti deboli individuati dalla Confederazione.

La Confederazione ha considerato nella valutazione del PAL "elevato per un agglomerato di medie dimensioni" il costo lordo di ca. 330 mio. CHF degli interventi finanziati (Fasi A+B), per cui il quadro finanziario per la generazione successiva non potrà di fatto che essere confermato nell'ordine di un tetto massimo di 400 mio. CHF per le misure A+B del PAL2.

Ca. 90 mio. CHF su 330 di opere finanziate nell'ambito del PAL sono destinati alle misure della lista A, la cui realizzazione dovrebbe avvenire entro il 2015 e quindi non più venire conteggiate nel PAL2.

I ca. 240 mio. CHF rimanenti riguardano le misure che al momento della consegna del PAL2 (principalmente destinate al Sistema tram Tappa 1 – Navetta Centro – Molinazzo - Manno), dovrebbero aver raggiunto un grado di maturazione tale da permetterne la realizzazione tra il 2015 e il 2018, comunque già approvate nel PAL precedente, motivo per cui il margine per ulteriori investimenti in questa fase si restringe ad un massimo di ca. 160 mio. CHF, cifra che corrisponde grossomodo alle esigenze infrastrutturali del Basso Vedeggio (NPV) e del PR-NQC (Porta Nord di Cornaredo), anch'esse da realizzare principalmente entro il 2020.

Altre misure di investimento infrastrutturale nell'ambito della mobilità saranno delegate nell'ambito del PAL2 alla cosiddetta Lista C, misure cioè da realizzare dopo il 2023 per le quali la Confederazione non rilascia garanzie di finanziamento, pur valutandole nel contesto del PA.

Per migliorare la quota di finanziamento del PAL2, non resta pertanto alternativa che quella di mirare a due precisi obiettivi:

- migliorare la sua efficacia muovendosi cioè "verso l'alto" nella tabella di valutazione della Confederazione (vedi figura seguente), aumentando i punti di beneficio ad almeno 8 punti su 16;
- non superare la soglia dei costi di massimo 400 mio. CHF (in relazione alla dimensione dell'agglomerato) oltre la quale non verrebbero più erogati finanziamenti.

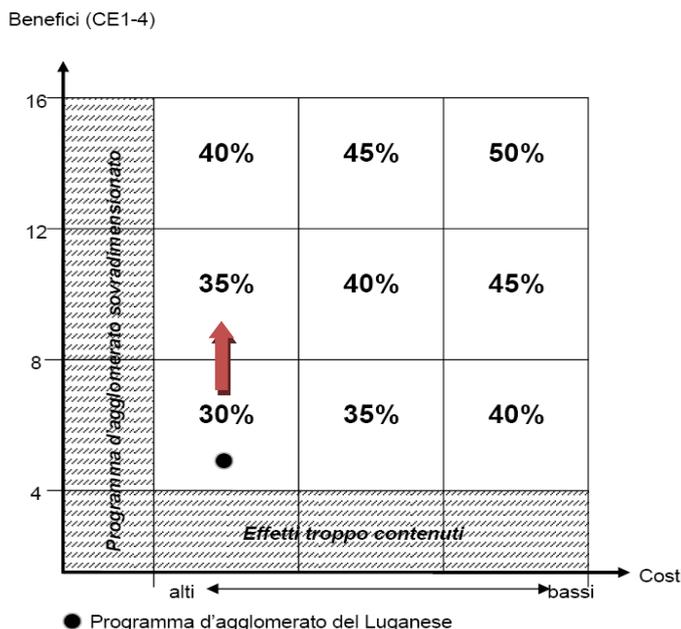


Fig. 5 Schema della valutazione dei PA da parte della confederazione e obiettivo per il PAL2

Sulla scorta delle riflessioni appena esposte e in considerazione del consolidamento pianificatorio e dello stato di avanzamento progettuale, per il PAL2 si delinea il seguente quadro di cofinanziamento di interventi infrastrutturali da parte della Confederazione.

- |              |   |  |
|--------------|---|--|
| Fino al 2014 | Miglioramento delle condizioni di mobilità nel Polo urbano: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Piano della viabilità del Polo (PVP);</li> <li>- Stazione FFS Lugano (StazLu1);</li> <li>- Riorganizzazione dei trasporti pubblici (OTPLu2).</li> </ul>  | } <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">PAL 2007</span> |
| 2015 – 2018  | Sviluppo della rete di collegamento pubblico di base (rete tram del Luganese); fase 1 e sviluppo urbanistico delle aree strategiche; fase 1: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tappe prioritarie della rete tram (Molinazzo di Bioggio - Lugano Centro e Molinazzo di Bioggio - Manno);</li> <li>- Nuovo Quartiere Cornaredo (NQC);</li> <li>- Nuovo Polo Vedeggio (NPV, il cui iter è marcato in rosso).</li> </ul> |  |
| 2019 – 2022  | Sviluppo urbanistico delle aree strategiche; fase 2: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pian Scairolo [CIPPS];</li> <li>- Stazione FFS Lugano (StazLu2) e Masterplan Città Alta;</li> <li>- Medio Vedeggio.</li> </ul>  |  |
| 2023 – 2026  | Sviluppo della rete di collegamento pubblico di base (rete tram del Luganese); fase 2 e sviluppo urbanistico delle aree suburbane e periurbane e delle aree strategiche; fase 3: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tappe secondarie della rete tram Cornaredo - Lugano Centro - Pian Scairolo e Manno - Lamone FFS;</li> <li>- Basso Malcantone;</li> <li>- Alto Vedeggio.</li> </ul>                                |  |

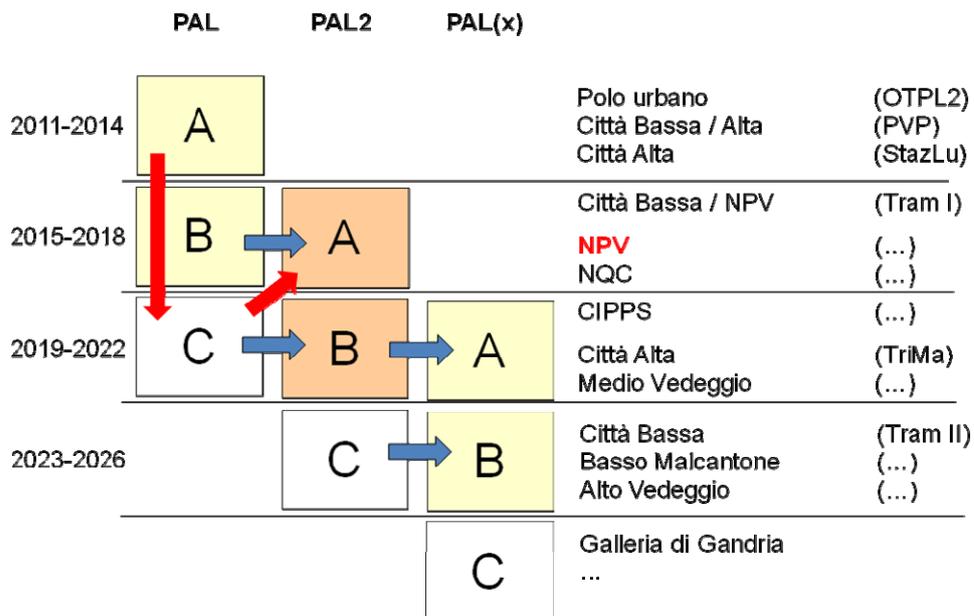


Fig. 6 Schema delle tappe di cofinanziamento delle misure infrastrutturali del PAL

## 2.5 Nuovi strumenti di gestione politico-istituzionale a livello regionale

Per la concretizzazione di una visione di sviluppo a livello di agglomerato sono ritenute indispensabili le seguenti quattro condizioni:

- a. Consenso politico-istituzionale da parte dei Comuni e condivisione da parte della popolazione;
- b. Definizione rigorosa delle priorità d'intervento;
- c. Disponibilità delle risorse finanziarie necessarie;
- d. Precisazione di una chiara "*Project-Leadership*" a livello istituzionale.

Per quanto attiene al consenso ed alla condivisione, la CRTL ritiene indispensabile che il dibattito sulla visione di sviluppo venga svolto in modo aperto e costruttivo. Il ruolo del neo costituito ERS-L in questo contesto appare cruciale e a tutti gli effetti strategico. Determinante risulterà pure il ruolo della Città di Lugano e dei principali Comuni della cintura urbana, che dovranno alla prova dei fatti assumere onori e oneri che la loro posizione comporta.

La loro funzione non potrà essere quella di imporre, ma piuttosto quella di mediare e divulgare, favorendo la presa di coscienza sulle dinamiche di sviluppo che andranno inserite in una logica coerente e fruttuosa per l'intero agglomerato.

L'inserimento dei risultati di questo processo di condivisione in un aggiornamento della relativa scheda di PD appare essere il mezzo piuttosto che il fine del confronto politico.

La definizione delle priorità d'intervento rappresenta probabilmente la chiave del successo (risp. dell'insuccesso) dell'intero processo di elaborazione di una strategia di sviluppo. Troppo spesso in passato la strategia del volere tutto subito e dappertutto ha portato a lasciarsi sorpassare da altri, che con un approccio più misurato e prudente hanno ottenuto risultati concreti e beneficiano ora di effetti positivi tangibili. Priorità e orizzonti temporali chiari riducono il rischio di investire troppo in discussioni, pianificazioni e studi e troppo poco in realizzazioni concrete.

Consenso e priorità sono condizioni necessarie ma non sufficienti alla concretizzazione di una visione. Senza risorse – risp. senza capacità di investimento – anche la miglior visione resta tale. Una buona visione realizzabile solo con risorse la cui disponibilità dipende da altri pare con un handicap difficile da annullare. Per questa ragione appare indispensabile uno sforzo congiunto da parte di tutti i Comuni che compongono l'agglomerato a mettere a disposizione – indipendentemente dalle decisioni di cofinanziamento che saranno prese a Berna ed a Bellinzona, e per le quali bisognerà impegnarsi a fondo – le risorse necessarie per spingere i progetti di sostegno alla visione di sviluppo fino ad un "punto di non ritorno".

Si ipotizza pertanto, nel contesto delle misure di ordinamento politico-istituzionale previste dal PAL2, l'opzione di far capo in larga misura a risorse proprie per la realizzazione di quelle misure che dovessero essere realizzate anticipatamente rispetto ai tempi pattuiti con la Confederazione nell'ambito del PAL2, **proponendo l'istituzione di un nuovo "fondo infrastrutturale regionale"** che dovrà permettere al Luganese di poter procedere anche in maniera autonoma con la pianificazione, progettazione e realizzazione degli importanti investimenti infrastrutturali dei prossimi decenni.

Decidere da soli sulle priorità e sui tempi è la miglior garanzia per assicurare il proprio sviluppo. Ciò è naturalmente impossibile in un sistema federalista organizzato a più livelli e con competenze decisionali e responsabilità finanziarie condivise. Un approccio maggiormente autonomo e meno sudditante rispetto a dinamiche esterne appare ciò nondimeno auspicabile. L'agglomerato Luganese – e la Città di Lugano che questa politica l'ha spesso praticata in passato con successo<sup>9</sup> – sanno bene quali sono i vantaggi di una tale autonomia decisionale.

Basta iniziare con il riprendere in mano il proprio destino e investire nel futuro. L'agglomerato Luganese ha le risorse per farlo: basti pensare che un aumento medio di 1 punto di moltiplicatore per tutti i Comuni dell'agglomerato genera un volume di risorse pari a oltre 6 milioni di franchi. Un importo sufficiente per finanziare un volume di investimenti di ca. 100 milioni di franchi, da ammortizzare sull'arco di 25 anni.

Infine la questione della "Project Leadership": una volta stabiliti i progetti prioritari e assicurato il consenso, va precisato in modo inequivocabile anche la responsabilità esecutiva. Questo vale in particolare nel contesto di progetti laddove si devono definire condizioni quadro di tipo pianificatorio - urbanistico. In questo contesto i Comuni interessati devono assumersi una responsabilità primaria di coordinamento, che non può essere delegata né al Polo, né a organismi sovra comunali quali l'ERS-L, né tanto meno al Cantone.

## 2.6 Coordinamento con il Piano direttore cantonale

Per garantire l'attuazione di un Programma d'agglomerato e assicurare che esso abbia carattere vincolante per le autorità, esso deve essere conforme al Piano direttore cantonale (PD). I contenuti rilevanti del Programma d'agglomerato devono pertanto essere integrati nel Piano direttore.

La conformità e l'integrazione dei contenuti dei PA nel PD è uno dei requisiti di base che devono essere soddisfatti per assicurare l'entrata in materia da parte della Confederazione<sup>10</sup>. Tuttavia al momento della consegna del PAL2 i necessari adeguamenti del PD non dovranno già essere stati adottati, ma sarà sufficiente che si indichi come s'intende procedere per i necessari adattamenti del PD entro i termini stabiliti.

Gli adeguamenti del PD legati al Programma d'agglomerato del 2007 sono stati integrati in occasione della recente revisione, entrata in vigore nel 2009 e nel 2011.

Il 17 febbraio 2011 la Confederazione ha approvato le modifiche della scheda M3 sul Piano dei trasporti del Luganese, in particolare gli aggiornamenti legati alla Rete tram del Luganese, in quanto la loro approvazione da parte dell'autorità federale doveva avvenire prima della sottoscrizione della Convenzione sulle prestazioni sul PAL 2007, intervenuta il 2 marzo 2011. Con questa approvazione federale sono state adempiute le esigenze della Confederazione in materia di coordinamento tra PAL 2007 e PD.

---

<sup>9</sup> Si pensi, alle lungimiranti scelte di Lugano in ambito energetico (con la costruzione della diga della Verzasca, la costituzione delle attuali AIL SA) o agli investimenti in ambito ospedaliero, universitario o culturale). Fuori dal comprensorio e concettualmente non del tutto analogo, ma almeno altrettanto significativo, è l'esempio di Ascona, che ha anticipato il finanziamento per la realizzazione della galleria stradale del Cantonaccio, rendendo possibile la realizzazione di un vasto programma di riqualifica urbanistica dell'abitato..

<sup>10</sup> Cfr. *Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato di 2a generazione*, ARE, 14 dicembre 2010, cap. 3.4.6. e 5.5.

Il Programma d'agglomerato è diventato lo strumento di riferimento per la pianificazione del Luganese, integrando e sviluppando ulteriormente i contenuti del PTL e del COTAL.

Le schede di PD in cui sono confluiti gli elementi costitutivi del PAL (misure) sono in primo luogo:

- scheda M3: Piano regionale dei trasporti del Luganese - PTL
- scheda R3: Concetto di organizzazione territoriale del Luganese - COTAL

La revisione del PD, avvenuta parallelamente all'allestimento del PAL 2, ha permesso di fornire al PAL un nuovo quadro di riferimento territoriale che ha arricchito questo strumento. Oltre a quelle appena citate, gli elementi costitutivi e gli indirizzi di rilievo per il PAL sono contenuti nelle seguenti schede.

In primo luogo :

- R6: sviluppo e contenibilità dei PR
- R7: poli di sviluppo economico
- R8: grandi generatori di traffico

Inoltre:

- P1 e P2: Paesaggio
- P4: Componenti naturali
- P5: Parchi naturali
- P7: Laghi e rive lacustri
- R1: Modello territoriale
- R9: Svago di prossimità
- R10: Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito
- M6: AlpTransit
- M7: Sistema ferroviario regionale Ticino - Lombardia

L'insieme di queste schede fornisce un quadro di riferimento territoriale che deve essere approfondito tramite il PAL2. In seguito sarà verosimilmente necessario un ulteriore aggiornamento del PD, le cui tappe sono indicate di seguito. In altre parole, il PD funge da quadro di riferimento e da punto di partenza per il Programma d'agglomerato; a loro volta gli approfondimenti svolti tramite il PA precisano indirizzi e misure del PD e possono comportare la necessità di aggiornamenti di quest'ultimo.

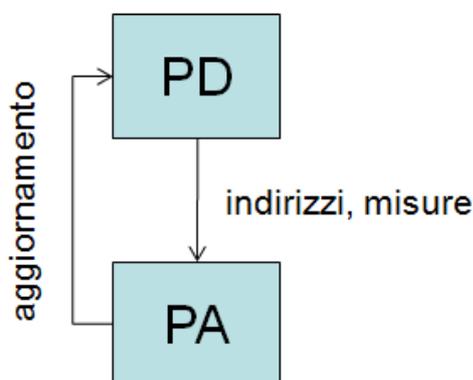


Fig. 7 Relazione tra Piano direttore cantonale e Programma d'agglomerato

La valutazione del Programma d'agglomerato del 2007 da parte della Confederazione ha evidenziato in maniera critica la necessità di concretizzare le misure riferite allo sviluppo degli insediamenti. Un primo passo del necessario approfondimento è già stato intrapreso in questa prima fase del PAL 2.

Ciò consente ora di affrontare un primo consolidamento formale degli obiettivi generali della “visione di sviluppo regionale” attraverso un primo parziale adeguamento della scheda di Piano direttore (PD) R3 “Concetto di organizzazione territoriale del Luganese” (COTAL).

La proposta di nuova scheda R3 allegata, è messa in consultazione ai sensi dell’articolo 15 della LALPT, che permette a ognuno di formulare le proprie osservazioni e proposte pianificatorie.

A conclusione della Fase 2 dei lavori di allestimento del PAL2, che vedrà in primo luogo la definizione delle misure, sia di tipo infrastrutturale, sia di tipo territoriale-pianificatorio, verrà affrontata una seconda consultazione ai sensi dell’art. 15 LALPT.

Dopo che la Confederazione avrà deciso lo stanziamento dei crediti sul PAL2, sarà possibile affrontare la procedura di adozione delle modifiche del Piano direttore ai sensi degli articoli 18 e 19 che si renderanno necessarie. In questo modo sarà possibile rispettare le direttive della Confederazione per l’ottenimento dei cofinanziamenti delle misure infrastrutturali.

### 3 La situazione territoriale e socio-economica di riferimento

#### 3.1 Struttura territoriale

La delimitazione delle aree urbane (città e agglomerati) in Svizzera è operata dall'Ufficio federale di statistica, che procede ad un aggiornamento a ogni censimento federale della popolazione. Questa delimitazione propone una distinzione tra centri urbani, aree suburbane e periurbane (genericamente chiamate di "Corona") che non considera però l'intero territorio cantonale. Il Piano direttore del 1990 proponeva pertanto una classificazione dei comuni in Centri, Corone, Retroterra e Montagna.

L'aggiornamento eseguito nel 2001 delle regioni funzionali, per il Luganese ha messo in evidenza un processo di "scomposizione della centralità", ovvero la fuoriuscita di attività importanti dal centro della città verso i Comuni del basso Vedeggio, che costituiscono una seconda area centrale dell'agglomerato.<sup>11</sup>

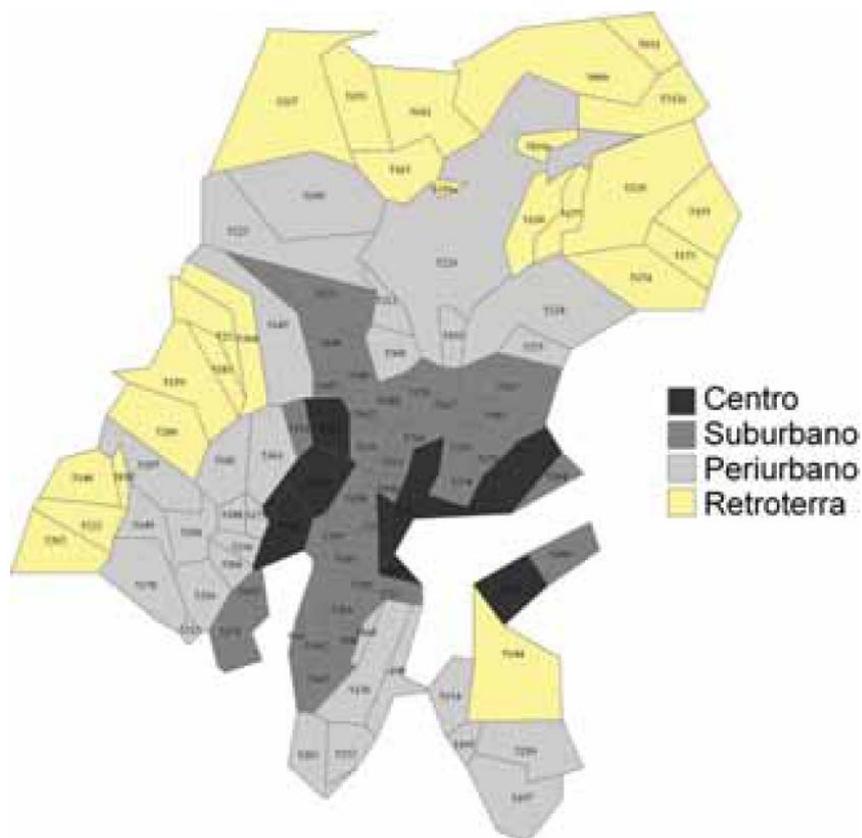


Fig. 8 La regione funzionale di Lugano, 2001. Fonte: *Elementi per uno sviluppo territoriale del Cantone Ticino 1980-2000*, DT, Sezione della pianificazione urbanistica, 2004

<sup>11</sup> Estratti da "Elementi per uno sviluppo territoriale del Cantone Ticino 1980-2000", DT, Sezione della pianificazione urbanistica, 2004

Nell'ambito della revisione del Piano direttore del 2009 la delimitazione delle regioni funzionali è stata aggiornata applicando una suddivisione secondo le seguenti categorie:

**Area centrale:** Lo spazio edificato dei cinque centri principali (Bellinzona, Chiasso, Locarno, Lugano e Mendrisio) più i Comuni ad essi contigui con densità edificatorie elevate e lo spazio edificato di Biasca.

**Suburbano:** L'area edificata e gli spazi liberi dei Comuni facenti parte delle corone degli agglomerati.

**Periurbano:** L'area edificata e gli spazi liberi dei Comuni appartenenti ad un agglomerato a carattere principalmente residenziale e più distanti dalle aree centrali.

**Retroterra:** L'area edificata e gli spazi liberi dei Comuni di fondovalle e di collina non appartenenti agli agglomerati, nonché gli spazi non urbanizzati e meno accessibili dei Comuni appartenenti agli agglomerati.

**Montagna:** I Comuni così definiti nelle Regioni funzionali del PD 90 con l'aggiunta di tutto il territorio situato al di sopra di 800 m di altitudine.

L'attribuzione ai comuni ticinesi ad uno spazio funzionale ha principalmente lo scopo di offrire un'immagine che tiene conto dell'ubicazione degli insediamenti e dell'orografia del territorio cantonale; ha quindi un carattere prevalentemente descrittivo e non prescrittivo.

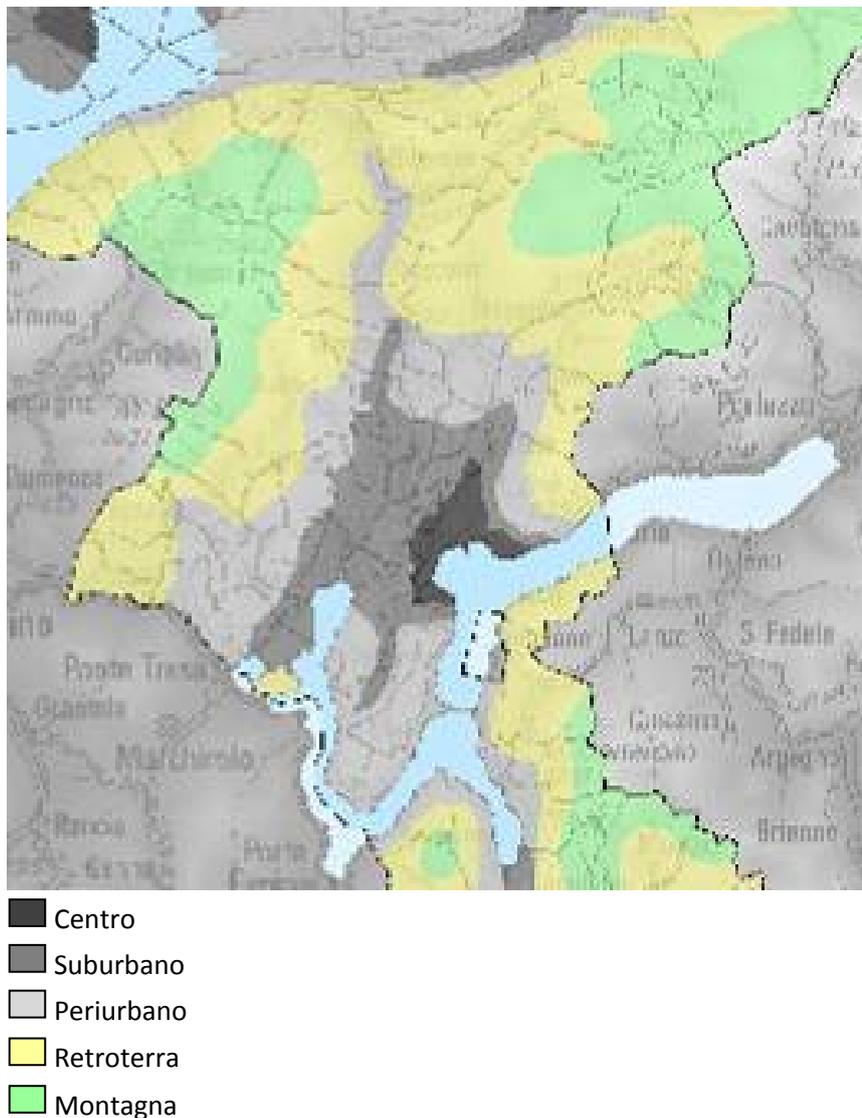


Fig. 9 Spazi funzionali del Piano direttore 2009

In funzione della classificazione derivante dal Piano direttore, della lettura morfologica e dell'occupazione del suolo e tenendo conto - per quanto possibile - della suddivisione istituzionale vigente nell'ambito della CRTL, è possibile oggi identificare sei comparti funzionali e territoriali principali, così come rappresentati qui di seguito:

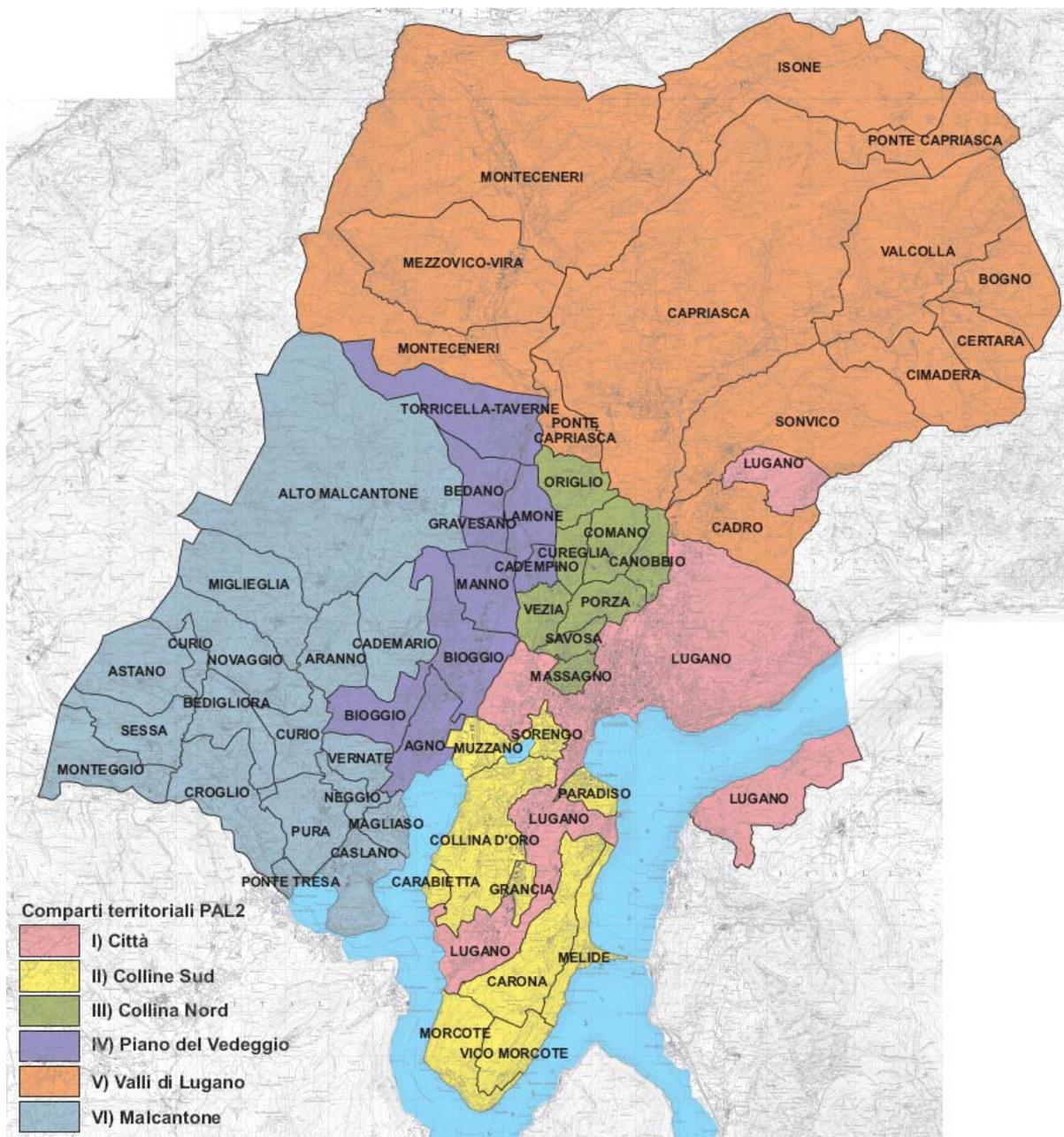


Fig. 10 Comparti territoriali PAL2

### 3.2 Occupazione del suolo

Nell'insieme del perimetro di studio (quasi 30'000 ha in totale), ca. 3'500 ha sono aree edificabili (ca. il 12%). Di queste ca. il 90% sono classificate come superfici edificabili residenziali, mentre solo il 10% sono classificate come superfici edificabili industriali - artigianali.<sup>12</sup>

I comparti di Lugano, della Collina Nord e delle Colline Sud, con il 22% della superficie totale, assommano il 50% della superficie edificabile totale, mentre nel Piano del Vedeggio (7% della superficie totale) è concentrato il 40% della superficie edificabile lavorativa.

Comparto	Superficie totale (ha)		Superficie edificabile totale (ha)		Superficie edificabile residenziale netta (ha)		Superficie edificabile lavorativa netta (ha)	
	Superficie totale (ha)	%	Superficie edificabile totale (ha)	%	Superficie edificabile residenziale netta (ha)	%	Superficie edificabile lavorativa netta (ha)	%
<b>Città</b>	3'209	11%	847	24%	787	25%	61	16%
<b>Colline Sud</b>	2'116	7%	472	14%	415	13%	57	14%
<b>Collina Nord</b>	1'097	4%	375	11%	366	12%	9	2%
<b>Piano del Vedeggio</b>	2'177	7%	531	15%	373	12%	158	40%
<b>Valli di Lugano</b>	14'064	48%	661	19%	567	18%	94	24%
<b>Malcantone</b>	6'751	23%	607	17%	593	19%	14	4%
<b>PAL - TOTALE</b>	<b>29'414</b>	<b>100%</b>	<b>3'493</b>	<b>100%</b>	<b>3'101</b>	<b>100%</b>	<b>392</b>	<b>100%</b>

Tab. 2 Superficie totale e superficie edificabile netta (2005). Fonte: USTAT

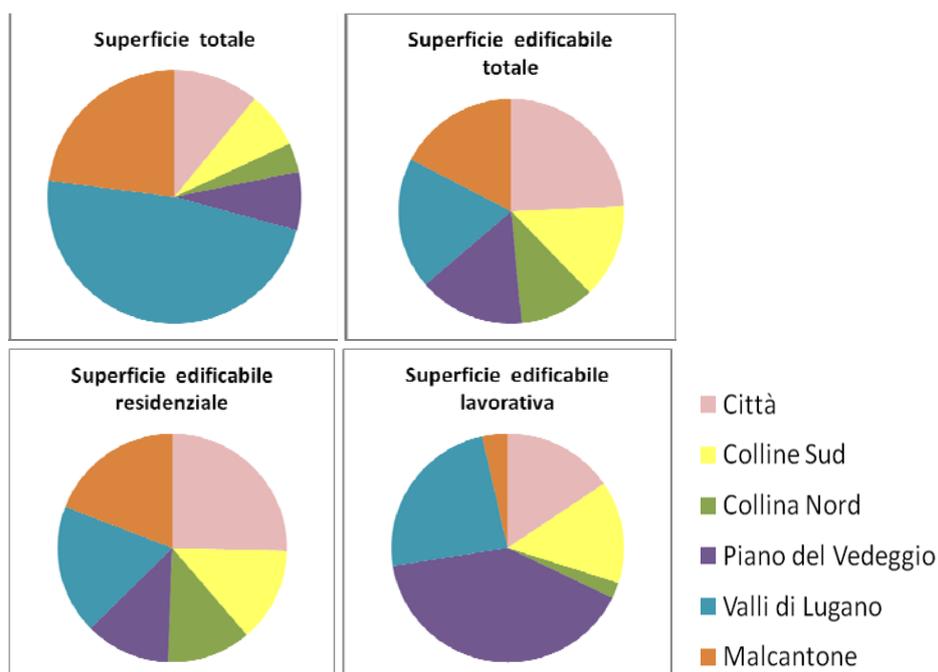


Fig. 11 Ripartizione delle superfici. Fonte: USTAT

<sup>12</sup> Nella superficie edificabile residenziale è inclusa anche la superficie a contenuti misti (p.es. Lugano), dove sono ammessi servizi e commerci.

Come mostrato dai dati precedenti, le aree edificabili si concentrano per lo più attorno al polo cittadino di Lugano, estendendosi quasi senza interruzioni su ampi spazi delle colline circostanti e nel fondovalle.

Le zone edificabili lavorative sono invece esclusivamente concentrate lungo le pianure.

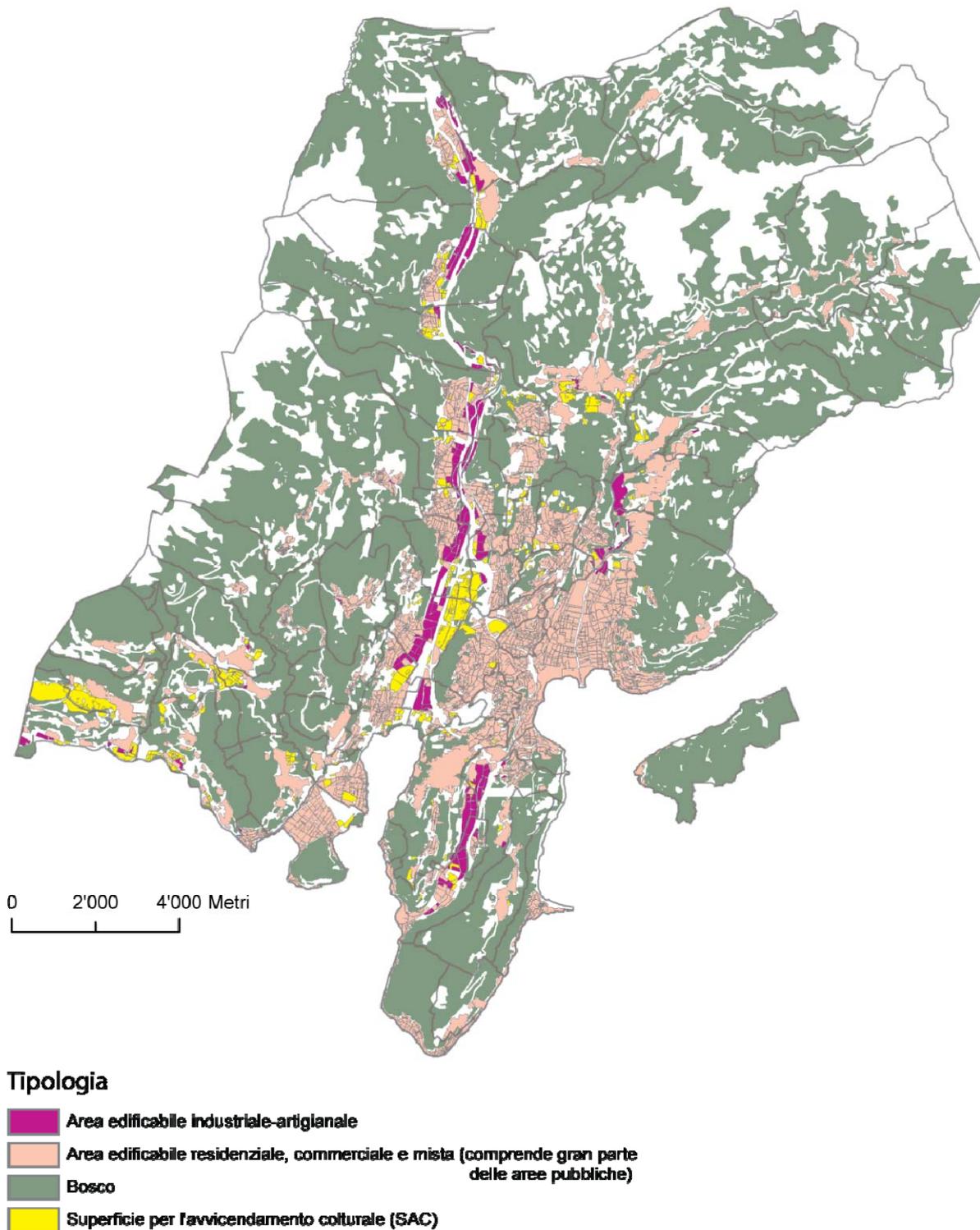


Fig. 12 Uso del suolo. Dati forniti da DT/SST

### 3.3 Riserve insediative

I dati sulle riserve insediative del Luganese indicano che le zone edificabili attuali potrebbero accogliere teoricamente ancora ca. 130'000 unità insediative<sup>13</sup> (UI), che permetterebbero un incremento di quasi il 60% rispetto a quelle effettive.

In base alla crescita di popolazione e addetti a partire dal 2000 (ca. 1'500 residenti e 1'500 addetti in più ogni anno), le riserve insediative dovrebbero essere teoricamente sufficienti ancora per alcuni decenni.

Naturalmente questo dato deve essere relativizzato in quanto non tiene conto né di fenomeni quali la tesaurizzazione dei fondi, né dell'uso parziale dei fondi, che non sono comunque a disposizione per uno sfruttamento maggiore, né dei fondi i cui indici di sfruttamento non sono pienamente utilizzabili (forma del fondo, distanze da rispettare, ecc.).

Comparto	UI effettive_2005	UI previste_2005	Riserva insediativa (UI)	Margine di incremento (%)
Città	100'417	146'578	46'161	46%
Colline Sud	27'570	43'908	16'338	59%
Collina Nord	24'198	36'459	12'262	51%
Piano del Vedeggio	28'506	46'554	18'048	63%
Valli di Lugano	24'581	42'917	18'336	75%
Malcantone	26'048	44'086	18'038	69%
<b>PAL - TOTALE</b>	<b>231'319</b>	<b>360'502</b>	<b>129'183</b>	<b>56%</b>

Tab. 3 Unità insediative effettive, teoriche e riserva insediativa. Fonte USTAT.

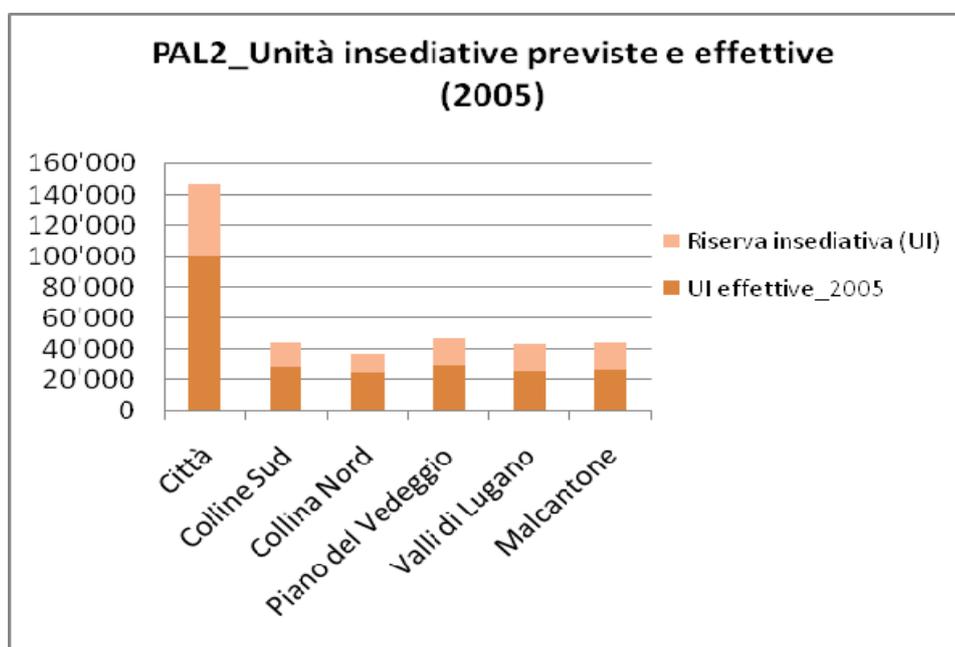


Fig. 13 Riserve insediative per comparto (2005). Fonte USTAT.

<sup>13</sup> Insieme dei residenti, dei posti di lavoro e dei letti turistici previsti a saturazione del Piano regolatore.

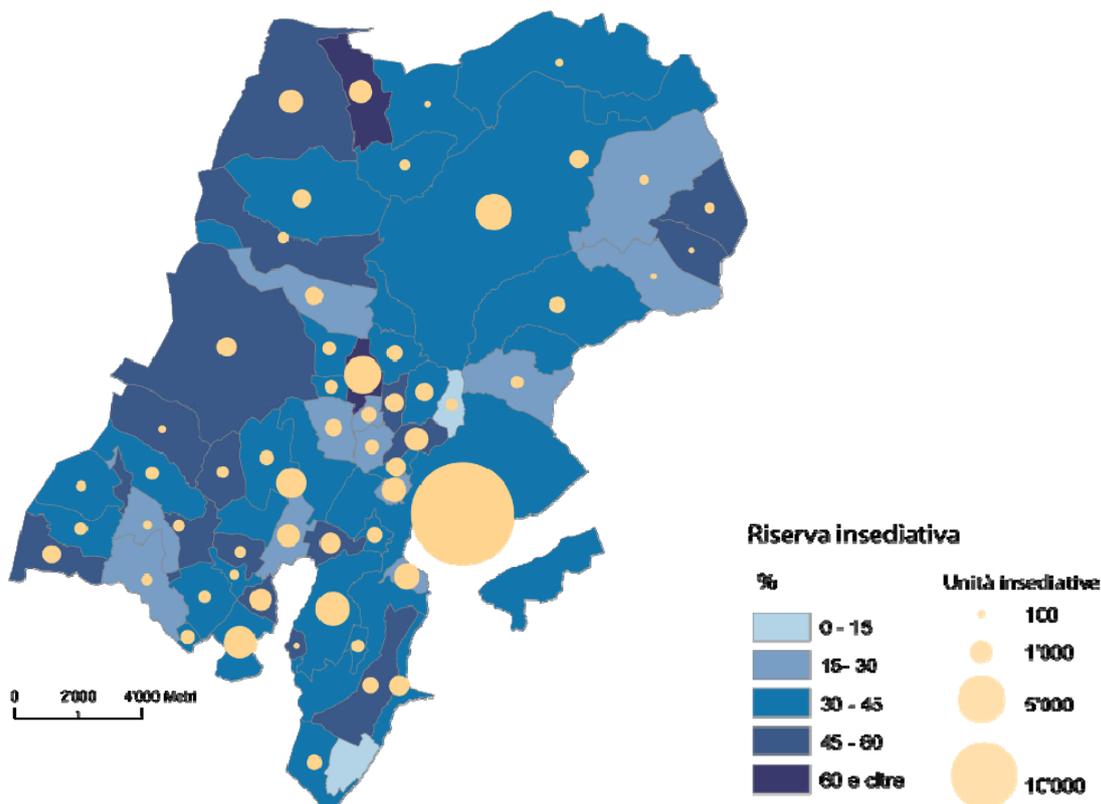


Fig. 14 Riserve insediative per Comune (2005). Fonte USTAT.

Una prima verifica delle riserve insediative, effettuato sulla base dei fondi liberi nelle principali aree lavorative dimostra come questa l'indicazione generale sia da relativizzare in modo importante: mediamente risulta libero il 17 % della superficie edificabile complessiva.

Area lavorativa	Superficie tot. mq	Superficie dei fondi liberi	
		mq	%
Alto Vedeggio	758'590	125'787	17%
Medio Vedeggio	485'872	59'905	12%
Piano del Vedeggio	1'314'448	229'138	17%
Pian Scairolo	767'979	171'935	22%
Piano della Stampa	267'347	11'435	4%
<b>TOTALE / MEDIA</b>	<b>3'594'236</b>	<b>598'201</b>	<b>17%</b>

Tab. 4 Fondi liberi nelle aree lavorative. Dati SST.

### 3.4 Demografia e occupazione

I sei comparti identificati presentano un polo dominante (La Città bassa) e cinque entità funzionali numericamente abbastanza equivalenti.

Le illustrazioni seguenti, mostrano in modo inequivocabile come il Comune di Lugano (che non va dimenticato si estende su buona parte del Pian Scairolo, su tutta la collina del Monte Brè e su parte della collina centrale) rappresenti numericamente il fulcro socio-economico dell'intero agglomerato Luganese.

Attorno ad esso si sono sviluppate le aree funzionali complementari, ognuna delle quali si estende su più comuni, che hanno consentito e consentono all'insieme dell'agglomerato di svilupparsi oltre i confini della Città - polo, accogliendo le attività di supporto che non possono esservi accolte (attività produttive, commercio, residenza e svago).

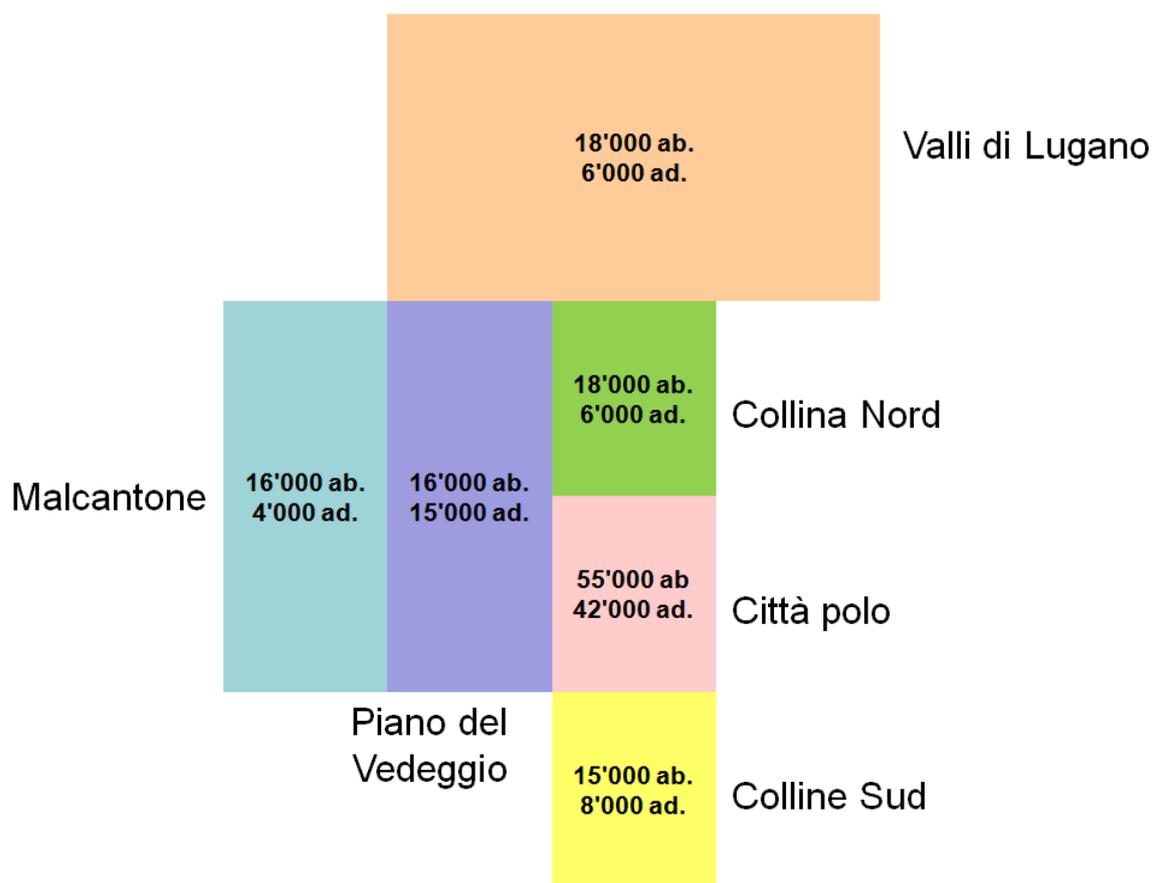


Fig. 15 Popolazione (2009) e addetti (2008) dei sei comparti PAL. Fonte USTAT.

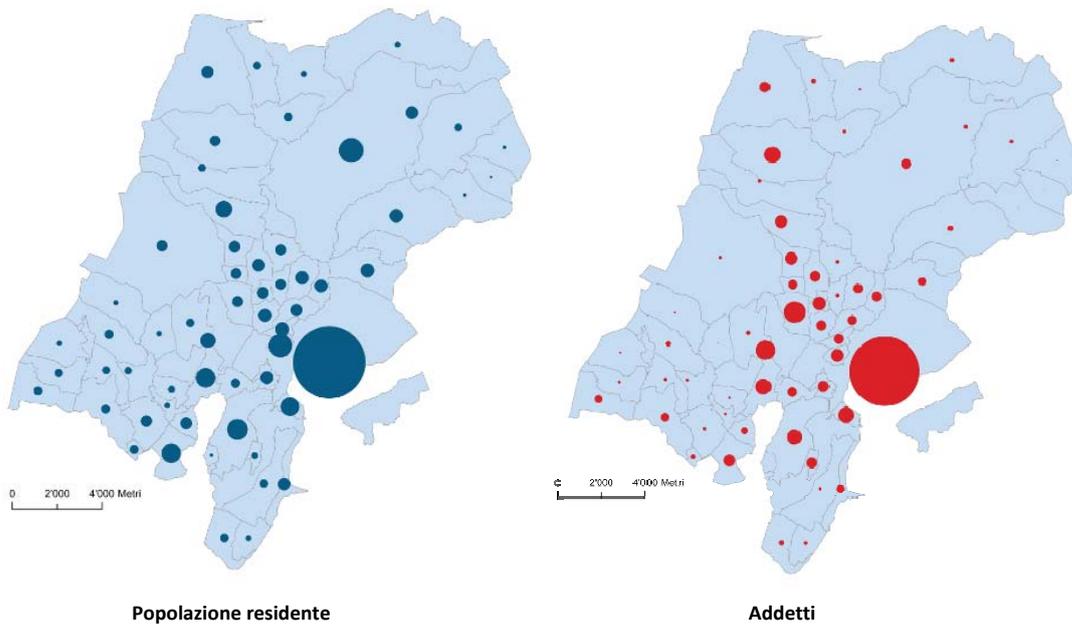


Fig. 16 Distribuzione della popolazione residente e degli addetti per Comune (2008). Fonte USTAT

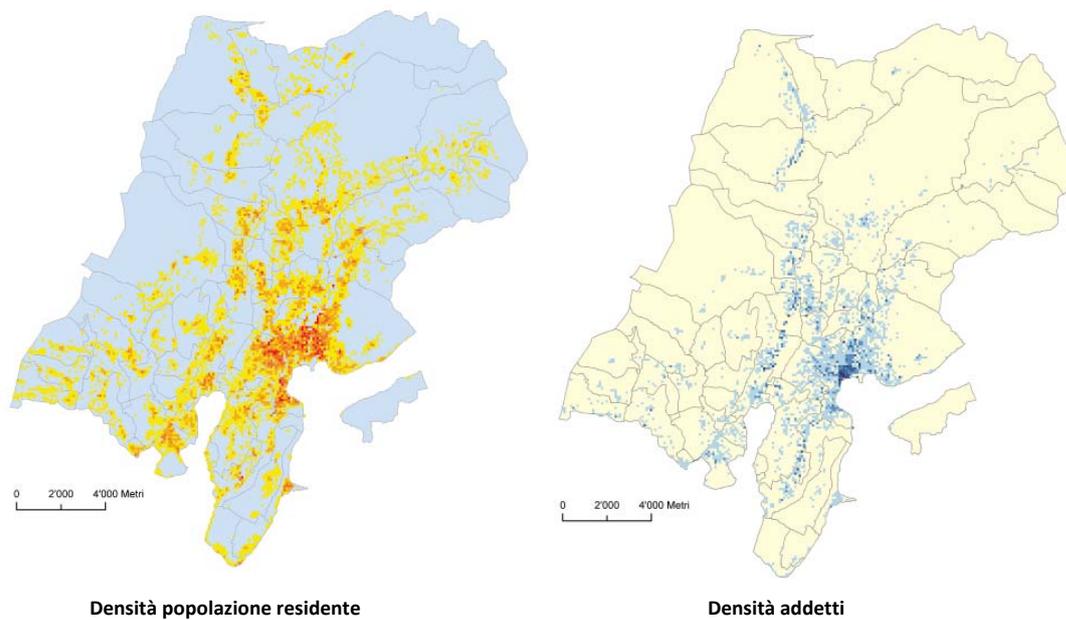


Fig. 17 Densità della popolazione residente (2000) e degli addetti (2001). Fonte UFS, dati forniti da DT/SST

Nel corso degli ultimi decenni la popolazione dell'agglomerato Luganese è cresciuta di ca. 12'000 abitanti ogni decennio (mediamente ca. +1.4%/anno e ca. +13%/decennio)

Tra i comparti si osserva un maggiore dinamismo nelle Valli, nel Malcantone e in particolare nel Piano del Vedeggio, mentre il "peso" di Lugano rispetto al totale diminuisce dal 45% al 40%.

Comparto	1970	1980	1990	2000	2009*	1970-1980	1980-1990	1990-2000	2000-2009
<b>Lugano</b>	41'331	45'422	46'113	50'857	55'060	9.9%	1.5%	10.3%	8.3%
<b>Colline Sud</b>	10'155	10'935	12'685	13'460	14'864	7.7%	16.0%	6.1%	10.4%
<b>Collina Nord</b>	11'704	13'405	14'980	16'338	17'978	14.5%	11.7%	9.1%	10.0%
<b>Piano del Vedeggio</b>	8'115	10'423	12'629	14'633	16'460	28.4%	21.2%	15.9%	12.5%
<b>Valli di Lugano</b>	10'398	11'373	13'517	15'615	18'138	9.4%	18.9%	15.5%	16.2%
<b>Malcantone</b>	8'780	9'983	11'920	13'890	15'780	13.7%	19.4%	16.5%	13.6%
<b>PAL - TOTALE</b>	<b>90'483</b>	<b>101'541</b>	<b>111'844</b>	<b>124'793</b>	<b>138'280</b>	<b>12.2%</b>	<b>10.1%</b>	<b>11.6%</b>	<b>10.8%</b>
<b>Incremento</b>		11'058	10'303	12'949	13'487				

Tab. 5 Popolazione residente 1970-2008. Fonte: USTAT

L'evoluzione del numero di addetti non si presta particolarmente ad affermazioni specifiche sul lungo periodo, in quanto si è registrata una flessione nel corso degli anni '90, seguita da una ripresa a partire dal 1998.

In questo ambito il peso specifico di Lugano è ancora superiore rispetto ai dati sulla popolazione, ma anche la tendenza al decentramento è più marcata (dal 60% nel 1985 al 50% nel 2008).

La crescita più rilevante si è registrata nel Piano del Vedeggio, con un raddoppio degli addetti e un aumento di quasi 8'000 unità.

Comparto	1985	1991	1995	1998	2001	2005	2008
<b>Città</b>	36'397	40'013	37'382	35'686	37'694	38'478	41'716
<b>Colline Sud</b>	5'217	6'381	6'088	6'152	6'748	7'131	8'062
<b>Collina Nord</b>	5'110	5'750	5'574	5'488	5'209	5'809	6'124
<b>Piano del Vedeggio</b>	7'499	11'110	10'425	11'523	13'404	13'578	15'147
<b>Valli di Lugano</b>	3'220	4'583	4'644	4'299	4'656	5'163	5'770
<b>Malcantone</b>	3'840	4'587	4'580	4'072	4'002	4'200	4'236
<b>PAL - TOTALE</b>	<b>61'283</b>	<b>72'424</b>	<b>68'693</b>	<b>67'220</b>	<b>71'713</b>	<b>74'359</b>	<b>81'055</b>
Incremento nom.		11'141	-3'731	-1'473	4'493	2'646	6'696
Incremento %		18%	-5%	-2%	7%	4%	9%

Tab. 6 Addetti nel secondario e nel terziario 1985-2008. Fonte: USTAT

## 4 Impostazione dei lavori per la Fase 2

### 4.1 Utilizzazione del modello di traffico cantonale

La domanda di mobilità è determinata dalle esigenze di spostamento di tutti gli utenti ed è rappresentata tramite un modello di traffico messo a disposizione dall'Autorità cantonale, che identifica delle zone di origini e destinazioni con specifici contenuti (abitanti, posti di lavoro, ecc.).

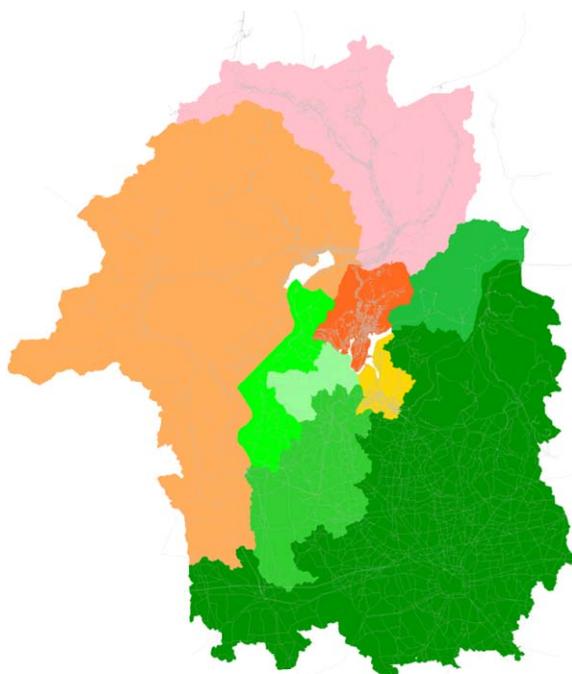
Una volta determinate, le differenti zone del modello di traffico vengono poi messe in relazione tra loro dalla rete dei trasporti (pubblici, privati e di mobilità lenta) sulla quale si sviluppano i flussi, a seconda delle capacità delle singole infrastrutture.

Il modello di traffico permetterà così di effettuare nella fase successiva dei lavori le verifiche di efficacia delle misure infrastrutturali che verranno proposte nell'ambito del PAL2 e rappresenta pertanto uno strumento cruciale la cui utilizzazione è stata codificata già in questa fase dei lavori.

Onde rendere lo strumento di più facile utilizzazione, si propone di aggregare le diverse centinaia di zone previste nel modello originario in:

- Macrozone, che definiscono le relazioni del Luganese con l'esterno;
- Aree funzionali, coerenti con gli obiettivi di ordinamento del territorio enunciati nel capitolo 2.

#### MACROZONE



#### AREE FUNZIONALI

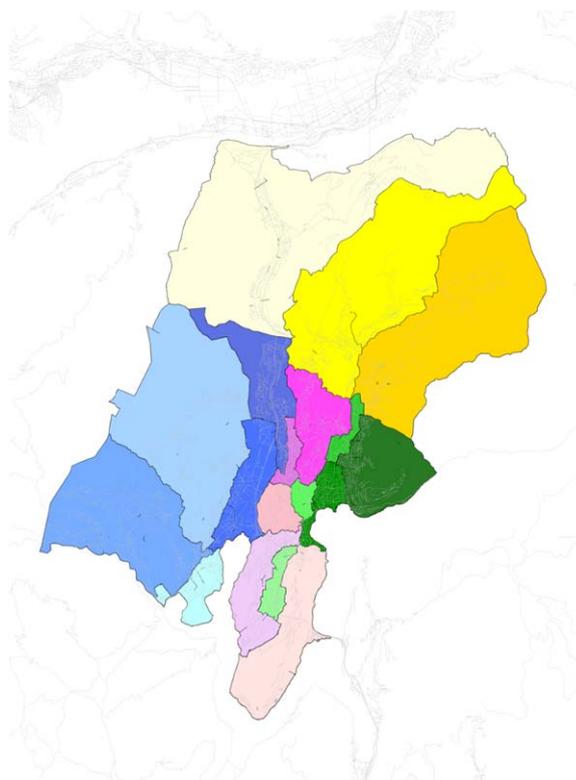


Fig. 18 Aggregazione delle zone del modello di traffico

La combinazione dei dati socio-economici con le abitudini comportamentali permette di calcolare le matrici degli spostamenti con i diversi mezzi di trasporto tra le zone del modello. Raggruppando i dati ottenuti per i comparti e per le aree funzionali si ottengono le rappresentazioni, illustrate nelle figure seguenti, del potenziale di traffico e delle "linee di desiderio" determinate della domanda di mobilità.

Il centro città risulta essere l'area con la maggiore generazione e/o attrazione di traffico del Luganese. In quest'area anche in traffico interno al comparto stesso risulta essere degno di nota, mentre più ci si allontana dal centro minore è la mobilità generata.

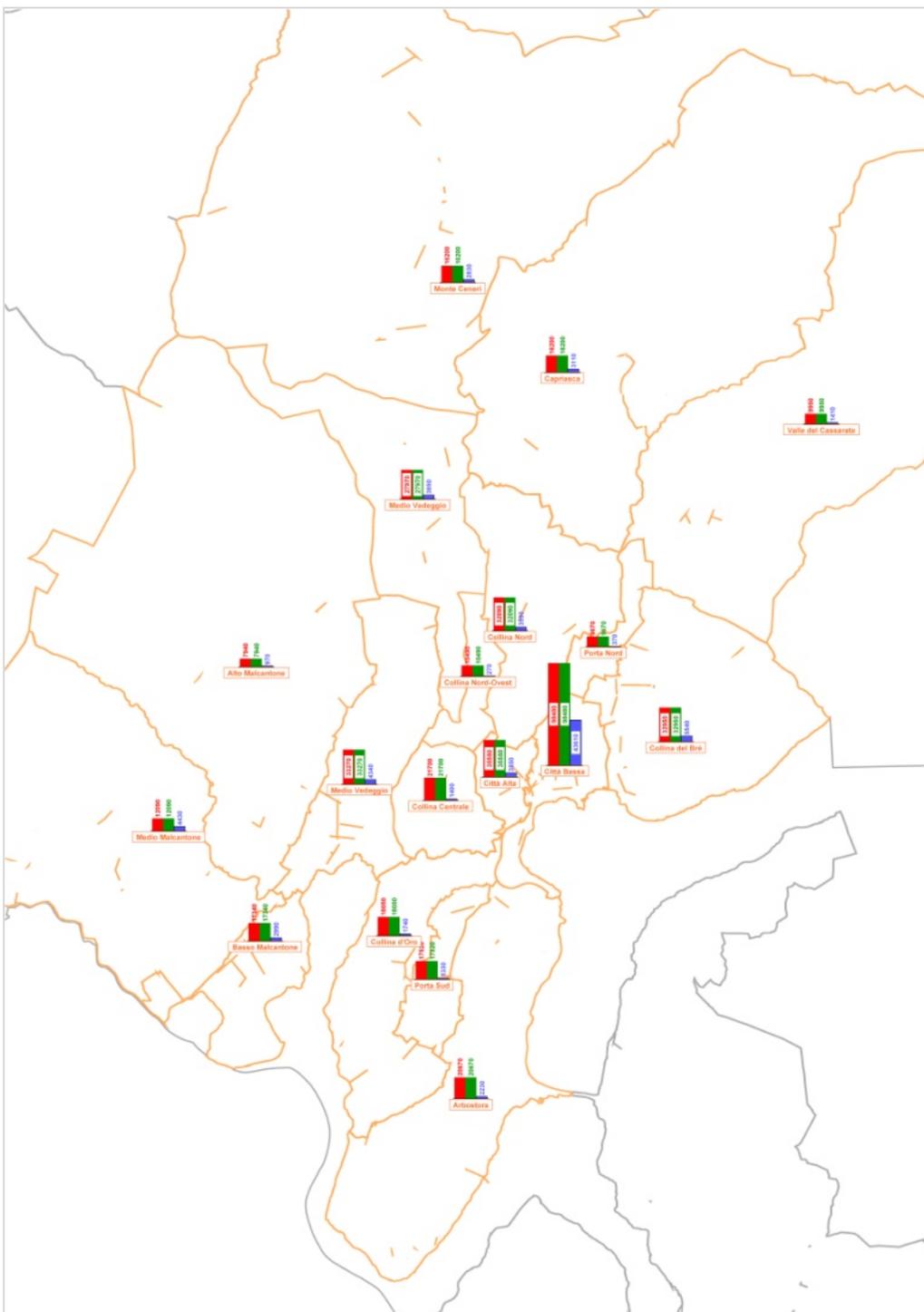


Fig. 19 Potenziale di traffico 2007 (persone/giorno, tutti i mezzi)

La principale relazione esterna del Luganese è con il Mendrisiotto (circa 11%), seguita poi dal Bellinzonese e il nord (circa 8%).

La maggior parte delle relazioni avvengono però all'interno del Luganese stesso e ammontano a oltre 83%. Quest'ultime hanno principalmente origine, rispettivamente destinazione dall'area funzionale "Città Bassa", mentre le relazioni tra le altre aree sono numericamente inferiori.

MACROZONE

AREE FUNZIONALI

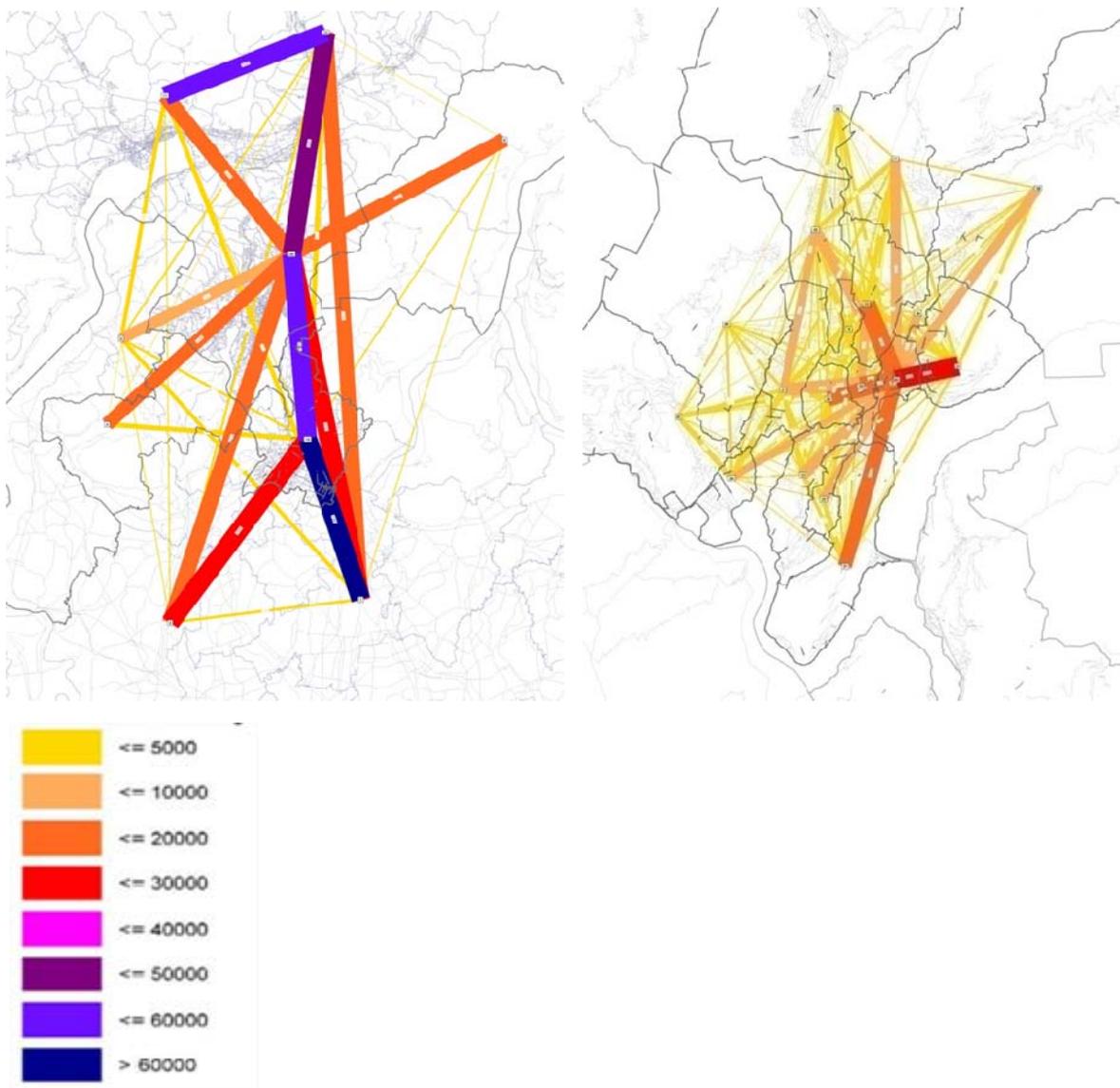


Fig. 20 Linee di desiderio fra le macrozone e fra le aree funzionali del Luganese

### Trasporto pubblico

Il diagramma di carico attuale relativo alle persone trasportate sui mezzi pubblici al giorno, evidenzia il ruolo prioritario della linea ferroviaria storica del Gottardo.

Il trasporto pubblico su gomma copre i bisogni all'interno del polo cittadino, mentre risulta relativamente ridotto all'esterno, nelle altre parti dell'agglomerato.

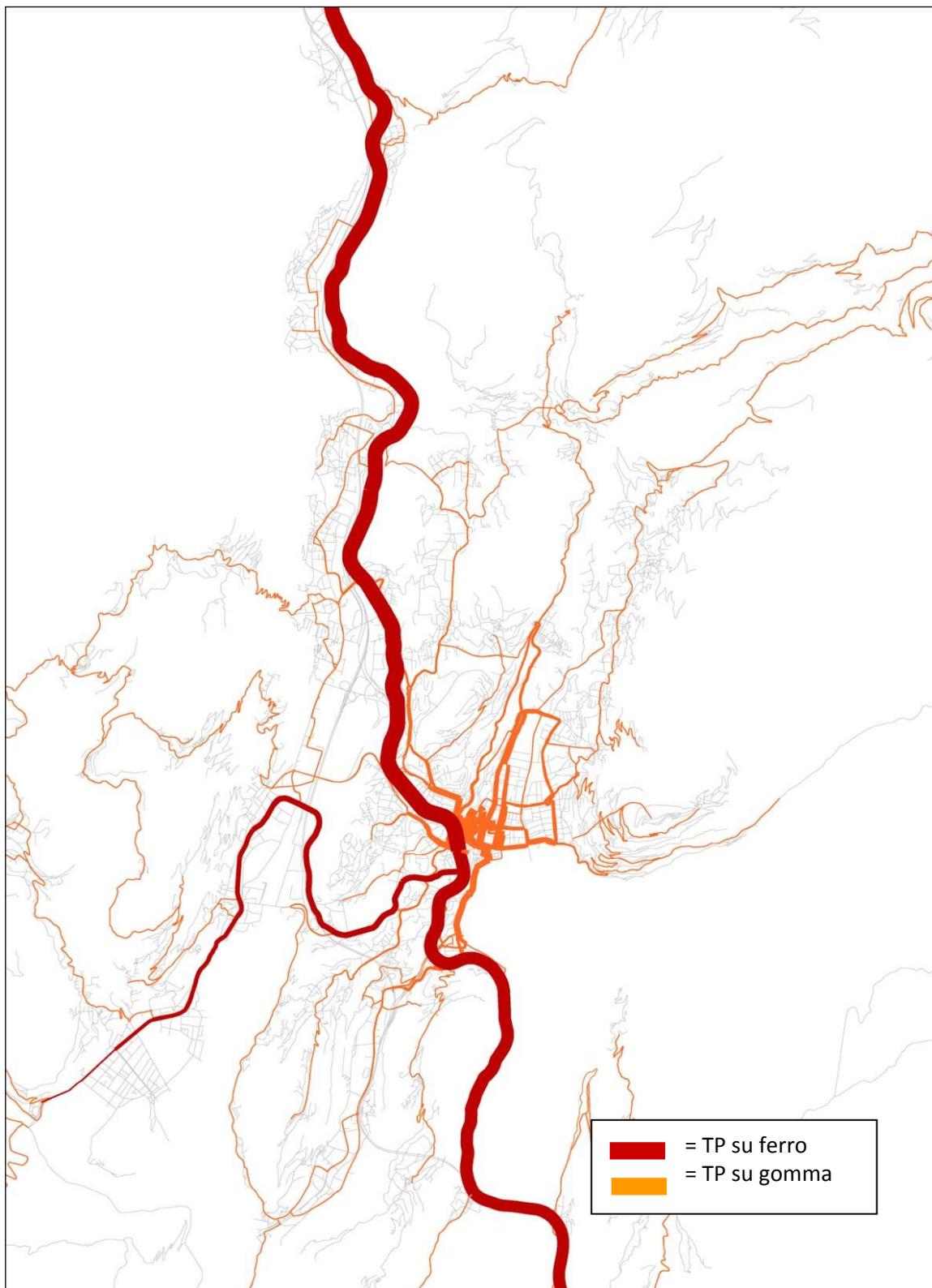


Fig. 21 Diagramma di carico dei passeggeri giornalieri sui trasporti pubblici, stato attuale 2007

**Traffico privato**

Le figure seguenti illustrano i risultati del modello relative alla stato attuale per il traffico veicolare privato.

Il piano di carico evidenzia l'importanza di collegamenti sud-nord che si svolgono principalmente sull'autostrada anche per quel che riguarda gli spostamenti interni nel Luganese.

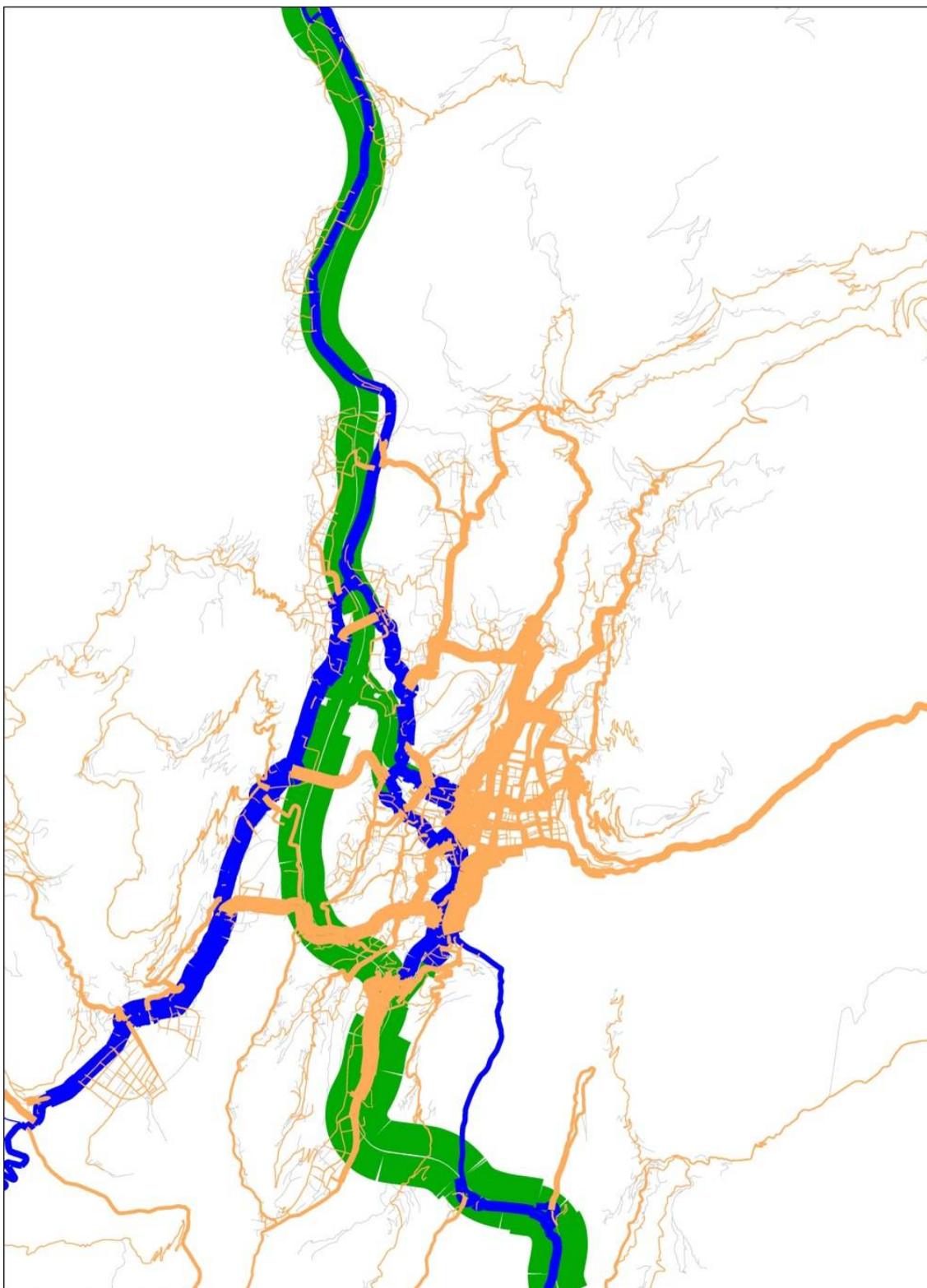


Fig. 22 *Diagramma di carico dei veicoli giornalieri, stato attuale 2007*

Nel piano relativo alla saturazione della rete per le due ore di punta della mattina (Fig. 23) e della sera (Fig. 24) si evidenziano (in arancione) le tratte della rete dove si ha già oggi un superamento della capacità e quindi un'elevata criticità funzionale: autostrada, Suglio, Bioggio 5 Vie, Basso Malcantone, principali assi di penetrazione a Lugano, lungolago, Canobbio.

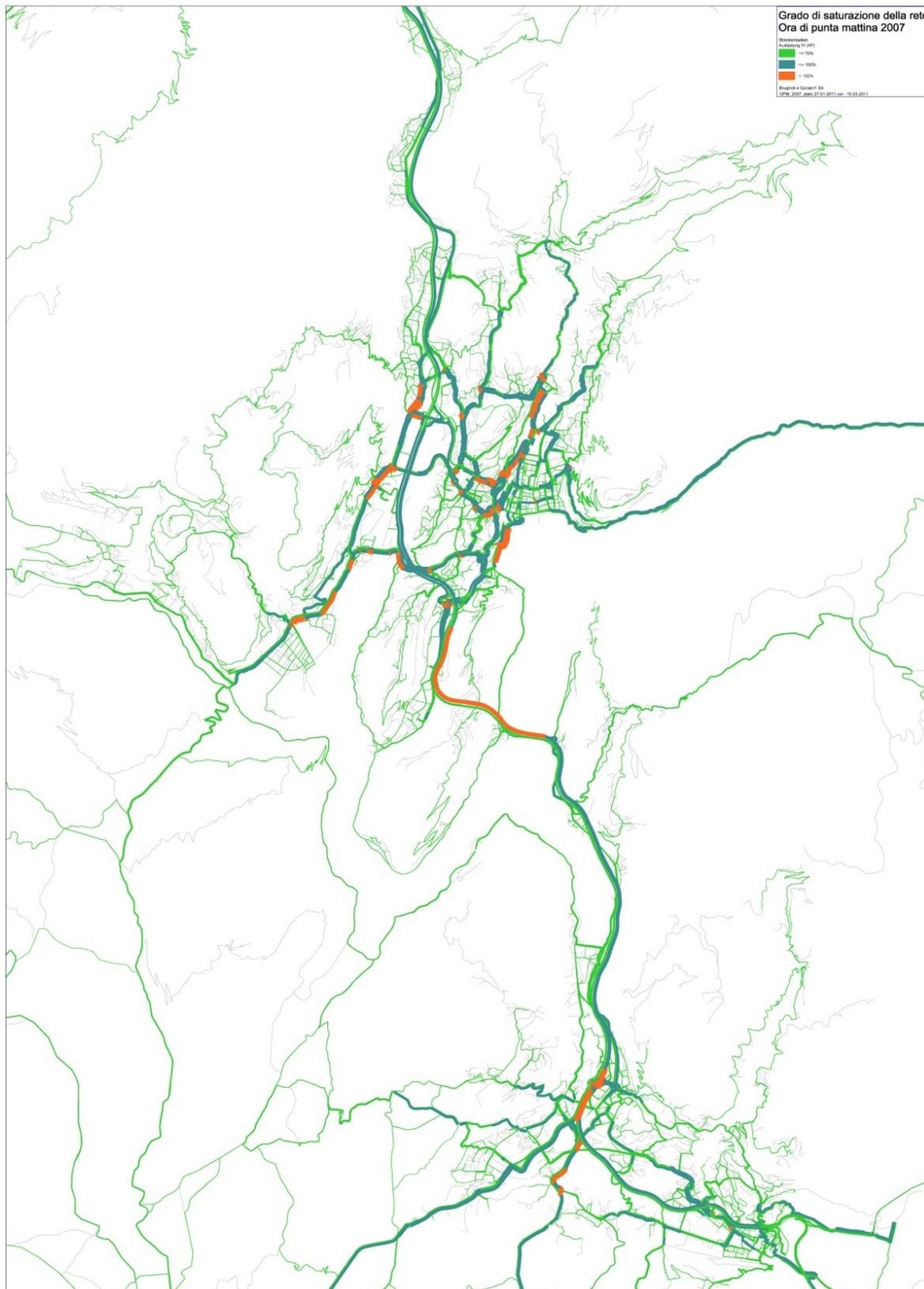


Fig. 23 Grado di saturazione della rete stradale – stato attuale 2007, ora di punta della mattina

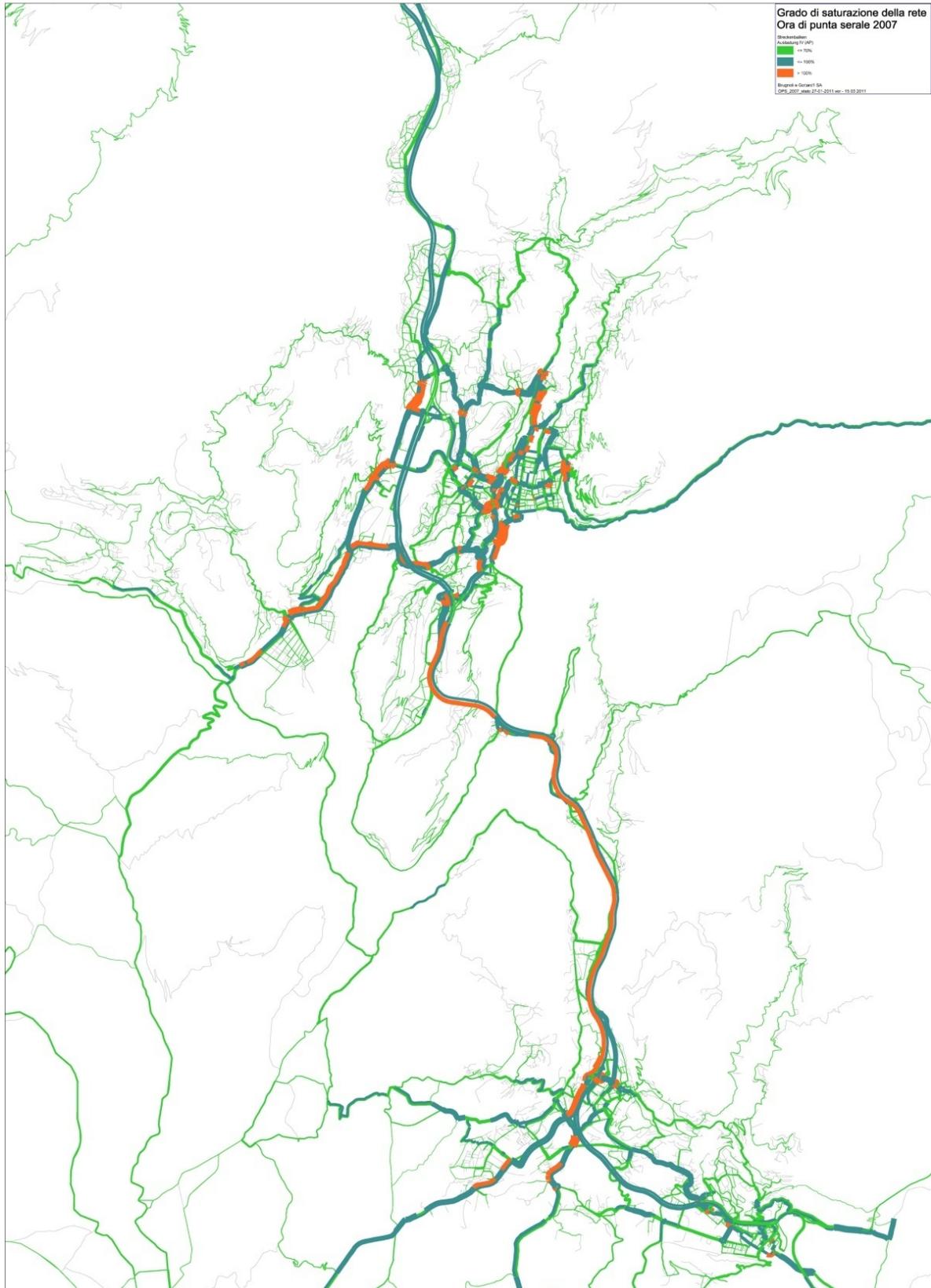


Fig. 24 Grado di saturazione della rete stradale – stato attuale 2007, ora di punta della sera

## 4.2 Definizione di aree funzionali dell'agglomerato

Le aree funzionali sono definite in vista delle simulazioni con il modello di traffico, attraverso le quali valutare il grado di efficacia degli interventi infrastrutturali e stabilire la priorità degli interventi che verranno proposti nell'ambito del PAL2.

Il modello cantonale di traffico suddivide il perimetro di riferimento del PAL2 in ca. trecento zone traffico, con una frammentazione e un grado di complessità tali da risultare inadeguate per rappresentare in modo comprensibile le principali relazioni di traffico del Luganese.

Per questo è necessario definire delle aree funzionali in grado di rappresentare in modo adeguato l'agglomerato, sia dal profilo dell'organizzazione territoriale che da quello delle relazioni di traffico.

Le definizioni delle aree funzionali si estende su tutto il comprensorio tra il Ceneri e il Ceresio

- si appoggia alla classificazione generale proposta dal Piano direttore (scheda R1), che mira a definire degli spazi il più possibile omogenei rispetto al fenomeno dell'urbanizzazione;
- tiene conto delle scelte operate dal Programma d'agglomerato del Luganese del 2007, che individua aree strategiche e aree sensibili dell'agglomerato e definisce il concetto insediativo di "Nuova Città";
- rispetta il Concetto di organizzazione territoriale del Luganese definito nel PD (COTAL, scheda R3);
- e considera la nuova rete tram quale perno della mobilità pubblica dell'agglomerato.

Le **aree centrali e (suburbane) strategiche** sono quelle che rivestono un ruolo chiave nell'ottica di uno sviluppo centripeto dell'insediamento, uno degli obiettivi prioritari della politica di ordinamento territoriale della Confederazione e sono oggetto di pianificazioni intercomunali già in avanzato stadio di concretizzazione:

- 1 Città Bassa:** Polo urbano (City), comprende il nucleo storico della Città di Lugano, le aree affacciate sul Ceresio e l'estensione verso nord, ai due lati dell'ultimo tratto del Cassarate.
- 2 Città Alta:** parte collinare estesa dall'area della stazione FFS di Lugano al limitare dell'edificazione di Povrò e delimitata ai lati dalle colline Nord e Sud. Attraversata dai due principali assi di penetrazione nord del polo cittadino (via S. Gottardo e via Besso).
- 3 Porta Nord:** si estende dal comparto di progettazione del Nuovo Quartiere Cornaredo, lungo il Cassarate, fino al Piano della Stampa. Con l'apertura della galleria Vedeggio - Cassarate sarà direttamente agganciata alla rete della viabilità superiore (autostrada).
- 4 Porta Sud:** si sviluppa dallo svincolo di Lugano Sud, lungo il Pian Scairolo, fino al limitare delle principali zone di attività a Cadepiano.
- 5a Nuovo Polo Vedeggio:** il Basso Vedeggio, da Manno alle rive del Ceresio, include la parte inferiore degli abitati, con i loro contenuti lavorativi. Agganciata prioritariamente allo svincolo di Lugano Nord.

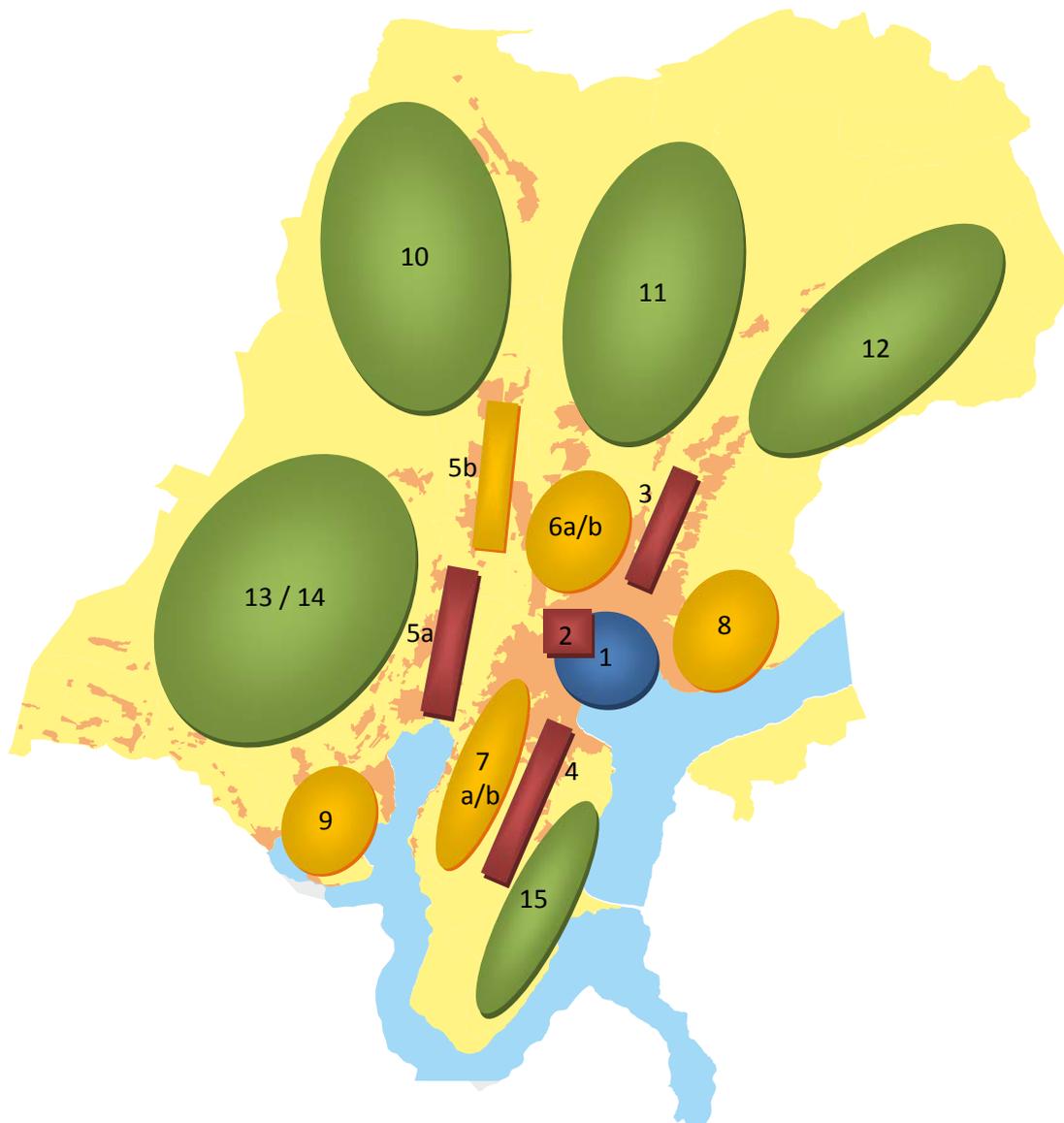
Le **aree suburbane** sono le principali aree di supporto a quelle centrali, in particolare per la residenza e per le principali funzioni di svago di prossimità, ma anche quale complemento alle aree di attività. Vanno tutelate per qual che riguarda gli impatti causati dalla mobilità e, laddove necessario, riqualificate nel contesto di investimenti infrastrutturali.

- 5b Medio Vedeggio:** parte mediana della Pianura del Vedeggio, da Cadempino, fino al dosso di Taverne, allacciata alla rete viaria superiore dallo svincolo di Lugano Nord, attraverso l'asse di Via S. Gottardo.
- 6a Collina Nord:** si estende sui Comuni di, Savosa, Vezia, Porza, Canobbio, Comano, Cureglia, Origgio e le colline residenziali di Massagno, Vezia e Cadempino. Gli accessi al polo sono legati in particolare agli assi di Via S. Gottardo e di Via Tesserete.
- 6b Collina Nord/Ovest:** elemento di raccordo tra la Città e il Medio Vedeggio, sviluppato lungo l'asse di Via S. Gottardo a Vezia.
- 7a Collina Centrale:** area residenziale che si sviluppa attorno alla collina di Breganzona e che comprende Muzzano, Sorengo e l'ex-Comune di Breganzona.
- 7b Collina d'Oro:** comprende tutta la collina residenziale dei comuni di Collina d'Oro, Carabietta e l'ex-Comune di Barbengo, dalla sponda sud del lago di Muzzano a Pian Casoro.
- 8 Brè:** collina residenziale attorno al Monte Brè, che gravita dal punto di vista viabilistico sul lato est della Città Bassa.
- 9 Basso Malcantone:** costituita dai tre Comuni di pianura del Malcantone Ponte Tresa, Caslano e Magliaso

Le **aree periurbane** sono i comparti estensivi a vocazione prevalentemente residenziale, caratterizzati da ampie superfici verdi e boschive e che corrispondono grosso modo alla porzione di territorio che non erano stata considerata nell'ambito del PAL del 2007.

- 10 Alto Vedeggio:** comprende i Comuni di Isole, Monte Ceneri e Mezzovico-Vira. Presenta un fondovalle parzialmente occupato da attività lavorative e può far capo all'allacciamento alla rete autostradale di Rivera e alle stazioni FFS di Rivera, e Mezzovico-Vira.
- 11 Capriasca:** costituita dai comuni di Capriasca e Ponte Capriasca. Ha i suoi principali collegamenti verso il polo attraverso la Collina Nord.
- 12 Valle del Cassarate:** comprende tutti i comuni della Val Colla, ai quali si aggiungono il quartiere di Villa Luganese e il Comune di Cadro. Funzionalmente gravita verso la Porta Nord attraverso la Strada Ponte di Valle.
- 13 Alto Malcantone:** composta dai Comuni del Malcantone che gravitano sul Piano del Vedeggio.
- 14 Medio Malcantone:** comprende i Comuni del Malcantone che gravitano sul Basso Malcantone.
- 15 Arbostora:** collina più meridionale dell'agglomerato che si estende dalle pendici collinari di Paradiso fino alle rive del Ceresio, sul versante opposto.

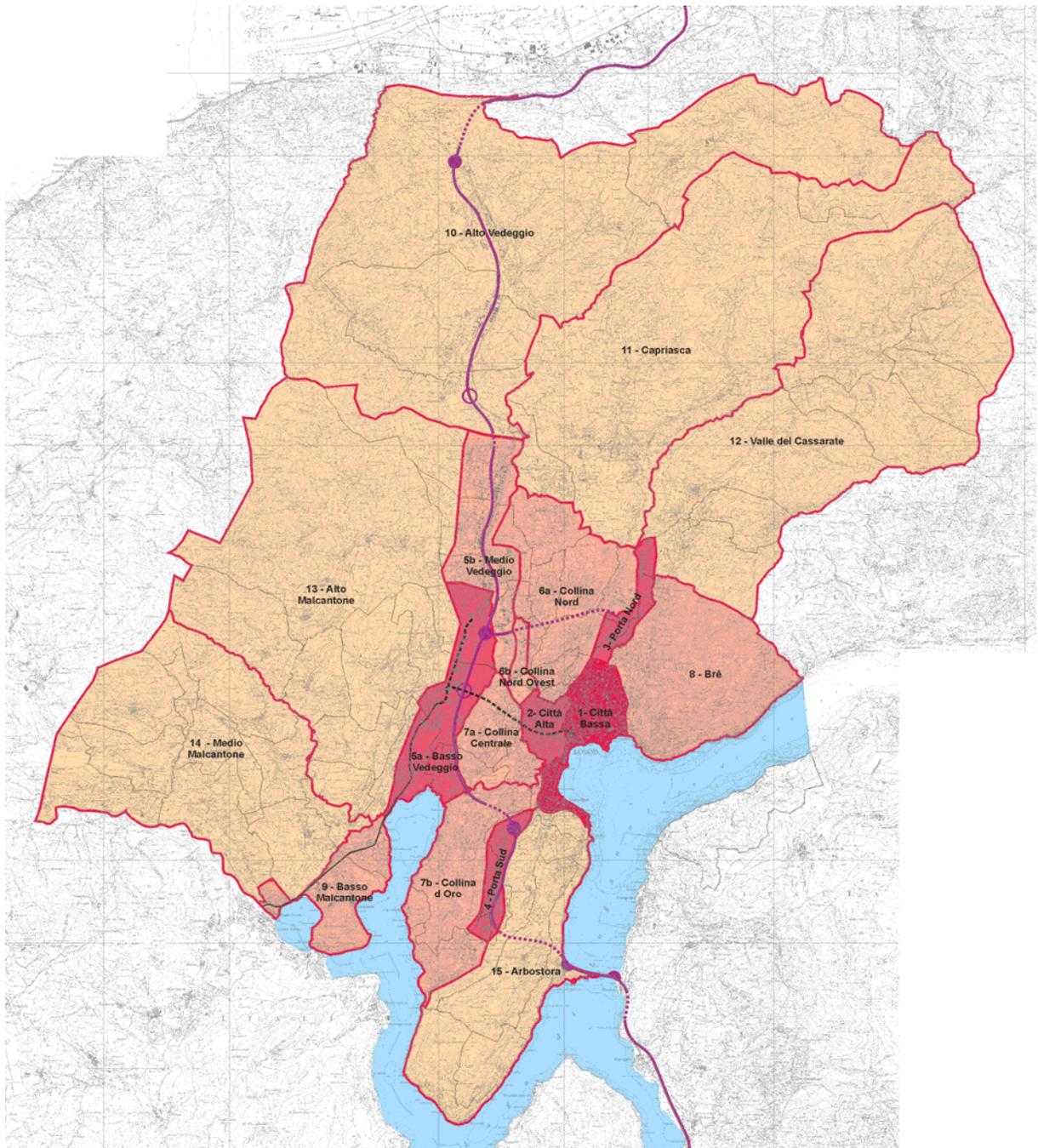
Un ruolo particolare per lo sviluppo dell'agglomerato urbano del Luganese, per quel che riguarda soprattutto gli insediamenti lavorativi, potrebbe essere assunto dalla porzione di fondovalle del territorio del Medio ed Alto Vedeggio, che potrebbe anche assurgere ad un ruolo di area strategica qualora fossero impostate delle adeguate riflessioni di sviluppo intercomunale sulla cui base definire le misure infrastrutturali necessarie.



Tipologia delle aree funzionali

 Centro	 Suburbana strategica	 Suburbana	 Periurbana
1 Città Bassa	2 Città Alta	5b Medio Vedeggio	10 Alto Vedeggio
	3 Porta Nord	6a Collina Nord	11 Capriasca
	4 Porta Sud	6b Collina Nord/Ovest	12 Valle del Cassarate
	5a Basso Vedeggio	7a Collina Centrale	13 Alto Malcantone
		7b Collina d'Oro	14 Medio Malcantone
		8 Brè	15 Arbostora
		9 Basso Malcantone	

Fig. 25 Schema delle aree funzionali



**Aree funzionali / tipologia**

- Centro**
- Aree suburbane strategiche**
- Aree suburbane**
- Aree periurbane**

Fig. 26 Aree funzionali del PAL2

### 4.3 Schede descrittive delle aree funzionali

<b>1</b>	<b>Città Bassa</b>
Perimetro / Comuni	Lugano (City, Molino Nuovo, Cassarate, Lungolago) Paradiso (bassa)
Relazione con i quartieri COTAL	1 City 1a Landriani-Dufour 2 Molino Nuovo 5 Cassarate 5b Viganello-Pregassona (parz.) 15 Lungolago-Paradiso-Pazzallo (parz.)
Descrizione	Fulcro e luogo di riferimento e di identificazione dell'agglomerato, con funzioni aventi un carattere di unicità anche a livello cantonale.
Popolazione	2007      obiettivo 2025      crescita
Addetti	26'000      30'000      15%
Incremento Pop.+Add.	26'000      26'000      0%
Riserva insediativa (UI)	4'000
Misure PAL1	16'600 <i>fonte: PAL1, dato senza Paradiso</i>
Schede PD	1 Centro Città <ul style="list-style-type: none"> <li>- LAC Lugano Arte Contemporanea</li> <li>- Lungolago</li> <li>- Riqualifica Foce Cassarate</li> <li>- Campo Marzio</li> </ul> 7 Offerta di trasporto pubblico 2010-2012 (OTPLu2) 8 Rete tram Luganese, tratto centrale (Bioggio Molinazzo – Lugano Centro) 9 Rete tram Luganese, estensione 1 (Cornaredo) 10 Rete tram Luganese, estensione 2 (Pian Scairolo) 13 Riorganizzazione della viabilità del Centro Città 14 Riassetto assi principali di penetrazione alla Città 15 Moderazione dei quartieri e zone 30 22 Riorganizzazione dei posteggi del Polo 30 Mobilità ciclabile 32 Mobilità pedonale 33 Sistema semaforico centralizzato 34 Sistema di guida ai posteggi 35 Sistema di informazione variabile sulla viabilità 36 SIGE – Sistema di informazione e gestione dell'esercizio del trasporto pubblico 38 Organismo di gestione della mobilità
	39 Sviluppo e contenibilità dei PR (PD, scheda R6) 41 Grandi generatori di traffico (PD, scheda R8) 42 Qualità urbana (PD, schede P7 - P10 - R9 - R10)

<b>2</b>	<b>Città Alta</b>
Perimetro / Comuni	Lugano (Via Besso, Stazione, Tassino) Massagno (centro)
Relazione con i quartieri COTAL	7 Besso – Massagno
Descrizione	Area plurifunzionale a forte densità, di carattere urbano.
Popolazione	2007      obiettivo 2025      crescita
Addetti	11'000      14'000      28%
	5'400      6'900      28%
Incremento Pop.+Add.	4'500
Riserva insediativa (UI)	8'500 <i>fonte: PAL1</i>
Misure PAL1	4 Città Alta (Masterplan) e Area Stazione FFS Lugano 7 Offerta di trasporto pubblico 2010-2012 (OTPLu2) 8 Rete tram Luganese, tratto centrale (Bioggio Molinazzo – Lugano Centro): collegamento Piazzale ex-Scuole - Stazione 14 Riassetto assi principali di penetrazione alla Città 15 Moderazione dei quartieri e zone 30 16 Stazione FFS di Lugano, fase 1 (StazLu1) 22 Riorganizzazione dei posteggi del Polo 30 Mobilità ciclabile 32 Mobilità pedonale 33 Sistema semaforico centralizzato 34 Sistema di guida ai posteggi 35 Sistema di informazione variabile sulla viabilità 36 SIGE – Sistema di informazione e gestione dell'esercizio del trasporto pubblico 37 Mobilità aziendale 38 Organismo di gestione della mobilità
Schede PD	39 Sviluppo e contenibilità dei PR (PD, scheda R6) 41 Grandi generatori di traffico (PD, scheda R8) 42 Qualità urbana (PD, schede P7 - P10 - R9 - R10)

3	Porta Nord / Nuovo Quartiere Cornaredo			
Perimetro / Comuni	Lugano (Cornaredo, Bozzoreda, Ruggi, Piano della Stampa) Porza (Ressiga) Canobbio (Ressiga) Cadro (Piano della Stampa)			
Relazione con i quartieri COTAL	3 Cornaredo 4 Stampa 5b Pregassona – Viganello (parz.)			
Descrizione	Area specializzata per attività sportive, culturali, di servizio e lavorative.			
	2007	obiettivo 2025	crescita	
Popolazione	1'500	1'500	4%	
Addetti	2'200	5'700	158%	
Incremento Pop.+Add.				3'500
Riserva insediativa (UI)				1'500
	<i>fonte: PAL1, il dato non considera il Nuovo Quartiere Cornaredo</i>			
Misure PAL1	2 Nuovo Quartiere Cornaredo (NQC) 6 Piano della Stampa 7 Offerta di trasporto pubblico 2010-2012 (OTPLu2) 9 Rete tram Luganese, estensione 1 (Cornaredo) 13 Riorganizzazione della viabilità del Centro Città 14 Riassetto assi principali di penetrazione alla Città 15 Moderazione dei quartieri e zone 30 22 Riorganizzazione dei posteggi del Polo 23 Nodo intermodale di Cornaredo 30 Mobilità ciclabile 32 Mobilità pedonale 33 Sistema semaforico centralizzato 34 Sistema di guida ai posteggi 35 Sistema di informazione variabile sulla viabilità 36 SIGE – Sistema di informazione e gestione dell'esercizio del trasporto pubblico 37 Mobilità aziendale 38 Organismo di gestione della mobilità			
Schede PD	39 Sviluppo e contenibilità dei PR (PD, scheda R6) 40 Poli di sviluppo economico (PD, scheda R7) 41 Grandi generatori di traffico (PD, scheda R8) 42 Qualità urbana (PD, schede P7 - P10 - R9 - R10)			

4	Porta Sud / Pian Scairolo			
Perimetro / Comuni	Lugano (Pambio, Noranco, Vigano/Cadepiano) Grancia Collina d'Oro (piano)			
Relazione con i quartieri COTAL	16 Pian Scairolo			
Descrizione	Area lavorativa e di servizio di supporto al centro.			
	2007	obiettivo 2025	crescita	
Popolazione	1'200	1'300	5%	
Addetti	3'800	6'300	66%	
Incremento Pop.+Add.				2'600
Riserva insediativa (UI)				3'500 <i>fonte: PAL1</i>
Misure PAL1	5 Riorganizzazione urbanistica Pian Scairolo 7 Offerta di trasporto pubblico 2010-2012 (OTPLu2) 10 Rete tram Luganese, estensione 2 (Pian Scairolo) 14 Riassetto assi principali di penetrazione alla Città 21 PPI Pian Scairolo 27 Nodo intermodale di Lugano sud, fase 1 30 Mobilità ciclabile 32 Mobilità pedonale 36 SIGE – Sistema di informazione e gestione dell'esercizio del trasporto pubblico 37 Mobilità aziendale			
Schede PD	39 Sviluppo e contenibilità dei PR (PD, scheda R6) 40 Poli di sviluppo economico (PD, scheda R7) 41 Grandi generatori di traffico (PD, scheda R8) 42 Qualità urbana (PD, schede P7 - P10 - R9 - R10)			

5a	Basso Vedeggio / Nuovo Polo Vedeggio (NPV)		
Perimetro / Comuni	Agno (piano) Bioggio (piano) Manno Muzzano (piano)		
Relazione con i quartieri COTAL	10 Parco del Vedeggio (parz.) 11 Vedeggio 12 Agno Bioggio		
Descrizione	Area caratterizzata in particolare dalle funzioni lavorative, con un contesto residenziale pedemontano.		
Popolazione	2007	obiettivo 2025	crescita
Addetti	6'800	7'700	13%
Incremento Pop.+Add.			3'600
Riserva insediativa (UI)			4'300 <i>fonte: PAL1</i>
Misure PAL1	3 Pianificazione del Vedeggio <ul style="list-style-type: none"> <li>- NPV: Nuovo Polo Vedeggio</li> <li>- Pianificazione Cairelletto, Manno</li> <li>- Pianificazione Cavezzolo, Bioggio</li> <li>- Pianificazione Molinazzo, Bioggio</li> </ul> 7 Offerta di trasporto pubblico 2010-2012 (OTPLu2) 8 Rete tram Luganese, tratto centrale (Bioggio Molinazzo – Lugano Centro) 17 Piano della viabilità del Vedeggio (PVV) 18 Circonvallazione Agno – Bioggio 24 Nodo intermodale Bioggio-Molinazzo, fase 1 25 Nodo intermodale Bioggio-Molinazzo, fase 2 30 Mobilità ciclabile 31 Ciclopista e passeggiata Agno – Magliaso 36 SIGE – Sistema di informazione e gestione dell'esercizio del trasporto pubblico 37 Mobilità aziendale		
Schede PD	39 Sviluppo e contenibilità dei PR (PD, scheda R6) 40 Poli di sviluppo economico (PD, scheda R7) 41 Grandi generatori di traffico (PD, scheda R8) 42 Qualità urbana (PD, schede P7 - P10 - R9 - R10)		

5b	Medio Vedeggio		
Perimetro / Comuni	Torricella-Taverne Bedano Gravesano Lamone Cadempino (piano) Vezia (piano)		
Relazione con i quartieri COTAL	9b Lamone Cadempino 10 Parco del Vedeggio (parz.) 13 Collina-ovest 14Taverne		
Descrizione	Area a contenuto misto, con accento di insediamenti industriali e artigianali.		
	2007	obiettivo 2025	crescita
Popolazione	7'400	8'500	14%
Addetti	5'400	6'900	29%
Incremento Pop.+Add.	2'600		
Riserva insediativa (UI)	7'700 <i>fonte: PAL1</i>		
Misure PAL1	7 Offerta di trasporto pubblico 2010-2012 (OTPLu2) 14 Riassetto assi principali di penetrazione alla Città 17 Piano della viabilità del Vedeggio (PVV) (parz.) 28 Nodo d'interscambio stazione FFS di Lamone-Cadempino 29 Posteggio P+R stazione FFS di Taverne-Torricella 30 Mobilità ciclabile 36 SIGE – Sistema di informazione e gestione dell'esercizio del trasporto pubblico 37 Mobilità aziendale		
Schede PD	39 Sviluppo e contenibilità dei PR (PD, scheda R6) 42 Qualità urbana (PD, schede P7 - P10 - R9 - R10)		

6a	Collina Nord		
Perimetro / Comuni	Massagno (collina) Savosa (collina) Vezia (collina) Porza (collina) Canobbio (collina) Comano Cureglia Cadempino (collina) Origlio		
Relazione con i quartieri COTAL	8 Collina-nord		
Descrizione	Versante montano e pedemontano prevalentemente residenziale.		
	2007	obiettivo 2025	crescita
Popolazione	10'500	14'000	34%
Addetti	4'200	4'300	4%
Incremento Pop.+Add.	3'600		
Riserva insediativa (UI)	8'500 <i>fonte: PAL1</i>		
Misure PAL1	7 Offerta di trasporto pubblico 2010-2012 (OTPLu2) 30 Mobilità ciclabile 36 SIGE – Sistema di informazione e gestione dell'esercizio del trasporto pubblico		
Schede PD	39 Sviluppo e contenibilità dei PR (PD, scheda R6) 42 Qualità urbana (PD, schede P7 - P10 - R9 - R10)		

6b	Collina Nord-Ovest		
Perimetro / Comuni	Vezia (Via S. Gottardo) Lugano (Povrò)		
Relazione con i quartieri COTAL	9a Vezia 10 Parco del Vedeggio (parz.)		
Descrizione	Area plurifunzionale, con contenuti misti sviluppati lungo Via S. Gottardo.		
	2007	obiettivo 2025	crescita
Popolazione	3'300	4'000	21%
Addetti	1'300	1'500	12%
Incremento Pop.+Add.	900		
Riserva insediativa (UI)	700 <i>fonte: PAL1</i>		
Misure PAL1	14 Riassetto assi principali di penetrazione alla Città 26 Nodo intermodale di Vezia e riqualifica del comparto di Villa Negroni 30 Mobilità ciclabile 33 Sistema semaforico centralizzato 36 SIGE – Sistema di informazione e gestione dell'esercizio del trasporto pubblico 37 Mobilità aziendale 38 Organismo di gestione della mobilità		
Schede PD	39 Sviluppo e contenibilità dei PR (PD, scheda R6) 42 Qualità urbana (PD, schede P7 - P10 - R9 - R10)		

7a	Collina Centrale		
Perimetro / Comuni	Lugano (Breganzona) Sorengo Muzzano (collina)		
Relazione con i quartieri COTAL	17 Collina centrale (parz.)		
Descrizione	Area residenziale pedemontana e collinare.		
	2007	obiettivo 2025	crescita
Popolazione	7'300	10'000	37%
Addetti	1'900	2'000	4%
Incremento Pop.+Add.	2'800		
Riserva insediativa (UI)	ca. 5'000 <i>stima, i dati PAL1 sono aggregati con Collina d'Oro (tot 12'700)</i>		
Misure PAL1	7 Offerta di trasporto pubblico 2010-2012 (OTPLu2) 14 Riassetto assi principali di penetrazione alla Città 30 Mobilità ciclabile 32 Mobilità pedonale 33 Sistema semaforico centralizzato 34 Sistema di guida ai posteggi 35 Sistema di informazione variabile sulla viabilità 36 SIGE – Sistema di informazione e gestione dell'esercizio del trasporto pubblico 38 Organismo di gestione della mobilità		
Schede PD	39 Sviluppo e contenibilità dei PR (PD, scheda R6) 40 Poli di sviluppo economico (PD, scheda R7) 41 Grandi generatori di traffico (PD, scheda R8) 42 Qualità urbana (PD, schede P7 - P10 - R9 - R10)		

<b>7b</b>	<b>Collina d'Oro</b>			
Perimetro / Comuni	Collina d'Oro (collina) Carabietta Lugano (Barbengo, Cadepiano, Cásoro, Figino)			
Relazione con i quartieri COTAL	17 Collina centrale (parz.) 18 Cadepiano Cásoro			
Descrizione	Area residenziale collinare con importanti funzioni di svago (Pian Casoro).			
	2007	obiettivo 2025	crescita	
Popolazione	5'900	8'000	36%	
Addetti	2'000	2'000	0%	
Incremento Pop.+Add.				2'100
Riserva insediativa (UI)				ca. 7'000 <i>stima, i dati PAL1 sono aggregati con la Collina Centrale (tot 12'700)</i>
Misure PAL1	7 Offerta di trasporto pubblico 2010-2012 (OTPLu2) 30 Mobilità ciclabile 36 SIGE – Sistema di informazione e gestione dell'esercizio del trasporto pubblico			
Schede PD	39 Sviluppo e contenibilità dei PR (PD, scheda R6) 42 Qualità urbana (PD, schede P7 - P10 - R9 - R10)			

<b>8</b>	<b>Brè</b>			
Perimetro / Comuni	Lugano (Davesco, Soragno, Cureggia, Brè, Gandria, Castagnola, Ruvigliana, Aldesago, Albonago, Viganello, Pregassona)			
Relazione con i quartieri COTAL	6 Collina-est			
Descrizione	Area residenziale pedemontana e collinare prevalentemente residenziale.			
	2007	obiettivo 2025	crescita	
Popolazione	11'800	13'000	10%	
Addetti	3'800	3'900	3%	
Incremento Pop.+Add.				1'300
Riserva insediativa (UI)				11'300 <i>fonte: PAL1</i>
Misure PAL1	7 Offerta di trasporto pubblico 2010-2012 (OTPLu2) 30 Mobilità ciclabile 36 SIGE – Sistema di informazione e gestione dell'esercizio del trasporto pubblico			
Schede PD	39 Sviluppo e contenibilità dei PR (PD, scheda R6) 42 Qualità urbana (PD, schede P7 - P10 - R9 - R10)			

9	Basso Malcantone		
Perimetro / Comuni	Magliaso Caslano Ponte Tresa		
Relazione con i quartieri COTAL	- (quartiere 19 Basso Malcantone nel PAL1)		
Descrizione	Area suburbana prevalentemente residenziale, con importanti funzioni di svago.		
	2007	obiettivo 2025	crescita
Popolazione	5'700	7'000	23%
Addetti	1'800	2'100	15%
Incremento Pop.+Add.	1'600		
Riserva insediativa (UI)	7'400 <i>fonte: PAL1</i>		
Misure PAL1	11 Potenziamento Ferrovia Lugano - Ponte Tresa, fase 2 12 Prolungamento FLP Madonnone 19 Aggiramento di Magliaso e Caslano 20 Aggiramento stradale Ponte Tresa e nuova dogana Madonnone 30 Mobilità ciclabile 31 Ciclopista e passeggiata Agno – Magliaso 36 SIGE – Sistema di informazione e gestione dell'esercizio del trasporto pubblico 37 Mobilità aziendale		
Schede PD	39 Sviluppo e contenibilità dei PR (PD, scheda R6) 42 Qualità urbana (PD, schede P7 - P10 - R9 - R10)		

<b>10</b>	<b>Alto Vedeggio</b>		
Perimetro / Comuni	Isonne Monteceneri Mezzovico-Vira		
Relazione con i quartieri COTAL	-		
Descrizione	Area periurbana prevalentemente residenziale e funzioni lavorative raggruppate lungo il fondovalle.		
	2007	obiettivo 2025	crescita
Popolazione	4'800	6'000	24%
Addetti	3'500	4'000	16%
Incremento Pop.+Add.	1'700		
Riserva insediativa (UI)	7'900 <i>fonte: USTAT</i>		
Misure PAL1	7 Offerta di trasporto pubblico 2010-2012 (OTPLu2) 30 Mobilità ciclabile 36 SIGE – Sistema di informazione e gestione dell'esercizio del trasporto pubblico 37 Mobilità aziendale		
Schede PD	39 Sviluppo e contenibilità dei PR (PD, scheda R6) 42 Qualità urbana (PD, schede P7 - P10 - R9 - R10)		

<b>11</b>	<b>Capriasca</b>		
Perimetro / Comuni	Capriasca Ponte Capriasca		
Relazione con i quartieri COTAL	-		
Descrizione	Area periurbana prevalentemente residenziale.		
	2007	obiettivo 2025	crescita
Popolazione	7'300	9'000	24%
Addetti	1'300	1'300	0%
Incremento Pop.+Add.	1'700		
Riserva insediativa (UI)	7'400 <i>fonte: USTAT</i>		
Misure PAL1	7 Offerta di trasporto pubblico 2010-2012 (OTPLu2) 30 Mobilità ciclabile 36 SIGE – Sistema di informazione e gestione dell'esercizio del trasporto pubblico		
Schede PD	39 Sviluppo e contenibilità dei PR (PD, scheda R6) 42 Qualità urbana (PD, schede P7 - P10 - R9 - R10)		

12	Valle del Cassarate		
Perimetro / Comuni	Valcolla Bogno Certara Cimadera Sonvico Lugano (Villa Luganese) Cadro (collina)		
Relazione con i quartieri COTAL	-		
Descrizione	Area periurbana prevalentemente residenziale.		
	2007	obiettivo 2025	crescita
Popolazione	4'700	6'000	30%
Addetti	700	750	5%
Incremento Pop.+Add.	1'350		
Riserva insediativa (UI)	3'000 <i>fonte: USTAT</i>		
Misure PAL1	7 Offerta di trasporto pubblico 2010-2012 (OTPLu2) 30 Mobilità ciclabile 36 SIGE – Sistema di informazione e gestione dell'esercizio del trasporto pubblico		
Schede PD	39 Sviluppo e contenibilità dei PR (PD, scheda R6) 42 Qualità urbana (PD, schede P7 - P10 - R9 - R10)		

13	Alto Malcantone		
Perimetro / Comuni	Alto Malcantone Migliaglia Aranno Cademario Bioggio (collina) Agno (collina) Vernate		
Relazione con i quartieri COTAL	13 Collina-ovest (parz.)		
Descrizione	Area periurbana a prevalenza residenziale e persistenza di attività agricole.		
	2007	obiettivo 2025	crescita
Popolazione	3'600	4'500	25%
Addetti	550	550	0%
Incremento Pop.+Add.	900		
Riserva insediativa (UI)	3'600 <i>fonte: USTAT</i>		
Misure PAL1	7 Offerta di trasporto pubblico 2010-2012 (OTPLu2) 36 SIGE – Sistema di informazione e gestione dell'esercizio del trasporto pubblico		
Schede PD	39 Sviluppo e contenibilità dei PR (PD, scheda R6) 42 Qualità urbana (PD, schede P7 - P10 - R9 - R10)		

14	Medio Malcantone		
Perimetro / Comuni	Monteggio Sessa Astano Novaggio Croglia Curio Pura Neggio		
Relazione con i quartieri COTAL	-		
Descrizione	Area periurbana a prevalenza residenziale e persistenza di attività agricole.		
Popolazione	2007	obiettivo 2025	crescita
Addetti	6'100	7'500	22%
	2'300	2'400	5%
Incremento Pop.+Add.			1'500
Riserva insediativa (UI)			6'000 <i>fonte: USTAT</i>
Misure PAL1	7 Offerta di trasporto pubblico 2010-2012 (OTPLu2) 30 Mobilità ciclabile 36 SIGE – Sistema di informazione e gestione dell'esercizio del trasporto pubblico		
Schede PD	39 Sviluppo e contenibilità dei PR (PD, scheda R6) 42 Qualità urbana (PD, schede P7 - P10 - R9 - R10)		

15	Arbostora		
Perimetro / Comuni	Paradiso (collina) Lugano (Pazzallo, Carabbia) Carona Melide Vico Morcote Morcote		
Relazione con i quartieri COTAL	15 Lungolago Lugano, Paradiso e Collina di Pazzallo (parz.)		
Descrizione	Area periurbana prevalentemente residenziale, con funzioni di svago estensivo.		
	2007	obiettivo 2025	crescita
Popolazione	6'800	8'000	19%
Addetti	1'400	1'400	0%
Incremento Pop.+Add.	1'200		
Riserva insediativa (UI)	4'400 <i>fonte: USTAT</i>		
Misure PAL1	7 Offerta di trasporto pubblico 2010-2012 (OTPLu2) 36 SIGE – Sistema di informazione e gestione dell'esercizio del trasporto pubblico		
Schede PD	39 Sviluppo e contenibilità dei PR (PD, scheda R6) 42 Qualità urbana (PD, schede P7 - P10 - R9 - R10)		