

RAPPORTO DELLA COMMISSIONE DELLA PIANIFICAZIONE RELATIVO AL  
MMN. 7338 CONCERNENTE LA RICHIESTA DI UN CREDITO QUADRO DI FR.  
840'750.-- QUALE PARTECIPAZIONE AI COSTI PER LA SISTEMAZIONE  
VIARIA DEL PIAN SCAIROLO (PPI - PIANO DI PRONTO INTERVENTO) E DI  
UN CREDITO DI FR. 44'250.-- PER L'ALLESTIMENTO DI UN CONCORSO  
INTERNAZIONALE DI IDEE DI URBANISTICA PER IL PIAN SCAIROLO

---

Lugano, 6 marzo 2007

All'Onorando  
Consiglio Comunale  
6900 Lugano

Onorevole Signor Presidente,  
Onorevoli Signore e Signori Consiglieri Comunali,

## 1. Introduzione

Questo Messaggio consiste nella partecipazione comunale di Lugano ai costi di sistemazione della rete viaria del Pian Scairolo e ai costi di un concorso internazionale di idee di urbanistica per il Pian Scairolo.

Questa partecipazione comunale è conseguenza del Messaggio 5860 del 21 novembre 2006 del Consiglio di Stato concernente lo *“stanziamento di un credito d'opera di Franchi 9'500'000.- per la sistemazione viaria del Pian Scairolo e di un credito di progettazione di franchi 500'000.- per l'allestimento di un concorso internazionale di idee di urbanistica per il Pian Scairolo ”*. Questo Messaggio è attualmente all'esame del Gran Consiglio.

Con questi Messaggi viene data una risposta concreta ad un problema di un comparto che negli scorsi decenni ha visto uno sviluppo incredibile. Questo sviluppo è tuttora in corso, anche se, per permettere – finalmente – di operare un riordino urbanistico e porre mano ad un potenziamento delle infrastrutture, il Consiglio di Stato nel mese di marzo 2006 ha istituito una zona di pianificazione ai sensi dell'art. 58 LALPT per un periodo di 5 anni. In questo lasso di tempo dovrà essere individuata e consolidata una soluzione a lungo termine.

Negli scorsi due anni una prima urgenza è stata risolta: quella dello svincolo autostradale di Lugano sud che è stato potenziato con una corsia supplementare nella bretella autostradale proveniente da nord, l'ingrandimento della rotonda delle Fornaci e una nuova rotonda nei pressi della Chiesa di Pambio. Queste opere sono state finanziate interamente dalla Confederazione e dal Cantone, nell'ambito delle Strade Nazionali, senza richiedere alcun contributo ai Comuni.

Il presente Messaggio risponde a due ulteriori esigenze ben precise e collegate fra di loro per porre rimedio alla situazione attuale che ha superato di gran lunga il limite di tolleranza:

- Con un credito quadro di Pronto Intervento è prevista la sistemazione della strada del Pian Scairolo fra la zona dell'incrocio per Senago e i centri commerciali per una lunghezza di 1.7 km.
- Parallelamente verrà svolto un concorso internazionale di idee di urbanistica per dare al Piano Scairolo quell'ordine pianificatorio che negli ultimi 50 anni è venuto a mancare, ma soprattutto di creare le basi per le infrastrutture di trasporto necessarie allo sviluppo del Piano stesso.

Si sottolinea il legame molto stretto fra le due misure proposte: da una parte è indispensabile un rimedio urgente alla situazione esistente, rimedio che è stato definito come un “grande cerotto”, che porterà beneficio a numerosissimi utenti dell'infrastruttura viaria che non verrà in nessun modo ampliata, mentre verranno migliorati gli incroci con alcune strade secondarie del piano e gli accessi al principale centro commerciale. Dall'altra parte, la richiesta di una soluzione di più ampio respiro viene esaudita con un primo passo, quello del concorso di urbanistica. Il collante che unisce le due procedure è la zona di pianificazione che ha l'intento di “evitare ogni tipo di intervento che possa pregiudicare il raggiungimento degli obiettivi pianificatori stabiliti ”.

## **2. Opere stradali**

### **2.1 Particolarità del progetto**

La base del progetto è data dal Piano Generale approvato dal Gran Consiglio il 10 dicembre 2002 Messaggio 5303 del 24 settembre 2002, approvato il 16 dicembre 2002. Dopo la sua pubblicazione avvenuta nel mese di maggio 2003, l'unico ricorso che concerneva questioni di dettaglio in merito ad un accesso privato, risolte mediante convenzione, è stato stralciato dai ruoli il 6 ottobre 2003, dando forza giuridica al Piano Generale pubblicato a partire da quella data.

La pausa di circa 2 anni fra la crescita in giudicato del Piano Generale e la presentazione di questo Messaggio si è resa necessaria per verificare che le opere previste siano in sintonia con i progetti futuri che potrebbero scaturire dal concorso di pianificazione urbanistica pure oggetto dal presente Messaggio. Questa verifica è stata discussa e concordata con la Commissione intercomunale per la Pianificazione del Pian Scairolo (CIPPS) e la Commissione regionale dei Trasporti del Luganese (CRTL). L'esito della verifica ha indicato che questo progetto è necessario per fornire a breve termine i primi miglioramenti rispetto alla situazione attuale e non compromette in nessun modo lo studio per una soluzione globale del Pian Scairolo.

Le opere previste sono dettagliatamente descritte nel Messaggio governativo e si sviluppano per una lunghezza complessiva di circa 1.7 km. Il progetto sottoposto corrisponde con il Piano Generale a parte due differenze, per altro non sostanziali:

- è stata prevista una svolta a sinistra con relativa corsia di preselezione in zona Senago;
- invece di semaforizzare l'incrocio dell'entrata del centro commerciale di Grancia 1, verrà regolato con semafori l'incrocio del nodo “Industrie”, circa 100 metri più a sud.

### **2.2 Finanziamento**

Il finanziamento delle opere e la chiave di riparto sono stati ratificati tramite la risoluzione governativa n. 3023 del 20 giugno 2006, non contestata e quindi cresciuta in giudicato. In essa sono pure contenute le relative quote a carico dei singoli comuni, secondo la tabella indicata nel Messaggio municipale. Concretamente, per il comune di Lugano il contributo ammonta al 29.5% (quota di ripartizione fra i comuni) del 30% (quota parte a carico dei comuni). La quota parte a carico dei Comuni è frutto di trattative avute fra le parti e tiene conto del carattere delle opere e del contributo di fr. 400'000.-- già incassato (vedi 2.3). Si tratta di una percentuale molto favorevole per la città che solitamente è chiamata a contribuire con percentuali maggiori fino al massimo previsto dalla Legge sulle strade che è del 50%.

## 2.3 Contributi dei privati

Durante i lavori della commissione è stato sollevato il problema della partecipazione dei privati ai costi dell'opera. Dopo verifica con i servizi cantonali e comunali interessati, si giunge alla conclusione che la Legge sui contributi di miglioria non è applicabile, visto che l'opera, trattandosi di una infrastruttura di base, non rientra nella casistica delle opere che danno luogo a contributo (Art. 3 cpv 1 Legge sui contributi di miglioria).

Per quanto riguarda il contributo dei centri commerciali si rileva che è applicabile l'articolo 52 della Legge sulle strade del 23 marzo 1983 che è stato ripreso integralmente nella revisione della legge del 12 aprile 2006:

### Centri commerciali

**Art. 52**<sup>1</sup> La costruzione o l'ampliamento di centri commerciali aventi una superficie di vendita di almeno m2 1000 può essere autorizzata se, per quanto concerne il traffico, sono adempiute le seguenti condizioni:

- a) la rete stradale di accesso è adeguata e dispone di una riserva di capacità sufficiente, tenuto segnatamente conto dell'incremento del traffico in generale e di quello procurato dalla nuova costruzione in particolare;
- b) la regolazione della circolazione è garantita dal profilo tecnico;
- c) il numero dei posteggi è sufficiente al fine di garantire la fluidità e la sicurezza della circolazione;
- d) il proprietario assume le spese per la costruzione e l'esercizio delle infrastrutture necessarie per l'allacciamento del centro, in particolare per l'adattamento della rete stradale interessata; gli oneri sono stabiliti nel permesso di costruzione o in una decisione preliminare separata, oppure in una speciale convenzione.

<sup>2</sup> Quando il loro uso ha conseguenze analoghe sul traffico, le restrizioni del primo capoverso sono applicabili anche ad altri tipi di costruzioni e di utilizzazione dei fondi.

In virtù di questo articolo, in particolare la lettera d), nel 1998 è già stato incassato un contributo di Fr. 400'000 dall'IKEA e tuttora contabilizzato su di un conto transitorio nelle casse del Cantone. Con i lavori previsti questo importo verrà attivato e andrà a diminuzione della spesa.

Per quanto riguarda gli altri centri commerciali, si rileva che quelli edificati precedentemente non sono stati assoggettati a oneri particolari, mentre quelli che hanno richiesto una licenza edilizia in tempi più recenti hanno avuto oneri diversi a seconda dell'importanza del centro e della sua situazione particolare. Questi oneri si sono tramutati solo in un caso in un contributo pecuniario da utilizzare per *“l'adattamento della rete stradale interessata”*, quello citato precedentemente, appunto.

Si richiama inoltre l'art. 29c concernente la regolamentazione dei posteggi privati e il relativo regolamento di applicazione del 14 giugno 2005 che prescrive le modalità di calcolo del numero di posteggi, tenuto conto della riduzione dovuta a buoni collegamenti con i mezzi di trasporto pubblici.

## 3. Pianificazione urbanistica

Anche se l'importo richiesto è notevolmente inferiore rispetto a quello della sistemazione stradale, l'impatto futuro sul Pian Scairolo del credito per lo svolgimento del concorso urbanistico è ben più importante. La scrivente Commissione ritiene che il titolo utilizzato nel Messaggio per il capitolo B *“Misure fiancheggiatrici”* non sia appropriato, visto che questo concorso rappresenta – probabilmente – l'ultima possibilità per intervenire e creare un certo riordino urbanistico: a questo aspetto deve essere posto un accento particolare.

### **3.1 Lavori preliminari della Commissione Intercomunale per la Pianificazione del Pian Scairolo (CIPPS)**

La CIPPS, a cui partecipano i rappresentanti del Cantone e dei Comuni di Barbengo, Collina d'Oro, Grancia e Lugano, ha dunque assunto la regia per quanto attiene alla pianificazione futura del Pian Scairolo.

Questa Commissione ha elaborato un rapporto concernente la Strategia di intervento del Comparto Pian Scairolo all'attenzione dei Municipi dei comuni interessati (30 maggio 2006).

Dapprima il rapporto fa alcune constatazioni:

- Oggi il Pian Scairolo offre 5'000 posti di lavoro e genera 800 mio – 1 mia di fatturato annuo.
- La superficie complessiva dei fondi a disposizione ammonta a ca 1'000'000 mq (= 1 km<sup>2</sup> = 100 ha), di cui il 98% è di proprietà privata e solo il 2% è di proprietà pubblica.
- Di questi spazi 775'000 mq sono azzonati per attività lavorative, di cui 250'000 mq hanno contenuti artigianali / industriali e 525'000 mq sono con contenuti commerciali.
- Questi fondi generano, a seconda dell'intensità della utilizzazione, delle costruzioni con un indice di sfruttamento differenziato. Attualmente si stima che sono costruiti circa 440'000 mq di Superficie Utile Lorda (SUL).
- Con un'intensificazione dell'edificazione, si stima che potranno aggiungersi altre superfici edificate con un incremento di 170'000 a 315'000 mq SUL rispetto alla situazione attuale. In posti di lavoro questo incremento significa dai 2'000 ai 4'000 posti in più.

Da queste constatazioni si conclude che:

- Il piano attualmente ha ancora un importante potenziale edificatorio.
- Tenuto conto della sistemazione stradale prevista in questo Messaggio, l'infrastruttura stradale esistente è insufficiente per gestire il traffico generato da un "PR a saturazione".

Il rapporto ipotizza inoltre una serie di proposte che andranno verificate nell'ambito del concorso urbanistico:

- *Riqualifica completa delle componenti abitative del Pian Scairolo, con un approccio di "sistema residenziale".*
- *Sviluppo di un comparto lavorativo-commerciale di servizio all'agglomerato urbano, funzionalmente separato dal sistema residenziale.*
- *Codifica pianificatoria delle potenzialità di sviluppo in funzione della dotazione infrastrutturale del sistema trasportistico, con crescita della mobilità assorbita in gran parte dal trasporto pubblico.*

Il rapporto analizza pure alcune soluzioni per concretizzare la necessità di nuove infrastrutture di trasporti. In particolare si auspica un trasporto pubblico ad alta capacità con percorso dedicato (secondo le verifiche fatte, l'asse preferenziale sarebbe da posizionare lungo la Roggia Scairolo, in modo da servire in modo ottimale sia la zona commerciale, sia quella residenziale). Sono state inoltre esaminate ipotesi per un nuovo accesso dei centri commerciali e la separazione dell'accesso dei centri commerciali e delle industrie da quello delle zone residenziali.

### **3.2 Concorso urbanistico**

In analogia a quanto fatto per il comparto di Lugano-Cornaredo e delle buone esperienze avute, si vuole dunque bandire un concorso di urbanistica con lo scopo di individuare un assetto futuro per il Pian Scairolo che permetta di riqualificare quest'area, per i contenuti artigianali/industriali/commerciali ma anche per i contenuti residenziali e di svago.

È evidente che una parte importante del concorso sarà rappresentata da un ripensamento e un potenziamento del sistema di trasporti dell'intero piano, sia pubblico, sia privato.

Per quanto riguarda l'aspetto finanziario, le indicazioni contenute nel Messaggio sono esaustive. Sulla base delle esperienze fatte per il comparto di Cornaredo, si è allestito il preventivo per il concorso che ammonta a Fr. 500'000.-. La chiave di riparto fra il Cantone e i comuni è la medesima (70% Cantone, 30% Comuni) come per le opere stradali descritte precedentemente in questo rapporto.

Particolarmente importante per le attività collegate questo concorso urbanistico è il rispetto dei tempi indicati che prevedono il consolidamento dei risultati nei PR comunali entro il 2010. Questo rispetto dei tempi è importante per diversi aspetti:

- dare una risposta alle aspettative degli abitanti e degli utenti del Pian Scairolo,
- non bloccare troppo a lungo i progetti per nuove edificazioni e potenziamenti di quelle esistenti,
- realizzare al più presto le nuove e definitive infrastrutture di trasporto che finalmente potranno dare respiro e un assetto definitivo al Pian Scairolo stesso.

La scrivente Commissione ritiene che l'assorbimento della maggiore domanda di mobilità derivante da una ulteriore e accresciuta edificazione del Pian Scairolo debba primariamente avvenire con mezzi di trasporto pubblici e chiede che questa condizione sia espressamente indicata nel bando di concorso.

Secondo la LaLPT Art. 60, la zona di pianificazione entra in vigore al momento della pubblicazione e resta in vigore fino alla pubblicazione del piano sostitutivo, comunque al massimo per 5 anni, prorogabili per altri due. Di conseguenza entro il 2011 gli intendimenti scaturiti dal concorso di urbanistica dovranno trovare posto nei rispettivi piani regolatori dopo essere consolidati nel Piano Direttore.

Il fattore tempo è quindi essenziale per la riuscita dell'operazione: di questo aspetto devono essere coscienti tutti, a partire dagli operatori, passando per le amministrazioni comunali e cantonale, agli esecutivi, fino ai parlamenti comunali e cantonale. L'occasione data da questo concorso urbanistico per creare un po' di ordine pianificatorio sul Pian Scairolo non deve passare inutilizzata: probabilmente questa sarà veramente l'ultima possibilità.

#### 4. Conclusioni

Malgrado che sul Pian Scairolo si sono già perse parecchie occasioni per “mettere un po' di ordine” e realizzare le infrastrutture necessarie, si presenta con questo Messaggio una nuova (forse l'ultima) occasione per realizzare il sogno di molti abitanti e utenti del Pian Scairolo che desiderano vedere finalmente realizzati un riordino urbanistico dei diversi contenuti e nuove infrastrutture per i trasporti commisurate all'importanza delle attività e delle zone residenziali collegate con il Piano.

Con queste considerazioni, la Commissione della Pianificazione del Territorio invita il Consiglio Comunale a voler

#### risolvere:

1. È concesso un credito di fr. 840'750.-- quale partecipazione massima ai costi per la sistemazione viaria del Pian Scairolo (PPI – Piano di pronto intervento).
2. È concesso un credito di fr. 44'250.-- quale partecipazione ai costi per lo svolgimento di un concorso internazionale di idee di urbanistica per il comparto del Pian Scairolo.
3. L'utilizzazione dei crediti è subordinata all'approvazione dei rispettivi crediti da parte del Gran Consiglio.
4. Gli importi saranno caricati al conto investimenti del Comune e ammortizzati secondo le apposite tabelle.
5. Il credito, basato sull'indice dei costi di agosto 2005 (preventivo), sarà adeguato alle giustificate variazioni dell'indice di costo delle costruzioni.

Con ogni ossequio.

PER LA COMMISSIONE DELLA  
PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO  
Thomas Arn, relatore  
Roberto Badaracco  
Gianfranco Castiglioni  
Fabio Guarneri (con riserva)  
Angelo Jelmini  
Patrik Lamoni  
Giordano Macchi  
Gianfranco Molinari (con riserva)  
Flavio Ortelli  
Giancarlo Re  
Michele Rossi  
Nenad Stojanovic (con riserva)  
Angelo Tarchini