



Messaggio municipale

No. 87

Risoluzione municipale no. 866/2014

Collina d'Oro,

8 settembre 2014

Concernente l'adozione del nuovo piano regolatore intercomunale del Pian Scairolo (PR-CIPPS) e degli strumenti formali per la sua realizzazione

Egregio Signor Presidente,
Gentili Signore, Egregi Signori Consiglieri,

con il presente messaggio, richiamata la Legge cantonale sullo sviluppo territoriale (LST) del 21 giugno 2011 in combinazione con la Legge federale sulla pianificazione del territorio (LPT) del 22 giugno 1979 e la Legge cantonale d'applicazione della Legge federale sulla pianificazione del territorio (LALPT) del 23 maggio 1990, il Municipio sottopone alla Vostra attenzione per adozione ai sensi dell'art. 34 LALPT la proposta di Piano regolatore intercomunale del Pian Scairolo (PR-CIPPS), comprensorio territoriale situato a cavallo dei Comuni di Collina d'Oro, Grancia e Lugano.

Per regolare lo svolgimento dei lavori pianificatori intercomunali giusta l'art. 24 cpv. 5 della LALPT, i Municipi di Collina d'Oro, Grancia e Lugano hanno sottoscritto una convenzione con data 10 giugno 2010 che istituisce l'organo di coordinamento dei lavori pianificatori, la Commissione intercomunale per la pianificazione del Pian Scairolo (CIPPS).

Nell'ambito dei lavori svolti dalla CIPPS in questi anni, oltre alla pianificazione intercomunale e la valutazione delle domande di costruzione nel comparto territoriale di sua competenza, è stato approfondito a livello di studio preliminare di fattibilità, il progetto di sistemazione dello svincolo autostradale A2 – Lugano sud, così come la sistemazione della strada pedemontana di sponda destra della Roggia Scairolo, con l'obiettivo di realizzare il tratto di competenza della CIPPS del percorso ciclabile regionale, parte del progetto generale di moderazione del traffico sugli assi residenziali del Pian Scairolo.

Entrambi questi lavori di progettazione preliminare sono stati svolti in stretto contatto con l'Autorità cantonale e, nel caso dello svincolo A2, con la sede in Ticino dell'Ufficio federale delle strade nazionali (USTRA) e sono confluite nell'ultima revisione del Piano direttore cantonale del 2013-14 (schede PD R3/M3).

Sommario

1.	Introduzione	3
2.	Il quadro pianificatorio del comparto Pian Scairolo	5
3.	Mandato pianificatorio	8
4.	Costi e tempistica	9
5.	Il concetto di ordinamento territoriale del PR-CIPPS	10
6.	La proposta pianificatoria	12
7.	La consultazione pubblica	21
8.	Verifica dell'impostazione pianificatoria	27
9.	Le modalità di attuazione del PR-CIPPS	32
10.	Conclusioni	33

1. Introduzione

A partire dal 2004, con la costituzione della prima Commissione intercomunale per la pianificazione del Pian Scairolo (CIPPS), gli esecutivi dei Comuni di Barbengo (Comune oggi aggregato con la Città di Lugano), Collina d'Oro, Grancia e Lugano hanno affrontato in maniera congiunta le diverse tematiche strategiche ed operative che scaturiscono da un compito di grande rilevanza per lo sviluppo dell'agglomerato urbano del Luganese: la gestione della riqualifica e dello sviluppo del comparto territoriale del Pian Scairolo. L'approccio coordinato scelto dai tre esecutivi vuole garantire la realizzabilità delle necessarie misure di ordinamento territoriale e l'adeguato accompagnamento alla realizzazione degli investimenti pubblici e privati nel contesto di un ampio consenso politico-istituzionale.

Il lavoro svolto negli ultimi anni non ha generato solo una mera analisi dei compiti, ma ha portato a delle proposte concrete sulle modalità con cui affrontare e gestire in maniera appropriata la riqualifica e lo sviluppo del Pian Scairolo.

Queste proposte si basavano su uno studio di "dispositivo strategico" (Fase 0) commissionato nel 2005 dai Municipi dei Comuni coinvolti e dal Dipartimento del territorio. Per quel che riguarda il concetto di organizzazione territoriale ed urbanistico, sono state esplicitate mediante l'allestimento nel 2009 di un "Masterplan CIPPS", risultato formale di un concorso internazionale di idee di urbanistica.

Nel mese di giugno del 2010, dopo un periodo di attesa di oltre un anno causato da un ricorso formale inoltrato contro la procedura adottata, i Municipi dei Comuni di Collina d'Oro, Grancia e Lugano hanno siglato una convenzione per il coordinamento dei lavori di pianificazione intercomunale (PR-CIPPS) sotto forma di un "piano regolatore intercomunale" ai sensi del Regolamento della Legge cantonale di

applicazione della Legge federale sulla pianificazione del territorio (conformemente all'art. 16 RLALPT), confermando in particolare la CIPPS quale organo di coordinamento fra i Municipi nella successiva fase di allestimento della pianificazione comunale.

Il programma generale dei lavori di pianificazione del Pian Scairolo si svolge secondo la seguente tempistica di massima:

Fase 0:	Dispositivo strategico	2005-2006	(concluso)
	Riorganizzazione svincolo A2	2006	(concluso)
Fase I:	Concorso internazionale di idee	2007-2008	(concluso)
	"Masterplan CIPPS"	2009	(concluso)
Fase II:	Pianificazione intercomunale	2010-2014	(Comuni)
	Realizzazione PPI	2010-2011	(Cantone)
	Piano d'agglomerato del Luganese	2012	(CRTL)
Fase III:	Investimenti infrastrutture stradali	dal 2015	
	Investimenti infrastrutture Tra. Pubbl.	dal 2020y<a	

I costi delle fasi 0 e I, esclusi i costi di investimento dei progetti infrastrutturali (svincolo A2 Lugano - sud e PPI) e il loro finanziamento sono riassunti nella tabella successiva (in CHF).

	Totale	Cantone	Collina d'Oro	Grancia	Lugano (con Barbengo)
Dispositivo (2005-06)	200'000	100'000	30'000	20'000	50'000
Concorso (2007-09)	500'000	350'000	33'450	50'250	66'300
Totale	700'000	450'000 (64,4%)	63'450 (9,0%)	70'250 (10,0%)	116'300 (16,6%)
Quota Comuni (250'000)			25,5%	28,0%	46,5%

Nel 2010 è stato attribuito un credito complessivo per l'allestimento del PR-CIPPS di **500'000.- CHF**, per il cui finanziamento è stata adottata una chiave di riparto paritetica del 20% per i Comuni di Collina d'Oro e Grancia (per un importo di 100'000.- CHF ognuno) e del 60% per la Città di Lugano (pari a 300'000.- CHF), determinata a partire da una prima stima delle interessenze del "Masterplan CIPPS" e della SUL potenziale in particolare.

Il Dipartimento del territorio (DT) ha partecipato dal canto suo finanziando i lavori di progettazione preliminare delle infrastrutture di viabilità legate alla sistemazione

dello svincolo A2 Lugano sud con un importo di **100'000.- CHF**, mentre la progettazione del nuovo sistema tramviario del Luganese seguirà il suo iter in base ad un credito specifico allestito nell'ambito del PTL.

Nel 2012 i Municipi hanno inoltre stanziato un credito di **35'000.- CHF** per la progettazione preliminare della pista ciclabile nella tratta di sponda destra della Roggia Scairolo di competenza della CIPPS per la cui ripartizione è stata utilizzata la chiave di riparto originaria 60/20/20 (21'000.- CHF a carico della Città di Lugano e rispettivamente 7'000.- CHF a carico dei Comuni di Collina d'Oro e Grancia), integrato all'inizio del 2014 con una richiesta di credito di **90'000.- CHF** per la progettazione definitiva insieme ad un credito di **60'000.- CHF** per la conclusione della procedura pianificatoria, sempre con la chiave di riparto originaria 60/20/20.

2. Il quadro pianificatorio del comparto Pian Scairolo

2.1 Piano direttore cantonale

L'ordinamento generale del comparto territoriale del Pian Scairolo è stato consolidato nella scheda di coordinamento R/M3 del **Piano direttore cantonale** (oggetto Agglomerato del Luganese, dato acquisito) ed in particolare nelle seguenti misure di attuazione (Misure 3.2):

Concentrazione delle aree lavorative sulla sponda sinistra della roggia e riqualifica delle funzioni insediative abitative sulla sponda destra. Promozione dei seguenti contenuti:

- polo di sviluppo economico (PSE) e comparto idoneo per l'insediamento di grandi generatori di traffico (GGT);
- sviluppo delle attività lavorative e commerciali di vendita in un comparto che beneficerà, tramite le misure infrastrutturali previste, di un ottimo allacciamento alla rete della mobilità pubblica e privata;
- integrazione tra il sistema dei trasporti pubblici (rete tram), la mobilità lenta, l'insediamento e le aree di svago,
- riqualifica della strada pedemontana sulla sponda destra del piano lungo la quale è previsto il percorso ciclabile regionale;
- miglioramento dell'accessibilità e sgravio dello svincolo autostradale Lugano Sud.

2.1.1 Poli di sviluppo economico (R7, PSE)

Nella scheda R7 sui Poli di sviluppo economico (PSE) il PD indica agli indirizzi (pto. 2.4) le seguenti misure operative:

- a. L'avvio della progettazione e l'intervento nei PSE possono essere promossi per iniziativa del Cantone e/o dei Comuni interessati. Le modalità di progettazione vengono definite caso per caso dagli enti pubblici interessati.

Per la progettazione valgono, fra l'altro, i seguenti indirizzi generali:

- identificare e proporre soluzioni sia per la compensazione dei vantaggi e degli svantaggi, sia per la perequazione intercomunale;

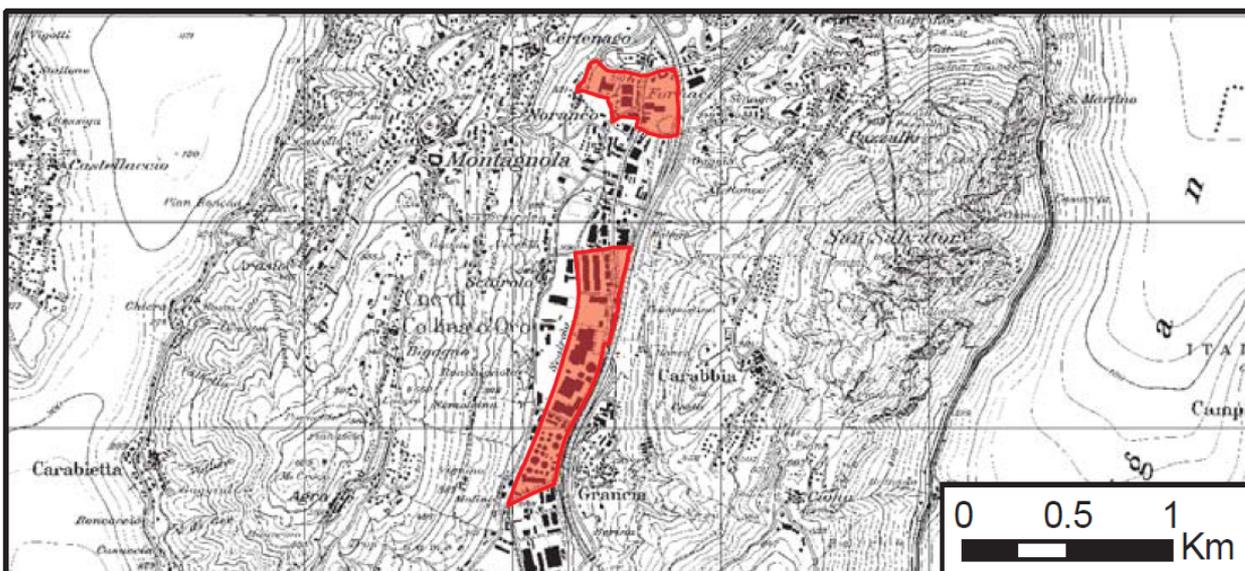
- promuovere delle condizioni economiche e dei costi favorevoli all'insediamento;
- promuovere la riconversione di spazi (terreni o edifici) dismessi o sottoutilizzati;
- garantire la tempestiva messa a disposizione di terreni edificabili;
- favorire lo sviluppo economico attraverso una valorizzazione urbanistica e ambientale dell'area;
- promuovere un servizio di trasporto pubblico di qualità, così come l'accessibilità a piedi e in bicicletta.

2.1.2 Grandi generatori di traffico (R8, GGT)

La scheda R8 determina le ubicazioni in cui sono potenzialmente ammessi i GGT (vedi punto 3.1.a della scheda PD-R8 di dato acquisito per il Pian Scairolo) nonché gli indirizzi per la loro pianificazione.

In particolare, il punto 2.4 della scheda, elenca i criteri per la loro definizione e pianificazione a livello locale, mentre in allegato alla stessa vengono determinati i comparti specifici a livello cantonale.

Per il Pian Scairolo, la scheda PD-R8 prevede un potenziale per l'insediamento di 95'000 mq di superficie di vendita (SV) nelle seguenti aree:



Superficie di vendita (SV) indicativa per l'insieme del comparto: 95'000 m²

Per quel che riguarda la mobilità, la scheda M3 del Piano direttore cantonale (oggetto PTL/PAL2), da le seguenti indicazioni rilevanti per quel che riguarda il Pian Scairolo:

2.1.3 Rete tram del luganese

La Rete tram del Luganese è un progetto che contribuisce in modo sostanziale alla concretizzazione del Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato Luganese (v. scheda R3).

La Rete tram del Luganese è da realizzare nell'ottica di:

- valorizzare i ruoli complementari della valle del Vedeggio e di quella del Cassarate;
- mettere in relazione le aree strategiche tra di loro e con l'esterno (Centro Città, Stazione FFS, quartiere del Vedeggio, Basso Malcantone, quartiere di Cornaredo, Pian Scairolo);
- rafforzare il ruolo centrale della City all'interno dell'agglomerato.

Tratta Lugano Centro – Grancia (misura 3.3, risultato intermedio)

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 (Fornaci).

2.1.4 Integrazione e potenziamento della rete viaria ordinaria

Nuova strada di gronda del Pian Scairolo, di servizio delle aree di attività del comparto (misura 3.3, risultato intermedio).

Nuovo accesso autostradale in direzione sud con realizzazione di una nuova rotonda a Pazzallo in corrispondenza dell'uscita autostradale e di un nuovo collegamento fra la nuova rotonda e la via Senago (lato est) allo scopo di sgravare le rotonde di Pambio e di Noranco. Realizzazione nel contempo di un nuovo raccordo alla rampa di accesso all'autostrada in direzione sud e possibilità di realizzazione di una nuova strada parallela all'autostrada (lato est) allo scopo di migliorare l'accessibilità delle zone residenziali, distinguendo la viabilità locale e la viabilità di accesso alle aree lavorative e commerciali del Pian Scairolo (informazione preliminare).

2.2 Pianificazione totale

Come mostrato dalla tabella successiva, il grado di elaborazione della pianificazione territoriale nei diversi Comuni del Pian Scairolo risulta molto differente fra di loro:

Comune / Sezione	Approvazione CdS
Grancia	15.10.1997
Collina d'Oro / Montagnola	03.07.1996
Lugano / Barbengo	28.10.2009
Lugano / Pambio Noranco	05.11.1980
Lugano / Pazzallo	30.09.1986

2.3 La zona di pianificazione cantonale del marzo 2006

Per non aggravare ulteriormente i problemi identificati nelle fasi precedenti dei lavori, dal profilo viario e ambientale, e nel contempo di permettere l'elaborazione ed il consolidamento di un nuovo assetto territoriale praticabile ed in grado di migliorare la qualità di vita di chi vive e lavora nel Piano, è stato necessario adottare misure

volte ad evitare di compromettere ulteriormente il quadro di riferimento determinato dalle attuali occupazioni ed utilizzazioni nel comparto.

In questo senso, considerate anche le grosse potenzialità edificatorie ancora disponibili sul Pian Scairolo, si è voluto evitare che all'interno del comprensorio interessato potessero insediarsi nuovi edifici e impianti o svilupparsi ulteriormente quelli esistenti, generatori di una forte attrattività per il traffico su gomma. Nel contempo si volevano evitare insediamenti che potessero compromettere soluzioni di riassetto territoriale e di integrazione tra le funzioni produttive e quelle abitative del piano.

Sentite le autorità comunali interessate è quindi stata adottata nella primavera del 2006 dall'Autorità cantonale una zona di pianificazione cantonale ai sensi dell'art. 58 e ss. LALPT dove si è definita una forte limitazione generale per ogni nuovo intervento di utilizzazione all'interno della zona di pianificazione, almeno fino alla realizzazione del Piano di pronto intervento viario (PPI).

La zona di pianificazione cantonale è stata prolungata nel 2011, dopo i primi 5 anni ordinari, per altri 2 anni ed è scaduta nella primavera del 2013.

3. Mandato pianificatorio

I fondamenti su cui si intende allestire il Piano Regolatore intercomunale del Pian Scairolo (PR-CIPPS), fissati nel 2010 a partire dai crediti concessi dai Consigli comunali per la formalizzazione del Masterplan Green SKYrolo possono essere così riassunti:

- Consolidamento delle aree edificabili, definendo in maniera chiara i contenuti e i vincoli formali che le governano, per garantire soprattutto una sicurezza di diritto, premessa per un clima favorevole agli investimenti nel comparto territoriale in vista dello sfruttamento delle sue potenzialità economiche.
- Identificazione delle misure di intervento infrastrutturale per la gestione della mobilità, in vista di garantire una maggiore funzionalità al Pian Scairolo per tutti gli utenti, compreso, oltre a chi vi lavora, anche gli abitanti.
- Premesse pianificatorie per una riqualifica degli spazi pubblici, in particolare attraverso la realizzazione in sponda destra della Roggia Scairolo del nuovo parco urbano e di una rete moderata di strade di servizio interne e di attrattivi percorsi ciclo-pedonali.
- Porre le basi pianificatorie per la gestione economico-finanziaria congiunta da parte dei Comuni interessati degli investimenti e delle ricadute generate dallo sviluppo del Pian Scairolo.

Da questo concetto operativo sono stati definiti i compiti specifici necessari al raggiungimento degli obiettivi:

I. Organizzazione del progetto e preparazione dei mandati

Questo modulo iniziale dei lavori è servito a preparare tutto l'assetto formale e giuridico per dare avvio al lavoro di pianificazione vero e proprio, in particolare l'assegnazione dei mandati agli specialisti.

Include inoltre le spese sostenute nell'ambito della procedura di ricorso contro la decisione di adozione del Masterplan da parte della CIPPS, durata oltre 1 anno a partire dalla primavera del 2009.

II. Allestimento del PR intercomunale

Il gruppo di lavoro di specialisti ha elaborato in questo modulo i contenuti del Piano regolatore intercomunale sulla base del "Masterplan CIPPS" e dalle indicazioni emerse dalla procedura di partecipazione e consultazione.

III. Programma di realizzazione e adozione formale del PR intercomunale

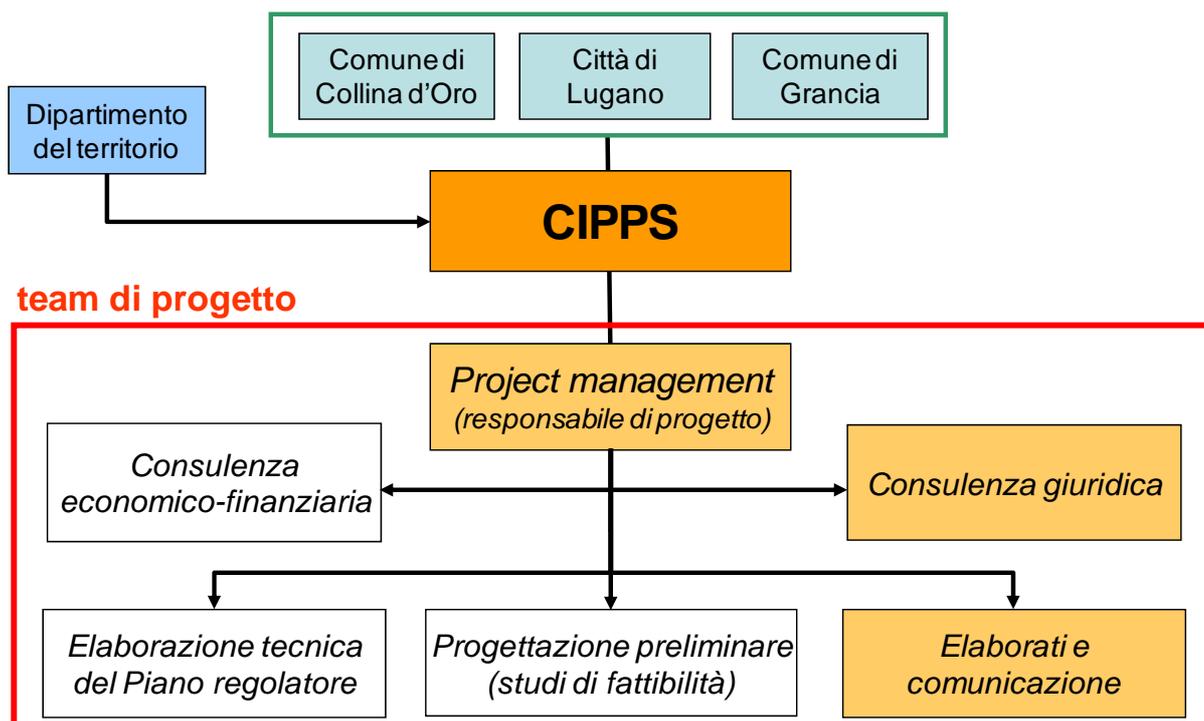
Il Piano regolatore intercomunale è stato accompagnato dall'elaborazione di un piano finanziario per la sua realizzazione e nella sua fase procedurale è stato accompagnato da un giurista, anche per l'elaborazione delle norme di attuazione.

IV. Programma di realizzazione e adozione formale del PR intercomunale

Il Piano regolatore intercomunale è stato accompagnato dall'elaborazione di un piano finanziario per la sua realizzazione e nella sua fase procedurale è stato accompagnato da un giurista, anche per l'elaborazione delle norme di attuazione.

V. Progettazione preliminare delle opere infrastrutturali

Oltre ai compiti specifici legati all'allestimento del PR-CIPPS, è stato necessario allestire i progetti preliminari degli interventi infrastrutturali di ordine superiore necessari a garantire il futuro assetto della mobilità sul Pian Scairolo, onde poter inserire questi costi nel Programma di agglomerato di seconda generazione allestito da parte della Commissione regionale dei trasporti CRTL.



4. Costi e tempistica

4.1 Costi del PR-CIPPS e finanziamento

I costi complessivi per l'allestimento del PR-CIPPS e per i lavori di accompagnamento specialistico sono stati valutati nel 2010 nel seguente modo:

Compiti	Costi
I. Organizzazione del progetto, crediti e preparazione dei mandati (lavori svolti nel 2009-10)	30'000.- CHF
II. Allestimento del PR intercomunale (mandati specialistici assegnati al Team interdisciplinare)	250'000.- CHF
III. Programma di realizzazione (piano investimenti) e adozione formale del PR intercomunale (procedura formale e giuridica)	50'000.- CHF
IV. Informazione pubblica e partecipazione (allestimento di un sito internet, comunicazione, ecc.)	50'000.- CHF
V. Project management / coordinamento / segretariato	100'000.- CHF
Riserva	20'000.- CHF
TOTALE a carico dei Comuni	500'000.- CHF

Per il finanziamento dei costi di allestimento del PR-CIPPS si è utilizzata una chiave di riparto paritetica del 20% per i Comuni di Collina d'Oro e Grancia (per un importo di 100'000.- CHF ognuno) e del 60% per la Città di Lugano (pari a 300'000.- CHF), determinata a partire da una prima stima delle interessenze del "Masterplan CIPPS" e della SUL potenziale in particolare.

Il Dipartimento del territorio (DT) ha partecipato dal canto suo finanziando i lavori di progettazione preliminare delle infrastrutture di viabilità previste dal "Masterplan CIPPS" con un importo di 100'000.- CHF, mentre la progettazione del nuovo sistema tramviario del Luganese ha seguito il suo iter in base ad un credito specifico allestito nell'ambito del PTL.

Nel 2014, considerati i tempi lunghi della procedura pianificatoria, slittata di oltre 2 anni rispetto alle ipotesi iniziali, i Municipi hanno richiesto un ulteriore credito di **60'000.- CHF** per la conclusione della procedura pianificatoria, sempre con la chiave di riparto originaria 60/20/20 (36'000.- CHF a carico della Città di Lugano e rispettivamente 12'000.- CHF a carico dei Comuni di Collina d'Oro e Grancia).

Alla Città di Lugano è stata demandata la gestione finanziaria della procedura, che è stata regolata da una convenzione specifica fra i Municipi allestita dalla CIPPS.

5. Il concetto di ordinamento territoriale del PR-CIPPS

5.1 Una "visione" urbanistica d'insieme per tutto il comparto

Il comparto del Pian Scairolo è stato interessato negli ultimi decenni da uno sviluppo marcato di insediamenti a carattere artigianale, commerciale, industriale e terziario. Questo tipo di sviluppo e la sua intensità fanno da corollario alla struttura insediativa storica situata lungo le dorsali sui due lati della pianura. La situazione urbanistica attuale, sia dal punto di vista formale ma soprattutto da quello funzionale, mette in luce un insufficiente coordinamento tra queste due tipologie insediative (residenziali da una parte e lavorativo - commerciali dall'altra), creando un'immagine territoriale "disordinata", tipica delle periferie urbane.

Il Pian Scairolo costituisce d'altra parte un'area con grande potenziale per lo sviluppo economico dell'agglomerato urbano ed è una precisa volontà della pianificazione intercomunale di procedere ad una riqualifica di questo territorio, coscienti del fatto che la soluzione a medio - lungo termine dei problemi viari deve forzatamente essere inquadrata in un contesto di sistemazione complessiva del comparto nelle

sue diverse componenti territoriali, ambientali e funzionali, in particolare anche di quelle abitative.

L'approccio urbanistico generale si basa su una duplice prospettiva di intervento, premessa per uno sviluppo territoriale coordinato: da una parte di riqualifica delle componenti residenziali - abitative e dall'altra parte di identificazione delle modalità di ordinamento territoriale - urbanistico più confacenti per una zona commerciale-lavorativa al servizio dell'agglomerato e di tutto il cantone, che nel contempo non comprometta le funzioni residenziali più sensibili, oggi fortemente penalizzate.

5.2 Gli elementi insediativi del Pian Scairolo (Piano urbanistico)

Il progetto urbanistico Green SKYrolo, base della proposta pianificatoria del PR-CIPPS, ridistribuisce le funzioni secondo le vocazioni individuate nel territorio:

- multifunzionale in corrispondenza della "porta sud" di Lugano (svincolo A2);
- commerciale nella fascia centrale in sponda sinistra;
- lavorativa nella fascia esterna quelle commerciali (nord e sud, sempre in sponda sinistra);
- residenziale e di svago lungo la sponda destra della Roggia Scairolo.

5.3 La futura mobilità del Pian Scairolo

I requisiti di base del progetto per un nuovo sistema di trasporto in grado di permettere lo sfruttamento delle potenzialità edificatorie attuali del Pian Scairolo e quelle previste nell'ambito del PR-CIPPS sono:

- una linea di trasporto pubblico in sede propria che percorre il Pian Scairolo costituendo un nuovo ramo della prevista rete tranviaria del Luganese, fruibile da subito come asse del TP su gomma;
- una nuova strada di accesso al Piano che assolva alle due funzioni principali di accesso delle zone lavorative (Fase 1) e di raccolta al nucleo di Grancia (Fase 2);
- delle strade di servizio locali su assi moderati tra i nuclei senza traffico di transito;
- una rete pedonale e ciclabile che sia il più possibile svincolata dal traffico ed attrattiva dal punto di vista paesaggistico, nonché pienamente integrata nella rete regionale.

La rete di trasporto così composta è in grado di garantire una mobilità efficiente e sostenibile nel suo complesso, con particolare riguardo anche ad una fasizzazione adeguata dal punto di vista degli investimenti necessari.

5.4 L'esame preliminare (EP) dipartimentale

Il 31 ottobre 2012 il DT inviava l'esame preliminare con le seguenti 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;
- 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 normativa;
- dovrà essere sviluppato l'apparato normativa, 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."

6. La proposta pianificatoria

6.1 Contenibilità

Rispetto all'attuale contenibilità dei piani regolatori in vigore, stimata nell'ordine di ca. 650'000 mq di SUL, il PR-CIPPS propone un aumento dell'ordine del 20% circa, portandola a poco oltre 800'000 mq di SUL, riducendo nel contempo l'estensione della zona edificabile/costruibile, attuando così i principi dell'utilizzazione parsimoniosa del territorio nel contesto di un polo di sviluppo economico-strategico dell'agglomerato.

ZONA	SE	IS	SUL	GA	SUL corretta	SV	mq/ab	UI	A		PT		P L		
NV	15'090	1.5	22'635	0.6	13'581	-	-	40	339	288	85%	34	10%	17	5%
RE 2	46'713	0.4	18'685	0.8	14'948	-	-	45	332	282	85%	33	10%	17	5%
RE 3	27'256	0.6	16'354	0.8	13'083	-	-	50	261	222	85%	26	10%	13	5%
PQ 1	38'353	1	38'353	0.85	32'600	6'520	1/5	90	362	91	25%	54	15%	217	60%
PQ 2	16'270	1	16'270	0.85	13'830	2'766	1/5	90	153	8	5%	0	0%	145	95%
PQ 3	8'766	0.6	5'260	0.8	4'208	-	-	60	70	67	95%	0	0%	4	5%
PQ 4	68'731	1	68'731	0.85	58'421	14'605	1/4	90	649	32	5%	0	0%	617	95%
PQ 5	43'535	1	43'535	0.85	37'005	9'251	1/4	90	411	21	5%	0	0%	390	95%
PQ 6	149'509	1	149'509	0.85	127'083	84'722	2/3	90	1'412	71	5%	0	0%	1'341	95%
PQ 7	46'229	1	46'229	0.85	39'295	9'824	1/4	90	436	22	5%	0	0%	414	95%
AL 1	185'457	1	185'457	0.7	129'820	-	-	60	2'163	108	5%	108	5%	1'947	90%
AL 2	141'219	1	141'219	0.7	98'853	-	-	60	1'647	82	5%	0	0%	1'565	95%
RM	84'915	0.6	50'949	0.6	30'569	-	-	40	764	535	70%	0	0%	229	30%
APEP	83'982	0	0	0	0	-	-	0	0	0	0%	0	0%	0	0%
P	3'617	0	0	0	0	-	-	0	0	0	0%	0	0%	0	0%
TOT	959'642		803'185		613'295	127'688			8'999	1'828		256		6'916	

6.2 Piano delle zone

6.2.1 La "Porta sud"

La facile integrazione con la rete di trasporto pubblico, la vicinanza dell'autostrada, l'esistenza di un grande parcheggio tipo Park+Ride, evidenziano in modo molto chiaro una vocazione di interesse pubblico dei terreni posti all'estremità nord del Pian Scairolo.

Il nuovo Piano Regolatore propone perciò la creazione di un'area che attesti in maniera chiara una "porta di entrata" alla città di Lugano quale elemento caratterizzante del nuovo Pian Scairolo.

Il P&R e la linea del trasporto pubblico (tram), elementi infrastrutturali fondamentali, dovranno essere integrati nel progetto di sviluppo del comparto al momento dell'elaborazione dei relativi piani di quartiere.

6.2.2 La zona destinata ad attività lavorativa e commerciale

Nella zona centrale del Pian Scairolo vengono confermate le attività esistenti destinate al commercio ed alla vendita, istituendo a monte e a valle due comparti prettamente lavorativi. Il nuovo piano regolatore prevede il consolidamento di una situazione ormai ben radicata e che si sviluppa a partire alla strada cantonale. I primi due comparti, venendo dalla "porta" d'entrata, sono prevalentemente dedicati al lavoro ed alla vendita estensiva (grossisti, concessionarie d'automobili, insediamenti produttivi e farmaceutici). Il grande comparto dei centri commerciali, elemento sensibile soprattutto per quanto riguarda il tema della mobilità, viene confermato nella sua ubicazione. In tutti questi ambiti, come spiegato in seguito, si vuole raggiungere da un lato un miglior sfruttamento dell'occupazione del suolo e dell'altro garantire una qualità degli spazi e dell'assetto paesaggistico. Per questo motivo si è voluto fare largo uso dello strumento del piano di quartiere che permetterà di fondare lo sviluppo delle costruzioni su un progetto di insieme unitario e coordinato. Le relative norme di applicazione enunciano in chiaro modo quali dovranno essere i requisiti necessari a garanzia della necessaria qualità urbanistica richiesta.

Per quanto riguarda la concentrazione degli indici di costruzione e il tema del limite massimo delle superfici di vendita (zona commerciale) si ritiene che l'introduzione di un parametro che sia in grado di gestire e codificare il flusso del traffico (indice di mobilità) sia un nuovo elemento di valutazione che permetterà di gestire in modo relativamente flessibile ed indipendente lo sviluppo delle costruzioni.

Infatti in questi settori non preoccupa tanto la volumetria del costruito ma piuttosto le conseguenze che determinati tipi di attività generano, soprattutto sulla rete stradale. Indici di costruzione importanti sono messi in relazione all'obbligo di elaborazione di progetti qualitativi ed unitari (piani di quartiere) in modo da garantire da un lato la necessaria densificazione nell'uso del suolo e dall'altro il mantenimento di superfici verdi e spazi pubblici fruibili e a disposizione della popolazione.

6.2.3 La zona residenziale

La parte a sud del comprensorio di pianificazione (Cadepiano), così come la costa pedemontana ovest (Scairolo e Noranco) e il paese di Grancia, sono aree a destinazione prevalentemente residenziale.

Lo spostamento delle poche e dispersive funzioni produttive esistenti in queste aree (zona di mantenimento) permetterà di creare comparti residenziali funzionali ed attrattivi che favoriranno l'interazione sociale e quindi la qualità insediativa.

Un maggior servizio del trasporto pubblico potrà fornire alla zona un'alternativa vantaggiosa al trasporto individuale, migliorando nel contempo l'incontro e le attività sociali e culturali della zona.

Anche la riqualifica della strada pedemontana, sulla quale è previsto l'inserimento di un tracciato ciclopedonale di interesse regionale, contribuirà ad aumentare l'attrattività di queste zone.

Il tracciato della pista ciclabile corrisponde a quanto previsto dal Piano dei percorsi ciclabili confermato dal Consiglio di Stato con decisione del 19 giugno 2013.

6.2.4 Nuclei e zona di mantenimento

Per quanto riguarda la zona dei nuclei la revisione del PR ha previsto una suddivisione nella gestione dei due nuclei di "Scairolo" e "Noranco". Non sono infatti ravvisate motivazioni per uniformare le normative dei due nuclei che sino ad oggi sono gestiti con apparati normativi diversi tra loro, che hanno comunque garantito l'integrità.

Seguendo le indicazioni espresse nell'esame preliminare si è deciso di suddividere l'ambito residenziale in due zone distinte con parametri diversi tra loro in modo da non rendere troppo omogeneo il comparto destinato all'abitazione, mantenendone le caratteristiche che oggi si possono leggere sul territorio. Per il grande mappale di oltre 8'000 m2 a ridosso del nucleo di Noranco (mapp. No. 387 RFD) è stata prevista l'elaborazione di un PQ a destinazione residenziale, con l'intento di disciplinare in maniera ordinata e qualitativa i nuovi insediamenti che sorgeranno.

Per quanto riguarda la zona di mantenimento le destinazioni d'uso assegnate dovrebbero servire per un progressivo quanto incisivo cambio di funzione del comparto che nel medio lungo termine dovrebbe tendere ad ospitare contenuti di carattere prettamente poco molesto (residenza, terziario e piccolo commercio)

6.3 Piano del paesaggio

6.3.1 Il parco urbano

Il PR-CIPPS pone in un ruolo centrale la conservazione degli spazi non edificati in sponda destra e la valorizzazione degli aspetti paesaggistici e degli spazi aperti attraverso:

- La messa in opera delle premesse necessarie per la realizzazione di un nuovo grande asse verde ordinatore che fungerà da elemento unificante di tutto il Pian Scairolo;
- La valorizzazione naturalistica e paesaggistica della Roggia, che assume anche la funzione di elemento di ricicatura visiva e la riservazione di uno spazio alle acque sufficiente a garantire gli scambi biologico e lo scorrimento delle portate di punta;
- L'aggancio del nuovo asse verde così creato alle realtà circostanti grazie all'interconnessione garantita dalla valorizzazione dei corsi d'acqua secondari e dalle aree non edificate;

- La creazione di un nuovo percorso ciclabile pedonale nella zona pedemontana che collega i nuclei di Noranco e Scairolo
- La realizzazione di questo importante spazio verde dovrà avvenire progressivamente con lo sviluppo dei piani di quartiere e con la partecipazione attiva dell'ente pubblico.

6.3.2 La Roggia

Essa assume il ruolo di ricucitura nel contesto, e permette gli spostamenti del traffico pedonale lungo il suo corso, contribuendo a rafforzare il carattere di svago legato a questo elemento naturale.

Lungo la Roggia si sviluppa il principale percorso pedonale, con le relative diramazioni verso le aree ed i percorsi adiacenti. Il suo ruolo consiste nel rafforzare gli scambi fra il centro di Lugano, il Pian Casoro e il lago Ceresio ed i collegamenti trasversali fra la Collina d'Oro e il complesso Arbostora - S. Salvatore.

Alla Roggia si agganciano i corsi d'acqua, da recuperare e valorizzare a loro volta, e che puntualmente si affiancano ai collegamenti trasversali.

6.4 Modalità di attuazione (NAPR)

6.4.1 Piani di quartiere "porta d'entrata SUD"

Posizionati alle porte dell'area di studio, i due piani di quartiere in oggetto sono destinati ad ospitare una serie di funzioni urbane. Vengono classificati prevalentemente come zone per contenuti aggregativi su scala regionale, come potrebbero essere strutture per manifestazioni, eventi congressuali e fieristici, ecc.

Le attuali destinazioni d'uso (artigianale/industriale/commerciale) e gli insediamenti esistenti (commercio di materiale edile, autoconcessionarie, posteggi) non permettono di esprimere al meglio le potenzialità di questo comparto a chiara vocazione pubblico/aggregativa. L'immediata vicinanza con il raccordo autostradale impone un ripensamento strategico delle future destinazioni.

Nel momento in cui sarà rilasciata la licenza edilizia per il PQ (allestito da proprietari), sulla zona assoggettata a verde vigerà il vincolo di inedificabilità. Inoltre, tutte le funzioni, attività e/o insediamenti che ad oggi risiedono nella zona pianificata a verde, verranno dismessi e/o dislocate in altro sito.

Per segnalare il carattere marcante di porta d'entrata al comparto del nuovo Pian Scairolo, in questo ambito è permessa la costruzione di un edificio articolato sulla verticale che abbia valenza significativa e rappresentativa della nuova riorganizzazione urbanistica.

A tutela della qualità insediativa ricercata con lo strumento del piano di quartiere, nelle norme di attuazione è stato previsto un apposito articolo generale che ne garantisce gli obiettivi.

6.4.2 Piani di quartiere-Comparto lavorativo

In questo ambito, che si sviluppa tra la testata del Pian Scairolo fino oltre ai centri commerciali, sono previsti quattro piani di quartiere che si prefiggono da un lato il mantenimento delle attività lavorative ed anche il loro incremento, dall'altro la creazione, dove possibile, della fascia verde dei parchi. L'obbligo dei proprietari di elaborare il piano di quartiere è compensato con un aumento degli indici di sfruttamento e delle altezze. Ciò per permettere di adeguare le esigenze funzionali di quei settori legati anche ad esigenze di produzione. La creazione della fascia verde tra la Roggia e la strada pedemontana che passa attraverso i nuclei è un importante aspetto qualitativo che sarà accompagnato dalle norme generali e particolari previste per la gestione dei vari PQ.

6.4.3 Piani di quartiere comparto lavorativo e commerciale

Posizionato in zona centrale rispetto al progetto complessivo di riqualifica del Pian Scairolo questo Piano di Quartiere assume centralità anche per via dell'importanza della sua attuazione. È infatti qui che viene identificata la maggior porzione di verde che potrà essere riconvertita a parco tramite il principio della concentrazione degli indici su un'unica sponda della Roggia. Di destinazione prettamente commerciale, l'espansione massima del comparto è determinata sia dagli indici di costruzione conosciuti sia da un nuovo parametro legato alla mobilità, che permetterà di gestire una delle principali zone GGT del Cantone. Anche per quanto riguarda questo caso, la qualità necessaria da ricercare con lo sviluppo del PQ è codificata attraverso norme di attuazione generali e particolari.

6.5 Nuova rete viaria

Per lo sviluppo dei contenuti insediativi del Pian Scairolo, secondo le potenzialità del PR-CIPPS, oltre al rafforzamento del trasporto pubblico previsto in sede di progettazione regionale (piano dei trasporti del luganese PTL), l'integrazione della rete regionale ciclopedonale ed una gestione dei posteggi privati, la proposta pianificatoria prevede anche un nuovo assetto viabilistico locale (quindi di stretta pertinenza della pianificazione oggetto del presente messaggio) incentrata su alcuni elementi cardine.

6.5.1 Nuova strada di gronda

Il progetto prevede la costruzione di una nuova strada di accesso al Pian Scairolo dallo svincolo di Lugano Sud. Questa strada ubicata a est dell'autostrada assieme alla strada Cantonale esistente crea un sistema viario fino all'abitato di Grancia in grado di smaltire i flussi di traffico previsti negli scenari futuri. Nell'ambito delle analisi fatte per l'allestimento del Masterplan si è evidenziato che gran parte dell'utenza in direzione del Pian Scairolo proviene dal polo urbano di Lugano. Significativa e determinante è quindi la necessità di voler riorganizzare il sistema viario riducendo il carico che oggi grava sulla rotonda delle Fornaci, deviandolo parzialmente in direzione della nuova tratta rotonda Pazzallo-via Senago, parte integrante del progetto di riorganizzazione degli accessi allo svincolo di Lugano - Sud. La strada sarà percorribile nei due sensi di marcia con un calibro pari a 7,00 metri (due corsie da 3,50 metri), con un marciapiede laterale della larghezza di 1,50 metri.

Scenario prima fase

Il piano viario prevede in fase 1 la realizzazione del primo tratto della strada di gronda fino al sottopasso di Senago ove è presente un collegamento trasversale con la strada cantonale esistente. La nuova strada partirà dalla zona dello svincolo autostradale con la realizzazione di una nuova rotonda. Il tracciato si manterrà poi parallelo all'autostrada per raggiungere il sottopasso esistente di Senago. Due incroci semaforizzati lungo Via Senago permettono un primo collegamento trasversale tra la nuova strada di gronda e la strada Cantonale. Via Senago sarà opportunamente sistemata per permettere la realizzazione dei due incroci semaforizzati. Il calibro di Via Senago, nel tratto più stretto sarà di 3 metri per corsia (una corsia per senso di marcia) con l'aggiunta di un marciapiede pari a 1,50 metri (calibro complessivo 7,50 metri). Nelle zone degli incroci sono presenti le preselezioni necessarie per garantire le svolte e la relativa capacità. L'incrocio tra Via Senago e la strada Cantonale viene riposizionato per avere una geometria più idonea.

Scenario fase finale

Dal sottopasso di Senago la nuova strada di gronda continuerà poi, in una seconda fase, verso l'abitato di Grancia percorrendo il tracciato di una strada di servizio per poi proseguire fino all'attuale sottopasso autostradale che sarà opportunamente sistemato. Si crea così un accesso ulteriore verso gli abitati e le aree lavorative. Nella fase 2, entro i cui termini viene supposta la realizzazione del sistema di tram fino a Barbengo, la rete stradale viene quindi ampliata con la continuazione della strada di gronda fino all'abitato di Grancia. Nella seguente figura si riporta il tracciato indicativo (non vincolante) del tratto finale della strada di gronda.

6.5.2 Interventi di moderazione di traffico e riqualifica degli assi stradali

Il Piano Regolatore intercomunale si prefigge l'intento di riqualificare alcune zone del piano, dal punto di vista paesaggistico e ambientale. In quest'ottica sarà necessario salvaguardare al meglio la vivibilità di alcune zone con riferimento alla presenza di traffico parassitario.

L'attuazione del Piano Regolatore verrà accompagnata dall'introduzione delle seguenti modifiche viarie:

- interventi di moderazione e di limitazione del traffico;
- chiusura di alcuni collegamenti trasversali tra le strade che costeggiano la Roggia.

I centri abitati di entrambe le sponde del Pian Scariolo saranno sottoposti ad adeguati interventi di moderazione volti a limitare la presenza di traffico parassitario. Sulla sponda destra della Roggia, a partire dalla Strada di Furnas fino a Via al Molino, passando per Via ai Pree e Via Garavegia saranno introdotte misure di moderazione che ne permetteranno il transito solo da parte dei veicoli autorizzati. Parallelamente all'apertura della nuova strada di gronda (fase finale), si renderà altresì necessaria la limitazione ai soli autorizzati del transito attraverso l'abitato di Grancia.

Altro intervento di fondamentale importanza per la definizione di una rete viaria principale univoca è quello di limitare i collegamenti tra le due sponde della Roggia. Così facendo si riduce una buona parte della componente di traffico di passaggio attraverso gli abitati di Semolcina, Guasto, Pambio e Noranco (disposti lungo la sponda destra della Roggia).

6.6 Elementi progettuali

Il PR-CIPPS pone anche le basi pianificatorie (vincoli di proprietà) per realizzare successivamente alcuni interventi non strettamente legati alle opere di urbanizzazione, con carattere di tipo progettuale (il cui costo è stato comunque stimato ed integrato nel programma di realizzazione del piano intercomunale per quel che attiene gli investimenti pubblici).

6.6.1 Il "parco urbano"

La sua realizzazione sarà da integrare nella definizione del PQ 1 (come "testata verde") e la funzione proposta è legata essenzialmente allo svago e alle attività pubbliche previste all'interno del PQ1, con qui la nuova testata verde dovrà confrontarsi e armonizzarsi.

Subito a valle della "testata verde" è previsto il nuovo parco pubblico, quale area di svago e di relax sia per la popolazione residente nel quartiere di Noranco, sia per i lavoratori del comparto sulla sponda sinistra della Roggia. Funge inoltre da raccordo fra la Roggia ed i campi elettrici, non accessibili. Essendo inserito in zona AP, la sua realizzazione sarà interamente a carico dell'ente pubblico

All'altezza del comparto commerciale, ed in chiara relazione con esso, si concentra l'area di svago che potrà includere sia impianti sportivi che spazi fruibili per attività ludiche e ricreative.

La sua realizzazione sarà da integrare nella definizione dei PQ 4, 5 e 6 e la funzione proposta è legata essenzialmente all'aggregazione, allo svago e alle attività all'aperto.

6.6.2 Il collegamento verso Grancia

Quale elemento di ricucitura delle relazioni e degli scambi, il PR-CIPPS propone il nuovo sovrappasso dell'autostrada e della strada cantonale. La sua funzione viene intesa sia visivamente, agganciando l'elemento costruito al verde della nuova Roggia, sia funzionalmente, prolungando il nuovo asse pedonale fino al nucleo di Grancia. Si innesta direttamente sulla Roggia, permettendo quindi di integrare il comune di Grancia nella rete di collegamenti per il traffico lento della sponda destra e rappresenta a sua volta un elemento verde e di svago che si affianca a quelli presenti nella sequenza di parchi.

6.6.3 La Roggia Scairolo

Assume il ruolo di elemento unificante nel nuovo disegno proposto per il Pian Scairolo e permette gli spostamenti pedonali lungo il suo corso. Attraverso una riqualifica mirata del suo corso viene rivalutata quale asse di valenza biologica, dandole anche la funzione di elemento di ricucitura visiva e fruitiva e viene garantita al contempo l'evacuazione delle piene ovviando ai problemi di esondazione oggi riscontrati.

Conformemente alla nuova OPAC, per permettere la nuova strutturazione del corso d'acqua, è stato previsto uno spazio riservato quale corridoio asimmetrico, entro il quale si snoda il corso d'acqua, appoggiato in sponda sinistra alla zona edificabile (nella parte superiore) e alla strada di collegamento verso Barbengo (nella parte

inferiore), mentre sul lato opposto di adatta alle condizioni locali. Lo spazio corrisponde a 15 m nella tratta superiore, a 20 m nella parte centrale e a 25 m nella parte inferiore: con queste dimensioni è possibile anche procedere a degli allargamenti puntuali che possano favorire una maggiore varietà paesaggistica, biologica e una sicurezza idraulica sufficiente senza procedere a ulteriori sottrazioni di spazi. Questa impostazione permette anche di evitare conflitti con la linea di trasporto pubblico prevista lungo la Roggia.

Lungo la sponda destra è possibile inserire un percorso pedonale e ciclabile che si affianca alla pista ciclabile pedemontana e permette gli spostamenti dolci in un contesto più attrattivo di quello attuale e riparato dalle arterie di traffico veicolare. Il suo percorso si snoda attraverso i principali poli di interesse strategici del comparto (la sponda destra, i centri commerciali, le aree lavorative, le zone residenziali, la grande piana agricola) e diventa quindi asse di accesso preferenziale ed elemento di ricucitura.

6.6.4 I riali laterali

Il principio di definire un corridoio asimmetrico riservato alle acque è stato applicato anche agli altri riali laterali esistenti o di cui si prevede il recupero. Infatti, per favorire l'interconnessione in tutto il comparto, la Roggia viene messa in relazione con le sponde della vallata attraverso la valorizzazione dei corsi d'acqua presenti in superficie ed il recupero di quelli intubati in sponda destra. Si tratta in particolare di:

- il riale intubato in corrispondenza della ZPN (mappali 1900 e 1091 di Collina d'Oro);
- il riale che attraversa il nucleo di Scairolo Vecchio (mappali 184 e 2091 di Collina d'Oro);
- il riale monte della zona lavorativa in sponda destra (mappale 152 Collina d'Oro).

6.6.5 I pericoli naturali

Il PR-CIPPS ha integrato le zone di pericolo del PZP, segnalando a livello grafico e normativo le aree soggette a pericolo di alluvionamento e di flussi detritici.

Le prime sono essenzialmente legate alla Roggia, per la quale è stato definito uno spazio riservato alle acque sufficiente per garantire una sezione di deflusso futura sufficiente a risolvere i conflitti attuali. L'impostazione del PQ 3 permette di risolvere la conflittualità esistente attualmente, in particolare mantenendo inedificata la sponda destra. Presso i PQ 6 e 7 non sono comunque previsti nuovi azionamenti per le aree interessate dal pericolo di alluvionamento, essendo già inserite attualmente in una zona corrispondente. Inoltre a livello di PQ sarà possibile integrare le misure in corrispondenza dello spazio riservato lungo la Roggia per garantire la sicurezza delle zone interessate.

6.6.6 Le aree agricole

A corollario della sequenza di parchi codificata nel piano, si pongono le superfici dedicate al primario sia quali superfici agricole sia quali superfici boschive. Le superfici agricole hanno un'importante vocazione paesaggistica e contribuiscono a definire i margini verso il futuro parco lineare.

La grande area centrale rappresenta il nuovo baricentro verde della vallata, funge da snodo fra la parte superiore (lavoro), la parte inferiore (svago estensivo, residenza) e le due aree collinari adiacenti.

Le altre superfici, poste sui versanti, hanno uno sviluppo prettamente lineare, e spesso non sono accessibili trattandosi di vigneti, vivai e aree agricole private poste al limite dell'edificato: infatti contornano soprattutto i nuclei tradizionali e le strutture storiche come la vecchia fattoria di Scairolo.

Al fine di garantire l'attività agricola, sia per la gestione degli spazi aperti e di valore paesaggistico sia quale fornitore di prodotti e servizi a breve distanza dai quartieri residenziali e lavorativi, sono stati proposti

- un rafforzamento dell'area centrale, attraverso l'abbandono della zona artigianale e di parte della strada di servizio sui mappali 168, 293, 305, 310 e 1158 di Barbengo (circa 7'700 m2) e
- l'attribuzione all'area agricola della cava ai mappali 1072 e 1765 di Collina d'Oro (circa 10'650 m2).

Questi nuovi azionamenti permettono di compensare la sottrazione di superficie agricola presso ai mappali 286, 287, 288 e 289 di Pambio – Noranco (circa 6'500 m2) che, pur essendo accatastati come molto idonei all'agricoltura, non sono già attualmente più utilizzati a questo scopo e sono inoltre frammentati e isolati dal contesto agricolo e quindi difficilmente gestibili. Queste superfici sono state tolte dalla zona agricola e sono quindi attribuite alla zona AP 2 con contenuti legati a parchi e aree verdi e al centro di raccolta (Ecocentro).

Il bilancio complessivo è comunque favorevole all'agricoltura con un saldo pari a 11'850 m2.

6.6.7 L'area forestale

Le vaste superfici boschive presenti sul versante ovest della vallata, in particolare sul territorio di Collina d'Oro, e che si estendono ben al di là del perimetro di studio, diventano il tessuto connettivo attraverso cui è possibile sviluppare diversi percorsi pedonali che collegano il Pian Scairolo con la collina sovrastante. Queste aree possono essere interessate da un progetto di gestione dei soprassuoli volto fra l'altro alla valorizzazione del valore paesaggistico, naturalistico e fruitivo, oltre a garantire la funzione di protezione necessaria per le aree sottostanti.

L'area forestale a contatto con le zone edificabili è stata accertata conformemente ai disposti di legge e inserita nelle rappresentazioni grafiche.

6.6.8 Le aree protette

All'interno del perimetro di studio vi sono due oggetti protetti inventariati:

- Il primo, indicato come ZPN, è posto nella parte centrale del comparto, corrisponde al mappale n. 1900 RFD del Comune di Collina d'Oro di proprietà cantonale. Si tratta di un terreno completamente libero da costruzioni suddiviso sostanzialmente in due comparti principali: un'area prativa ad attuale sfruttamento agricolo nella parte centrale e occidentale, ed una zona naturale umida nella parte più ad est. L'area naturale, come pure i due corsi d'acqua che ne garantiscono l'alimentazione, risultano iscritti quale sito di riproduzione per anfibi di importanza nazionale (oggetto TI-306, Scairolo Vecchio) ed è pertanto

riconosciuta quale zona naturale protetta ai sensi della Legge cantonale sulla protezione della natura (2001). Assumerà inoltre il ruolo di bacino di laminazione per le acque piovane, aspetto che parzialmente è già in fase di realizzazione per quanto riguarda le acque provenienti dalla strada cantonale.

- Il secondo, indicato come RN, situato all'interno della zona industriale di Barbengo in località Vigano, è costituito da una pozza e dalle superfici boschive poste fuori del perimetro PR – CIPPS: è iscritto quale sito di riproduzione per anfibi di importanza nazionale (oggetto TI-362, Rompiga) ed è pertanto riconosciuto quale riserva naturale protetta ai sensi della Legge cantonale sulla protezione della natura (2001). Per questo oggetto non sono previste modifiche rispetto alla situazione pianificatoria attuale.

6.6.9 Le alberature

Il PR-CIPPS intende contribuire al disegno del territorio attraverso la posa di nuove alberature che, oltre a disegnare la Roggia, accompagnano le strade principali quali elementi decorativi e come elementi di mitigazione e di schermatura. Il concetto generale a titolo indicativo inserito nelle rappresentazioni grafiche non riguarda il posizionamento delle singole alberature. La tipologia delle alberature, la disposizione e le indicazioni per la posa saranno da approfondire in ambito progettuale. I PQ dovranno integrare le alberature previste al loro interno.

Le principali tipologie previste sono:

- Alberature lungo assi acquatici: accompagnano soprattutto la Roggia, ma anche localmente i riali laterali. Seguono lo schema della crescente naturalità lungo il corso d'acqua e sono da prevedere specie legate a questo elemento.
- Alberature lungo i principali assi di traffico: sono considerati tali le strade e la linea tramviaria in sponda sinistra. Sono previste specie resistenti alle particolari condizioni di impianto e con sistema radicale che eviti danni alla pavimentazione o ai binari.
- Alberature lungo le strade secondarie: previste essenzialmente in sponda destra, devono contribuire a disegnare il territorio come pure a garantire un ombreggiamento adeguato alla fruizione da parte del traffico lento come pure a richiamare scorci di paesaggi agricoli tradizionali.
- Alberature a delimitazione dell'edificato: in questo caso, oltre agli alberi veri e propri, è possibile l'impianto anche di siepi e di arbusti a seconda delle condizioni. Lo scopo di queste alberature consiste nel definire compiutamente le aree di transizione fra le zone edificabili e le zone agricole, contribuendo alla ridefinizione dei margini, oggi estremamente variabili e non leggibili.

7. La consultazione pubblica

Il Piano di indirizzo è stato posto in consultazione prima dell'invio per l'Esame preliminare dipartimentale dal 15 novembre al 16 dicembre 2011, con una serata di informazione pubblica organizzata il 14 novembre 2011. Alla procedura di informazione preliminare hanno risposto 17 interessati, fra privati, enti ed associazioni.

Il 17 luglio 2013 si è invece tenuta la serata pubblica di informazione sull'esito dell'Esame preliminare dipartimentale e l'impostazione pianificatoria: gli atti riguardanti la proposta pianificatoria del PR-CIPPS sono stati depositati per consultazione dal 19 agosto al 30 settembre 2013 presso gli uffici tecnici di Collina d'Oro, la cancelleria di Grancia e il DPAM della Città di Lugano.

Nel periodo fra il 26 agosto 2013 e la prima quindicina di ottobre 2013 sono stati inoltrati i seguenti 22 atti con diverse osservazioni e proposte in merito al progetto PR-CIPPS:

	Data	Mappale e/o Ente	Rappresentante legale e/o Patrocinatori
1	01.10.2013	ATA Associazione traffico e ambiente	
2	01.10.2013	Associazione imprenditori del pian Scairolo	Studio legale Emanuele Verda
3	01.10.2013	Regina Pina Foglia	Studio legale Aldo Foglia
4	01.10.2013	Ormedo Anstalt Comunione ereditaria fu Edoardo Olgiati	Studio legale Rocco Olgiati
5	01.10.2013	Edilcentro Wullschleger SA Agglomerati di cemento SA	Studio legale Flavio Canonica
6	01.10.2013	Parco Grancia SA Inter IKEA Centre	
7	01.10.2013	Scavi Robbiani SA	
8	01.10.2013	Guidin Immobiliare SA	Studio legale Nello Bernasconi
9	28.09.2013	Pina Petroli SA Piero Pina Immoresa SA	
10	27.09.2013	Associazione cittadini per il territorio Pian Scairolo	Signora Giosanna Crivelli
11	28.09.2013	I verdi del Ticino	Signor Massimo Collura
12	28.09.2013	Reproco Multiservice SA	
13	28.09.2013	Gruppo PS, i verdi e indipendenti Collina d'Oro	Signor Lucio Bucher
14	27.09.2013	Immobiliare Pharmapark SA	
15	27.09.2013	Emil Frey SA	
16	27.09.2013	Miminvest SA	
17	17.09.2013	Senago SA	
18	19.09.2013	Pianscari SA	Studio legale Ghiggia
19	13.09.2013	APG SGA	
20	28.08.2013	Claudio Ghielmini e Christel Wilhelm	
21	26.08.2013	Agenzia immobiliare Ceresio SA	
22	30.09.2013	Davide Foglia	

Sono emerse dalla consultazione le seguenti considerazioni generali in relazione alla proposta di ordinamento territoriale del PR-CIPPS, alle quali la CIPPS ha fornito le necessarie spiegazioni in relazione alla proposta pianificatoria:

7.1 Ordinamento territoriale e mobilità

In generale, nelle diverse osservazioni si riscontrano posizioni opposte, tra chi auspica maggior verde e meno "cemento", chi chiede maggiore potenzialità edificatoria ed è meno sensibile agli aspetti ambientali, rispettivamente tra chi auspica una limitazione delle infrastrutture viarie e di chi invece chiede una maggiore accessibilità (veicolare privata in particolare).

Elemento conteso e ripreso nelle diverse osservazioni è in particolare la nuova strada di gronda di seconda fase. Il PR-CIPPS prevede infatti la costruzione di una nuova strada di accesso al Pian Scairolo partendo dallo svincolo di Lugano Sud. Questa strada ubicata a est dell'autostrada assieme all'esistente strada cantonale crea un sistema viario in grado di smaltire i flussi di traffico previsti negli scenari futuri di sviluppo, con la crescita generale della mobilità codificata nel modello del traffico cantonale.

Nell'ambito delle analisi eseguite per l'allestimento del PR-CIPPS si è evidenziato come gran parte dell'utenza in direzione del Pian Scairolo provenga dal polo urbano di Lugano. Per questa ragione emerge la necessità di riorganizzare il sistema viario, riducendo il carico che oggi grava sulla rotonda delle Fornaci (Fase 1), deviandolo parzialmente in direzione della nuova tratta "rotonda Pazzallo - via Senago", che

costituisce parte integrante del progetto di riorganizzazione degli accessi allo svincolo di Lugano Sud.

Successivamente alla realizzazione della nuova infrastruttura dedicata di trasporto pubblico efficace (asta Pian Scairolo della rete tram del Luganese) si potrà procedere ad un potenziamento completo del sistema viario con la realizzazione della nuova strada di gronda (Fase 2).

Si ritiene pertanto che la proposta pianificatoria offra una soluzione immediata alla problematica viaria grazie ad una riorganizzazione in prima fase della rete stradale nella tratta più congestionata (svincolo A2), con l'obiettivo di produrre una soluzione che tenga conto anche degli aspetti finanziari, realizzativi e di tutela del territorio.

7.2 Indice di mobilità

Il PR-CIPPS prevede l'introduzione dello strumento dell'indice di mobilità per la gestione del carico di traffico, relazionando la mobilità indotta direttamente alle potenzialità edificatorie

L'indice di mobilità permette di determinare il carico massimo ammissibile dalla rete stradale in particolare durante gli orari di punta. Non si tratta pertanto di frenare lo sviluppo delle attività del Piano quanto piuttosto di raggiungere questo obiettivo utilizzando parametri edificatori specifici, definiti per le singole zone, risp. piani di quartiere. Si ricorda altresì come la proposta pianificatoria consideri un potenziamento importante dei mezzi di trasporto in tutte le sue forme: trasporto pubblico, rete stradale, mobilità lenta.

A causa dei grossi interventi finanziari necessari - che richiedono una tempistica ed una pianificazione di medio/lungo termine - si è proceduto a definire una mobilità massima sostenibile di una prima fase tramite la fissazione di un indice di mobilità ridotto.

Ciò permette comunque uno sviluppo immediato delle attività in modo sostenibile, grazie all'utilizzazione delle infrastrutture di trasporto presenti e tramite l'attuazione delle misure previste dal riordino dello svincolo autostradale, in particolare con la realizzazione del primo tratto della strada di gronda e il già citato potenziamento del trasporto pubblico.

L'applicazione dell'indice di mobilità richiede una gestione unitaria delle aree di sosta con un relativo controllo degli accessi. I singoli piani di quartiere dovranno tenere conto di questa esigenza particolare. Grazie alle misure di attuazione per sostenere l'applicazione dell'indice di mobilità sarà possibile dirigere la mobilità verso forme più sostenibili in termini di orari e durata di visita, scelta del tipo di trasporto, ecc. Così facendo si potrà lasciare una buona possibilità di sviluppo delle aree verificando che lo sviluppo edificatorio auspicato sia possibile e compatibile anche dal punto di vista della mobilità.

L'applicazione degli indici di mobilità non preclude i singoli movimenti di accesso alle aree in determinati momenti, ma verifica che la mobilità nel suo complesso rientri nei parametri previsti. In caso contrario vengono richieste e definite delle misure aggiuntive che permettano il rientro nei parametri prefissati.

7.3 Parcheggi

I posteggi rappresentano un importante – seppur non l'unico - fattore di attrattività per le attività economiche in generale e per quelle commerciali e di vendita in particolare. È comunque importante, per garantire una mobilità sostenibile, offrire

anche soluzioni alternative di mobilità, con particolare riguardo al trasporto pubblico. Ciò vale sia sotto forma della mobilità lenta, con i nuovi percorsi ciclabili e pedonali, che del trasporto pubblico collettivo. Con il potenziamento delle linee su gomma in una prima fase e con l'inserimento del prolungamento della rete tram in fase finale, questa esigenza è stata tenuta in debito conto.

Per ciò che concerne i posteggi ad uso commerciale / industriale, per i singoli PQ verrà applicato il regolamento cantonale sui posteggi privati (parte del regolamento Lst) che definisce fabbisogno e quantitativo ammissibile in funzione anche dell'efficienza dell'offerta del trasporto pubblico. Dato che non sono i posteggi stessi ma i relativi movimenti generati che possono provocare situazioni di congestione sulla rete stradale, grazie anche all'applicazione dell'indice di mobilità sarà possibile offrire un quantitativo di posteggi consono alle diverse attività verificandone di volta in volta la compatibilità con la rete stradale, in particolare durante i periodi di punta maggiormente sollecitati.

Per garantire una disposizione ed un uso razionale del territorio, i posteggi all'interno dei singoli PQ dovranno essere posizionati organizzati in modo unitario e regolamentati tramite un controllo degli accessi. Grazie alla definizione di percorsi pedonali all'interno dei singoli comparti saranno favoriti gli spostamenti a piedi, limitando il traffico generato dall'uso del veicolo privato per gli spostamenti interni.

7.4 Parco verde e zone naturalistiche

Diverse osservazioni tematizzano l'indebolimento del concetto di "asse verde" presentato in fase di concorso. Nella realtà la CIPPS ha sempre inteso raggiungere, in tutte le fasi del processo pianificatorio, l'obiettivo di formare lungo la sponda destra della Roggia Scairolo una sequenza di parchi / aree verdi a fruizione pubblica.

Per raggiungere questo obiettivo esistono due possibili soluzioni:

- 1) espropriare le aree interessate tramite vincoli di interesse pubblico, destinando così importanti mezzi finanziari a questo fine, oppure
- 2) demandare allo strumento del piano di quartiere, nei quali la sponda destra appare come "edificabile" ma non "costruibile" (probabilmente questo l'oggetto di maggiore difficoltà nella comprensione dei piani) attraverso degli accordi specifici fra i proprietari, la messa a disposizione degli spazi pubblici senza una diminuzione netta del potenziale edificatorio attualmente disponibile.

Richiamate le difficoltà finanziarie riscontrate dagli enti pubblici in tempi recenti, difficoltà che limitano oggettivamente i mezzi a disposizione per la concretizzazione del PR intercomunale, la CIPPS ha consapevolmente optato per la seconda ipotesi, lasciando ai privati la possibilità di operare autonomamente nel rispetto degli obiettivi prioritari di interesse pubblico.

Questa soluzione ha il vantaggio di stimolare i singoli proprietari ad investire per la valorizzazione dei propri fondi, limita gli investimenti per i comuni e lascia, in caso di scarso interessamento da parte dei privati, la sponda destra inedita quale riserva per pianificazioni future. Il "prezzo" da pagare per questa scelta è l'impossibilità per l'ente pianificante di determinare in modo vincolante le tempistiche di realizzazione delle aree verdi a fruizione pubblica. Non vanno in fine sottaciuti i rischi giuridici e procedurali, peraltro esistenti in ogni procedura pianificatoria. Rischi che sono peraltro stati valutati con attenzione e che sono perfettamente noti.

Va peraltro ricordato come l'alternativa, basata sull'acquisto (in via bonale o espropriativa) da parte dell'ente pubblico di terreni e della successiva rivendita degli indici ai proprietari fondiari sulla sponda sinistra potrà sempre essere percorsa.

La critica degli oppositori è comprensibile in assenza di un disegno definitivo del parco in sponda destra. Questa lacuna si spiega e si giustifica però con la necessità di porre le basi pianificatorie per la realizzazione dei PQ, aspetto che a livello di rappresentazione grafica appare certo meno accattivante dei piani originari contenuti nel Masterplan.

L'obiettivo prioritario risulta pertanto essere quello di preservare gli spazi di sponda destra dall'edificazione favorendo così la creazione del parco "a moduli" tramite una realizzazione progressiva di questa importante fascia di spazio verde urbano con lo sviluppo dei singoli piani di quartiere.

Il PR-CIPPS permette infatti di assicurare a verde pubblicamente fruibile una serie di superfici prive di costruzione inserite nei rispettivi PQ, seguendo l'asse verde della Roggia Scairolo. Per queste superfici sono state proposte delle utilizzazioni che i singoli comuni (risp. la CIPPS) potranno concretizzare al momento della realizzazione dei PQ stessi.

7.5 Piani di quartiere

Il PR-CIPPS utilizza in diversi comparti lo strumento del Piano di quartiere (PQ) attraverso i quali vuole concretizzare il concetto urbanistico proposto originariamente nel Masterplan (realizzazione dell'asse verde, miglior organizzazione planovolumetrica delle edificazioni, concetti funzionali unitari, ecc.) laddove intende anche gestire tramite questo strumento il controllo della progettazione e dell'inserimento urbanistico e paesaggistico di nuove volumetrie.

Il territorio all'interno del perimetro di studio è stato analizzato e suddiviso in settori di competenza funzionale. Dopo attenta analisi si è deciso di proporre su larga scala l'utilizzo dello strumento del Piano di quartiere obbligatorio, in modo da permettere ai proprietari dei fondi di promuovere dei veri e propri progetti urbanistici di riqualifica territoriale.

Se da un lato ci si rende conto della diffidenza dei proprietari nei confronti di questo nuovo strumento pianificatorio, d'altro canto dagli stessi non vengono portate effettive controprove che le dinamiche generate da una progettazione condivisa tra diversi proprietari siano da considerare ex-ante fallimentari. Se così fosse vi sarebbe da chiedersi per quali ragioni proprio questo strumento sia previsto esplicitamente dalla – peraltro recentemente aggiornata – legislazione sulla pianificazione del territorio. Alla base del concetto viene posta la presa di conoscenza del fatto che uno sviluppo individuale dell'edificazione non sarà più possibile per i motivi a tutti noti. Solo attraverso soluzioni condivise tra più proprietari sarà possibile definire il nuovo assetto territoriale del Pian Scairolo. Per i motivi sopra esposti si ritiene che gli importanti aumenti in termini di potenziale edificatorio previsti dal PR-CIPPS vadano abbondantemente a compensare i - presunti - disagi e vincoli imposti.

7.6 Aspetti ambientali

Diverse critiche riguardano il supposto impatto ambientale del nuovo PR-CIPPS, a causa della presenza della nuova strada di gronda e del traffico generato dalle zone edificabili. A queste critiche viene risposto nel seguente modo:

- Il maggiore impatto nell'area di pianificazione del Pian Scairolo è sicuramente da imputare alla presenza dell'autostrada A2, che è causa di importanti emissioni foniche e atmosferiche. Questo non significa che il comparto stesso non produca un impatto avvertibile, ma semplicemente che, anche riducendo sensibilmente le emissioni interne, l'area sarebbe comunque gravata in larga misura dagli impatti di questo importante asse di comunicazione.
- Già i PR in vigore permetterebbero un ulteriore sviluppo degli insediamenti. Fin dalle prime valutazioni è stato osservato come lo stesso preveda un margine di sviluppo assai rilevante. Quindi anche in assenza del PR-CIPPS il traffico sarebbe tendenzialmente continuato a crescere.
- Per modificare sostanzialmente la situazione vigente, occorrerebbe procedere ad una drastica riduzione delle superfici edificabili attraverso un dezonamento o alla forte limitazione del traffico circolante, aspetti questi che richiederebbero l'investimento di importanti mezzi finanziari per indennizzare i proprietari terrieri e le aziende insediate nell'area.
- Buona parte del carico ambientale dovuto al traffico è da imputare al sovraccarico della rete stradale che causa emissioni sensibilmente maggiori e dei tempi di percorrenza più elevati rispetto ad una situazione con traffico fluido.

Il PR-CIPPS intende affrontare i problemi ambientali evidenziati:

- offrendo una maggiore alternativa al traffico motorizzato, attraverso una migliore rete di trasporti pubblici e per il traffico lento;
- ponendo dei limiti, grazie all'indice di mobilità, agli spostamenti durante le ore di punta;
- fluidificando il traffico circolante sulla rete stradale, e quindi riducendo le emissioni, grazie alla costruzione in due tappe della strada di gronda;
- redistribuendo le attività sul territorio, allontanando quelle più sensibili (residenza e svago in primis) dalle principali fonti di emissioni (strada cantonale e autostrada che vengono concentrate in un unico corridoio) e proteggendole con la costruzione di edifici più alti nelle zone lavorative che fungono quindi anche da schermo.

7.7 Mobilità lenta e percorsi ciclabili

La progettazione e conseguente realizzazione della riqualifica della strada pedemontana in sponda destra permette di valorizzare maggiormente i percorsi ciclabili e la mobilità lenta in genere.

Il percorso ciclabile si snoda lungo tutto l'asse che attraversa i nuclei del Pian Scairolo ed è un collegamento indispensabile fra la zona del Pian Casoro ed il polo urbano. Il collegamento risulta sicuro e sarà reso attrattivo dalla riqualifica dell'attuale strada. I conflitti in corrispondenza della rotonda di Pambio Noranco potranno essere risolti nell'ambito delle opere di riordino del Park & Ride delle Fornaci e dello svincolo di Lugano Sud.

Pure lungo la Roggia è previsto il potenziamento del collegamento pedonale, in un contesto baricentrico rispetto al comparto e sicuramente più piacevole da percorrere rispetto alla situazione attuale.

7.8 Valutazioni e ponderazioni della CIPPS

A seguito delle osservazioni pervenute in relazione alla proposta pianificatoria, quale risultato della consultazione pubblica, la CIPPS ha ritenuto opportuno procedere ai seguenti adattamenti della proposta pianificatoria messa in consultazione:

Indice di mobilità

L'indice di mobilità è definito sulla base della superficie edificabile SE e non in base alla superficie utile lorda. L'art. 12 delle NAPR viene di conseguenza modificato.

Gruppo funzionale APR

Nel gruppo funzionale di produzione (APR) all'art. 13.7, le possibilità di insediare attività legate alla logistica non sono chiaramente esplicitate, per cui si conviene di precisare meglio la destinazione di questo gruppo funzionale, permettendo queste attività.

Superfici commerciali di vendita non coperte e depositi esterni

La CIPPS ha ritenuto, a salvaguardia delle qualità degli insediamenti, di introdurre una norma che regoli la destinazione delle superfici commerciali di vendita non coperte e dei depositi esterni all'art. 20. Il precedente paragrafo dell'art. 20 delle NAPR, messe in consultazione, viene traslato e integrato nell'art. 16 al paragrafo 7.

Impianti pubblicitari

In relazione alle recenti disposizioni in materia, la CIPPS propone di sostituire il vecchio art. 23 con il nuovo art. 23 – Impianti pubblicitari in uso nelle NAPR di altri PR (vedi NQC).

8. Verifica dell'impostazione pianificatoria

8.1 Lo studio ambientale

Nella sua presa di posizione all'esame preliminare del 31 ottobre 2012 il Dipartimento formulava, fra l'altro, le seguenti proposte all'indirizzo dei Comuni per un'approfondita verifica ambientale dell'impostazione pianificatoria del PR-CIPPS:

Protezione dell'aria

"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 maggioranza degli indici e le nuove utilizzazioni e senza)."

Prevenzione del rumore

"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 1 e di fase 2) sia con situazione pianificatoria inalterata" sia con il progetto pianificatorio implementato al massimo delle potenzialità edificatorie possibili."

La CIPPS ha pertanto incaricato i pianificatori all'inizio del 2014 di procedere con l'allestimento di uno studio ambientale volto a rispondere alle proposte del DT. Lo studio giunge alle seguenti conclusioni:

“Il comparto di studio è fortemente influenzato dalla presenza dell'autostrada: a fronte di uno sviluppo pari a circa il 17% della rete stradale complessivamente causa circa il 60% delle percorrenze ipotizzate e questo in tutti gli scenari.

Un quarto delle prestazioni complessive si svolge lungo le strade di collegamento, che rappresentano più o meno la stessa percentuale della rete stradale. Il resto delle percorrenze sono da imputare agli svincoli autostradali ed in misura minore alle strade di servizio, che per parte loro rappresentano quasi il 40% della rete stradale.

Nell'orizzonte temporale esaminato, fino al 2030, il modello di traffico ha ipotizzato un incremento delle percorrenze pari a circa il 16% indipendentemente dallo sviluppo del Pian Scairolo, che per parte sua dovrebbe contribuire ad incrementare il traffico attuale di un ulteriore 17%.

Gli effetti legati a questo incremento sono i seguenti:

- una saturazione fino alla massima capacità della tratta compresa fra l'incrocio McDonald e la rotonda IBSA;
- il massiccio spostamento del traffico in esubero lungo le strade di servizio, che attraversano i quartieri più sensibili.

Il PR-CIPPS prevede la realizzazione di circa 2 km di nuove strade, corrispondenti alla nuova strada di gronda e alla bretella di innesto in autostrada in direzione sud.

Grazie a questi interventi è possibile contenere l'incremento delle percorrenze dell'8% circa, in virtù di un accesso più diretto all'autostrada verso sud. I nuovi interventi permettono di aumentare la capacità lungo le tratte più trafficate con i seguenti effetti benefici:

- un livello di servizio nettamente migliore lungo la rete stradale rispetto allo scenario futuro senza PR, leggermente migliore anche rispetto alla situazione attuale;
- un notevole sgravio delle strade di servizio.

Le emissioni attuali causano il superamento generalizzato del valore limite di immissione per la media annua nella fascia a ridosso posta fra l'autostrada stessa e la strada cantonale.

A medio termine, corrispondente alla fase 1 del PR, vi è da attendersi una riduzione delle emissioni da ascrivere in parte all'ammodernamento del parco veicoli ed in parte ai benefici conseguenti alle scelte di conduzione e di gestione del traffico. A questa riduzione corrisponde una riduzione delle immissioni di punta, ma non al punto tale da arrivare a rispettare i valori limite di immissione.

Questo traguardo sarà probabilmente possibile solo a lungo termine e grazie alla riduzione delle emissioni causate dall'autostrada conseguente all'ulteriore ammodernamento del parco veicoli. L'applicazione del PR-CIPPS completo consentirà un'ulteriore riduzione delle immissioni che avrà effetto sulle zone residenziali e più sensibili, che verranno sgravate dal traffico di transito lungo le strade di servizio.

Le nuove strade previste dal PR causeranno un ridotto aumento delle immissioni, ma solamente a livello locale. Siccome queste si trovano in aree con bassa presenza di lavoratori e residenti, l'impatto è da considerarsi assai modesto e non tale da compensare il beneficio dovuto all'applicazione della pianificazione in essere.

Le simulazioni svolte hanno confermato che il comparto è anche fortemente influenzato dal rumore proveniente dall'autostrada.

La N2 causa il superamento dei VLI di tutte le zone poste ai suoi margini, anche con grado di sensibilità al rumore (GdS) III. Le zone con GdS II, per coesistere con questa fonte, devono porsi ad una certa distanza oppure devono essere schermate sia dalla morfologia del terreno, sia da edifici sia da apposite protezioni foniche. Da parte sua la nuova pianificazione è coerente con queste indicazioni.”

La CIPPS ritiene pertanto che il progetto pianificatorio proposto con il PR-CIPPS migliori le condizioni ambientali rispetto alla situazione di riferimento dei piani regolatori in vigore e che sono state introdotte le necessarie misure di premunizione ambientale a livello pianificatorio.

8.2 Le conseguenze espropriative del disciplinamento PQ

Nell'autunno del 2013 la CIPPS incaricava l'avv. dr. Lorenzo Anastasi di allestire un parere giuridico riguardo alle possibili conseguenze espropriative del disciplinamento dei piani di quartiere, in particolare per quello della Zona PQ6.

L'avv. Anastasi giunge alla conclusione che “il pericolo che l'ente pianificante si trovi confrontato con pretese per espropriazione materiale, già al momento dell'approvazione del PR, appare reale. Tali pretese sarebbero sostanzialmente giustificate, ciò che comporterebbe l'obbligo di corrispondere indennità anche ingenti.

Gli oneri espropriativi che l'ente pubblico dovrà sopportare derivano essenzialmente dall'impostazione di fondo della pianificazione (Masterplan CIPPS), che concentra le quantità edificatorie sulla sponda sinistra della reggia Scairolo, attribuendo una funzione compensatoria alla zona verde prevista ad ovest del corso d'acqua. Non dipendono dagli strumenti pianificatori (PQ) adottati per realizzarla. Non possono dunque essere evitati facendo capo ad altre modalità attuative.

Va comunque considerato che all'ente pubblico, confrontato con domande di espropriazione materiale, resta pur sempre riservata la possibilità di acquisire i fondi colpiti dai vincoli, entrando di conseguenza in possesso degli indici. Componenti edificatorie, il cui valore, per quanto aleatorio, sul lungo periodo, potrebbe anche aumentare qualora i proprietari dei fondi situati sulla riva sinistra della roggia intendessero espandere le loro attività. Da questo profilo, la formazione di una zona verde può dunque essere vista non soltanto come un costo, ma anche come un investimento a lungo termine, che l'ente pubblico, considerata anche la sua qualità di titolare del diritto di pianificare, potrebbe anche permettersi.”

In considerazione di queste conclusioni del parere giuridico dell'avv. Anastasi, la CIPPS ha ritenuto valida l'ipotesi di continuare con l'ordinamento proposto, chiedendo di integrare questi aspetti anche nel Programma di realizzazione. Gli elementi determinanti del giudizio peritale per la scelta da parte della CIPPS risultano essere:

- L'assenza di alternative strumentali pianificatorie per realizzare l'obiettivo principale del progetto urbanistico Green SKYrolo, cioè la riqualificazione della sponda destra con finalità residenziali e di svago.
- La possibilità di considerare eventuali pretese espropriative quali veri e propri investimenti (finalizzati alla messa a verde della sponda destra della Roggia) e non costi (a differenza di ipotesi di dezonamento tout court tramite istituzione di vincolo pubblico), con la possibilità di un recupero dei costi tramite la vendita degli indici sul lungo termine per la realizzazione delle potenzialità edificatorie in sponda sinistra.

Modifiche ai piani

Le osservazioni pervenute hanno permesso di correggere alcune imprecisioni nei piani messi in consultazione

Vincolo di interesse pubblico

Considerate le osservazioni pervenute la CIPPS ha ritenuto corretto precisare meglio il vincolo di interesse pubblico inserendo l'art. 8.3.6. Vincolo di interesse pubblico (vedi NAPR).

8.3 La sostenibilità finanziaria

Allo scopo di strutturare al meglio la lettura delle proposte progettuali, sono stati definiti quattro temi specifici di intervento, attribuendo all'interno di ogni tema specifiche priorità di esecuzione, poi suddivise in tre pacchetti ("PR Basic", PR Max" e "Progetti") cui corrispondono specifici orizzonti temporali.

Grazie a questa chiave di lettura diventa possibile organizzare il progetto in moduli realizzativi chiaramente definiti, coerenti nel loro insieme finale e per se stessi.

La determinazione della durata delle fasce temporali rimane di competenza dell'Ente pianificante nella fase di attuazione. La stessa potrà dipendere da vincoli procedurali, dalle esigenze d'infrastrutturazione del territorio, dalle disponibilità finanziarie e – non da ultimo – da scelte politiche di priorità.

Il pacchetto di investimenti "PR Basic" (dell'ordine di poco oltre 20 mio. CHF) è determinato dall'esigenza di urbanizzazione minima (Fase 1) legata al PR-CIPPS, mentre gli ulteriori ca. 70 mio. CHF del pacchetto "PR Max" permettono di realizzare gli obiettivi di sviluppo della Fase 2. A questi investimenti di urbanizzazione vanno aggiunti i ca. 30 mio. CHF per i progetti specifici di riqualifica, da non considerare opere di urbanizzazione in senso stretto.

La realizzazione di ogni pacchetto d'interventi permette, grazie alla compresenza di elementi rappresentativi di ogni tema di intervento, di raggiungere un equilibrio proprio. L'equilibrio di ogni pacchetto è assicurato anche da adeguate proporzioni tra gli investimenti privati (in particolare connessi all'attuazione dei piani di quartiere) e quelli pubblici e da quote d'investimenti infrastrutturali conformi ai potenziali di sviluppo offerti dalle singole tappe.

La modularità del progetto nel suo insieme si traduce in un'elevata flessibilità anche a livello dei singoli pacchetti: è infatti possibile – senza scompensi eccessivi, anticipare, risp. posticipare, singoli elementi da un pacchetto all'altro a dipendenza delle dinamiche di sviluppo del progetto e/o degli interessi pubblici o privati determinanti.

Le chiavi di riparto individuate per le singole fasi di implementazione del PR-CIPPS possono essere sintetizzate come segue (dati di base stato al 30 agosto 2012):

	Lugano	Collina d'Oro	Grancia	Totale
Pianificazione	60.00 %	20.00 %	20.00 %	100.00 %
Realizzazione	59.60 %	22.70 %	17.70 %	100.00 %
Gestione	da definire			

I dati indicati per la fase di gestione non possono essere quantificati in quanto al momento attuale non sono disponibili dati relativi al gettito fiscale generato nei

singoli comparti comunali del comprensorio PR-CIPPS a realizzazione completa del PR medesimo.

Secondo la già citata direttiva 2007 del DT concernente la sostenibilità finanziaria dei PR, la sostenibilità finanziaria di un investimento previsto nel contesto o conseguente ad una revisione di piano regolatore si valuta "confrontando i costi di realizzazione diluiti sull'arco della durata del Piano, con la capacità finanziaria e il debito pubblico del Comune."

La valutazione di sostenibilità dipende a nostro avviso da fattori diversi. Una valutazione quantitativa dettagliata ha poco senso su un arco temporale quale quello di validità di un PR; per questa ragione è stato ritenuto più opportuno esprimere una serie di valutazioni e considerazioni di natura qualitativa che permettano di sopprimere un giudizio globale ponderato.

Considerando la realizzazione completa del concetto CIPPS su un arco temporale di 40 anni, senza valutare gli oneri per interessi e il rincaro) e ipotizzando un grado di autofinanziamento pari al 70 % e una quota di incidenza degli oneri CIPPS sul totale degli investimenti netti pari al massimo al 10 % (Lugano), risp. al 33 % (Collina d'Oro) e al 50 % (Grancia) degli oneri d'investimento netti in media annua, si ottiene una necessità di autofinanziamento pari a:

Lugano	$1'230'000 * 10 =$	$12'300'000 / 70 \% =$	17'570'000 ca.
Collina d'Oro	$471'500 * 3 =$	$1'414'500 / 70 \% =$	2'020'000 ca.
Grancia	$348'500 * 2 =$	$697'000 / 70 \% =$	1'000'000 ca.

I dati di cui sopra (calcolati ipotizzando una chiave di riparto arrotondata a 60 % (Lugano) / 23 % (Collina d'Oro) / 17 % (Grancia), in analogia ai dati per la fase di realizzazione) portano ad una valutazione di sostenibilità assicurata per la Città di Lugano e – seppur in misura minore, ma non eccessivamente preoccupante - per il Comune di Collina d'Oro.

Per contro appare critica la sostenibilità per il Comune di Grancia, che alle condizioni attuali, vedrebbe sostanzialmente bloccata ogni altra iniziativa d'investimento per i prossimi 30 anni, accompagnata da una importante crescita del debito pubblico.

L'interpretazione dei dati di cui sopra deve tenere inoltre conto di quanto segue:

1. La valutazione della sostenibilità è proposta per l'insieme del concetto CIPPS (escluse le opere di portata regionale finanziate secondo altri canali, ad es. la rete tram e la sistemazione dello svincolo A2).
2. La valutazione della sostenibilità viene effettuata con riferimento alla situazione istituzionale e economica attuale. Eventuali modifiche in quest'ambito possono modificare il giudizio in modo sostanziale (aggregazioni comunali, nuovi criteri di ripartizione degli oneri a livello regionale, arrivo o partenza di contribuenti importanti, modifiche alla legislazione fiscale).
3. Gli interventi proposti dal concetto CIPPS hanno profili di rischio diversi:
 - a. Alcuni vincoli possono comportare la concretizzazione di oneri d'investimento su richiesta di singoli proprietari (ad esempio per l'estensione e la valorizzazione delle superfici agricole)
 - b. altri interventi soggiacciono a scelte di priorità da parte dei Comuni (realizzazione della passerella di collegamento con Grancia ("Ponte verde"))
 - c. altri interventi, quali ad esempio la messa a disposizione delle aree a destinazione AS nell'ambito dei PQ potrebbero essere realizzate a costo zero

ma anche generare pretese espropriative o ancora oneri temporanei d'investimento (sotto forma di interessi passivi per l'assunzione temporanea in proprietà di potenziale edificatorio ai fini di facilitare le operazioni di attuazione dei singoli PQ).

Le valutazioni oggetto del presente capitolo sono state effettuate sulla base della situazione e dei dati finanziari pubblicati a fine settembre 2013. Come noto nel frattempo la situazione finanziaria della Città di Lugano ha subito cambiamenti importanti che hanno fra l'altro indotto il Municipio ad una rigorosa selezione degli investimenti. In questo senso è da intendere anche la proposta di una modularizzazione del programma di realizzazione del PR-CIPPS, con una sua precisa logica di flessibilità.

Il volume di investimenti netti – quantificati in CHF 82 milioni, corrisponde ad un carico equivalente a ca. CHF 114 per mq di SUL prevista dal progetto. Si tratta di un valore elevato per rapporto al valore dei terreni. L'importo per la sola realizzazione degli interventi previsti dalla prima fase ("PR Basic") ammonta a CHF 23 per mq di SUL; quello per la fase 1 e 2 ("PR Max") ammonta a CHF 69 per mq di SUL. A questi oneri potrebbero, se del caso, aggiungersi eventuali oneri espropriativi derivanti da pretese di proprietari privati con i quali gli enti pianificanti potrebbero venir confrontati in sede di adozione del PR-CIPPS.

Il volume di investimento netto per mq SUL va comunque rapportato agli ambiziosi obiettivi di riqualifica territoriale che si intendono raggiungere a completazione del PR-CIPPS.

9. Le modalità di attuazione del PR-CIPPS

L'implementazione di un Piano regolatore intercomunale a partire da un progetto urbanistico unitario pone alcune questioni cruciali, in particolare quella dell'interessenza per i costi di investimento delle opere di urbanizzazione. Lo sviluppo unitario di comparti intercomunali riveste ancora oggi un carattere estremamente innovativo a livello cantonale affrontata sinora unicamente per un altro comparto di sviluppo strategico del Luganese, ossia il Nuovo Quartiere Cornaredo (NQC).

In sostanza, la questione di fondo è come gestire gli investimenti laddove questi hanno un carattere intercomunale e soprattutto sono parte di un "pacchetto progettuale" unico determinato dalla logica del concetto urbanistico del "Masterplan CIPPS", perdendo così il loro specifico carattere di "territorialità comunale" nella valutazione delle ricadute che determineranno.

Si è pertanto ipotizzato che il meccanismo migliore sarebbe quello di dotare i tre Comuni di una struttura progettuale autonoma, impostando il concetto già sin d'ora sulla base della nuova Legge organica comunale (LOC), che permetterebbe la creazione di un "Ente autonomo" ("Agenzia CIPPS"), che assuma con un preciso mandato di prestazione i compiti istituzionali dei tre Comuni, quali la progettazione e la realizzazione di infrastrutture di interesse pubblico del comparto intercomunale, sempre comunque nel contesto del programma di realizzazione del PR-CIPPS.

In considerazione dei limiti di un sistema di ripartizione dei costi di investimento di tipo "statico", basato su una chiave di riparto costruita a partire dalle attuali "interessenze territoriali teoriche" e che non tenga conto dei futuri flussi reali di introiti fiscali generati nel comparto, si ritiene opportuno proporre l'introduzione di un

sistema "dinamico" per calcolare il conguaglio da parte dei singoli Comuni dell'investimento iniziale, quantificando i futuri introiti fiscali che determinerà il PR-CIPPS.

Detto sistema basa sul principio di finanziare in una prima fase gli investimenti e gli oneri di gestione del PR-CIPPS tramite degli acconti determinati dalla chiave di riparto concordata e versati nel periodo 2015-2025.

La chiave di riparto calcolata a partire dall'interessenza ha pertanto soprattutto lo scopo di permettere ai Comuni una pianificazione finanziaria sul medio - lungo periodo e poter così predisporre i mezzi finanziari per dare avvio agli investimenti.

Nella fase successiva (ipotizzata oltre il 2025) gli investimenti del PR-CIPPS potranno essere conguagliati tramite la messa in comune (contabilmente) degli introiti fiscali reali generati nel comparto. La rimanenza degli introiti fiscali che non serviranno a coprire i costi del PR-CIPPS, verranno ritornati contabilmente ai singoli Comuni in base alla chiave di riparto precedentemente concordata.

In questa logica, i Comuni manterranno la loro autonomia fiscale, raccogliendo le entrate fiscali nel loro territorio giurisdizionale, come pure i contributi ed i sussidi delle opere di urbanizzazione.

In attesa di costituire l'Agenzia CIPPS (ente autonomo preposto alla realizzazione del PR-CIPPS), con il suo specifico mandato di prestazione pluriennale ed un budget operativo, la CIPPS propone all'attenzione dei Consigli comunali una convenzione che regoli "il coordinamento della realizzazione delle opere pubbliche e la promozione del Pian Scaiolo" che regoli le modalità operative intercomunali fino all'approvazione definitiva del PR-CIPPS e del futuro statuto dell'Agenzia CIPPS.

10. Conclusioni

I Municipi dei Comuni di Collina d'Oro, Grancia e Lugano ritengono che i compiti per concretizzare gli obiettivi di una riqualifica urbanistica e dare avvio ad uno sviluppo sostenibile nel tempo del Pian Scaiolo siano stati formalizzati in maniera adeguata con la proposta pianificatoria sottoposta in consultazione durante l'estate del 2013, sulla base dell'incarico ricevuto nel 2010 dai Consigli comunali.

Gli obiettivi principali del PR-CIPPS possono essere così riassunti:

- Gestione congiunta fra i tre Comuni di Collina d'Oro, Grancia e Lugano del comprensorio territoriale del Pian Scaiolo a partire da un progetto urbanistico unitario;
- Identificazione da parte dei tre Comuni negli elementi strategici del PR-CIPPS, in particolare la riqualifica della sponda destra della Roggia Scaiolo e la generale valorizzazione delle componenti paesaggistiche del comprensorio;
- Volontà di realizzare gli importanti investimenti previsti dal PR-CIPPS attraverso un programma di realizzazione congiunto;
- Disponibilità a mantenere un organismo di coordinamento generale per il comprensorio del Pian Scaiolo sotto la denominazione di "CIPPS", che si occuperà di tutte le decisioni rilevanti inerenti la realizzazione del PR-CIPPS, in particolare l'applicazione del sistema di "bonus qualitativi".

L'approccio proposto dalla CIPPS contiene molti elementi innovativi e richiede pertanto di una precisa volontà politico-istituzionale quale segnale verso gli attori esterni (investitori, ecc.) nel contesto dell'approvazione del PR-CIPPS.

Il PR-CIPPS riprende, dandogli la forma legale commisurata, il "Masterplan CIPPS", base decisionale dell'Onorando Consiglio comunale per la concessione del credito per la realizzazione della pianificazione intercomunale. Da questi differisce in maniera molto puntuale laddove sono state prese soprattutto delle decisioni di adeguamento riguardo a questioni specifiche che non comportano modifiche sostanziali all'assetto urbanistico previsto dal "Masterplan CIPPS" precedentemente approvato.

La proposta di una modularizzazione degli investimenti, a partire da una verifica di sostenibilità finanziaria, con un primo pacchetto di investimenti dell'ordine di poco più di 20 mio. CHF (pacchetto "PR Basic") permette anche di ben inquadrare le esigenze finanziarie per una valorizzazione delle potenzialità del Pian Scairolo. Questi investimenti di prima fase, da realizzare sull'arco dei prossimi 10 anni, rappresentano comunque quanto sarebbe stato necessario investire anche senza le potenzialità del nuovo PR-CIPPS, che mantiene grossomodo le potenzialità edificatorie esistenti nella Fase 1 (quella di riferimento per il pacchetto di investimenti "PR Basic").

Alla luce di quanto sopra si invita pertanto il Consiglio Comunale a voler

risolvere:

1. E' adottato il nuovo Piano Regolatore intercomunale del Pian Scairolo (PR-CIPPS) comprensivo delle seguenti rappresentazioni grafiche:

1. Piano del Paesaggio
2. Piano delle Zone
3. Piano del Traffico
4. Piano delle attrezzature e degli edifici d'interesse pubblico

e dalle seguenti componenti:

- le norme di attuazione (NAPR)
- il rapporto di pianificazione (indicativo)
- il programma di realizzazione (indicativo)

2. È approvata la Convenzione intercomunale per il "Coordinamento della realizzazione delle opere pubbliche e la promozione del Pian Scairolo" del 16 ottobre 2014.

Con l'espressione dei più cordiali saluti.

il Sindaco:
Sabrina Romelli

S. Romelli

Per il Municipio

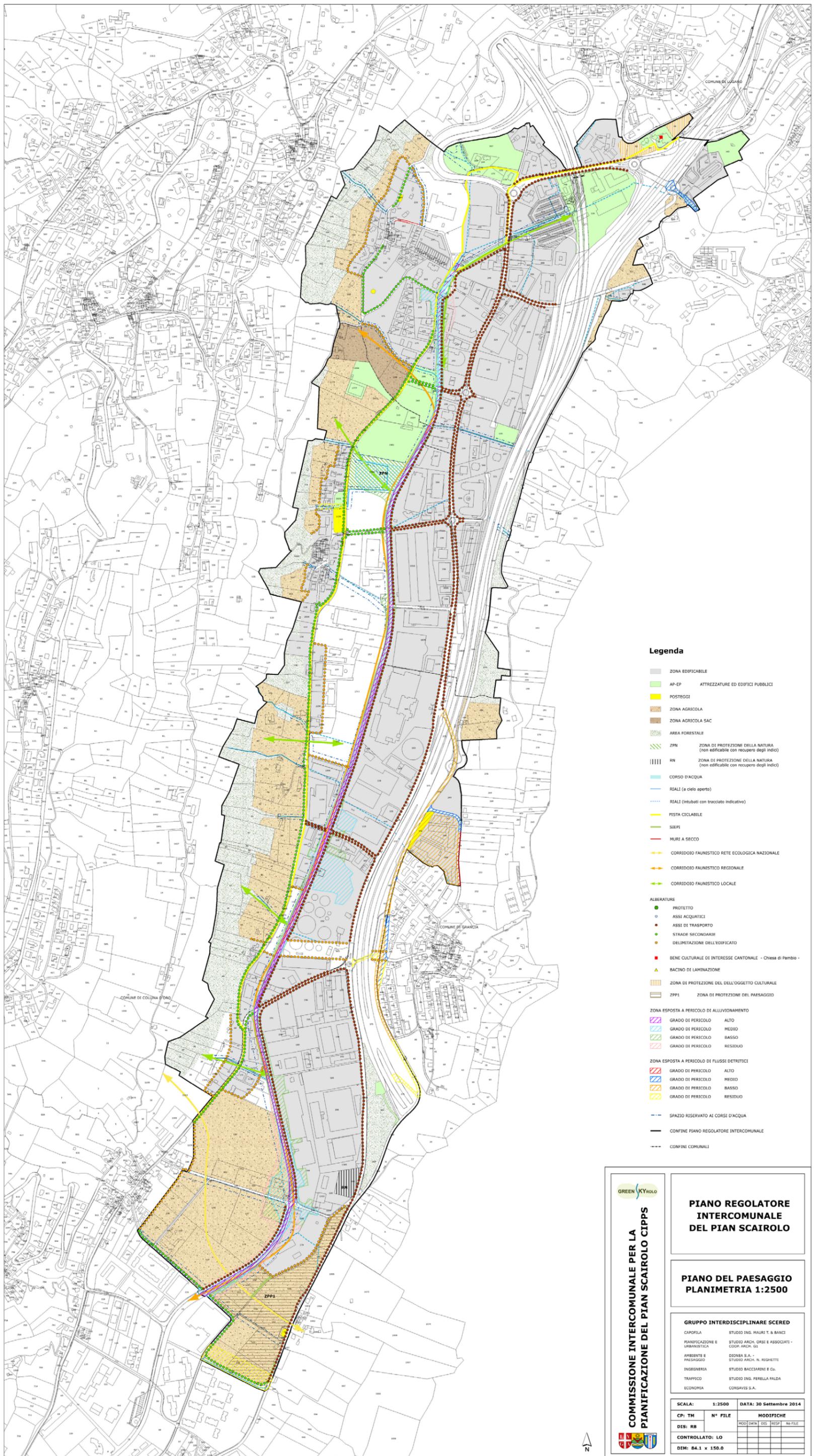


il Segretario:
Pietro Balerna

P. Balerna

Allegati:

- PR-CIPPS, 3 planimetrie in formato A3 ridotto del Piano del Paesaggio, del Piano delle zone e del Piano del traffico
- PR-CIPPS, Esame preliminare dipartimentale del 31 ottobre 2012
- Convenzione intercomunale per il "Coordinamento della realizzazione delle opere pubbliche e la promozione del Pian Scairolo" del 16 ottobre 2014
- Estratto del Progetto preliminare di riordino dell'allacciamento della rete stradale del Pian Scairolo allo svincolo A2 di Lugano-sud (27 giugno 2014) con presa di posizione dell'Ufficio strade nazionali (USTRA) del 12 febbraio 2014
- La documentazione completa sarà consultabile online sul sito www.pianscaiolo.ch



Legenda

- ZONA EDIFICABILE
- AP-EP ATTREZZATURE ED EDIFICI PUBBLICI
- POSTEGGI
- ZONA AGRICOLA
- ZONA AGRICOLA SAC
- AREA FORESTALE
- ZPN ZONA DI PROTEZIONE DELLA NATURA (non edificabile con recupero degli indici)
- RN ZONA DI PROTEZIONE DELLA NATURA (non edificabile con recupero degli indici)
- CORSO D'ACQUA
- RIALI (a cielo aperto)
- RIALI (intubati con tracciato indicativo)
- PISTA CICLABILE
- SIEPI
- MURI A SECCO
- CORRIDOIO FAUNISTICO RETE ECOLOGICA NAZIONALE
- CORRIDOIO FAUNISTICO REGIONALE
- CORRIDOIO FAUNISTICO LOCALE
- ALBERATURE
 - PROTETTO
 - ASSI ACQUATICI
 - ASSI DI TRASPORTO
 - STRADE SECONDARIE
 - DELIMITAZIONE DELL'EDIFICATO
 - BENE CULTURALE DI INTERESSE CANTONALE - Chiesa di Pambio -
 - ▲ BACINO DI LAMINAZIONE
 - ZONA DI PROTEZIONE DEL DELL'OGGETTO CULTURALE
 - ZPP1 ZONA DI PROTEZIONE DEL PAESAGGIO
- ZONA ESPOSTA A PERICOLO DI ALLUVIONAMENTO
 - GRADO DI PERICOLO ALTO
 - GRADO DI PERICOLO MEDIO
 - GRADO DI PERICOLO BASSO
 - GRADO DI PERICOLO RESIDUO
- ZONA ESPOSTA A PERICOLO DI FLUSSI DETRITICI
 - GRADO DI PERICOLO ALTO
 - GRADO DI PERICOLO MEDIO
 - GRADO DI PERICOLO BASSO
 - GRADO DI PERICOLO RESIDUO
- SPAZIO RISERVATO AI CORSI D'ACQUA
- CONFINE PIANO REGOLATORE INTERCOMUNALE
- CONFINI COMUNALI

GREEN KYROLO
 COMMISSIONE INTERCOMUNALE PER LA
 PIANIFICAZIONE DEL PIAN SCAIROLO CIPPS

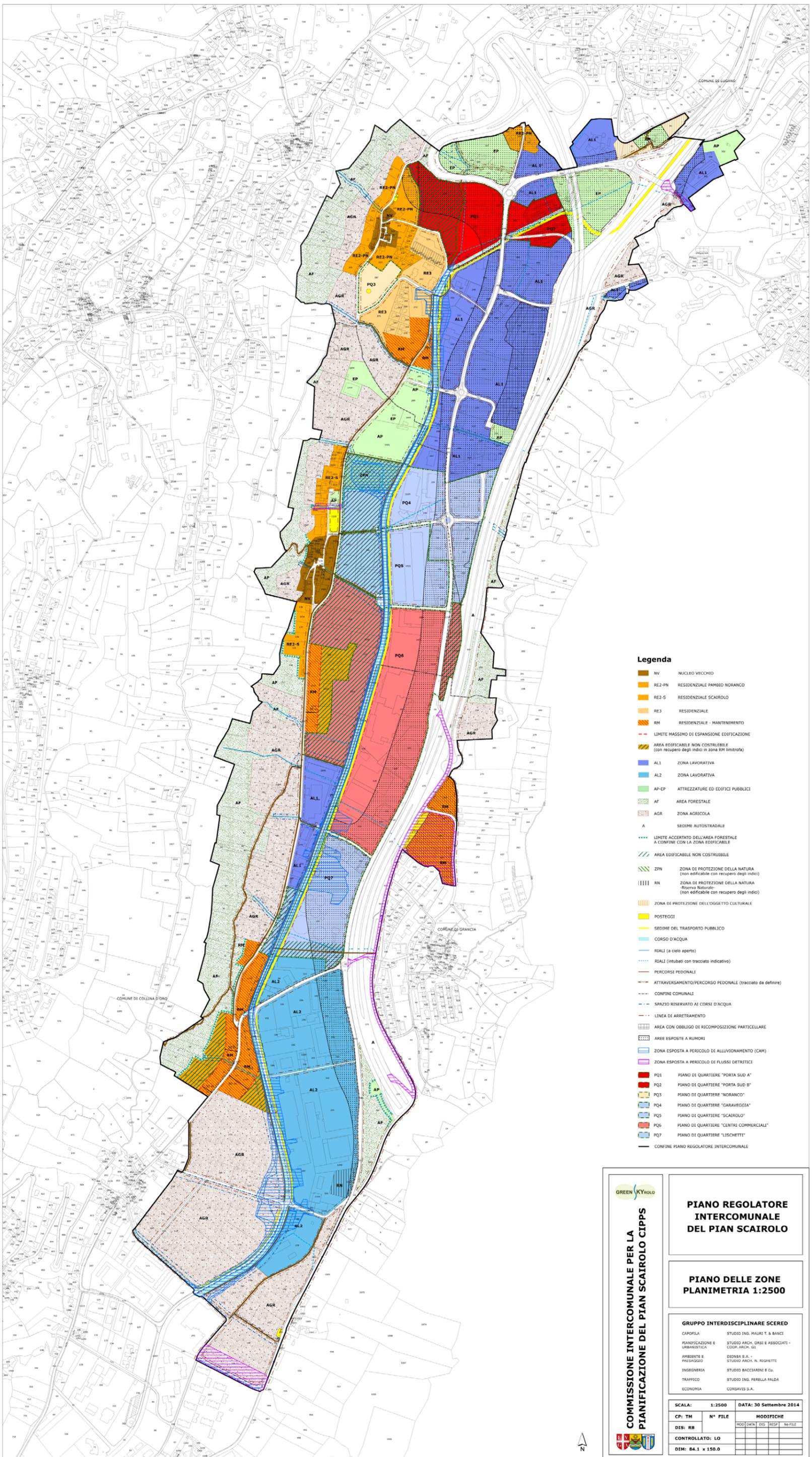
**PIANO REGOLATORE
INTERCOMUNALE
DEL PIAN SCAIROLO**

**PIANO DEL PAESAGGIO
PLANIMETRIA 1:2500**

GRUPPO INTERDISCIPLINARE SCERED
 CAPOFILA STUDIO ING. MAURI T. & BIANCHI
 PIANIFICAZIONE E URBANISTICA STUDIO ARCH. ORSI E ASSOCIATI - COOP. ARCH. GI
 AMBIENTE E PAESAGGIO DIONISI S.A. - STUDIO ARCH. N. RIGHETTI
 INGEGNERIA STUDIO BACCARINI E C.
 TRAFFICO STUDIO ING. FERRELLA PALDA
 ECONOMIA CORSAVES S.A.

SCALA:	1:2500	DATA:	30 Settembre 2014
CP:	TM	N° FILE	MODIFICHE
DIS:	RB	PROJ	DATA
		DIS	RESP
		NO FILE	
CONTROLLATO:	LO		
DIM:	B4.1 x 150.0		





- Legenda**
- NV NUCLEO VECCHIO
 - RE2-PN RESIDENZIALE PAMBIO NORANCO
 - RE2-S RESIDENZIALE SCAIROLO
 - RE3 RESIDENZIALE
 - RM RESIDENZIALE - MANTENIMENTO
 - LIMITE MASSIMO DI ESPANSIONE EDIFICAZIONE
 - AREA EDIFICABILE NON COSTRUIBILE (con recupero degli indici in zona RM limitrofa)
 - AL1 ZONA LAVORATIVA
 - AL2 ZONA LAVORATIVA
 - AP-EP ATTREZZATURE ED EDIFICI PUBBLICI
 - AF AREA FORESTALE
 - AGR ZONA AGRICOLA
 - A SEDIME AUTOSTRADALE
 - LIMITE ACCERTATO DELL'AREA FORESTALE A CONFINI CON LA ZONA EDIFICABILE
 - AREA EDIFICABILE NON COSTRUIBILE
 - ZPN ZONA DI PROTEZIONE DELLA NATURA (non edificabile con recupero degli indici)
 - RN ZONA DI PROTEZIONE DELLA NATURA - Riserva Naturale (non edificabile con recupero degli indici)
 - ZONA DI PROTEZIONE DELL'OGGETTO CULTURALE
 - POSTEGGI
 - SEDIME DEL TRASPORTO PUBBLICO
 - CORSO D'ACQUA
 - RIALI (a cielo aperto)
 - RIALI (intubati con tracciato indicativo)
 - PERCORSI PEDONALI
 - ATTRAVERSAMENTO/PERCORSO PEDONALE (tracciato da definire)
 - CONFINI COMUNALI
 - SPAZIO RISERVATO AI CORSI D'ACQUA
 - LINEA DI ARRETRAMENTO
 - AREA CON OBBLIGO DI RICOMPOSIZIONE PARTICELLARE
 - AREE ESPOSTE A RUMORI
 - ZONA ESPOSTA A PERICOLO DI ALLUVIONAMENTO (CAM)
 - ZONA ESPOSTA A PERICOLO DI FLUSSI DETRITICI
 - PQ1 PIANO DI QUARTIERE "PORTA SUD A"
 - PQ2 PIANO DI QUARTIERE "PORTA SUD B"
 - PQ3 PIANO DI QUARTIERE "NORANCO"
 - PQ4 PIANO DI QUARTIERE "CARAVEGGIA"
 - PQ5 PIANO DI QUARTIERE "SCAIROLO"
 - PQ6 PIANO DI QUARTIERE "CENTRI COMMERCIALI"
 - PQ7 PIANO DI QUARTIERE "LISCHETTI"
 - CONFINI PIANO REGOLATORE INTERCOMUNALE

COMMISSIONE INTERCOMUNALE PER LA
 PIANIFICAZIONE DEL PIAN SCAIROLO CIPPS

**PIANO REGOLATORE
INTERCOMUNALE
DEL PIAN SCAIROLO**

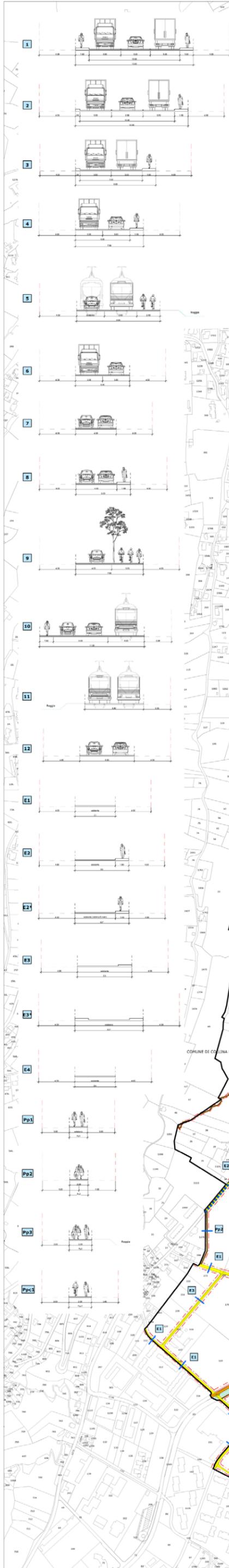
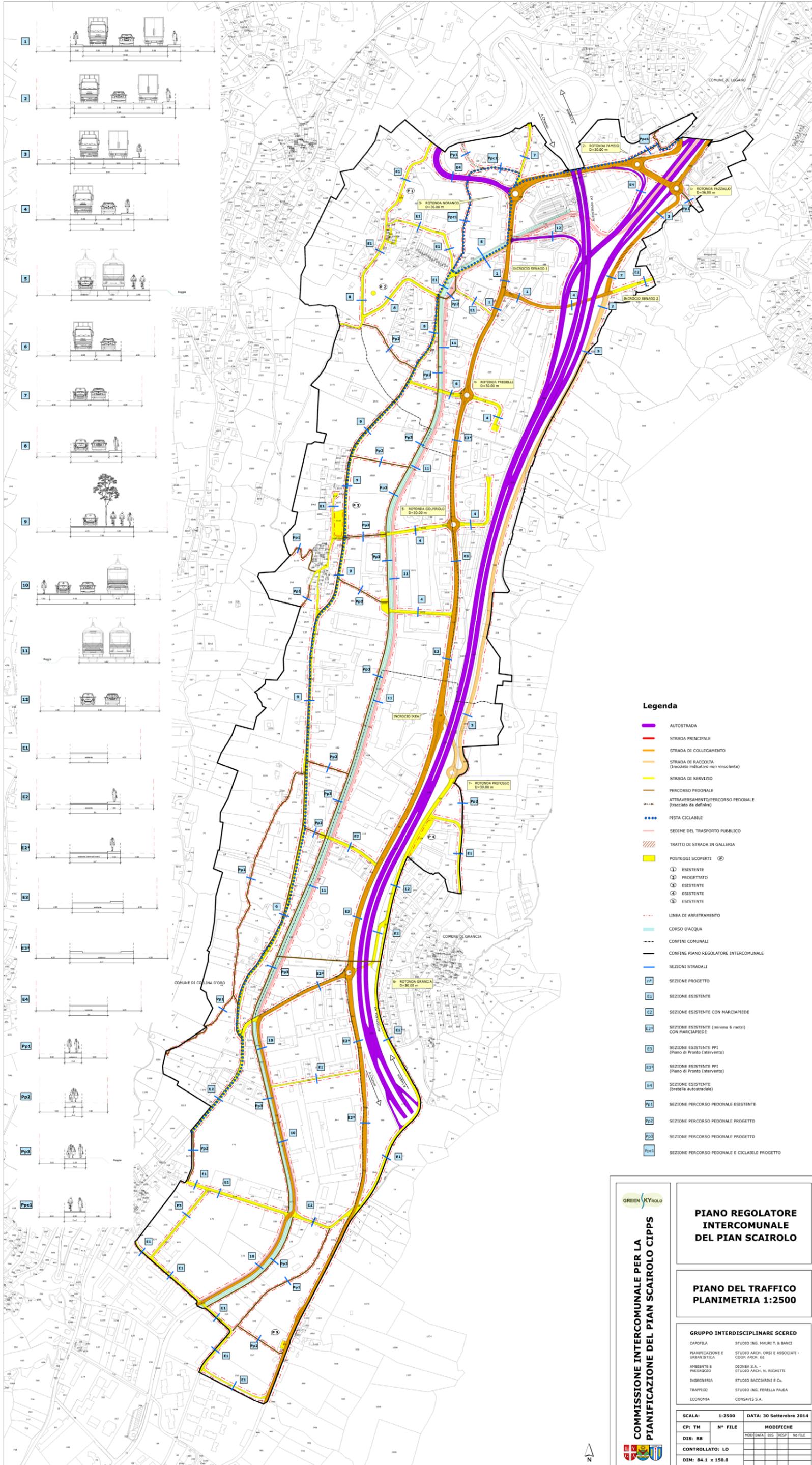
**PIANO DELLE ZONE
PLANIMETRIA 1:2500**

GRUPPO INTERDISCIPLINARE SCERED

CAPOFILA STUDIO ING. MAURI T. & BIANCHI
 PIANIFICAZIONE E URBANISTICA STUDIO ARCH. ORSI E ASSOCIATI - COOP. ARCH. G3
 AMBIENTE E PAESAGGIO DIONISI S.A. - STUDIO ARCH. N. RIGHETTI
 INGEGNERIA STUDIO BACCARINI E C.
 TRAFFICO STUDIO ING. FERRELLA PALDA
 ECONOMIA CORSAVES S.A.

SCALA:	1:2500	DATA:	30 Settembre 2014
CP: TM	N° FILE	MODIFICHE	
DIS: RB		PROJ DATA	DISP. No FILE
CONTROLLATO: LO			
DIM: 84.1 x 150.0			





- Legenda**
- AUTOSTRADA
 - STRADA PRINCIPALE
 - STRADA DI COLLEGAMENTO
 - STRADA DI RACCOLTA (tracciato indicativo non vincolante)
 - STRADA DI SERVIZIO
 - PERCORSO PEDONALE
 - ATTRAVERSAMENTO/PERCORSO PEDONALE (tracciato da definire)
 - PISTA CICLABILE
 - SEDIME DEL TRASPORTO PUBBLICO
 - TRATTO DI STRADA IN GALLERIA
 - POSTEGGI SCOPERTI
 - Ⓞ ESISTENTE
 - Ⓞ PROGETTATO
 - Ⓞ ESISTENTE
 - Ⓞ ESISTENTE
 - Ⓞ ESISTENTE
 - LINEA DI ARRETRAMENTO
 - CORSO D'ACQUA
 - CONFINE COMUNALI
 - CONFINE PIANO REGOLATORE INTERCOMUNALE
 - SEZIONI STRADALI
 - E1 SEZIONE PROGETTO
 - E1 SEZIONE ESISTENTE
 - E2 SEZIONE ESISTENTE CON MARCIAPIEDE
 - E2* SEZIONE ESISTENTE (minimo 6 metri) CON MARCIAPIEDE
 - E3 SEZIONE ESISTENTE PPI (Piano di Pronto Intervento)
 - E3* SEZIONE ESISTENTE PPI (Piano di Pronto Intervento)
 - E4 SEZIONE ESISTENTE (breccia autostradale)
 - P1 SEZIONE PERCORSO PEDONALE ESISTENTE
 - P2 SEZIONE PERCORSO PEDONALE PROGETTO
 - P3 SEZIONE PERCORSO PEDONALE PROGETTO
 - P3C SEZIONE PERCORSO PEDONALE E CICLABILE PROGETTO

COMMISSIONE INTERCOMUNALE PER LA PIANIFICAZIONE DEL PIAN SCAIROLO CIPPS

PIANO REGOLATORE INTERCOMUNALE DEL PIAN SCAIROLO

PIANO DEL TRAFFICO PLANIMETRIA 1:2500

GRUPPO INTERDISCIPLINARE SCERED

CAPOFILIA STUDIO ING. MAURI T. & BIANCHI
 PIANIFICAZIONE E URBANISTICA STUDIO ARCH. ORSI E ASSOCIATI - COOP. ARCH. GI
 AMBIENTE E PAESAGGIO DIONISI S.A. - STUDIO ARCH. N. RIGHETTI
 INGEGNERIA STUDIO BACCARINI E C.
 TRAFFICO STUDIO ING. FERRELLA PALDA
 ECONOMIA CORSAVES S.A.

SCALA: 1:2500 DATA: 30 Settembre 2014

CP: TM	N° FILE	MODIFICHE			
DIS: RB		PROJ	DATA	DISP	NO FILE
CONTROLLATO: LO					
DIM: 84.1 x 150.0					



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 Scairolo**;

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 Scairolo 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 Scairolo 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 Scairolo (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 Scairolo 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 Scairolo 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 Scairolo.

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 Scairolo.

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 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'adeguata 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 conformanti 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 Scairolo 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 Scairolo 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 Scairolo

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 Scairolo. Il DT ritiene che gli interventi di riqualifica non debbano tuttavia limitarsi unicamente alla roggia Scairolo, 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 Scairolo 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 Scairolo.

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 Scairolo 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 Scairolo 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 avvallare 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-

latore 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 Scairolo 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 Scairolo 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 Scairolo. 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-RCchim).

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: contenete 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'iniziativa 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 Scairolo. 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 Scairolo, 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

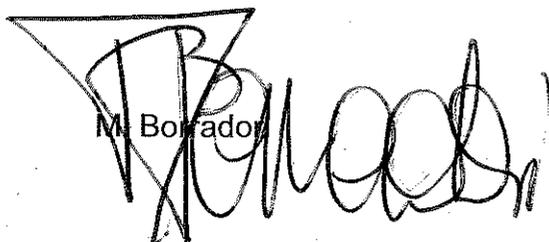
L'indirizzo pianificatorio proposto è coerente con quanto fissato nella pianificazione di ordine superiore, e gli obiettivi perseguiti sono tutti pure coerenti con tale impostazione. Questo indirizzo deve ora essere precisato e verificato negli aspetti e nei temi segnalati dal Dipartimento nel suo esame 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.



Convenzione

per il coordinamento della realizzazione delle opere pubbliche e la promozione del Pian Scairolo

(16 ottobre 2014)

Fra

- il **Comune di Collina d'Oro**, rappresentato dal proprio Municipio, Collina d'Oro
- il **Comune di Grancia**, rappresentato dal proprio Municipio, Grancia
- il **Comune di Lugano**, rappresentato dal proprio Municipio, Lugano
(in seguito detti anche *Comuni*)

Premesso che

- > in conformità alle indicazioni del Piano direttore cantonale, i Comuni di Collina d'Oro, Grancia e Lugano hanno provveduto ad allestire le varianti dei rispettivi Piani regolatori comunali disciplinanti il comprensorio definito nel *Masterplan CIPPS* (nel complesso: *Piano regolatore intercomunale del Pian Scairolo, PR-CIPPS*),
- > tale procedura è stata condotta secondo la procedura e le modalità operative stabilite nella *Convenzione per la realizzazione di un Piano regolatore intercomunale nel comparto del Pian Scairolo (PR-CIPPS)*, adottata nel 2010 dai rispettivi Consigli comunali, e sulla base dei crediti da questi stanziati sempre nel 2010,
- > contestualmente alla ratifica della presente convenzione i Legislativi comunali adottano formalmente le rispettive varianti di PR costituenti nel loro complesso il *PR-CIPPS*,
- > con la presente convenzione i Comuni intendono disciplinare le modalità operative e finanziarie per la realizzazione coordinata delle opere di urbanizzazione e d'interesse pubblico previste dal PR-CIPPS,
- > I Comuni intendono altresì costituire un ente intercomunale autonomo di diritto pubblico comunale (*Agenzia CIPPS*) avente per scopo la promozione, lo sviluppo ed il sostegno, in proprio o in collaborazione con altri enti pubblici e/o privati, di progetti e attività di interesse pubblico, intesi a promuovere il Pian Scairolo ed in particolare la messa in atto degli obiettivi del PR-CIPPS, in particolare i compiti di cui alla presente convenzione,
- > per l'adempimento dei compiti di interesse pubblico contemplati nella presente convenzione i Comuni si riservano di conferire un apposito mandato di prestazione all'Agenzia CIPPS,
- > la validità della presente convenzione è subordinata all'approvazione e entrata in vigore del PR-CIPPS così come adottato, riservate eventuali modifiche che non abbiano incidenza rilevante sulle componenti determinanti per l'oggetto della medesima,
- > le suesposte premesse costituiscono parte integrante della presente convenzione,

si stipula e conviene quanto segue.

1. Coordinamento nella realizzazione delle opere di urbanizzazione e delle attività di promozione del comparto

- 1.1 I Comuni provvederanno, in modo coordinato, alla realizzazione e gestione delle opere di urbanizzazione e di interesse pubblico (opere pubbliche) del comparto del Pian Scairolo, secondo le indicazioni (tipologia, ordine progressivo di realizzazione, costi indicativi, ecc.) contenute nel Programma di realizzazione del PR-CIPPS, il cui pertinente estratto viene annesso alla presente convenzione quale inserto A, della quale costituisce parte integrante.
- 1.2 I Comuni si riservano di assumere l'esecuzione di altre opere pubbliche previste dal PR-CIPPS di competenza di altri enti, pubblici e/o privati, nella misura in cui la loro realizzazione e gestione verrà loro, in tutto o in parte, delegata, secondo le modalità che in tal caso dovranno essere stabilite in apposite convenzioni da sottoscrivere fra le parti interessate.
- 1.3 Tale coordinamento verrà assicurato tramite in particolare l'organo di conduzione e coordinamento già istituito dai Municipi per la realizzazione del PR-CIPPS ("*Commissione intercomunale per la pianificazione del Pian Scairolo, CIPPS*").
- 1.4 I principi base regolanti l'organizzazione e la conduzione della realizzazione e gestione delle opere pubbliche sono definiti al seguente art. 3.

2. Finanziamento delle opere pubbliche

- 2.1 Per il finanziamento delle opere pubbliche del comparto e la relativa gestione i Comuni faranno capo in primo luogo agli eventuali sussidi previsti dalle leggi cantonali e federali e al prelievo dei contributi previsti dalla legge (segnatamente contributi di miglioria secondo la Legge sui contributi di miglioria [LCM], contributi di costruzione secondo la Legge di applicazione della legge federale contro l'inquinamento delle acque [LALIA], ecc.).
- 2.2 I costi residui delle opere pubbliche, considerati nella loro globalità per l'intero comparto, saranno finanziati dai Comuni, facendo per quanto possibile capo a crediti quadro,
- in base alla seguente chiave di riparto, concordata a partire dai calcoli indicati nel documento annesso alla presente convenzione quale inserto A:

Collina d'Oro	23 %
Grancia	17 %
Lugano	60 %
 - nei limiti annuali indicativi stabiliti nel Programma di realizzazione del PR-CIPPS (inserto A), che i Comuni si impegnano a riprendere nei rispettivi documenti di pianificazione e gestione finanziaria
 - e sulla base delle più precise modalità che saranno definite nelle apposite convenzioni relative alle singole opere da sottoscrivere fra i Comuni.

3. Modalità di realizzazione e gestione delle opere pubbliche

- 3.1 La conduzione della progettazione, realizzazione e manutenzione delle opere pubbliche è affidata, sotto il coordinamento della CIPPS, al Comune di pertinenza territoriale.
- 3.2 Le più precise modalità di affidamento, in attesa della costituzione dell'ente intercomunale autonomo di diritto pubblico come indicato nelle premesse, verranno definite nelle apposite convenzioni che regolano i singoli progetti, da sottoscrivere fra i Comuni.

4. Verifica e ripartizione del gettito fiscale del comparto

- 4.1 A partire dall'entrata in vigore del PR-CIPPS i Comuni provvederanno regolarmente a determinare il gettito fiscale generato nel comparto del Pian Scairolo nel suo complesso e nei rispettivi territori giurisdizionali, secondo un sistema di calcolo che verrà preventivamente stabilito tramite la CIPPS.
- 4.2 A far tempo dalla conclusione delle opere pubbliche, e in ogni caso a partire dall'anno 2025, il gettito fiscale annuale complessivo del comparto verrà ripartito fra i Comuni in base alla chiave di riparto di cui al precedente p.to 2.2 aggiornata, sotto il coordinamento della CIPPS, secondo il sistema descritto nell'inserto A, e ciò per lo meno fino ad avvenuto conguaglio dei costi complessivi d'investimento e di gestione sostenuti dai singoli Comuni. Ad intervenuto conguaglio, i Comuni si impegnano a discutere se mantenere anche in seguito, e in tal caso per quale periodo, questo o un altro sistema di riparto del gettito fiscale.

Inserti:

A: Programma di realizzazione del PR-CIPPS del 30 settembre 2014

PER IL MUNICIPIO DI COLLINA D'ORO

Collina d'Oro, 2014

Il Sindaco:

S. Romelli

Il Segretario:

P. Balerna

Approvata dal Consiglio comunale di Collina d'Oro il 2015

PER IL MUNICIPIO DI GRANCIA

Grancia, 2014

Il Sindaco:

Z. Kayar

Il Segretario:

F. Nasoni

Approvata dal Consiglio comunale di Grancia il 2015

PER IL MUNICIPIO DI LUGANO

Lugano, 2014

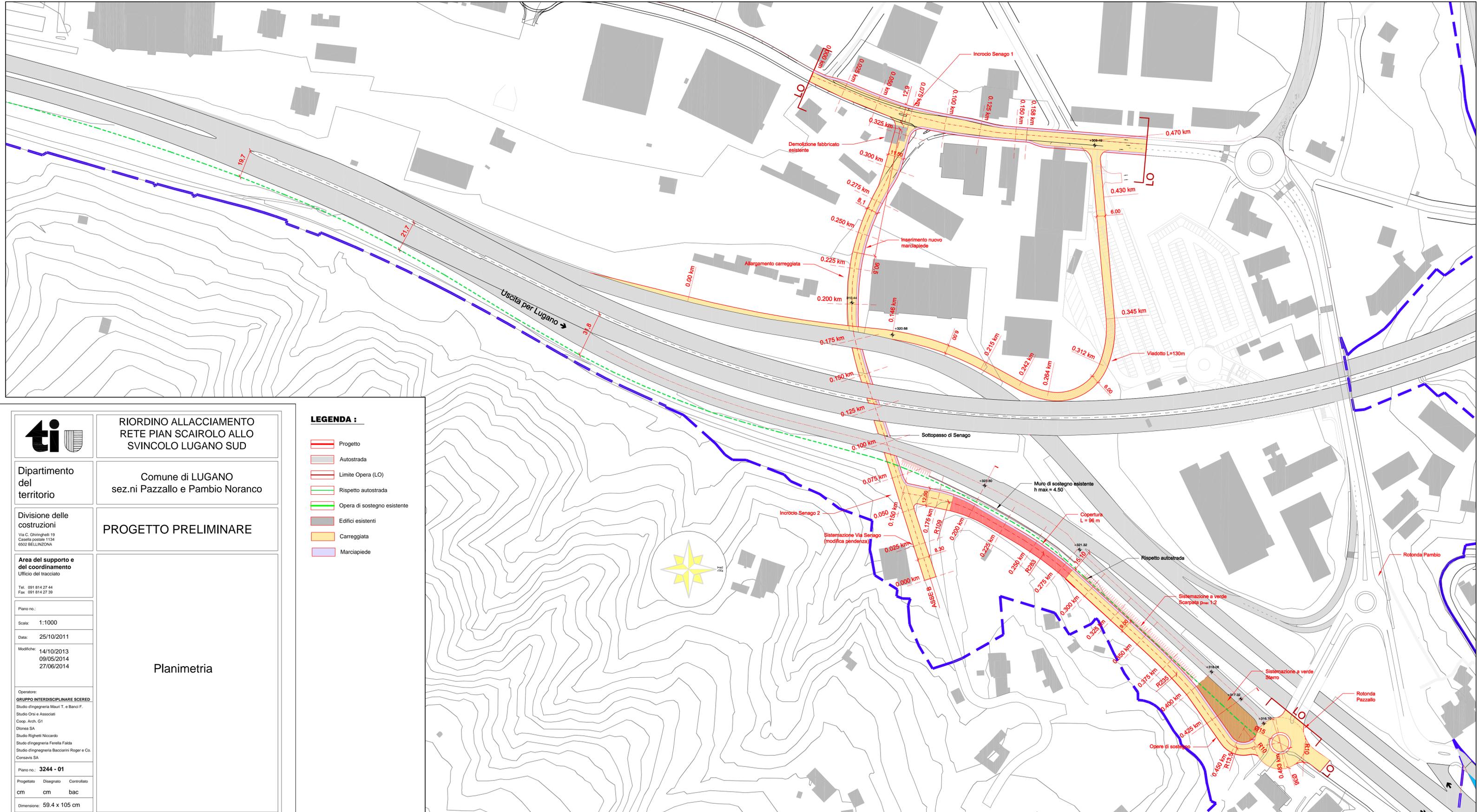
Il Sindaco:

M. Borradori

Il Segretario:

M. Delorenzi

Approvata dal Consiglio comunale di Lugano il 2015



RIORDINO ALLACCIAMENTO
RETE PIAN SCAIROLO ALLO
SVINCOLO LUGANO SUD

Dipartimento
del
territorio

Comune di LUGANO
sez.ni Pazzallo e Pambio Noranco

Divisione delle
costruzioni

Via C. Ghiringhelli 19
Casella postale 1134
6502 BELLINZONA

PROGETTO PRELIMINARE

Area del supporto e
del coordinamento

Ufficio del tracciato

Piano no.:

Scala: 1:1000

Data: 25/10/2011

Modifiche:

14/10/2013

09/05/2014

27/06/2014

Planimetria

Operatore:

GRUPPO INTERDISCIPLINARE SCERED

Studio d'ingegneria Mauri T. e Banci F.

Studio Orsi e Associati

Coop. Arch. G1

Dionisi SA

Studio Righetti Niccardo

Studio d'ingegneria Ferrel Falda

Studio d'ingegneria Baccarini Roger e Co.

Consavis SA

Piano no. 3244 - 01

Progettato Disegnato Controllato

cm cm bac

Dimensione: 59.4 x 105 cm

LEGGENDA :

- Progetto
- Autostrada
- Limite Opera (LO)
- Rispetto autostrada
- Opera di sostegno esistente
- Edifici esistenti
- Carreggiata
- Marciapiede



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Ufficio federale delle strade USTRA

CH-6500 Bellinzona, USTRA

Ufficio della pianificazione locale
Via Franco Zorzi 13
6501 Bellinzona

DT/DSTM	DT/ST	No. esibito:
Originale	Copia	106715
18 FEB. 2014		
STAFF	SST	SM
CSN	LPD	
DA	UPL ✓	
DC	UNP	
SG	URC	
Trasmissione: Manipul		
P. di lane destra	P. di lane	P. di precedenza
P. di proporzioni	Ente di	
Osservazioni:		

Vs. rif.: 2014_USTRA_Lugano Pazzallo.doc
Ns. rif.: N072-0320/Brf
Collaboratore/trice: Fosca Brasi
Bellinzona, 12 febbraio 2014

Riordino allacciamento rete Pian Scairolo allo svincolo A2 Lugano sud: verifica e coordinamento immissione sulla corsia A2 nord - sud

Gentili signore,
egregi signori,

ci riferiamo alla vostra richiesta di preavviso del 17 gennaio 2014 relativa al progetto preliminare in oggetto.

Nel merito ci eravamo già espressi nei confronti della Divisione delle costruzioni in data 17 febbraio 2012, segnalando l'impossibilità di accedere alla A2 verso sud come allora previsto.

Vi ringraziamo per aver considerato questa nostra osservazione e di proporci ora un percorso alternativo attraverso il Park & Ride delle Fornaci, così da ottemperare alle condizioni minime per un innesto sicuro alla rampa di accesso autostradale esistente. Le verifiche di dettaglio delle fasi successive del progetto dovranno dimostrare il pieno rispetto delle lunghezze minime di accelerazione previste dalle norme per l'insieme della rampa di accesso all'autostrada, cosa che a prima vista questa soluzione sembra poter soddisfare.

Gli ulteriori aspetti già segnalati nel preavviso del 17 febbraio 2012 vengono qui confermati, con particolare riferimento alla necessità, con lo sviluppo del progetto, di approfondire il funzionamento di tutti gli elementi del sistema viario nelle rispettive ore di punta e per lo scenario temporale determinante.

Ufficio federale delle strade USTRA
Fosca Brasi
Via C. Pellandini 2, 6500 Bellinzona
Tel. +41 91 820 68 02, fax +41 91 820 68 90
fosca.brasi@astra.admin.ch
www.astra.admin.ch

L'occasione ci è gradita per inviarvi i nostri migliori saluti.

Divisione Infrastruttura stradale
Filiale di Bellinzona



Marco Fioroni
Capo della filiale

Allegato:
incarto con documenti da no. 3244-01 a 3144-07