

# Messaggio

numero

**6426**

data

30 novembre 2010

Dipartimento

**TERRITORIO**

Concerne

## **Richiesta di approvazione del Piano di utilizzazione cantonale del nodo intermodale del PTL di Vezia, dell'autorizzazione di dissodamento e dell'esame di impatto ambientale**

Signor Presidente,  
signore e signori deputati,

con il presente messaggio vi sottoponiamo per approvazione il Piano di utilizzazione cantonale (PUC) per il nodo intermodale di Vezia comprensivo dell'autorizzazione ad un dissodamento e dell'esame di impatto ambientale.

### **I. INTRODUZIONE**

Il Piano dei trasporti del Luganese (PTL) prevede, contemporaneamente alla messa in esercizio della galleria Vedeggio - Cassarate (2011), la realizzazione di misure fiancheggiatrici per una migliore gestione del traffico dell'agglomerato. Rientrano in quest'ambito di misure i nodi intermodali lungo la cintura urbana con allacciamento al sistema dei trasporti urbani. Uno di questi nodi intermodali dovrà essere realizzato sul territorio giurisdizionale del Comune di Vezia.

L'obiettivo è di definire quelle misure pianificatorie in grado di integrare al meglio il nodo intermodale nel contesto funzionale, urbanistico ed ambientale locale che oggi si presenta per certi versi poco qualificato. Tra queste misure rientrano anche l'applicazione del principio dell'uso combinato dei posteggi e l'ottimizzazione delle sinergie con le attività esistenti e previste.

Il processo svolto per consolidare il nodo intermodale di Villa Negroni è stato lungo e laborioso e questo anche per il fatto che questa infrastruttura del PTL ha da sempre sollevato pochi entusiasmi e molti timori presso le autorità politiche locali e la popolazione di Vezia. Le numerose osservazioni pervenute nell'ambito della procedura di deposito del progetto ed il tenore delle stesse, a cui si fornisce puntuale risposta in questo messaggio, attestano questo fatto. Di seguito sono sintetizzati i diversi momenti salienti che hanno caratterizzato questo processo di modo che possiate recepire l'attenzione con cui il Dipartimento del territorio e la Commissione Regionale dei trasporti hanno comunque affrontato il tema e ricercato la soluzione migliore.

Quest'opera concepita nel contesto del Piano dei trasporti del Luganese è stata ripresa nel PD cantonale con la scheda 12.23.3.4a del PD (Dato acquisito), approvata dal Consiglio Federale 20 dicembre 2000. Il DATEC, in data 24.09.2003, ha successivamente approvato l'aggiornamento della scheda con l'integrazione del risultato degli studi di approfondimento del PTL.

Per rispondere alle indicazioni date dal Gran Consiglio, nella decisione sul ricorso del Comune di Vezia contro la scheda 12.23.3.4a, è stato svolto uno studio finalizzato alla verifica dell'ubicazione (Vezia - Villa Negroni) del nodo intermodale e della sua capienza (ca. 400 posti macchina). Lo studio, terminato il 24 ottobre 2003 ("Confronto di varianti di ubicazione"), è stato adottato il 20 novembre 2003 dalla Delegazione delle Autorità, composta dal Dipartimento del territorio (DT), dalla Commissione Regionale dei Trasporti del Luganese (CRTL) e dai Municipi dei Comuni di Comano, Cureglia, Lamone, cadempino e Vezia. In particolare da detto studio è emerso che il comparto di Villa Negroni in prossimità del Centro commerciale Manor è quello più idoneo per la realizzazione di un P&R.

La necessità di inquadrare la realizzazione del nodo intermodale nel contesto funzionale, urbanistico ed ambientale locale, ha portato il DT e la CRTL a promuovere l'avvio di uno studio preliminare inteso ad individuare un concetto di sistemazione urbanistica del comparto. In tale studio era stato inizialmente coinvolto direttamente quale committente il Comune di Vezia. Tuttavia, nel corso del 2005 lo stanziamento del credito da parte del consiglio Comunale per la quota parte del Comune di Vezia è stato oggetto di un Referendum appoggiato dalla popolazione.

Il DT e la CRTL hanno ritenuto che in ogni caso la realizzazione del nodo intermodale non potesse prescindere dall'elaborazione preventiva di un concetto urbanistico d'insieme. Per questi motivi, il 14 novembre 2005, è stato annunciato da parte del DT e della CRTL l'avvio dello studio preliminare, i suoi obiettivi e le sue modalità organizzative.

La prima fase dello studio è avvenuto mediante una procedura di "progettazione test", svolta con l'accordo del Municipio di Vezia, del Municipio di Lugano (quale proprietario dei fondi di Villa Negroni) e dei rappresentanti della Manor, che ha coinvolto tre gruppi interdisciplinari di professionisti ed un collegio di esperti. La Delegazione delle Autorità, composta dal DT, dalla CRTL e dal Municipio del Comune di Vezia, ha affrontato la fase dell'elaborazione di un concetto di sviluppo del comparto impegnandosi a trovare una soluzione che presenti i seguenti requisiti di massima:

- fattibile dal punto di vista tecnico;
- ottimale per lo sviluppo urbanistico ed ambientale del comparto Villa Negroni;
- integrata nella logica del nodo del Piano dei trasporti del Luganese (PTL);
- realizzabile economicamente.

Il risultato di questa prima fase è stato oggetto di un successivo approfondimento inteso ad ottimizzarne i risultati, in base alle indicazioni del collegio di esperti. Questa fase ha prodotto il documento "Nodo intermodale PTL Vezia, concetto di sistemazione urbanistica e di sviluppo del comparto di Villa Negroni - Fase II approfondimento e sintesi" (luglio 2007) del Gruppo di lavoro coordinato dall'arch. Felix Wettstein.

Il 24 luglio 2007, la Delegazione delle Autorità ha adottato i risultati dello studio preliminare ed ha sostenuto le modalità con cui implementare detti risultati in uno strumento pianificatorio vincolante ovvero il Piano di utilizzazione cantonale (PUC). Tale strumento costituisce pertanto il risultato finale del processo di affinamento con cui i risultati della procedura di progettazione test sono confluiti in uno strumento pianificatorio.

## **II. IL CONTESTO GIURIDICO E PIANIFICATORIO**

### **1. In generale**

Per assolvere i compiti legati alla mobilità e allo stazionamento, ovvero al fine di definire la base legale per l'attuazione del P&R e la sistemazione delle vie d'accesso, si sarebbe potuto operare mediante progetti concepiti esclusivamente secondo quanto fissato dalla Legge sulle strade. Tuttavia, procedendo in questo modo si sarebbe pregiudicata la possibilità di risolvere in maniera complessiva e coordinata lo sviluppo e la sistemazione delle superfici e delle attività presenti, siano esse pubbliche (giardini e parchi) o private (centro commerciale).

La volontà di perseguire tali obiettivi nonché la necessità di adottare per quanto possibile un'unica procedura ha portato ad individuare nel Piano di utilizzazione cantonale (PUC) lo strumento più idoneo per definire la pianificazione di questo comparto.

### **2. Il Piano direttore cantonale (PD)**

Nell'ambito del PD, il PTL costituisce il riferimento concettuale all'organizzazione territoriale e alla mobilità nell'agglomerato urbano di Lugano.

La Scheda M3 del PD sul PTL (dato acquisito) prevede la realizzazione del nodo intermodale di Vezia con la realizzazione di un parcheggio con una capienza di 300-400 posti auto.

Lo studio di verifica dell'ubicazione del nodo intermodale di Vezia ha confermato come maggiormente idoneo, il comparto di Villa Negroni in prossimità del Centro Commerciale Manor.

Il Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato del Luganese (COTAL), il suo approfondimento (PTA), anch'essi codificati nel PD (scheda R3), indicano le funzioni dei diversi quartieri che compongono la nuova città.

In particolare la Scheda R3 - Modello di organizzazione territoriale dell'agglomerato Luganese - coordina gli aspetti relativi allo sviluppo delle aree dell'agglomerato del Luganese da un punto di vista urbanistico, della mobilità e ambientale.

Lo strumento pianificatorio cantonale prevede, pertanto, la realizzazione del parcheggio filtro che potrà facilmente interagire con i contenuti commerciali e le attività esistenti e future del comparto.

### **3. Il Piano di risanamento dell'aria (PRA) e il Piano di risanamento dell'aria del luganese (PRAL)**

Al fine di diminuire o eliminare gli effetti nocivi o molesti dovuti all'inquinamento atmosferico da parte di diverse fonti, il Cantone ha allestito il Piano di risanamento dell'aria (PRA per il periodo 2007 - 2016) ai sensi dell'art. 31 dell'OIA e dell'art. 44a della LPAmb, del giugno 2007 a livello cantonale e il Piano di risanamento dell'aria del luganese (PRAL) del 2002.

I provvedimenti che si intendono concretizzare sono ripresi in schede all'interno di quest'ultimo documento citato. Una di queste schede riguarda proprio la realizzazione di nodi intermodali e posteggi filtro con l'obiettivo di ridurre il traffico veicolare pendolare all'interno dell'Omega. Una delle condizioni principali è che l'installazione del P&R deve essere ubicata in prossimità di una fermata del trasporto pubblico che consenta il

collegamento con il centro cittadino. Tra queste installazioni figura quella di Vezia in cui sono previsti circa 300-400 posti.

#### **4. Piano della viabilità del polo (PVP)**

Il PVP affronta e definisce una parte delle misure fiancheggiatrici che devono accompagnare la messa in funzione della galleria Vedeggio-Cassarate.

L'approccio e le soluzioni individuate sono state improntate non unicamente all'ambito ristretto afferente alla rete stradale, bensì anche alle altre componenti della mobilità. L'obiettivo è dunque quello di far sì che la popolazione si sposti per lo più con altri mezzi rispetto all'automobile.

In generale il PVP ha l'obiettivo di costituire un progetto spaziale e funzionale e si basa sul concetto che la viabilità e le strutture che la supportano sono elementi essenziali della qualità urbana.

Il tema dei posteggi è affrontato nella scheda settoriale S6 - Piano dei posteggi del Polo (PPP) - nella quale sono indicati i nodi intermodali e i posteggi d'interscambio P&R previsti nel luganese.

La politica dei posteggi del PTL si basa sul concetto della gestione della mobilità tramite il sistema dei tre anelli-filtro. Il PPP concretizza le misure operative per il secondo anello filtro ovvero il traffico individuale distribuito lungo la circonvallazione (Omega). Esso è filtrato dai nodi intermodali e dai rispettivi posteggi grazie a infrastrutture di stazionamento di lunga durata denominate P&R con interscambio tra il veicolo privato e il trasporto pubblico urbano.

Il PPP propone misure d'adozione coordinate sui posteggi pubblici e privati all'interno del Polo luganese volte ad ottenere i massimi benefici dall'attuazione della prima fase del PTL, allo scopo di migliorare la mobilità per assicurare efficienza, sviluppo e qualità ambientale.

In particolare per quanto riguarda il nodo di Vezia si prevede il P&R con la

*“funzione di filtrare il traffico proveniente dalla valle del Vedeggio e dalla Capriasca. Con l'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate è prevista la realizzazione di una struttura con circa 400 posti auto presso la rotonda di Vezia di fronte a Villa Negroni.”* (cfr pag. 36 Scheda settoriale S6 - PPP).

#### **5. I principali interventi di PTL nel frattempo conclusi**

- la nuova stazione della Ferrovia Lugano - Ponte Tresa (FLP) a Bioggio - Molinazzo entrata in servizio nel 2001 (GF 14);
- il cadenzamento della Ferrovia Lugano - Ponte Tresa a 15 minuti e l'adeguamento dell'offerta di trasporto pubblico su gomma del Malcantone (GF 11), entrati in vigore nel mese di dicembre del 2007;
- i parcheggi di interscambio alle stazioni FLP di Magliaso, Caslano e Bioggio (GF 15)
- il posteggio Park & Ride (P+R) provvisorio delle Fornaci a Lugano Sud entrato in servizio nel 2004 (GF 1);
- la prima riorganizzazione dei trasporti pubblici su gomma (1996-2002);
- i numerosi interventi realizzati nell'ambito dei Piani di pronto intervento (PPI);
- la prima tappa di realizzazione della stazione di Lugano.

Numerosi oggetti hanno raggiunto uno stadio avanzato di progettazione o sono in esecuzione. I più significativi sono:

- la galleria Veduggio - Cassarate, che è in fase di costruzione avanzata, e la cui apertura è prevista nel 2012;
- il P&R provvisorio di Cornaredo, i cui lavori di costruzione sono stati nel frattempo avviati;
- la nuova via Sonvico, che allaccia l'uscita della galleria Veduggio-Cassarate con l'area dello stadio di Cornaredo. Il mandato per l'allestimento del progetto stradale e del progetto esecutivo della nuova via Sonvico è stato assegnato ed i lavori sono ora in corso;
- il nodo intermodale definitivo di Cornaredo, per il quale è in corso la definizione delle modalità di realizzazione tra i vari Enti coinvolti, così da risolvere nei modi e nei tempi necessari il quesito che ha fatto oggetto delle recenti discussioni parlamentari, allorché si è trattato di stanziare il credito per la realizzazione del P&R provvisorio;
- la circonvallazione di Agno-Bioggio, per la quale dopo un lungo iter procedurale (vedi messaggio n. 6054 ) è stata conclusa soprattutto la procedura di Piano direttore ed ha conosciuto l'adozione e l'abrogazione di un PUC stradale. Il Gran Consiglio, esaminato il messaggio n. 6054, ha già concesso il credito di progettazione necessario all'allestimento del progetto stradale. Il progetto stradale sarà - secondo la nuova legge strade - lo strumento che da una parte permetterà lo stanziamento del credito d'opera e dall'altra, dopo la conclusione della procedura di approvazione, la realizzazione dell'opera. Sono attualmente in corso le ultime discussioni con gli Enti coinvolti per definire il progetto in tutte le sue componenti in vista dell'allestimento del Messaggio con la richiesta di stanziamento del credito d'opera;
- la rete tram del Luganese (navetta Molinazzo - Città e prolungamenti verso Manno e Lamone, Cornaredo e Pian Scairolo) e il nodo intermodale di Molinazzo. Questo nuovo vettore di trasporto pubblico assume un'importanza prioritaria per lo sviluppo dell'intera Regione Luganese. Attualmente è in corso la progettazione di massima delle tratte Bioggio - Centro Città e Bioggio-Manno. E' pure stato avviato lo studio di fattibilità delle tratte Centro Città-Cornaredo e Centro Città-Pian Scairolo.
- Basso Malcantone. Per questo progetto, dopo la sentenza del Tribunale federale, sono stati ripresi i lavori e istituita una nuova Delegazione delle autorità da parte della CRTL. E' stato quindi conferito un mandato con cui ristudiare le problematiche di viabilità che interessano questa parte del territorio dell'agglomerato, affrontando lo studio in maniera interdisciplinare. Lo studio ed il confronto tra varie varianti analizzate si è nel frattempo concluso e la Delegazione delle Autorità si è pronunciata a favore di una delle varianti proposte. Viene ora avviata la procedura di consultazione dei Comuni interessati in vista della decisione della CRTL e del CdS sulla variante che verrà sottoposta alla procedura di adeguamento della scheda di PD.
- Passeggiata Agno-Magliaso, il cui progetto è in vista dell'avvio di esecuzione dei lavori.
- Progettazione piste ciclabili di interesse regionale, la cui progettazione di massima è stata avviata nel corso del presente anno.
- Nuova offerta di trasporto pubblico del Luganese (OTPLu2) per le linee urbane di importanza cantonale, postulata dal Piano dei trasporti del Luganese (PTL) e prevista dal Piano della viabilità del Polo luganese (PVP). Il CdS ha licenziato il 9 novembre 2010 il messaggio con il quale chiede a codesto Gran Consiglio l'approvazione della nuova offerta di trasporto pubblico.

### **III. LO STRUMENTO DEL PIANO DI UTILIZZAZIONE CANTONALE (PUC)**

#### **1. In generale**

Il PUC è uno strumento di pianificazione del Cantone, definito dall'art. 44 della Legge cantonale di applicazione della Legge federale sulla pianificazione del territorio (LALPT), atto a disciplinare e ad organizzare l'uso ammissibile del suolo per le zone di interesse cantonale o sovracomunale. Esso è inteso a promuovere l'attuazione degli obiettivi pianificatori cantonali del PD e di compiti cantonali, come pure la realizzazione di edifici o impianti d'interesse cantonale o sovracomunale fissati da leggi speciali.

#### **2. Procedura di adozione**

Conformemente all'art. 46 LALPT, la procedura di adozione del PUC ha preso formalmente avvio con un'informazione preliminare al Gran Consiglio (v. lettera del Dipartimento del territorio alla Segreteria del Gran Consiglio del 26 maggio 2009).

Ne è seguita la fase di deposito del progetto, dall'8 giugno al 7 luglio 2009, presso la cancelleria comunale di Vezia, durante la quale sono state formulate 23 osservazioni.

Il PUC è adottato dallo scrivente Consiglio di Stato contestualmente al licenziamento del presente messaggio (art. 47 LALPT).

La sua approvazione da parte del Gran Consiglio (art. 48 cpv. 1 LALPT) sarà seguita dalla pubblicazione a cura del Dipartimento del territorio (art. 48 cpv. 2 LALPT), durante la quale i comuni interessati, ogni cittadino attivo nei comuni interessati e ogni altra persona o ente che dimostri un interesse degno di protezione potranno presentare ricorso davanti al Tribunale cantonale amministrativo (art. 49 LALPT).

### **IV. I CONTENUTI PRINCIPALI DEL PUC**

#### **1. Documentazione che costituisce il PUC**

Il PUC si compone, alla pari di un PR, di un rapporto di pianificazione, di rappresentazioni grafiche, di norme d'attuazione e di un programma di realizzazione (art. 45 LALPT).

Il PUC del nodo intermodale di Vezia è composto da:

- Piano delle zone, Piano delle AP-EP e Piano del traffico (agosto 2010, scala 1:1'000);
- Piano del paesaggio (agosto 2010, scala 1:1'000);
- Tavola complementare al Piano del traffico (agosto 2010, scala 1:1'000);
- Norme d'attuazione (NAPUC nodo intermodale, agosto 2010);
- Rapporto di pianificazione (agosto 2010);
- Programma di realizzazione (agosto 2010).

La seguente documentazione accompagna la procedura pianificatoria:

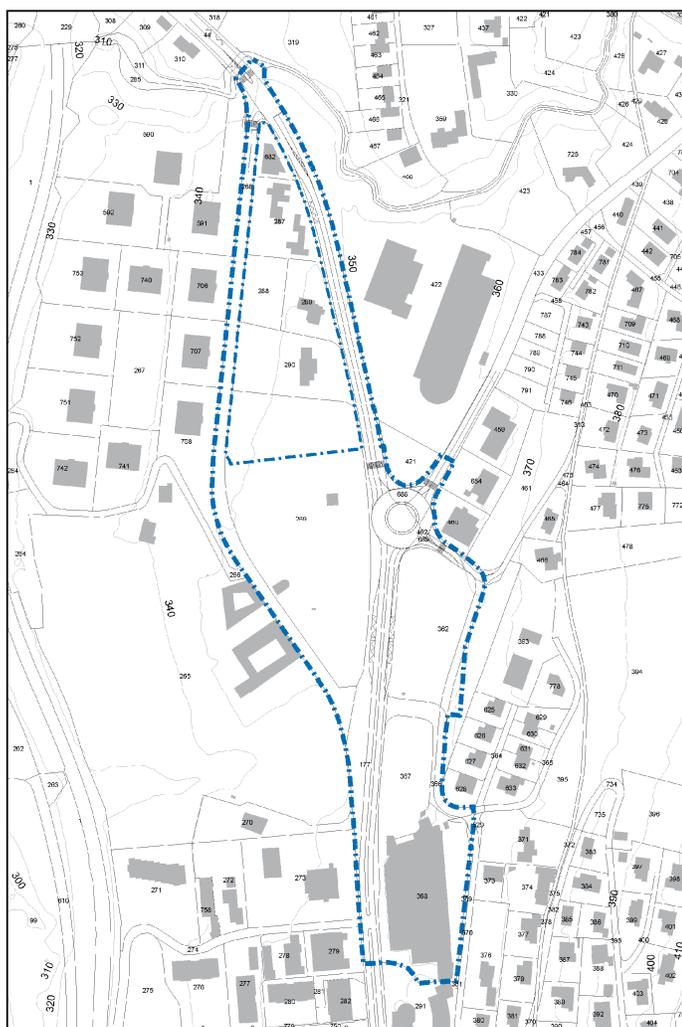
- Rapporto di impatto ambientale (RIA) in procedura pianificatoria (agosto 2010);
- Domanda di dissodamento (agosto 2010).

## 2. Perimetro del PUC

Il perimetro del PUC è stato definito tenendo conto degli scopi perseguiti, degli aspetti di carattere urbanistico e funzionale e, per quanto possibile, di proprietà (quindi di delimitazione dei fondi).

I limiti del perimetro sono pertanto posti come segue:

- a nord, dalla rotonda in direzione per Cureglia il primo tratto stradale e verso Cadempino la strada, cantonale fino all'incrocio con via Morosini;
- a est, dalla nuova tratta di via ai Ronchi;
- a sud, dal centro commerciale;
- a ovest, da via Morosini.



*Perimetro del PUC*

All'interno di questo perimetro sono quindi compresi l'asse stradale principale di importanza cantonale e le attività commerciali oggi esistenti. E' stata così esclusa dal perimetro la parte a valle di Via Morosini che comprende la Villa storica di Villa Negroni ed il suo parco. Infatti nel corso degli sviluppi del progetto pianificatorio sono emersi diversi problemi di carattere tecnico/funzionale e di implicazioni finanziarie che esulavano dall'obiettivo e compito principale del PUC all'esame che, ricordiamo, è e resta quello di

creare le condizioni di inserimento ottimale del nodo intermodale del PTL in questo specifico contesto del territorio di Vezia. In questo senso l'esclusione di Villa Negrone, che è già tutelata dal PR comunale, non compromette in alcun modo il raggiungimento degli obiettivi qui perseguiti. Sarà la pianificazione locale che potrà e dovrà quindi trovare le adeguate misure per integrare eventuali sviluppi delle attività presso la Villa con quanto stabilito dal presente PUC e dal concetto territoriale che ne è al fondamento.

Per arrivare a definire le misure all'interno del perimetro del PUC sono state svolte delle verifiche di ordine funzionale (ambiente e viabilità) e paesaggistiche che si estendono oltre il perimetro del territorio oggetto della nuova pianificazione. Il perimetro di verifica funzionale è quindi più ampio e comprende un territorio del raggio di circa 1 km.

Tale perimetro si configura come ambito di riferimento per la verifica degli aspetti di carattere viario e ambientale che sono stati sviluppati nell'ambito del PUC.

### **3. Componenti del PUC**

#### **3.1 Lettura territoriale**

L'area oggetto del PUC si trova lungo la strada cantonale di via San Gottardo, in prossimità della diramazione per Lamone, Cureglia e Capriasca, e comprende alcune emergenze storiche, che caratterizzano il paesaggio locale, quale la Villa Negrone e il suo parco.

Il comparto è quindi un punto, con una sua specifica rilevanza, della cintura urbana di Lugano. L'area si colloca, infatti, al margine di un paesaggio costruito fondamentalmente eterogeneo. Qui i quartieri residenziali si alternano ad importanti strutture commerciali e rilevanti emergenze storiche.

In futuro, l'uscita della galleria Alp Transit del Monte Ceneri sarà parte integrante di questo paesaggio incidendo sul comparto oggetto di studio.

La ricostruzione storica dello sviluppo del comparto mette in evidenza come lo spazio e le relazioni esistenti tra la Villa Negrone e il suo territorio originario sia stato nel corso degli anni completamente compromesso, facendo diventare il nuovo spazio di riferimento corrispondente a quello attuale.

#### **3.2 Concetto urbanistico**

Il nuovo concetto urbanistico, su cui poggia il PUC, si prefigge di recuperare e ordinare, in una sequenza di priorità, valori e significati potenzialmente esistenti. Da un punto di vista urbanistico l'intenzione è quella di contrapporre al flusso veicolare uno spazio costituito da una serie di aree pubbliche che dal naturale accompagnano all'artificiale ricucendo il tessuto urbano.

I principali temi che costituiscono il concetto urbanistico sono:

- l'unitarietà;
- le zone verdi;
- la sistemazione di via San Gottardo;
- l'edificabilità;
- il tracciato AlpTransit.

Tutti questi elementi concorrono a ricucire un comparto frammentato.

### **3.3 Provvedimenti pianificatori**

#### **Paesaggio**

Gli aspetti paesaggistici all'interno e all'esterno del perimetro del PUC sono:

- il sistema dei parchi: sono individuati cinque parchi che potranno essere connessi tra di loro quali il bosco a contorno degli insediamenti abitativi, il parco sulla copertura del P&R e delle attività per il lavoro, il parco inglese con la sua collina e il mausoleo, il parco italiano intorno a Villa Negroni, il parco a valle di Villa Negroni (il comparto della villa dovrà essere disciplinato dalla pianificazione comunale);
- i beni culturali: il parco retrostante la villa Negroni con l'oratorio privato di San Giuseppe e la cappella tombale di famiglia sono definiti beni culturali di interesse cantonale. Si conferma la loro tutela e si stabilisce un perimetro di rispetto (in parte inserito con il presente PUC e in parte dovrà essere inserito mediante una procedura pianificatoria comunale);
- il tracciato della nuova via ai Ronchi e la necessità di rispettare la distanza di min. 10,00 ml dalle costruzioni sotterranee ammesse nella zona ZA richiede di dissodare parte del fmn 362 (di circa 730 m<sup>2</sup>). Per questo motivo la procedura di adozione del PUC è accompagnata anche da una *procedura di dissodamento* la cui autorizzazione avverrà contestualmente all'approvazione del PUC secondo i principi ancorati nella Legge sul coordinamento delle procedure. La superficie interessata dal dissodamento manterrà le sue caratteristiche attuali ed è codificata nel PUC come "Area di protezione del verde".

#### **Attrezzature private di interesse pubblico (AP-IP)**

Le zone destinate ad attrezzature pubbliche coprono un ruolo fondamentale di ricucitura urbana del comparto. In particolare i parchi esistenti e quelli previsti con il PUC concorrono a creare un paesaggio urbano fruibile alla popolazione.

È il caso del paesaggio artificiale che si situa sulla copertura del P&R. Le zone verdi esistenti e i nuovi parchi complementari sono collegati fra di loro da percorsi pedonali e ciclabili, sempre collocati in relazione agli attraversamenti dell'asse di transito, alle fermate dei bus o a spazi dal forte carattere pubblico.

#### **Zona di utilizzazione per attività (ZA)**

La zona per attività (ZA) comprende le superfici in cui è prevista la realizzazione del P&R e quelle dove sono ammesse attività di tipo commerciale ed amministrativo.

All'interno di questa unica zona, che si estende dalla rotonda per Cureglia sino all'edificio commerciale oggi esistente, sarà possibile consolidare le attività attuali e i loro ampliamenti. Sarà pure possibile realizzare un'unica struttura di posteggio in grado di soddisfare, attraverso una gestione combinata, il fabbisogno per l'insieme delle attività svolte all'interno del perimetro del PUC e permettere tramite futuri accordi anche di soddisfare in parte o in toto le esigenze delle attività presso la Villa Negroni.

L'imposizione di vincoli che portano alla realizzazione nel tempo di un unico edificio è da ricondurre ai seguenti obiettivi puntuali:

- ridurre il carico fonico causato dalla strada cantonale mediante la realizzazione di un fronte continuo (barriera fonica);
- integrare nella struttura coperta gli accessi e gli spazi di manovra dei fornitori delle attività commerciali con conseguente riduzione delle emissioni foniche sulla zona residenziale sovrastante;

- realizzare un parco fruibile di dimensioni adeguate allo scopo;
- favorire la disponibilità di percorsi pedonali e ciclabili, verticali ed orizzontali, attrattivi e sicuri per collegare i diversi comparti;
- favorire l'uso combinato dei posteggi e le relazioni funzionali con la zona per attività (percorsi e spazi interni).

Il Cantone, analogamente a quanto previsto per il P&R definitivo di Cornaredo, per la realizzazione del posteggio potrebbe procedere con l'espropriazione dei fondi. Il cantone privilegia comunque la via del partenariato tra pubblico e privato.

### **Mobilità e stazionamento**

La *situazione viaria attuale* si presenta con dei carichi di traffico piuttosto elevati lungo la strada cantonale e il numero dei posteggi presenti sul territorio esaminato è elevato e non tiene conto di un uso combinato dei contenuti presenti nel comparto.

Con il progetto di PUC si prevedono alcuni *interventi sulla viabilità* quali:

- la modifica del calibro stradale di via San Gottardo;
- lo spostamento dell'imbocco di via ai Ronchi su via San Gottardo;
- la chiusura al traffico viario di parte di via Morosini dall'incrocio con via alla Cassina all'imbocco su via San Gottardo.

La progettazione e sistemazione della via San Gottardo sarà comunque soggetta ad un Progetto stradale ai sensi dell'art. 10 della Legge sulle strade.

È prevista inoltre la riapertura dell'accesso a nord di via Morosini su via San Gottardo.

Al fine di accertare la capacità della rete viaria a sopportare il traffico veicolare, è stata effettuata una verifica sui diversi assi stradali considerando due scenari: quello attuale e quello futuro.

Dalle verifiche effettuate si riscontra che rispetto alla situazione attuale, quella futura comporta nel complesso un miglioramento del carico viario. Le colonne alla nuova rotonda vengono praticamente dimezzate e i tempi d'attesa sensibilmente ridotti, così da portare i livelli di servizio entro i limiti consigliati dalla Norma VSS.

Il dimensionamento dei *posteggi pubblici* del P&R si basa sugli studi effettuati nell'ambito dell'allestimento della scheda di PD e del PVP. In particolare si tratta di 400 posteggi destinati agli utenti pendolari i cui movimenti da e per il posteggio si concentrano durante le ore di punta del mattino e della sera.

Il fabbisogno totale teorico di tutte le utilizzazioni considerate singolarmente (nodo intermodale, centro commerciale e Centro studi bancari) ammonta invece a *860 posteggi*. Sfruttando i diversi tassi di occupazione riferiti alle tre strutture ed i diversi orari di utilizzo, si può razionalizzare l'offerta totale di posteggi e quindi evitare la costruzione di infrastrutture sovradimensionate ottenendo un totale di *650 posti*. La realizzazione dei 650 posti auto (massimi) è comunque subordinata ad degli accordi con i privati da concretizzare mediante convenzioni (come per i posteggi del Centro Studi Bancari, vedi art. 14 punto 6 delle NAPUC).

Per quanto riguarda i *trasporti pubblici*, il comparto sarà interessato da:

- la linea urbana attuale Lugano - Vezia prolungata nelle ore di morbida fino a Lamone;
- la linea "navetta" Lugano-P&R Vezia;

- la linea regionale Lugano - Origgio - Tesserete;
- la linea regionale Lamone - Comano - Canobbio - Lugano.

Per quanto riguarda la mobilità lenta si avranno sia percorsi ciclo-pedonali sia solo pedonali quali:

- la pista ciclabile separata dal traffico che percorre la vecchia strada cantonale da Cadempino, attraversa la strada cantonale, risale grazie ad una rampa meccanica all'altezza del tetto dello stabile, e poi su un percorso pianeggiante utilizza la strada comunale che porta alle scuole e al nucleo superiore di Vezia che riprende l'indirizzo della Scheda S5 e in particolare il percorso R3 del PVP;
- il percorso ciclabile che segue il tracciato stradale da Cureglia a Lugano, cui può aggiungersi quello verso Cadempino;
- la possibilità di collegamento pedonale fra la collina e il parco di Villa Negroni, con la ridefinizione di via ai Ronchi e il suo collegamento con via Selva, passando dal tetto dello stabile (parco) e utilizzando gli appositi collegamenti verticali meccanizzati;
- la possibilità di attraversare la strada cantonale con relativa libertà e sicurezza. Per quest'ultimo collegamento esiste pure l'eventuale alternativa assolutamente protetta del sottopasso.

## **V. EFFETTI SULL'AMBIENTE**

Al fine di valutare i possibili effetti sull'ambiente della nuova pianificazione, ai sensi dell'art. 47 dell'OPT, e considerando che all'interno del comparto vi è un impianto (Posteggio con 650 posti auto) soggetto quindi ad Esame d'impatto sull'ambiente (EIA), sulla base del punto 11.4 dell'Allegato 1 dell'OEIA, è stato redatto un RIA con un livello di approfondimento idoneo per la fase pianificatoria.

Il servizio cantonale di protezione dell'ambiente ha formulato un preavviso positivo riguardo all'EIA per il progetto in questione (vedi Allegato al presente Messaggio).

Si ricorda che in sede di procedura di autorizzazione a costruire del P&R dovrà essere redatto un RIA definitivo con gli approfondimenti del caso.

## **VI. PONDERAZIONE DEGLI INTERESSI**

Nel caso del presente progetto pianificatorio, l'Autorità Cantonale è confrontata con la necessità di porre le basi legali atte alla realizzazione di un'opera a valenza regionale (quale il P&R ad uso combinato) come pure promuovere un assetto territoriale qualificato dell'intero comparto comprensivo di interessi pubblici comunali quali la maggiore fruibilità di parchi e aree di svago, il mantenimento e lo sviluppo delle attività economiche e la tutela di contenuti sensibili (residenze).

Nella sostanza vi è una sovrapposizione di interessi pubblici cantonali e comunali che vanno ponderati in funzione delle restrizioni a carico della proprietà privata.

Gli interessi pubblici in gioco sono quindi molteplici e sono costituiti da:

- nodo intermodale;
- tutela del bene culturale;
- miglioramento della qualità di vita dei cittadini;

- attività economiche;
- tutela ambientale.

L'interesse privato è invece costituito dalla garanzia d'uso della proprietà privata. In questo caso entra in linea di conto la superficie dei fmn 362 - 367 - 368 posta in zona residenziale artigianale RAr3.

L'interesse pubblico insito nella realizzazione del nodo intermodale e nella sistemazione viaria di via San Gottardo è stato valutato prioritariamente in contrapposizione agli interessi legati alla funzionalità della viabilità locale, alle immissioni ambientali (in particolare aria e rumore) a livello locale e alle restrizioni a carico dei fondi interessati dal vincolo di espropriazione e di realizzazione del posteggio.

Da questa valutazione emerge che la proposta pianificatoria permette di migliorare anche il quadro della viabilità locale sia in termini funzionali che di qualità: il traffico generato dalla zona per attività (attualmente centro commerciale e relativo posteggio) viene assorbito dal nuovo posteggio destinando, di conseguenza, via ai Ronchi prioritariamente al traffico residenziale.

I privati interessati dal vincolo potranno in parte esercitare ancora un usufrutto della loro proprietà, tuttavia in fase di esecuzione saranno valutate e ponderate le soluzioni più confacenti.

Ad ogni modo il PUC determina la possibilità di esercitare il vincolo di esproprio per la realizzazione del P&R che costituisce un'opera di indubbio interesse pubblico, che, non potendo essere realizzata altrove per ottemperare la sua funzione, può in ogni caso prevalere sull'interesse privato ad utilizzare/sfruttare il fondo quale zona edificabile privata RAr3. Allo stato attuale il fondo è utilizzato comunque come posteggio.

## **VII. L'ATTUAZIONE DEL PUC**

### **Il programma di realizzazione**

Tale programma viene redatto sulla base della Direttiva del Dipartimento del territorio "La sostenibilità finanziaria dei Piani regolatori e il programma di realizzazione" del giugno 2007 considerando:

- i diversi settori d'investimento: per ciascun Piano previsto (zone, traffico, paesaggio, ecc.) è necessario suddividere le opere previste;
- la tipologia d'opera: per ciascun settore d'investimento occorre allestire l'elenco delle opere previste quali strada, posteggio, ecc. in modo da poter calcolare l'onere della singola opera ma anche quella del singolo settore;
- la priorità: ad ogni investimento deve essere attribuita una priorità che permetta di determinare le fasi di realizzazione, ovvero 1a fase - opere da realizzare entro 5 anni, 2a fase - opere da realizzare nei 10 anni a seguito dell'approvazione, 3a fase - infrastrutture non strettamente prioritarie.

La suddivisione dei costi è così proposta:

- nodo intermodale - P&R: finanziamento credito quadro PTL. La possibilità di finanziamento secondo un concetto di partenariato pubblico-privato dovrà essere sviluppata e consolidata nella fasi successive che precludono alla procedura di autorizzazione a costruire. In mancanza di un accordo con i privati, verrà avviata la procedura stradale per realizzare l'opera e chiedere quindi al Parlamento lo

stanziamento del credito d'opera necessario per la realizzazione del P&R;

- opere stradali: finanziamento sulla base di quanto stimato dal PVP ovvero 59% Cantone e 41% Comune che dovrà essere attualizzato in base al progetto aggiornato;
- ev. espropri per P&R: finanziamento credito quadro PTL;
- dissodamento: finanziamento credito quadro PTL.

## VIII. ESITO DELLA PROCEDURA D'INFORMAZIONE E DI PARTECIPAZIONE

Nell'ambito della procedura d'informazione e partecipazione, attuata con il deposito del progetto di PUC presso la cancelleria del Comune di Vezia dall' 8 giugno al 7 luglio 2009, sono stati formulati ventitré contributi.

### ELENCO DELLE OSSERVAZIONI

N.	Osservazioni presentate da:	Data
	<i>Comuni, Consorzi, Enti e Associazioni</i>	
1	Associazione Italiana di Lugano per gli anziani (AILA)	01.07.2009
2	Sezione PLR Vezia	21.07.2009
3	Sezione PS Vezia	11.08.2009
4	Comune di Vezia	11.08.2009
5	Sezione PPD di Vezia	11.08.2009
6	Alternativa popolare democratica (APD) Vezia	17.08.2009
7	Municipio di Lugano	17.08.2009
	<i>Privati cittadini e Persone giuridiche</i>	
8	Grano Giovanni	22.06.2009
9	Ernest P. Wenger	13.07.2009
10	Alessandro Passiello	13.07.2009
11	Marco Dolci	28.07.2009
12	Claudio Bianchi Janetti	29.07.2009
13	Gian Luca Casella	31.07.2009
14	Giulio Ruggeri	12.08.2009
15	Immoidea SA	12.08.2009
16	Roberta Scala Daldini	12.08.2009
17	Mauro Calderari e Paola Arnaboldi	12.08.2009
18	Mario Molone	13.08.2009
19	Fondazione Centro Studi Bancari	14.08.2009
20	Regina Reinert Campana	15.08.2009
21	Tosi Silvana	16.08.2009
22	Liliana Stadler Maderni	17.08.2009
23	Immobiliare cava SA	17.08.2009

Le singole osservazioni sono state esaminate dai servizi del Dipartimento del territorio, i quali, per mezzo dei funzionari della Sezione dello sviluppo territoriale hanno pure provveduto allo svolgimento dei sopralluoghi ritenuti necessari. Di seguito verrà esposta la sintesi dei contributi presentati e le relative valutazioni del Consiglio di Stato.

Le osservazioni pervenute sollevano una mancanza di coordinamento (art. 46 LALPT) tra Comune e Cantone nel processo di pianificazione.

AILA ritiene inoltre che vi sia una commistione tra contenuti pubblici e privati che potrebbero dar luogo a situazioni anomale. Infatti, sui terreni di proprietà dell'AILA il progetto pianificatorio prevede la realizzazione del P&R e l'ampliamento della Manor SA. Quest'ultima ha attualmente però solo un diritto di superficie che le permette di utilizzare la superficie considerata. L'Associazione ritiene che nel Piano sia presente un'ambiguità di fondo tale da pregiudicare il progetto. L'AILA chiede di essere maggiormente coinvolta in quanto proprietaria dei fondi.

### ***Valutazione del Consiglio di Stato***

Da un punto di vista procedurale, il CdS ha avviato il processo pianificatorio coinvolgendo tutte le parti sin dall'inizio: dapprima con la progettazione test e in seguito nell'ambito della stesura del progetto pianificatorio stesso. Le parti e i diversi attori coinvolti nel processo hanno partecipato alla pianificazione in modo coordinato.

Inoltre, nell'ambito della ponderazione degli interessi, riportata nel Rapporto di pianificazione del PUC, sono stati presi in considerazione sia gli interessi pubblici sia quelli privati coinvolti nella proposta pianificatoria. Nella fattispecie si è tenuto conto del potenziale esistente di sviluppo delle attività esistenti e future. Il progetto pianificatorio non è stato redatto in funzione dell'attuale magazzino, ma ha tenuto conto dei suoi possibili sviluppi. Si consideri anche il fatto che precedenti istanze edilizie della Manor SA sono state sospese anche per trovare soluzioni più razionali legate al progetto di P&R. In particolare, i contenuti di tipo commerciale rappresentano per il comparto la componente privata la quale, interfacciandosi con l'interesse pubblico del comparto, raggiunge un obiettivo di maggior razionalizzazione dei propri spazi interagendo con l'interesse pubblico. Grazie anche all'uso combinato dei posteggi è stato possibile ridurre il numero complessivo attualmente ammesso. Il CdS ritiene non sussista alcuna ambiguità, ma solo la codifica di un margine di manovra che permette di raggiungere obiettivi comuni. Le modalità con cui l'attuale centro commerciale usa la superficie interessata non influenzano le prescrizioni pianificatorie proposte con il PUC.

La procedura di informazione e partecipazione prevista dall'art. 46 LALPT è stata effettuata correttamente e la documentazione è stata depositata presso la cancelleria del Comune di Vezia dall'8 giugno al 7 luglio 2009. Con l'AILA sono stati anche effettuati più incontri bilaterali per illustrare compiutamente il contenuto del PUC e porre le basi per il successo delle future trattative in vista dell'esecuzione dell'opera.

## **Osservazioni relative al perimetro del PUC (PLR Vezia, Municipio di Lugano, Mario Molone)**

Le osservazioni pervenute contestano la delimitazione del perimetro del PUC a fronte di una mancanza di una visione d'insieme. Il PUC avrebbe dovuto comprendere anche il progetto AlpTransit in modo che i due progetti potessero essere coordinati.

In particolare il Municipio di Lugano contesta la pianificazione della dimensione dell'estensione dello zoccolo della Villa (nuova parte edificabile) e i parametri assegnati e le destinazioni d'uso assegnate alla zona EP-IP in quanto troppo limitate. In questo modo, la valorizzazione del parco di Villa Negroni verrebbe vanificata dalla presenza dell'autosilo e dallo sconvolgimento della viabilità;

### ***Valutazione del Consiglio di Stato***

Come riportato nel Rapporto di pianificazione, il perimetro del PUC è stato ridimensionato lasciando la disciplina dell'eventuale ampliamento di Villa Negroni alla pianificazione locale. Di conseguenza anche l'area interessata dal portale di Alp Transit non può essere compresa.

In particolare, le osservazioni della Città di Lugano vertono sulla pianificazione del comparto di Villa Negroni la quale è stata, a seguito del deposito degli atti, tolta dal perimetro del PUC.

Il CdS precisa che il perimetro del PUC è stato modificato rispetto alla versione depositata presso il Municipio di Vezia, escludendo dal perimetro la Villa Negroni. La scelta di escludere dal perimetro la superficie della Villa Negroni è stata dettata dalle osservazioni pervenute in procedura di deposito degli atti e dalle richieste delle parti; nello specifico la Città di Lugano e il Comune di Vezia riportavano problematiche non risolte e difficilmente risolvibili in maniera adeguata entro i termini previsti.

Considerato che le scelte pianificatorie legate alla Villa Negroni non fossero determinanti per l'obiettivo prioritario perseguito con il presente PUC, ovvero fissare le basi legali di pubblica utilità per realizzare un nodo intermodale integrato nel contesto locale, è stato possibile escludere la villa dal PUC. La realizzazione del P&R, infatti, non inficia in alcun modo la riqualifica della villa stessa. La pedonalizzazione di via Morosini e la sistemazione del parco all'inglese concorrono a loro volta a garantire una riqualifica del comparto di Villa Negroni a predisporre le basi per concretizzare il concetto di unitarietà che rappresenta uno dei concetti cardine del PUC.

Tali problematiche erano già esistenti al momento del primo progetto sottoposto a deposito e interessavano aspetti di ordine tecnico come pure di carattere finanziario. Hanno pure contribuito a far desistere dalla ricerca di ulteriori soluzioni anche le osservazioni critiche pervenute da diversi cittadini. Considerato che le scelte pianificatorie legate alla Villa Negroni non fossero determinanti per l'obiettivo prioritario perseguito con il presente PUC, ovvero fissare le basi legali di pubblica utilità per realizzare un nodo intermodale integrato nel contesto locale, la villa è stata esclusa dal perimetro del PUC.

Nelle osservazioni pervenute si sollevano i seguenti temi:

1. si ritiene che il PUC non sia lo strumento urbanistico più idoneo per questo progetto;
2. si ritiene che l'ampliamento dei contenuti commerciali non dovrebbe essere uno degli obiettivi del PUC;
3. si ritiene che il progetto pianificatorio sia composto da due obiettivi di natura diversa e tra di loro disgiunti: la realizzazione del nodo intermodale e la Zona per attività, il secondo il comparto di Villa Negroni con i suoi parchi. Si ritiene che il PUC dovrebbe meglio esplicitare questa dualità di obiettivi.

### ***Valutazione del Consiglio di Stato***

ad 1) Il CdS precisa che il PUC è uno strumento di pianificazione cantonale che sostituisce il PR. Infatti, ai sensi dell'art. 44 LALPT il PUC disciplina e organizza l'uso ammissibile del suolo per zone di interesse cantonale o sovracomunale. Esso è inteso a promuovere l'attuazione degli obiettivi pianificatori cantonali del piano direttore e di compiti cantonali, come pure per la realizzazione di edifici o impianti di interesse cantonale o sovracomunale fissati da leggi speciali. Lo strumento pianificatorio cantonale non deve pertanto essere conforme al PR, ma al contrario lo sostituisce verificando che vi sia il necessario coordinamento tra i due strumenti cosicché non si vengano a creare comunque disfunzioni sul territorio, sia in termini urbanistici sia in termini funzionali. Questa verifica è stata fatta, per cui l'ordinamento territoriale proposto con il PUC e quello previsto dal PR per le zone limitrofe e per le funzioni viarie e pedonali sono sufficientemente coordinati.

Il CdS precisa inoltre che il comparto soggetto a PUC non rientra nella Zona di pianificazione stabilita dal Comune. La proposta pianificatoria del CdS è, al contrario, in sintonia con quanto previsto dal PD e con le intenzioni espresse dal Comune mediante l'Esame preliminare del 2007.

ad 2) Come riportato nel cap. 8.2.1 del Rapporto di pianificazione, la presenza di attività di tipo commerciale presenti diventano un elemento di caratterizzazione del comparto ciò permette di sfruttare le preesistenze in modo tale da poter far interagire tali spazi con una struttura di carattere pubblico (P&R). I contenuti di tipo commerciale rappresentano per il comparto la componente privata la quale si interfaccia con l'interesse pubblico del comparto, raggiungendo un obiettivo di maggior razionalizzazione dei propri spazi ed un certo aumento delle proprie potenzialità edilizie.

ad 3) Il CdS ricorda che la realizzazione del P&R costituisce una delle misure fiancheggiatrici per una migliore gestione del traffico dell'agglomerato del Piano dei trasporti del Luganese (PTL). Si tratta quindi di un'opera di interesse pubblico regionale. Nel comparto assoggettato al PUC si trovano anche altre utilizzazioni il cui assetto territoriale dovrà essere coordinato direttamente e indirettamente con la realizzazione del nodo intermodale. Per questi motivi il CdS si pone l'obiettivo di definire quelle misure pianificatorie in grado di integrare al meglio il nodo intermodale nel contesto funzionale, urbanistico ed ambientale locale. Tra queste misure rientra anche l'applicazione del principio dell'uso combinato dei posteggi e l'ottimizzazione delle sinergie con le attività esistenti e previste.

Le osservazioni pervenute contestano da un lato la non conformità con il PR in vigore e dall'altra i parametri e gli indici urbanistici assegnati (altezza, SUL, mancanza di un i.e. e di un i.o., ecc.).

Nelle osservazioni si lamenta in particolare il fatto che un aumento dell'i.s. rispetto a quanto in vigore, creerebbe una disparità di trattamento rispetto alle zone adiacenti.

Si contesta anche la mancanza di chiarezza della SUL complessiva e della volumetria per i grandi magazzini Manor e le notevoli dimensioni del futuro edificio che comprende la Manor e il posteggio.

Inoltre, la Manor SA, la quale in base a quanto previsto dal PUC potrà ampliarsi, diventerebbe un GGT, inammissibile nella zona. Si ricorda anche la zona di pianificazione che è stata istituita per impedire insediamenti che potessero indurre rilevanti incidenze sull'organizzazione territoriale.

### ***Valutazione del Consiglio di Stato***

Per quanto riguarda gli aspetti urbanistici, il CdS precisa che lo strumento di PUC è uno strumento pianificatorio che sostituisce il PR in vigore del Comune di Vezia. Essendo il PUC sostitutivo del PR, tra questi non vi deve essere alcuna conformità altrimenti non sarebbe necessario adottare una modifica dei Piani di utilizzazione. Si tratta invece di avere una coerenza territoriale e funzionale di fondo, cosa che nel concreto è data e garantita. Il CdS ha tenuto debitamente conto di un'armonizzazione tra i due strumenti, cosicché non si venga a creare una mancanza di coordinamento. La differenza di indici è esigua e comunque conforme ad un'intenzione di densificazione già manifestata dal Municipio ed in sintonia con la politica volta a densificare nelle aree centrali e laddove vi è un potenziamento del trasporto pubblico.

I parametri quali l'altezza e la SUL ammessa sono stati determinati da un lato dallo stato attuale, ovvero è stata mantenuta quale altezza massima quella dello stabile esistente, e dall'altro è stata effettuata una ponderazione tra ingombro del nuovo P&R e totale della SUL oggi ammessa e quella futura. Non va dimenticato che il concentrare e densificare laddove avviene un miglioramento del trasporto pubblico è un obiettivo del tutto in sintonia con la politica federale e cantonale in materia. Nello specifico l'aumento dell'i.s. è assai contenuto passando da 0.5 (anche se le norme attuale prevedono un supplemento di 0.1 per attività non residenziali e quindi sarebbe 0.6) a 0.7. L'indice dello 0.7 è da ritenersi d'altronde del tutto congruo per un comparto simile posto all'interno del Polo urbano. Basti pensare quali sono gli indici confrontabili posti a Cadempino - Lamone, Massagno, Lugano, Breganzona, Magliaso, Caslano, ecc. Un aumento di per se irrisorio e che non incide sul numero di posteggi massimi ammessi che viene plafonato ad un massimo di 650 posti auto.

Per la zona per attività i parametri urbanistici sono riportati chiaramente sia nel cap. 7.3.3 del Rapporto di pianificazione sia nelle NAPUC. In particolare si stabilisce una SUL massima per i beni di consumo giornaliero (che sono ritenuti quelli più critici per quanto riguarda il traffico indotto), un indice di sfruttamento e un'altezza massima dell'edificio (considerando quella attuale). Il CdS ritiene che questi parametri e indici urbanistici siano sufficienti per determinare il possibile ampliamento delle attività commerciali nel rispetto dell'esistente ma lasciando anche una certa libertà di progettazione sia per l'ampliamento degli stabili esistenti sia per nuove costruzioni e nuove attività.

La scelta di non stabilire ulteriori indici urbanistici (i.e. e i.o.) è per lasciare una certa libertà di progettazione dell'ampliamento tenendo conto di una superficie massima costruibile (SUL).

Si ricorda che il CdS ha presentato, nel periodo di deposito degli atti, anche il progetto su cui si è basata la redazione del PUC. Anche se la realizzazione di quanto previsto dal PUC non

necessariamente dovrà essere completamente fedele al progetto vincitore della “progettazione test”, i parametri e indici urbanistici sono stati definiti tenendo conto di detto progetto preliminare.

I quantitativi di SUL ammessa per la zona ZA (2'000 mq di SUL food) costituiscono effettivamente un GGT. Tuttavia, l'area di Vezia rientra nel Centro del polo urbano di Lugano ritenuta un'ubicazione potenzialmente idonea per GGT (vedi scheda R8 del PD).

Le verifiche viarie, ambientali e urbanistiche effettuate hanno confermato che in questo comparto di Vezia la realizzazione di un GGT, già esistente, possa essere confermata, non comportando ciò un aspetto che crea scompensi di carattere viario, ambientale e territoriale. Il PUC ha voluto, in particolare, mediante lo strumento di pianificazione organizzare e gestire l'uso dei posteggi in modo coordinato tra le diverse funzioni del comparto. Per quanto riguarda le quantità edificatorie, inoltre, il CdS ha sostanzialmente ripreso la proposta del Municipio fatta esaminare dal DT nel corso del 2007 comprensiva di un aumento dei parametri edificatori.

**Osservazioni relative alla viabilità** (PLR Vezia, PS Vezia, Municipio di Vezia, APD di Vezia, Grano Giovanni, Ernst P. Wenger e Alessandro Passiello, Marco Dolci, Claudio Bianchi Janetti, Gian Luca Casella, Giulio Ruggeri, Immoidea SA, Roberta Scala Daldini, Mauro Calderari e Paola Arnaboldi, Mario Molone, Regina Reinert Campana - Tosi Silvana - Liliana Stadler Maderni - Immobiliare Cava SA)

---

Nelle osservazioni pervenute si sollevano i seguenti temi:

1. l'impostazione della nuova rete viaria che renderà più difficoltoso l'accesso alle abitazioni dei quartieri adiacenti, la rotonda prevista non potrà rendere fluido il traffico e la pendenza della nuova strada (via ai Ronchi) ritenuta eccessiva;
2. si mette in relazione la zona artigianale Cascina con il resto del comparto: il collegamento deve essere studiato meglio;
3. non è ben chiarito come i pedoni possano attraversare la strada cantonale (sottopasso);
4. si ritiene che il modello del traffico non sia attendibile e non sia stato considerato l'aumento di traffico negli anni; inoltre si ritiene che la fluidità del traffico anche con la realizzazione della rotonda non sia stata sufficientemente dimostrata;
5. si chiedono misure atte a non permettere l'accesso del traffico parassitario in via Morosini e che l'accesso alle zone artigianali venga garantito tramite un accesso diretto dalla nuova rotonda di fronte all'entrata della nuova galleria del Vedeggio.

#### **Valutazione del Consiglio di Stato**

ad 1) Con la nuova delimitazione del perimetro del PUC rispetto alla versione depositata presso il Municipio di Vezia e quindi escludendo dal perimetro la Villa Negroni, via alla Cassina rientra tra le competenze pianificatorie del Comune di Vezia.

Ciò implica che la viabilità di via alla Cassina verrà gestita mediante una procedura pianificatoria separata a livello comunale.

Con questa procedura le funzioni di questa strada non muta, di conseguenza il progetto stradale così come proposto dal PUC permetterà una migliore accessibilità delle zone edificabili ed il recupero del tratto di via Morosini a scopi di mobilità lenta.

ad 2) Con il PUC, via alla Cassina non diventerà la strada di accesso alla zona artigianale di Vezia e Cadempino, come contestato dal Immoidea SA, ma la sua pianificazione verrà sviluppata dal Comune in modo integrato e rispettando quanto definito a livello di PUC. Infatti, rendendo via Morosini una strada pedonale, con il PUC si sono create le premesse per il collegamento con via alla Cassina che verrà pianificata dal Comune di Vezia; in quell'ambito verranno effettuati gli approfondimenti relativi alla nuova viabilità locale.

La scelta che il Comune vorrà fare nell'ambito dell'esercizio della propria autonomia in materia, dovranno ad ogni modo integrarsi con quelle definite ora dal PUC, dimostrando quindi la loro sostenibilità sotto tutti i punti di vista. A tal proposito si richiama lo studio in corso per un'accessibilità alternativa alle zone industriali di Vezia e di Cadempino.

Per quanto concerne gli altri aspetti viari sarà compito della pianificazione locale determinare e proporre mediante una variante di PR i collegamenti con il centro sportivo e la zona artigianale.

ad 3) L'attraversamento dei pedoni a seguito della realizzazione del posteggio e della sistemazione di via San Gottardo, come spiegato nel Rapporto di pianificazione e illustrato del Piano del traffico - Tavola complementare, avverrà o in superficie, mediante la sistemazione della strada cantonale, oppure con la realizzazione di un sottopassaggio, che tuttavia non costituisce una misura necessaria. Questi aspetti verranno comunque affrontati e definiti nell'ambito del Progetto stradale.

La pedonalizzazione di via Morosini è indispensabile per creare quelle premesse di relazione tra i parchi presenti nel comparto e in particolare tra quelli previsti all'interno del perimetro del PUC (parco sopra il tetto del posteggio e dell'ampliamento della Manor, parco inglese) concretizzando il principio di unitarietà che costituisce uno degli elementi cardine del concetto del PUC. Si precisa comunque che l'accessibilità alle zone edificabili ed oggi edificate sarà garantita in modo ottimale anche con la nuova soluzione spostata a nord. Una soluzione che permette l'accesso immediato alle zone edificabili sia da chi proviene da nord (Lamone) che da sud (Lugano).

- ad 4) Per quanto riguarda invece la fluidità del traffico, sia nell'ambito del concorso di idee sia nella presente fase di redazione del PUC, sono state effettuate tutte le verifiche viarie a seguito della realizzazione del posteggio e dei contenuti della presente proposta pianificatoria. Dagli studi effettuati si evince che rispetto alla situazione attuale, quella futura comporta nel complesso un miglioramento alla rete viaria (vedi cap. 7.3.5 del Rapporto di pianificazione).

Per lo scenario futuro sono state inserite le modifiche viarie introdotte con il progetto pianificatorio quali: la modifica del calibro stradale della via San Gottardo con un ampiezza massima di 21,00 ml; la modifica dell'imbocco di Via Cassina su Via Morosini; lo spostamento dell'imbocco di via ai Ronchi su via San Gottardo; la chiusura al traffico viario di parte di via Morosini dall'incrocio con via alla Cassina e l'imbocco su via San Gottardo. Anche i dati di traffico immessi nel modello sono stati modificati tenendo conto del nuovo assetto viario e dei parcheggi pianificati. Inoltre, sono stati presi in esame due scenari per le verifiche di capacità viaria: quello dello stato attuale e quello futuro comprensivo della realizzazione del P&R e delle opere stradali previste con il PUC e le altre misure previste con il PVP.

Per quanto riguarda la strada cantonale, a livello pianificatorio sono state effettuate le verifiche di sostenibilità del progetto (capacità viaria e volumi di traffico). La progettazione e la sistemazione della via San Gottardo dovrà comunque essere soggetta ad un Progetto stradale ai sensi dell'art. 10 della Legge sulle strade.

Anche per quanto riguarda l'accesso a via Morosini, il CdS ha effettuato le verifiche di capacità viaria necessarie in questa fase (vedi cap. 7.3.5 del Rapporto di pianificazione) che hanno dimostrato la sostenibilità del progetto. Si ricorda comunque che la progettazione e la realizzazione del nuovo incrocio tra Via San Gottardo e Via Morosini avverrà ad opera del Cantone, contestualmente alla sistemazione complessiva di Via San Gottardo, secondo la procedura della Legge strade.

Come scritto nel Rapporto di pianificazione, il CdS sottolinea che la volontà del progetto pianificatorio è quella di, a livello regionale, realizzare il nodo intermodale, e a livello locale, creare le premesse per una ricucitura del comparto dalla collina al complesso di Villa Negroni grazie anche ad una riqualifica della via San Gottardo, caratterizzandola come strada urbana e non di transito, creando nuovi percorsi ciclo-pedonali e parchi urbani (nuovo parco sopra al tetto dell'edificio commerciale e del P&R).

- ad 5) Per quanto riguarda ulteriori misure atte a scoraggiare il traffico parassitario lungo via Morosini, queste dovranno essere stabilite e dovranno essere messe in atto tenendo conto delle funzioni attribuite a questa strada dalla pianificazione locale.

Nelle osservazioni pervenute si sollevano i seguenti temi:

1. nei Piani mancano le indicazioni relative al P&R (volumetria, numero max posteggi);
2. viene messa in discussione l'analisi effettuata per la localizzazione del P&R e si ritiene comunque indispensabile una misura di potenziamento dei mezzi pubblici;
3. viene messa in discussione la funzione di filtro del P&R;
4. si ritiene che manchi uno studio che giustifichi i posteggi previsti e ne definisca le modalità d'uso per ogni tipo di utilizzazione, base che serve poi per calcoli di traffico e di ambiente;
5. si mette in relazione la costruzione del P&R con una riduzione dei posteggi nel centro della Città come contro partita all'aumento dei posteggi in periferia;
6. si contesta l'accesso del P&R;
7. la Fondazione Centro Studi Bancari solleva una serie di osservazioni puntali (contestano il calcolo del fabbisogno di posteggi per il CSB che si vede ridurre il numero di posteggi da 200 a 50; riscontrano problemi in caso di conferenze e/o corsi in aula magna con il timore che gli utenti si rivolgano ad altre strutture formative; solo i dipendenti attualmente utilizzano 35 posteggi, ne rimarrebbero solo 15 per gli utenti; il CSB richiede almeno 200 posteggi).

### **Valutazione del Consiglio di Stato**

- ad 1) Formalmente, per quanto riguarda il P&R si specifica che a livello di PUC le informazioni relative alla capienza sono state indicate sia nei Piani grafici sia nelle norme di attuazione. Le altre indicazioni più specifiche quali la gestione e l'organizzazione di dettaglio verranno specificate nella procedura di autorizzazione a costruire. Nel Rapporto di pianificazione viene comunque riportato il calcolo e il concetto di gestione combinata dei posteggi.
- ad 2) Per quanto riguarda l'ubicazione del posteggio, questo è stato definito e determinato da uno studio specifico terminato il 24 ottobre 2003 ("Confronto di varianti di ubicazione"), adottato il 20 novembre 2003 dalla Delegazione delle Autorità, composta dal Dipartimento del territorio (DT), dalla Commissione Regionale dei Trasporti del Luganese (CRTL) e dai Municipi dei Comuni di Comano, Cureglia, Lamone, Cadempino e Vezia. In particolare da detto studio è emerso che il comparto di Villa Negroni in prossimità del Centro commerciale Manor è quello più idoneo per la realizzazione di un P&R.  
L'analisi multi criteri effettuata ha permesso alle Autorità coinvolte di determinarsi su questo punto e a quali condizioni. I risultati del citato studio ha portato a determinare questa di Vezia la localizzazione più idonea in quanto risultava essere la soluzione che meglio rispondeva agli scopi del PTL e che permetteva di captare i pendolari del traffico sistematico proveniente da Cureglia e da Lamone.
- ad 3) Per quanto concerne la funzione di filtro del posteggio e il potenziamento di mezzi pubblici, nel Rapporto di pianificazione vengono riportate le valutazioni viarie effettuate per questi aspetti. In particolare per i trasporti pubblici si prevedono: la linea urbana attuale Lugano - Vezia prolungata nelle ore di morbida fino a Lamone, la linea "navetta" Lugano-P&R Vezia solo nelle ore di punta, la linea regionale Lugano - Origgio - Tesserete, la linea regionale Lamone - Comano - Canobbio - Lugano. Le scelte pianificatorie implicano e prevedono anche un potenziamento del trasporto pubblico.
- ad 4) Il CdS specifica che il numero dei posteggi pubblici del P&R si basa sugli studi effettuati nell'ambito dell'allestimento della scheda di PD, del PVP e del PPP. In particolare si

tratta di 400 posteggi destinati agli utenti pendolari i cui movimenti da e per il posteggio si concentrano durante le ore di punta del mattino e della sera. Per i posteggi privati a servizio delle attività commerciali e lavorative all'interno del comparto, il fabbisogno è stato calcolato sulla base della nuova pianificazione. Per i dettagli del calcolo si rimanda al cap. 7.3.5 del Rapporto di pianificazione. Esso è stato effettuato considerando l'uso combinato delle diverse destinazioni d'uso comprese nel comparto e sulla base del Regolamento cantonale posteggi privati (Rcpp).

La quantità di posteggi per ogni tipo di utilizzazione e le modalità d'uso di questi verranno precisati al momento dell'inoltro delle varie istanze edilizie e al cambiamento delle stesse, non in quella pianificatoria. Nel Rapporto di pianificazione, nel cap. 7.3.5, è riportato il calcolo che ha portato a determinare il numero dei posteggi pubblici (P&R) e privati mentre la loro esatta ubicazione all'interno del posteggio e i dettagli delle modalità d'uso di questi verranno affrontate nella fase di progettazione dello stesso e di autorizzazione a costruire e messa in esercizio.

- ad 5) Come riportato al cap. 4 del Rapporto di pianificazione, la realizzazione del P&R a Vezia trova le sue basi nel Piano dei Trasporti del Luganese il quale, sulla base di diversi studi, ha individuato il comparto di Villa Negroni in prossimità del Centro Commerciale Manor l'ubicazione più idonea per il P&R. La riduzione dei posteggi in centro di Lugano è un'operazione che la Città di Lugano sta portando avanti a prescindere dalla realizzazione del P&R. La realizzazione del P&R nel Polo è inoltre accompagnata da un potenziamento del trasporto pubblico. Ciò rientra tra le misure del PTL e del PVP che concorrono a migliorare nel complesso la viabilità del Polo.

In particolare la realizzazione del P&R e la sistemazione della strada cantonale (via San Gottardo) costituisce una misura del Piano dei Trasporti del Luganese prima fase legato a PVP e pertanto rientra in un'ottica regionale.

Il tema dei posteggi è, inoltre, approfondito dalla scheda settoriale S6 - Piano dei posteggi del Polo (PPP) nella quale sono indicati i nodi intermodali e i posteggi d'interscambio P&R previsti nel luganese. In particolare per quanto riguarda il nodo di Vezia si prevede il P&R con la *“funzione di filtrare il traffico proveniente dalla valle del Vedeggio e dalla Capriasca. Con l'apertura della galleria Vedeggio-Cassarate è prevista la realizzazione di una struttura con circa 400 posti auto presso la rotonda di Vezia di fronte a Villa Negroni.”* (cfr pag. 36 Scheda settoriale S6 - PPP).

La realizzazione del posteggio non è un'opera di interesse locale ma regionale. Il posteggio non è infatti destinato alla sola popolazione locale ma bensì ad un'utenza pendolare.

- ad 6) L'accesso al P&R e alle attività di vendita è quindi previsto da via ai Ronchi in quanto l'accesso, pur non essendo direttamente affacciato sulla strada cantonale, risulta avere un'accessibilità molto elevata.

- ad 7) Come già scritto nelle osservazioni relative allo strumento di PUC, la Villa Negroni è stata eliminata dal perimetro del PUC. La pianificazione del comparto della Villa dovrà quindi essere affrontata a livello locale dal Comune di Vezia e di conseguenza anche il tema dei posteggi. Nell'ambito del PUC sono stati computati anche i posteggi per il CSB i quali potranno essere realizzati con una convenzione con la Città di Lugano. Sarà caso mai nell'ambito delle varianti di PR che potranno essere studiate e proposte soluzioni alternative e praticabili sia dal punto di vista numerico che di ubicazione a servizio della Villa. Per i posteggi il PUC mantiene la possibilità di realizzare 50 posteggi anche in funzione del centro studi bancari/Villa Negroni. La loro realizzazione sarà subordinata ad una convenzione con la Città di Lugano. Le osservazioni espresse dalla Fondazione Centro di Studi Bancari verranno affrontate nell'ambito della pianificazione comunale.

Nelle osservazioni pervenute si sollevano i seguenti temi:

1. si sollevano perplessità sull'impatto ambientale dell'opera e si ritiene che una struttura come quella prevista porta ad un peggioramento della situazione ambientale nel comparto;
2. si rilevano difficoltà a migliorare la qualità ambientale e urbanistica della zona che si trova sovraccaricata di destinazioni. Se non correttamente regolamentato l'uso multiplo dei posteggi potrebbe generare ancora più traffico;
3. il tema della protezione dell'ambiente è lasciata in secondo piano e si ritiene che le funzioni insediate con il nuovo progetto pianificatorio, quali Manor, CSB e P&R, siano tutte moleste e che genereranno un notevole impatto ambientale;
4. l'ampliamento del centro commerciale (GGT) si pone in contrasto con gli obiettivi del PTL e peggiora la viabilità e le condizioni ambientali;
5. prima e dopo la realizzazione del P&R si chiedono verifiche sulla qualità dell'aria;
6. si dovrebbe eliminare tutta l'area boschiva e non solo una parte in quanto durante i lavori perderà la sua peculiarità di zona non edificabile. Si ritiene che il credito stanziato per il parco sopra al tetto non sia sufficiente e che si debba studiare l'accesso su entrambi i lati dell'edificio.

### ***Valutazione del Consiglio di Stato***

- ad 1) Complessivamente il CdS segnala che, come indicato nel RIA, l'attuazione delle misure del PTL e del PVP permettono a livello di agglomerato un netto miglioramento della situazione ambientale grazie alle misure previste. La realizzazione del P&R e dell'ampliamento delle attività commerciali porterà sì ad un peggioramento locale circoscritto delle immissioni atmosferiche che però sono compensate dal miglioramento complessivo di cui sopra (vedi capitolo relativo all'aria del RIA). Per quanto riguarda gli aspetti fonici, il progetto pianificatorio ha previsto provvedimenti tali da permettere di far rientrare entro i valori di legge le immissioni foniche, in modo particolare verso la zona residenziale migliorando la situazione rispetto a quella attuale (vedi capitolo relativo al rumore del RIA).
- ad 2) Per quanto riguarda il mix di destinazioni d'uso, questo costituisce proprio l'occasione per ridurre il numero di posteggi e sfruttare l'uso combinato di questi. Il CdS osserva inoltre che con il PUC non si aggiungono comunque altre destinazioni d'uso ma si permette, da un lato la realizzazione del posteggio P&R e dall'altro si garantisce anche un ampliamento di attività commerciali già oggi presenti.  
Da non dimenticare la presenza del Centro studi bancari (CSB) i cui posteggi potranno, tramite una convenzione, essere implementati all'interno del P&R riducendo il numero di stalli realizzabili e ottenendo quindi delle ripercussioni ulteriormente meno incisive a livello di inquinamento dell'aria. Per quanto riguarda l'inquinamento acustico, grazie alla realizzazione di un fronte continuo tra posteggio e centro commerciale, sarà possibile abbattere le immissioni a favore delle abitazioni retrostanti.
- ad 3) Il quadro ambientale di riferimento approvato, per quanto riguarda le immissioni dell'aria è il PRAL. In esso è descritta la situazione futura che funge da obiettivo da raggiungere (in termini di NO<sub>2</sub>) a seguito delle realizzazioni delle misure previste dal PTL e dal PVP che comportano impatti sulla qualità dell'aria.  
Il CdS, in conformità alle prescrizioni normative e data l'importanza e il potenziale impatto del progetto pianificatorio, ha effettuato già in fase pianificatoria le verifiche sugli impatti locali derivanti dalla realizzazione del P&R e dai possibili ampliamenti delle

attività che il PUC consentirebbe. Per questo motivo è stato redatto un RIA in procedura pianificatoria in cui vengono prese in considerazione tutte le componenti ambientali analizzando in dettaglio l'impatto sul territorio. Dal RIA emerge che a seguito della realizzazione previste dal PTL e del PVP vi sarà localmente un miglioramento della situazione che tuttavia non sarà pregiudicato dal leggero peggioramento circoscritto all'area adiacente al P&R.

Dal lato dell'inquinamento fonico è atteso un miglioramento che riguarderà soprattutto le aree residenziali retrostanti la zona per attività.

- ad 4) Per quanto riguarda l'ampliamento del centro commerciale il CdS osserva che l'area di Vezia rientra nel Centro del polo urbano di Lugano ritenuta un'ubicazione potenzialmente idonea per GGT (vedi scheda R8 del PD) in sintonia con la politica cantonale volta a densificare gli insediamenti nelle aree centrali e laddove vi è un potenziamento del trasporto pubblico. Le attività commerciali e il loro ampliamento implicano una generazione di immissioni che vanno adeguatamente contenute. Nell'ambito del PUC sono state quindi effettuate, come prescritto dalla scheda R8, le verifiche necessarie per insediare e, in questo caso, ampliare i GGT. Il PUC si è occupato di fornire la base pianificatoria alle misure preventive atte a contenere tali immissioni (vedi RIA); in fase edilizia verranno precisate le misure che sarà ancora necessario prendere per contenere ulteriormente gli impatti ambientali generati.
- ad 5) Relativamente al monitoraggio della qualità dell'aria il CdS ricorda che attualmente sono distribuiti sul territorio cantonale delle stazioni di misura e dei campionatori passivi atti a verificare lo stato delle immissioni di NO<sub>2</sub> di cui viene fornito il valore medio annuo (vedi Rapporti qualità dell'aria in Ticino). Nelle adiacenze del comparto oggetto del PUC vi sono 4 campionatori passivi. Il monitoraggio della qualità dell'aria del comparto verrà mantenuta anche in futuro, così da poter introdurre ulteriori misure qualora i risultati complessivi attesi di miglioramento non dovesse concretizzarsi.
- ad 6) Per quanto riguarda il dissodamento, il tracciato della nuova via ai Ronchi e la necessità di rispettare la distanza di min. 10,00 m dalle costruzioni sotterranee ammesse nella zona ZA ha richiesto di dissodare parte del fmn 362 (di circa 730 m<sup>2</sup>). Il CdS conferma di dover comprendere solo ed esclusivamente le superfici necessarie e non dissodare ulteriore zona forestale prevedendo anche le rispettive opere di compensazione (vedi Domanda di dissodamento).

In questi caso non vi sarebbero infatti sufficienti motivi di interesse pubblico per giustificare un dissodamento ulteriore. Ricordiamo infatti che in base all'art. 5 della Legge federale sulle foreste, il dissodamento

*<sup>2</sup>Può essere concessa deroga se il richiedente comprova l'esistenza di gravi motivi preponderanti rispetto all'interesse alla conservazione della foresta, e sono inoltre adempiute le condizioni seguenti:*

*a. l'opera per la quale si richiede il dissodamento è attuabile soltanto nel luogo previsto;*

*b. l'opera soddisfa materialmente alle condizioni della pianificazione del territorio;*

*c. il dissodamento non comporta seri pericoli per l'ambiente.*

*<sup>3</sup>Non sono gravi motivi gli interessi finanziari, come un più redditizio sfruttamento del suolo o l'acquisizione di terreno a buon mercato per scopi non forestali."*

Per quanto concerne i costi stimati per la realizzazione del parco, si conferma quanto gli specialisti hanno sin qui indicato. Si tratta comunque di costi indicativi che verranno verificati e dettagliati nell'ambito del progetto.

## **Osservazioni relative agli aspetti finanziari (PLR Vezia, PS Vezia, Municipio di Vezia)**

---

Nelle osservazioni pervenute si chiede che il Comune di Vezia venga dispensato dal contributo finanziario in quanto dovrà subire gli impatti della presenza del P&R.

### ***Valutazione del Consiglio di Stato***

Il Programma di realizzazione è previsto dall'art. 30 della LALPT ed è stato redatto sulla base della Direttiva del Dipartimento del territorio "La sostenibilità finanziaria dei Piani regolatori e il programma di realizzazione" del giugno 2007. Per i dettagli si rimanda al cap. 9 del Rapporto di pianificazione.

Per determinare la partecipazione del Comune di Vezia ai costi di realizzazione delle diverse opere, il CdS non ha fatto altro che applicare quanto previsto dalla Legge strade alle diverse opere stradali realizzate o previste in conformità al PVP.

In questo senso il contributo del Comune è circoscritto a 1'484'000 Fr ricavato da un calcolo percentuale.

## **Osservazioni varie** (Mauro Calderari e Paola Arnaboldi, Mario Molone)

---

Nell'ambito delle osservazioni sono anche pervenute alcune proposte che vengono qui di seguito riprese:

1. Proposte Mauro Calderari e Paola Arnaboldi:
  - il Centro Studi Bancari non deve essere ampliato;
  - l'entrata su via Morosini rimane come è attualmente;
  - via Morosini rimane una strada di quartiere;
  - "via Cassina rimane una via secondaria per l'accesso ai parcheggi del CSB e bloccata subito dopo l'accesso ai parcheggi al traffico veicolare";
  - "l'accesso alla zona industriale di Vezia sarà alla rotonda creata fuori dalla galleria Vedeggio-Cassarate";
  - "l'uscita dalla zona industriale di Vezia sarà attraverso la zona industriale di Cadempino".
2. Proposte Mario Molone:
  - riesaminare il ruolo dello sbocco autostradale come fonte di traffico e la cintura urbana;
  - studiare le potenzialità della linea ferroviaria e la sua rimessa in esercizio.

### **Valutazione del Consiglio di Stato**

ad 1) Il CdS ritiene che:

- relativamente al non ampliamento del CSB, data l'esclusione dal perimetro del PUC della Villa Negrone, la proposta risulta essere priva d'oggetto. Essa sarà eventualmente trattata con la pianificazione comunale;
- la pedonalizzazione di via Morosini consente non solo di riqualificare la strada e la Villa Negrone ma anche di creare quella permeabilità e quelle relazioni ciclo-pedonali tra i comparti, concretizzando il principio di unitarietà che costituisce uno degli elementi cardine del concetto del PUC. In questo senso l'asse rimarrà una strada di quartiere, anche il tratto che sbocca su via San Gottardo. Sarà poi compito del Comune pianificare e integrare nel PUC la rete stradale locale nel suo complesso;
- disporre via Cassina come via secondaria per l'accesso ai parcheggi del CSB e bloccarla subito dopo l'accesso ai parcheggi al traffico veicolare è una possibile misura di polizia che potrà essere coordinata con il PR da parte del Comune di Vezia;
- per quanto riguarda l'accesso alla zona industriale di Vezia e Cadempino il Comune con quello di Cadempino sotto la regia della CRTL e con il supporto del Dipartimento del territorio stanno portando avanti degli studi per trovare una soluzione adeguata.

ad 2) Il CdS ritiene che i temi citati non rientrano negli aspetti disciplinati dal PUC ed esulano dal processo che ha portato a determinare il progetto pianificatorio. Il CdS non entra quindi nel merito delle osservazioni.

## IX. ASPETTI FINANZIARI

La stima dei costi per l'attuazione della pianificazione - in parte a carico del Cantone (cfr. capitolo VI punto 1.) - può essere così ricapitolata (cfr. anche capitolo 9 del Rapporto di pianificazione).

	Fr.
P&R	14'000'000
Strade	2'100'000
Dissodamento, sistemazione e compensazione	30'000
<b>TOTALE FR.</b>	<b>16'130'000</b>

Sulla base delle ripartizioni dei costi per le opere stradali, ovvero in base al finanziamento stimato nell'ambito del PVP con una suddivisione del 59% Cantone e 41% Comune che dovrà essere aggiornata nelle prossime fasi procedurali di sviluppo del progetto, i costi a carico del Cantone ammonterebbero a **14'630'000 Fr.** Lo stanziamento del credito non viene comunque richiesto in questa fase. Questo lo sarà in modo dettagliato nell'ambito della procedura per l'autorizzazione a costruire.

## X. CONCLUSIONI

Lo strumento pianificatorio cantonale fornisce la base legale per realizzare il nodo intermodale con un approccio pubblico-privato. La realizzazione del nodo intermodale contribuisce così all'attuazione del PTL; nel contempo, per dare oggettivo riscontro anche agli obiettivi del PD in tema di territorio e paesaggio, si è sviluppato un concetto territoriale che va oltre alla sola struttura del posteggio. La proposta è da considerare quindi come una soluzione integrata, frutto di un processo lungo che ha messo a confronto diverse soluzioni.

L'approvazione del PUC in oggetto è necessario per definire quelle misure di carattere pianificatorio in grado di integrare al meglio il nodo intermodale nel contesto funzionale, urbanistico ed ambientale locale. Tra queste misure rientra anche l'applicazione del principio dell'uso combinato dei posteggi e l'ottimizzazione delle sinergie con le attività esistenti e previste.

Sulla scorta delle considerazioni che precedono, il Consiglio di Stato chiede al Gran Consiglio di approvare l'annesso PUC.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, L. Pedrazzini

Il Cancelliere, G. Gianella

**Allegati a disposizione:**

- Fascicolo Piano di utilizzazione cantonale (PUC) nodo intermodale Vezia - agosto 2010, contenente: Rapporto di pianificazione, Programma di realizzazione
- Fascicolo Norme di attuazione del PUC
- Piano delle zone, delle AP-EP e del traffico - 1:1'000 - agosto 2010
- Piano del paesaggio - 1:1'000 - agosto 2010
- Tavola complementare - 1:1'000 - agosto 2010
- Domanda di dissodamento - agosto 2010, contenente: Moduli 1, 2, 3 UFAM, estratto CN 1:25000, relazione tecnica, piano di dissodamento
- Rapporto di impatto ambientale - agosto 2010
- Parere del Servizio competente sul Rapporto di impatto ambientale - ottobre 2010

Disegno di

## **DECRETO LEGISLATIVO**

**concernente l'approvazione del Piano di utilizzazione cantonale del nodo intermodale di Vezia, l'autorizzazione di dissodamento e l'esame di impatto ambientale**

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone Ticino

richiamati

- la Legge federale sulla pianificazione del territorio del 22 giugno 1979;
- gli articoli da 44 a 53 della Legge cantonale di applicazione della Legge federale sulla pianificazione del territorio del 23 maggio 1990;
- gli artt. 4 e seguenti della Legge federale sulle foreste del 4 ottobre 1991;
- la Legge cantonale sulle foreste del 21 aprile 1998;
- la Legge sul coordinamento delle procedure del 10 ottobre 2005;
- la scheda 5.4 del Piano direttore cantonale;

visto il messaggio 30 novembre 2010 n. 6426 del Consiglio di Stato,

**d e c r e t a :**

### **Articolo 1**

Il piano di utilizzazione cantonale per il nodo intermodale di Vezia è approvato come dagli atti annessi al messaggio n. del Consiglio di Stato.

### **Articolo 2**

Per la realizzazione della strada (via ai Ronchi) e le costruzioni sotterranee ammesse nella zona ZA è autorizzato il dissodamento di una superficie boschiva di 730 mq, così come indicato nella planimetria 1:1'000 dell' agosto 2010 della Sezione forestale e alle condizioni elencate nel messaggio n. 6426 del Consiglio di Stato.

### **Articolo 3**

È fatto ordine al Dipartimento del territorio di procedere alla pubblicazione del PUC-nodo intermodale Vezia, del dissodamento e del parere del servizio competente sul RIA, secondo le modalità stabilite dall'art. 48 cpv. 1 e 2 LALPT e precisando i mezzi di impugnazione.

### **Articolo 4**

Il presente decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi ed entra immediatamente in vigore.