



Messaggio municipale

No. 60

Risoluzione municipale n. 554/2010

Collina d'Oro,

12 luglio 2010

Concernente la richiesta di un credito di Fr. 100'000.-- per l'allestimento del PR-CIPPS - Piano regolatore intercomunale del comparto Pian Scairolo, da allestire congiuntamente con i Comuni di Lugano e Grancia nell'ambito dell'attuazione del "Masterplan CIPPS"

Gentile Signora Presidente,
Gentili Signore, Egregi Signori Consiglieri,

con il presente messaggio, il Municipio sottopone alla Vostra attenzione per esame e approvazione la richiesta di un credito per l'allestimento di una variante pianificatoria intercomunale con i Comuni di Lugano e Grancia inerente il comparto del Pian Scairolo, procedura da svolgere nel contesto dell'attuazione del disegno urbanistico denominato "Masterplan CIPPS", scaturito dalla precedente fase dei lavori incentrati attorno ad un concorso internazionale di idee svoltasi durante il 2008.

Il comparto del Pian Scairolo, definito quale "polo di sviluppo economico (PSE)" dal Piano direttore cantonale, è soggetto dal marzo del 2006 ad una zona di pianificazione cantonale, istituita in accordo con i Comuni toccati, intesa a preservare il comparto in vista di un necessario riordino urbanistico a seguito dello sviluppo disordinato degli ultimi decenni, che ne ha minato la funzionalità, come si denota dagli evidenti e ormai quotidiani problemi di traffico.

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 in data 30 giugno 2010 una convenzione la cui ratifica vi viene richiesta con il presente messaggio.

Sommario

1. Introduzione	2
2. Il quadro pianificatorio del comparto Pian Scaiolo	4
3. Gli elementi salienti del "Masterplan CIPPS"	7
4. Verso lo sviluppo condiviso del Pian Scaiolo	11
5. Il perimetro della variante pianificatoria PR-CIPPS.....	13
6. Organizzazione dei lavori	14
7. Compiti pianificatori e di accompagnamento specialistico	15
8. Assegnazione dei mandati.....	16
9. Costi e tempistica.....	16
10. Conclusioni.....	18

1. Introduzione

A partire dal 2004, con la costituzione della prima Commissione intercomunale per la pianificazione del Pian Scaiolo (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 Scaiolo. 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 Scaiolo.

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 l'organizzazione territoriale ed urbanistica, sono state esplicitate mediante l'allestimento nel 2009 di un "Masterplan CIPPS", risultato formale di un concorso internazionale di idee di urbanistica svoltosi nel 2008 (Fase I).

Nel 2007, sulla base dello specifico mandato dei rispettivi Consigli comunali, i Municipi, quale ente banditore congiuntamente al Dipartimento del territorio, avevano promosso dei lavori di progettazione urbanistica a partire da una procedura

di concorso internazionale di idee svolto in più fasi, secondo il seguente schema temporale riassuntivo:

ottobre	'07	Nomina della giuria
dicembre	'07	Pubblicazione del bando
gennaio	'08	Candidature (54)
febbraio	'08	Scelta dei gruppi (14)
maggio	'08	Consegna progetti
giugno	'08	Valutazione progetti
settembre	'08	Premiazione

Dal concorso internazionale di idee sono emersi due progetti (vincitori ex aequo), che sono stati ulteriormente approfonditi dalla Committenza coadiuvata da un collegio di esperti esterno durante i mesi da ottobre 2008 al gennaio del 2009.

La decisione presa nell'aprile 2009 identificava nel progetto Green SKYrolo, elaborato dal team interdisciplinare Scered, la soluzione urbanistica ideale su cui improntare la riqualifica e lo sviluppo del Pian Scairolo.

Il "Masterplan CIPPS" rappresenta la sintesi delle opzioni urbanistico - pianificatorie emerse nell'ambito della procedura di concorso, così come delle successive verifiche eseguite a partire dai due progetti vincitori ex aequo. In quanto tale il Masterplan ha raggiunto un significativo e generalizzato consenso da parte delle istanze competenti, elemento di fondamentale importanza per i prossimi passi pianificatori che attendono i Comuni interessati.

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 e Grancia e della Città di 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.

Con queste premesse, i tre Municipi portano all'attenzione dei rispettivi Consigli comunali questa strategia di sviluppo e, tramite il presente Messaggio municipale, chiedono loro i crediti per l'avvio della variante pianificatoria intercomunale (Fase II).

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 "Masterplan CIPPS"	2007-2008	(concluso)
	2009	(concluso)
Fase II: Pianificazione intercomunale Realizzazione PPI Piano d'agglomerato del Luganese	2010-2012	(Comuni)
	2010-2011	(Cantone)
	2012	(CRTL)
Fase III: Investimenti infrastrutture stradali Investimenti infrastrutture TP	dal 2015	
	dal 2020	

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

	Complessivo	Cantone	Collina d'Oro	Grancia	Lugano (con Barbengo)
Fase 0 Dispositivo strategico	200'000.-	100'000.-	30'000.-	20'000.-	50'000.-
Fase I Concorso / Masterplan	500'000.-	350'000.-	33'450.-	50'250.-	66'300.-
TOTALE	700'000.-	450'000.-	63'450.-	70'250.-	116'300.-
	100%	64.4%	9.0%	10.0%	16.6%
Ripartizione della quota dei Comuni (250'000.-)			25.5%	28.0%	46.5%

Dalla tabella dei costi di Fase 0 e Fase I sono esclusi i costi scaturiti dal ricorso inoltrato contro la decisione sull'esito del concorso e per l'allestimento della convenzione, dei messaggi municipali e dei contratti degli specialisti (ripresi nei costi del presente messaggio).

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 R3 del **Piano direttore cantonale** (oggetto COTAL, dato acquisito) ed in particolare nelle seguenti misure di attuazione (misura R3.16):

Pian Scairolo: Quartiere artigianale e di servizio quale supporto al Centro
Funzioni e interventi auspicati:

- funzioni miste (artigianali, commerciali, di servizio);
- attività del terziario di supporto a quelle del Centro;
- attività del terziario non concorrenziali con quelle del quartiere del Vedeggio;
- regolamentazione della crescita dei centri commerciali;
- pianificazione coordinata dell'intero quartiere;
- riqualificazione urbanistica con particolari interventi sulla trama delle costruzioni artigianali/commerciali e sulla valorizzazione degli insediamenti residenziali esistenti;
- riqualificazione e potenziamento dell'assetto viario;

- misure di protezione fonica sull'intero asse autostradale e sulla penetrazione verso il lago;
- realizzazione del nodo intermodale di Lugano Sud.

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 i seguenti indirizzi generali:

- b. considerare più scenari di sviluppo (contenuti solo industriali, industria e servizi, industria-servizi e commerci, industria-servizi e residenze, ecc.);
- c. favorire un approccio interdisciplinare: economia, urbanistica, mobilità, ambiente;
- d. favorire le sinergie funzionali fra le diverse attività economiche presenti nel PSE, come pure nella regione di riferimento;
- e. incentivare lo sviluppo di iniziative economiche innovative e di attività ad alto valore aggiunto;
- f. identificare e proporre soluzioni sia per la compensazione dei vantaggi e degli svantaggi, sia per la perequazione intercomunale;
- g. promuovere delle condizioni economiche e dei costi favorevoli all'insediamento;
- h. promuovere la riconversione di spazi (terreni o edifici) dismessi o sottoutilizzati;
- i. garantire la tempestiva messa a disposizione di terreni edificabili;
- j. favorire lo sviluppo economico attraverso una valorizzazione urbanistica e ambientale dell'area;
- k. promuovere un servizio di trasporto.

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

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 M3.3.5.a5, dato di informazione preliminare)
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.

Integrazione e potenziamento della rete viaria ordinaria

Nuova strada di gronda del Pian Scairolo, di servizio delle aree di attività del comparto (misura M3.3.3.c3, dato di informazione preliminare).

2.2 Pianificazione locale

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 dall'Autorità cantonale una zona di pianificazione cantonale ai sensi dell'art. 58 e ss. LALPT.

In merito agli effetti della zona di pianificazione ed in particolare al criterio con il quale sono considerati fonte di aggravio del sistema viario di riferimento e del quadro ambientale generale, 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).

Un eventuale limite superiore può essere considerato in funzione delle quantità edilizie utilizzate dal nuovo impianto o dall'ampliamento di quello esistente, se

questo non compromette gli altri obiettivi della scheda, segnatamente il riordino territoriale e la commistione tra funzione abitative e produttive.

3. Gli elementi salienti del "Masterplan CIPPS"

Di seguito sono proposti degli estratti dal documento "Masterplan CIPPS" del gennaio 2010, sulla base del progetto Green SKYrolo elaborato dal gruppo interdisciplinare Scered, coordinato dall'ing. Tiziano Mauri. Questo documento è da considerare un quadro di riferimento indicativo sulle grandi opzioni di organizzazione territoriale del comparto del Pian Scairolo che saranno considerate nell'ambito della pianificazione intercomunale e servono da base di accordo fra i Comuni interessati.

3.1 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 dei Comuni di procedere ad una riqualifica di questo territorio, coscienti del fatto che la soluzione a medio - lungo termine dei problemi viari deve forzosamente 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, d'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.

3.2 Gli elementi insediativi del Pian Scairolo (Piano urbanistico)

Green SKYrolo ridistribuisce le funzioni secondo le vocazioni individuate nel territorio:

- multifunzionale in corrispondenza della porta sud di Lugano;
- commerciale e lavorativa nella fascia centrale;
- ricerca avanzata e sviluppo nel Tecnoparco;
- residenza nei quartieri protetti e nella parte inferiore del piano;
- svago lungo la sponda destra della Roggia.

La "Porta sud"

La facile integrazione alla 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. Green SKYrolo 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.

Per definire il comparto, sono utilizzati specifici elementi compositivi che dal punto di vista architettonico e urbanistico servono a qualificare l'area in questione, dalla quale prendono forma anche la nuova Roggia e il grande parco urbano.

La zona commerciale e lavorativa

Gli interventi di riqualificazione di quest'area consistono nell'attivare il nuovo sistema di trasporto pubblico, realizzare delle nuove aree di parcheggio nella zona interrata sotto il parco, nella riqualifica del fronte est per caratterizzare l'insediamento in termini unitari e nella possibile realizzazione della grande copertura fotovoltaica (dei fabbricati e delle aree libere interposte) che contribuisca a confermare e rafforzare il carattere unitario degli insediamenti.

Il parco tecnologico

L'area industriale esistente è poco attrattiva e caratterizzata da scarsa funzionalità. Green SKYrolo ripensa la destinazione di questi terreni e propone di creare un nuovo tipo di insediamento produttivo, dedicato anche alla ricerca e allo sviluppo. La zona del nuovo Parco tecnologico offre diversi vantaggi trovandosi a diretto contatto con la natura e la residenza, caratteristiche queste ideali per chi svolge attività di ricerca e di sviluppo, essendo collegata in modo rapido alle principali vie di comunicazione. La zona sarà inoltre servita dal trasporto pubblico su rotaia, che idealmente potrà proseguire fino alla zona a lago.

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 e permettono, in concomitanza con l'aumento dell'attrattività del polo commerciale e della nascita di un Tecnoparco, di incrementare anche la residenza nel comparto del Pian Scairolo. Lo spostamento delle poche e dispersive funzioni produttive esistenti in queste aree, permette di creare degli spazi pubblici funzionali ed attrattivi che favoriscono l'interazione sociale e quindi la qualità insediativa.

È stata progettata anche una fermata del mezzo pubblico tale da fornire alla zona un'alternativa vantaggiosa al trasporto individuale, migliorando nel contempo l'incontro e le attività sociali e culturali della zona con una piazza nella parte centrale dell'edificato incentrata sulla nuova fermata del tram e caratterizzata da uno specchio d'acqua artificiale che rende unico il quartiere offrendogli una nuova identità.

3.3 Un nuovo parco urbano per dare qualità allo spazio pubblico

Il Progetto Green SKYrolo pone in un ruolo centrale la ricostruzione e la valorizzazione degli aspetti paesaggistici e degli spazi aperti attraverso:

- la realizzazione di un nuovo grande asse verde ordinatore che funge da elemento unificante di tutto il Pian Scairolo;
- la valorizzazione naturalistica e paesaggistica della Roggia, che assume anche la funzione di elemento di ricucitura visiva;
- l'aggancio del nuovo asse verde così creato alle realtà circostanti attraverso le Aree di collegamento;

La Nuova Roggia

Essa assume il ruolo di elemento dominante nel contesto, è parte integrante del ridisegno della nuova facciata delle strutture commerciali e permette gli spostamenti del traffico lento lungo il suo corso. Nasce in prossimità della nuova testata del quartiere (la Porta sud) con un aspetto artificiale e, man mano che segue il suo corso e che cresce anche la portata d'acqua, aumenta il suo grado di naturalità, sottolineato con la sempre minore rigidità del suo disegno e con la scelta di opportuni materiali.

Il massimo viene raggiunto presso la sua foce, già attualmente a chiara vocazione naturalistica.

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

Le aree di collegamento

A fianco dei parchi, lungo la Roggia sono state individuate delle aree dedicate agli scambi, e sono:

- le aree naturalistiche protette;
- le nuove pozze di infiltrazione delle acque;
- il passaggio di Grancia con un 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.

La sequenza di parchi urbani

La nuova Agora

Costituisce il punto di innesto dell'asse verde della "Nuova Lugano", il punto di scambio fra la porta di entrata costituita dal centro multifunzionale e la grande area di svago che si snoda fino al lago.

Il nuovo centro sportivo

Quest'area permette di concentrare in un unico spazio le attrezzature oggi diffuse sul territorio, contribuendo a liberare superfici per altri usi. Può essere realizzato a tappe a partire dalle superfici libere, permettendo la sua concretizzazione fin da subito.

Il parco giochi

Contribuisce a coprire una carenza a livello di agglomerato di infrastrutture per lo svago delle fasce giovani e costituisce anche un punto di aggregazione e di scambio per la popolazione residente in zona, affiancandosi alle dotazioni offerte dalla grande area commerciale.

La grande area centrale

Costituisce 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. Al suo interno possono essere svolte attività ludiche e ricreative organizzate o meno. Potrà essere realizzata con una dotazione minima facilmente spostabile, quali panchine e tavoli, o campi e reti per giochi collettivi, oppure fissa, come punti fuoco per grigliate.

3.4 La futura mobilità sul Pian Scairolo

I requisiti di base del nuovo sistema di trasporto per il Pian Scairolo sono:

- una linea di trasporto pubblico in sede propria che percorre il Pian Scairolo costituendo un nuovo ramo della prevista rete tranviaria del Luganese;
- una nuova strada di accesso al Piano che assolva alle due funzioni principali di accesso delle zone commerciali e servizio al nucleo di Grancia;
- 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.

La rete di trasporto così composta è in grado di garantire una mobilità efficiente e sostenibile nel suo complesso.

I trasporti pubblici

Le caratteristiche previste del nuovo sistema di trasporto pubblico sono incentrate attorno ad un nuovo sistema di trasporto pubblico su ferro (tram), di principio in una nuova sede propria, che sarà pianificato e progettato nell'ambito del PTL.

Il tracciato della nuova linea dovrà essere il più possibile centrale rispetto al bacino di utenti. In virtù del nuovo fronte previsto degli insediamenti commerciali verso la Roggia, si è ipotizzato un tracciato spostato dall'attuale asse di trasporto privato (strada cantonale), ciò anche nell'ottica di minimizzare i conflitti con la viabilità privata. Compito del PR-CIPPS sarà soprattutto quello di riservare i fondi per tale progetto.

La nuova strada di accesso

Il nuovo asse viario, realizzato nel contesto di una proposta di riorganizzazione dello svincolo Lugano - sud, si estende parallelo all'autostrada a partire dall'uscita autostradale, a doppio senso di marcia, e ha lo scopo di decongestionare l'accesso unico (rotonda di Noranco) ai centri commerciali e alle aree lavorative del Pian Scairolo e di rendere più fruibile la grande piazza presso la testata. Garantisce inoltre un accesso diretto ai residenti di Grancia.

Le strade di quartiere

Le strade di quartiere assolvono principalmente allo scopo di servire i nuclei abitati e saranno convenientemente moderate, onde evitare i conosciuti fenomeni di traffico parassitario.

Il posteggio Park+Ride

Il posteggio Park+Ride riveste una funzione prioritaria nella gestione della mobilità; esso infatti permette di ridurre il traffico che si spinge fino in città come pure quello lavorativo del comparto, favorendo l'uso del trasporto pubblico.

I percorsi ciclabili e pedonali

Il piano propone un asse principale ciclopedonale, posizionato lungo il corso della Roggia e legato alle aree verdi. Oltre a servire ai collegamenti interni al Pian Scairolo, svolge anche la funzione di collegare il centro città con la zona **di Pian Càsoro, costituendo quindi un nuovo importante asse ciclopedonale.**

4. Verso uno sviluppo condiviso del Pian Scairolo

4.1 Costi di investimento e programma di realizzazione intercomunale

Il programma di realizzazione del PR-CIPPS (quale parte integrante del piano regolatore intercomunale) sarà lo strumento che preciserà, tramite una prima stima di massima dei costi, gli investimenti che graveranno direttamente i Comuni con l'adozione del Piano regolatore intercomunale, laddove sono escluse dai costi di investimento le opere di competenza di altre Autorità (ad esempio il sistema del tram che sarà realizzato dal Cantone nel contesto del PTL e finanziato dal Programma di agglomerato).

Alcune di quest'ultime opere potranno comunque gravare i Comuni indirettamente, come nel caso di opere regionali finanziate tramite una chiave di riparto regionale (ad esempio nel caso di tutte le opere del PTL), ma non saranno conteggiate nel programma di realizzazione del PR-CIPPS.

La CIPPS aveva provveduto nel 2006 ad una prima stima di massima dei costi di investimento per il Pian Scairolo, quantificati a ben oltre 50 mio. di franchi, così suddivisi:

Nuovo asse del trasporto pubblico	15-25 mio. CHF
Nuovo accesso e strada "di gronda"	20 mio. CHF
Moderazioni del "sistema residenziale"	10 mio. CHF
Collegamenti lago e città	5-10 mio. CHF
Collegamenti verticali colline	10 mio. CHF
Ripari fonici lungo l'autostrada	non valutati
Spazi pubblici e verde	non valutati

Il programma di realizzazione prevederà inoltre una spesa annua crescente per la gestione ordinaria degli spazi pubblici (soprattutto il verde pubblico e le infrastrutture sportive), cifra che anche in questo caso potrà essere aumentata con il "volano" di sussidi e contributi previsti nell'ambito di altre leggi settoriali (protezione della natura e del paesaggio, gestione del bosco, ecc.).

Prima di passare alla parte che riguarda le modalità di finanziamento e di realizzazione del PR-CIPPS, va ricordato che la progettualità urbanistica esplicitata tramite il piano regolatore intercomunale per quel che riguarda gli interventi dell'ente pubblico, supereranno gli investimenti del programma di realizzazione: si pensi in particolare alle opere necessarie alla realizzazione del PTL (nodo intermodale, rete tram, ecc.) oltre agli investimenti per il risanamento fonico autostradale. Queste opere saranno quindi oggetto di studi di fattibilità e di finanziamenti "ad-hoc", a carico di altri enti.

4.2 Chiave di riparto dei costi in base all'interessenza

La chiave di riparto delle spese di investimento e di gestione del PR-CIPPS sarà calcolata con una metodologia già utilizzata in altri ambiti progettuali a livello intercomunale, utilizzando diversi criteri ponderati tra di loro, come ad esempio:

- L'interessenza teorica risultante dalla ponderazione dei fattori "oggettivi" (edificabilità, fruizione del territorio, ecc.);
- L'indice di forza finanziaria comunale;
- Altri fattori "meno oggettivi", quali le ricadute sulla popolazione complessiva di alcune delle funzioni pubbliche previste (aree di svago, ecc.), l'importanza strategica di parte del comparto per lo sviluppo della Città di Lugano.

La tabella successiva fornisce alcune indicazioni di massima in merito a criteri di interessenza inerenti il Pian Scairolo, laddove la chiave di riparto per il PPI era stata calcolata nel 2006 dalla CRTL in base ad alcuni criteri statistici di base dei Comuni toccati (superficie, posti di lavoro, popolazione, ecc.), mentre i dati successivi sono stati estrapolati dal "Masterplan CIPPS".

		Collina d'Oro	Grancia	Lugano (con Barbengo)
PPI – Piano di pronto intervento		22.0%	34,1%	43.9%
Territorio PR-CIPPS	ca. 1 mio. mq	22.5%	14.8%	62.8%
SUL attuale	ca. 650'000 mq	26.1%	17.1%	56.8%
SUL potenziale (Green SKYrolo)	ca. 700'000 mq	17.0%	20.4%	62.6%

4.3 Modalità di realizzazione intercomunale del PR-CIPPS

L'implementazione di un Piano regolatore intercomunale a partire da un progetto urbanistico unitario pone alcune questioni cruciali, oltre a quella dell'interessenza per i costi di investimento delle opere di urbanizzazione, che rivestono un carattere estremamente innovativo a livello cantonale ed affrontate 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 analizzato quale sia il meccanismo migliore per 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", 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, ma sempre 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 si 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 fissata nel capitolo precedente, versati nel periodo 2010-2020.

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.

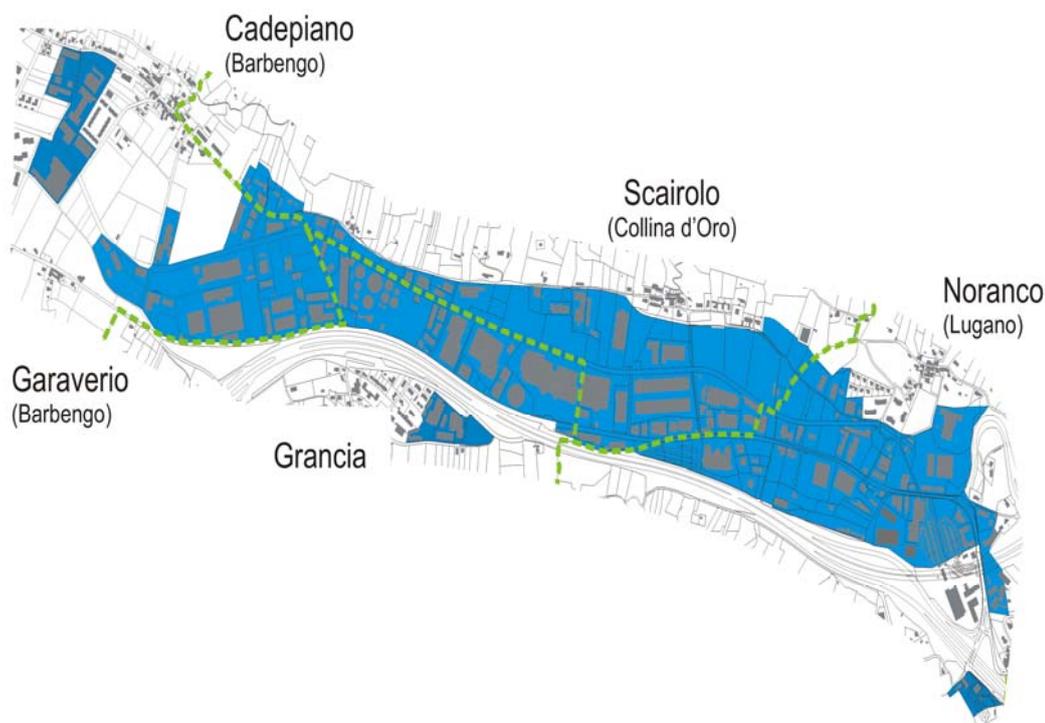
Nella fase successiva (ipotizzata dal 2020 fino al 2025) gli investimenti del PR-CIPPS saranno conguagliati tramite la messa in comune (contabilmente) degli introiti fiscali reali generati nel comparto. La rimanenza degli introiti fiscali che non serviranno a coprire i costi del PR-CIPPS, verranno ritornati 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.

Oltre all'argomento legato alla chiave di riparto che vede il Comune di Lugano quale maggiore "interessato" nella realizzazione del PR-CIPPS, va sicuramente anche aggiunta nella spiegazione di proposta di riparto la questione di un'oggettiva migliore predisposizione strutturale della Città di Lugano per la gestione di grandi progetti, come pure la possibilità di integrare gli investimenti del PR-CIPPS in un pacchetto più esteso di investimenti sulla nuova "Porta Sud", attraverso il coinvolgimento anche di attori privati.

5. Il perimetro indicativo della variante pianificatoria PR-CIPPS

Nella rappresentazione grafica seguente è riportato il perimetro indicativo della variante pianificatoria intercomunale, con indicato i confini comunali (linea verde tratteggiata).

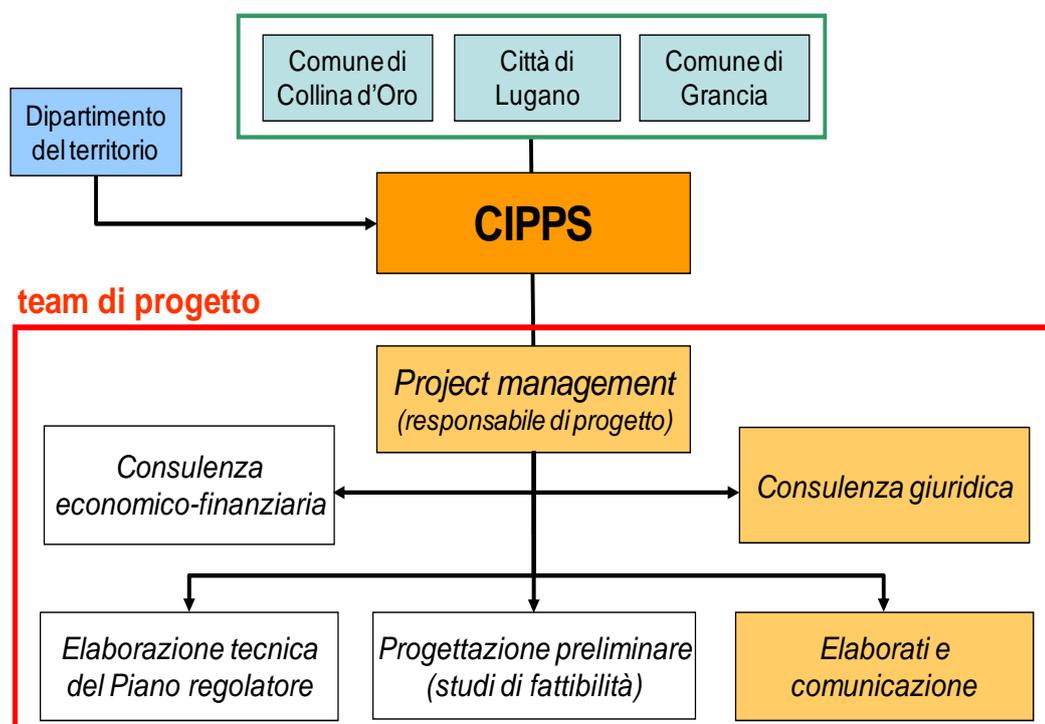


Il perimetro proposto riprende, oltre al perimetro del concorso di idee di urbanistica, anche i sedimi della zona di pianificazione cantonale in vigore (marcata in blu).

6. Organizzazione dei lavori

La valenza strategica del comparto del Pian Scairolo e la necessità di un coordinamento costante con le procedure di progettazione infrastrutturale nell'ambito del PTL e dell'autostrada A2, rendono necessarie un'organizzazione di progetto e una modalità di lavoro che esula da un tradizionale mandato di pianificazione comunale.

L'organizzazione istituzionale conferma le scelte fatte nelle fasi precedenti dei lavori e verte attorno ad un coordinamento da parte della CIPPS, formato dai rappresentanti degli esecutivi comunali, che interagisce regolarmente con i rappresentanti del Dipartimento del territorio e si avvale di un "project manager" esterno, incaricato con specifico mandato di prestazione, al quale spetta di coordinare i lavori tecnici del gruppo Scered completato con altri specialisti.



Schema organizzativo di massima della procedura PR-CIPPS.

7. Compiti pianificatori e di accompagnamento specialistico

I fondamenti su cui si intende allestire il Piano Regolatore intercomunale del Pian Scairolo (PR-CIPPS) sono:

- 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 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.
- Riqualifica degli spazi pubblici, in particolare attraverso la realizzazione 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 si deducono i compiti specifici necessari al raggiungimento degli obiettivi:

I. Organizzazione del progetto e preparazione dei mandati

Questo modulo iniziale dei lavori serve 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 Scered elaborerà 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 sarà accompagnato dall'elaborazione di un piano finanziario per la sua realizzazione e necessiterà nella sua fase di adozione dell'accompagnamento di un giurista, soprattutto a partire dalla fase di pubblicazione, ma anche per l'elaborazione delle norme di attuazione.

IV. Informazione pubblica e coinvolgimento dei Consigli comunali

La capacità di implementare in tempi rapidi lo strumento del Piano regolatore intercomunale dipende anche dalla capacità di creare un consenso tra la popolazione, ma anche con gli imprenditori presenti nel comparto. A tale scopo si dovrà prevedere un vero e proprio progetto di comunicazione e coinvolgimento dei proprietari e dei Consigli comunali già nella fase di elaborazione del piano, non da ultimo con l'allestimento della documentazione specifica sul sito internet dedicato www.pianscairolo.ch.

V. Project management / coordinamento / segretariato

La CIPPS intende avvalersi di un "project manager" esterno, che assume la funzione di coordinatore del lavoro tra gli specialisti, ma anche di segretariato della CIPPS stessa, con compiti specifici anche nell'ambito della comunicazione esterna.

VI. Progettazione preliminare delle opere infrastrutturali

Oltre ai compiti specifici legati all'allestimento del PR-CIPPS, sarà 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 in fase di allestimento da parte della CRTL.

8. Assegnazione dei mandati

L'assegnazione dei mandati avverrà conformemente alle disposizioni della Legge cantonale sulle commesse pubbliche (LCPubb) del 20 febbraio 2001 e del relativo Regolamento di applicazione del 12 settembre 2006.

I mandati diretti per gli specialisti non superano il massimo previsto dalla legge di Fr. 150'000.-, mentre il mandato per l'allestimento del PR intercomunale verrà assegnato, previa accettazione del capitolato d'onori, al gruppo Scered, in base alle risultanze della precedente fase di concorso (procedura ad invito aperto, senza limite quindi della cifra massima di mandato).

9. Costi e tempistica**9.1 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 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 Scered)	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

Il Dipartimento del territorio parteciperà dal canto suo al finanziamento dei lavori di progettazione preliminare delle infrastrutture di viabilità previste dal "Masterplan CIPPS" (pto. VI, stimato nell'ordine 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.

Per il finanziamento dei costi di allestimento del PR-CIPPS si propone 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.

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

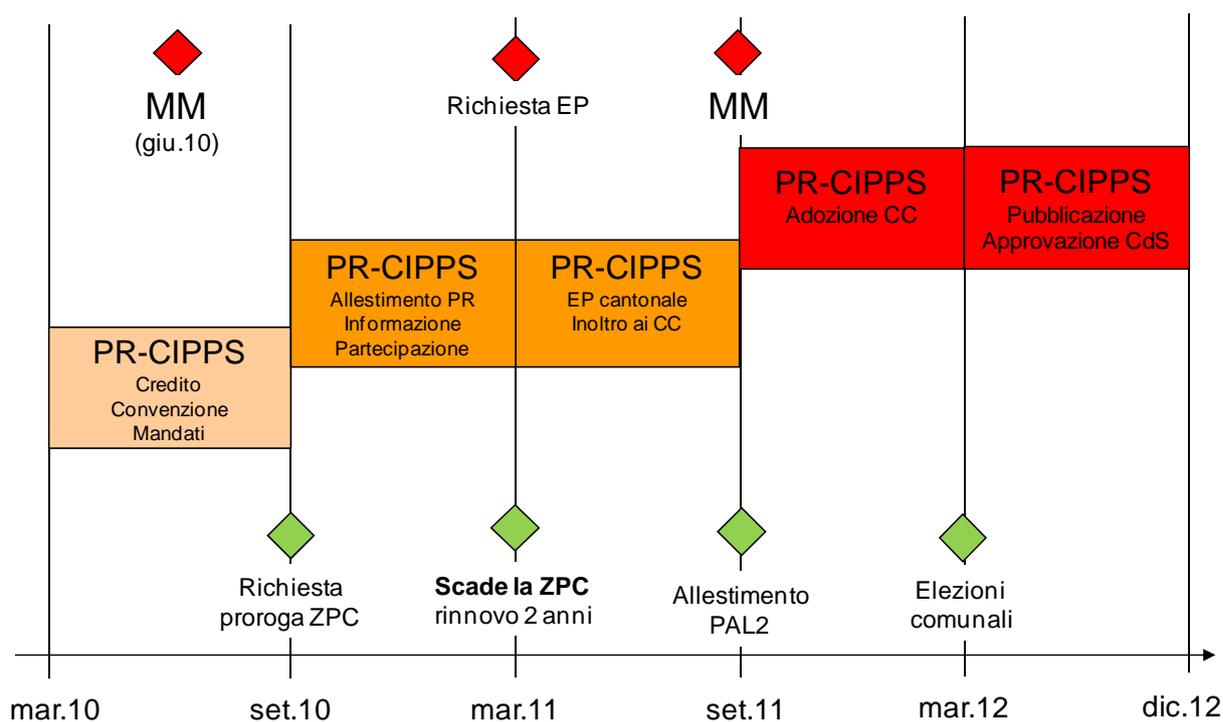
9.2 Tempistica generale della procedura

I tempi per l'implementazione del "Masterplan CIPPS" in un Piano regolatore intercomunale possono essere stimati complessivamente in ben oltre 2 anni e si suddividono di principio come indicato nella tabella successiva.

Obiettivo della CIPPS è quello di poter procedere con l'adozione del PR-CIPPS nei rispettivi Consigli comunali ancora durante la presente legislatura.

Fase	Tempo	Termine
Avvio dei lavori (conferimento mandati)	1 mese	autunno 2010
Elaborazione del piano intercomunale ed invio per esame preliminare dipartimentale (inclusa partecipazione ed informazione)	6-8 mesi	primavera 2011
Esame preliminare e adozione CC *	10-12 mesi	primavera 2012
Pubblicazione, rimedi giuridici e approvazione da parte del Consiglio di Stato	min. 12 mesi	inverno 2012-13
TOTALE	min. 30 mesi	

* Fase di lavoro con tempi estremamente ridotti rispetto alla tempistica di una procedura ordinaria che presuppone un coinvolgimento attivo del Dipartimento del territorio sin dall'inizio dei lavori, così come un'informazione costante ai Consigli comunali.



10. Conclusioni

I Municipi dei Comuni di Collina d'Oro e Grancia e della Città di Lugano ritengono che i compiti per concretizzare gli obiettivi di una riqualifica urbanistica e dare avvio ad uno sviluppo sostenibile nel tempo del Pian Scairolo, vadano affrontati secondo le modalità descritte nel presente messaggio. Propongono pertanto di formalizzare il "Masterplan CIPPS" attraverso un Piano regolatore intercomunale, il cui allestimento è regolato da una convenzione tra i Comuni.

Questa procedura prevista dalla legge è stata applicata con successo in altri comparti strategici dell'agglomerato urbano del Luganese come il Nuovo Quartiere Cornaredo ed è attualmente anche in fase di attuazione per il comparto della Stazione FFS di Lugano-Massagno.

Le risultanze di questo lavoro pianificatorio serviranno anche da accompagnamento alla progettazione infrastrutturale coordinata dal Dipartimento del territorio e porrà le basi per la realizzazione delle opere infrastrutturali previste dal PTL, così come dei progetti di verde pubblico a valenza ricreativa regionale (nuovo parco urbano in sponda destra della roggia Scairolo).

L'adozione dello strumento pianificatorio dovrebbe poter avvenire ancora entro la presente legislatura, cioè entro il 2012, per permettere di procedere con la realizzazione dei primi investimenti a partire dal 2014.

Sulla base di quanto precede, invitiamo questo Consesso a voler

risolvere:

1. È adottata la convenzione del 30 giugno 2010 per la pianificazione intercomunale del comparto del Pian Scairolo (PR-CIPPS), ai sensi dell'art. 16 RLALPT.
2. È concesso un credito di Fr. 100'000.- per lo svolgimento dei lavori di pianificazione intercomunale e di verifica delle modalità di gestione economico-finanziario per lo sviluppo del comparto.
3. L'utilizzo del credito è subordinato all'approvazione della rispettiva quota parte dei Comuni di Lugano e Grancia e lo stanziamento del sussidio da parte dell'Autorità cantonale.
4. Per il finanziamento il Municipio è autorizzato a far capo agli usuali canali di credito.
5. La spesa verrà iscritta al capitolo investimenti del Comune e ammortizzata secondo le apposite tabelle
6. Il credito decade se non utilizzato entro il 31.12.2012 a norma dell'art 13 cpv. 3 LOC.

Con i migliori ossequi.

il Sindaco:
Sabrina Romelli

S. Romelli

Per il Municipio



il Segretario:
Pietro Balerna

P. Balerna

Allegati:

- Brochure sull'esito del concorso internazionale di idee del 2008
- "Masterplan CIPPS" del 2010
- Convenzione per la pianificazione intercomunale del Pian Scairolo del 31 giugno 2010