



Messaggio Municipale

Legislatura
2016-2021

accompagnante la richiesta di adozione della
variante di piano regolatore denominata
“Svincolo industriale”

Numero	Data	risoluzione municipale
85/20	22 ottobre 2020	No 3783 del 26 ottobre 2020

Signor Presidente, Signore e Signori Consiglieri comunali,

conformemente all'art. 27 della Legge sullo sviluppo territoriale (LST), chiediamo al Consiglio comunale di adottare la variante di piano regolatore denominata “Svincolo industriale”.

Il rapporto di pianificazione allegato, datato ottobre 2020 ed elaborato dallo studio Planidea SA, contiene tutti i dettagli relativi a questa variante.

PREMESSA

Uno dei grossi problemi dei comuni di Vezia e Cadempino è l'accesso ai comparti industriali e artigianali, il quale avviene esclusivamente dalla strada cantonale che collega i due comuni, attraversando una densa zona residenziale e creando di conseguenza notevoli disagi.

Non essendoci dei collegamenti veicolari diretti tra il Paese e la zona artigianale, anche se non è la soluzione ideale, attualmente la via Ressega viene utilizzata dai collaboratori delle aziende che operano in questo comparto.

La presente variante ha quindi l'obiettivo di trovare un'alternativa, consolidando la situazione pianificatoria, in modo da consentire la realizzazione di un semisvincolo industriale per la sola zona artigianale di Vezia, chiudendo il passaggio da e per Cadempino. Questa operazione permetterà al comparto di beneficiare di un'entrata e di un'uscita diretta, fornendo così un impulso concreto nell'ottica di un concetto di marketing territoriale.

OGGETTI DI VARIANTE

Nell'ambito dei lavori del cantiere ATG, posto a monte della rotonda “Vedeggio Cassarate”, sono state rese operative due strade di servizio, per l'accesso e l'uscita del cantiere.

Queste bretelle, non essendo attualmente vincolate a PR, dovranno essere smantellate a lavori ultimati. Per questo motivo, la presente variante è volta ad inserire nel PR le infrastrutture stradali necessarie per permettere l'allacciamento del comparto lavorativo di Vezia, sia all'asta (strada principale), sia dalla rotonda PVP porta alla rotonda Povrò.

In particolare si prevede il mantenimento della rampa sul lato ovest, quale uscita dall'asta della strada principale, e la realizzazione di un'ulteriore rampa in qualità di accesso alla strada principale, in direzione di Lugano - Breganzona.

Questa soluzione, abbinata ai percorsi esistenti, è funzionale in base ai seguenti criteri:

- permettere alla popolazione di Vezia di raggiungere la piana del Vedeggio, a piedi, in bicicletta ma anche in autovettura;
- creare più percorsi pedonali;
- evitare che il traffico proveniente dalla zona industriale di Vezia-Cadempino possa attraversare la zona residenziale di Vezia;

- migliorare la mobilità interna ai quartieri residenziali e creare le premesse per un armonico sviluppo residenziale futuro;
- agevolare il traffico agricolo, proibendo il passaggio, ora autorizzato, degli operatori delle ditte della zona artigianale.

VARIANTI ALLE NORME DI ATTUAZIONE, AL PIANO DI URBANIZZAZIONE E AL PIANO DELLE ZONE

Dal profilo normativo, la presente variante non comporta nessuna modifica.

I mappali 537 (di proprietà cantonale) e 540 (di proprietà comunale) RFD Vezia sono regolati dalle seguenti disposizioni:

Art. 37 Territorio senza destinazione specifica

Il territorio senza destinazione specifica comprende tutte le aree per le quali il PR non prevede obiettivi particolari di utilizzazione o di protezione. L'uso di questo territorio è soggetto alle disposizioni dell'art. 24 LPT e della relativa legislazione cantonale d'applicazione.

Si introduce a PR il vincolo di strada principale per i tracciati che permettono l'ingresso e l'uscita dal comparto lavorativo (zona artigianale) di Vezia.

Tale vincolo viene inserito nel piano dell'urbanizzazione (SP Strada principale) e riportato nel piano delle zone (rete delle vie di comunicazione).

PROCEDURA

La presente variante segue la procedura ordinaria stabilita dagli artt. 25-33 LST (esame preliminare; informazione pubblica; adozione del Consiglio comunale; approvazione del Consiglio di Stato).

Il Dipartimento del territorio (DT) ha valutato la variante denominata "Svincolo industriale"- settembre 2015, con l'esame preliminare dipartimentale del 16 agosto 2016, esprimendosi negativamente per le parti che congiungevano la zona artigianale di Vezia con quella industriale di Cadempino. La variante in esame è stata di conseguenza adeguata.

Il 9 giugno 2016 è stata organizzata una serata informativa (con altre varianti) e, dal 10 giugno all'11 luglio 2016 gli atti sono stati regolarmente pubblicati, periodo durante il quale la popolazione ha avuto la possibilità di prendere visione degli atti e di esprimersi in merito.

CONCLUSIONE

La proposta contenuta nel messaggio in esame rispecchia i requisiti tecnici e giuridici imposti dalla pianificazione locale e permette la sua adozione da parte del Consiglio comunale, la relativa pubblicazione e l'approvazione da parte del Consiglio di Stato.

Si invita pertanto il Consiglio comunale a voler

RISOLVERE :

1. È adottata la Variante di Piano Regolatore denominata "Svincolo industriale" – ottobre 2020, comprendente i seguenti atti:
 - Rapporto di pianificazione
 - Piano dell'urbanizzazione (pag. 17 del rapporto di pianificazione)
 - Piano delle zone (pag. 18 del rapporto di pianificazione)
2. Il Municipio è autorizzato a completare la procedura di approvazione ai sensi della LST e RLst.

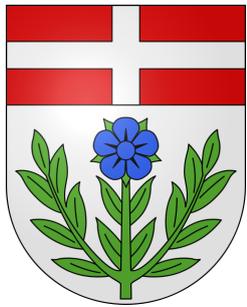
PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco:
Bruno Ongaro

Il Segretario:
Milko Pastore

Commissioni incaricate dell'esame: Edilizia, Petizioni e Gestione

Allegata: Variante PR Svincoli industriali – rapporto di pianificazione, ottobre 2020



Comune
di
VEZIA

Ottobre 2020

VARIANTE DI PR SVINCOLO INDUSTRIALE

Rapporto di pianificazione

SOMMARIO

1	INTRODUZIONE	1
1.1	PREMESSA	1
1.2	OBIETTIVO DELLA VARIANTE	2
1.3	FORMA E PROCEDURA	2
2	ESAME PRELIMINARE CANTONALE E PARTECIPAZIONE PUBBLICA	3
3	SITUAZIONE ATTUALE	5
3.1	PREMESSA	5
3.2	IDENTIFICAZIONE DEL COMPARTO	8
4	PR IN VIGORE	9
4.1	PIANI SETTORIALI	9
4.2	NORME D'ATTUAZIONE	13
4.3	ADEGUAMENTO DEL PR ALLA LST	13
5	VARIANTE DI PR	14
5.1	CONCETTO D'ACCESSIBILITÀ E PROPOSTA PIANIFICATORIA	14
5.1.1	Premessa	14
5.1.2	Concetto di mobilità	15
5.2	PIANI SETTORIALI	17
5.2.1	Precisazioni e misure di polizia	19
5.3	REGOLAMENTO EDILIZIO	20
5.4	PROGRAMMA DI REALIZZAZIONE – COSTI DELLE OPERE	20
5.5	PROGRAMMA DI URBANIZZAZIONE	20
5.6	VERIFICA VIABILISTICA E TRAFFICO INDOTTO	21
6	VERIFICHE GENERALI	22
6.1	LEGGI DI ORDINE SUPERIORE	22
6.1.1	Legge federale sulla pianificazione del territorio	22
6.1.2	Legge sullo sviluppo territoriale	22
6.2	PIANIFICAZIONI SUPERIORI E DEI COMUNI VICINI	23

6.3	PROTEZIONE DELL'AMBIENTE	23
6.4	COMPENDIO DELLO STATO DELL'URBANIZZAZIONE E CONTENDIBILITÀ	23
6.5	PRELIEVO DEL PLUSVALORE	23
6.6	PONDERAZIONE DEGLI INTERESSI	24
7	CONCLUSIONE E PROSSIMI PASSI	25

1 INTRODUZIONE

1.1 PREMESSA

Il Comune di Vezia è dotato di PR approvato dal CdS con ris. n° 9986 del 5 dicembre 1989, mentre l'ultimo aggiornamento delle NAPR è stato approvato dal CdS con ris. n° 2092 del 23.04.2008¹.

Il Comune di Vezia a recentemente allestito un masterplan (2015)², che affronta le tematiche principali da sviluppare nel quadro urbanistico dei prossimi decenni. Si tratta di uno studio di base ai sensi dell'art. 18 cpv. 2 LST.

Elementi fondanti di questo progetto sono le considerazioni scaturite dall'analisi del Piano direttore cantonale (PD), del Programma d'agglomerato del Luganese di seconda generazione PAL2, e del progetto Porta ovest.

Tra i temi di riflessione del masterplan, quello del riordino delle aree artigianali/industriali si inserisce puntualmente nel presente rapporto quale caposaldo per la giustificazione della variante di PR qui proposta.

Il problema principale per le aree residenziali, sia del Comune di Vezia che di Cadempino, è l'accesso odierno ai comparti lavorativi, che avviene esclusivamente dalla strada cantonale che collega i Comuni stessi, attraversando una densa zona residenziale. Le dirette conseguenze sono il disturbo a sicurezza e tranquillità, sia degli abitanti che degli utenti lavoratori, oltre alla congestione del traffico nelle vie d'accesso. Da più anni, i due Comuni rivendicano un consolidamento pianificatorio delle rispettive zone lavorative e la ricerca di una soluzione definitiva degli attuali problemi di accessibilità.

Preso atto che l'ufficio federale delle strade (USTRA) ha in programma il risanamento completo della tratta autostradale compresa tra Lamone e la galleria di Gentilino, come pure lo svincolo di Lugano Nord, ed in considerazione della vicinanza delle bretelle di accesso alla N2 ai comparti lavorativi in oggetto, Cantone e Comuni hanno intravisto l'opportunità per individuare possibili soluzioni orientate al miglioramento dell'accessibilità ai comparti lavorativi di Vezia e Cadempino. In sintesi:

- Il Dipartimento del Territorio (DT), in collaborazione con le amministrazioni comunali, ha avviato uno studio volto a sfruttare le possibili sinergie con il progetto EP 28 di USTRA, in modo tale da prevedere due accessi distinti³ alle zone lavorative e valutare la possibilità di agganciare la zona a destinazione artigianale/industriale di Cadempino direttamente alla bretella di entrata alla N2 in direzione Nord.
- Per quanto riguarda l'aggancio alla zona lavorativa di Vezia (zona artigianale), si prevede il mantenimento dell'impostazione prevista nell'ambito delle riflessioni sviluppate nello studio per la riorganizzazione della Porta ovest dell'agglomerato del Luganese. In particolare, la soluzione prevede l'utilizzo dell'attuale bretella AlpTransit per l'accesso in entrata al comparto lavorativo e l'aggancio diretto all'asta (strada principale) che dalla rotonda PVP porta alla rotonda Povrò di Breganzona per l'uscita.

¹ *L'adeguamento generale dell'intero PR alla LST è attualmente in corso.*

² *Vedi allegato 1.*

³ *Il progetto precedente, contenuto nel piano d'indirizzo del 2015, tramite la realizzazione di un solo semisvincolo industriale, contemplava l'allacciamento in entrata e uscita dei comparti a destinazione artigianale/industriale di Vezia e di Cadempino. Questa proposta è stata abbandonata a favore di una soluzione che prevede degli accessi distinti (capitolo 2).*

1.2 OBIETTIVO DELLA VARIANTE

La presente variante ha l'obiettivo di consolidare la situazione pianificatoria in modo da consentire la realizzazione di un semisvincolo industriale (strada principale) per permettere l'aggancio in entrata e in uscita all'asta che dalla rotonda PVP porta alla rotonda Povrò di Breganzona (ex asta autostradale, oggi strada principale) per sola zona lavorativa di Vezia.

1.3 FORMA E PROCEDURA

Il 1° gennaio 2012 sono entrati in vigore la Legge sullo Sviluppo Territoriale (LST) ed il relativo regolamento d'applicazione (RLST), che hanno sostituito le precedenti legislazioni alla base del PR in vigore, ossia la Legge d'applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio (LALPT) e il relativo Regolamento d'applicazione (RLALPT), nonché il Decreto sulla protezione delle Bellezze Naturali (DLNB).

La presente variante di PR è elaborata nella forma stabilita dalla LST, in modo coerente ai documenti elaborati nell'ambito del recente adeguamento generale del PR alla LST (esame preliminare cantonale ricevuto il 5 maggio 2020, documento per adozione del Consiglio Comunale in fase d'allestimento).

Dal profilo procedurale la presente variante di PR segue la procedura ordinaria stabilita dagli art. 25-33 LST (esame preliminare⁴; informazione pubblica⁵; adozione degli atti da parte del Consiglio comunale; pubblicazione degli; approvazione da parte del Consiglio di Stato).

⁴ 19 agosto 2016.

⁵ Dal 10 giugno all'11 luglio 2016.

2 ESAME PRELIMINARE CANTONALE E PARTECIPAZIONE PUBBLICA

Esame preliminare Dipartimento del Territorio

Il piano d'indirizzo è stato trasmesso al DT in data 6 ottobre 2015 per esame preliminare.

Con la realizzazione di un solo semisvincolo industriale, il piano d'indirizzo prevedeva l'allacciamento all'asta autostradale N2 Lugano Nord direzione Breganzona (oggi strada principale, proprietà cantonale) dei comparti a destinazione artigianale/industriale di Vezia e di Cadempino. La connessione tra il semisvincolo e la zona artigianale di Cadempino (via Industria) era prevista tramite via al Mulino e via Bioggio.

Il DT, con esame preliminare del 19 agosto 2016, ha preavvisato negativamente la variante di PR. Gli aspetti sollevati dal DT possono essere così riassunti:

- Riserva sul carico veicolare indotto dal nuovo sistema d'allacciamento e capacità dei nodi di assorbire il traffico generato (rotonda di Breganzona, incroci via Bioggio e via Camara e Cinque Vie). Il traffico in entrata e in uscita dei comparti lavorativi dei due comuni andrebbe a caricare l'asta che dalla rotonda PVP porta alla rotonda Povrò di Breganzona, la rotonda di Breganzona e i principali nodi circostanti.
- Riserva sul tracciato del nuovo raccordo industriale lungo via Bioggio in direzione di Cadempino: previsto all'interno delle zone S2 ed S3 del Piano di protezione delle acque sotterranee (PPAS) del pozzo di Manno II approvato dal CdS con ris. N. 5401 del 15 settembre 1982. Nella zona di protezione S2, le strade di servizio non sono di principio ammesse, eccetto casi eccezionali e con importanti misure edilizie e di esercizio.
- Considerato l'importante traffico indotto, richiesta di uno studio fonico ai sensi degli art. 7, 8 e 9 OIF finalizzato alla stima delle immissioni in tutte le aree del perimetro di studio.
- Conseguenze negative sull'area di svago di prossimità (Agno-Piodella-Malombra), con relativo percorso ciclabile.

In sintesi, le riserve emesse dal DT sono riconducibili al fatto che il semisvincolo industriale avrebbe permesso l'allacciamento (in entrata e in uscita) dei comparti lavorativi di Vezia e di Cadempino, transitando all'interno di zone di protezione delle acque sotterranee e sovraccaricando l'asta che dalla rotonda PVP porta alla rotonda Povrò di Breganzona.

Il presente incarto è stato adattato in modo da rispondere agli aspetti sollevati dal Cantone. In sintesi, come proposta dal Cantone stesso, si è optato per la realizzazione di accessi distinti ai comparti lavorativi di Vezia e di Cadempino. La variante in oggetto porta sulla realizzazione di un semisvincolo industriale (strada principale) destinato all'allacciamento della sola zona lavorativa del Comune di Vezia.

Osservazione dei privati

La variante di PR è stata presentata alla popolazione nel corso di una serata pubblica in data 9 giugno 2016 e poi depositata per consultazione dal 10 giugno all'11 luglio 2016⁶.

I principali temi emersi dalle osservazioni pervenute concernevano:

- La reale necessità dell'opera, sussidiariamente proposte di varianti.
- L'ammontare dei costi e la loro ripartizione.
- Il mantenimento di un accesso veicolare al centro sportivo tramite strade comunali.
- La valorizzazione del comparto per ciclisti e pedoni.

Nella misura del possibile, con il presente incarto si è tenuto conto delle osservazioni della popolazione.

⁶ *Parallelamente sono state presentate e depositate per consultazione le seguenti varianti: Via S. Gottardo via Kosciuszko – Villa Negroni; PP Nucleo Pradasc; Impianti per telefonia mobile; Impianti solari.*

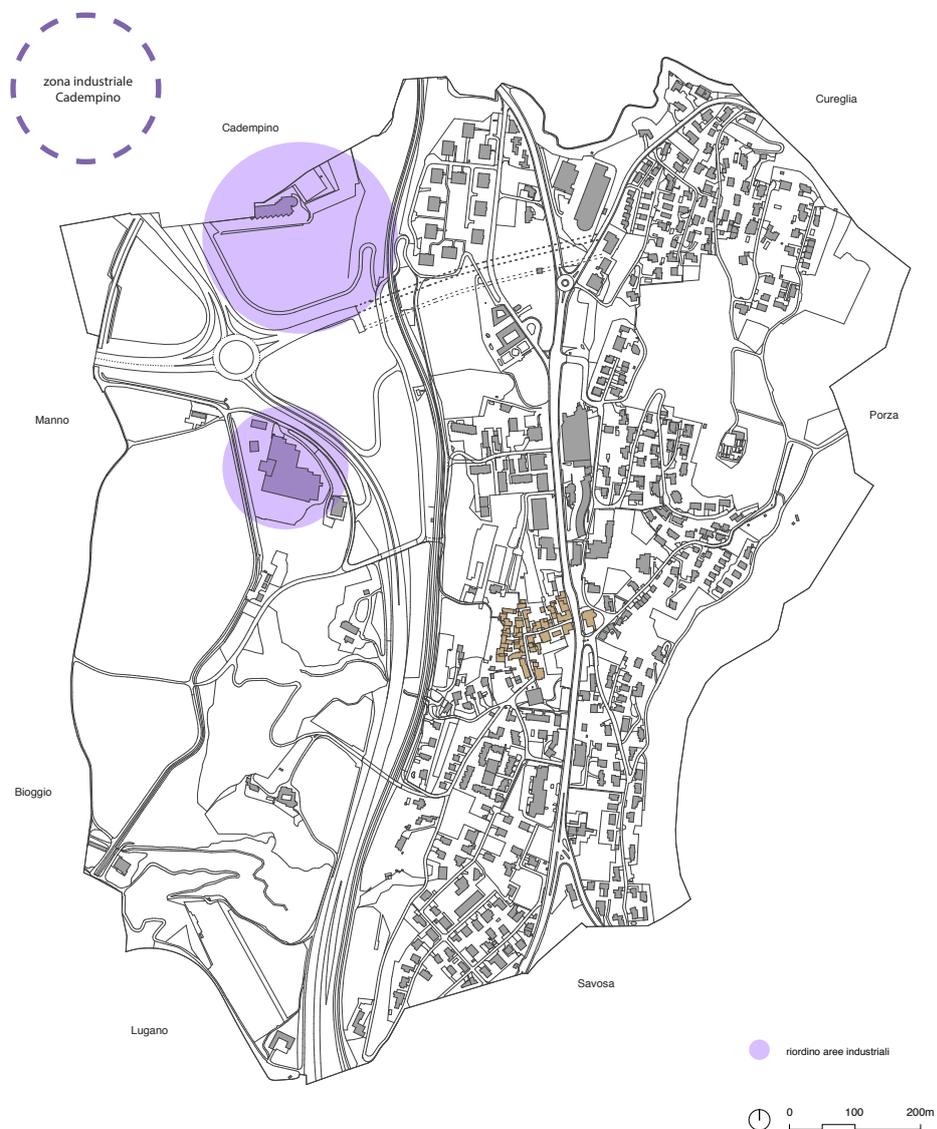
3 SITUAZIONE ATTUALE

3.1 PREMESSA

Il comparto industriale di Vezia, ubicato ad ovest dell'asta che dalla rotonda PVP porta alla rotonda Povrò (ex asta autostradale, oggi strada principale), occupa una posizione di raccordo tra la fascia collinare e la piana del Vedeggio. L'accesso veicolare odierno al comparto avviene esclusivamente dalla strada cantonale che collega il Comune di Vezia a Cadempino (via Cantonale – via al Mulino via Industria – via Bioggio). Questa situazione, oltre alla congestione del traffico nelle vie d'accesso, pone una serie di problemi in termini di sicurezza e tranquillità, sia degli abitanti che degli utenti lavoratori⁷.

Non meno importante è sottolineare la presenza, nella medesima porzione di territorio, di infrastrutture e spazi dedicati allo svago e al tempo libero, che attualmente sono accessibili principalmente attraverso la rete condivisa con il traffico veicolare industriale.

Figura 1 Riordino delle aree industriali (estratto masterplan, allegato 1)

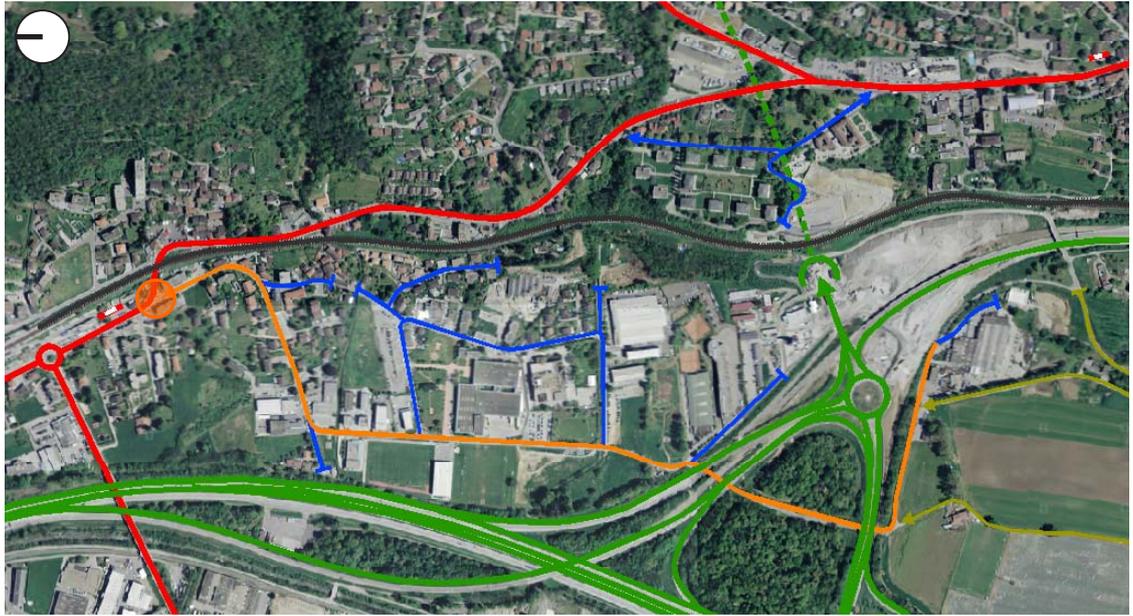


⁷ Tali constatazioni sono valide anche per il comparto lavorativo di Cadempino, non oggetto della presente variante di PR, e scaturiscono da una lettura del contesto elargito.

Figura 2 Tutela e utilizzo degli spazi liberi e di svago (estratto masterplan, allegato 1)

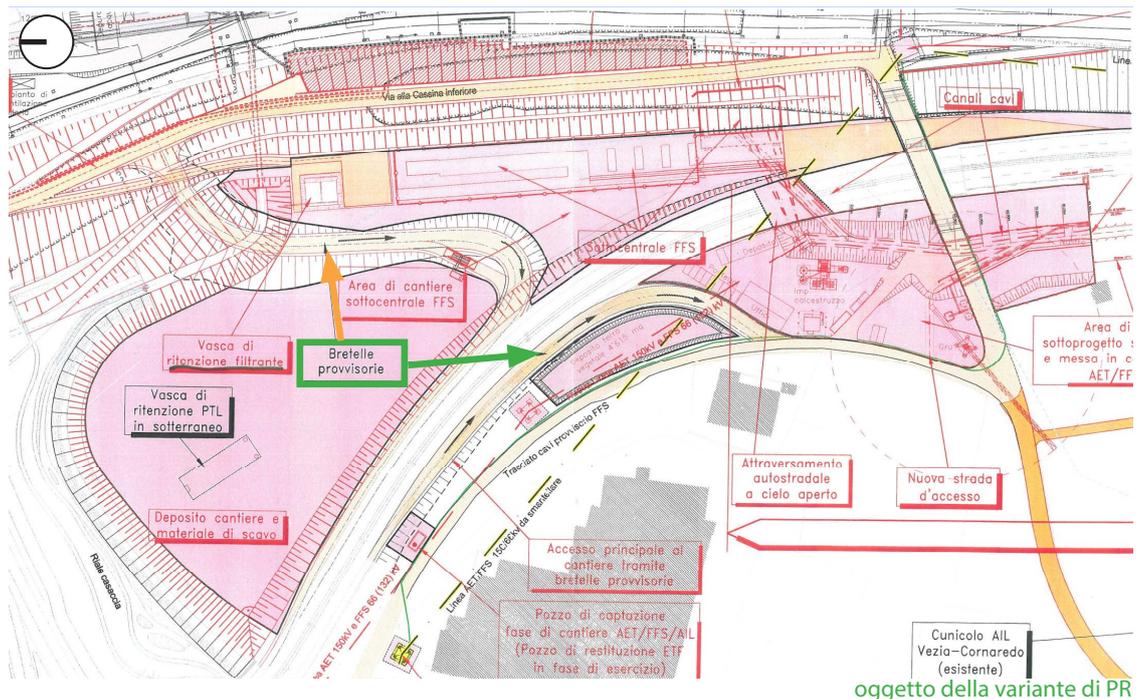


Figura 3 Struttura della rete viaria attuale (Studio d'ingegneria Francesco Allievi, 2014)



Nell'ambito dei lavori del cantiere ATG, posto a monte della rotonda dello svincolo autostradale di Lugano Nord, sono state rese operative due strade di servizio, per l'accesso e l'uscita dal cantiere stesso, rispettivamente sul lato ovest ed est della carreggiata che porta a Breganzona-Massagno. Di queste bretelle, non essendo vincolate a PR, è previsto lo smantellamento a lavori ultimati. La presente variante di PR ha l'obiettivo d'inserire i vincoli necessari (mantenimento della rampa sul lato ovest: uscita dal raccordo stradale; realizzazione di un'ulteriore rampa: accesso al raccordo stradale in direzione di Breganzona), quali infrastrutture stradali necessarie per permettere l'allacciamento del comparto lavorativo di Vezia.

Figura 4 Progetto ATG, bretelle provvisorie



3.2 IDENTIFICAZIONE DEL COMPARTO

In ragione di quanto esposto nei capitoli precedenti, e in coerenza di quanto emerso dall'esame preliminare, il perimetro oggetto della presente variante di PR, si limita al comparto situato ad ovest dell'asta stradale che dalla rotonda PVP porta alla rotonda Povrò in corrispondenza e nel proseguo (direzione sud) della bretella provvisoria (strada di cantiere ATG).

Figura 5 *Comparto oggetto della variante di PR – veduta aerea in scala 1:2'500 (map.geo.admin.ch)*



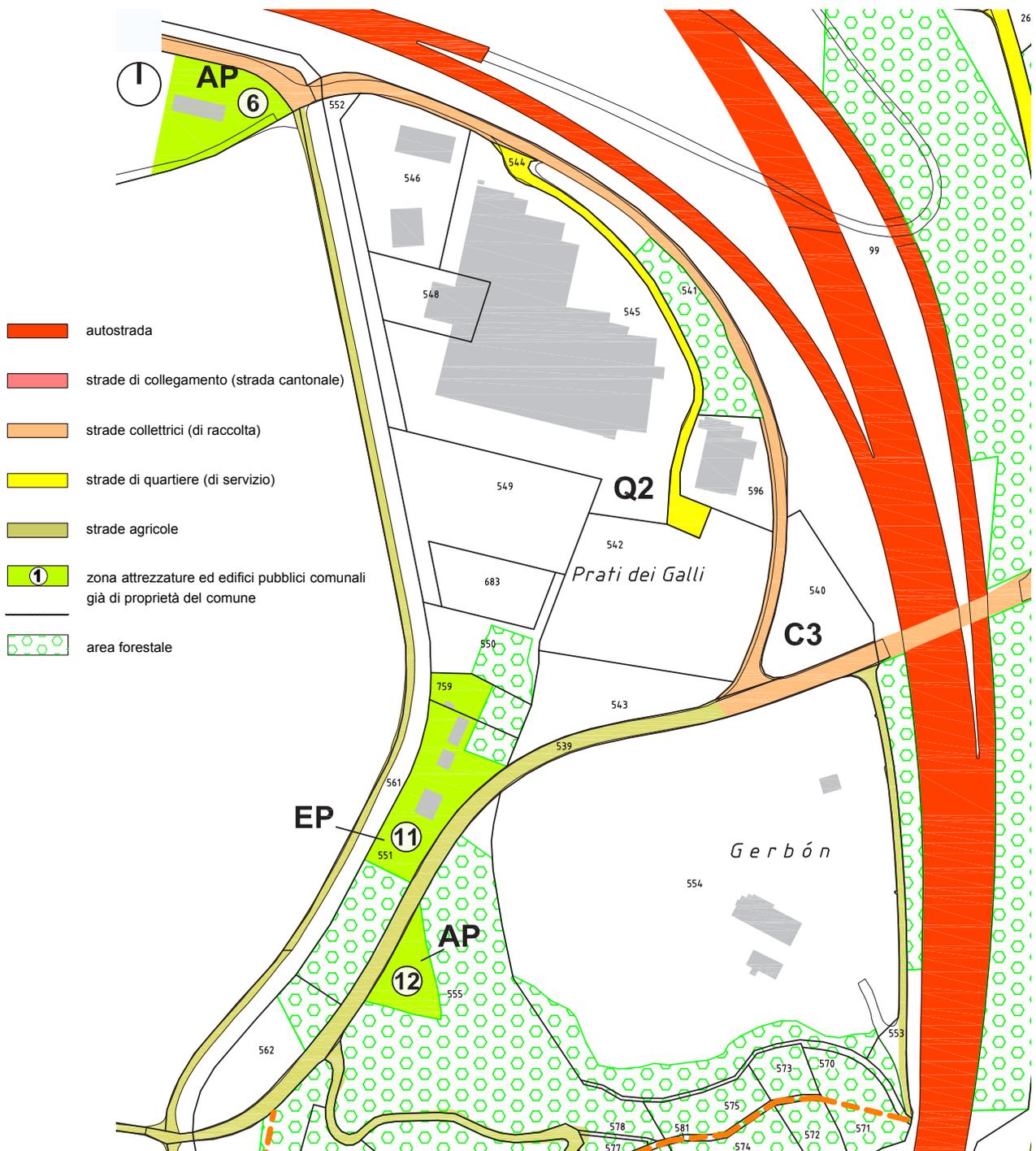
4 PR IN VIGORE

4.1 PIANI SETTORIALI

Il Comune di Vezia è dotato di PR approvato dal CdS con ris. n° 9986 del 5 dicembre 1989.

Il piano del traffico del PR in vigore non presenta nessun collegamento diretto tra la viabilità veloce in uscita dall'asta che dalla rotonda PVP porta alla rotonda Povrò e la zona lavorativa di Vezia (zona artigianale, vedi piano delle zone). Da notare che via cà del Caccia (ponte sopra l'ex asta autostradale) e la via al Mulino, che scende fino al comparto lavorativo in oggetto, figurano quali strade collettrici.

Figura 6 PR IN VIGORE – Piano del traffico e delle AP-CP (scala 1: 2'500)



Nel piano delle zone il comparto è destinato alla zona fuori dalle zone edificabili; il piano del paesaggio non comprende vincoli particolari per il comparto oggetto di variante. I due piani settoriali sono riportati qui di seguito.

Figura 7 PR IN VIGORE – Piano delle zone (scala 1: 2'500)

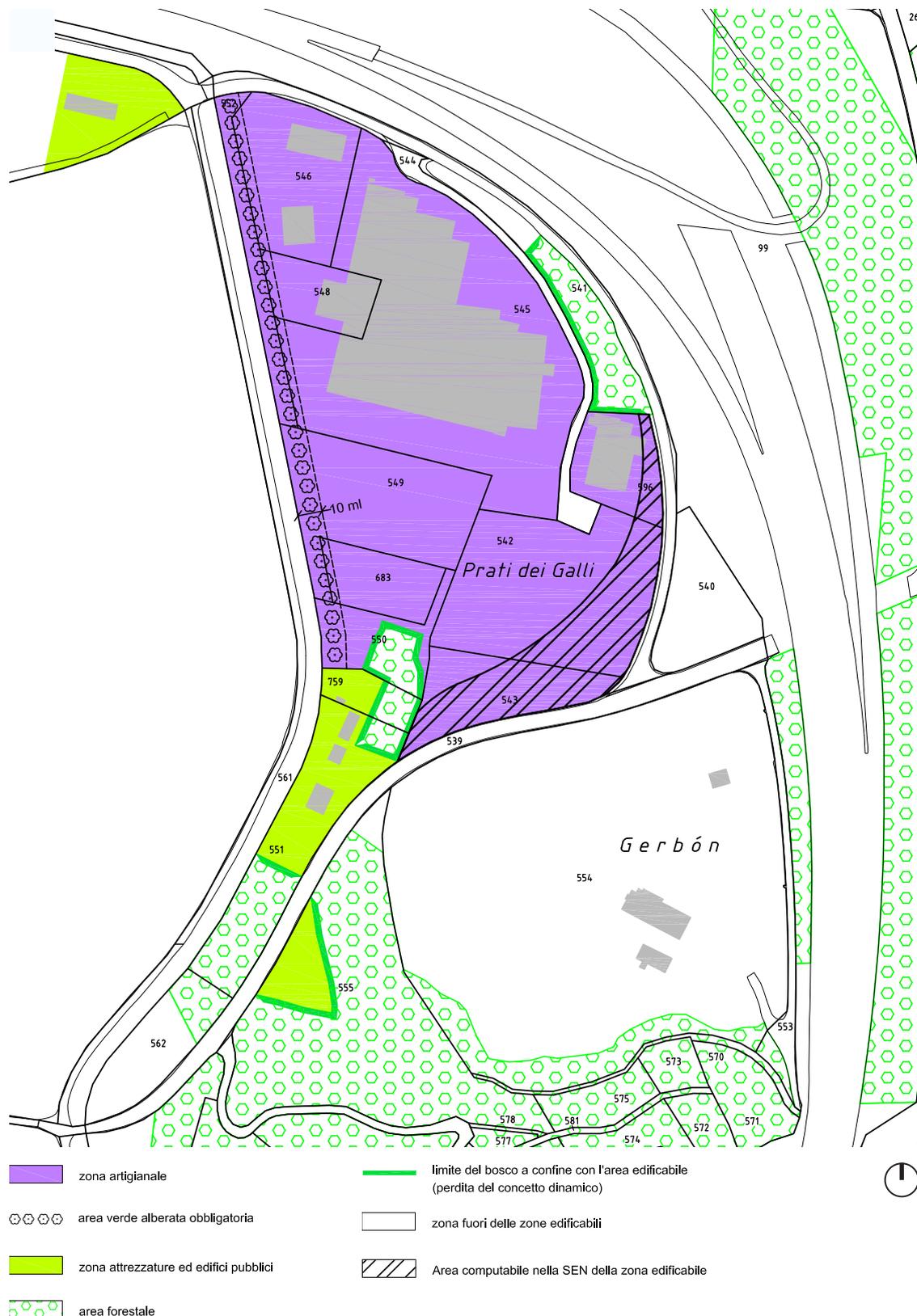
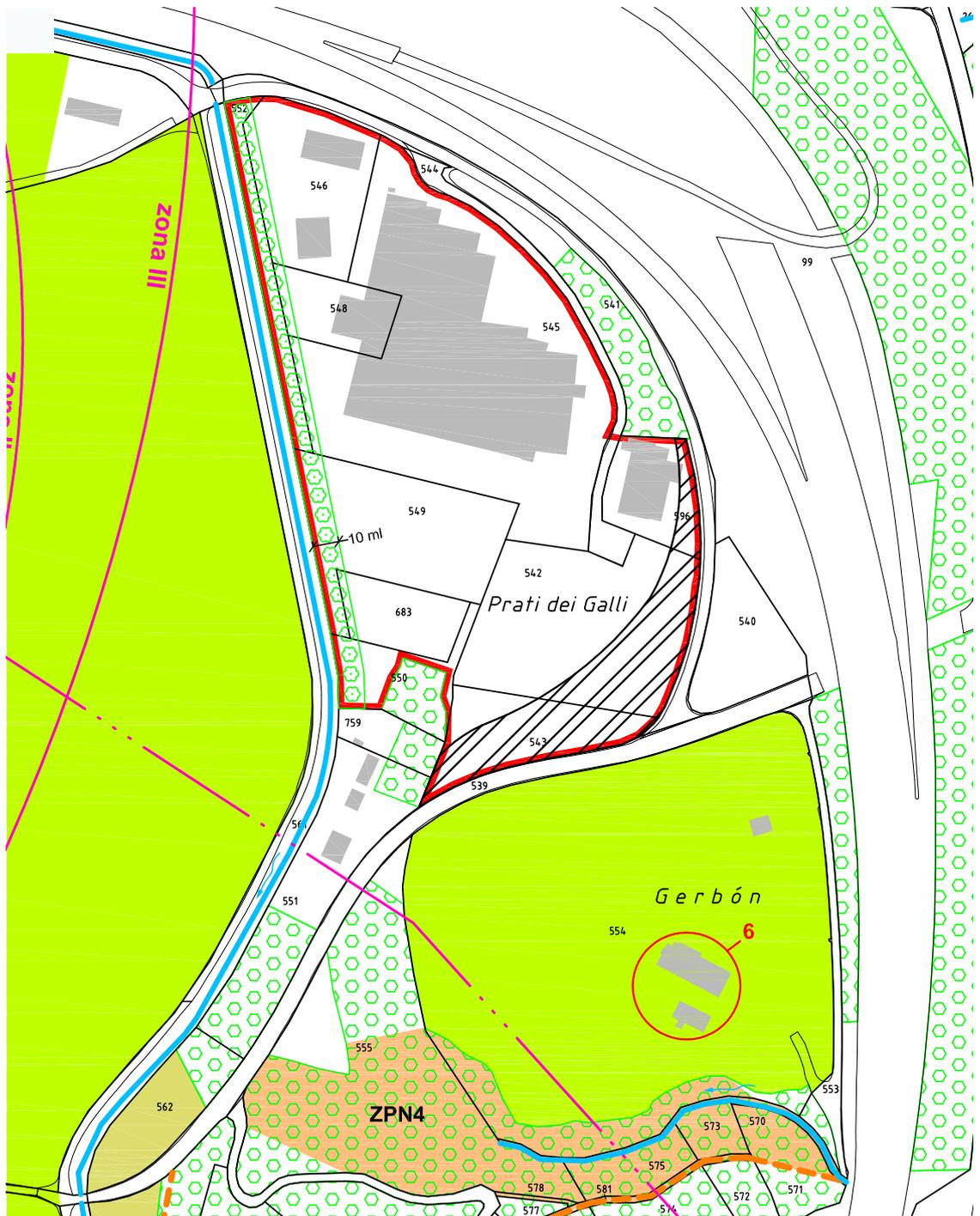


Figura 8 PR IN VIGORE – Piano del paesaggio (scala 1: 2'500)



- limite zone edificabili
- area di interesse naturalistico ZPN 3 e 4
- superfici di avvicendamento culturale
- area verde alberata obbligatoria
- area forestale
- Area computabile nella SEN della zona
- zona di protezione acque sotterranee
- linee ad alta tensione



Da notare che per l'attuale mappale 537 (99 nel PR in vigore), interessato dalla realizzazione del semisvincolo (uscita dal comparto lavorativo), il PR in vigore indica la presenza di un'area forestale. La mappa catastale aggiornata nel 2018 utilizzata per l'adeguamento del PR alla LST non riporta più tale area. Questo è giustificato dalla situazione reale (assenza di bosco) Il DT, nell'ambito dell'esame preliminare, non indicando la necessità di procedere all'allestimento di un'istanza di dissodamento, ha confermato quanto detto.

4.2 NORME D'ATTUAZIONE

Dal profilo normativo i mapp. 537 e 540, oggetto della presente variante, sono regolati dalle seguenti disposizioni (aggiornamento 24.03.2008).

ART 37 TERRITORIO SENZA DESTINAZIONE SPECIFICA

Il territorio senza destinazione specifica comprende tutte le aree per le quali il PR non prevede obiettivi particolari di utilizzazione o di protezione. L'uso di questo territorio è soggetto alle disposizioni dell'art. 24 LPT e della relativa legislazione cantonale d'applicazione.

4.3 ADEGUAMENTO DEL PR ALLA LST

Come anticipato nella premessa, è in corso l'adeguamento del PR di Vezia alla LST, nel quale si sta procedendo a:

- Aggiornare la mappa catastale, incluso il disegno della rampa del cantiere AlpTransit.
- Classificare l'asta stradale che dalla rotonda PVP porta alla rotonda Povrò (insieme del mapp. 537) quale "strada principale" (autostrada nel PR in vigore).
- Classificare via cà del Caccia, via al Mulino e via Bioggio quali strade di servizio, precedentemente iscritte quali stradi collettrici (di raccolta).
- Destinare alla zona senza destinazione specifica il mapp. 540, precedentemente destinato alla zona fuori dalle zone edificabili;
- Aggiornare il perimetro della zona forestale del mapp. 537 (stralcio, strada principale).

5 VARIANTE DI PR

5.1 CONCETTO D'ACCESSIBILITÀ E PROPOSTA PIANIFICATORIA

5.1.1 PREMESSA

La motivazione di pubblica utilità tratta specificamente l'aspetto della problematica di accesso alla zona industriale, oggi effettuata dalla strada cantonale che collega Vezia a Lamone. Le ripercussioni si fanno sentire pesantemente sul traffico veicolare e in successione sulla sicurezza delle zone residenziali e dei percorsi ciclopedonali.

Per gli aspetti che riguardano puntualmente il Comune di Vezia, si richiama un lavoro di variante di PR⁸, all'interno del quale si esplicita il concetto di mobilità auspicato tra il paese di Vezia e la piana del Vedeggio.

Nel documento si sottolinea che:

“È stata valutata con attenzione la rete che ne risulterà, per evitare di trovarsi confrontati con traffico pendolare di transito, all'interno delle zone edificabili. Si ricorda che sulla piana del Vedeggio sono presenti importanti infrastrutture sportive del Comune di Vezia e che essa è spazio privilegiato per attività di svago.

Dunque, i criteri di definizione della mobilità sono stati:

- *Permettere alla popolazione di Vezia di raggiungere la piana del Vedeggio, a piedi, in bicicletta ma anche in autovettura.*
- *I percorsi pedonali devono essere più di uno (altrimenti l'unico percorso sarebbe troppo lungo per una buona parte della popolazione) e devono essere sicuri.*
- *Deve essere evitata la possibilità che traffico proveniente dalla zona industriale di Vezia-Cadempino possa attraversare la zona residenziale di Vezia.*
- *La mobilità interna ai quartieri residenziali deve essere migliorata, se possibile, e devono essere create le premesse per un armonico sviluppo residenziale futuro.*
- *Il traffico agricolo deve essere agevolato”.*

In quest'ottica, il mantenimento della bretella ATG lato ovest in uscita dalla rete viaria veloce e la realizzazione di una nuova bretella d'accesso alle corsie che salgono verso Breganzona-Massagno, risulta di palese importanza per far funzionare l'intero sistema.

Questo dispositivo permettere l'aggancio in entrata e in uscita all'asta che dalla rotonda PVP porta alla rotonda Povrò per la sola zona lavorativa di Vezia, migliorandone le condizioni d'accesso generali e rispondendo alle esigenze sopracitate.

⁸ *Planidea SA, Comune di Vezia. Variante di PR Villa Negroni e nuova strada di servizio parallela alla linea ferroviaria (versione adottata dal Consiglio comunale in data 18 giugno 2020, con emendamenti).*

5.1.2 CONCETTO DI MOBILITÀ

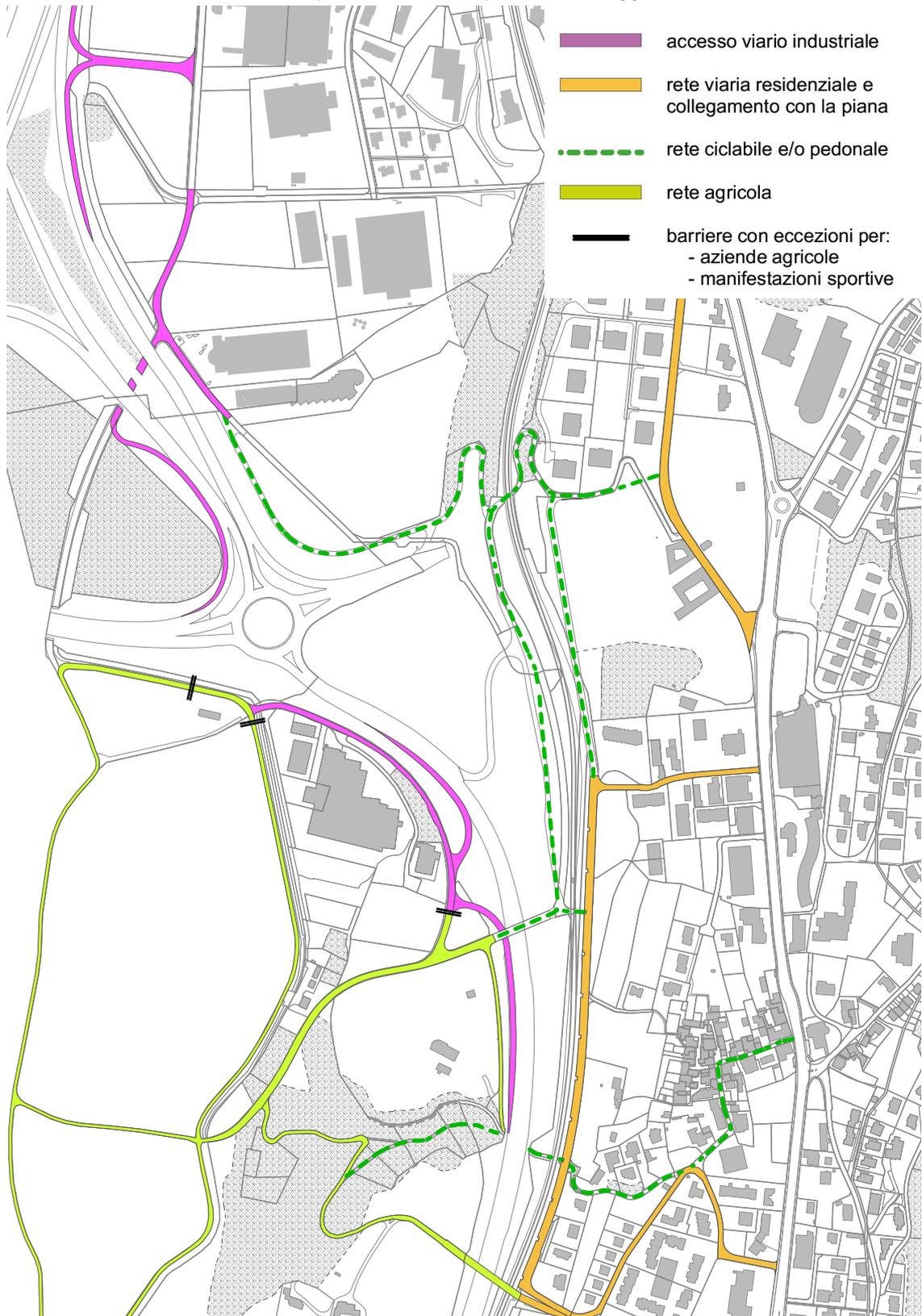
Un possibile concetto di mobilità elaborato sulla base di tali criteri e dopo contatti tra autorità, è esposto alla figura che segue ed è così caratterizzato:

- Una serie di accessi viari industriali collegati direttamente allo svincolo Lugano nord, come di recente proposti dal cantone stesso.
 - La realizzazione di un semisvincolo industriale per permettere l'allacciamento (entrata e uscita) del comparto lavorativo di Vezia all'asta che dalla rotonda PVP porta alla rotonda Povrò (direzione Breganzona)
 - **variante di PR oggetto del presente incarto.**
 - Con opportune misure di polizia (barriere) occorrerà evitare che il traffico in transito sulle strade d'accesso al comparto industriale possa accedere alle strade agricole e transitare in direzione di Cadempino (vedi cap. 5.2.1).**
 - Gli accessi viari industriali per permettere l'allacciamento del comparto lavorativo di Cadempino (Vezia, comparto tennis et hotel) all'asta autostradale N2 (direzione Nord).
 - **variante di PR che sarà esposta con procedura separata e susseguente, coordinata con Cadempino, Cantone ed ATG.**
- L'uso dei tre sottopassi della ferrovia ad esclusivo vantaggio dei pedoni ed in parte (quando senza gradini) dei ciclisti
 - **modifica d'uso a suo tempo pubblicata ed approvata con progetto Alptransit.**
- Il blocco delle strade agricole (con barriere apribili dai contadini e dalle autorità comunali), in modo da evitare il contatto tra traffico industriale e traffico da e per il paese di Vezia
 - **variante di PR e/o misure di polizia con procedura separata e susseguente coordinata con Cadempino, Cantone ed ATG.**
- una rete viaria residenziale parallela all'attuale tracciato ferroviario, che scaturisce dalle modifiche apportate da AlpTransit, e crea un servizio a pettine. A partire da via cà del Caccia, via Cassina permette l'accessibilità ciclopedonale a Villa Negroni (transito di veicolo a motore ammesso eccezionalmente con misure di polizia); mentre l'accesso veicolare principale è previsto da est, a partire da via Morosini⁹.
 - **oggetto della variante di PR Villa Negroni e nuova strada di servizio parallela alla linea ferroviaria**
- L'accessibilità alle infrastrutture sportive di Vezia facilitata per pedoni e ciclisti grazie alle misure appena esposte ed all'uso prevalente delle strade agricole già presenti. L'accesso veicolare da e per il campo di calcio, e al posteggio adiacente, sarà certamente possibile tramite il futuro semisvincolo industriale. Per questioni di gerarchia stradale e di sicurezza, l'uso delle strade agricole per l'accesso veicolare dell'utenza locale sarà limitato. Le modalità e condizioni d'uso saranno precisate in un apposito regolamento comunale.

⁹ *La versione adottata dal Consiglio comunale in data 18 giugno 2020 integra gli emendamenti proposti dalla commissione edilizia del Consiglio comunale (CECC). In sintesi, nella versione emendata, a partire da via Cà del Caccia, via Cassina è approvata quale strada ciclopedonale; parallelamente l'accesso veicolare principale a Villa Negroni è previsto da est, da via Morosini (come oggi).*

Si segnala che il concetto è illustrativo della funzionalità futura globale della rete di mobilità, come è già in parte in funzione e come sarà integrata sulla base di varianti di PR successive, coordinate e coerenti. Non è però già una variante di PR e, in questa sede, non è quindi ancora sottoposto a procedura di adozione.

Figura 9 Possibile concetto di mobilità tra il paese di Vezia e la piana del Vedeggio (scala 1:5'000)

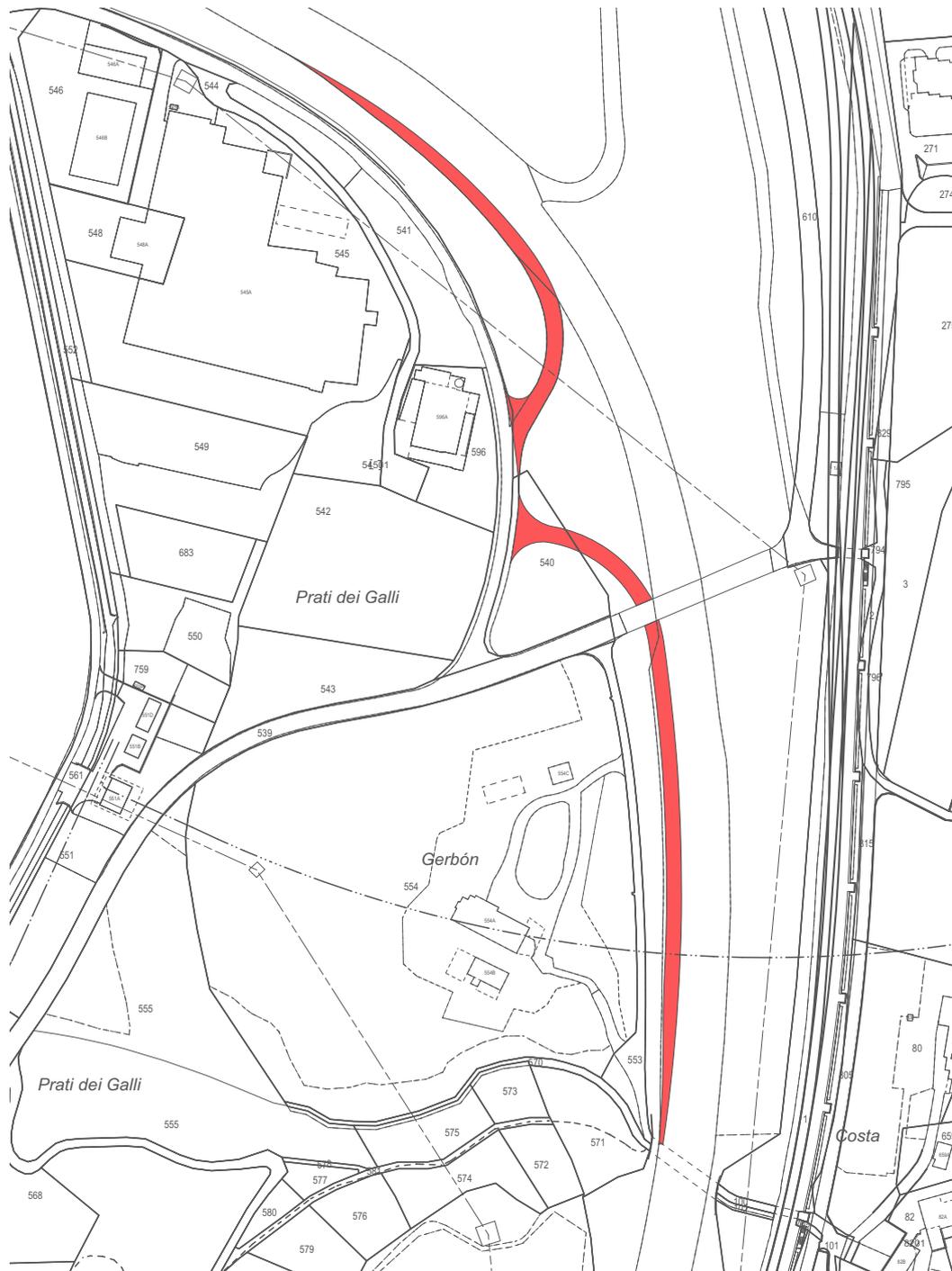


5.2 PIANI SETTERIALI

La presente variante introduce a PR il vincolo di strada principale per i tracciati che permettono l'ingresso e l'uscita dal comparto lavorativo (zona artigianale) di Vezia.

Tale vincolo viene introdotto nel piano dell'urbanizzazione (SP Strada principale) e riportato nel piano delle zone (rete delle vie di comunicazione).

Figura 10 VARIANTE DI PR – Piano dell'urbanizzazione (scala 1: 2'500)



 SP strada principale



Figura 11 VARIANTE DI PR – Piano delle zone (scala 1:2'500)



rete delle vie di comunicazione



5.2.1 PRECISAZIONI E MISURE DI POLIZIA

In coerenza con quanto esposto nel capitolo 5.1.2, prima dell'apertura all'esercizio degli allacciamenti stradali oggetto della presente variante, occorrerà precisare in un apposito regolamento comunale le modalità e condizioni d'uso delle strade agricole che conducono al centro sportivo.

Sarà ad esempio possibile predisporre delle barriere apribili dai contadini e dalle autorità comunali, in modo da evitare il contatto tra traffico industriale e traffico da/per il paese di Vezia e di impedire il traffico pendolare intercomunale attraverso via Bioggio.

Tali dispositivi di regolamentazione (barriere) saranno efficaci se previsti ad esempio (vedi figura 9):

- Su via Bioggio, all'altezza del posteggio del campo da calcio di Vezia (l'accesso al posteggio deve essere garantito in provenienza dal semisvincolo industriale).
- Sulla strada agricola che costeggia il Ri gaggio, all'incrocio con via al Mulino.
- Su via al Mulino, in modo da impedire l'accesso a via cà del Caccia in provenienza dal semisvincolo industriale.

In sintesi, il semisvincolo industriale sarà aperto agli utenti del comparto lavorativo di Vezia (traffico pesante, lavoratori e utenti) e ai fruitori del campo di calcio di Vezia. Il traffico pendolare intercomunale non sarà invece autorizzato, ciò che permetterà di rispondere a diverse esigenze d'interesse pubblico (vedi cap. 6.7), garantendo ordine e sicurezza per tutte le categorie di utenti.

5.3 **REGOLAMENTO EDILIZIO**

Dal profilo normativo, la presente variante non comporta nessuna modifica.

A titolo informativo, si precisa che nel regolamento edilizio allestito nell'ambito dell'adeguamento del PR alla LST, l'art. 46 disciplina e regola le diverse categorie di strade.

5.4 **PROGRAMMA DI REALIZZAZIONE – COSTI DELLE OPERE**

La necessità di istituire il Programma di realizzazione è stabilita dall'art. 24 cpv.1 lett. c LST, secondo il quale nel Rapporto di pianificazione devono essere indicati i costi, le modalità di finanziamento e le priorità di realizzazione delle nuove opere pubbliche previste dal PR.

Per la valutazione dei costi si considerano i seguenti valori:

- Costi di realizzazione circa 745'000.- (ciò che corrisponde ad un costo indicativo di 300fr/m², per un totale di circa 2'500 m²).

La spesa è a carico del Comune e sarà finanziata in parte tramite i contributi di migliona.

5.5 **PROGRAMMA DI URBANIZZAZIONE**

Il programma di urbanizzazione (PRU) è uno strumento di PR, il cui obbligo è contemplato dall'art. 19 cpv. 2 LPT e dagli art. 19 cpv. 2 e 22 LST.

Lo scopo del Programma di urbanizzazione, è quello di fissare le scadenze per la realizzazione delle infrastrutture di urbanizzazione, in modo da garantire che i fondi edificabili oggetto della variante di PR siano adeguatamente equipaggiati e dunque pronti alla costruzione.

Secondo la linea guida "Piano di urbanizzazione - Programma di urbanizzazione" (dicembre 2014):

- il PRU deve fornire disposizioni concrete unicamente sulle parti della zona edificabile che non sono equipaggiate o che lo sono in modo insufficiente, oppure sulle situazioni nelle quali si rende necessaria una sostituzione delle opere esistenti;
- il PRU deve riportare gli interventi che concorrono a rendere edificabile un gruppo di fondi;
- per contro le informazioni (costi, priorità e termini di attuazione) delle altre infrastrutture pianificate (ad esempio il rifacimento di una strada esistente, l'allargamento di un marciapiede, la costruzione di un parco giochi, ecc.) sono da menzionare nel programma di realizzazione.

Nel caso della variante di PR in oggetto si osserva che:

- la variante in oggetto non crea nessuna nuova zona edificabile e non modifica i parametri edificatori di zone edificabili esistenti;
- già oggi la zona artigianale di Vezia è inclusa nella zona edificabile ed è completamente urbanizzata (tuttalpiù la variante di PR in oggetto non porta sul perimetro di questa zona, ma sul suo accesso).

Pertanto per la presente variante di PR non è necessario elaborare il Programma di urbanizzazione.

5.6 VERIFICA VIABILISTICA E TRAFFICO INDOTTO

Nell'ambito degli approfondimenti cantonali citati precedentemente, si precisa che il DT, avvalendosi della consulenza di ingegneri specializzati, sta effettuando le necessarie verifiche di traffico inerenti la riqualifica e la riorganizzazione delle rampe autostradali nel loro insieme, ossia l'allacciamento della zona industriale di Vezia (presente variante) e quella di Cadempino.

Questo passa attraverso il calcolo e la valutazione del carico veicolare attuale, del carico veicolare futuro senza progetto e del carico veicolare futuro con il progetto.

Seguendo questo modo di procedere è possibile valutare il traffico indotto dalle singole zone lavorative e le eventuali conseguenze d'alleggerimento o di d'aggravio sui principali nodi, con e senza riorganizzazione degli accessi autostradali.

Questo studio, tutt'ora in fase di consolidamento e validazione, servirà a dimostrare la sostenibilità e la fattibilità della riorganizzazione stradale proposta.

Già si può comunque anticipare che i nuovi accessi ai comparti lavorativi di Vezia e di Cadempino allo svincolo di Lugano Nord permettono una redistribuzione dei flussi veicolari. Da un lato questo permette un calo dei movimenti lungo la strada comunale di accesso all'abitato di Cadempino e Vezia ed un generale sgravio della rete stradale cantonale lungo il segmento Vezia-Cadempino-Manno. D'altro canto, l'indirizzo dei veicoli verso i comparti lavorativi attraverso lo svincolo di Lugano Nord porta ad un incremento di traffico lungo gli assi che compongono lo svincolo autostradale e l'asta che dalla rotonda PVP porta alla rotonda Povrò.

Per quello che riguarda il comparto lavorativo di Vezia, considerate le sue dimensioni, già si sa che il traffico indotto sull'asta che dalla rotonda PVP porta alla rotonda Povrò è pari a 500-600 veicoli al giorno (250-300 in entrata e in uscita). Risulta quindi evidente che il traffico indotto dal nuovo semisvincolo industriale di Vezia è poco rilevante, considerando che sulla asta stradale circolano ad oggi più di 10'000 veicoli al giorno per senso di marcia. Di conseguenza, anche dal punto di vista dell'impatto fonico generato dal traffico indotto, gli effetti sono trascurabili.

Per ulteriori dettagli sulle verifiche di cui sopra, si rinvia direttamente alla documentazione originale, quando sarà conclusa e disponibile.

6 VERIFICHE GENERALI

6.1 LEGGI DI ORDINE SUPERIORE

6.1.1 LEGGE FEDERALE SULLA PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO

Secondo le disposizioni transitorie degli art. 38a LPT e 52a OPT entrate in vigore il 1° maggio 2014, i Cantoni devono adattare entro 5 anni il Piano direttore, stabilendo a livello cantonale le dimensioni e la distribuzione delle superfici insediative e le misure atte a coordinarne regionalmente l'espansione. Fino a quel momento non è consentito l'aumento della superficie complessiva delle zone edificabili. Nuovi azionamenti erano ammessi unicamente se compensati contemporaneamente da un dezonamento di pari superficie. Trascorso questo termine, il 1° maggio 2019 la Confederazione ha annunciato che, fino all'approvazione delle modifiche delle schede R1-R6-R10 del PD, non è possibile delimitare nuove zone edificabili, neppure in presenza di un dezonamento di pari superficie.

Il nuovo vincolo per la realizzazione dell'infrastruttura stradale non costituisce un aumento di zona edificabile. Inoltre, il mapp. 537, nell'ambito dell'adeguamento del PR alla LST, sarà interamente destinato a strada principale. Per queste ragioni, il contenuto della presente variante, che risponde a un interesse pubblico, non sottostà alle disposizioni transitorie degli art. 38a LPT e 52a OPT.

In conclusione, la variante di PR soddisfa pienamente i principi della LPT.

6.1.2 LEGGE SULLO SVILUPPO TERRITORIALE

La LST, entrata in vigore il 1° gennaio 2012, comprende diversi aspetti di cui il piano regolatore deve tenere conto. Si segnala in particolare:

- L'attenzione accresciuta nei confronti del paesaggio, con l'introduzione del criterio d'inserimento ordinato e armonioso nel paesaggio, soprattutto laddove il paesaggio è sensibile.
- Il principio della compensazione di vantaggi e svantaggi derivanti dalla pianificazione secondo un prelievo del plusvalore.
- La forma e il contenuto secondo una struttura prestabilita dalla LST¹⁰.

La presente variante di PR:

- Non ha incidenze negative sul paesaggio in quanto ha incidenza unicamente all'interno dell'area stradale attuale.
- È elaborata nella forma richiesta dalla LST, in modo coerente ai documenti elaborati nell'ambito del recente adeguamento generale del PR alla LST (documento ottobre 2018, esame preliminare maggio 2020).
- Valuta la necessità di richiedere un prelievo del plus valore (vedi capitolo 6.5).

In conclusione, la variante di PR soddisfa pienamente i principi della LST.

¹⁰ *Gestione degli oggetti di PR sotto forma di geodati digitali, organizzazione dei dati digitali in modo da produrre la stampa del piano delle zone e del piano dell'urbanizzazione e allestimento del regolamento edilizio.*

6.2 PIANIFICAZIONI SUPERIORI E DEI COMUNI VICINI

Non si rilevano conflitti con la pianificazione superiore, cantonale e federale, o con quella dei Comuni vicini. Lo svincolo industriale permette l'allacciamento del solo comparto lavorativo di Vezia.

Si rammenta che la presente variante di PR, oltre a rispondere a delle preoccupazioni e a degli orientamenti emersi nel masterplan del Comune di Vezia (2015), s'iscrive in continuità di quanto ricercato attraverso altre varianti pianificatorie (VPR Via San Gottardo, via Kosciusko e Villa Negroni, vedi capitolo 5.1.1).

Si sottolinea che la presente variante è il risultato di un processo di approfondimento e coordinazione Cantonale che ha associato i diversi attori (Dipartimento del Territorio, USTRA e Comune).

6.3 PROTEZIONE DELL'AMBIENTE

La variante di PR non comporta aumenti di zona edificabile, dunque non vi sarà un aggravio delle condizioni ambientali, ritenuto che le norme relative all'inquinamento fonico, atmosferico e di protezione delle acque saranno rispettate come è dovuto per ogni zona edificabile.

Attraverso una misura d'accompagnamento della presente variante (misura di polizia), verrà impedito che il traffico pendolare e gli autocarri legati all'attività della zona industriale di Cadempino transitino lungo via Bioggio. Questo, conformemente a quanto sollevato dal Cantone in fase di esame preliminare, risponde all'esigenza di proteggere la zona di protezione delle acque sotterranee del pozzo di Manno II. Infatti, il dispositivo oggetto della presente variante è destinato a garantire l'allacciamento del solo comparto lavorativo di Vezia.

Per quello che riguarda il traffico indotto dalla realizzazione del nuovo sistema d'accessibilità, si richiamano le considerazioni fatte al capitolo 5.6.

6.4 COMPENDIO DELLO STATO DELL'URBANIZZAZIONE E CONTENIBILITÀ

La presente variante non comporta alcun ampliamento di superficie edificabile e di quantità edificatorie rispetto al PR in vigore quindi non comporta modifiche al compendio dello stato dell'urbanizzazione e alla contenibilità del PR in vigore.

6.5 PRELIEVO DEL PLUSVALORE

La LST ha introdotto il principio della compensazione di vantaggi e svantaggi derivanti dalla pianificazione (art. 92-101 LST; art. 98a-98m RLST). Secondo l'art. 93 LST, il proprietario di un fondo interessato da un vantaggio superiore a 30'000 Fr, derivante da una nuova assegnazione in zona edificabile o da aumento di almeno 0,2 punti dell'indice di sfruttamento, è tenuto a pagare un contributo di plusvalore.

La presente variante di PR non prevede nessun ampliamento di superficie edificabile, né aumento della quantità edificatorie, pertanto non comporta alcun contributo di plusvalore.

6.6 PONDERAZIONE DEGLI INTERESSI

La presente variante è anche il risultato della ponderazione degli interessi, effettuata ai sensi dell'art. 3 dell'Ordinanza sulla pianificazione del territorio (OPT) e riportata di seguito.

Nell'ambito della presente variante di PR sono considerati i seguenti interessi pubblici, che possono essere valutati come segue, in funzione dello sviluppo territoriale auspicato:

- Accessibilità della zona lavorativa di Vezia.
 - La realizzazione del semisvincolo industriale permette l'allacciamento diretto (in entrate e uscita) del comparto lavorativo di Vezia all'asta che dalla rotonda PVP porta alla rotonda Povrò. Il miglioramento dell'accessibilità veicolare contribuisce a rendere più attrattivo tale comparto per l'insieme dell'utenza.
- Protezione delle acque sotterranee.
 - La realizzazione dell'infrastruttura stradale oggetto della presente variante permette l'allacciamento della sola zona lavorativa di Vezia. Tramite delle misure di polizia (barriere) è possibile ridurre (impedire) il traffico pendolare lungo via Bioggio in direzione di via Industria, ciò che permette di rispondere all'esigenza di proteggere le zone S2 ed S3 del Piano di protezione delle acque sotterranee (PPAS) del pozzo di Manno.
- Accessibilità alle infrastrutture sportive e area di svago di prossimità.
 - L'accessibilità alle infrastrutture sportive (campo di calcio) è garantita e migliorata, sia per pedoni / ciclisti che per il traffico veicolare, che potrà fare capo al nuovo semisvincolo.
 - La riorganizzazione della mobilità contribuisce a valorizzare l'intero comparto della piana del Vedeggio quale area di svago di prossimità, migliorando l'attrattiva del percorso ciclabile regionale che costeggia il Ri Gaggio (strada agricola senza traffico pendolare).
- Vivibilità e qualità dei quartieri residenziali.
 - In un contesto elargito, la realizzazione del nuovo semisvincolo industriale permette di sgravare dal traffico pendolare la strada cantonale Lamone-Vezia, oggi unico accesso ai comparti industriali. Questo contribuisce a migliorarne la sicurezza e, più in generale, a migliorare la qualità di vita nei quartieri residenziali.
- Strade agricole.
 - Le strade agricole sono preservate, limitando il traffico industriale e/o pendolare.

La realizzazione del semisvincolo industriale per permettere l'allacciamento della zona lavorativa di Vezia persegue un interesse pubblico e s'iscrive nella continuità e in coerenza con gli studi e gli approfondimenti che anno associato i diversi attori (Cantone, USTRA, amministrazione comunale). Come indicato, non vi sono altri interessi, privati o pubblici, contrapposti.

Si sottolinea che, conformemente all'art. 2 cpv. 2 lett. b dell'OAT, diverse alternative e varianti sono state prese in conto e debitamente esaminate nell'ambito degli studi di cui sopra svolti dal Cantone in coordinazione con USTRA e i Comuni interessati.

In sintesi, si ritiene dunque che la presente variante di PR ponderi opportunamente gli interessi e che l'aggiornamento del PR possa essere effettuato come da presente documento.

7 CONCLUSIONE E PROSSIMI PASSI

Il presente documento espone e fornisce le motivazioni d'interesse pubblico a sostegno della variante di PR proposta. Quest'ultima è volta a consentire la realizzazione di un semisvincolo industriale (strada principale) per permettere l'allacciamento (entrata e uscita) del comparto lavorativo di Vezia all'asta che dalla rotonda PVP porta alla rotonda Povrò (direzione Breganzona).

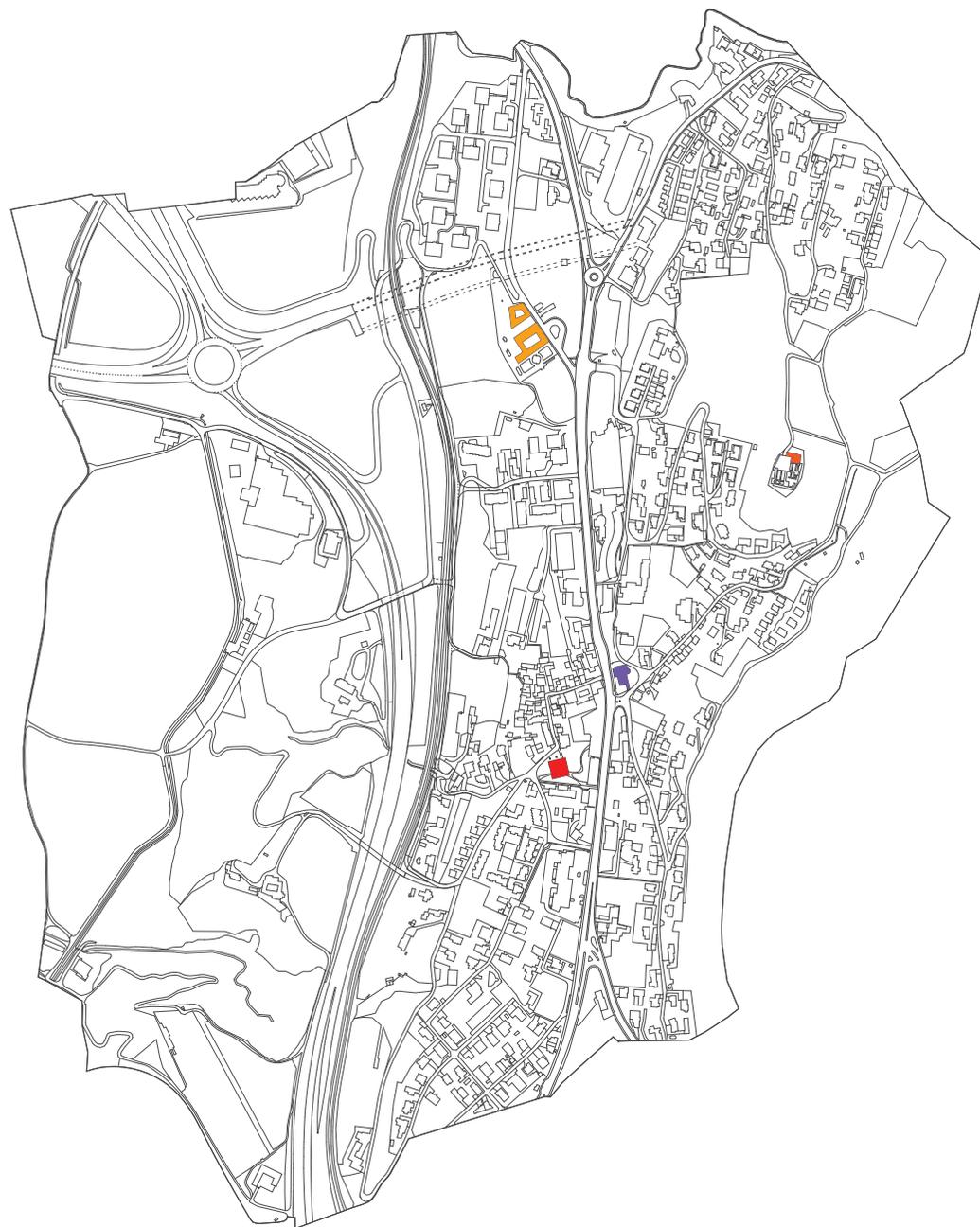
Questa variante dovrà seguire la procedura prevista dalla LST:

- adozione da parte del Consiglio Comunale e successiva pubblicazione (art. 27 LST);
- approvazione da parte del Consiglio di Stato (art. 29 LST).

ALLEGATO 1

COMUNE VEZIA, MASTERPLAN ESTRATTO

Comune di **Vezia**
MASTERPLAN
Agosto 2015



Sommario

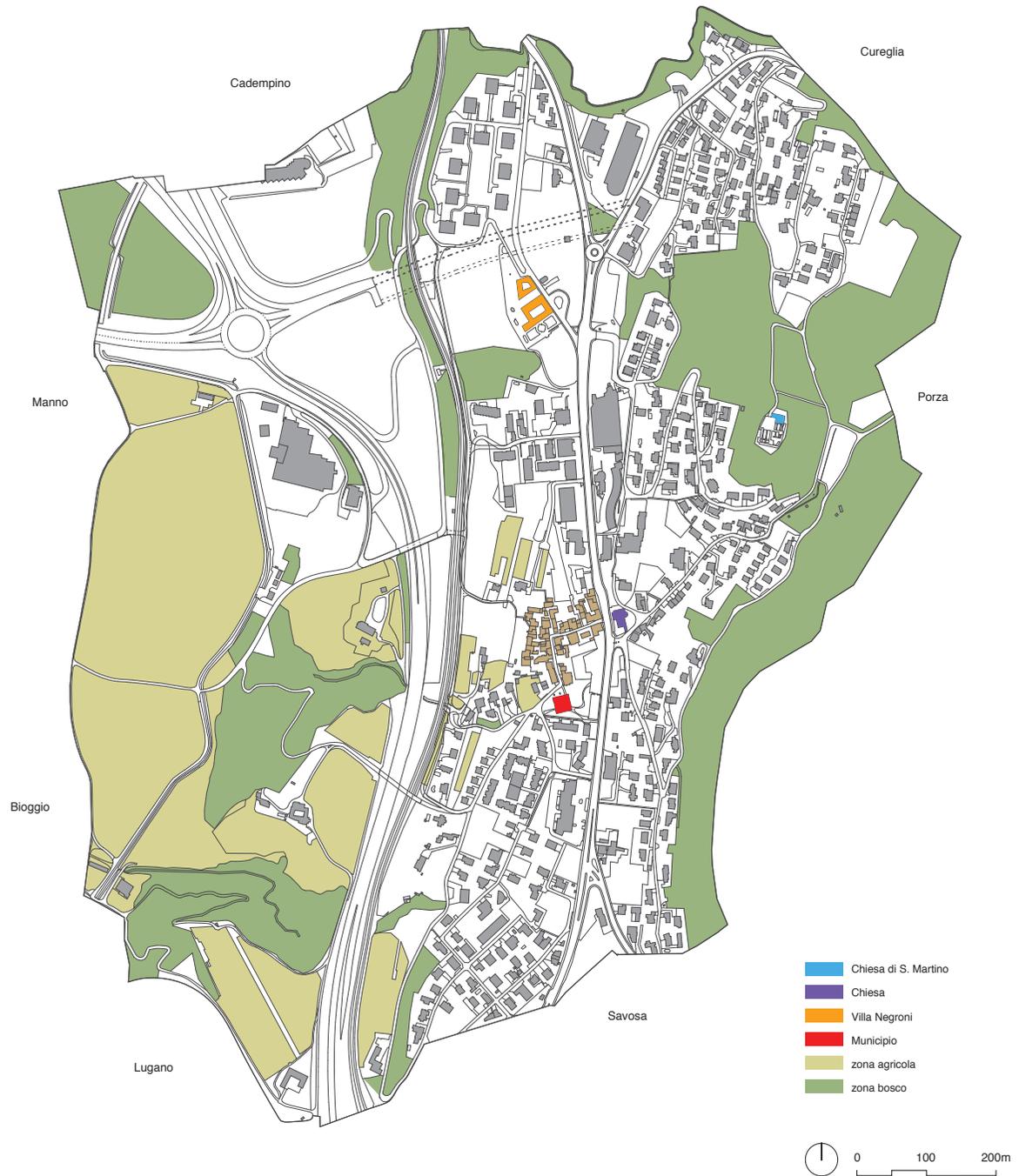
PREMESSA	1		
Piani e studi di ordine superiore	2		
Il progetto urbanistico "porta ovest"	3		
Nuove infrastrutture stradali e ferroviarie di rango superiore	4		
LA VALLE DEL VEDEGGIO OGGI	5		
IL COMUNE DI VEZIA	6		
Lettura territoriale.....	6		
Principali temi da affrontare.....	6		
IL MASTERPLAN	7		
Obiettivi.....	7		
Temi urbanistici da sviluppare e tavola generale.....	8		
NUOVA CENTRALITÀ	9		
La Piazza in località Pradasc	9		
RIORDINO DESTINAZIONI D'USO	9		
Superfici commerciali su Via S.Gottardo.....	9		
Porta Nord con centro multifunzionale e Villa Negroni.....	9		
RIORDINO DI AREE INDUSTRIALI	10		
Area industriale in località Cascina e Prati dei Galli	10		
		RIQUALIFICA DI AREE	11
		L'area in località Furni.....	11
		L'area in località Lott	11
		TUTELA ED UTILIZZO DEGLI SPAZI LIBERI E DI SVAGO	12
		Parco delle scuole	12
		Parco Morosini e di villa Negroni	12
		La collina di S.Martino	12
		I campi sportivi	12
		NODI INTERMODALI.....	13
		La nuova stazione FFS a Vezia.....	13
		Rinuncia al Park & Ride	13
		RIORDINO DELL'INFRASTRUTTURA VIARIA	14
		Bretelle di accesso zona industriale.....	14
		Percorsi pedonali	14
		Riqualifica e moderazione di Via S.Gottardo.....	14
		Accesso al nuovo comparto in località Furni ed a villa Negroni	15
		Passerella su via S.Gottardo	15
		USO DEL MASTERPLAN	16

PREMESSA

Il Masterplan comunale è un progetto urbanistico su grande scala che pone le basi generali per lo sviluppo dell'intero comune. Esso individua i **temi urbanistici principali, ne esplicita le relazioni e indirizzi di sviluppo.** Il susseguente processo progettuale di dettaglio, di formazione delle singole parti del Piano regolatore, potrà così inserirsi in un discorso territoriale coerente ed esteso, nel contempo legato alla realtà urbana circostante e gestibile nei tempi propri (politici ed economici) di ogni singolo progetto.

Vezia presenta una situazione urbanistica complessa, al cui interno vi sono, da una parte, forti cambiamenti infrastrutturali dettati da logiche regionali e nazionali, e dall'altra parte, vi sono aree che devono trovare una risposta a questa logica di sviluppo infrastrutturale, e sulle quali è indispensabile intervenire in modo da definire uno sviluppo urbanistico unitario, coerente e di qualità.

È necessario dunque affrontare il tema dello sviluppo urbanistico attraverso un approccio progettuale capace di risolvere le varie tematiche grazie ad interventi puntuali di qualità, che siano connessi tra loro, e che siano in grado di creare le premesse e di dare impulso allo sviluppo di tutto il Comune, in un arco di tempo almeno ventennale.



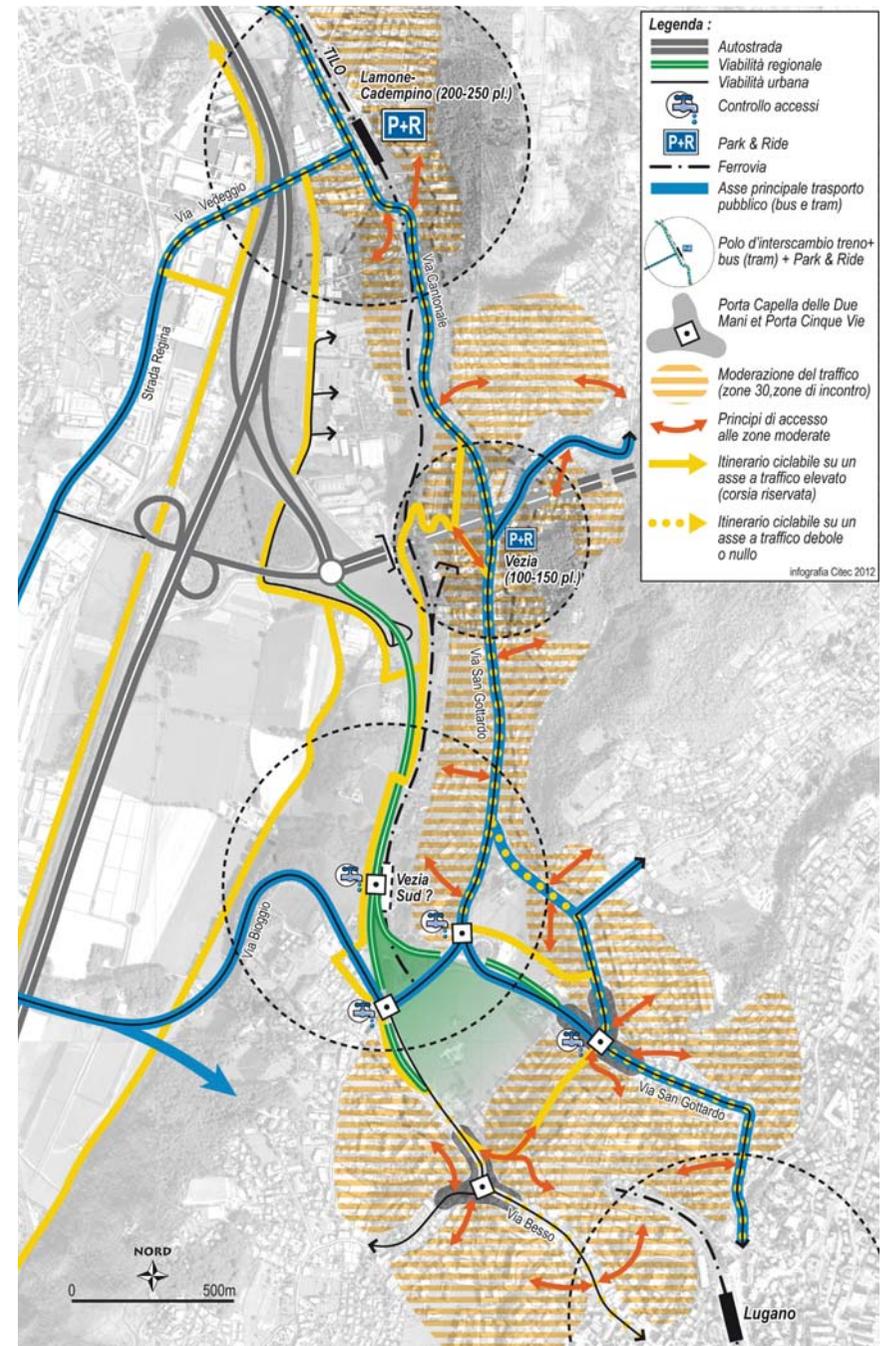
Il progetto urbanistico "porta ovest"

Il progetto urbanistico denominato "porta Ovest" del novembre 2012, ha avuto come obiettivo, quello di indicare gli indirizzi di sviluppo futuro (10-15 anni) per tutta l'area nord-ovest dell'agglomerato urbano Luganese, nella quale Vezia è inserita. In particolare all'interno di questo studio sono stati affrontati temi quali la riorganizzazione dell'infrastruttura viaria e la riqualifica urbana atta a valorizzare gli spazi pubblici e gli elementi storici e lo sviluppo di nodi intermodali.

I concetti urbanistici proposti dal progetto "porta ovest" sono sviluppati su di un'ampia scala territoriale e considerano tutta l'area ovest di ingresso alla città di Lugano, comprendendo i comuni di : Lugano, Massagno, Savosa, Vezia e Cadempino.

I temi principali, di interesse per Vezia, trattati all'interno di tale studio sono:

- **Intermodalità:** con un accenno ad una eventuale nuova stazione ferroviaria a Vezia e due Park & Ride proposti a Vezia e Cadempino.
- **Accessibilità:** Riordino degli accessi alla zona sportiva e industriale di Cadempino.
Riorganizzazione degli incroci Cinque Vie e Cappelle due Mani.
- **Riqualificazione viaria:** declassamento autostradale via di ingresso ovest a Lugano attraverso un concetto di Parkway. Riqualificazione di Via San Gottardo, a Vezia, orientata ad uno sviluppo urbanistico di densificazione urbana.
- **Elementi storici:** valorizzazione degli elementi storici (villa Negroni) ed integrazione nella maglia di percorsi e collegamenti.
- **Aree verdi:** Accentramento ed unificazione delle aree verdi.



IL MASTERPLAN

Obiettivi

Gli obiettivi del Masterplan sono i seguenti:

- indicare la via per uno **sviluppo territoriale** ordinato, al passo con i tempi e dimensionato sulle potenzialità del comune di Vezia, attraverso la riqualifica degli insediamenti, supportata da nuovi spazi pubblici primari e nuove reti infrastrutturali.
- Sviluppare concetti di **densificazione** urbana, per rafforzare il rapporto tra essa ed il paesaggio e raggiungere il giusto equilibrio che valorizzi sia l'elemento costruito che quello naturale.

"Densificare, non vuol dire solo costruire o "cementificare", ma anche pensare a nuovi spazi urbani, determinati da nuovi contenuti che dovranno rapportarsi alla logica di sviluppo futuro, in maniera che vi sia relazione tra essi e la dinamica di vita del paese. Densificare risulta essere un esercizio positivo quando la qualità del costruito si trasmette in altrettanta qualità delle relazioni sociali che vi si sviluppano".

- sviluppare un concetto di **centralità** che possa definire una nuova qualità urbana, riconoscibile e con una propria identità.
- rafforzare la qualità degli **spazi pubblici** dalla valenza di aggregazione sociale e favorire la tutela degli spazi liberi naturali.
- Valorizzare i comparti finora destinati a zona industriale, attraverso una riconversione di zone od una promozione della qualità degli insediamenti industriali.
- Definire nuovi elementi di **mobilità pubblica e pedonale** atti a integrare in maniera efficiente la rete infrastrutturale esistente e servire meglio tutti i comparti del comune di Vezia.

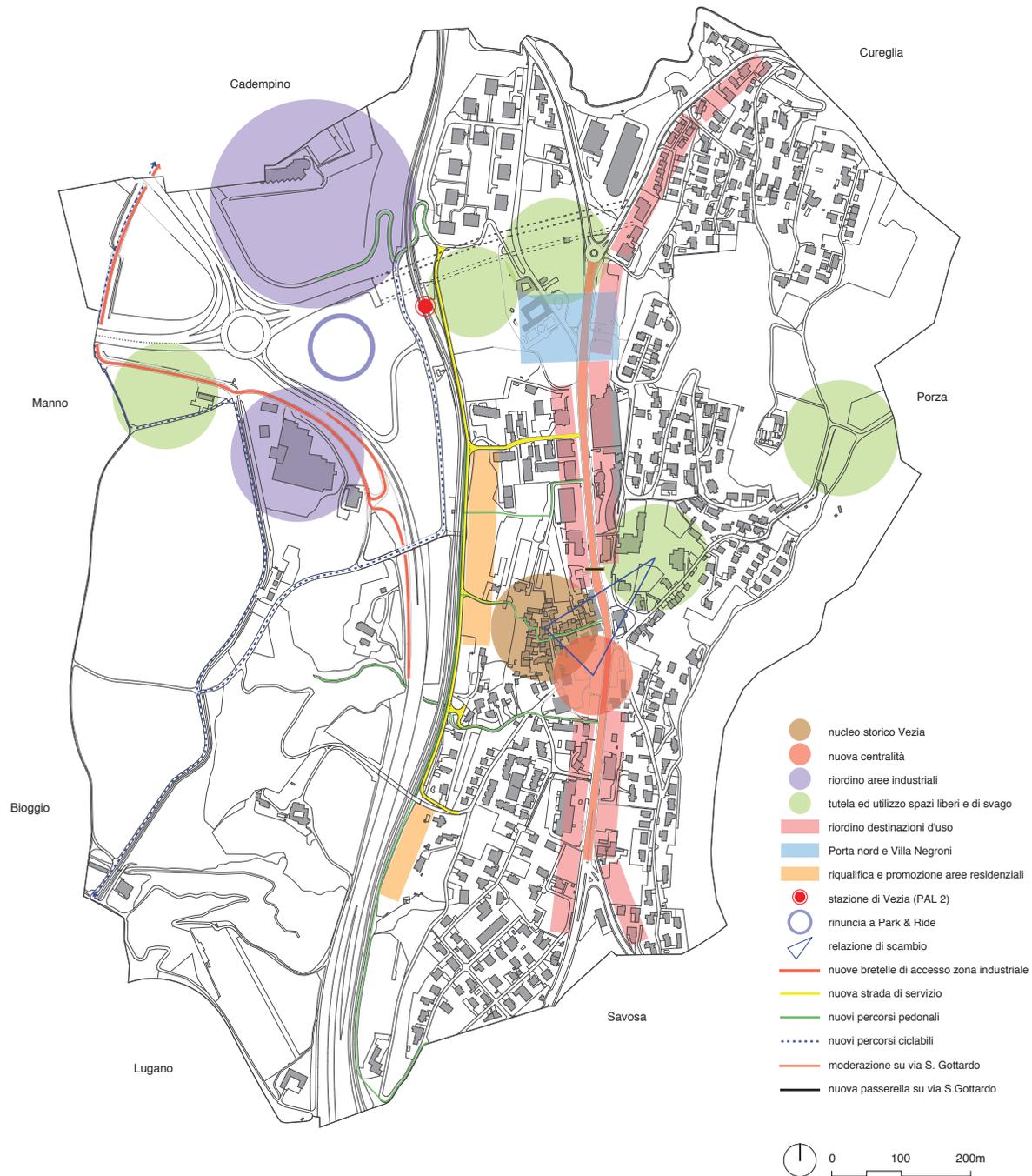
Temi urbanistici da sviluppare e tavola generale

Il Masterplan propone di sviluppare i seguenti temi urbanistici:

- Nuova Centralità
- Riordino destinazioni d'uso
- Riconversione di aree industriali
- Riqualifica e promozione di aree residenziali
- Tutela e utilizzo degli spazi liberi e di svago
- Nodi intermodali
- Riordino dell'infrastruttura viaria

Di fianco è illustrata la tavola generale di masterplan, nella quale sono evidenziate le aree interessate ai singoli temi urbanistici..

Ai capitoli seguenti i temi sono trattati i in rapporto alla loro ubicazione, alla destinazione d'uso, alla previsione di sviluppo futuro ed al disegno globale di Vezia.



Riordino dell'infrastruttura viaria

Bretelle di accesso zona industriale

13. È necessario e possibile migliorare l'accesso al comparto industriale/artigianale di Vezia/Cadempino, attraverso un nuovo concetto viario (vedi anche: *studio di concetto funzionale per l'accesso ai comparti industriali/artigianali di Vezia-Cadempino – studio ing. Allievi, 3 febbraio 2014*) che, sfruttando parte delle strade di servizio del cantiere Alptransit, preveda nuove bretelle di accesso allacciate allo svincolo autostradale di Lugano nord. Tale progetto sgraverebbe l'attuale strada di accesso alla zona industriale di Cadempino, la via Cantonale a Vezia e permetterebbe di migliorare l'accessibilità pedonale del campo sportivo (vedi punto 10, pagina 12).

Percorsi pedonali

14. È anche necessario e possibile migliorare la rete di percorsi pedonali atti a connettere la nuova stazione (punto 11), il nuovo quartiere Furni (punto 5) e le aree di svago (punti 7, 8, 9 e 10). Insomma, una rete che permetta di riconoscere Vezia come un luogo di facile e sicura mobilità, alla portata di tutte le fasce d'età e promotrice della qualità di vita urbana..

Riqualifica e moderazione di Via S.Gottardo

15. Nell'ottica di sviluppo del comune, è necessario ripensare la Via S. Gottardo, attraverso un intervento di moderazione del traffico, affinché l'attuale percezione di cesura tra i quartieri di Vezia si trasformi in un elemento di connessione tra essi. Questa moderazione anche importante premessa per lo sviluppo dei punti 1, 2 e 3, pagina 9.



Accesso al nuovo comparto in località Furni ed a villa Negrone

16. L'accesso all'area edificabile in località Furni (punto 5) ed alla parte bassa del comparto di villa Negrone (punto 8, ma anche 3) dovrebbe avvenire da via Cà del Caccia, che si innesta direttamente su via S.Gottardo. Anche questa proposta beneficerà notevolmente dall'attuazione della moderazione del traffico su via S.Gottardo (punto 15).

Passerella su via S.Gottardo

17. Oltre alla moderazione del traffico, e per favorire ulteriormente gli utenti più deboli, si potrebbe prevedere una passerella pedonale che attraversando via S.Gottardo connetterebbe direttamente il parco delle scuole (punto 7) con il nucleo e la nuova piazza Pradasc (punto 1).



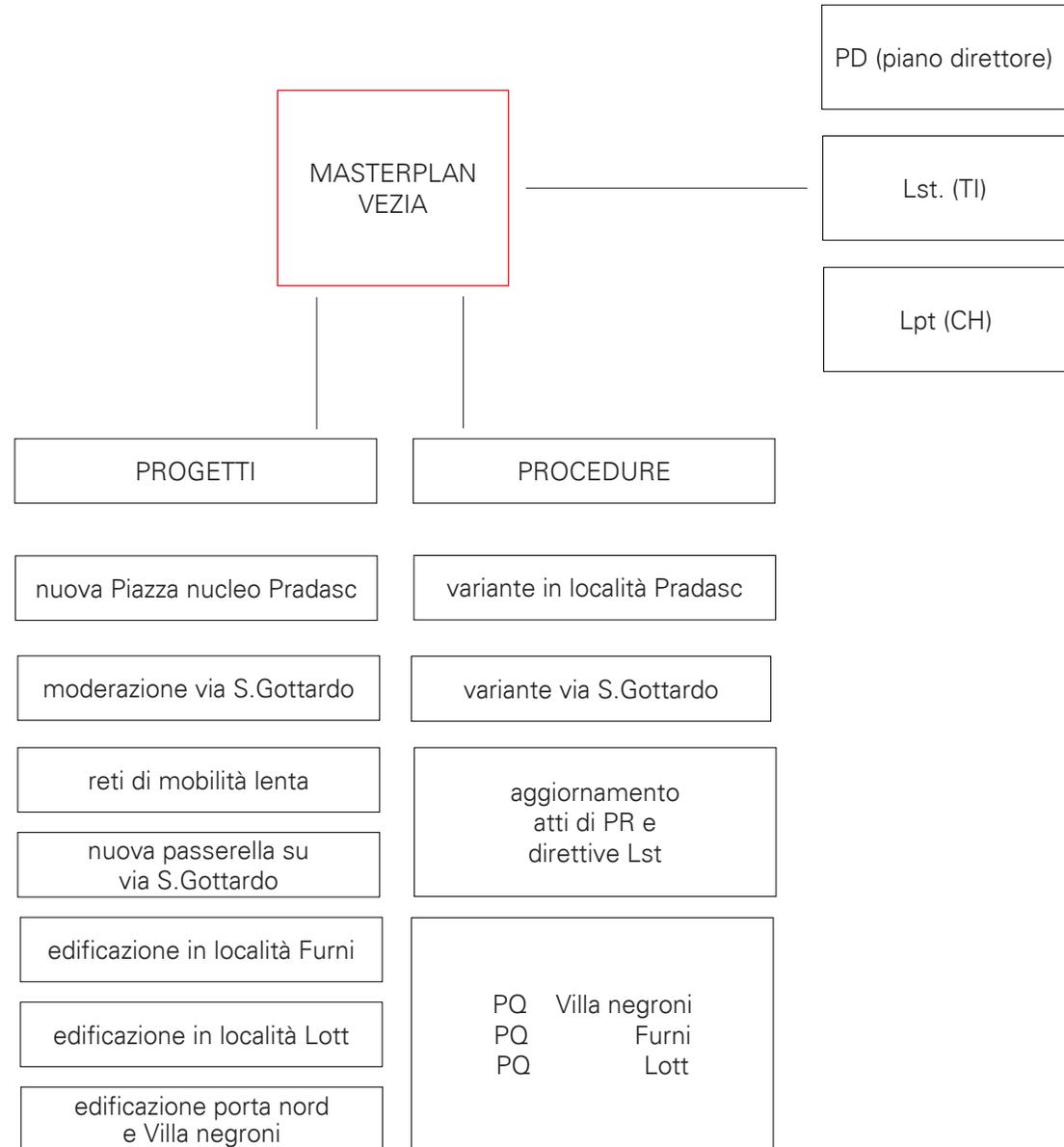
USO DEL MASTERPLAN

Il Masterplan rappresenta uno studio di base sul quale sviluppare la futura pianificazione del territorio (art. 18 cpv. 2 Lst).

Il Masterplan oggetto di questo documento:

- Analizza la situazione paesaggistica e urbanistica attuale;
- Fissa obiettivi per uno sviluppo efficiente e sostenibile del territorio comunale;
- Indica e propone i temi urbanistici sui quali riflettere e lavorare;
- Individua i siti e le aree in cui si potrà dare risposte a livello pianificatorio in rapporto ai temi ed al futuro sviluppo del comune;
- Permette di studiare, successivamente e nel dettaglio, nuovi progetti puntuali in modo che siano legati tra loro, con motivazioni coerenti e riferiti alla più ampia logica comunale e regionale;

Come proposto dallo schema illustrato, il Masterplan permette di affrontare con coerenza territoriale ed urbanistica una serie di approfondimenti tematici. Questi potranno a loro volta trovare compimento tramite procedure di aggiornamento del Piano regolatore, suddivise nel tempo secondo necessità e programmazione condivisa a livello politico ed economico.



ALLEGATO 2

ACCESSI STRADALI SVINCOLO LUGANO NORD, USCITA PROVVISORIA ATG (ADATTATA) E NUOVA ENTRA OVEST

AlpTransit San Gottardo



Settore: Galleria di base Ceneri del Ceneri
 Comparto: Ceneri
 Gruppo di progetti: Connessione di Vezia

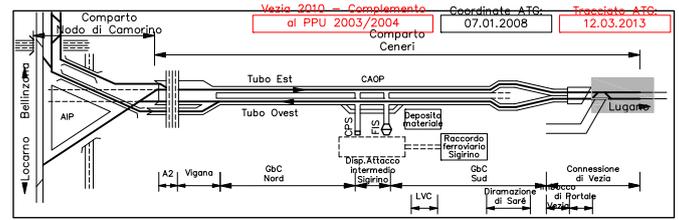
Accessi stradali svincolo Lugano Nord

Lotto 822

Uscita provvisoria ATG (adattata)
 Nuova entrata ovest

Scala 1:1000 / 1:500

Progetto di massima



Documento n°TC.xx.xxx.xxx.xx Formato: 210x60

Allestito: DAC 23.07.2014	Controllato: GIU 23.07.2014	Approvato (IP): GUS 23.07.2014	Controllato (DL): -
A: B: C:	A: B: C:	A: B: C:	A: B: C:

Incarico no:6200 / Itcsa, Lugano

Consorzio d'Ingegneri
ITCSA
 ITC ITECSA-TOSCANO
 CH-6900 LUGANO - Via Besso 7
 Tel:091 968 42-968091 968 70 23
 e-mail: info@itc-ing.ch

