

31 ottobre 2012

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Dipartimento del territorio

Vista la formale richiesta del 30 marzo 2012 presentata dal Municipio per l'**esame preliminare del progetto di PR intercomunale del Pian Scaiolo**;

si esprime con il presente rapporto, in conformità all'articolo 33 della Legge cantonale d'applicazione della Legge federale sulla pianificazione del territorio del 23 maggio 1990 (LALPT) in combinazione con l'articolo 107 della Legge sullo sviluppo territoriale (Lst).

1. PREMESSA

L'elaborazione del Piano di indirizzo del PR intercomunale del Pian Scaiolo nasce dall'esigenza d'ordine territoriale di determinare una pianificazione atta a riqualificare e guidare lo sviluppo di un comparto considerato strategico per l'agglomerato urbano del luganese.

Il progetto pianificatorio prende forma dalla volontà di riordinare il comparto edificato lungo la roggia Scaiolo riconoscendo la necessità di un ordine urbanistico resosi necessario a seguito dello sviluppo disordinato degli ultimi decenni.

Nel 2004 è stata quindi costituita la Commissione intercomunale per la pianificazione del Pian Scaiolo (CIPPS) di cui fanno parte i rappresentanti dei Comuni interessati dalla pianificazione, ovvero i Comuni di Barbengo, Grancia, Collina d'Oro e Lugano. I Municipi dei Comuni citati hanno quindi sottoscritto, in data 30 giugno 2010, una convenzione sulla cui base hanno conferito i mandati per l'allestimento del PR.

Nel 2008 è stato allestito un concorso di idee per la progettazione e riqualifica del comparto. Sulla base del risultato di questo concorso è stata poi allestita la base del progetto pianificatorio all'esame (Masterplan).

2. OSSERVAZIONI FORMALI

2.1. COMPONENTI DEL PIANO DI INDIRIZZO

Sono oggetto del presente esame i seguenti atti:

- a) Rapporto di pianificazione (6 marzo 2012);
- b) Piano del paesaggio (1:5'000, 6 marzo 2012)
- c) Piano delle zone (1:5'000, 6 marzo 2012);
- d) Piano dei vincoli (1:5'000, 6 marzo 2012);
- e) Piano del traffico (1:5'000, 6 marzo 2012);
- f) Piano delle APEP (1:5'000, 6 marzo 2012).

Il DT osserva che non è stata presentata la documentazione relativamente all'apparato normativo (NAPR) e alla sostenibilità finanziaria.

2.2. ATTI ILLUSTRATIVI

- g) Masterplan (1:2'500, 6 marzo 2012);
- h) Piano mobilità lenta (1:5'000, 6 marzo 2012);
- i) Piano delle superfici (1:5'000, 6 marzo 2012);
- j) Osservazioni Piano d'indirizzo CIPPS.

2.3. PREAVVISI DEI SERVIZI AMMINISTRATIVI DELLO STATO

Nell'ambito del compito di verifica di ordine generale della pianificazione che la LALPT affida al Dipartimento del territorio, i seguenti servizi dell'Amministrazione cantonale competenti hanno formulato le proprie osservazioni sulla documentazione in esame:

- Ufficio beni culturali 12.09.2012
- Sezione della mobilità / Divisione costruzioni 03.09.2012
- Ufficio della natura e del paesaggio 20.09.2012
- Sezione protezione aria, acqua e suolo 26.07.2012
- Ufficio corsi d'acqua 12.09.2012
- Sezione bonifiche e catasto 16.04.2012
- Sezione agricoltura 03.09.2012
- Ufficio pericoli naturali, incendi e progetti 10.07.2012
- Ufficio caccia e pesca 06.09.2012
- Sezione forestale 14.06.2012
- Ufficio per lo sviluppo economico 30.07.2012
- Sezione degli enti locali 31.05.2012

Le osservazioni contenute nei diversi preavvisi hanno contribuito alla formulazione della proposta di esame preliminare allestita dalla Sezione dello sviluppo territoriale.

3. CONSIDERAZIONI GENERALI

3.1. ASPETTI GRAFICI E FORMALI

Dal punto di vista formale la documentazione, così come presentata, ha richiesto uno sforzo per poter comprendere il concetto e l'indirizzo del progetto pianificatorio.

Il DT chiede all'ente pianificante che, nell'ambito della successiva fase pianificatoria, vengano distinti chiaramente i Piani vincolanti da quelli illustrativi e che venga elaborato un unico Piano delle zone in cui rappresentare le zone di utilizzazione; oggi contenute in due piani distinti (Piano delle zone e Piano dei vincoli).

Si invita l'ente pianificante a tener già conto della necessità di informatizzare i Piani, ai sensi dell'art. 7 Lst e art. 12 RLst.

Il DT ricorda che per il territorio comunale di Grancia e di Barbengo, comprese le parti dei Comuni inserite nel PR intercomunale, sono già disponibili i dati in formato GIS. Si invita pertanto la Commissione a verificare l'opportunità di costruire la nuova pianificazione in relazione a quanto già disponibile.

L'Ufficio della pianificazione locale rimane a disposizione per eventuali richieste e una collaborazione in tal senso.

3.2. UNIFORMITÀ ALLA PIANIFICAZIONE DI ORDINE SUPERIORE

Come riportato anche nel Rapporto di pianificazione (vedi pag. 7), il comparto oggetto della presente pianificazione è un territorio nel quale convogliano obiettivi sia di interesse cantonale sia regionale che locale.

3.2.1. Piano direttore

Scheda R3 – Concetto di organizzazione territoriale del Luganese - COTAL

La scheda in oggetto pone le basi per uno sviluppo coordinato dell'agglomerato del Luganese.

Oltre agli indirizzi generali, urbanistici, di mobilità e ambientali validi per tutto l'agglomerato, per il quartiere Pian Scairolò sono elencate delle Misure specifiche (n. 16) da attuare anche mediante la pianificazione (vedi Misura 3.16).

La nuova pianificazione implementa le misure contenute nella scheda di PD.

Scheda R6 – Sviluppo e contenibilità del PR

La scheda tratta il tema del dimensionamento delle zone edificabili residenziali e di attività del PR. La stessa richiama i principi delle Leggi federali e cantonali in materia di pianificazione e dei principi da esse stabilite in termini uso del suolo e intensificazione delle zone edificabili.

Vista la valenza del comparto in termini di incidenza sull'agglomerato, occorre aggiornare la contenibilità dei PR interessati da questa modifica.

Scheda R7 – Poli di sviluppo economico - PSE

La scheda R7 indica i siti nel territorio cantonale potenzialmente idonei all'insediamento di un Polo di sviluppo economico. Con Polo di sviluppo economico si intende una superficie atta ad accogliere attività industriali e artigianali di una certa dimensione e importanza.

In particolare, per il Pian Scairolo, nell'Allegato I, la scheda indica:

“L'intero Pian Scairolo è confrontato con importanti problemi viari e ambientali legati all'insediamento di numerose attività generatrici di traffico; per questo il comparto è trattato anche nella scheda R8 GGT. Il potenziale di sviluppo urbanistico ed economico è però ancora molto ampio. Per queste ragioni il cantone e i Comuni – Collina d'Oro, Grancia e Lugano – hanno indetto un concorso internazionale di idee di urbanistica. I primi risultati hanno permesso di individuare due settori in cui potrebbero crearsi le condizioni per avviare un processo ai sensi della presente scheda. Si tratta del settore posto tra le Fornaci (escluse) e via al Piano, rispettivamente di quello a sud di via Cadepiano”.

Questo tema richiede dunque una trattazione specifica e una traduzione pianificatoria nel PR intercomunale del Pian Scairolo, aspetto questo che il progetto all'esame non esplicita e approfondisce sufficientemente.

Scheda R8 – Grandi generatori di traffico - GGT

La scheda determina le ubicazioni in cui sono potenzialmente ammessi i GGT nonché gli indirizzi per la loro pianificazione.

In particolare, il punto 2.4 della scheda, elenca i criteri e i passaggi per la loro definizione e pianificazione a livello locale, mentre in allegato alla stessa vengono determinati i comparti in cui sono potenzialmente ammessi GGT. Tra questi ultimi è compreso anche il comparto del Pian Scairolo.

Tuttavia, *“la definizione di un comparto per GGT non può ancora essere considerata una garanzia di edificabilità per i GGT. L'effettiva possibilità d'insediamento è data attraverso le condizioni e le limitazioni definite dai Comuni nei rispettivi PR e dalle leggi applicabili.”*

Nella scheda, alla quale si rimanda per i dettagli, sono esplicitati i principi da seguire nell'ambito della pianificazione delle utilizzazioni e le verifiche da effettuare.

I Comuni sono quindi chiamati a pianificare questi comparti tenendo conto degli aspetti riportati nella scheda ed effettuando le verifiche necessarie. Il Cantone, da parte sua, ha l'obbligo di verificare che la pianificazione di questi comparti rispetti gli indirizzi della scheda. Per questo aspetti si rimanda al capitolo successivo.

Scheda R10 – Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito

Con questa scheda il PD fornisce le indicazioni per raggiungere una qualità degli spazi pubblici mediante la pianificazione e la progettazione.

La proposta pianificatoria in oggetto individua nella scheda R10 un obiettivo del Piano di indirizzo. Questo tema dovrà essere affrontato e approfondito soprattutto nell'ambito della determinazione dei criteri dei Piani di quartiere.

Scheda M3 – Piano regionale dei trasporti del Luganese - PTL

Il PTL prevede delle misure infrastrutturali specifiche per il comparto oggetto di pianificazione. Lo stesso è infatti parte integrante di un concetto d'intervento più ampio di cui fa parte anche il progetto della rete Tram del Luganese.

Due sono le principali Misure che la scheda di PD indica per questo comparto:

- Misura 3.3.3.c.3: strada di gronda del Pian Scairolo. Nuova strada di servizio delle aree di attività del Pian Scairolo;
- Misura 3.3.5.a.5: Tratta Lugano centro – Grancia. Estensione di ca. 5.5 km della Rete tram da Lugano centro fino al Pian Scairolo, con attestamento a sud della zona dei centri commerciali. Realizzazione di fermate intermedie, di cui una in corrispondenza del nodo intermodale di Lugano sud (vedi anche cap. 5, allegato I).

L'allegato I citato indica di prevedere in linea di principio un tracciato a doppio binario che dovrà essere definito tramite uno specifico studio esteso pure all'individuazione delle fermate intermedie, alle frequenze di servizio, al materiale rotabile e alle modalità di integrazione con il servizio bus urbano e regionale.

Il PR intercomunale tiene conto anche di questi aspetti anche se alcuni di essi dovranno essere meglio integrati nella pianificazione del comparto.

Il Programma di agglomerato del Luganese (PAL2)

Il Progetto di programma di agglomerato (PAL2) prevede delle apposite misure di ordinamento territoriale tra le quali figura il comparto del Pian Scairolo. Tra le misure infrastrutturali figura la rete Tram Cornaredo - Pian Scairolo, la viabilità Pian Scairolo e la rete ciclabile regionale Fase 2.

Il Piano di indirizzo tiene conto di queste misure.

3.2.2. Zona di pianificazione cantonale

Parte del comparto compreso nel nuovo PR intercomunale del Pian Scairolo è soggetto ad una zona di pianificazione cantonale adottata il 21 febbraio 2006 con risoluzione governativa n. 842 e pubblicata dal 27 marzo al 26 aprile 2006 e prorogata per due anni fino al 27 marzo 2013.

3.3. COORDINAMENTO CON I PIANI REGOLATORI DEI COMUNI LIMITROFI

La situazione pianificatoria dei Comuni interessati dal nuovo progetto pianificatorio è la seguente:

- Comune di Grancia: revisione del PR approvata il 15 ottobre 1997 con risoluzione governativa n. 5326. Lo stesso è poi stato oggetto di numerose varianti di PR. Il Comune di Grancia ha già provveduto all'informatizzazione del PR;
- Comune di Collina d'Oro – Sezione di Montagnola: revisione del PR approvata il 3 luglio 1996 con risoluzione n. 3444. Lo stesso è poi stato oggetto di numerose varianti di PR;
- Comune di Lugano – Sezione di Barbengo: revisione del PR approvata il 28 ottobre 2009 con risoluzione n. 5464;

- Comune di Lugano – Sezione di Pambio Noranco: approvazione del PR del 5 novembre 1980 con risoluzione n. 6676. Lo stesso è poi stato oggetto di alcune varianti di PR.

Essendo un PR intercomunale fondamentale sarà il coordinamento con il resto dei territori dei Comuni interessati dalla nuova pianificazione.

3.4. CONSIDERAZIONI GENERALI SUL PR INTERCOMUNALE DEL PIAN SCAIROLO

3.4.1. Obiettivi del PR intercomunale

Il comparto del Pian Scaiolo è stato oggetto, negli ultimi decenni, di uno sviluppo urbanistico di insediamenti artigianali, commerciali, industriali e del terziario, disordinato. Dagli anni '60 ad oggi, infatti, si è assistito ad una trasformazione che ha portato questo territorio da prettamente agricolo a zona periferica sede di magazzini, rivenditori d'auto, industrie, capannoni, centri commerciali, trasformandolo quindi in una sorta di grande "mall" dello shopping.

Lo stesso costituisce però un'area con grandi potenziali per lo sviluppo economico dell'agglomerato urbano dato il tipo di attività insediate e la posizione strategica del comparto.

Per questo motivo i Comuni di Barbengo, Grancia, Collina d'Oro e Lugano hanno deciso di elaborare uno specifico PR intercomunale per lo sviluppo e la disciplina del Pian Scaiolo.

Il progetto pianificatorio, visto quale premessa per uno sviluppo territoriale coordinato, si basa fundamentalmente su due obiettivi principali:

- riqualificare le componenti residenziali e paesaggistiche;
- progettare un ordinamento territoriale – urbanistico confacente per l'ulteriore sviluppo della zona commerciale – lavorativa al servizio dell'agglomerato, senza compromettere le funzioni residenziali più sensibili.

Gli obiettivi sopra indicati sono condivisi dal DT.

3.4.2. Concetto di sviluppo urbanistico e concetto viario

Il Piano di indirizzo riorganizza le funzioni del comparto secondo vocazioni specifiche:

- multifunzionale in corrispondenza dell'uscita autostradale ("Porta sud");
- commerciale e lavorativa nella fascia centrale;
- ricerca avanzata e sviluppo in un possibile parco tecnologico verso sud;
- residenza nei quartieri protetti e nella parte inferiore del piano;
- posteggi a supporto della zona commerciale al di sotto della parte centrale della sponda destra della Roggia;
- svago lungo la sponda destra della Roggia Scaiolo.

Tutti questi elementi concorrono a determinare il nuovo assetto urbanistico del comparto il quale verrà concretizzato, per i comparti più strategici, mediante l'elaborazione di Piani di quartiere (PQ).

a Porta sud

In corrispondenza della "Porta Sud" l'ente pianificante ha individuato il comparto con una spiccata vocazione di interesse pubblico grazie alla presenza delle principali infrastrutture quali l'autostrada, la rete di trasporto pubblico e la presenza del Park+Ride.

Il Piano di indirizzo propone qui la creazione di un'area che attesti l'entrata alla città di Lugano prevedendo, in linea di principio, contenuti legati agli eventi. In questo senso sono ammissibili, così come previsto dalla Scheda di PD R8, dei Grandi generatori di traffico (GGT).

Il DT di principio condivide l'impostazione, ma rende attenta la CIPPS che, nell'ambito delle successive riflessioni, si dovrà tener conto della presenza nonché del consolidamento del Park+Ride esistente nonché delle relazioni esistenti e dell'integrazione nel progetto dell'eventuale presenza della linea del Tram. La stessa, infatti, attraversa esattamente a metà il comparto interessato dal PQ2 del Piano d'indirizzo.

b Comparto lavorativo/commerciale

A sud della "porta" si sviluppa il comparto a vocazione lavorativa e commerciale. Lo stesso è composto da tre aree principali: due a carattere prevalentemente lavorativo e una a carattere prevalentemente commerciale.

Il Piano di indirizzo propone, per le prime due aree, la creazione di un nuovo tipo di insediamento produttivo, volto ad attrarre anche attività di ricerca e di sviluppo. All'interno di queste aree si vuole migliorare la qualità degli spazi e del costruito a favore di una maggiore vivibilità e qualità. Questo tema costituisce la concretizzazione di quanto previsto dalla scheda R7 del PD relativa ai Poli di sviluppo economico.

Il DT condivide la scelta di sviluppare in un comparto con una così forte vocazione industriale il tema degli insediamenti industriali di una certa qualità. La reale concretizzazione di questo obiettivo non è però del tutto chiara, in quanto nel Piano di indirizzo viene invocato il principio ma non viene esplicitato dove e in che modo lo stesso verrà sviluppato. Il DT può supporre che un certo tipo di attività possano trovare sede sui fondi ancora liberi nell'immediato oppure che si vogliano destinare dei comparti specifici delle zone a destinazione lavorativa, indicati nel Piano delle zone comprese le superfici interessate dal PQ3 e PQ6. Il tema necessita dunque di un approfondimento, sia in termini di localizzazione sia in termini di possibilità insediative.

L'altra area a connotazione commerciale, interessa le superfici dove oggi risiedono i Centri commerciali.

Nel Piano di indirizzo viene confermata la vocazione commerciale del comparto ma, rispetto a quello che il PR attuale consente, il Piano di indirizzo propone di concentrare le potenzialità edificatorie sulla sponda sinistra della Roggia Scairolo mantenendo libere le superfici sulla sponda destra. L'obiettivo è quello di rendere fruibile, in analogia a quanto indicato nel Masterplan, gran parte delle superfici a ovest della Roggia in qualità di parco verde. La concretizzazione di ciò potrà avvenire mediante l'elaborazione di PQ.

Il DT condivide il disegno complessivo del progetto pianificatorio, in particolare il mantenimento/resa a verde della sponda destra della Roggia Scairolo in qualità di Parco verde fruibile al pubblico in un contesto altamente antropizzato. Si ritiene che in questo modo si possano innescare sinergie positive tra gli spazi commerciali e gli spazi liberi retrostanti.

Se da un lato quindi vi è una volontà di qualificare quello che oggi rappresentano uno spazio retrostante ai centri commerciali, dall'altro vi è il tema delle quantità edificatorie e della qualità dello spazio costruito.

Per quanto riguarda l'aspetto quantitativo, il DT osserva che il Piano di indirizzo affronta solo parzialmente il tema delle potenzialità edificatorie calcolando unicamente per ciascun comparto la Superficie utile lorda (SUL) senza mettere questa in relazione agli altri indici e parametri edificatori e senza affrontare il tema della Superficie di vendita (SV) ammessa in quanto comparto GGT.

In questo senso è necessario approfondire e verificare la coerenza con la scheda R8 del PD: la pianificazione locale dei Comuni deve, laddove la scheda R8 dà la possibilità di insediare GGT, appurare l'opportunità di insediare, o ampliare, questi contenuti. Successivamente, gli enti pianificanti devono verificare se le condizioni di viabilità ed ambientali locali permettono l'insediamento o ampliamento dei GGT. La pianificazione deve quindi valutare complessivamente tre aspetti focali:

- necessità/opportunità di insediare/ampliare GGT;
- valutare il rispetto del quadro ambientale, presente e futuro;
- valutare le condizioni di sostenibilità viaria, presenti e future.

La scheda R8, con l'obiettivo di fornire un parametro indicativo complessivo della quantità di contenuti di GGT che si potrebbero insediare nei comparti stabiliti, ha quantificato in circa 95'000 mq di SV il quantitativo ammesso per il comparto del Pian Scairolo.

Tali analisi hanno l'obiettivo di verificare che la quantità di SV ammesse, o altro tipo di superficie che genera, in base alla definizione, un TGM uguale o maggiore a 1'000 movimenti/giorno, garantiscano il rispetto delle condizioni quadro sia ambientali sia viarie.

Il DT osserva che nel Piano di indirizzo non sono state localizzate e quantificate le superfici definite quali GGT, le quali saranno verosimilmente posizionate nei comparti della "Porta sud" e nei comparti destinati al commercio, come da indicazione della scheda di PD.

Il disegno pianificatorio dovrà soddisfare le esigenze poste dall'art. 73 Lst, il quale stabilisce che:

"Nei comparti per grandi generatori di traffico la pianificazione delle utilizzazioni definisce almeno:

- a) la delimitazione del comparto con le attività consentite e i parametri edificatori,*
- b) l'assetto urbanistico,*
- c) il volume di traffico medio che il comparto può generare nei giorni di apertura,*
- d) un adeguato allacciamento alla rete viaria,*
- e) l'integrazione nella rete dei trasporti pubblici con un servizio commisurato all'affluenza di pubblico,*
- f) la regolamentazione dei posteggi."*

La determinazione dei 95'000 mq di SV indicata nella scheda di PD ha quindi carattere puramente indicativo e si riferisce a tutto il comparto e tutte le superfici GGT; le quantità edificatorie che potranno essere realizzare con il PR do-

vranno quindi tener conto di un quantitativo complessivo che è rappresentativo di un carico viario e ambientale massimo sostenibile.

La riflessione in merito alla sostenibilità viaria è stata infatti svolta dall'ente pianificante in termini di SUL su tutte le zone di PR senza distinguere laddove sono ammessi GGT, e quindi SV che generano un forte traffico. Così come riportato in Allegato 2 del Rapporto di pianificazione, è stata quindi calcolata la SUL oggi presente e la SUL futura con il nuovo PR.

In particolare, il calcolo della SUL futura è stato eseguito senza tener conto di un assetto urbanistico preciso ma partendo dalle quantità edificatorie che si vorrebbero realizzare: l'esemplificazione riportata in Allegato 1 relativa ai PQ4 e PQ5 dimostra infatti che, pur facendo parte della medesima zona di utilizzazione, per poter costruire un certo quantitativo di SUL, è necessario stabilire altezze di zona differenti.

Dai dati presentati a pag. 66 del Rapporto di pianificazione si evince che già oggi nei comparti in cui sono sorti i centri commerciali (GreenSKYrolo 4 e 5) si hanno ben 154'000 mq di SUL; tenendo conto che indicativamente la SV è circa $\frac{2}{3}$ della SUL¹, già oggi si avrebbero 102'000 mq di SV, mentre con il progetto futuro si arriverebbe a 128'000 mq di SV. Ciò significa che già allo stato attuale ci si situerebbe al di sopra della soglia indicata dal PD nella propria scheda. Il DT invita l'ente pianificante da un lato a verificare le superfici riportate e dall'altro a completare la riflessione delle superfici ammesse non solo in termini di SUL, ma anche in termini di SV in tutti i comparti in cui si intende ammettere GGT. Queste verifiche avranno anche delle implicazioni sull'assetto viario e sul quadro ambientale.

Per quanto riguarda l'aspetto qualitativo, l'ente pianificante propone l'elaborazione di PQ atti a garantire un disegno urbanistico ben preciso. Tale qualità urbanistica, è possibile raggiungerla unicamente stabilendo dei criteri qualitativi in relazione alla disciplina degli spazi pubblici e da parametri urbanistici da comunque mantenere al fine di garantire un'ideale vivibilità degli spazi lavorativi e/o abitativi, quali ad esempio la distanza tra edifici, gli spazi stradali in relazione anche agli edifici che si affacciano su di essa. Questi aspetti non emergono dalla documentazione presentata e dovranno essere idoneamente approfonditi e tradotti nei criteri dei singoli PQ, la cui realizzazione daranno origine al disegno complessivo.

Per quanto riguarda il tema dei posteggi al di sotto degli spazi verdi sulla sponda destra della Roggia, il DT non riscontra nella documentazione ulteriori approfondimenti in merito. Si osserva tuttavia che una loro realizzazione potrebbe essere onerosa economicamente e riscontrare difficoltà a livello di accessibilità in quanto si tratterebbe di attraversare in sotterranea la Roggia.

¹ Rapporto tra SUL e SV emerso nell'analisi dei dati sulla situazione esistente nell'ambito dell'elaborazione della scheda di PD.

4. OSSERVAZIONI PUNTUALI

4.1. PIANO DEL PAESAGGIO

Con il presente progetto pianificatorio, la CIPPS si è posta degli obiettivi d'ordine paesaggistico raggiungibili mediante degli interventi progettuali ben precisi.

Qui di seguito vengono ripresi obiettivi e progetti compresi nella pianificazione all'esame valutandone la traduzione pianificatoria.

4.1.1. La sequenza dei parchi

Il Piano del paesaggio contempla al suo interno la realizzazione di un grande asse verde che funge da elemento unificante dal lago attraverso il cuore dell'area commerciale fino all'a "testata verde" verso la città.

Al centro scorre la Roggia Scairolo che viene rivalutata quale asse di valenza biologica, dandole anche la funzione di ricucitura visiva e fruitiva. Essa consente il collegamento tra la foce con l'area di svago, il centro scolastico, la grande area verde centrale e la nuova "testata verde".

In base a quanto riportato nel Rapporto di pianificazione la grande area verde centrale rappresenta il nuovo baricentro verde della vallata e funge da collegamento della parte superiore con la parte inferiore e con le due aree collinari adiacenti che vengono integrate con il Piano.

L'ente pianificante propone la costituzione di una serie di Parchi e spazi verdi in sponda destra della Roggia Scairolo, quali:

- la nuova testata verde;
- il parco pubblico;
- l'area di svago;
- il collegamento verso Grancia.

Questa sequenza di spazi verdi è uno degli elementi portanti del progetto di riqualifica territoriale promosso dal masterplan: ai diversi parchi sono state attribuite infatti funzioni specifiche, determinate dal contesto circostante.

Un buon valido indirizzo è quello di abbinare le zone lavorative e di commercio ad aree libere e di svago.

La traduzione pianificatoria di questo concetto, condiviso dal DT, non è tuttavia sempre chiara e lineare. I Piani grafici rappresentano in più modi le stesse superfici e non sempre i perimetri delle zone sono corrispondenti nei diversi Piani.

Per quanto riguarda la **testata verde** la stessa rappresenta *"il punto di innesto dell'asse verde nella grande città di Lugano, [...], che sarà da definire nei suoi contenuti ma che dovrà avere una chiara e dominante vocazione pubblica, e la grande area di svago che si snoda fino al lago, ed è anche il punto che sancisce la nascita della nuova Roggia Scairolo"* (pag. 29 del Rapporto di pianificazione).

La stessa è rappresentata:

- nel Piano delle AP – EP come zona 1 AP PQ – Parchi e zone verdi;
- nel Piani del paesaggio come AP-EP verde – parchi o spazi pubblici fruibili;
- nel Piano delle zone come Area edificabile non costruibile all'interno del PQ1;
- nel Piano dei vincoli come Verde parco o spazi pubblici fruibili e sovrapposto Attrezzature ed edifici pubblici.

Per quanto riguarda il **parco pubblico**:

- nel Piano delle AP – EP la zona 3 AP PQ – Parchi e zone verdi;
- nel Piani del paesaggio come AP-EP verde – parchi o spazi pubblici fruibili;
- nel Piano delle zone come Area edificabile non costruibile all'interno del PQ1;
- nel Piano dei vincoli come Verde parco o spazi pubblici fruibili e sovrapposto Attrezzature ed edifici pubblici.

Le destinazioni sopra menzionate possono indurre ad una certa confusione che deve essere corretta e resa più chiara. Infatti, il vincolo di carattere pubblico dovrebbe portare ad un esproprio di una porzione di terreno per la realizzazione del parco, dall'altro il vincolo di inedificabilità (travaso di indici) comporta il mantenimento della proprietà ai privati.

Si segnala inoltre, una differenza tra le superfici destinate alla zona residenziale – mantenimento indicata nel Piano delle zone nel Comune di Collina d'Oro – Sezione di Montagnola rispetto alle stesse indicate nel Piano delle AP-EP.

Per quanto riguarda l'**area di svago**, da quanto descritto nel Rapporto di pianificazione, parrebbe una sorta di Parco verde fruibile.

Il DT ritiene questo un valido obiettivo, tuttavia a livello pianificatorio, dovrà essere chiara la destinazione a Parco verde con funzione di svago. Già nella definizione di Parco, è intrinseca la possibilità di realizzare delle strutture confacenti e compatibili con questo tipo di destinazione, quali ad esempio piantare alberi esotici e non esclusivamente autoctoni, panchine, sentieri, muretti, ecc.

Ciò che le prescrizioni normative dovranno garantire sarà invece che, nell'ambito dei singoli Piani di quartiere (PQ), venga effettivamente implementato, e quindi realizzato, un progetto complessivo e coerente su tutta la fascia verde. La cessione degli indici dalla sponda destra a quella sinistra della roggia Scairolò dovrà essere contestuale alla progettazione del Parco, della sponda destra del corso d'acqua.

Considerato il ruolo determinante delle superfici verdi nell'assetto del nuovo piano regolatore intercomunale, il DT chiede che nell'ambito degli approfondimenti successivi venga precisato il carattere delle aree verdi, specificando le destinazioni d'uso (svago, protezione natura, altro) e/o le funzioni, e indicando dove sono previste infrastrutture di supporto all'utenza pubblica. In questo senso, le prescrizioni di zona dovranno regolare in maniera chiara e sosteni-

bile la disciplina delle aree verdi e come queste superfici verranno gestite e regolate. Ciò per garantire nel tempo lo scopo e la funzione dell'area verde.

In merito alla realizzazione dell'asse verde, nell'ambito della prossima fase pianificatoria, dovranno essere chiarite le modalità di attuazione dello stesso se mediante vincoli d'ordine pubblico o meno approfondendo quanto già trattato (vedi pag. 59 e 60 del Rapporto di pianificazione).

Altro elemento che determina il disegno del nuovo progetto pianificatorio è il **collegamento verso Grancia**. Si tratta di un nuovo sovrappasso dell'autostrada e della strada cantonale quale elemento di collegamento tra il Parco e il nucleo di Grancia.

Il principio di collegare mediante un passaggio pedonale la zona residenziale (nucleo) di Grancia con il parco in sponda destra della Roggia Scaiolo è in sintonia con l'obiettivo di promozione della fruibilità del parco per gli abitanti di Grancia.

Questa misura necessita tuttavia di ulteriori verifiche che ne attestino concretamente la fattibilità e la sostenibilità economica.

4.1.2. La Roggia Scaiolo

a In generale

Con questa proposta, la roggia diventa il vero e proprio asse del Piano, nonché l'elemento che separa le attività produttive e commerciali in sponda destra da quelle di svago e di residenza in sponda sinistra. Per il corso d'acqua sono previsti interventi sostanziali, sia a favore di una maggiore naturalità del biotopo, sia a favore della sicurezza idraulica. I previsti allargamenti dell'alveo dovranno adeguarsi alle preesistenze e laddove il riale è a contatto con le zone edificabili e lo spazio di manovra è più ridotto, sono comunque previsti degli allargamenti importanti con la funzione di aree di esondazione; anche questi dovranno essere idoneamente pianificati.

Gli interventi sul corso d'acqua sono condivisi dal DT e ritenuti coerenti con la vocazione che il masterplan intende attribuire alla sponda destra del Pian Scaiolo. Il DT ritiene che gli interventi di riqualifica non debbano tuttavia limitarsi unicamente alla roggia Scaiolo, ma estendersi anche ai riali laterali indicati a pag. 28 del Rapporto di pianificazione, in modo da ripristinare/rafforzare i collegamenti ecologici con i versanti, ora fortemente inibiti.

b La Roggia Scaiolo e la linea Tram

La proposta pianificatoria prevede un'indicazione molto approssimativa del tracciato della linea del Tram del Luganese per la tratta che interessa il Pian Scaiolo.

Il concetto generale della rete tram del Luganese a forma di H prevede:

- di integrare l'esistente tratta Ponte Tresa-Bioggio della Ferrovia Lugano-Ponte Tresa (FLP);

- di realizzare un collegamento diretto sia, grazie a una galleria, tra la valle del Vedeggio e il centro di Lugano, sia tra il nodo intermodale di Bioggio Molinazzo e Manno (zona svincolo autostradale);
- di proseguire la rete tram verso nord fino all'area di Cornaredo e verso sud fino al Pian Scairolo;
- di estendere (eventualmente) la rete tram con la costruzione della tratta da Manno (zona Suglio) a Lamone (stazione FFS).

L'estensione della rete tram del Luganese (seconda tappa), cioè il completamento dell'opera a forma di H per collegare tutte le aree strategiche del futuro sviluppo dell'agglomerato di Lugano - è stata oggetto nel 2011 di uno studio di fattibilità che ha analizzato la realizzabilità dal profilo tecnico, urbanistico e della sostenibilità economica del collegamento tra il centro di Lugano, Cornaredo e il Pian Scairolo. Attualmente è stato richiesto il credito per l'elaborazione del progetto di massima della tappa prioritaria.

Così come già riportato nel preavviso Dipartimentale del 9 febbraio 2012 allo Studio relativo alla "Rete Tram – Studio di fattibilità tratta Cornaredo – Lugano Centro – Pian Scairolo", il tracciato inserito nella proposta pianificatoria, che corre lungo la sponda sinistra della Roggia Scairolo, si trova in potenziale conflitto con lo spazio riservato alle acque così come definito e sancito:

- dal Diritto federale, vedi LPac Art. 36a e OPac Art. 41a e 41 c;
- dal Diritto cantonale Lst art. 41 e RLst Art. 50;
- a livello di pianificazione locale, già attualmente in vigore, dai PR dei Comuni di Grancia, Collina d'Oro - Sezione Montagnola e Lugano - Sezione Barbengo.

Considerata la solidità delle basi legali a protezione del citato corso d'acqua, i vincoli oggettivi, che portano a prevedere il tracciato lungo la Roggia e a scartare definitivamente altre varianti (strada cantonale), devono essere esplicitati e consolidati. Ciò consentirà di avvallare, anche a fronte di eventuali ricorsi, la scelta pianificatoria.

Nel caso quindi si confermasse la linea Tram lungo la Roggia, lo spazio riservato al corso d'acqua dovrà essere garantito con il cosiddetto concetto di "corridoio", vedi Rapport explicatif (Initiative parlementaire Protection et utilisation des eaux (07.492) – Modification des ordonnances sur la protection des eaux, l'aménagement des cours d'eau et l'énergie, de même que de l'ordonnance relative à la loi fédérale sur la pêche).

A pagina 8 esso recita:

"Il (lo spazio riservato alle acque) comprend la place occupée par le fond du lit à l'état naturel et les deux zones riveraines. Il constitue un couloir, dont le lit du cours d'eau n'occupe pas nécessairement le centre. Il concetto di "corridoio", da applicare solo in casi eccezionali, prevede di poter lasciare ai corsi d'acqua lo spazio a loro riservato ripartito in modo asimmetrico tra le due sponde. "

Lo spazio riservato alle acque dovrà quindi essere dato anche se distribuito in modo difforme tra le due sponde. In caso contrario l'asse ordinatore verde incentrato sulla Roggia, proposto quale punto strategico del PR-CIPPS, condiviso dal DT, sarà difficilmente realizzabile.

Pertanto l'eventuale conferma che la variante lungo la Roggia costituisca l'unica variante percorribile per l'inserimento di una linea del Tram nel Pian Scairolo dovrà portare, in sede di approvazione, allo sviluppo e alla traduzione anche nei Piani e nelle NAPR di un concetto di valorizzazione della Roggia.

Sarà infatti indispensabile poter argomentare in modo molto solido la scelta di posizionare una nuova infrastruttura viaria (benché indispensabile alla regione) nello spazio di principio riservato (in sponda sinistra) alle acque ai sensi delle varie Leggi federali e cantonali riportate sopra.

In particolare, per la successiva fase pianificatoria, sarà necessario:

- definire lo spazio riservato alle acque lungo la Roggia ai sensi dell'art 41a OPAC e traslare quindi lo spazio "perso" in sponda sinistra lungo la sponda destra. Questa operazione, apparentemente semplice sulla carta, deve considerare adeguatamente le preesistenze e la morfologia attuale del terreno che vede la sede attuale della Roggia "incassata" tra edifici e depositi di terreno esistenti;
- nell'ambito di questo progetto dovrà essere valutato un aumento dello spazio riservato ai corsi d'acqua per le necessità di rivitalizzazione della Roggia Scairolo (art. 41a cpv. 3 OPAC). In merito alle potenzialità di recupero della Roggia Scairolo si richiamano le valutazioni contenute nel documento Progetto di rinaturalizzazione della Roggia Scairolo del luglio 2008 di Dionea SA e Mauri e Banci;
- verificare l'effettiva disponibilità di spazio in sponda destra che comporterà verosimilmente ad un rimodellamento importante della stessa;
- associare alla progettazione del Tram un progetto di riqualificazione della Roggia che permetta di compensare la presenza molto ravvicinata di una nuova via di comunicazione a un corso d'acqua in contrasto con la LPAC e l'OPAC; le due progettazioni non potranno essere disgiunte.

In conclusione si segnala che la progettazione di una linea Tram lungo la Roggia, se impostata come inteso più sopra, potrebbe innescare una dinamica positiva che porterebbe a una valorizzazione dell'asse incentrato sulla roggia Scairolo. La valorizzazione dovrà comprendere e considerare aspetti idraulici, naturalistici e di fruizione pubblica della Roggia Scairolo.

Il DT ricorda che il tema dello spazio riservato ai corsi d'acqua, ai sensi dell'art. 41a OPAC, andrà definito anche per i riali laterali alla Roggia.

Il DT chiede che venga affrontato e approfondito anche il tema dell'interconnessione ecologica trasversale alla Roggia identificando alcuni riali laterali che possono ancora essere riqualificati e rimessi a cielo aperto. Per una vera riqualificazione ecologica è decisivo definire e aumentare la connettività del comparto con la fascia pedemontana dei versanti, attualmente scarsa, in particolare per la fauna anfibia.

In particolare, si segna l'importanza della valorizzazione del corso d'acqua sul mappale 134 nel PQ 2 (di proprietà del Consorzio roggia del Pian Scairolo). La nuova Roggia Scairolo nasce infatti sul mappale 134 di Lugano-Pazzallo (tratta di corso d'acqua a cielo aperto) e non sul mappale 234 di Lugano-Pambio Noranco come indicato alle pagg. 25-29 tant'è che i piani all'esame non riportano il corso d'acqua sul mappale 134 di Lugano-Pazzallo.

c Pericoli naturali

In merito al tema pericoli naturali il DT ricorda che il Piano zone di pericolo deve essere integrato e considerato in questa procedura pianificatoria.

Il PZP è disponibile per tutta l'asta della Roggia Scairolo e per il tutto comparto in oggetto. Risulta escluso solo il perimetro di Grancia (lo studio PZP di Grancia è però in fase conclusiva da parte dello Studio d'ingegneria Mauri & Banci). Nei comparti di Barbengo e Pambio-Noranco è già stato pubblicato e adottato secondo la LTPN.

In merito ai pericoli naturali sono da segnalare i seguenti conflitti che andranno risolti:

- PQ3 Garaveggia – i mappali 1900 e 211 sono interessati da pericolo medio di alluvionamento della Roggia (colore blu). La proposta di destinare a sviluppo parco i due mappali è condivisa.
- PQ5 – il mappale 118 Grancia è parzialmente interessato da pericolo medio di alluvionamento della Roggia (colore blu); in zona blu non sono ammessi nuovi “azzonamenti”; chiediamo pertanto se la presente procedura comporta formalmente un nuovo azzonamento.P
- PQ6 Lischetti – i mappali 102, 336 e parzialmente 330 e 337 di Grancia sono interessati da pericolo medio di alluvionamento della Roggia (colore blu); in zona blu non sono ammessi nuovi “azzonamenti”; chiediamo pertanto se la presente procedura comporta formalmente un nuovo azzonamento.

Il DT osserva che il Piano riportato a pag. 28 del Rapporto di pianificazione contiene già tutti gli elementi qui sollevati. Nella successiva fase pianificatoria si tratterà di disciplinarli a livello di PR.

Ad esempio:

- il futuro dimensionamento idraulico della Roggia dovrà già tener conto delle previste nuove impermeabilizzazioni del territorio;
- i bacini di ritenzione, la loro ubicazione e dimensionamento dovranno essere definiti con maggior precisione;
- lo spazio riservato alle acque (arretramento da Roggia e laterali) andrà definito ai sensi della LPAC e OPAC considerando pure le future esigenze di spazio per la riqualificazione della Roggia.

4.1.3. Le aree agricole

Le superfici agricole presenti nel pian Scairolo, seppur non abbiano una connotazione produttiva, risultano avere un importante ruolo paesaggistico.

Il PR prevede tuttavia, nella parte sud del Pian Scairolo delle superfici agricole “con funzione fruitiva”.

Si osserva che nel Piano dei vincoli sono indicate due superfici con destinazione “zona di ripristino”: una posta sui fmn 1072 e 1765 parz. del Comune di Collina d'Oro – Sezione di Montagnola attualmente inseriti zona artigianale – commerciale – amministrativa e l'altra che interessa i fmn 305, 310, 293 e 1158 del Comune di Lugano – Sezione di Barbengo attualmente inseriti in zona artigianale - commerciale.

Il DT osserva che tale denominazione non risponde a nessuna destinazione d'uso. Parrebbe comprensibile ipotizzare che le intenzioni della Commissione siano quelle di destinare tali superfici alla zona agricola.

Per quanto riguarda il primo comparto (Comune di Collina d'Oro) il DT sostiene la scelta in funzione di un riordino complessivo del comparto. Tuttavia la stessa andrà meglio argomentata negli atti da sottoporre all'adozione dei legislativi comunali.

Per quanto riguarda il secondo comparto, la Commissione prevede di inserire in zona agricola i fondi, ma mantiene la strada di servizio, che nel PR del 2009 aveva lo scopo di servire la zona edificabile Artigianale – commerciale che verrebbe ora abbandonata. Inoltre prevede anche un Posteggio pubblico. Oltre la necessità di sostanziare il posteggio pubblico in quel punto mediante un calcolo del fabbisogno, non è chiaro a quale utenza sia destinato. Aspetti questi che andranno quindi approfonditi in maniera tale che le scelte fatte siano coerenti e sostenute da valide motivazioni.

Si rileva inoltre, che nel Piano del paesaggio la superficie destinata a posteggio è indicata come “verde agricolo”.

Il DT osserva inoltre che:

- in località Pradelli del Comune di Lugano - Sezione di Pambio Noranco, viene indicato un ampliamento della zona AP/EP a scapito della zona agricola (map. 286, 287, 288, 289). Questi fondi, in base al catasto delle idoneità agricole, sono invece molti idonei alla campicoltura;
- la realizzazione di nuova strada “collettrice” comporta una diminuzione di territorio agricolo delimitato in territorio del comune di Grancia. La parziale sottrazione dei fondi agricoli ad utilizzo estensivo (map. 309, 283, 290) sono idonei allo sfalcio ed alla viticoltura nel catasto delle idoneità agricole;
- la realizzazione della Roggia di laminazione indicata nel Piano a pag. 28 sul Comune di Lugano – Sezione di Barbengo, dovrà essere pianificata e dovrà esserne valutato il compenso agricolo.

Queste superfici agricole, sottratte definitivamente alla zona agricola, devono quindi essere compensate in base alla Legge sulla conservazione del territorio agricolo (Ltagr). L'ente pianificante dovrà pertanto sottoporre alla Sezione dello sviluppo territoriale, unica istanza di coordinamento nella procedura di approvazione dei piani di cui all'art. 4 lit. a)-d) LALPT e art. 2 lett. c) del Regolamento sul coordinamento delle procedure di pianificazione e di autorizzazione di edifici e impianti, una proposta di compenso ai sensi della Ltagr.

Data l'importanza delle aree agricole pedemontane/di collina il DT invita la Commissione, nell'ambito del consolidamento del PR, ad affrontare il tema della gestione di queste superfici, che in caso di abbandono dell'attività agricola sono fortemente minacciate dal rimboschimento, introducendo ad esempio delle zone di protezione del paesaggio e una gestione attiva atta ad assicurare nel tempo questa funzione paesaggistica.

Formalmente, la rappresentazione nel piano di indirizzo del Piano del paesaggio non delimita in modo evidente la zona agricola, che si confonde con il “verde” della zona edificabile attrezzata (AP-EP), fra l'altro impropriamente denominata “verde agricolo”.

Nella rappresentazione grafica nel Piano del paesaggio, la zona agricola non viene delimita in modo evidente. La stessa, infatti, si confonde con il “verde” della zona edificabile attrezzata (AP-EP) e viene inoltre impropriamente denominata “verde agricolo”.

4.1.4. L' area forestale

La superficie rappresentata nei piani come area forestale deve fare riferimento ai rispettivi accertamenti forestali elaborati per i Comuni interessati dal PR intercomunale. Si sono riscontrate alcune imprecisioni nei Piani grafici:

- 1) in corrispondenza del fmn 366 del Comune di Grancia (zona Lafrecio), il bosco non è stato inserito in modo corretto nei Piani (Piano delle zone e Piano del paesaggio);
- 2) il fmn 337 del Comune di Lugano Pazzallo è stato inserito erroneamente in zona forestale;

Si segnala inoltre che la nuova strada collettrice che scorre a est dell'autostrada (dalla rotonda in zona Prefosso fino all'incrocio di Senago) interessa superficie forestale; si rende pertanto necessario un dissodamento ai sensi dell'art. 5 LFo.

4.1.5. Le aree protette

Nel suo Rapporto la Commissione evidenzia l'attuale presenza di due aree protette.

La prima si trova nel territorio di Collina d'Oro – Sezione Montagnola sul fmn 1900. Si tratta di un sito di riproduzione di anfibi di importanza nazionale (TI 306 Scairolò Vecchio). Esso è consolidato nel PR di Collina d'Oro con una zona di protezione (ZP).

L'ente pianificante ripropone il vincolo ma non si comprende bene né la delimitazione della zona né, mancando le NAPR, la sua disciplina. Infatti, i Piani presentati non riportano tutti la stessa informazione. Infatti, il Piano dei vincoli attribuisce al fmn 1900 la funzione di “Verde parco o spazi pubblici fruibili”; nel Piano delle zone la stessa è inserita in “Piano di quartiere Garaveggia – PQ3” quale “area edificabile non costruibile” e nel Piano del paesaggio un'ampia superficie è interessata da una zona di protezione della natura più ampia (fmn 211, 1900, 1901).

Si prevede inoltre, una Roggia di laminazione (vedi pag. 28 del rapporto di pianificazione) che occuperà una parte di zona destinata a verde; questo aspetto dovrà trovare riscontro e una codificazione nei Piani grafici;

Il DT chiede dunque che nel consolidamento della proposta pianificatoria vengano esplicitate in modo chiaro le funzioni su questo comparto, e più in particolare che venga risolta la promiscuità tra zona di protezione della natura, allargamento dello Scairolò e la zona di svago.

La seconda area protetta è costituita dal biotopo, anch'esso di importanza nazionale, sul fmn 183 del Comune di Lugano – Sezione di Barbengo. Si tratta di uno stagno attualmente codificato nel PR del Comune tramite un vincolo di riserva naturale (a differenza di quanto riportato a pag. 35 del Rapporto di pianificazione).

Intenzione della Commissione è quella di spostare lo stagno all'interno della zona agricola più a sud, in prossimità della zona agricola.

Il DT rileva che tale proposta risulta essere conflittuale con la funzione stessa dello stagno. Lo specchio d'acqua è infatti collegato con una serie di zone umide più a monte, per le quali negli scorsi anni sono stati realizzati dei passaggi faunistici. Il DT ricorda inoltre che si tratta di un oggetto di importanza nazionale, il quale di principio deve essere conservato intatto, a meno che non sia in gioco un interesse equivalente o maggiore. Nei Piani grafici dovranno essere riportati i corridoi faunistici e se necessario andrà valutato un potenziamento di questi collegamenti a favore della fauna di piccola e media taglia tra la piana dello Scairolo e i relativi versanti.

Anche in questo caso nei Piani grafici vengono coinvolte superfici differenti rendendo non chiaro il limite e il tenore del vincolo.

In particolare nel Piano del paesaggio si indica una zona di protezione della natura all'estremo sud del perimetro di studio; questa non trova tuttavia riscontro né nel Rapporto né nei dati a disposizione; si chiede pertanto di voler motivare tale azzonamento. Ciò assume maggiore incertezza tenendo conto che nel Piano dei vincoli la superficie viene graficamente delimitata con un tratto arancione con l'indicazione nella legenda di cessione degli indici di edificabilità.

4.1.6. Le alberature

A pag. 37 del Rapporto di pianificazione si approfondisce il tema delle alberature e si descrivono quattro tipologie di alberature previste:

- lungo gli assi acquatici;
- lungo gli assi di trasporto;
- lungo le strade secondarie;
- a delimitazione dell'edificato.

Un concetto della possibile traduzione pianificatoria è rappresentato a pag. 38.

Il DT ritiene necessario che questo tema venga approfondito precisando dove si prevedono esattamente dei viali alberati. In relazione all'assetto viario occorrerà determinare il sedime carrabile, la parte pedonale e le alberature, in modo da determinare correttamente anche la dimensione del sedime complessivo per tutte le funzioni suesposte.

Per quanto riguarda invece la roggia, parrebbe che si preveda la sua marcatura mediante un doppio filare: le alberature qui dovranno essere relazionate con gli spazi di percorrenza pedonale, gli attraversamenti della roggia, nonché con la situazione degli spazi aperti.

Il tema va quindi affrontato con un concetto generale che troverà le basi nel PR e la sua parziale traduzione nel singoli PQ.

4.2. PIANO DELLE ZONE

4.2.1. In generale

La prima riflessione e il primo tema che il DT chiede alla CIPPS di affrontare è quello della contenibilità del nuovo PR intercomunale nonché, di riflesso, delle incidenze che questo PR intercomunale avrà sui PR dei singoli comuni; ciò in termini di unità insediative (Ui).

Lo sviluppo di questo tema porterà a maturare e giustificare meglio le politiche che questo nuovo PR intende promuovere in termini di destinazioni d'uso, potenzialità edificatorie e riorganizzazione urbanistica del comparto.

La seconda riflessione riguarda la delimitazione e l'uso dello strumento del piano di quartiere (PQ) che in questo progetto pianificatorio assume un ruolo determinante. Infatti, la concretizzazione del disegno urbanistico potrà avvenire unicamente mediante l'implementazione dei diversi PQ proposti.

La proposta all'esame stabilisce dei perimetri in cui rendere obbligatoria l'elaborazione di un PQ. Dalla documentazione presentata, mancando la proposta di NAPR, è difficile oggi esprimere un parere sul successo di questa operazione, anche se si può sin d'ora avallare la metodologia adottata.

Il PQ è *"un progetto planovolumetrico inteso a concretizzare gli obiettivi di qualità paesaggistica, architettonica ed urbanistica fissati dal piano regolatore"* di conseguenza *"il piano regolatore stabilisce il perimetro del piano di quartiere nonché i requisiti qualitativi minimi ed i parametri edilizi minimi e massimi."* (art. 54 della Lst).

Per i comparti soggetti a PQ, dovranno quindi essere stabiliti, oltre alle destinazioni d'uso, gli indici e i parametri urbanistici, dei criteri qualitativi che permetteranno di giungere ad uno sviluppo coordinato dei singoli quartieri.

L'ente pianificante dovrà quindi giustificare la delimitazione dei singoli comparti soggetti a PQ e argomentare in che modo le relazioni tra queste consentiranno di realizzare un disegno armonico dell'intero comparto e per il raggiungimento dell'obiettivo generale del PR intercomunale.

Poiché a questo stadio dell'elaborazione non sono ancora state presentate le NAPR, il DT considera la documentazione presentata, e in particolare l'Allegato 1 al Rapporto di pianificazione, quale possibile esempio di sviluppo del progetto pianificatorio.

4.2.2. Destinazioni d'uso

La CIPPS propone le seguenti destinazioni d'uso:

- *Zona nucleo vecchio*. Sono state delimitate due zone del nucleo vecchio: la prima nel Comune di Lugano – Sezione di Pambio Noranco, che rispecchia quella in vigore disciplinata dall'art. 31 NAPR; la seconda nel Comune di Collina d'Oro – Sezione di Montagnola che, anche in questo caso, non viene modificata rispetto a quella del PR in vigore disciplinata dagli art. 41 (zona nucleo vecchio) e 51 (Piano particolareggiato) delle NAPR. Si chiede alla CIPPS di approfondire il tema della disciplina dei nuclei tenendo conto, da un lato delle peculiarità dei due nuclei e dall'altro delle differenti normative oggi presenti per le due zone. Si chiede quindi in che modo l'ente pianificante intenderà far convergere le attuali prescrizioni normative in un'unica

zona, o se il PR intercomunale intende mantenere prescrizioni distinte per i differenti nuclei. Si ritiene che questa sia comunque l'occasione, perlomeno per il nucleo di Pambio Noranco di rivedere e aggiornare la normativa. Il DT ricorda che il Comune di Collina d'Oro ha provveduto all'armonizzazione delle norme del PR e sta portando avanti un lavoro di revisione del PR e dei PP dei nuclei.

- *Zona residenziale.* Come descritto nel Rapporto di pianificazione si tratta di quelle aree adiacenti ai nuclei che vengono sostanzialmente confermate rispetto ai PR in vigore. Nel caso del Comune di Lugano – Sezione di Pambio Noranco, l'attuale PR prevede due zone residenziali distinte: la zona R2 (i.s. pari a 0,4) e la zona R3 (i.s. pari a 0,6), con indici e parametri sensibilmente differenti. Il DT invita la CIPPS a riflettere attentamente sull'eliminazione della due zone uniformandola ad una e a valutarne anche le ripercussioni in termini di contenibilità. Data la situazione territoriale delicata e in base alla documentazione presentata, un aumento dell'indice non è sostenibile. In particolare, la parte libera dell'attuale zona R2 è costituita da un unico fondo (fmn 387 di circa 8'700 mq) che costituisce il limite della zona stessa. Il DT chiede alla CIPPS di valutare la possibilità di assoggettare lo stesso ad un PQ in modo da garantire un disegno qualitativamente adeguato per lo sviluppo di questo comparto così delicato soprattutto da un punto di vista paesaggistico data la morfologia del fondo e la sua vicinanza al nucleo storico.

Si osserva inoltre che il fm 207 è stato adibito a posteggio eliminando quello attuale lungo Strada da Nuranch. Un tale cambio di destinazione d'uso dovrà essere adeguatamente giustificato e supportato dal un calcolo del fabbisogno di posteggi. La cartografia non riporta in questo comparto tutti corsi d'acqua presenti. Come già menzionato nel cap. 4.1.2, la CIPPS dovrà indicare nel Piano delle zone tutti i corsi d'acqua presenti con l'indicazione anche del suo spazio di pertinenza.

La zona residenziale del Comune di Collina d'Oro – Sezione di Montagnola viene confermata nel suo perimetro. La zona, attualmente disciplinata dall'art. 54 NAPR, risulta essere molto differente dalla zona residenziale di Lugano – Sezione di Pambio Noranco in quanto ammette un ventaglio di destinazioni d'uso molto più ampio (i.s. 0,5). Il DT condivide l'indirizzo dato dal nuovo PR di ammettere esclusivamente contenuti residenziali e aziende poco e non moleste. Si osserva che nel comparto residenziale più a sud (fmn 130, 131, 136 e segg.) vi è attualmente una linea di arretramento per concentrare l'edificabilità lungo la strada. Si auspica il mantenimento della stessa in modo da garantire un certo ordine urbanistico per lo sviluppo del comparto dato che lo stesso risulta essere ancora ineditato.

- *Zona residenziale/di mantenimento.* Con questa zona si intende convertire parti di zone artigianali-commerciali-amministrative e zone per attività lavorative estensive in zone miste con contenuti residenziali. Seppur il principio di operare una riconversione di alcuni di questi comparti possa essere condiviso, il DT ricorda che la compatibilità di contenuti residenziali con attività lavorative necessita di un'attenta valutazione, in particolare per quanto riguarda l'assegnazione dei Gradi di sensibilità al rumore (GdS). Questi, infatti, sulla base di quanto previsto dall'OIF, dovranno essere assegnati a tutte le zone di utilizzazione. Infatti, i contenuti residenziali, nel caso di ZM con GdS III, dovranno comunque essere minoritari rispetto agli altri conte-

nuti ammessi nella zona di utilizzazione; ciò dovrà essere esplicitato nella disciplina di zona. Più difficoltosa è invece la misura del bonus che si intende assegnare in caso di conversione di attività artigianali a residenza. È infatti più difficile valutare la sostenibilità e l'efficacia nel concedere bonus non avendo idea dei parametri che si intendono assegnare alla zona e dell'entità dei bonus stessi. La destinazione d'uso che si intende assegnare dovrebbe già essere garante per il cambiamento di funzione del comparto. L'incentivo per la trasformazione di un comparto da lavorativo ad abitativo deve essere corredato da una serie di misure e di eventuali contratti che possano concretizzare effettivamente tale cambiamento nel rispetto degli obiettivi di interesse pubblico. Occorre evitare infatti che il bonus venga utilizzato dal privato a dipendenza dei suoi vantaggi esclusivi rispetto all'evoluzione congiunturale.

- *Zona per attività lavorativa.* Questa zona comprende gli estremi nord e sud della zona edificabile del PR. Alcune di queste zone sono interessate da un PQ (PQ3, PQ6, PQ7). Questa zona è destinata ad attività commerciali, artigianali e amministrative. Sulla base di quanto riportato nel Rapporto di pianificazione (vedi pag. 54), questa risulta essere l'unica zona per la quale si propongono già in questa fase indici e parametri edilizi e più precisamente: i.s. 1, altezza massima alla gronda 16,00 ml, distanza dal confine 5,00 ml.

La situazione codificata nei singoli PR in vigore è quella di contenuti artigianali, industriali e in alcuni casi anche commerciali e amministrativi. In corrispondenza dei primi due contenuti vige l'applicazione dell'indice di edificabilità (i.e.) che varia dai 3 mc/mq (Lugano Pazzallo) ai 4 mc/mq (Pambio Noranco) fino a 5 mc/mq (Grancia, Barbengo, Collina d'Oro-Montagnola); mentre per gli altri tipi di contenuti (commerciali e amministrativi) l'i.s. varia da 0,6 (Grancia) a 0,8 (Barbengo, Collina d'Oro-Montagnola, Pambio Noranco, Lugano Pazzallo).

Il DT ritiene che il nuovo PR debba fare una scelta tra una chiara e precisa divisione dei contenuti all'interno delle diverse zone edificabili e il mantenimento della combinazione dell'indice di edificabilità e l'indice di sfruttamento in base alle diverse destinazioni d'uso ammesse.

Il progetto prevede un aumento dell'i.s. in modo indistinto su tutte le zone; un aumento consistente del parametro, come nel caso di Grancia che passa da 0,6 a 1, necessita di una chiara e valida motivazione a fronte soprattutto di un'impostazione urbanistica che non prevede l'eliminazione di potenzialità edificatorie ma uno spostamento delle stesse.

Il DT osserva che tra le destinazioni d'uso non sono annoverate la *Zona eventi e servizi* e la *Zona commerciale* che però compaiono nei Piani grafici.

4.2.3. Piani di quartiere (PQ)

a In generale

In base alle disposizioni legislative in materia, il PQ "è un progetto planovolumetrico inteso a concretizzare gli obiettivi di qualità paesaggistica, architettonica ed urbanistica fissati dal piano regolatore" (art. 54 cpv 1 Lst) ma non può determinare destinazioni d'uso e parametri edificatori in quanto "il piano rego-

lattore stabilisce il perimetro del piano di quartiere nonché i requisiti qualitativi minimi ed i parametri edilizi minimi e massimi" (art. 54 cpv 3 Lst).

In particolare, "Il piano regolatore deve contenere i requisiti qualitativi minimi, che dipendono dagli obiettivi e dai contenuti che il Comune vuole incentivare mediante il piano di quartiere" (art. 77 cpv 1 RLst) e "I parametri edilizi minimi e massimi sono le prescrizioni riguardanti le altezze, le distanze e gli indici" (art. 77 cpv 2 RLst).

In sostanza, il PQ diventa invece uno strumento urbanistico che consente di raggiungere obiettivi di carattere qualitativo, anch'essi ancorati nella disciplina di PR. Le norme di PR dovranno quindi contenere ed esplicitare anche i criteri qualitativi da raggiungere mediante lo strumento attuativo. Si ricorda che il DT ha allestito delle Linee guida sui Piani di quartiere (novembre 2009).

b I PQ del PR intercomunale del Pian Scairolo

La CIPPS determina quattro PQ mediante i quali concretizzare il concetto urbanistico proposto, ovvero la realizzazione dell'asse verde sulla sponda destra della roggia concentrando l'edificazione sulla sponda sinistra, e altri tre PQ atti a disciplinare situazioni di particolare rilevanza.

Il DT condivide di principio l'impostazione del progetto pianificatorio (master-plan). Come indicato nel Rapporto di pianificazione (cfr. pag. 59) e in base alla documentazione cartografica proposta, l'attuazione del progetto pianificatorio potrà avvenire con modalità differenti, che saranno tuttavia da chiarire e approfondire nell'ambito della successiva fase pianificatoria.

In particolare, per raggiungere l'obiettivo di convertire la sponda destra a verde pubblico, la CIPPS ha scelto di delimitare una serie di PQ. Il DT non ha motivi per ritenere che la soluzione proposta non sia praticabile e possa quindi portare al conseguimento del risultato auspicato. Questa soluzione, che permetterebbe di ridurre o comunque evitare oneri espropriativi, necessita però di essere tradotta in prescrizioni normative chiare ed efficaci; aspetto questo da non sottovalutare. Infatti, queste ultime dovranno garantire che tutti processi che porteranno al risultato finale siano espressi in modo chiaro ed inequivocabile così che ogni attore coinvolto sia consapevole sin dall'inizio dei compiti e degli oneri con cui è confrontato.

La documentazione qui esaminata, benché si tratti di un Piano di indirizzo, appare poco chiara e in alcuni casi contraddittoria. In particolare, come già menzionato nel cap. 3.1 non è sempre lineare il passaggio tra gli intendimenti evocati e illustrati nel Rapporto di Pianificazione e la loro traduzione nei Piani grafici.

Ad esempio, in corrispondenza degli insediamenti commerciali e lavorativi principali (PQ 4-5-6), si vorrebbe concedere la possibilità di realizzare nuove costruzioni solo sul lato sinistro della roggia Scairolo, assegnando i terreni sia sulla sponda destra che sulla sponda sinistra alla medesima zona di utilizzazione. Nel Piano delle AP-EP però i fondi sulla sponda destra vengono anche destinati ad AP-EP - verde pubblico.

Differente appare la situazione dei sedimi di sponda destra compresi all'interno del PQ3 per i quali non è invece previsto un vincolo di AP-EP ma solo nel Piano dei vincoli viene azionato come "verde parco o spazi pubblici

fruibili". Il DT non comprende i motivi per cui i terreni del PQ 3 debbano essere trattati in maniera differente rispetto a quelli dei PQ 4-5-6 in quanto costituiscono un unico concetto pianificatorio da attuare mediante i singoli PQ.

Nel dettaglio dei singoli PQ il DT esprime le seguenti considerazioni:

- PQ1 e PQ2 – Piano di quartiere "Porta sud A" e "Porta sud B": la superficie del PQ1 (Comune di Lugano - Pambio Noranco) è attualmente inserita in zona artigianale - industriale - commerciale, con indici e parametri edificatori differenziati a seconda della destinazione d'uso; la superficie compresa nel PQ2 (Comune di Lugano - Pazzallo) è inserita nel PR attuale in parte in zona commerciale - artigianale e in parte in zona EP – Uffici autostradali (uffici della Confederazione). In base a quanto riportato nel Rapporto di pianificazione (pag. 61), attualmente non è ancora chiara la destinazione d'uso che si intende assegnare a queste superfici seppur l'indirizzo è quello di prevedere un comparto in grado di ospitare grandi eventi con quindi strutture idonee allo scopo. Questa funzione nel contesto del Pian Scairolo e dell'Agglomerato del luganese può considerarsi appropriata. Questo indirizzo necessita però, per forza di cose, di un processo di affinamento affinché le prescrizioni di destinazione d'uso e di parametri edificatori, qualitativi e quantitativi, siano maggiormente precisati e rispettivamente commisurati allo scopo. Il DT ritiene che cambi di destinazioni d'uso così sostanziali, con un'importanza a scala regionale, per il servizio che offriranno, necessiti di una maggiore giustificazione e maggiori approfondimenti. Il concetto urbanistico dovrà trovare una chiara traduzione nelle destinazioni d'uso, negli indici e parametri edificatori e nei criteri qualitativi del/dei PQ. Questi elementi hanno, infatti, chiare implicazioni non solo sulla bontà urbanistica del progetto pianificatorio ma anche sugli aspetti viari e ambientali che ne derivano.
Per quanto riguarda la possibilità di prevedere una torre alta 60,00 ml (torre degli eventi), benché il DT non abbia ravvisato elementi tali da non escluderne la fattibilità, la stessa dovrà comunque essere maggiormente sostanziata con una giustificazione in grado di avallare la sostenibilità dell'opera e la sua coerenza con il disegno urbanistico complessivo.
- PQ3 – Piano di quartiere "Garaveggia": questo è il primo da nord della serie di PQ che dovrebbero portare alla realizzazione dell'asse verde sulla sponda destra dello Scairolo.
In particolare, per il PQ3, si sottolinea l'importanza della strada cantonale e del nuovo affaccio su entrambi i lati dell'asse stradale (strada di collegamento) che verrebbe realizzato su di essa. Il DT invita la Commissione a fare una riflessione in merito tenendo conto delle indicazioni della scheda di PD R10 – Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito.
- PQ4 – Piano di quartiere "Centri commerciali nord" e PQ5 – Piano di quartiere "Centri commerciali sud": oltre agli aspetti d'ordine generata sopra riportati, il DT sottolinea che nelle NAPR dovrà essere disciplinata la questione relativa alle modalità con cui verranno autorizzate le nuove edificazioni in funzione della realizzazione dell'asse verde in sponda destra (demolizione degli edifici esistenti).
- PQ6 – Piano di quartiere "Lischetti": questo risulta essere un ampio comparto, in gran parte ancora libero da costruzioni, che si affaccia sulla strada principale. Come, e in che misura, queste superfici possano costituire un

potenziale oltre che edificatorio, anche di qualità dello spazio, non è ad oggi chiaro. Il DT chiede, nell'ambito della successiva fase pianificatoria di chiarire, mediante i criteri qualitativi del PQ, se e in che misura questo comparto concorra ad esempio a realizzare uno degli obiettivi del PR intercomunale, ovvero la costituzione di un Polo di sviluppo economico.

- PQ7 – Piano di quartiere “Senago”: questo PQ comprende dei terreni edificati in minima parte, in ragione della parcellazione attuale. Il PQ predispone l'obbligo della ricomposizione fondiaria dei terreni per ovviare a questo stato di fatto. Si osserva che all'interno del comparto la strada privata, via alla Campagna, serve quale accesso al cimitero israelita (fmn 235). Il DT invita la CIPPS, a valutare se per una simile struttura sia necessaria la definizione di una strada di servizio e impostare la ricomposizione particellare tenendo conto di questa evenienza.

Il DT segnala inoltre che sin tanto che il progetto legislativo riferito alle plusvalenze non entrerà in vigore, la Lst offre la possibilità di agire tramite la stipulazione di contratti pubblici ai sensi dell'art. 76. Questa eventualità potrebbe entrare in linea di conto qualora la definizione di tutte le modalità attuative dei PQ risultasse eccessivamente laboriosa e soprattutto non garante di un valido risultato finale

4.3. PIANO DEL TRAFFICO

4.3.1. Premessa

In un comparto già oggi molto toccato da problemi importanti quali l'elevato traffico e il disordine dell'edificato, la sfida maggiore è rappresentata dalla fase di transizione da oggi fino al 2025-2030, in cui sono previsti aumenti importanti di contenuti accompagnati solo verso la fine dalla realizzazione di una linea tramviaria che percorrerà il piano da nord a sud.

In particolare vi sono tre aspetti di cui occorre tenere conto. Il primo è la gestione del traffico individuale motorizzato: prevedendo migliorie radicali per il trasporto pubblico unicamente all'orizzonte 2025-2030 (tram), i movimenti supplementari generati dall'aumento di contenuti saranno realizzati quasi esclusivamente con il mezzo privato, peggiorando la situazione del comparto, già oggi molto critica, dal punto di vista ambientale e della viabilità. Quest'ipotesi è rafforzata dalle cifre esposte nel rapporto di pianificazione. Secondo quanto indicato questo aumento porta ad un incremento di traffico generato del 29% per il 2015 e del 63% per il 2025-2030.

Questo tema è in stretta relazione con un secondo aspetto: la determinazione del fabbisogno di posteggi. Essendo esso dimensionato anche a seconda del grado di efficienza del trasporto pubblico, sorge anche in questo caso un problema legato alla tempistica di realizzazione: vi è il forte rischio di un sovradimensionamento degli stalli rispetto a quanto prospettato al momento della realizzazione della linea tramviaria.

Il terzo aspetto è l'accessibilità al trasporto pubblico: le modifiche degli insediamenti del comparto presuppongono per l'orizzonte del tram un cambio di o-

rientamento delle costruzioni verso la Roggia. Non si evince dal rapporto come s'intende gestire la fase transitoria.

È dunque imperativo pensare a delle soluzioni che possano sfruttare le potenzialità del Pian Scairolo senza minare alla sua funzionalità viaria e al suo pregio ambientale, considerando in particolare i tre aspetti sopra elencati.

4.3.2. Trasporto pubblico

In attesa della realizzazione della linea tramviaria lungo la Roggia, che non avverrà prima del 2025 (fase finale), è necessario prevedere delle misure volte a promuovere l'attuale servizio su gomma (frequenze, viabilità, ecc.). Oltre a considerare il potenziamento già previsto per la fine del 2012 nell'ambito di OTPLu2 (corse ogni 15' da Lugano a Barbengo), è necessario assicurarsi che il trasporto pubblico sia attrattivo anche nella fase intermedia di attuazione del PR. A questo scopo riteniamo inderogabile, come già evidenziato in precedenza, proporre nuove soluzioni transitorie all'interno del PR in attesa della linea tram. È inoltre necessario verificare funzionalità ed efficacia già ora sia delle soluzioni transitorie, sia della linea tram, come peraltro già segnalato nel Rapporto della giuria del Concorso internazionale di urbanistica di cui è stato oggetto il Pian Scairolo.

4.3.3. Rete viaria

I seguenti aspetti devono essere considerati nell'affinamento del progetto di PR:

- nel rapporto di pianificazione è presentata la verifica di capacità dei principali nodi del Pian Scairolo per la fase finale (2025-30). Si può notare come l'aumento generale del traffico venga assorbito dalla nuova rete viaria. Questa verifica deve però essere mostrata anche per la fase intermedia, nella quale sono previste alcune opere viarie (prima tappa della strada di gronda, rotonda di Pazzallo, ecc.).
- le verifiche sono state eseguite considerando i nodi singolarmente, senza prendere in conto le interazioni fra questi. È invece necessaria una micro-simulazione che permetta di avere una visione globale (VISSIM), per la fase intermedia e per quella finale.
- in base a quanto visibile sui diagrammi di carico all'orizzonte 2015 appare particolarmente delicato l'incrocio via Senago/via Cantonale. Una soluzione errata per questo nodo rischia di vanificare gli effetti benefici degli interventi previsti nel comparto. Si raccomanda dunque di trovare una soluzione adeguata per questo incrocio.
- si raccomanda di estendere le verifiche di capacità a tutto il Pian Scairolo e non solo alla nuova rete viaria nei pressi dello svincolo autostradale.
- la gerarchia stradale deve essere conforme a quanto indicato nel Manuale per la redazione dei piani del traffico. La classificazione corretta è la seguente: autostrada, strada principale, strada di collegamento, strada di raccolta, strada di servizio.
- proprio per la loro funzione di collegamento fra le località tutta la via Cantonale e la strada dalla rotonda Grancia a Barbengo devono essere indicate come strade di collegamento. Questa gerarchia corrisponde a quanto indicato nel Piano direttore cantonale. La nuova strada di gronda, per la sua

funzione, va invece indicata come strada di collegamento fra la rotonda di Pazzallo e l'incrocio di Senago (1a fase) e come strada di raccolta fra lo stesso incrocio e la rotonda di Grancia (2a fase).

4.3.4. Mobilità lenta

In generale, l'aspetto della mobilità lenta risulta poco approfondito. Mancano collegamenti pedonali e ciclabili trasversali, alcuni percorsi pedonali risultano incompleti. Occorre assicurare dei collegamenti fra le zone pedemontane a ovest del Pian Scaiolo e la strada Cantonale passanti dalla Roggia, dai centri commerciali e dai centri scolastici.

Si segnala che il percorso che sale dalla zona Fornaci lungo la strada da Nuranch non è compreso nella rete regionale. La sua realizzazione è pertanto interamente a carico dei Comuni.

Per quanto riguarda invece la tratta dalla zona Fornaci verso nord (rotonde di Pambio e Noranco) manca il percorso previsto nel PVP.

Per quanto riguarda la mobilità pedonale in via Senago non viene mantenuto il collegamento esistente est-ovest (attualmente permesso da una banda gialla sulla carreggiata). La nuova sistemazione viaria toglie di fatto la possibilità di un collegamento per la mobilità lenta fra le zone residenziali e artigianali a ovest e le zone lavorative, industriali e commerciali a est. Ciò è contrario allo sviluppo sostenibile oltre che alla politica a favore della mobilità lenta promossa anche dal Dipartimento del Territorio. Si chiede di trovare una soluzione al fine di non pregiudicare il collegamento, soprattutto vista la difficoltà per passare da una parte all'altra dell'autostrada in questo comparto (questo collegamento risulta essere l'unico su un tratto di diverse centinaia di metri).

Inoltre vi è sul Pian Scaiolo un sentiero escursionistico d'importanza cantonale, che da Grancia permette di recarsi a Carabbia (cfr. estratto allegato). È opportuno indicarlo nel piano del traffico, per una questione di completezza delle informazioni.

4.3.5. Posteggi

È stato fornito un calcolo del fabbisogno di posteggi per i diversi contenuti del PR, che tiene conto della riduzione del 40% del numero di stalli in base alla vicinanza di un futuro asse di trasporto pubblico performante (tram), il tutto relativo alla fase finale. Sempre a causa del già citato problema dovuto alla tempistica delle realizzazioni dei nuovi contenuti e dell'asse di trasporto pubblico, vi è il rischio che il numero di posteggi privati effettivamente realizzati e di conseguenza il volume di traffico veicolare generato siano molto più elevati al momento dell'attuazione completa del PR. In questo senso sarebbe opportuno pensare ad una soluzione per la fase intermedia che permetta di, tenuto conto di un miglioramento graduale del trasporto pubblico, vincolare la riduzione del 40% del fabbisogno di posteggi nelle NAPR. In caso contrario occorrerebbe limitare l'attuazione delle SUL in funzione del grado di potenziamento del trasporto pubblico.

Vista l'imponenza dei nuovi contenuti e del numero di posteggi privati ad essi legati, riteniamo in ogni caso necessario elaborare un concetto generale per lo stazionamento che coinvolga l'insieme del Pian Scaiolo. Esso deve mostrare

la situazione attuale dei posteggi pubblici e privati e indicare l'aumento previsto di essi in base ai nuovi contenuti, per la fase intermedia e quella finale.

Nel Piano del traffico sono riportate delle aree destinate ai posteggi pubblici. Non è però indicato se si tratta di aree progettate o esistenti. In ogni caso deve essere riportato nelle NAPR il numero esatto di stalli. Nel Piano del traffico deve essere indicato se si tratta di posteggi coperti e nel rapporto di pianificazione deve esserne menzionata la gestione (zona blu, a pagamento, ecc.), il tutto secondo le disposizioni contenute nel Manuale per la redazione dei piani del traffico.

Per quanto riguarda invece il P+R di Noranco, si legge nel Rapporto di pianificazione, come lo stesso abbia una duplice funzione: quella di ridurre sia il traffico che si spinge fino in città sia quello che si spinge nel comparto lavorativo del Pian Scairolo. Il DT sottolinea che il numero di stalli complessivo e la regolamentazione del posteggio dovranno tener conto di tale duplice funzione. In merito alla quantità di posteggi, si legge che lo stesso conterrà 600 posti auto. Si segnala che nel 2010 la Sezione della mobilità aveva commissionato uno studio all'ufficio Lucchini-Mariotta per analizzare il potenziale dei P+R del Polo luganese. Questo studio è sfociato in un rapporto, trasmesso anche alla CRTL, in cui viene ipotizzato un potenziale attorno ai 430 posteggi per il P+R delle Fornaci, per la sola funzione di interscambio. Dunque, benché nel Piano direttore cantonale sia previsto un dimensionamento massimo di 2'600 posteggi, riteniamo corretto il vincolo proposto nel PR.

4.3.6. Orientamento delle costruzioni verso l'asse di trasporto pubblico

Il nuovo PR intercomunale propone un cambio radicale di assetto del comparto Pian Scairolo: se oggi l'asse centrale è costituito dalla via Cantonale attorno alla quale si sono sviluppate le costruzioni a carattere soprattutto commerciale, con questa nuova impostazione si vuole traslare l'asse portante del piano lungo la Roggia e di conseguenza orientare le costruzioni e i relativi accessi sul nuovo asse di trasporto pubblico lungo il fiume. Ecco che, a questo punto, come già anticipato nella premessa, si pone un problema di tempistica fra il riorientamento delle costruzioni e degli accessi e la realizzazione di un asse di trasporto pubblico efficiente. Questo aspetto è da approfondire.

4.3.7. Osservazioni aspetti grafici

Il DT evidenzia alcuni aspetti d'ordine grafico-formale, invitando la CIPPS a tenerne conto per la successiva fase pianificatoria:

- per quanto riguarda le valutazioni dell'allegato traffico si raccomanda di mostrare dei diagrammi di carico più grandi e più chiari;
- nel Piano del traffico è necessario inserire le linee d'arretramento dalle strade;
- il colore con il quale rappresentare i vincoli di posteggio è il giallo (lo stesso utilizzato per le strade di servizio);
- la pista ciclabile, se di ciò si tratta, va riportata nel piano del traffico con una superficie, poiché prevede un sedime riservato unicamente ai ciclisti (ed ev. pedoni). Se si tratta invece di un percorso ciclabile è opportuno rappresentarlo con una linea tratteggiata nella tavola complementare (indicativa);

- si segnali che "i confini comunali di Pambio-Noranco" non sono più d'attualità. È necessario adeguare il Rapporto di pianificazione al nuovo contesto geopolitico.

5. **ASPETTI AMBIENTALI**

5.1. **PROTEZIONE DELL'ARIA**

Come indicato nella scheda R8 del PD, la pianificazione delle utilizzazioni (PR o PUC) deve in ogni caso assicurare *"la coerenza con gli obiettivi della politica ambientale, in particolare il rispetto dei principi esposti nelle schede V1 e V4, e con gli obiettivi fissati dal Piano di risanamento dell'aria 2006-2016"* (cfr. punto 2.4 lett. b)).

Ciò è possibile unicamente mediante un calcolo delle immissioni di inquinanti nell'aria, ovvero tramite una mappatura delle immissioni di NO₂.

Il DT richiede dunque che per la successiva fase pianificatoria venga elaborata una mappatura delle immissioni di NO₂ di tutto il perimetro di studio per gli orizzonti 2012 (stato attuale), 2015 (1a fase) e 2025-2030 (fase finale) con e senza il nuovo Piano regolatore (ovvero con la maggiorazione degli indici e le nuove utilizzazioni e senza).

I valori di NO₂ dovranno essere espressi come concentrazioni, e non come differenze delle stesse tra i vari scenari. Infatti, solo in questo modo è possibile verificare se il Valore limite d'immissione (VLI) venga superato o meno.

5.2. **PREVENZIONE DEL RUMORE**

In riferimento al quadro acustico attuale, l'area in esame è fortemente colpita dalle immissioni provenienti prevalentemente dall'autostrada e da Via Cantonale. Il traffico su entrambi gli assi è tale da causare periodicamente rallentamenti e code causate sia da veicoli in transito sia da traffico generato dalle attività presenti.

La bontà dei dati di partenza utilizzati per valutare la conformità con i disposti dell'Ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF), in particolare per ciò che concerne i TGM attuali, 2015 e 2030, sia con situazione pianificatoria inalterata sia con il progetto pianificatorio approvato ed implementato nella sua interezza, è avallata dalla competente Sezione della mobilità.

Le principali modifiche pianificatorie aventi un impatto dal punto di vista fonico sono:

- *il cambiamento di destinazione d'uso di alcune zone*: la documentazione in esame è, in questa fase di Piano di indirizzo, descrittiva e non ancora sufficientemente dettagliata per permettere una valutazione completa ai sensi dell'OIF dal punto di vista normativo. Le scelte proposte, infatti, non trovano ancora una traduzione a livello normativo di PR. In particolare si rileva che il tema non è stato comunque considerato e trattato. Il DT rende attenta la CIPPS che il cambiamento di destinazione d'uso, con conseguente modifica del GdS assegnato (cfr. art. 43 OIF) ad una zona in un comparto particolarmente colpito come quella in oggetto, può essere fonte di conflitto; in particolare se la nuova destinazione d'uso è più sensibile al rumore rispetto a quella precedente, attualmente in vigore. Si pensi in particolare alla propo-

sta di ammettere contenuti sensibili in una zona già colpita dal rumore nella misura da non garantire, al suo interno, il rispetto dei valori di esposizione. Le scelte pianificatorie devono in questi casi necessariamente essere giustificate anche in funzione dell'aspetto fonico e accompagnate da misure che mitigano l'impatto delle immissioni. Si ricorda inoltre che, eventuali misure future atte a contenere le immissioni o a garantire il rispetto dei valori di esposizione non necessariamente devono essere a carico del proprietario dell'impianto, qualora non fosse a lui imputabile il superamento dei suddetti valori di esposizione.

- *la pianificazione di una nuova strada ("strada di gronda") fra l'esistente autostrada ed il fianco della montagna (San Salvatore):* l'impatto fonico di tale opera sulle zone limitrofe. Mancano inoltre i dati relativi alle immissioni imputabili agli impianti stradali già esistenti. Per permettere la valutazione della conformità o meno della nuova pianificazione ai disposti dell'OIF è necessario disporre di uno studio fonico che quantifichi le immissioni attuali, quelle previste nel 2015, nel 2030 (di fase I e di fase II) sia con situazione pianificatoria inalterata sia con il progetto pianificatorio implementato al massimo delle potenzialità edificatorie possibili. L'area di studio dovrà essere estesa fino al limite in cui si assiste ad un aumento delle immissioni e, qualora vengano considerati i benefici dati dal potenziamento del trasporto pubblico, questi ultimi vanno debitamente giustificati e poste le basi affinché vengano attuati nella misura proposta.

Il DT ritiene inoltre che nel Piano delle zone debbano essere evidenziate le aree all'interno delle quali è presumibile l'applicazione dell'art. 31 OIF, ossia dove è presumibile il superamento dei VLI. Questo strumento fornisce infatti la possibilità agli interessati all'edificazione di prendere coscienza degli eventuali provvedimenti da intraprendere nel caso fosse applicabile l'articolo citato.

5.3. PROTEZIONE DELLE ACQUE

Il DT osserva che l'incarto presentato in qualità di Piano di indirizzo è sprovvisto della necessarie informazioni riguardo le modalità di coordinamento ed eventuale adeguamento previsto per i Piani generali di smaltimento delle acque e le opere di smaltimento delle acque di scarico dei Comuni interessati (Collina d'Oro, Grancia e Lugano).

Si invita la CIPPS a verificare questi aspetti con i progettisti dei vari PGS coinvolgendo da subito anche l'Ufficio della protezione e della depurazione delle acque (concetto di smaltimento, tracciati opere, nuove opere, sostituzioni, costi, finanziamento, programma di attuazione, ecc.) al fine di giungere ad un progetto coordinato.

Considerato il comparto in oggetto e gli indirizzi delle proposte pianificatorie in esame si ritiene necessario avanzare congiuntamente con gli approfondimenti per il PR e per i PGS.

5.4. SICUREZZA CHIMICO-AMBIENTALE

Il comparto oggetto di studio è interessato da alcuni impianti che soggiacciono all'Ordinanza sulla protezione contro gli incidenti rilevanti (OPIR). Si tratta in

particolare del deposito di combustibile della Pina SA, della Cerbios Pharma SA, dell'autostrada e della strada di transito cantonale.

Per le attività oggi svolte non sono da prevedere scenari di incidente peggiore dalle gravi conseguenze per la popolazione residente e l'ambiente (valutati con gli indicatori di danno riconosciuti dalla Confederazione).

Il riordino urbanistico del comparto prevede però tra l'altro un'ulteriore densificazione delle attività a ridosso del deposito di combustibile andando così a modificare significativamente il rischio residuo per la salute delle persone che entrerebbero nel raggio di azione di scenari d'incidente specifici pericolosi.

Nell'ambito del riordino previsto si chiede che gli aspetti OPIR siano rivisti in base alla esigenza LPT di verifica preventiva di tutti gli aspetti vincolati nella LPAC e LPAMB nella quale è affrontata anche la sicurezza chimico-ambientale.

Un'ulteriore aspetto che dovrà essere indagato dal profilo OPIR riguarda l'evacuazione delle acque in ricettori naturali (da attività industriale e dai campi stradali) in caso d'incidente rilevante coinvolgenti sostanze pericolose.

Si segnala in particolare che, a valle, l'IDA consortile di Pian Scairolo non ha inoltre capacità di ritenuta di acque inquinate in caso d'incidente rilevante.

Si chiede quindi che la verifica sopra menzionata sia introdotta nel rapporto di pianificazione già tenendo conto degli indirizzi previsti attualmente nella proposta di modifica legislativa OPIR (nuovo art. 11a OPIR) come pure dai relativi aiuti all'esecuzione della Confederazione.

5.5. GESTIONE DEI RIFIUTI

La proposta pianificatoria prevede l'istituzione di un'"area di compostaggio" (zona AP-9). Il DT ricorda che, dal profilo normativo, gli impianti di compostaggio a tutti gli effetti (lavorazione, maturazione e smercio di compost maturo) devono ottemperare gli artt. 43, 44 e 45 dell'Ordinanza tecnica sui rifiuti (OTR) e l'allegato 2.6 dell'Ordinanza concernente la riduzione dei rischi nell'utilizzazione di determinate sostanze, preparati e oggetti particolarmente pericolosi (Ordinanza sulla riduzione dei rischi inerenti ai prodotti chimici, OR-RPChim).

Sarà quindi necessario, in fase edilizia, presentare una domanda di costruzione e garantire l'esercizio conforme alle Direttive per il compostaggio pubblicate dall'Ufficio gestione dei rifiuti nel gennaio 2012 (<http://www4.ti.ch/dt/da/spaas/ugr/cosa-facciamo/direttive/>).

Nel caso l'intenzione fosse invece di realizzare una semplice piazza di raccolta degli scarti vegetali l'indicazione a PR (legenda e NAPR) va modificata in questo senso.

5.6. ASPETTI ENERGETICI

Richiamati i nuovi orientamenti di politica energetica e climatica promossi dalla Confederazione e dal programma SvizzeraEnergia, così come gli indirizzi prioritari per uno sviluppo sostenibile a livello cantonale, il DT formula le seguenti considerazioni in ambito di efficienza energetica per la variante di PR in oggetto.

- La valorizzazione e la riqualifica dell'area del Piano Scairolo, tramite la ridefinizione e lo sviluppo dei vari comparti integrando l'ambiente con le esigenze della società e dell'economia è per noi un principio fondamentale per la valorizzazione e l'ulteriore sviluppo qualitativo dell'area. Sarebbe opportuno inserire nel concetto di riferimento questi principi; consigliamo in tal senso di consultare, i seguenti siti: www.quartierisostenibili.ch (piattaforma relativa alla tematica trattata che offre, oltre a spunti e esempi interessanti, uno strumento di aiuto alla pianificazione alla realizzazione di progetti di quartieri secondo il principio di sostenibilità (SméO) oppure www.cittadellenergia.ch (piattaforma di SvizzeraEnergia per i Comuni: contengono suggerimenti ed esempi riferiti alle tematiche urbane energetiche, di mobilità e climatiche) e www.friches.ch (piattaforma svizzera sulle aree industriali dismesse). Invitiamo l'ente pianificante a rapportarsi a questi riferimenti anche per quanto riguarda gli indirizzi previsti a PR per i piani di quartiere che verranno sviluppati nei diversi comparti.
- L'inserimento del concetto generale di risparmio energetico nelle costruzioni e dell'utilizzo di energie rinnovabili come obiettivi per migliorare l'impatto ambientale e l'efficienza energetica negli edifici permetterebbero al Piano Intercomunale del Pian Scairolo di andare nella direzione di sviluppo territoriale sostenibile, contribuendo alla concretizzazione dei nuovi indirizzi formulati dal CdS nelle Linee Direttive 2011-2015, nonché quelli contenuti nella scheda V3 "Energia" del Piano direttore cantonale. Invitiamo i Comuni ad elaborare un concetto energetico generale volto all'efficienza energetica e alla promozione del ricorso a fonti energetiche rinnovabili, che dia delle indicazioni sulle possibilità di risparmio energetico e di uso di energie "pulite" per gli edifici presenti in ogni comparto. Sarebbe da prevedere, dove possibile, un'ottimizzazione dell'urbanizzazione per sfruttare l'energia solare o altre fonti rinnovabili (per es. realizzazione di un sistema comune di distribuzione dell'energia tramite un impianto di teleriscaldamento a cippato, ecc). I piani di quartieri saranno strumenti indispensabili in questo contesto, rappresentando l'opportunità di sviluppare concetti energetici più specifici secondo il tipo e le caratteristiche della zona, valutandone anche le loro interrelazioni tra i comparti toccati.
- A p. 32 del Rapporto di indirizzo viene fatto cenno al concetto relativo al Food Urbanism Initiative (un concetto che include l'analisi del tessuto urbano per valutare il potenziale d'integrazione d'iniziative di agricoltura nell'urbano). Riteniamo questo argomento meritevole di approfondimento, esplicitando meglio le sue applicazioni e le soluzioni spaziali che ne discendono, così come le iniziative e gli obiettivi previsti applicati dalla pianificazione in oggetto.
- Per quanto riguarda il parco pubblico, le aree di svago e le strutture ricreativo-sportive che verranno realizzate nelle aree destinate a questi scopi, suggeriamo di fare riferimento ai criteri di sostenibilità, usando per esempio materiali organici biocompatibili ed essenze locali con poca manutenzione; per esempio, il CD ROM Oasi di svago in legno indigeno (<http://www.federlegno.ch/pubblicazioni.htm>) contiene diverse indicazioni utili su una gestione ecologica e sostenibile delle zone di svago, utilizzando del legno indigeno.

6. PROGETTO PRELIMINARE DI RIORDINO ALLACCIAMENTO RETE VIARIA ALLO SVINCOLO A2 LUGANO SUD

Il Dipartimento, contestualmente all'esame sul Piano di indirizzo del PR intercomunale, ha posto in consultazione interna ai servizi dello Stato direttamente coinvolti, ma soprattutto presso l'USTRA, anche il progetto preliminare citato a margine. Questo progetto è stato elaborato per conto del DT nella misura in cui lo stesso costituisce un intervento di valenza Regionale, illustrato nel PAL2 e volto ad intervenire sulla sistemazione della rete viaria che ha delle incidenze dirette ed indirette sulla funzionalità della rete nazionale.

Scopo del mandato era quello di individuare la fattibilità di soluzioni tecniche di carattere viario e di determinarne l'ordine di grandezza dei costi nonché le tempistiche di realizzazione.

6.1. IN GENERALE

L'impostazione del progetto è condivisa. Lo sviluppo del progetto dovrà essere invece maggiormente chiara e documentata circa gli obiettivi perseguiti in relazione anche allo sviluppo intero del progetto di PR intercomunale e all'integrazione fra i vari mezzi di trasporto.

La documentazione dovrà essere completata in termini di verifiche di traffico anche per la prima fase (progetto) e non solo per lo scenario finale. Il perimetro di progetto merita inoltre di essere esteso a sud fino a Grancia in modo da arrivare alla confluenza della nuova strada con l'esistente.

6.2. VERIFICHE DI CAPACITÀ

È necessario svolgere una microsimulazione che permetta di avere una visione globale (vissim). Occorre anche argomentare gli aumenti di traffico in funzione dei contenuti del Pian Scaiolo. Le analisi dovrebbero mettere in evidenza origine e destinazione del traffico sulle varie tratte, così da poter individuare i collegamenti importanti e come garantirli. In prima fase appare inoltre particolarmente delicato l'incrocio Via Senago/via cantonale per il quale la soluzione da adottare è decisiva per il funzionamento complessivo della rete.

6.3. TRASPORTO PUBBLICO

In ragione dei tempi non immediati entro i quali potrebbe essere realizzata la tratta di tram che serve il Pian Scaiolo, occorre verificare in che modo sia possibile migliorare il trasporto pubblico su gomma. In questo senso le verifiche di fluidità dei nodi devono considerare anche i miglioramenti per il trasporto pubblico in funzione degli interventi che ne facilitino il transito.

6.4. MOBILITÀ LENTA

Grazie agli interventi qui promossi occorre valutare la possibilità di ridurre le corsie in accesso da sud nella zona della rotonda di Noranco, così da facilitare eventuali soluzioni per il passaggio della pista ciclabile in quel contesto.

Il progetto inoltre interferisce sull'esistente collegamento lungo la Via Senago che permette di congiungere le due parti ai lati dell'autostrada. Va quindi verificata e trovata una soluzione che consenta l'attraversamento dell'autostrada. In questo quadro può essere valutata la possibilità di un senso unico in disce-

sa da Via Senago sotto l'autostrada. Il marciapiede della nuova strada di gronda deve essere previsto a monte, lato da cui provengono gli utenti.

6.5. RETE AUTOSTRADALE

Nel suo preavviso l'Ufficio federale delle strade ha inoltre messo in evidenza che già oggi, nelle ore di punta, l'entrata in direzione sud risulta problematica, motivo per il quale non è ritenuto opportuno che l'innesto sulla rampa esistente in direzione sud venga progettato oltre la sporgenza esistente.

6.6. TEMPI DI REALIZZAZIONE

Oltre alle indicazioni contenute nel PAL2 circa i tempi di realizzazione, va oggi verificato se non sia comunque possibile intervenire per fasi, anticipando la realizzazione della rotonda Pazzallo. Questo soprattutto per le situazioni che oggi si manifestano con sempre maggior frequenza e che creano disagi e colonne fino e oltre l'uscita autostradale.

6.7. FINANZIAMENTO

Il tema del finanziamento e dei mezzi per riuscire ad intervenire nei tempi auspicati necessita di essere ulteriormente affinato e discusso tra le parti coinvolte.

In questo quadro, oltre che le disponibilità oggettive, andranno affinate le interrelazioni tra interessi federali, cantonali, regionali e comunali. In questo quadro andranno inoltre meglio specificati anche gli aspetti legati alle proprietà dei vari tratti stradali interessati dal progetto.

7. CONCLUSIONI

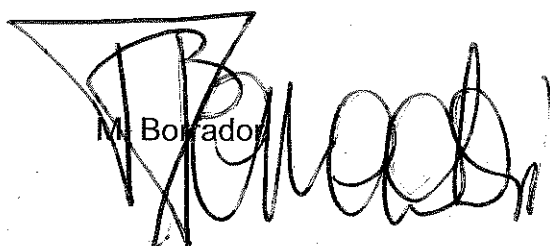
L'indirizzo pianificatorio proposto è coerente con quanto fissato nella pianificazione di ordine superiore, e gli obiettivi perseguiti sono tutti pure coerenti con tale impostazione. Questo indirizzo deve ora essere precisato e verificato negli aspetti e nei temi segnalati dal Dipartimento nel suo esame e già parzialmente indicati dai Municipi. Il futuro approfondimento potrà inoltre confermare o meno alcune delle ipotesi e stime quantitative di sviluppo rispetto alla capacità del sistema infrastrutturale, della sua incidenza territoriale e dei suoi effetti sull'ambiente. Si tratterà quindi di sviluppare e calibrare nel dettaglio gli aspetti qualitativi e quantitativi della proposta. Il Dipartimento precisa che:

- i margini di sviluppo in funzione della capacità della rete viaria vanno comunque affinati, aggiornati e sapientemente documentati per assicurare che la SUL complessiva e la SV ammessa siano effettivamente quella adeguate. Il Piano di indirizzo non ha fornito indicazioni sufficienti al riguardo;
- la localizzazione dello sviluppo di contenuti definiti quali GGT deve essere maggiormente specificata e disciplinata;
- la strategia per implementare le attività lavorative che connotano il Piano, o parte del Piano, quale Polo di sviluppo economico, devono essere esplicitate nel PR e disciplinate nell'apparato normativo;
- dovrà essere sviluppato l'apparato normativo, con particolare attenzione alla disciplina dei PQ per concretizzare il parco verde di sponda destra della Roggia e per conferire alla parte costruita in sponda sinistra la necessaria qualità;
- dovrà essere sviluppata la verifica della sostenibilità finanziaria del progetto pianificatorio, come pure il Programma di realizzazione.

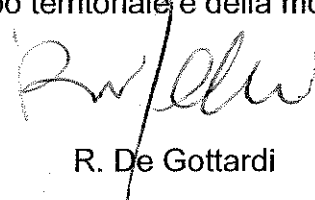
Sulla scorta di tutte le considerazioni che precedono, il Dipartimento auspica di aver fornito il proprio contributo affinché possiate operare le vostre valutazioni per approntare l'affinamento dello strumento pianificatorio da sottoporre all'adozione dei rispettivi legislativi.

PER IL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

Il Consigliere di Stato:


M. Borador

Il Direttore della Divisione dello
sviluppo territoriale e della mobilità:


R. De Gottardi

Intimazione:

- Commissione intercomunale per la pianificazione del Pian Scairolo, c/o SASA, via Zurigo 19, 6904 Lugano;
- Municipi di Collina d'Oro, Grancia e Lugano.

Copia :

- alla Sezione dello sviluppo territoriale;
 - Ufficio della pianificazione locale (5);
 - Ufficio della natura e del paesaggio;
 - Ufficio dei beni culturali;
- alla Sezione della mobilità;
- all'Ufficio federale delle strade;
- alla Sezione protezione aria, acqua e suolo;
- alla Sezione forestale;
- all'Ufficio pericoli naturali, incendi e progetti;
- all'Ufficio caccia e pesca
- all'Ufficio dei corsi d'acqua;
- alla Divisione delle costruzioni;
- all'Ufficio del demanio;
- all'Ufficio del promovimento economico;
- all'Amministrazione immobiliare e delle Strade nazionali;
- alla Sezione agricoltura;
- all'Ufficio per l'approvvigionamento idrico e la sistemazione fondiaria;
- all'Ufficio di stima;
- alla Sezione enti locali e diritti politici;
- al Gruppo interdisciplinare di pianificazione SCERED, c/o ing. Tiziano Mauri, Via al Ram 2, 6964 Davesco – Soragno.

