



COMUNE DI MEZZOVICO-VIRA

**COMUNE DI MONTECENERI
(SEZIONE DI RIVERA)**

PIANO REGOLATORE COMUNALE

**VARIANTE PER L'INTRODUZIONE
DEL DIRITTO DI ATTRAVERSAMENTO
PEDONALE IN ZONA PETASIO**

(con procedura semplificata ai sensi dell'art. 34 LST)

(Modulo M1.2 della Misura 4.3
del Programma di agglomerato del
Luganese di terza generazione 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

10 febbraio 2026

(Approvato
il 02.02.2026 dal Municipio di Mezzovico-Vira con RM N. 32
e il 09.02.2026 dal Municipio di Monteceneri con RM 87)

INDICE

1. INTRODUZIONE	2
2. LA PIANIFICAZIONE DI ORDINE SUPERIORE	3
2.1 LIVELLO FEDERALE	3
2.2 LIVELLO CANTONALE (PIANO DIRETTORE)	4
2.3 CONCETTO GENERALE ALLA BASE DELLA VARIANTE DI PR	4
3. OPERE PREVISTE DAL PROGETTO DI MASSIMA ML4.3 PAL3	5
3.1 DESCRIZIONE DEI SINGOLI MODULI	5
M1 – RIPRISTINO COLLEGAMENTO PETASIO E PASSERELLA CUSELLA	5
M2 – RELAZIONI TRASVERSALI DA/PER FERMATA TILO TAVERNE	5
M3 – RELAZIONI TRASVERSALI DA/PER FERMATA TILO RIVERA	6
M4 – POSTAZIONI B+R PRESSO LE FERMATE TILO	6
3.2 VALUTAZIONE DEI COSTI (+/- 20%)	7
4. I LAVORI PROGETTUALI SINORA SVOLTI	8
5. OGGETTO DI VARIANTE	9
5.1 DESCRIZIONE DEL COMPARTO	9
5.2 PERCORSI ESISTENTI	9
5.3 PROPRIETÀ TOCCATE	10
5.3.1 Sentiero “basso”	10
5.3.2 Sentiero “alto”	11
5.4 VINCOLI FORMALI	11
5.4.1 Area forestale	11
5.4.2 Vie storiche	11
6. LA VARIANTE PIANIFICATORIA	12
6.1 OBIETTIVI	12
6.2 PIANO DEL TRAFFICO: PROPOSTA DI MODIFICA	12
6.3 MODIFICHE DELLE NORME DI ATTUAZIONE	12
6.4 ADEGUAMENTO DEI PR ALLA LST	12
7. VERIFICA DELLA PROPOSTA PIANIFICATORIA	13
7.1 ASPETTI DI CARATTERE PIANIFICATORIO	13
7.2 ASPETTI DI CARATTERE TECNICO-COSTRUTTIVO	13
7.3 ASPETTI FINANZIARI	13
8. PROCEDURA	14
9. ALLEGATI	16

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 è passati direttamente alla fase progettuale ulteriore (progetto definitivo) dando avvio ai cantieri ancora durante 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, per la Valle del Vedeggio, con 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.

2.3 CONCETTO GENERALE ALLA BASE DELLA VARIANTE DI PR

Di fatto, la variante ai Piani regolatori di Mezzovico-Vira e di Monteceneri (sezione Rivera), risulta necessaria per porre le basi formali onde poter procedere con le opere previste dalla pianificazione di ordine superiore, in particolare quelle che permettono la realizzazione del Modulo 1 della misura ML 4.3 PAL3.

L’introduzione dei necessari diritti pubblici per garantire i collegamenti pedonali esistenti fra gli abitati di Sorencino e Vira in zona Petasio risulta infatti necessaria per realizzare l’insieme della percorrenza pedemontana sulla sponda destra del Vedeggio, volta a collegare gli abitati siti in costa.

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

3.1 DESCRIZIONE DEI SINGOLI MODULI

M1 – RIPRISTINO COLLEGAMENTO PETASIO E PASSERELLA CUSELLA

Misura finalizzata alla realizzazione di una percorrenza pedemontana che colleghi gli abitati posti in costa sul lato destro del Vedeggio.

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

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova passerella leggera in struttura metallica sul riale Cusella tra gli abitati di Sigirino e Mezzovico per permettere un nuovo collegamento per pedoni, ciclisti e utenti con disabilità 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 tracciato 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 LUNGHI**

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 FERMATE 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).

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.

3.2 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, suddivisa come segue (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 del 2016, il maggiore costo complessivo di 380'000.- 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 di Sigirino, così come da indicazioni dell'Autorità cantonale volte ad evitare il conflitto potenziale con la presenza di elementi storico-culturali protetti.

4. I LAVORI PROGETTUALI SINORA SVOLTI

La prima fase dei lavori progettuali per l'attuazione delle misure PAL3 ML 4.3, 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 tappa, 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)
Dicembre 2024	Concessione dei crediti per il ripristino del sentiero di Petasio lato Monteceneri, quale primo intervento (Modulo 1.2).

La terza tappa, conformemente agli accordi determinati dal PAL3, è nel frattempo stata avviata nel seguente modo:

Aprile 2025	Pubblicazione progetto ripristino sentiero Petasio lato Monteceneri
Agosto 2025	Inaugurazione prima parte sentiero Petasio ripristinato.

La bozza del progetto di massima degli interventi previsti, 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 pertanto ritenuto 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).

5. OGGETTO DI VARIANTE

5.1 DESCRIZIONE DEL COMPARTO

La variante intercomunale per l'iscrizione a PR di vincoli di interesse pubblico per l'attraversamento pedonale va ad inserirsi in un comprensorio originariamente ad utilizzazione agro-forestale caratterizzato oggi in larga misura dalla presenza della discarica di Petasio sistemata secondo le disposizioni di un Piano particolareggiato e relativa licenza edilizia.

Il perimetro della discarica è già oggi vincolato in entrambi i PR da zone di interesse pubblico (AP) che vincolano la proprietà privata, ma non in funzione di un attraversamento pedonale pubblico.

A lato della discarica sita sul confine comunale fra la sezione di Rivera del Comune di Monteceneri e quello di Mezzovico-Vira il territorio è invece inserito in una molto più estesa area forestale (AF), nel cui contesto formale un percorso pedonale non necessita giocoforza di una base pianificatoria. La variante non interviene invece sui percorsi agro-forestali iscritti nel PR di Mezzovico-Vira, la cui eventuale realizzazione segue logiche progettuali diverse da quelle dei percorsi pedonali.

I tracciati per gli attraversamenti pedonali coinvolgono comunque prevalentemente proprietà private, motivo per cui si ritiene comunque utile l'iscrizione del vincolo pianificatoria.

5.2 PERCORSI ESISTENTI

Il comparto è attraversato da due percorsi di mobilità lenta (sentieri pedonali) esistenti, quello "alto" (colore arancio sul piano allegato) che risulta anche codificato quale "sentiero escursionistico del Piano cantonale (PCSE)" e quello "basso" (colore rosso nel piano allegato) di interesse locale posto sulla direttrice storica della Strada Regina. Unicamente il sentiero "basso" lato Monteceneri è ripreso nel PR comunale. I percorsi di mobilità lenta codificati dal Piano direttore sia di interesse cantonale sia regionale, così come il percorso ufficiale Mountain Bike 362 Monte Tamaro Bike si sviluppano tutti sul fondovalle lungo il fiume Vedeggio.

Maggiori informazioni si trovano online per i seguenti temi:

Sentieri PCSE: <https://map.geo.ti.ch/s/GI2u>

Sentieri locali: <https://map.geo.ti.ch/s/vyQM>

Percorsi Mountain Bike: <https://map.geo.ti.ch/s/QpR7>

Il tracciato del sentiero “basso”, nella parte di Monteceneri e parzialmente nella parte di Mezzovico-Vira è stato rilevato dal geometra, per una verifica esatta del posizionamento in relazione al tema della via storica Strada Regina (cfr. capitolo specifico).

5.3 PROPRIETÀ TOCCATE

La proprietà dei fondi principali che interessano la discarica (fondi N. 1110 e N. 3080 RFD Mezzovico-Vira), così come alcuni fondi marginali a questi (sempre parte del perimetro di discarica), pur essendo previsto un loro riscatto da parte dell'ente pubblico locale, sono ancora di proprietà privata a causa di una tematica formale irrisolta legata al diritto fondiario agricolo. È questa situazione che sostanzialmente rende necessaria la presente variante, volta a garantire gli interessi di attraversamento pedonale pubblico.

Il sistema fondiario, pur se oggetto di un raggruppamento fondiario, risulta ancora notevolmente frastagliato e, cosa che stupisce, i percorsi pedonali spesso non seguono la proprietà pubblica che a suo tempo era stata determinata dal riordino allo scopo di realizzare probabilmente accessi stradali agro-forestali ai diversi fondi.

5.3.1 Sentiero “basso”

Sul lato Vira il sentiero “basso”, per la prima parte di tracciato, si sviluppa sulla strada agro-forestale già codificata sul mappale N. 1057 RFD, per poi continuare in AF lungo mappale N. 3314 RFD destinato a tale scopo. Stesso discorso vale, dopo l'intervento di sistemazione, anche lato Sorencino su Monteceneri, dove il nuovo tracciato si sviluppa ora sulla proprietà comunale del mappale N. 1384 RFD in area forestale. Per il resto, il tracciato non segue più dei mappali specifici.

I mappali toccati dalla variante sono i seguenti:

Monteceneri: AF 1384 / 1999 / 2000 / 2002 / 2017 / 2018 / 2020 / 2021 / 2022
AP 2025 / 2026

Mezzovico-Vira: AF 3314 (tracciato proprio)
AP 1101 / 1102 / 1104 / 1110 / 3080 / 3117 / 3187 / 3188 / 3189 /
3194 / 3196 / 3211 / 3213 / 3215 / 3216 / 3223 / 4457

5.3.2 Sentiero “alto”

Sul lato Sorencino il sentiero “alto”, per la prima parte di tracciato nell’area forestale, si sviluppa sovrapposto al sentiero “basso” sul mappale N. 1384 RFD destinato a tale scopo così come sui N. 1999 e 2000. Da qui, per tutto il percorso, il sentiero non segue più mappali specifici su entrambi i Comuni.

I mappali toccati dalla variante sono i seguenti:

Monteceneri: AF 2002 / 2003
AP 2004 / 2005 / 2006

Mezzovico-Vira: AF 3205 / 3206 / 3213 / 3221 / 3222 / 3224 / 3226 / 3231 / 3233 /
3234 / 3244 / 3246 / 3247 / 3252 / 3261 / 3263 / 3267 / 3273 /
3274 / 1051 / 1053
AP 3080 / 3100 / 3105 / 3107 / 3108 / 3109 / 3203 / 3204

5.4 VINCOLI FORMALI

5.4.1 Area forestale

Parte di entrambi i collegamenti pedonali, sia lato Monteceneri (Rivera), sia lato Mezzovico-Vira si svolge in area forestale, regolata dalla legge federale che ammette percorsi pedonali senza quindi rendere necessaria una procedura di dissodamento (a differenza di strade che non possono essere codificate in area forestale).

5.4.2 Vie storiche

In una prima fase di progetto, l’ente pianificante aveva ipotizzato che il tracciato del percorso “basso” potesse riprendere il percorso storico della Strada Regina, procedendo così con un rilievo di dettaglio del percorso per il confronto con i dati dell’inventario delle vie storiche (IVS). Da questa analisi, comunicata anche ai servizi cantonali preposti, è risultato che il tracciato dell’inventario non corrisponde al sentiero esistente e che la Strada Regina è stata probabilmente manomessa con l’intervento di realizzazione della discarica.

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 M1.2, oggetto della presente variante, non sono previsti nuovi interventi costruttivi ma è unicamente necessario un adeguamento delle basi formali per garantire l'uso pubblico dei sentieri esistenti in zona Petasio, che collegano gli abitati di Vira e Sorencino, premessa formale necessaria a garantire l'attuazione della misura stessa ma anche per ripristinare il percorso dell'antica Strada Regina.

6.2 PIANO DEL TRAFFICO: PROPOSTA DI MODIFICA

Vedi piani allegati in scala 1:4'000 (situazione vigente, situazione futura)

La variante introduce il tracciato indicativo di percorso pedonale senza mappale proprio per il ripristino della via storica Strada Regina (percorso "basso") e per un sentiero escursionistico riportato nel piano cantonale (percorso "alto").

6.3 MODIFICHE DELLE NORME DI ATTUAZIONE

La variante non prevede di principio modifiche all'assetto normativo dei PR in vigore. Con l'allestimento della versione definitiva per l'adozione da parte dei rispettivi Consigli comunali, sarà verificato se dovranno essere apportate anche eventuali modifiche all'apparato normativo.

6.4 ADEGUAMENTO DEI PR ALLA LST

Entrambi i Comuni stanno procedendo oppure hanno già concluso l'adeguamento formale del PR ai disposti della LST.

La presente procedura modifica gli attuali PR comunali in vigore (LALPT) con procedura LST e potrà così essere successivamente anche integrata nella procedura generale di adeguamento alla LST, qualora questa non sia ancora 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 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 codifica percorsi pedonali (sentieri) già esistenti che, oltre alla manutenzione ordinaria ed eventualmente straordinaria, non necessitano di interventi costruttivi.

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 non comporta comunque costi di realizzazione, fissando unicamente il diritto di passo pubblico di sentieri già esistenti.

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.

L'iter di approvazione dell'incarto è inoltre predisposto, considerate le premesse formali, secondo la procedura semplificata ai sensi degli artt. 34 - 35 LST che permette questa procedura per modifiche che:

- a) mutano in misura minima una o più disposizioni sull'uso ammissibile del suolo;
- b) comportano correzioni dei limiti di zona determinate da ragioni tecniche;
- c) interessano una superficie di terreno non superiore a 3'000 mq oppure
- d) in caso di modifiche che riguardano le reti delle vie di comunicazione, se non è modificata la gerarchia delle strade.

Infatti, le modifiche determinate dalla variante rientrano ampiamente nella casistica prevista dalle disposizioni dell'art. 34 LST, in particolare mutano in misura minima le disposizioni sull'uso ammissibile del suolo (codificazione di sentieri esistenti da decenni) e interessano una superficie di terreno dell'ordine massimo di 3'000 mq.

Il Municipio ritiene anche che la variante possa godere della procedura semplificata in virtù del fatto che non implica decisioni rilevanti che coinvolgono il Consiglio comunale, in particolare aspetti di ordine economico-finanziario.

Per ossequiare in tutti i casi alle disposizioni degli artt. 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 23 febbraio al 24 marzo 2026 compresi, per poi essere formalizzato nella variante vera e propria tramite l'adozione (art. 27 LST) da parte di entrambi i Municipi (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.

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, 10 febbraio 2026

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 M1.2.
- Planimetria generale dei percorsi (sentieri) esistenti, agosto 2024 (Studio Francesco Allievi SA, Ascona).

- Estratti planimetrici della proposta pianificatoria (in scala 1:4'000) del 23 gennaio 2026

Situazione pianificatoria in vigore e situazione pianificatoria futura