

Rapporto

| numero | data | Dipartimento |
|---------------|-----------------|--------------|
| 5303 R | 3 dicembre 2002 | TERRITORIO |
| Concerne | | |

della Commissione speciale per la pianificazione del territorio sul messaggio 24 settembre 2002 concernente l'approvazione del piano generale per la sistemazione della strada cantonale Pian Scairolo, tratto Rotonda Noranco-Incrocio Barbengo, in territorio dei Comuni di Grancia, Montagnola, Pambio-Noranco e Pazzallo

1. INTRODUZIONE

Negli ultimi 40 anni il Pian Scairolo ha conosciuto uno sviluppo straordinario, non senza problemi, e tuttora in costante evoluzione. Questo sviluppo è stato ben documentato da un ampio servizio apparso nel 1993 sulla Rivista Tecnica¹. Ogni costruzione è funzionale per lo scopo per il quale è stata eretta, se non serve più viene abbattuta e sostituita con una nuova. Non sorprende constatare che le costruzioni, inserite nel territorio senza un'apparente ordine, siano tutte recenti: dalle cartine del Piano Scairolo si può facilmente estrapolare che le prime costruzioni di carattere prevalentemente artigianale, sono state erette negli anni '60. Ma in quegli anni il verde, l'agricoltura avevano ancora un'importanza determinante nel paesaggio del Piano.

Il sistema viario risale proprio a quegli anni '60 in cui è stata costruita l'autostrada. Sovrapponendosi in parte al tracciato autostradale, la vecchia strada cantonale è stata costruita ex-novo su di un nuovo tracciato. Larghissima pareva allora, una seconda autostrada, sproporzionata alle necessità della zona.

Il Pian Scairolo è politicamente suddiviso fra 5 comuni: Pambio-Noranco, Pazzallo, Grancia, Montagnola e Barbengo. La suddivisione politica sembra seguire una logica dettata dalla trama territoriale tipica del paesaggio agrario, ben visibile nelle cartine dell'800. Considerato che buona parte del Pian Scairolo aveva carattere paludoso fin negli anni '40, quando è stata effettuata la bonifica con la rettifica della Roggia che divide il Piano in due parti, l'interesse per questi terreni è rimasto essenzialmente agricolo fino a metà del '900.

Negli ultimi decenni, seguendo una spirale sempre più vertiginosa e non ancora terminata, si sono susseguite prima attività artigianali, in gran parte legate all'edilizia, in seguito attività industriali e commerciali all'ingrosso e infine le attività di commercio al dettaglio legate ai grandi centri commerciali, coprendo quasi tutti i bisogni.

Nel frattempo il sistema viario non ha conosciuto nessun miglioramento, se non la circonvallazione del nucleo di Scairolo, costruita una decina di anni or sono su iniziativa del comune di Montagnola che, con due collegamenti con la sponda sinistra della Roggia,

¹ Dario Banaudi, Raffaella Macaluso, Guardando Scairolo: appunti di lettura in Territori senza qualità, Rivista Tecnica, Lugano, no. 6/1993.

de facto ha dato vita ad una seconda strada del piano a ridosso della Collina d'Oro, denominata anche Pedemontana.

Appare evidente che uno sviluppo così importante delle attività commerciali avrebbe portato ad una saturazione del sistema viario del Pian Scairolo. Non solo: negli orari di punta questa saturazione si ripercuote pure su altre arterie, in primis l'autostrada che conosce sempre più di frequente colonne in prossimità dell'uscita di Lugano sud, per di più in galleria, con il corollario di pericoli. Ma anche sulla strada proveniente da Paradiso si formano lunghe code in attesa di entrare in autostrada o di raggiungere il Pian Scairolo. Per non parlare delle frequenti code sulla strada del Piano Scairolo, in corrispondenza di punte serali o mattutine.

Sia su richiesta dei Comuni interessati, sia dando seguito alla mozione del 20 aprile 1998 di Thomas Arn, il Dipartimento del Territorio ha avviato lo studio della problematica con un mandato ad uno studio di ingegneria privato specializzato volto ad analizzare la situazione viaria del Piano Scairolo.

2. GESTIONE DEL TRAFFICO E INDIRIZZO VIARIO DEL PIAN SCAIROLO

Lo studio di ingegneria privato ha steso un rapporto, datato 27 gennaio 2000, analizzando l'intera problematica della gestione del traffico e facendo proposte per l'indirizzo viario del Pian Scairolo.

Il perimetro di questo studio si estende sulla strada cantonale dal nodo presso la Chiesa di Pambio-Noranco, in prossimità del viadotto autostradale delle Fornaci, fino al bivio di Barbengo, presso i depositi dei prodotti petroliferi della ditta Pina. Inizialmente comprendeva anche la strada Pedemontana e i raccordi fra le due arterie; questo aspetto non è però stato approfondito.

Interessante è l'analisi delle fasce orarie di punta:

- giorno feriale: punta mattutina (7.30-8.30)
- **giorno feriale: punta serale (17.30-18.30)**
- sabato: punta mattutina (10.30-11.30)
- **sabato: punta verso i centri commerciali (13.30-14.30)**
- **sabato: punta pomeridiana con traffico intenso sia in entrata che in uscita dal Pian Scairolo (15.00-16.00)**
- sabato: punta in uscita dai centri commerciali (16.30-17.30)

Le tre ore di punta evidenziate in grassetto sono quelle determinanti ai fini della capacità stradale e del dimensionamento delle infrastrutture.

L'analisi dei flussi orari mostra che il tratto più sollecitato è il tratto iniziale a partire dalla rotonda delle Fornaci in direzione Figino, con un carico fino a 1200 veicoli/ora per direzione.

Sulla base del flusso di veicoli attuale, sono state effettuate proiezioni sui volumi di traffico futuri. Lo studio indica che la possibile evoluzione della situazione è legata allo sviluppo delle attività umane sul Pian Scairolo. Nel caso in cui non si registrasse alcuno sviluppo, è ipotizzabile che il traffico rimanga pressoché immutato.

Gli argomenti che giustificano quest'ipotesi sono:

- il fatto che l'afflusso verso il perimetro di studio è limitato dalla capacità degli impianti semaforici di Lugano/Paradiso e di Grancia, che nelle ore di punta non dispongono di grandi riserve;
- la constatazione che la ricettività dei centri commerciali (unici attori che potrebbero attirare traffico supplementare senza sviluppare oltre la propria offerta) durante questi periodi è praticamente saturata;
- l'assenza di traffico parassitario, vista la scarsa attrattività della strada cantonale SP404 quale alternativa ad altri percorsi stradali.

La situazione futura durante l'ora di punta di un giorno feriale denoterebbe in sostanza una stagnazione del traffico, che tutt'al più tenderebbe ad aumentare al di fuori dei periodi già oggi critici, estendendo a fasce orarie più lunghe i problemi di capacità.

Purtroppo, dai tempi dello studio sono già passati 3 anni e in questo tempo sono sorte nuovi centri commerciali che sicuramente influenzano ulteriormente il flusso del traffico della zona. È probabile che le riserve di capacità date dalle previste opere siano in parte già state rosicchiate da questi nuovi traffici.

Pure rilevante è l'aspetto della sicurezza: nel periodo di studio (gennaio 1997-luglio 1999) si sono riscontrati 158 incidenti rilevati dalla polizia. Il numero di incidenti è da considerarsi elevato, sia come valore assoluto che in relazione della tratta. Si osserva una forte concentrazione degli incidenti presso i punti di congiunzione con le strade laterali.

In conclusione, materialmente lo studio propone

- un'ampliamento della capacità dello svincolo di Lugano sud
- una serie di misure per migliorare la fluidità del traffico sul tratto fra Noranco e Grancia (zona bivio per Barbengo).

Gli interventi si suddividono in due grandi comparti, retti da procedure d'approvazione diverse. Infatti la zona dello svincolo di Lugano sud è parte integrante della rete delle strade nazionali e quindi segue la procedura di approvazione secondo la Legge sulle strade nazionali. Il tratto sulla strada cantonale segue le procedure previste dal diritto cantonale.

Da rimarcare che, benché strettamente legati dagli aspetti funzionali, i due progetti seguono due iter procedurali distinti e che oggetto del presente piano generale è unicamente il tratto della strada cantonale fra Noranco e Grancia.

2.1 Svincolo di Lugano sud

Nodo gordiano della capacità di tutto il perimetro analizzato è la rotonda delle "Fornaci" attualmente spesso caricata al limite della capacità. In momenti di particolare afflusso si registrano situazioni di sovraccarico, in seguito alle quali le colonne sulla rampa d'uscita dall'autostrada raggiungono in casi estremi lunghezze preoccupanti.

Le misure previste si materializzano soprattutto con un raddoppio dell'attuale rotonda "Fornaci" e della rampa d'uscita dall'autostrada, in modo da aumentare sia la capacità della rotonda che la capacità di stoccaggio di veicoli in attesa per non invadere le carreggiate dell'autostrada vera e propria. Inoltre deve essere migliorata l'intersezione davanti alla chiesa di Pambio-Noranco, dove è prevista una nuova rotonda, con un bypass per l'entrata in autostrada in direzione sud per il traffico proveniente dal Pian Scairolo.

Come detto, queste opere esulano dalla presente procedura di piano generale, ma è indispensabile conoscerle per meglio comprendere l'intero intervento.

La nota positiva in riguardo a questo progetto concerne l'autorizzazione dell'Ufficio federale strade (USTRA) giunta negli scorsi giorni e datata 6 novembre 2002. Questo documento comunica l'approvazione tecnica del progetto e del preventivo che ammonta a Fr. 5'582'000.-. Viene inoltre assicurato il finanziamento in ragione del 75% a carico del conto delle strade nazionali e del 25% a carico del Cantone Ticino. La quota a carico del Cantone Ticino si giustifica con il fatto che i lavori agli svincoli "Fornaci" e "Chiesa" sono determinati in misura considerevole dal traffico sulla strada cantonale.

2.2 Strada cantonale Noranco (Fornaci) - Grancia

Il comprensorio del piano generale in esame comprende il tratto di strada cantonale SP404 fra Noranco (immediatamente a sud della rotonda Fornaci, oggetto della procedura descritta nel punto 2.1) fino al nodo in prossimità del bivio per Barbengo.

Concretamente è prevista la creazione di una nuova rotonda in zona "Osteria" e la ristrutturazione di altri cinque nodi, in modo da regolare il flusso tramite semafori o incanalare il traffico con adeguate corsie di preselezione.

Occorre rimarcare che il tratto critico fra la rotonda Fornaci e la rotonda Osteria rimarrà anche in futuro dotato di due sole corsie, visto che non è ragionevolmente possibile inserire ulteriori corsie in questa strada senza stravolgere l'assetto edificatorio attuale. In prossimità dei centri commerciali sarà invece possibile creare lunghe zone a più corsie, in modo da permettere la preselezione in entrata ai centri commerciali e contemporaneamente di mantenere la fluidità sulla corsia di transito.

È previsto un marciapiede continuo sul lato ovest della strada cantonale. Sull'altro lato il marciapiede è previsto dal nodo delle fornaci fino al nodo di via al Piano.

La velocità verrà limitata in modo omogeneo a 60 km/h.

Per migliorare la fluidità del traffico il piano generale prevede inoltre il divieto di svolta a sinistra per quasi tutta la tratta.

3. PIANO GENERALE

3.1 Congruenza con altri strumenti pianificatori

Secondo l'Art. 26 LPT, l'Autorità competente deve verificare la congruenza dei piani di utilizzazione con il piano direttore. Trattandosi il piano generale di un piano di utilizzazione per le strade, come giustamente riportato nelle considerazioni introduttive del messaggio, è necessaria questa verifica.

Per la viabilità del Pian Scairolo, entrano in considerazione tre oggetti a livello di Piano direttore:

| Numero | Stado del coord. | Oggetto |
|------------|------------------|--|
| 12.23.2.1 | Ip | Nuova tangenziale del polo di Lugano – "Omega" Tratto Pazzallo (Fornaci) – Bioggio (Malcantone) |
| 12.23.2.10 | Ip | Strada di gronda del Piano Scairolo Nuova strada di servizio delle aree di attività del Pian Scairolo |
| 12.23.5.1 | Da | Gerarchia stradale. Per il Pian Scairolo sono previsti due strade di collegamenti interne (III anello) |

Si constata come il piano generale in esame sia congruente con la scheda 12.23.5.1. Dalle indicazioni della pianificazione direttrice si può pure osservare che le opere previste dal piano generale in esame siano solo una parte delle opere che potrebbero in futuro migliorare il sistema viario della regione.

In particolare si nota che la strada "Pedemontana" citata precedentemente in questo rapporto, secondo la scheda 12.23.5.1 di categoria dato acquisito, può entrare in considerazione quale nuova strada di gronda del Pian Scairolo, concetto per altro espresso solo a titolo di informazione preliminare nell'ambito dell'oggetto 12.23.2.10. Vi è quindi spazio e necessità di ulteriori passi per coordinare i diversi elementi del piano viario a livello di piano direttore.

È noto anche ai comuni stessi che il grado di coordinamento dei piani regolatori dei 5 comuni del Pian Scairolo non sia ottimale. Vi è un'iniziativa dei comuni volta ad effettuare uno studio per individuare gli indirizzi pianificatori da far confluire nel piano direttore cantonale, base per una pianificazione di utilizzazione coordinata. La scrivente commissione incoraggia questa iniziativa che potrebbe essere il punto di partenza per una riqualifica urbanistica dell'importante zona e costituire la base per una soluzione viaria a lungo termine. Gli strumenti formali a disposizione, compreso il Piano di utilizzazione cantonale, dovrebbero essere sufficienti per dare corpo giuridico alle proposte che scaturiranno dagli studi previsti. Si rileva pure che questa necessità rimarrà di attualità anche se nel prossimo futuro dovesse concretizzarsi l'aggregazione dei comuni di Pazzallo e Pambio-Noranco con la città di Lugano.

Un'azione coordinata, che per creare il necessario consenso necessita di un periodo di maturazione collegato con tempi lunghi, si scontra con la necessità di operare subito con misure concrete per arginare i flussi di traffico.

Il presente piano generale si situa in quest'ultima ottica di intervento immediato: non sono da attendersi effetti miracolosi, visto che non sono previsti aumenti notevoli della capacità dell'arteria. Tuttavia, ed è questo lo scopo dichiarato delle opere, si dovrebbe riuscire a migliorare la fluidità del traffico, in particolare per il traffico di transito dei residenti dei comuni limitrofi.

Malgrado questo, le misure proposte devono essere verificate con quanto accade nella zona. Ad esempio, recentemente i comuni di Pambio-Noranco e Montagnola hanno pubblicato un divieto generale di circolazione² su tutte le strade comunali della sponda destra della Roggia. Non è escluso che questa misura possa essere un valido elemento della politica viaria del Pian Scairolo. A mente della scrivente commissione, questa misura potrebbe però essere incompatibile con i divieti di svolta a sinistra previsti per le strade di collegamento che si immettono sulla strada cantonale. Occorre ricordare che in generale un intervento sulle strade di un comprensorio geografico non possa essere preso in modo a sé stante, ma che debba essere inserito in una logica più ampia, altrimenti si corre il rischio non solo di rendere inutile la misura presa, ma addirittura di ostacolare la realizzazione di altri progetti.

Questo episodio mostra quanto è importante una pianificazione coordinata di tutto il Pian Scairolo: solo questo permetterà un approccio coerente dei singoli provvedimenti, tasselli di un mosaico finale con un preciso disegno.

² FU 44/2002 del 31 maggio 2002, pag. 3778. Contro questa pubblicazione sono stati interposti 6 ricorsi al Consiglio di Stato, tutti respinti. Attualmente un ricorso è pendente presso il Tribunale amministrativo cantonale.

3.2 Osservazioni dei comuni e dei privati

Nell'ambito della procedura di informazione e partecipazione sono state raccolte 5 osservazioni, 2 da parte di comuni, 3 inoltrate da privati.

Il problema sollevato dal comune di Pambio-Noranco è di poco conto. Il Consiglio di Stato ha già aderito alla richiesta di ribassare il marciapiede in corrispondenza della rampa d'accesso della particella 249.

Il comune di Pazzallo richiede uno studio generale della viabilità del Pian Scaiolo e chiede che sia considerata la possibilità di svolta a sinistra per l'accesso in via Senago.

Per quanto riguarda lo studio generale, si rinvia al punto precedente e si rinnova l'auspicio che venga intrapresa un'azione coordinata per la pianificazione del Pian Scaiolo.

Due privati sollevano il problema dell'accesso della loro proprietà, visto il previsto divieto di svolta a sinistra. Per quanto riguarda questo problema si rimanda al punto 3.3 di questo rapporto.

Infine un privato solleva una serie di obiezioni di carattere generale. Rileva che non si è tenuto conto dei nuovi insediamenti commerciali e dei nuovi garages: questo è vero nella misura in cui lo studio dell'indirizzo viario è stato eseguito nel 1999 e che nel frattempo sono stati edificati nuovi insediamenti. Questo maggior traffico utilizzerà una parte delle riserve di capacità individuate dallo studio della gestione del traffico. L'unico approccio possibile è lo studio di una soluzione radicale inserita in uno studio pianificatorio che coinvolga tutto il Pian Scaiolo.

Per quanto riguarda la mancanza di una corsia preferenziale dei bus e la gestione delle corsie disponibili, si rimanda allo studio della gestione del traffico già citato precedentemente. La valutazione è che il debole traffico pubblico non giustifica una corsia preferenziale completa, ma attraverso opportune misure, i mezzi pubblici potrebbero essere favoriti nell'ambito dei tre incroci semaforizzati.

Si richiede pure la formazione di una pista ciclabile sull'argine della Roggia. Questo tema è condiviso dal Consiglio di Stato, ma rinvia ad una procedura separata, ancora da iniziare. La scrivente commissione approva il modo di procedere proposto dal CdS, ma insiste su di una realizzazione celere della pista ciclabile, visto che il traffico lento è spesso in conflitto con gli utenti della strada motorizzati.

3.3 Considerazioni e proposte

3.3.1 Impianti semaforici

Si nota come i due tratti Fornaci-Osteria e Osteria-Bivio Barbengo siano retti da concetti diversi di gestione del traffico: il primo, più critico dal punto di vista della capacità, consiste in una gestione con due rotonde, mentre il secondo tratto è gestito in modo più statico, considerato che tre incroci verranno regolati da semafori.

Dal punto di vista della coerenza del progetto e della comprensione delle "regole" locali da parte degli utenti, sarebbe potuto essere opportuno gestire i due tratti nel medesimo modo, ovvero con un'ulteriore rotonda, da situarsi nell'incrocio IKEA-sottopassaggio Grancia. Un'analisi più attenta ha mostrato che questo, per il momento, non è fattibile, visto che è preponderante il rischio di collasso qualora i veicoli in uscita dai centri commerciali potessero immettersi, senza regolazione alcuna, sulla strada principale.

Si coglie l'occasione per sollevare il problema dei semafori. Stando alle informazioni degli specialisti, i semafori necessitano di una costante manutenzione, non solo limitata al

funzionamento puro e semplice, ma anche in riguardo alla gestione dei programmi. Sarebbe opportuno che il Dipartimento esamini la questione volta a sapere quale servizio debba assumere questa incombenza, evitando la cessione degli impianti semaforici ai comuni che non hanno i mezzi tecnici tali da poterli gestire in modo coordinato con l'intero sistema viario.

Proprio i semafori previsti nella zona di Grancia necessitano di una regolazione molto attenta e con numerosi programmi, visto che le punte si verificano solo in periodi limitati, mentre nel periodo restante bisogna vegliare affinché la fluidità del traffico non risenta dei ferrei ritmi imposti dagli impianti semaforici. Si auspica quindi che il Dipartimento colga l'occasione per creare la necessaria infrastruttura da poter gestire in proprio questi impianti semaforici.

3.3.2 *Divieto di svolta a sinistra*

Lo studio di gestione del traffico propone di impedire le svolte a sinistra sull'intero tratto di strada in esame, con lo scopo di migliorare la fluidità del traffico e di conseguenza aumentare la capacità della strada. Questo concetto è tuttavia contraddetto dalle svolte a sinistra previste nei nodi fra via al Piano e il Bivio di Barbengo che permettono la svolta a sinistra, pur con le necessarie preselezioni.

Ricordando che i periodi critici durano poche ore al giorno, la scrivente commissione ritiene che la misura di impedire la svolta a sinistra per raggiungere gli accessi privati sia eccessivamente draconiana e, probabilmente, difficile da realizzare, tenuto pure conto che gli autoarticolati e gli autotreni comunque necessitano dell'intero campo stradale per immettersi in una proprietà privata, sia svoltando a sinistra che a destra.

Tenuto pure conto che eventuali "giri" fino alle rotonde, necessari per ossequiare il divieto, creano ulteriore traffico, si propone di rinunciare al divieto di svolta a sinistra, almeno fintanto che le riserve di capacità del nuovo assetto viario non siano completamente esaurite. Piuttosto, per le nuove costruzioni occorre garantire l'allacciamento alla rete viaria attraverso strade secondarie e non direttamente sulla strada cantonale, come in modo esemplare è stato fatto per alcune recenti edificazioni in territorio di Pazzallo.

Con questa rinuncia al divieto di svolta a sinistra, si risponde positivamente a tre delle cinque osservazioni che sollevano il problema degli accessi alle rispettive proprietà. D'altronde l'effetto negativo di questa rinuncia sarà sicuramente limitato, visto che i problemi principali di fluidità del traffico si riscontrano nei nodi principali e non in prossimità degli accessi ai commerci di piccola e media grandezza. Inoltre, l'automobilista accorto, nei momenti di forte traffico, sceglierà di sua spontanea iniziativa la via più conveniente per raggiungere l'obiettivo.

3.3.3 *Pista ciclabile*

Come scritto dal Consiglio di Stato nel suo messaggio, la pista ciclabile esula dal presente piano generale. Tuttavia il Consiglio di Stato preannuncia lo studio di un progetto per il traffico ciclistico con un nuovo percorso lungo la Roggia del Pian Scairolo.

La commissione condivide questa impostazione, ma sottolinea l'urgenza di realizzare un consono percorso ciclabile. Questo potrebbe favorire il traffico lento, non solo a scopo turistico, ma forse anche per gli spostamenti locali, comunque con un auspicato miglioramento della sicurezza dei ciclisti.

3.3.4 Realizzazione

La relazione tecnica indica che la soprastruttura verrà rinnovata solo parzialmente e limitatamente agli strati di asfalto. Occorre ricordare che, benché quest'opera sia urgente e che dovrà essere completata da altre realizzazioni, la durata di vita dovrà essere garantita su di un lungo periodo, sicuramente di alcuni decenni. Si invitano quindi i progettisti a tenere conto di questo fattore, come pure dell'intenso traffico pesante per l'approvvigionamento della zona, e quindi di non speculare sulla portanza della soprastruttura per degli effimeri e ridotti risparmi in confronto ai costi che un rifacimento in tempi non molto lontani potrebbe portare con sé.

4. CONCLUSIONI

La Commissione della pianificazione è conscia che l'intervento, oggetto di questo piano generale, potrà dare solo un contributo limitato al miglioramento della situazione viaria del Pian Scairolo. Si sottolinea quindi l'importanza e l'urgenza di uno studio pianificatorio che ponga le basi per uno sfruttamento più ordinato e coordinato del Pian Scairolo e nel contempo permetta di risolvere in modo duraturo la problematica del traffico. D'altronde è necessario precisare che solo una buona gestione del traffico renderà attrattivo il Pian Scairolo ai centri commerciali e a tutte le altre attività anche in futuro.

Infine si sottolinea che dal momento in cui è stato realizzato lo studio per la gestione del traffico ad oggi sono già trascorsi tre anni. In questi tre anni sono sorte nuove edificazioni e altre sono previste nell'immediato futuro. È probabile che le riserve di capacità create con questo progetto vengano ben presto esaurite. Una ragione in più per insistere su di una celere realizzazione delle opere previste, sia da questo piano generale, sia nell'ambito dello svincolo di Lugano sud. Nel contempo occorre affrontare senza indugio e portare a termine velocemente lo studio pianificatorio del Pian Scairolo auspicato da questo rapporto, in modo da gettare le basi per la realizzazione di opere di più grande respiro in tempi ragionevoli.



La Commissione speciale per la pianificazione del territorio, dopo aver esaminato il messaggio del Consiglio di Stato e i piani relativi al Piano Generale, approva il Piano Generale con le precisazioni del presente rapporto e raccomanda l'approvazione del decreto legislativo annesso al messaggio.

Per la Commissione speciale pianificazione del territorio:

Thomas Arn, relatore

Guido Quadri, correlatore

Arigoni - Beretta Piccoli - Bobbià - Calastri -

Canal - Celio - Feistmann - Ferrari Massimo -

Marzorini - Minotti - Poli - Suter - Tarchini