

COMUNE DI MEZZOVICO-VIRA

PIANO REGOLATORE COMUNALE

VARIANTE PER LA NUOVA PASSERELLA CICLOPEDONALE MEZZOVICO-SIGIRINO

COORDINATA CON LA DOMANDA DI DISSODAMENTO

(Modulo M1.1 della Misura 4.3
del Programma di agglomerato
del Luganese PAL3)

RAPPORTO DI PIANIFICAZIONE

**INCARTO PER L'ADOZIONE DA PARTE DEL
CONSIGLIO COMUNALE (ART. 27 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

6 novembre 2024

INDICE

1. INTRODUZIONE	3
2. LA PIANIFICAZIONE DI ORDINE SUPERIORE	4
2.1 LIVELLO FEDERALE	4
2.2 LIVELLO CANTONALE (PIANO DIRETTORE)	5
3. I LAVORI PROGETTUALI SVOLTI	6
4. OPERE REGIONALI DI MOBILITÀ LENTA PREVISTE DAL PAL3	7
M1 – RIPRISTINO COLLEGAMENTO PETASIO E PASSERELLA CUSELLA	7
M2 – RELAZIONI TRASVERSALI DA/PER FERMATA TILO TAVERNE	7
M3 – RELAZIONI TRASVERSALI DA/PER FERMATA TILO RIVERA	7
M4 – POSTAZIONI B+R PRESSO LE FERMATE TILO	7
5. IL COMPARTO OGGETTO DI VARIANTE	8
6. LA VARIANTE PIANIFICATORIA	9
6.1 OBIETTIVI	9
6.2 IL PIANO DELLE ZONE: PROPOSTA DI MODIFICA	10
6.3 IL PIANO DEL TRAFFICO E DELLE ATTREZZATURE E DEGLI EDIFICI PUBBLICI: PROPOSTA DI MODIFICA	10
6.4 IL PIANO DEL PAESAGGIO: PROPOSTA DI MODIFICA	10
6.5 ADEGUAMENTO DEI PR ALLA LST	10
7. VERIFICA DELLA PROPOSTA PIANIFICATORIA	11
7.1 ASPETTI DI CARATTERE PIANIFICATORIO	11
7.2 ASPETTI DI CARATTERE TECNICO-COSTRUTTIVO	11
7.3 ASPETTI FINANZIARI	11
8. PROCEDURA	13
9. ALLEGATI	14

ABBREVIAZIONI E ACRONIMI

CdS	Consiglio di Stato
CC	Consiglio comunale
CRTL	Commissione regionale dei trasporti del Luganese
DT	Dipartimento del territorio
FFS	Ferrovie Federali Svizzere
LALPT	Legge cantonale di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio del 23 maggio 1990
LFo	Legge federale sulle foreste del 4 ottobre 1991
LOC	Legge organica comunale del 10 marzo 1987
LPAc	Legge federale sulla protezione delle acque del 24 gennaio 1991
LST	Legge cantonale sullo sviluppo territoriale del 21 giugno 2011
LTagr	Legge sulla conservazione del territorio agricolo del 19 dicembre 1989
NAPR	Norme di attuazione del Piano regolatore
OIF	Ordinanza contro l'inquinamento fonico del 1° aprile 1987
OLEI	Ordinanza sulle linee elettriche del 1° giugno 1994
ORNI	Ordinanza sulla protezione dalle radiazioni non ionizzanti del 1° febbraio 2000
OPT	Ordinanza sulla pianificazione del territorio del 28 giugno 2000
PAL3	Programma di agglomerato del Luganese di terza generazione
PD	Piano Direttore cantonale
PR	Piano regolatore
RLST	Regolamento della Legge sullo sviluppo territoriale del 20 dicembre 2011
RSU	Rifiuti solidi urbani
SRA	Spazio riservato alle acque
TCA	Tribunale cantonale amministrativo
USTRA	Ufficio federale delle strade nazionali

1. INTRODUZIONE

Nel 2015, con le 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 nuova⁷ 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 nella Valle del Vedeggio 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-R10 rappresenta anche una base formale a giustificare un collegamento locale fra gli abitati di Sigirino e Mezzovico, considerando che la scheda impone in maniera esplicita ai Comuni di pianificare ed attuare “gli interventi di importanza locale inerenti alla mobilità lenta, assicurando un coordinamento con i percorsi di importanza superiore e completando la rete.” (Scheda PD-R10 Versione del 02.08.2023, Pto 4. “Compiti”, 4.3 “Livello comunale”), compito che è stata eseguito nell’ambito dei precedenti studi di fattibilità.

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 terzo binario Giubiasco - Bellinzona.

Di fatto, con la presente variante al Piano regolatore di Mezzovico-Vira (coordinata con la variante di Monteceneri-sezione di Sigirino), vengono poste le basi formali per poter procedere con le opere previste dalla pianificazione di ordine superiore, in particolare il Modulo 1.1 della misura 4.3 PAL3 per la realizzazione di una nuova passerella ciclopedonale fra Sigirino e Mezzovico.

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 è ritenuto pertanto che non fosse più necessario il coinvolgimento dell'Autorità cantonale nell'ambito della presente procedura pianificatoria tramite una richiesta di esame preliminare (per altro già facoltativo).

Per quanto attiene al modulo M1.1 (passerella sul riale Cusella tra Mezzovico e Sigirino), oggetto della presente variante, sono stati oggetto di una verifica del progetto di massima così presentato nel Piano di indirizzo messo in consultazione, con una soluzione di aggancio alla passerella lato Sigirino, così come proposta dai Servizi cantonali, scartata a partire dall'impatto sui terreni edificabili dei privati (tematica che non riguarda comunque la variante sul lato di Mezzovico-Vira).

4. OPERE REGIONALI DI MOBILITÀ LENTA PREVISTE DAL PAL3

Il PAL3 prevede per l'insieme della Valle del Vedeggio (Misura ML4.3) interventi suddivisi nei seguenti moduli:

M1 – RIPRISTINO COLLEGAMENTO PETASIO E PASSERELLA CUSELLA

INTERVENTO M1.1 – NUOVA PASSERELLA SUL RIALE CUSELLA

INTERVENTO M1.2 – RIPRISTINO COLLEGAMENTO IN ZONA PETASIO

M2 – RELAZIONI TRASVERSALI DA/PER FERMATA TILO TAVERNE

M3 – RELAZIONI TRASVERSALI DA/PER FERMATA TILO RIVERA

M4 – POSTAZIONI B+R PRESSO LE FERMATE TILO

La stima dei costi del 2023 (+/- 20%) necessari alla realizzazione delle opere previste dal presente progetto di massima ammonta globalmente a 1'580'000.- CHF, suddivisa come segue (tutte le cifre ancora con IVA al 7.7%):

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

La presente variante riguarda il Modulo M1.1, cioè la passerella sul riale Cusella, che rispetto al preventivo dello studio preliminare 2016, presentava nell'ipotesi presentata con il Piano di indirizzo un maggiore costo complessivo di 380'000.- CHF da imputare in larga misura alle possibili espropriazioni dovute alla scelta di tracciato alternativo per il raccordo alla passerella ciclopedonale sul lato di Sigirino (così come da indicazioni dell'Autorità cantonale volte ad evitare il conflitto potenziale con la presenza di elementi storico-culturali protetti).

Questa ipotesi, seguito alla procedura di consultazione avvenuta non è stata ripresa nel presente documento pianificatorio, per cui i costi sono notevolmente rientrati, aspetto che sarà trattato nello specifico capitolo finanziario.

5. IL COMPARTO OGGETTO DI VARIANTE

La variante per la realizzazione della passerella ciclopedonale va ad inserirsi in un comprensorio caratterizzato territorialmente in larga misura dalla presenza del riale Cusella, che costituisce il confine comunale fra la sezione di Sigirino del Comune di Monteceneri e quello di Mezzovico-Vira.

Il riale stesso, con il suo contesto agro-forestale ai lati, rappresenta anche un chiaro elemento di cesura fra gli insediamenti cresciuti negli ultimi decenni; di fatto, questa cesura è intaccata unicamente nella parte terminale del riale, ad est verso la strada cantonale, dalla Zona industriale di Sigirino (non ancora completamente realizzata nelle sue potenzialità).

Come già identificato nella procedura di progettazione, vige inoltre un vincolo storico-culturale legato alla presenza di percorsi pedonali sul territorio lato Sigirino iscritti nell'inventario federale delle vie storiche (IVS). Questo vincolo determina in larga misura le possibilità di intervento progettuale per il raccordo al sistema viario pedonale, che dovrà giocoforza tenere conto di questi aspetti a livello esecutivo.

La variante in oggetto è coordinata con la necessaria procedura di dissodamento ai cui dettagli rimandiamo nell'incarto allegato.

Conformemente alla legislazione federale e cantonale in vigore (LFo), per compensare l'area di dissodamento definitivo pari a 308 m², dovranno essere attuate specifiche misure di compenso.

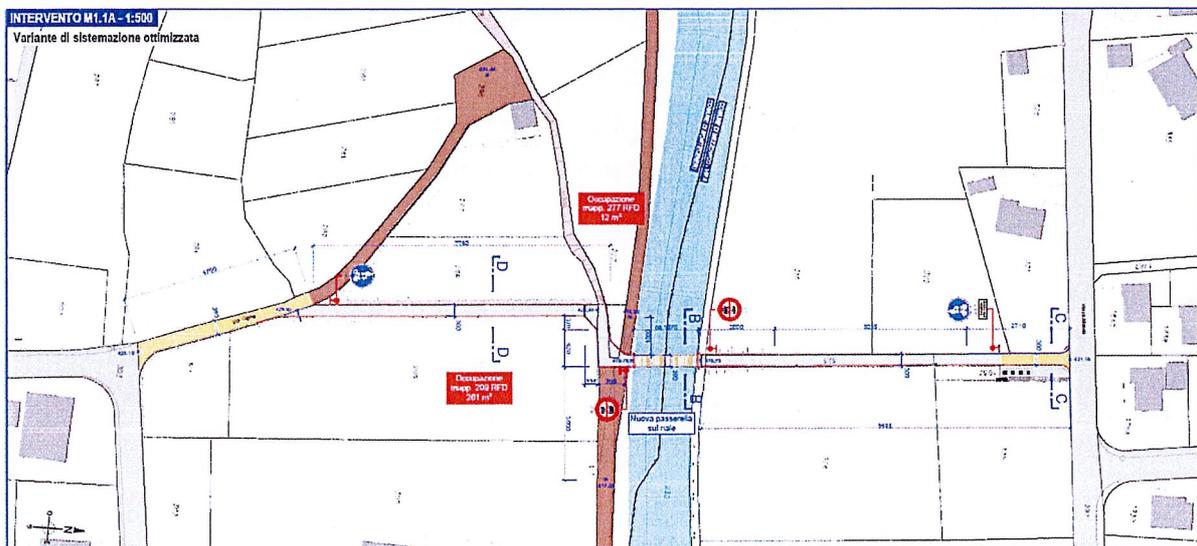
Considerato che la misura ML4.3 del PAL3 prevede la realizzazione di un nuovo tratto di percorso ciclopedonale anche in territorio di Bedano, che implica un dissodamento definitivo di 1'775 m², si è concordato con l'Autorità forestale di coordinare le domande di dissodamento dei moduli M1.1 e M2.1 proponendo un unico progetto di compenso al dissodamento per un totale di 2'083 m² di area forestale da dissodare, tramite la valorizzazione dei muri a secco lungo la via storica Sigirino/Vianco-Osignano lungo i confini del mappale 278 RFD Sigirino-Monteceneri.

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 M1.1, oggetto della presente variante, l'intervento previsto pone le basi formali per la realizzazione di una nuova passerella ciclopedonale sopra il riale Cusella con relativi tracciati di accesso (vedi schema seguente del progetto di massima), il cui tracciato andrà iscritto nei Piani regolatori di Monteceneri (Sezione di Sigirino) e di Mezzovico-Vira, in particolare nel Piano del traffico. L'opera permette in particolare di raccordare l'abitato di Sigirino alla fermata TILO di Mezzovico senza dover transitare attraverso la strada cantonale.



Il tracciato comporta anche la modifica, tramite la procedura di dissodamento, del limite dell'area forestale protetta ed i relativi interventi di compensazione, con conseguente modifica del Piano delle Zone e del Piano del paesaggio.

6.2 IL PIANO DELLE ZONE: PROPOSTA DI MODIFICA

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

La presente variante pianificatoria modifica il limite della zona forestale sul lato nord del riale Cusella (sul territorio di Mezzovico-Vira), riprendendo il percorso della strada agricola esistente, con un'ulteriore fascia di arretramento dal bosco di 2 m per lato.

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)

La variante introduce il vincolo di percorso ciclopedonale in corrispondenza del fondo N. 323 RFD, ora strada agricola forestale esistente.

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 viene modificato per quel che riguarda il limite dell'area forestale. In corrispondenza del nuovo vincolo di percorso ciclopedonale va di conseguenza effettuato un dissodamento della zona forestale esistente, comprendente anche le fasce ai lati della strada della larghezza di 2 metri.

6.5 ADEGUAMENTO DEI PR ALLA LST

Il Comune di Mezzovico-Vira sta procedendo all'adeguamento formale del PR ai disposti della LST. La presente procedura modifica unicamente i piani del PR comunale in vigore (LALPT), ma la variante potrà essere integrata nella procedura di adeguamento alla LST, qualora questa sia già stata formalizzata, in particolare per quel che riguarda il riferimento all'apparato normativo (NAPR).

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 di Piano direttore PD-R6 relativa al 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.

Non è ritenuta necessaria la definizione di una linea di arretramento, anche in considerazione del fatto che la nuova superficie stradale si snoda per la maggior parte in zona forestale e per il resto in zona agricola.

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. 515'000.- CHF.

In questa cifra è inclusa anche una spesa di ca. 200'000.- CHF per gli eventuali espropri di ca. 245 mq sui fondi N. 299 RFD Sigirino; 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.

Complessivamente, nel 2016 con lo Studio di fattibilità codificato nel PAL3 la spesa complessiva delle misure ML4.3 era stata ipotizzata nell'ordine di 1.2 mio. CHF, con la parte relativa alla presente variante (Modulo 1.1) per ca. 585'000.- CHF, aggiornati nell'ambito della progettazione di massima nel 2023.

La cifra è stata verificata con l'allestimento della presente variante e viene confermata nell'ordine di grandezza a ca. 515'000.- CHF, ai quali va aggiunta la quota-parte dei costi di compensazione forestale per altri 15'000.- CHF (su un costo compensativo di 50'000.- CHF, vedi incarto di dissodamento).

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 quel che riguarda la procedura di informazione e partecipazione pubblica (art. 26 Lst, risp. art. 7 RLst), il 7 giugno 2024 il Municipio ha pubblicato sul Foglio Ufficiale, all'Albo comunale e sui quotidiani l'avviso del deposito presso la Cancelleria comunale degli atti della variante, per il periodo dal 12 giugno 2024 all'11 luglio 2024, periodo nel quale non sono giunte osservazioni.

La documentazione definitiva, approvata dal Municipio, viene ora inoltrata tramite Messaggio municipale al Consiglio comunale con la richiesta di adozione da parte di entrambi i Consigli comunali di Mezzovico-Sigirino e Monteceneri (in sede separata), tramite geodato (art. 27 Lst, cpv. 1), dopo la quale è prevista la pubblicazione per un periodo di trenta giorni (art. 27 Lst, cpv. 2) e la trasmissione degli atti al Consiglio di Stato per l'approvazione (art. 27 Lst, cpv. 3). Contestualmente alla trasmissione degli atti al CdS, i piani saranno caricati 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. I ricorsi sono presentati per mezzo del Municipio, il quale li trasmette con le sue osservazioni al Consiglio di Stato entro sei mesi dalla scadenza del termine di pubblicazione.

Il Consiglio di Stato esamina gli atti, decide i ricorsi e approva in tutto o in parte la variante di PR. Quest'ultima entra in vigore con l'approvazione del Consiglio di Stato (art. 29 Lst). Contro le decisioni del Consiglio di Stato è dato ricorso al Tribunale cantonale amministrativo entro trenta giorni dalla notificazione. Sono legittimati a ricorrere il Comune, i già ricorrenti e ogni altra persona o ente che dimostri un interesse degno di protezione a dipendenza delle modifiche decise dal Consiglio di Stato (art. 30 Lst).

Lugano, 6 novembre 2024

9. ALLEGATI

- Allegati grafici (Estratti senza valenza giuridica, facendo stato i geodati presenti sul portale cantonale)

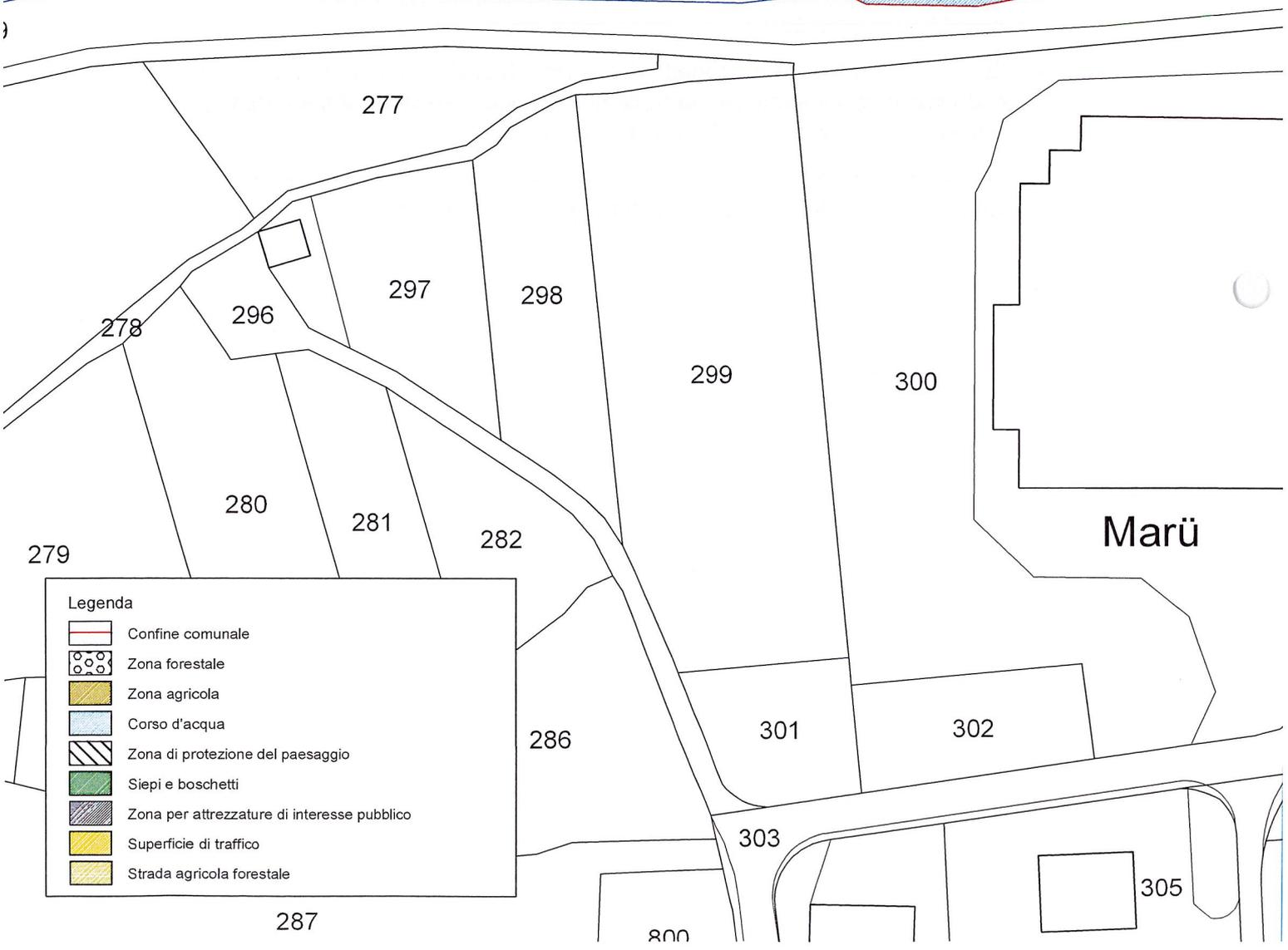
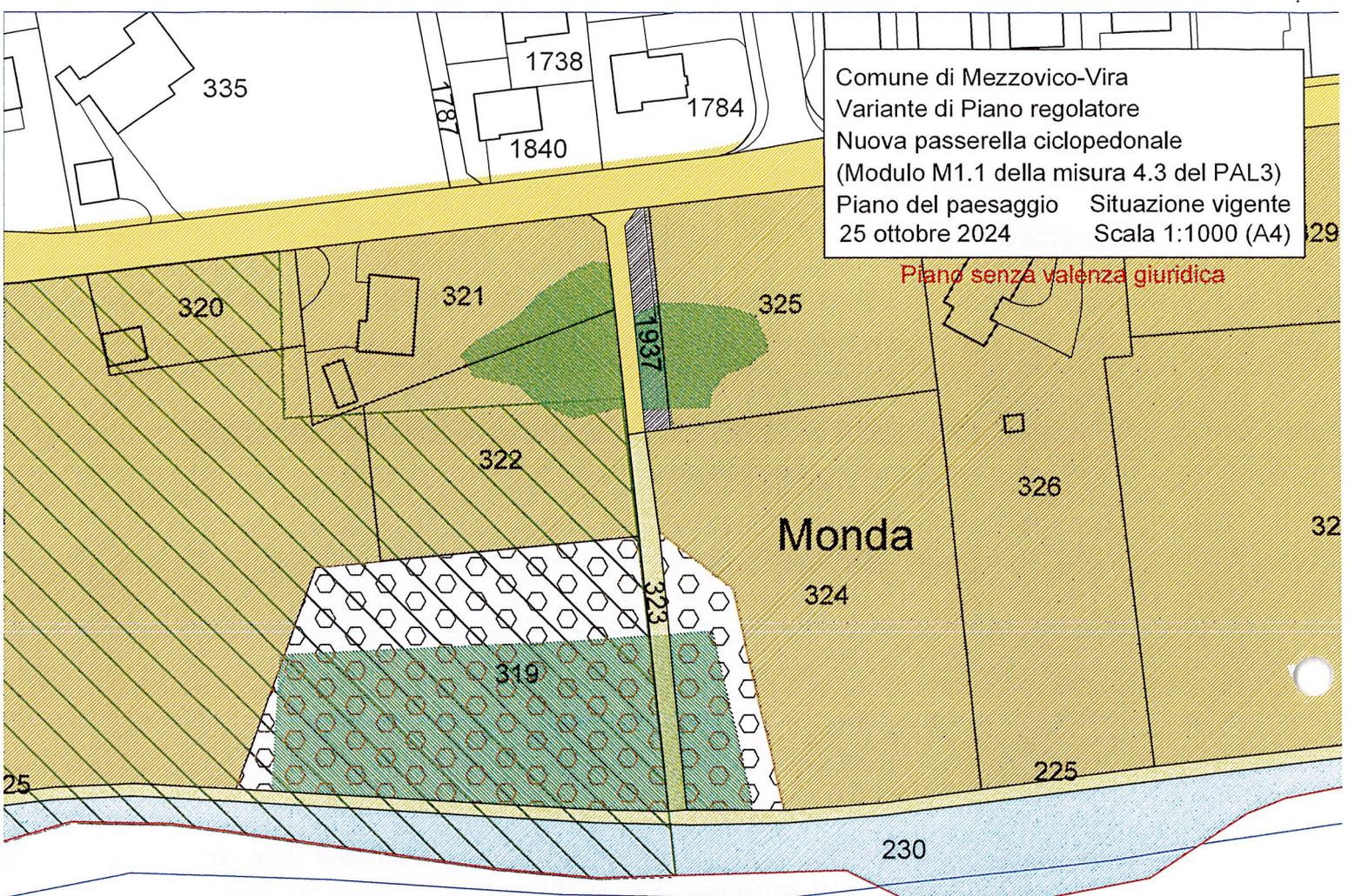
Situazione attuale e situazione futura in scala 1:1000 del 25 ottobre 2024 per

- Piano del paesaggio (PP-PR)
- Piano del traffico (PT-PR)
- Piano delle zone (PZ-PR)

- Programma di agglomerato del Luganese di terza generazione (PAL3) - Scheda Misura ML4.3 "Rete ciclabile pedonale d'agglomerato Valle del Vedeggio (CRTL, giugno 2016).
- Studio preliminare "Concetto di sviluppo della mobilità lenta della Valle del Vedeggio - Misure infrastrutturali" (PAL3 - Misura ML4.3) (Studio Francesco Allievi SA, maggio 2016).
- Estratto planimetrico del Progetto di massima Modulo M1.1 "Rete ciclabile e pedonale d'agglomerato per la Valle del Vedeggio" (PAL3 - Misura ML4.3), (Studio Francesco Allievi SA, gennaio 2023)
- Incarto di dissodamento per le opere di "Messa in sicurezza della mobilità lenta nella Valle del Vedeggio" (OIKOS sagl, 25 ottobre 2024)

Comune di Mezzovico-Vira
Variante di Piano regolatore
Nuova passerella ciclopeditone
(Modulo M1.1 della misura 4.3 del PAL3)
Piano del paesaggio Situazione vigente
25 ottobre 2024 Scala 1:1000 (A4)

Piano senza valenza giuridica

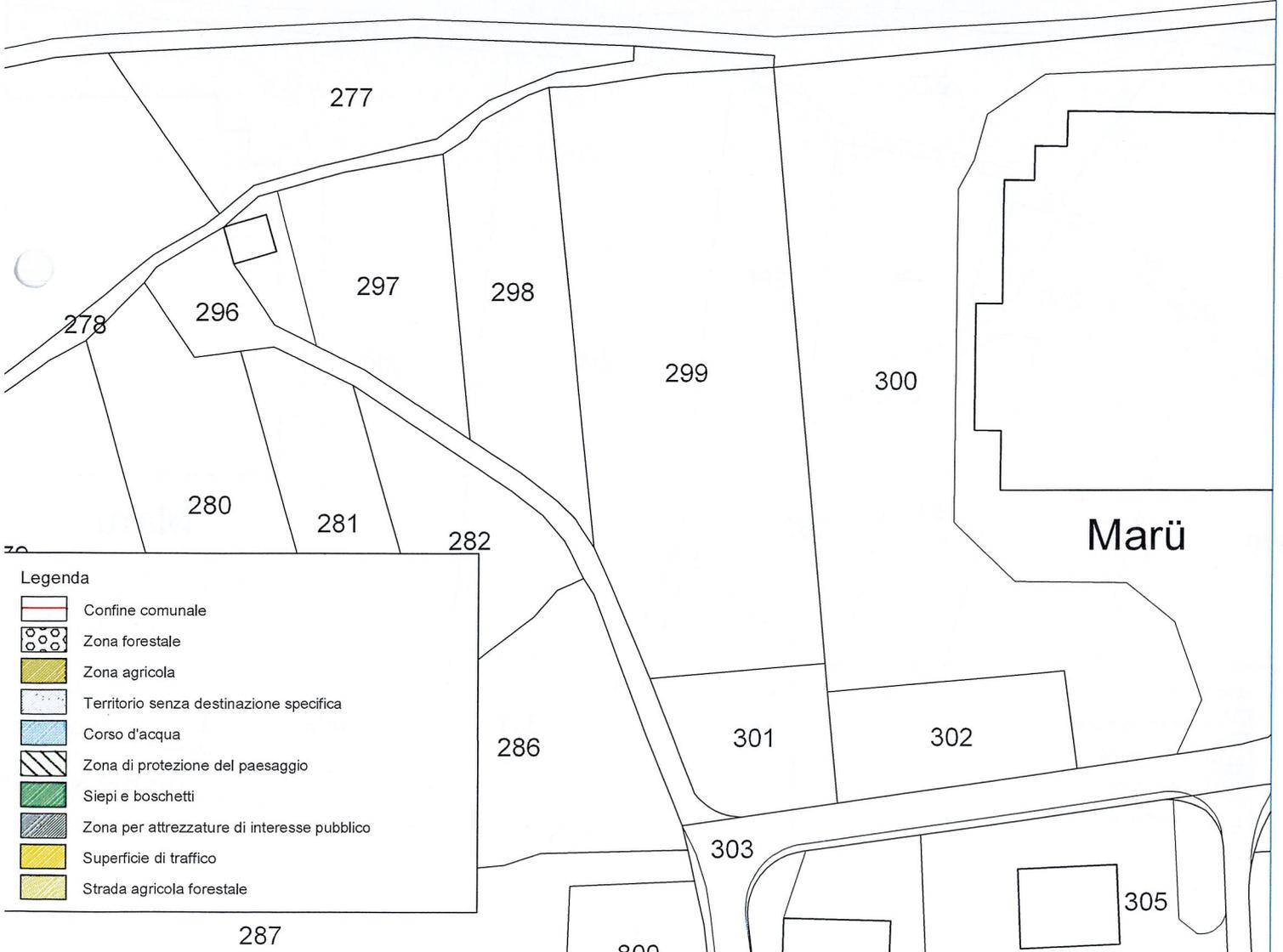
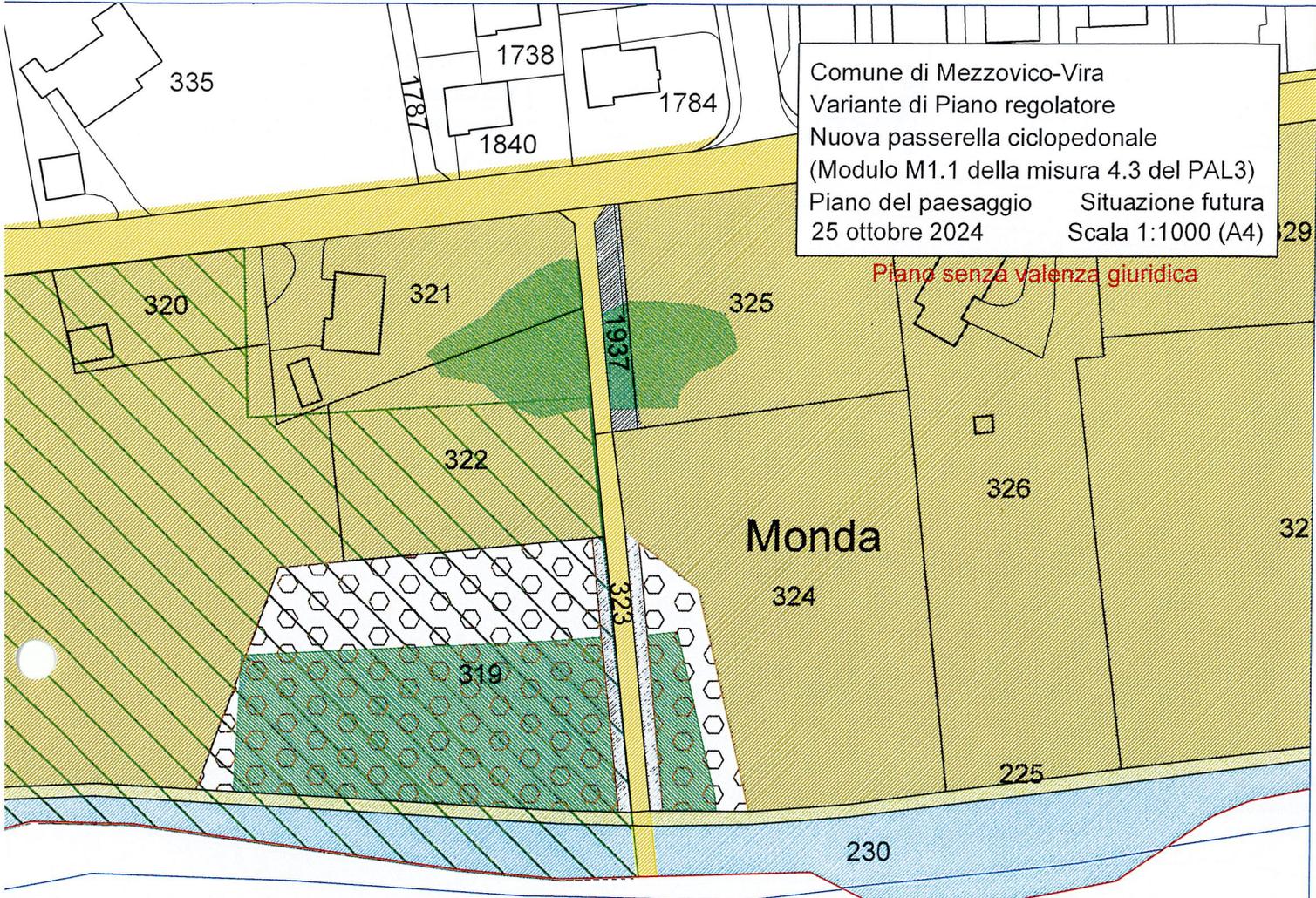


Legenda

- Confine comunale
- Zona forestale
- Zona agricola
- Corso d'acqua
- Zona di protezione del paesaggio
- Siepi e boschetti
- Zona per attrezzature di interesse pubblico
- Superficie di traffico
- Strada agricola forestale

Comune di Mezzovico-Vira
 Variante di Piano regolatore
 Nuova passerella ciclopeditone
 (Modulo M1.1 della misura 4.3 del PAL3)
 Piano del paesaggio Situazione futura
 25 ottobre 2024 Scala 1:1000 (A4)

Piano senza valenza giuridica

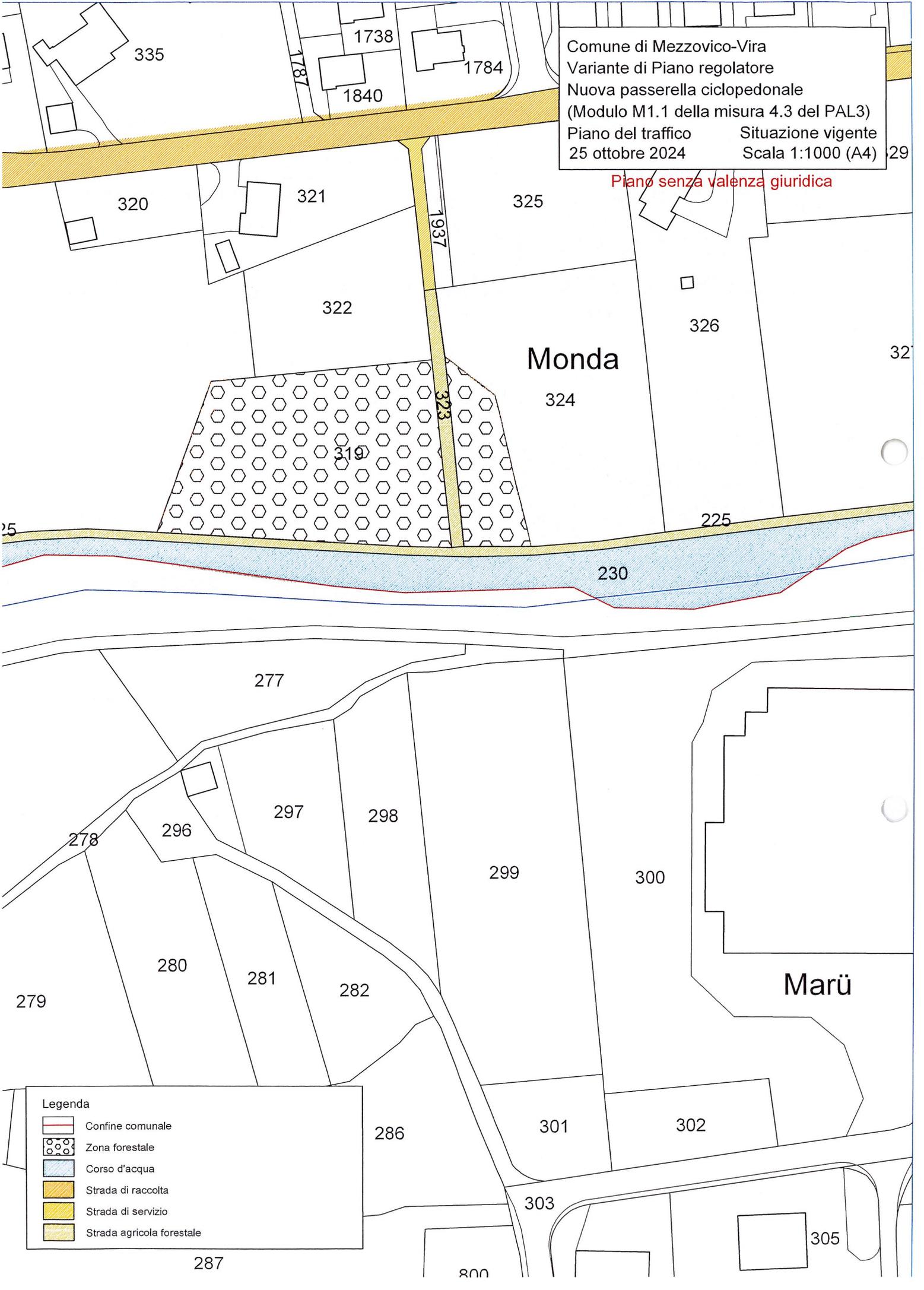


Legenda

- Confine comunale
- Zona forestale
- Zona agricola
- Territorio senza destinazione specifica
- Corso d'acqua
- Zona di protezione del paesaggio
- Siepi e boschetti
- Zona per attrezzature di interesse pubblico
- Superficie di traffico
- Strada agricola forestale

Comune di Mezzovico-Vira
Variante di Piano regolatore
Nuova passerella ciclopedonale
(Modulo M1.1 della misura 4.3 del PAL3)
Piano del traffico Situazione vigente
25 ottobre 2024 Scala 1:1000 (A4)

Piano senza valenza giuridica



Legenda

- Confine comunale
- Zona forestale
- Corso d'acqua
- Strada di raccolta
- Strada di servizio
- Strada agricola forestale

Comune di Mezzovico-Vira
Variante di Piano regolatore
Nuova passerella ciclopedonale
(Modulo M1.1 della misura 4.3 del PAL3)
Piano del traffico Situazione futura
25 ottobre 2024 Scala 1:1000 (A4)

Piano senza valenza giuridica



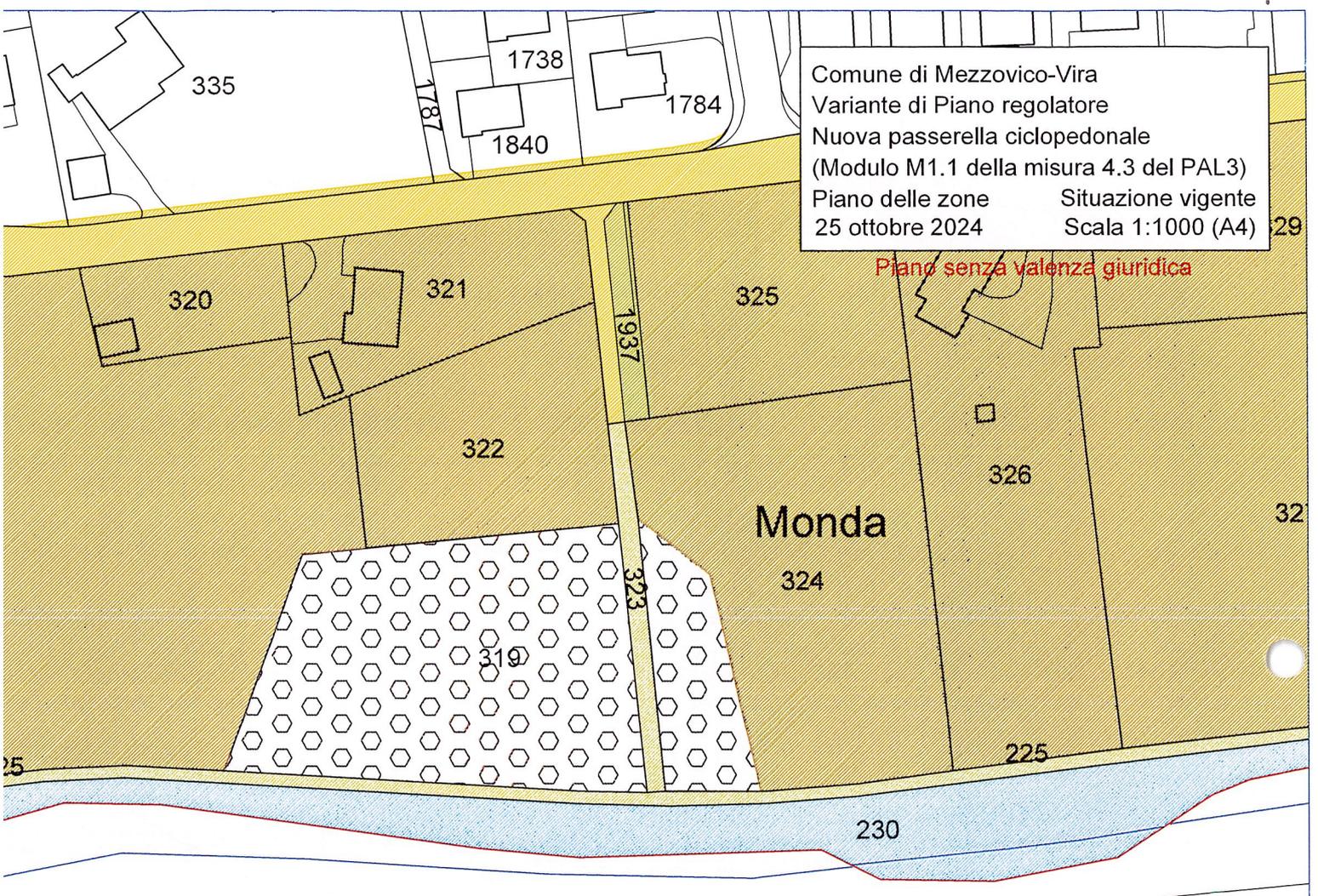
Legenda

- Confine comunale
- Zona forestale
- Corso d'acqua
- Strada di raccolta
- Strada di servizio
- Strada pedonale
- Strada agricola forestale
- Percorso ciclopedonale

287

Comune di Mezzovico-Vira
Variante di Piano regolatore
Nuova passerella ciclopedonale
(Modulo M1.1 della misura 4.3 del PAL3)
Piano delle zone Situazione vigente
25 ottobre 2024 Scala 1:1000 (A4)

Piano senza valenza giuridica

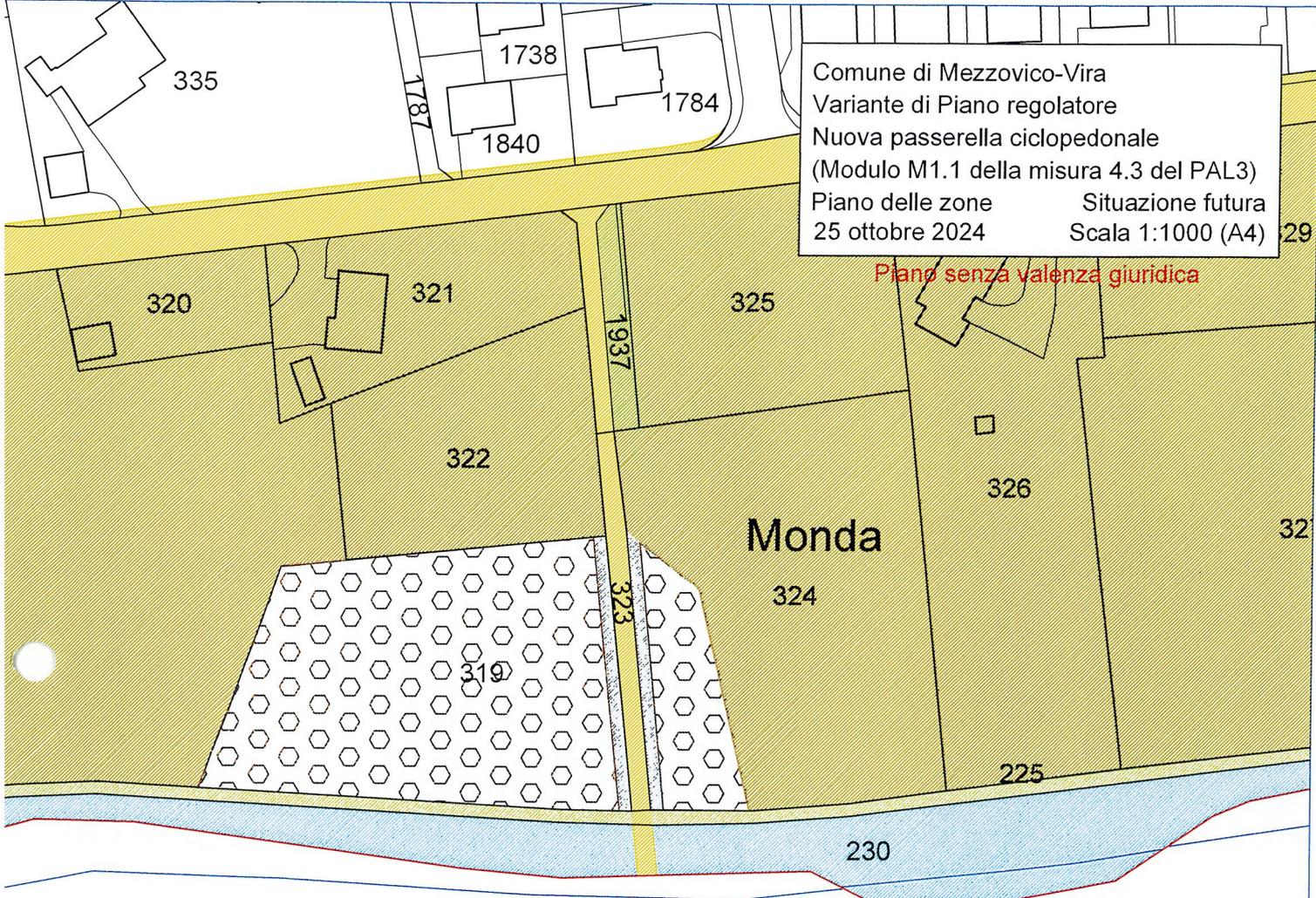


Legenda

- Confine comunale
- Zona forestale
- Corso d'acqua
- Zona per attrezzature di interesse pubblico
- Zona agricola
- Superficie di traffico
- Strada agricola forestale

Comune di Mezzovico-Vira
Variante di Piano regolatore
Nuova passerella ciclopeditonale
(Modulo M1.1 della misura 4.3 del PAL3)
Piano delle zone
25 ottobre 2024
Situazione futura
Scala 1:1000 (A4)

Piano senza valenza giuridica



- Legenda
- Linea di arretramento
 - Zona forestale
 - Corso d'acqua
 - Zona per attrezzature di interesse pubblico
 - Zona agricola
 - Territorio senza destinazione specifica
 - Superficie di traffico
 - Strada agricola forestale

