



COMUNE DI BEDANO

**COMUNE DI
TORRICELLA - TAVERNE**

PIANO REGOLATORE COMUNALE

**VARIANTE PER LA MESSA IN
SICUREZZA DEI PERCORSI
CICLOPEDONALI VERSO LA
STAZIONE FFS DI TAVERNE**

(Modulo M2.1 della Misura 4.3
del Programma di agglomerato
del Luganese PAL3)

RAPPORTO DI INDIRIZZO

**INCARTO PER L'INFORMAZIONE E LA
PARTECIPAZIONE PUBBLICA (ART. 26 LST)**

Studi Associati SA

via Zurigo 19
CP 4046
CH-6904 Lugano

tel. +41 091 910 17 30
fax +41 091 923 99 55
e-mail: info@sasa.ch
www.sasa.ch

3 giugno 2024

(Approvato il 24 giugno 2024 dal Municipio di Bedano con RM 78
e dal Municipio di Torricella-Taverne il 17 giugno con RM 630)

INDICE

1. INTRODUZIONE	2
2. LA PIANIFICAZIONE DI ORDINE SUPERIORE	3
2.1 LIVELLO FEDERALE	3
2.2 LIVELLO CANTONALE (PIANO DIRETTORE)	4
3. I LAVORI PROGETTUALI SVOLTI	5
4. OPERE PREVISTE DAL PROGETTO DI MASSIMA ML4.3 PAL3	6
4.1 DESCRIZIONE DEI SINGOLI MODULI	6
M1 - RIPRISTINO COLLEGAMENTO PETASIO E PASSERELLA CUSELLA	6
M2 – RELAZIONI TRASVERSALI DA/PER FERMATA TILO TAVERNE	6
M3 - RELAZIONI TRASVERSALI DA/PER FERMATA TILO RIVERA	7
M4 – POSTAZIONI B+R PRESSO LE FERMATE TILO	7
4.2 VALUTAZIONE DEI COSTI (+/- 20%)	8
5. IL COMPARTO OGGETTO DI VARIANTE	9
5.1 DESCRIZIONE GENERALE	9
5.2 VINCOLI FORMALI	9
6. LA VARIANTE PIANIFICATORIA	10
6.1 OBIETTIVI	10
6.2 IL PIANO DELLE ZONE: PROPOSTA DI MODIFICA	13
6.3 IL PIANO DEL TRAFFICO E DELLE ATTREZZATURE E DEGLI EDIFICI PUBBLICI: PROPOSTA DI MODIFICA	13
6.4 IL PIANO DEL PAESAGGIO: PROPOSTA DI MODIFICA	14
6.5 MODIFICHE DELLE NORME DI ATTUAZIONE	14
6.6 ADEGUAMENTO DEI PR ALLA LST	14
7. VERIFICA DELLA PROPOSTA PIANIFICATORIA	15
7.1 ASPETTI DI CARATTERE PIANIFICATORIO	15
7.2 ASPETTI DI CARATTERE TECNICO-COSTRUTTIVO	15
7.3 ASPETTI FINANZIARI	15
8. PROCEDURA	16
9. ALLEGATI	17

1. INTRODUZIONE

Nel 2015, a fronte delle prospettate nuove fermate TILO sulla linea ferroviaria storica del Ceneri (fermate a Bironico-Camignolo e a Taverne) e della riorganizzazione dell'offerta trasporto pubblico (TP) regionale su gomma, la Commissione intercomunale Vedeggio Valley (CVV), incaricata dai cinque Comuni di pertinenza territoriale (Bedano, Lamone, Mezzovico-Vira, Monteceneri e Torricella-Taverne) di attuare il Masterplan Medio-Alto Vedeggio (elaborato nel periodo 2012-13), aveva promosso l'elaborazione di uno studio di fattibilità destinato a completare e potenziare la rete di mobilità lenta della Valle del Vedeggio, con l'intento di favorire anche gli spostamenti locali a piedi ed in bicicletta in un contesto sicuro, attrattivo e funzionale.

Lo studio di fattibilità aveva permesso di impostare, attorno all'ossatura della rete cantonale di mobilità lenta, un sistema capillare e proporzionato tra interesse regionale e fruibilità locale, finalizzato a migliorare e favorire le relazioni interne agli abitati e allo stesso tempo di individuare le misure e gli interventi strutturali necessari per garantirne il buon funzionamento ed aumentarne l'attrattività nel rispetto degli indirizzi pianificatori del Masterplan. I risultati dello studio di fattibilità erano confluiti nel Programma di agglomerato del Luganese di terza generazione (PAL3), elaborato dalla Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) e approvato dal Consiglio di Stato nel 2016 con una stima del costo di investimento dell'ordine di 1.2 mio. CHF (valutazione dei costi +/- 30%, indicizzata al 2016).

A fronte dell'avvenuta approvazione da parte della Confederazione del Programma di agglomerato del Luganese di terza generazione (PAL3) nel 2018 e in conformità con la convenzione sottoscritta dal Consiglio di Stato e dalla CRTL in data 19.12.2018, spetta ai Comuni il consolidamento di quanto previsto dalla misura ML 4.3, partendo con l'allestimento del progetto di massima (PMax, concluso nel giugno 2023) e procedendo entro il 2025 con l'inizio dei lavori esecutivi.

Alcune misure proposte, fra le quali quella oggetto della presente variante, necessitano anche di una modifica della base pianificatoria in vigore, mentre per le altre si potrà passare direttamente alla fase progettuale ulteriore (progetto definitivo) con l'intento di dare avvio al/i cantiere/i entro il 2025 in modo da non perdere il contributo finanziario garantito dalla Confederazione nell'ambito del PAL3.

2. LA PIANIFICAZIONE DI ORDINE SUPERIORE

2.1 LIVELLO FEDERALE

Già nel 2010 le “Istruzioni per l'esame e il cofinanziamento dei programmi d'agglomerato” da parte della Confederazione indicavano che “da alcuni decenni gli agglomerati denotano una forte crescita, ma si sono spesso sviluppati in zone difficili o impossibili da collegare alla rete di trasporto pubblico. Inoltre troppo spesso si è trascurato il traffico lento, a parte forse nei centri città. Ne è conseguita una saturazione crescente delle reti stradali e ferroviarie. Negli ultimi anni si è fatta strada l'evidenza che le città e le zone urbane non possono più gestire da sole le sfide legate a questa situazione.

Da qui è nato lo spunto per lanciare la politica degli agglomerati della Confederazione. Le basi, i principi e gli obiettivi di tale politica sono definiti tra l'altro nel rapporto del Consiglio federale del 19 dicembre 2001.

Per l'esecuzione dell'articolo 50 della Costituzione federale nonché per l'attuazione degli obiettivi delle Linee guida per l'ordinamento del territorio svizzero e della nuova politica regionale del 1996 è previsto un impegno della Confederazione a favore dell'intero spazio urbano. Tuttavia, quest'impegno è concepito a titolo sussidiario all'impegno necessario e prioritario di Cantoni e Comuni.

Uno dei settori di intervento della politica degli agglomerati della Confederazione è il traffico d'agglomerato.”

Con il “Rapporto d'esame della Confederazione” del PAL3, redatto dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) nel 2018, veniva deciso di sostenere, fra le altre misure, anche quelle ipotizzate per la mobilità lenta della Valle del Vedeggio e quindi beneficiari di un contributo federale forfettario (Pacchetto TL lista A (traffico lento), N.5192.3.024 ML4.3 “Rete ciclabile pedonale d'agglomerato - Valle del Vedeggio”) di 1.2 mio. CHF (Costo aprile 2016, IVA esclusa), importo confermato nella “Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione Svizzera rappresentata dal DATEC, il Consiglio di Stato e la CRTL concernente il Programma d'agglomerato Luganese 3a generazione” del dicembre 2019 tramite la concessione di un contributo forfettario di 2.97 mio. CHF per l'insieme delle opere prioritarie di mobilità lenta nel Luganese per un totale di investimento di 7.43 mio. CHF (cioè, il 40% dell'importo complessivo).

Il contributo forfettario della Confederazione per la misura ML 4.3 sull'investimento di 1.2 Mio CHF ammonta invece a 637'200 CHF.

2.2 LIVELLO CANTONALE (PIANO DIRETTORE)

La scheda di coordinamento del Piano direttore cantonale **PD-R/M3 “Agglomerato del Luganese”**, che consolida formalmente il PAL3, evidenzia al cap. 3. “Misure”, pto. 3.2 “Insediamenti”, per il comprensorio “Vedeggio Valley”, fra le altre Misure quella della “Promozione dell’integrazione tra il sistema di trasporto pubblico, la mobilità lenta e gli insediamenti”, dando sostanza all’obiettivo della presente variante.

A tal proposito, la scheda **PD-M10 “Mobilità lenta”** fa da riferimento indicando il sistema cantonale con, elemento di rilevanza per la Valle del Vedeggio, il percorso “realizzato” (Dato acquisito) di importanza nazionale Nr. 3 (Basilea -) San Gottardo – Chiasso che si sviluppa lungo l’asse del fiume Vedeggio, compresa la diramazione di interesse regionale N. RLu6 da Taverne verso Bedano – Manno - Bioggio – Agno (“in fase di attuazione”).

La scheda **PD-M7 “Sistema ferroviario regionale”** dal canto suo funge da riferimento per il futuro assetto del sistema di trasporto ferroviario regionale con, per la Valle del Vedeggio, l’indicazione delle due nuove fermate Bironico-Camignolo e Torricella quale “risultato intermedio”, la cui realizzazione non è comunque prevista prima del 2030, a causa di motivi d’esercizio ferroviario legati all’entrata in esercizio del terzi binario Giubiasco - Bellinzona.

Di fatto, con la presente variante ai Piani regolatori di Bedano e Torricella-Taverne vengono poste le basi formali per poter procedere con le opere previste dalla pianificazione di ordine superiore.

3. I LAVORI PROGETTUALI SVOLTI

La prima fase dei lavori progettuali, quella dello studio di fattibilità, si è svolta con le seguenti tappe principali:

Novembre 2016	Convenzione CVV 2016-20
Maggio 2016	Studio di fattibilità ML Valle del Vedeggio
Dicembre 2016	Approvazione CdS PAL3 con misura ML 4.3
Settembre 2018	Rapporto Confederazione PAL3
Dicembre 2018	Convenzione CdS – CRTL Attuazione PAL3
Dicembre 2019	Approvazione definitiva Confederazione crediti PAL3

La seconda fase, quella invece della progettazione di massima, ha avuto i seguenti passi salienti:

Marzo 2022	Mandato PMax ML
Ottobre 2022	Consultazione Proposta PMax ai Municipi
Aprile 2023	Consultazione PMax DT / FFS / USTRA
Giugno 2023	Consegna PMax definitivo alla CVV
Settembre 2023	Presentazione e consegna PMax ai Municipi
Dicembre 2023	Approvazione del PMax da parte dei legislativi (con concessione dei necessari crediti di progettazione successiva e pianificatori)

La bozza del progetto di massima, nella sua versione del 31.01.2023, è stata trasmessa a CRTL, USTRA, FFS e Cantone (Dipartimento del territorio) per eventuali osservazioni in modo da coinvolgere, già a livello di progetto di massima, gli attori interessati dagli interventi previsti. Si ritiene pertanto che non sia più necessario il coinvolgimento dell'Autorità cantonale nell'ambito della presente procedura pianificatoria tramite una richiesta di esame preliminare (per altro già facoltativo).

Le osservazioni scaturite, suddivise per ente e per modulo sono riportate nell'allegato della Relazione tecnica del progetto di massima (allegata), assieme alle relative risposte che saranno sviluppate in fase di progettazione ulteriore (progetto definitivo).

Per quanto attiene al modulo M2.1 (nuovo percorso ciclopedonale di accesso alla stazione FFS di Taverne), oggetto della presente variante, esso è stato oggetto di una verifica di tracciato nell'ambito del progetto di massima, con preavviso favorevole da parte dei Servizi cantonali.

4. OPERE PREVISTE DAL PROGETTO DI MASSIMA ML4.3 PAL3

4.1 DESCRIZIONE DEI SINGOLI MODULI

M1 – RIPRISTINO COLLEGAMENTO PETASIO E PASSERELLA CUSELLA

■ **INTERVENTO M1.1 – NUOVA PASSERELLA SUL RIALE CUSELLA**

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova passerella leggera in struttura metallica con calpestio in legno sul riale Cusella tra gli abitati di Sigirino e Mezzovico per permettere un nuovo collegamento per pedoni, ciclisti e utenti disabili evitando di dover fare capo al passaggio esistente lungo la strada cantonale.

■ **INTERVENTO M1.2 – RIPRISTINO COLLEGAMENTO IN ZONA PETASIO**

A causa della realizzazione della discarica di inerti in zona Petasio, in passato è stato interrotto il tracciato iscritto nell'inventario dei percorsi storici della Confederazione (strada Regina). A seguito della chiusura della discarica occorre ora prevedere il ripristino del collegamento tra il nucleo di Vira ed il nucleo di Sorencino dove un tempo transitava il tracciato storico della Strada Regina.

M2 – RELAZIONI TRASVERSALI DA/PER FERMATA TILO TAVERNE

■ **INTERVENTO M2.1A – TRACCIATO COMPLEMENTARE PERCORSO CICLABILE NAZIONALE N3**

L'intervento M2.1A prevede la creazione di un nuovo percorso ciclopedonale che permetterà di garantire un nuovo collegamento tra Bedano e Taverne senza dover fare capo all'attuale tracciato del percorso ciclabile nazionale N3. L'attuale tracciato del percorso ciclabile nazionale N3 propone oggi in territorio del Comune di Bedano un punto conflittuale importante, infatti, il percorso N3, impone il transito in un sottopasso dell'autostrada con larghezza nettamente insufficiente (1,20 m) e in cui non è possibile garantire lo scambio.

■ **INTERVENTO M2.1B – COLLEGAMENTO CICLOPEDONALE ALLA FERMATA TILO**

Con l'intento di garantire un collegamento ciclabile e pedonale sicuro verso la stazione FFS di Torricella-Taverne, il progetto prevede la creazione di un nuovo breve tratto di corsia ciclopedonale che permetterà di collegare Via Vedeggio a Via Brüsighell in territorio di Torricella-Taverne.

■ **INTERVENTO M2.2A – NUOVA CORSIA PEDONALE IN VIA SANTA MARIA**

Con l'intento di creare un marcato asse di collegamento pedonale (e solo in parte ciclabile) tra l'abitato di Bedano e la stazione di Torricella-Taverne, si prevede la messa in sicurezza dei collegamenti pedonali sull'asse Via Santa Maria – Via alle Fornaci in territorio di Bedano.

■ **INTERVENTO M2.2B – NUOVO MARCIAPIEDE IN VIA ALLE FORNACI**

Per completare l'asse di collegamento pedonale tra l'abitato di Bedano e la stazione di Torricella-Taverne si prevede la demarcazione di un'ulteriore corsia pedonale lungo Via Santa Maria tra le intersezioni con Via al Chioso (in cui termina il marciapiede fisico proveniente da Ovest) e Via Industrie.

M3 – RELAZIONI TRASVERSALI DA/PER FERMATA TILO RIVERA

■ INTERVENTO M3.1 – MARCIAPIEDE PASSANTE ALLO SBOCCO DI VIA LUNGHİ

Questo primo intervento del modulo M3 prevede la creazione di un marciapiede passante allo sbocco di Via Lunghi su Via alla Costa in modo da agevolare e mettere in sicurezza i pedoni in transito da/per la stazione di Rivera (conformemente a quanto previsto dalla scheda ML4.3 del PAL3).

■ INTERVENTO M3.2 – NUOVO TRATTO CICLOPEDONALE SU VIA ALLA COSTA

La scheda ML4.3 del PAL3 prevedeva l'introduzione del controsenso ciclabile lungo la tratta di Via alla Costa compresa tra Via Cantonale e Via Lagacci a Rivera, tuttavia, in considerazione del contesto adiacente ed in particolare della scarsa visibilità all'intersezione con Via Cantonale a causa delle costruzioni esistenti, l'approfondimento progettuale ha ritenuto non praticabile l'introduzione del controsenso ciclabile sul tratto in questione.

■ INTERVENTO M3.3 – NUOVO ATTRAVERSAMENTO CICLABILE SU VIA CANTONALE

Quale ulteriore intervento del modulo M3, il progetto prevede la realizzazione di un attraversamento ciclabile su Via Cantonale in prossimità della stazione di Rivera.

Per l'ubicazione del nuovo attraversamento ciclabile l'operatore propone che lo stesso sia realizzato in corrispondenza dello sbocco del tratto di Via alla Costa di cui si prevede la chiusura al traffico veicolare.

M4 – POSTAZIONI B+R PRESSO LE FERME TILO

Il quarto modulo del progetto prevede la realizzazione di postazioni B+R presso le fermate TILO di Rivera, Mezzovico, Torricella-Taverne e la nuova fermata di Bironico-Camignolo. (La nuova fermata di Taverne non considerata in quanto la progettazione è stata sospesa da parte di FFS e le eventuali tempistiche per la realizzazione degli interventi sarebbero pertanto in contrasto con quelle del PAL3).

■ Fermata TILO di Rivera

Stazione in fase di rinnovo, previsto nuovo impianto di chiusura per le biciclette.

Presenti 34 stalli esistenti + parcheggi B+R con pensilina.

Il progetto non prevede ulteriori interventi rispetto a quanto già presente o a quanto previsto da FFS.

■ Fermata TILO di Mezzovico

Stazione in fase di rinnovo (progettazione).

Presenti 10 stalli esistenti B+R con pensilina sul lato Ovest dei binari.

Il progetto prevede la creazione di ulteriori 10 stalli coperti per biciclette B+R sul lato Est dei binari (con pensilina).

■ **Fermata TILO di Torricella-Taverne**

Stazione rinnovata a dicembre 2023, con un nuovo impianto di chiusura per le biciclette.

Previsti 10 nuovi stalli + parcheggi B+R con pensilina sul lato Ovest dei binari.

Il progetto non prevede ulteriori interventi rispetto a quanto già presente o a quanto previsto da FFS.

■ **Fermata TILO di Bironico-Camignolo**

Nuova stazione in fase di progettazione.

Previsti nuovi stalli + parcheggi B+R con pensilina.

Il progetto non prevede ulteriori interventi rispetto a quanto già presente o a quanto previsto da FFS.

In considerazione di quanto elencato in precedenza, gli interventi del modulo M4 sono limitati ad un potenziamento dell'offerta di stalli di parcheggio B+R presso la stazione di Mezzovico dove si prevede la posa di una nuova pensilina sul lato Est dei binari.

4.2 VALUTAZIONE DEI COSTI (+/- 20%)

La stima dei costi necessari alla realizzazione delle opere previste dal presente progetto di massima ammonta globalmente a 1'580'000.- CHF (tutte le cifre ancora con IVA al 7.7%), suddivisa come segue:

■ Modulo M1	810'000.- CHF
■ Modulo M2	660'000.- CHF
■ Modulo M3	85'000.- CHF
■ Modulo M4	25'000.- CHF

Rispetto al preventivo dello studio preliminare, il maggiore costo complessivo di 380'000.- CHF rispetto all'importo determinato nello studio di fattibilità (1.2 mio. CHF) è da imputare in larga misura (importo stimato nella peggiore delle ipotesi a 350'000.- CHF) alle possibili espropriazioni dovute alla scelta di tracciato alternativo per il raccordo alla passerella ciclopedonale sul lato Sigirino (non oggetto della presente variante), così come da indicazioni dell'Autorità cantonale volte ad evitare il conflitto potenziale con la presenza di elementi storico-culturali protetti.

5. IL COMPARTO OGGETTO DI VARIANTE

5.1 DESCRIZIONE GENERALE

La variante intercomunale per la realizzazione della nuova tratta ciclopedonale va ad inserirsi in un comprensorio fortemente antropizzato, nonostante la presenza del fiume Vedeggio, caratterizzato soprattutto dall'infrastruttura autostradale A2 oltre che dalla zona lavorativa a ridosso della stazione ferroviaria di Taverne.

Il percorso ciclopedonale nazionale, di grande qualità nella parte a sud del territorio di Bedano viene a perdere la sua potenzialità con l'ostacolo determinato dal sottopasso autostradale esistente, perdendosi poi nella zona lavorativa di Taverne, con diversi elementi di sovrapposizione con altre esigenze funzionali (spesso conflittuali).

5.2 VINCOLI FORMALI

Una parte importante dell'ipotizzato nuovo percorso ciclopedonale lungo l'autostrada avviene in area forestale protetta dalla legge federale, il che implica una procedura di dissodamento coordinata con la variante pianificatoria. È comunque pacifico l'interesse pubblico che determina la possibilità di giustificare un intervento di dissodamento.

Ai sensi del Regolamento della legge cantonale sulle foreste (RLCFo), la trincea drenante prevista lungo la pista ciclabile sul territorio di Bedano (cfr. Allegato RLCFo cpv. 2. lett. l) e il muro di sostegno (cfr. Allegato RLCFo cpv. 1 e 2 lett. a) sono esplicitamente da considerare quali costruzioni minori e vige quindi la distanza minima inferiore dal limite del bosco (art. 13b RLCFo). Pertanto, per la procedura di dissodamento, i 2 m di distanza dal limite del bosco vanno calcolati partendo dal limite esterno della trincea, rispettivamente del muro di sostegno.

L'incarto tecnico della procedura forestale dovrà dal canto suo identificare anche le possibilità di intervento compensativo che possono essere, ai sensi della legge, reali, pecuniare o legate a misure di compensazione ecologica in loco.

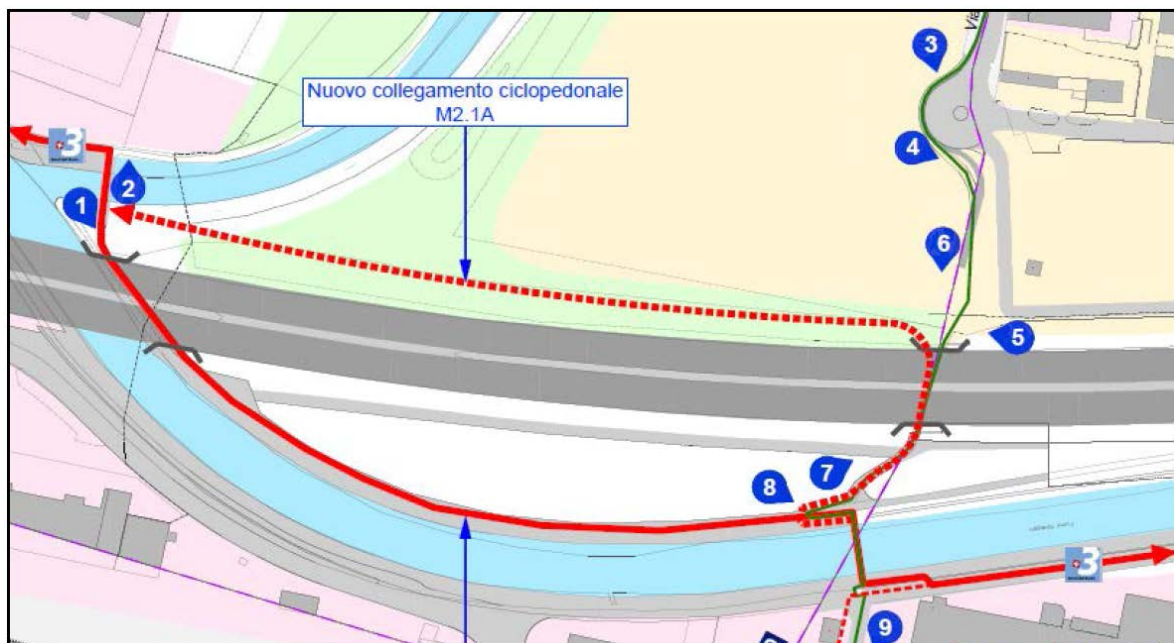
In questo contesto, considerata la presenza del corso d'acqua è ipotizzabile che la procedura di dissodamento vada ad identificare soprattutto misure di riqualifica ecologica, in linea con le direttive dell'Ordinanza federale per la protezione delle acque di superficie (OPac).

6. LA VARIANTE PIANIFICATORIA

6.1 OBIETTIVI

A fronte degli intenti generali della misura ML4.3 del PAL3 di integrare il percorso ciclabile nazionale e completare verso Nord la rete ciclabile regionale del Luganese mettendo in rete gli abitati di Monteceneri, Mezzovico-Vira, Torricella-Taverne e Bedano con il sistema di trasporto pubblico ed in particolare degli obiettivi specifici di ognuno dei 4 moduli previsti, si può affermare che la pubblica utilità del progetto è data e pienamente giustificata (come peraltro confermato anche dalla Confederazione nell'ambito dell'accordo di finanziamento del PAL3).

Nel caso specifico della Misura M2.1, oggetto della presente variante, l'intervento pone le basi formali per la realizzazione di un nuovo tratto complementare alla ciclopianta nazionale N3 sul lato ovest dell'autostrada A2, onde poter evitare l'attuale sottopasso A2, non conforme per dimensione, utilizzando invece il sottopasso conforme per dimensione posto più a nord (vedi schema successivo del progetto di massima).

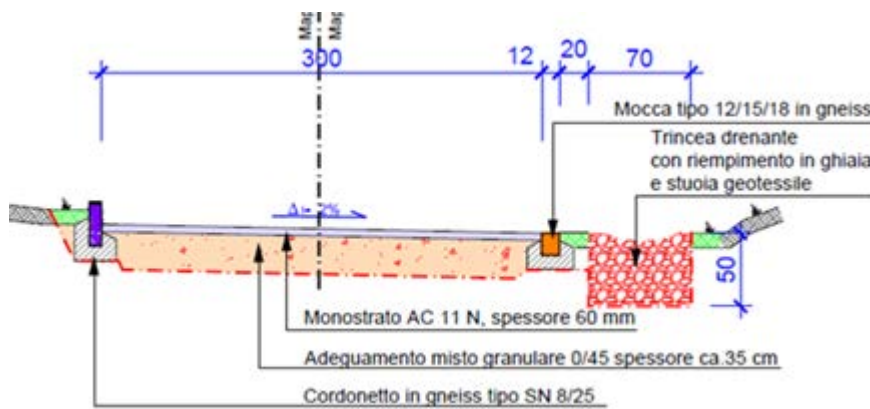


Il nuovo tratto di percorso ciclopedonale si snoderà partendo dalla passerella esistente (lato Bedano) sul riale Barberina in territorio di Bedano (in prossimità dell'innesto del riale con il fiume Vedeggio) e proseguirà in direzione nord costeggiando l'autostrada a cavallo dei mappali 684 RFD, 686 RFD e 61 RFD fino a collegarsi con il percorso ciclopedonale esistente che scendendo dalla rotatoria di Via Val Barberina.

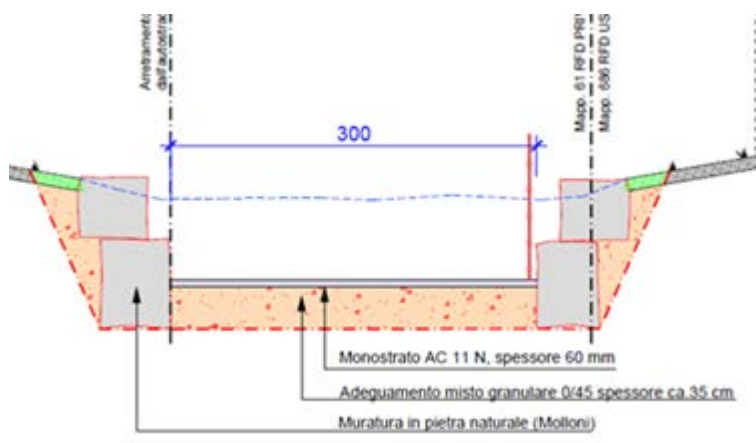
Il nuovo tracciato permette di collegarsi (lato Taverne) con il percorso ciclabile nazionale N3 in prossimità della passerella esistente sul fiume Vedeggio e comporta la modifica, tramite la procedura di dissodamento, del limite dell'area forestale protetta ed i relativi interventi di compensazione, con la conseguente modifica del Piano del paesaggio sul comune di Bedano.

Per la creazione del nuovo tratto di collegamento ciclopedonale sarà necessario procedere a degli espropri su fondi privati (mapp. 61 RFD di Bedano ca. 625 mq) e a iscrivere dei diritti di passo pubblici sui mappali 684 e 686 RFD di Bedano.

La sezione-tipo prevede una larghezza continua della tratta ciclopedonale pavimentata di 3 m, nella parte verso Bedano affinata da una trincea drenante lato autostrada dalla larghezza di ca. 1 m, come si evince dal successivo disegno.



Nella parte verso Taverne, per potersi collegare con il sottopasso esistente, sarà invece necessario sostenere la "trincea artificiale" con una muratura di moltoni dalla larghezza variabile d 1-2 m per lato, come indicato nel disegno successivo.



Nel contempo la variante permette anche di porre le basi formali per la messa in sicurezza dell'ultima tratta di accesso verso la stazione FFS di Torricella-Taverne (vedi schema successivo sempre del progetto di massima), un percorso che attualmente si svolge all'interno di un'area di manovra posta all'interno della zona lavorativa di Taverne.



Per la creazione di un nuovo marciapiede ciclopedonale sopraelevato rispetto al piazzale di manovra della ditta Planzer, si prevede l'occupazione tramite espropriazione di ca. 130 mq del fondo privato al mapp. 1098 RFD, che permetterà di garantire uno spazio dedicato e in sicurezza per il transito di pedoni e ciclisti verso da/per la stazione, senza pregiudicare lo spazio di manovra per gli autocarri della ditta Planzer sui fondi N. 1096 e 1097 RFD.

La funzionalità dell'attuale area di parcheggio privata al mapp. 1098 RFD non viene pregiudicata dalla presente variante, comportando il progetto previsto uno spostamento dell'ordine di 1.2 m dell'attuale siepe inverdita già presente.

6.2 IL PIANO DELLE ZONE: PROPOSTA DI MODIFICA

Vedi 01 - Piano delle zone, in scala 1:1'000 (situazione vigente, situazione futura)

La proposta pianificatoria modifica il limite della zona forestale sul territorio di Bedano a lato dell'autostrada A2, introducendo una zona destinata alle superfici di traffico (inclusa anche la parte delle strutture accompagnatorie), che dovranno giocoforza essere espropriate.

Per questo aspetto è quindi prevista una modifica di azionamento parziale per i fondi N. 684 (305 mq) e 686 (395 mq) RFD Bedano, comunque entrambi non situati in zona edificabile, le cui parti saranno assegnate alle superfici di traffico.

Il fondo N. 61 RFD Bedano viene invece ad essere assegnato alla superficie di traffico per complessivi 1'225 mq, di cui 665 mq in zona edificabile e 560 mq non azionati.

Per il fondo privato N. 1098 RFD Torricella-Taverne è previsto un cambiamento parziale di destinazione del PR comunale da edificatorio e superficie di traffico per ca. 130 mq.

6.3 IL PIANO DEL TRAFFICO E DELLE ATTREZZATURE E DEGLI EDIFICI PUBBLICI: PROPOSTA DI MODIFICA

Vedi 02 - Piano del traffico e delle attrezzature e degli edifici pubblici, in scala 1:1'000 (situazione vigente, situazione futura)

Introduce il vincolo del percorso ciclopedonale nei PR di entrambi i Comuni su tracciato proprio (larghezza di 3 metri), con azionamento quale superficie del traffico nel Piano delle zone (inclusa le banchine laterali per le sottostrutture e i muri di contenimento), necessario per la realizzazione dell'intervento infrastrutturale (che necessita di una propria base pianificatoria, secondo le disposizioni della legge sulle strade).

La parte strettamente necessaria per la percorrenza della ciclopista (3 m di larghezza) viene assegnata a "Strada ciclopedonale", mentre la parte residua per le opere funzionali viene assegnata a "Area funzionale della superficie di traffico".

Per le parti funzionali oggetto di variante, quelle definite "Percorso ciclopedonale" vengono necessariamente adeguate in "Strada ciclopedonale".

6.4 IL PIANO DEL PAESAGGIO: PROPOSTA DI MODIFICA

Vedi 03 - Piano del paesaggio, in scala 1:1'000 (situazione vigente, situazione futura)

Il Piano del paesaggio del comune di Bedano viene modificato per quel che riguarda il limite dell'area forestale, che viene arretrato di 2 m rispetto al limite d'opera (incluse le sottostrutture e i muri di sostegno, ritenute "Superfici di traffico"), con la definizione di una fascia residua "senza destinazione specifica".

La riduzione dell'area forestale sarà di 1'365 mq, di cui 525 mq sul fondo N. 61 RFD e 840 mq sul fondo N. 686 RFD.

6.5 MODIFICHE DELLE NORME DI ATTUAZIONE

Nell'allestimento della versione definitiva per l'adozione da parte dei Consigli comunali, sarà verificato se dovranno essere apportate anche eventuali modifiche all'apparato normativo.

6.6 ADEGUAMENTO DEI PR ALLA LST

Entrambi i Comuni stanno procedendo all'adeguamento formale del PR ai disposti della LST. La presente procedura modifica gli attuali PR comunali (LALPT), ma potrà essere integrata nella procedura di adeguamento alla LST, qualora questa sia già stata formalizzata.

7. VERIFICA DELLA PROPOSTA PIANIFICATORIA

7.1 ASPETTI DI CARATTERE PIANIFICATORIO

La variante non comporta nessun aumento delle potenzialità edificatorie e risulta pertanto conforme con le disposizioni della scheda PD-R6 sul dimensionamento delle zone edificabili.

L'utilità pubblica delle nuove limitazioni sui fondi privati è data dal carattere stesso dell'opera.

7.2 ASPETTI DI CARATTERE TECNICO-COSTRUTTIVO

La variante indica i necessari vincoli di tracciato per la realizzazione della nuova tratta del percorso ciclopedonale che avrà una larghezza di 3 metri, a cui va aggiunta la fascia di 1 m per la realizzazione della trincea drenante lato autostrada.

Non è ritenuta necessaria la definizione di una linea di arretramento, facendo comunque stato le indicazioni del PR che determinano delle distanze vincolanti dai percorsi pedonali pubblici anche in assenza di un riporto planimetrico.

7.3 ASPETTI FINANZIARI

La misura ML 4.3 prevede che il costo sia suddiviso tra la Confederazione in ambito PA per un importo fisso e la rimanenza a carico della CRTL, motivo per cui la variante non ha impatti finanziari diretti sulle finanze comunali se non per la parte residua determinata dei contributi comunali alla CRTL (secondo la specifica chiave di riparto).

Considerato l'importo ritenuto dalla Confederazione nell'ambito dell'approvazione del PAL3, per complessivi 1.2 mio. CHF sull'insieme delle misure ML4.3, la presente variante comporta un costo di realizzazione dell'ordine di ca. 0.7 mio. CHF.

In questa cifra è inclusa anche una spesa di ca. 55'000.- CHF per gli eventuali espropri, principalmente i ca. 130 mq sul fondi N. 1098 RFD Torricella-Taverne (attualmente inseriti in zona industriale); questa cifra potrebbe anche essere notevolmente ridotta, qualora i proprietari toccati facessero capo alla facoltà loro concessa di chiedere gli indici di edificazione della parte del fondo gravata dal vincolo espropriativo ai sensi dell'art. 38 cpv. 2 della Legge edilizia.

8. PROCEDURA

In considerazione del coordinamento procedurale svolto nell'ambito della elaborazione del Programma di agglomerato del Luganese con l'Autorità cantonale, i Municipi ritengono di poter rinunciare all'esame preliminare (EP) dipartimentale, del resto già facoltativo dall'inizio del 2023.

Per ossequiare alle disposizioni degli art. 4 e 5 della LST in merito all'informazione e alla partecipazione, la popolazione deve essere informata riguardo alla proposta di variante pianificatoria e dev'essere garantita una tempestiva partecipazione delle persone coinvolte nella pianificazione. Il presente Piano di indirizzo nella forma intercomunale è quindi posto in consultazione pubblica ai sensi dell'art. 26 LST per il periodo dal 1° luglio 2024 al 4 settembre 2024 per poi essere formalizzato nella variante vera e propria tramite l'adozione (art. 27 LST) da parte di entrambi i Consigli comunali (in sede separata), dopo la quale è prevista la pubblicazione per un periodo di trenta giorni e la trasmissione degli atti al Consiglio di Stato per l'approvazione di sua competenza.

Contestualmente alla trasmissione degli atti ai rispettivi Consigli comunali, la documentazione della variante sarà caricata sul portale cantonale conformemente alle disposizioni per la geo-informatizzazione dei piani regolatori.

Contro il contenuto della variante pianificatoria è dato ricorso al Consiglio di Stato entro quindici giorni dalla scadenza del termine di pubblicazione (art. 28 LST). Sono legittimati a ricorrere ogni cittadino attivo nel Comune e ogni altra persona che dimostri un interesse degno di protezione.

Il Consiglio di Stato esamina gli atti, decide sui ricorsi e approva in tutto o in parte la variante di PR (art. 29 LST). Quest'ultima entra in vigore con l'approvazione del Consiglio di Stato. Contro la decisione del Consiglio di Stato è data possibilità di ulteriore ricorso al Tribunale cantonale amministrativo entro trenta giorni dalla notificazione (art. 30 LST).

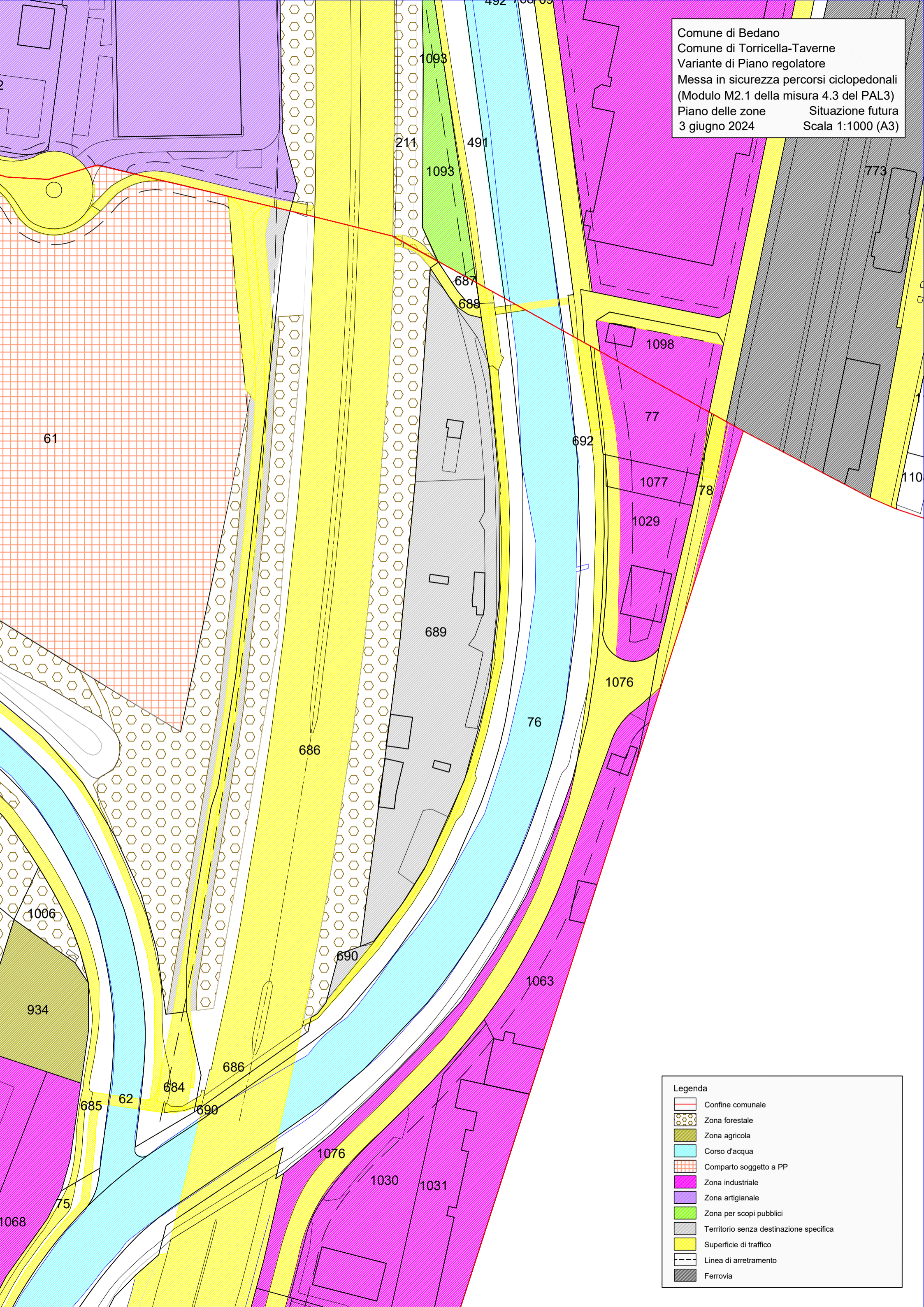
Lugano, 3 giugno 2024

9. ALLEGATI

- Studio preliminare “Concetto di sviluppo della mobilità lenta della Valle del Vedeggio - Misure infrastrutturali” (PAL3 - Misura ML4.3), maggio 2016 (Studio Francesco Allievi SA, Ascona).
- Programma di agglomerato del Luganese di terza generazione (PAL3) – Scheda Misura ML4.3 “Rete ciclabile pedonale d’agglomerato Valle del Vedeggio (CRTL, giugno 2016).
- Progetto di massima “Rete ciclabile e pedonale d’agglomerato per la Valle del Vedeggio” (PAL3 - Misura ML4.3), giugno 2023 (Studio Francesco Allievi SA, Ascona), compreso estratto Modulo M2.1.

- Estratti planimetrici della proposta pianificatoria (in scala 1:1’100)
Situazione attuale (00) e situazione futura (01)
 - Piano del paesaggio (PP-PR)
 - Piano del traffico (PT-PR)
 - Piano delle zone (PZ-PR)

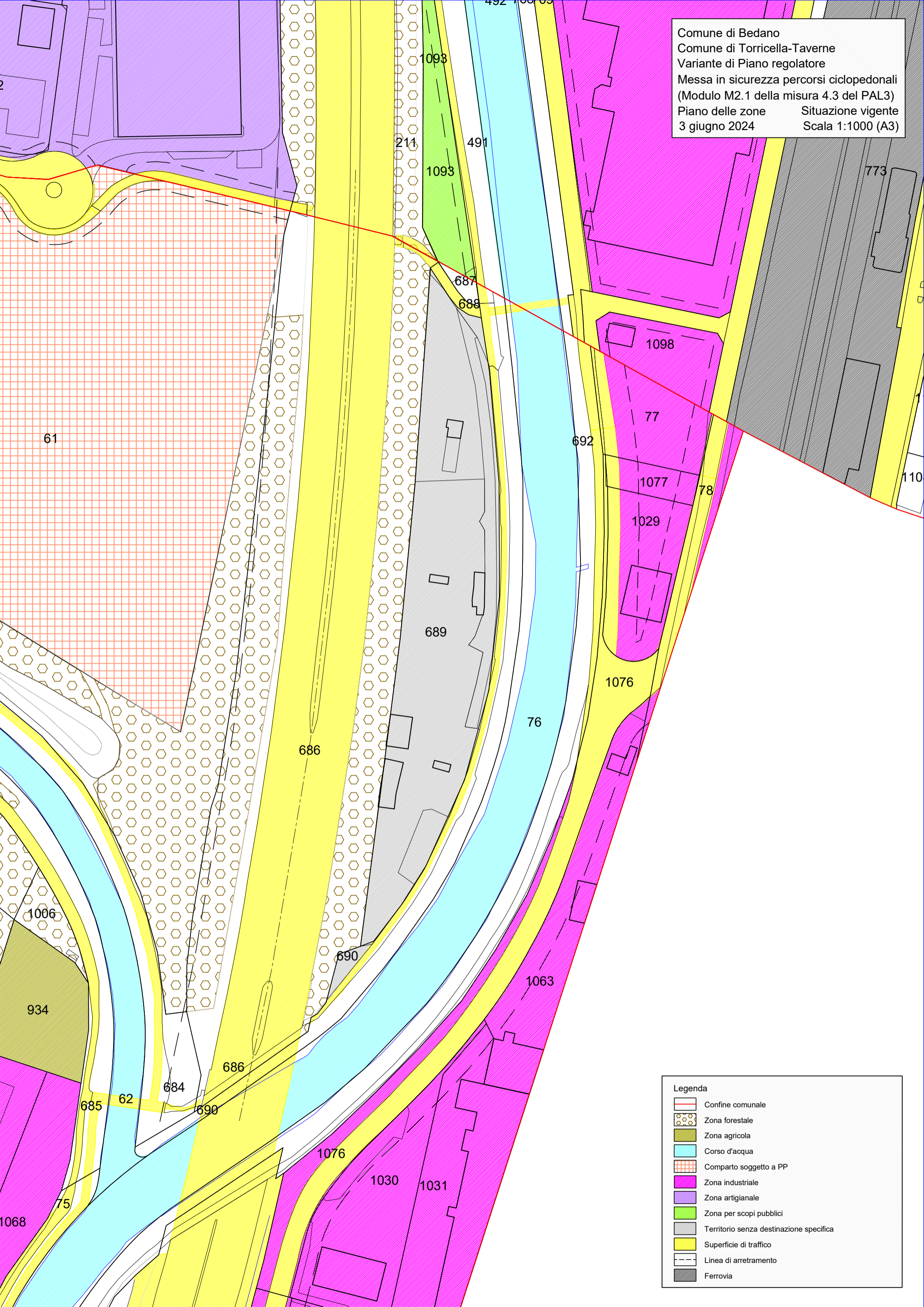
Comune di Bedano
 Comune di Torricella-Taverne
 Variante di Piano regolatore
 Messa in sicurezza percorsi ciclopedonali
 (Modulo M2.1 della misura 4.3 del PAL3)
 Piano delle zone Situazione futura
 3 giugno 2024 Scala 1:1000 (A3)














Legenda

	Confine comunale
	Zona forestale
	Zona agricola
	Corso d'acqua
	Comparto soggetto a PP
	Zona industriale
	Zona artigianale
	Zona per scopi pubblici
	Territorio senza destinazione specifica
	Superficie di traffico
	Linea di arretramento
	Ferrovia

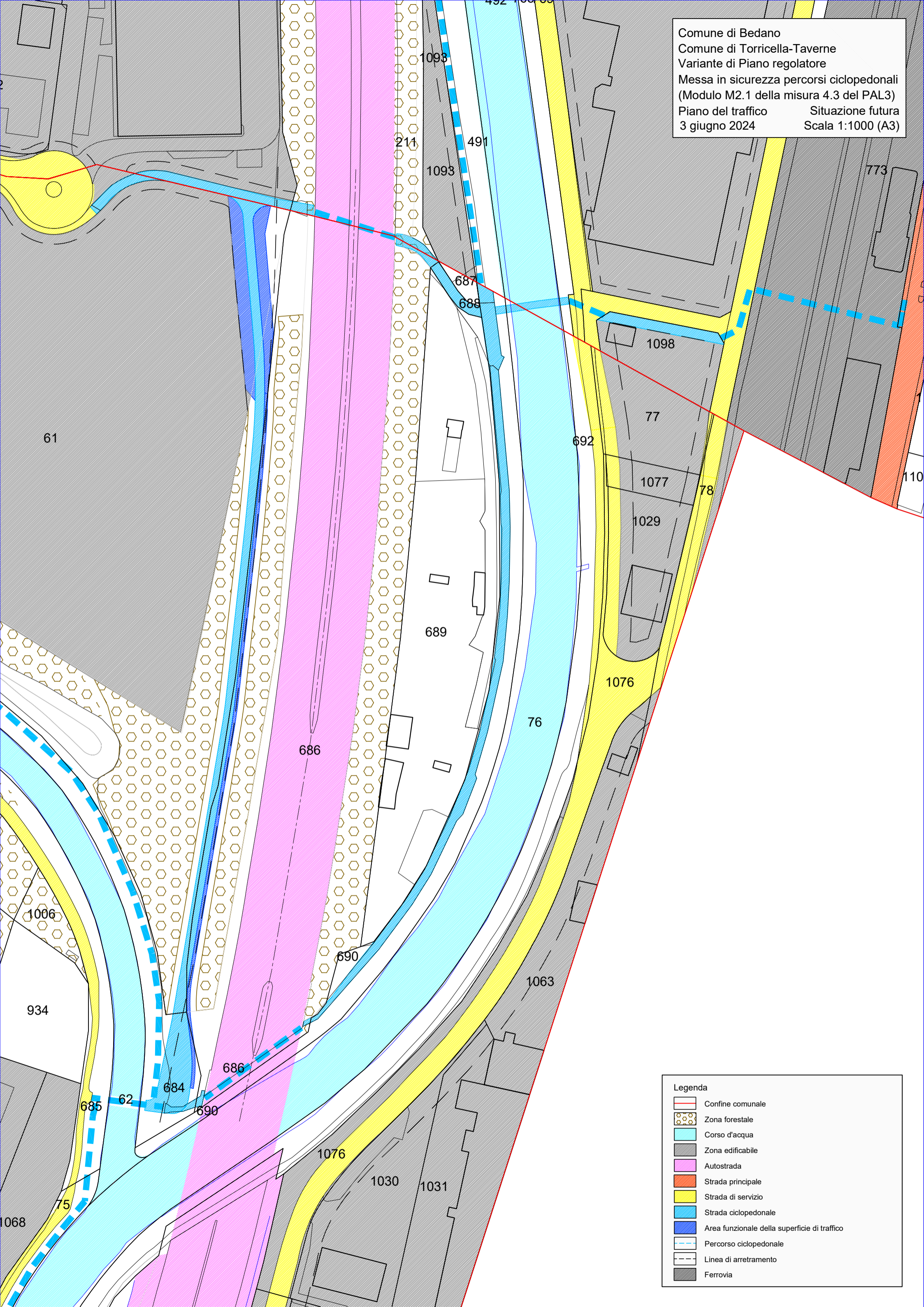
Comune di Bedano
 Comune di Torricella-Taverne
 Variante di Piano regolatore
 Messa in sicurezza percorsi ciclopedonali
 (Modulo M2.1 della misura 4.3 del PAL3)
 Piano delle zone Situazione vigente
 3 giugno 2024 Scala 1:1000 (A3)















Legenda

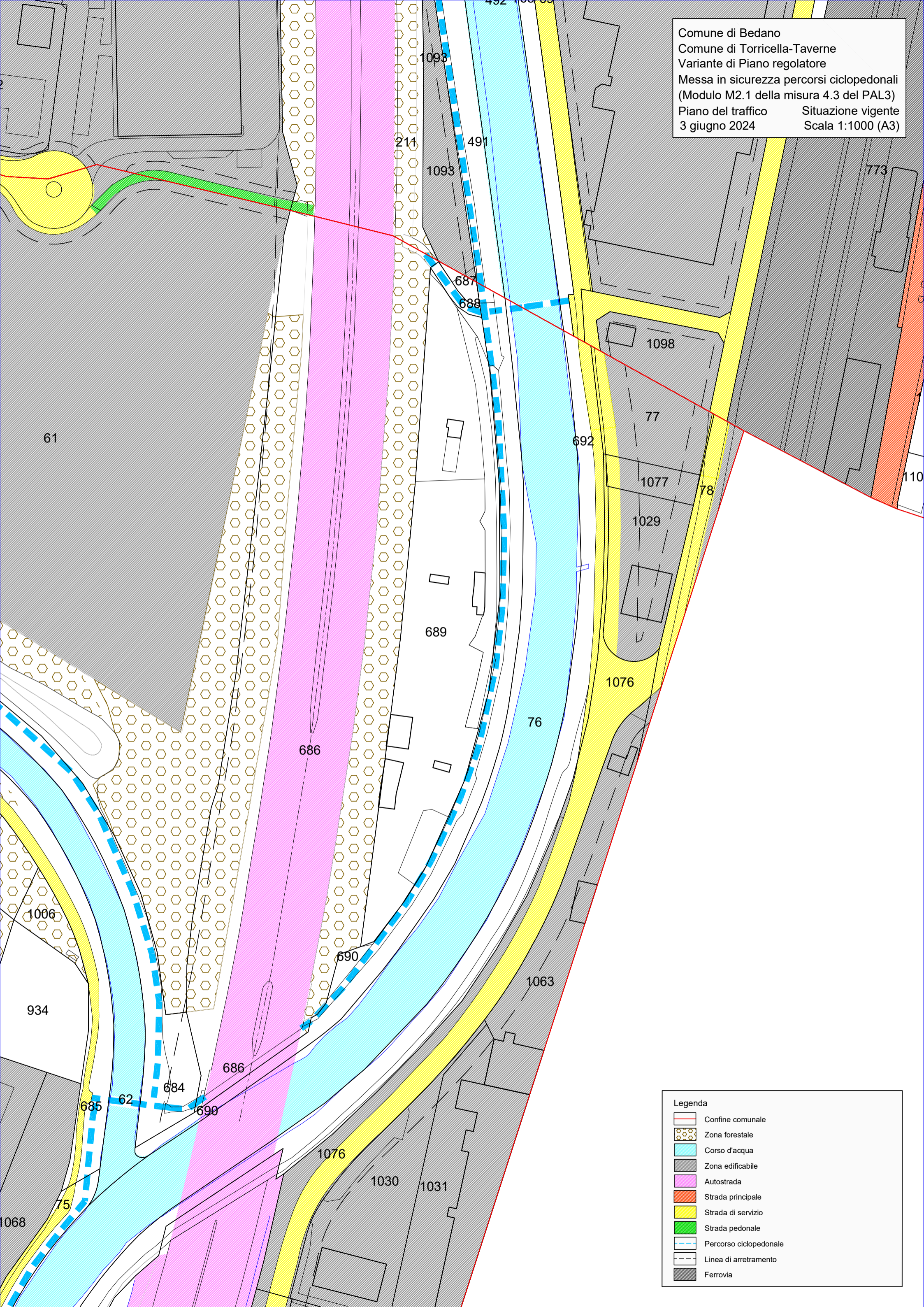
-  Confine comunale
-  Zona forestale
-  Zona agricola
-  Corso d'acqua
-  Comparto soggetto a PP
-  Zona industriale
-  Zona artigianale
-  Zona per scopi pubblici
-  Territorio senza destinazione specifica
-  Superficie di traffico
-  Linea di arretramento
- Ferrovia

Comune di Bedano
 Comune di Torricella-Taverne
 Variante di Piano regolatore
 Messa in sicurezza percorsi ciclopedonali
 (Modulo M2.1 della misura 4.3 del PAL3)
 Piano del traffico Situazione futura
 3 giugno 2024 Scala 1:1000 (A3)



- Legenda**
-  Confine comunale
 -  Zona forestale
 -  Corso d'acqua
 -  Zona edificabile
 -  Autostrada
 -  Strada principale
 -  Strada di servizio
 -  Strada ciclopedonale
 -  Area funzionale della superficie di traffico
 -  Percorso ciclopedonale
 -  Linea di arretramento
 -  Ferrovia

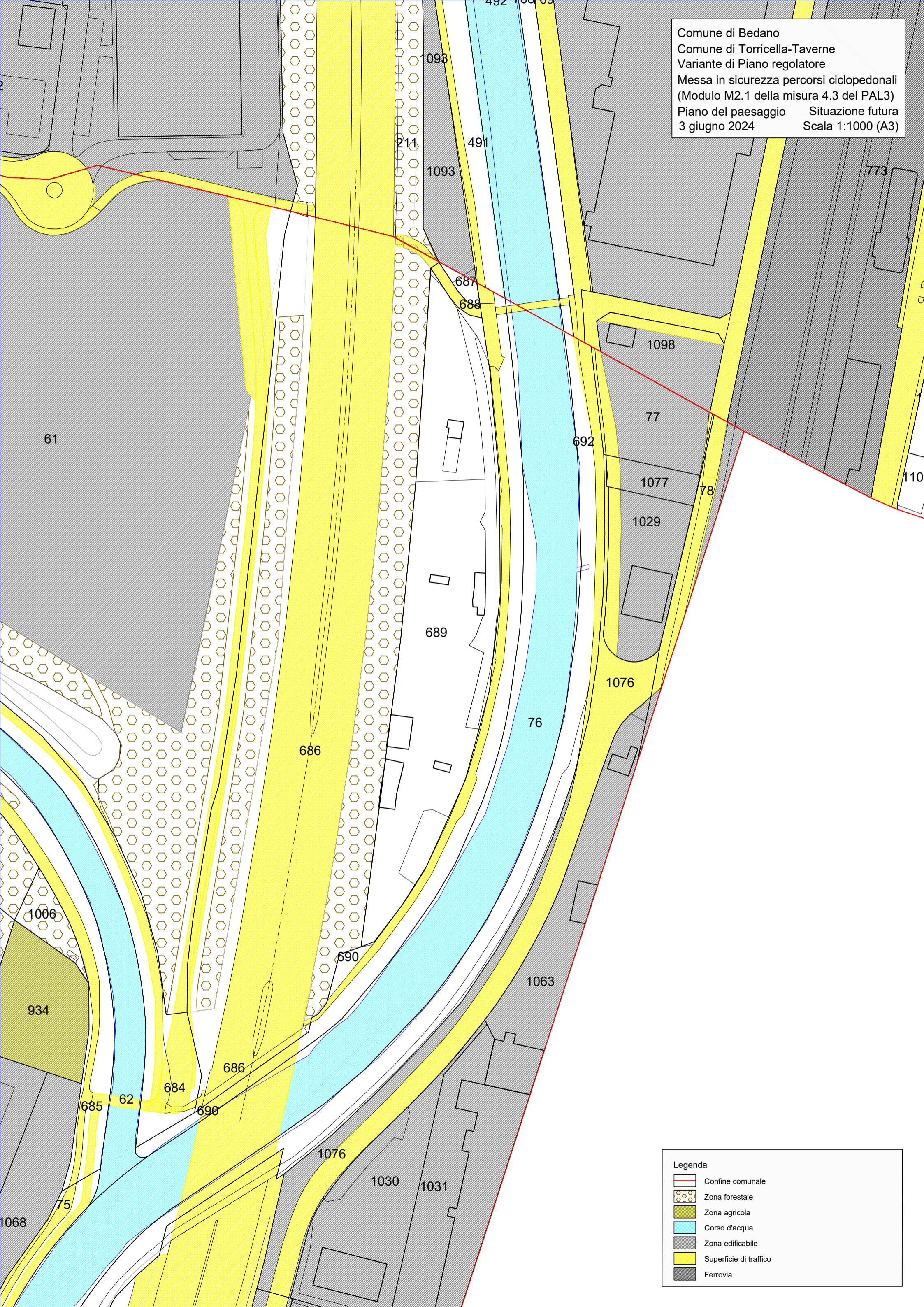
Comune di Bedano
 Comune di Torricella-Taverne
 Variante di Piano regolatore
 Messa in sicurezza percorsi ciclopedonali
 (Modulo M2.1 della misura 4.3 del PAL3)
 Piano del traffico Situazione vigente
 3 giugno 2024 Scala 1:1000 (A3)










Legenda

	Confine comunale
	Zona forestale
	Corso d'acqua
	Zona edificabile
	Autostrada
	Strada principale
	Strada di servizio
	Strada pedonale
	Percorso ciclopedonale
	Linea di arretramento
	Ferrovia

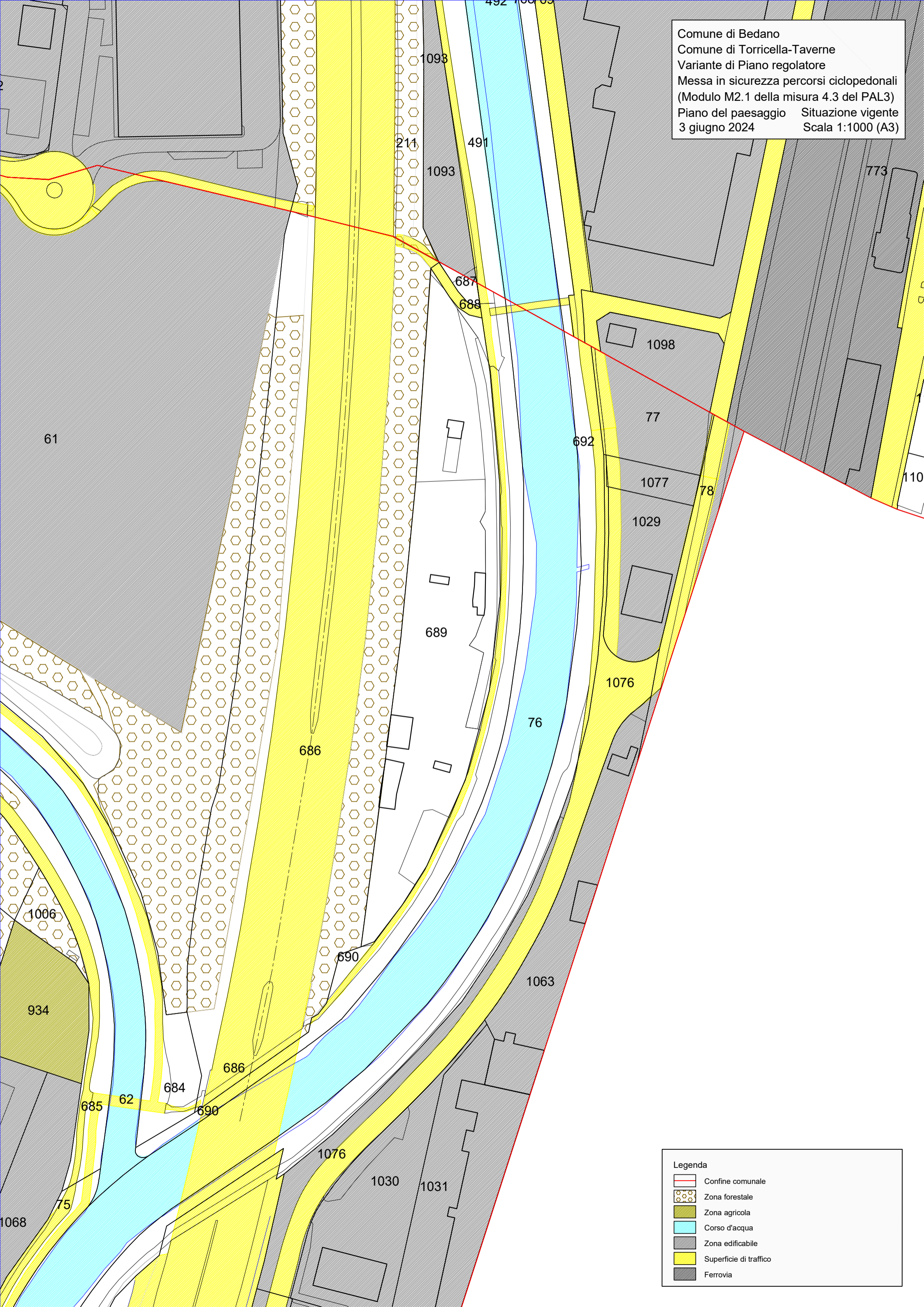
Comune di Bedano
 Comune di Torricella-Taverne
 Variante di Piano regolatore
 Messa in sicurezza percorsi ciclopedonali
 (Modulo M2.1 della misura 4.3 del PAL3)
 Piano del paesaggio Situazione futura
 3 giugno 2024 Scala 1:1000 (A3)



Legenda

-  Confine comunale
-  Zona forestale
-  Zona agricola
-  Corso d'acqua
-  Zona edificabile
-  Superficie di traffico
-  Ferrovia

Comune di Bedano
Comune di Torricella-Taverne
Variante di Piano regolatore
Messa in sicurezza percorsi ciclopedonali
(Modulo M2.1 della misura 4.3 del PAL3)
Piano del paesaggio Situazione vigente
3 giugno 2024 Scala 1:1000 (A3)



Legenda

- Confine comunale
- Zona forestale
- Zona agricola
- Corso d'acqua
- Zona edificabile
- Superficie di traffico
- Ferrovia