

Rapporto

numero	data	Dipartimento
5183 R	15 maggio 2002	TERRITORIO
Concerne		

della Commissione speciale per la pianificazione del territorio sul messaggio 11 dicembre 2001 concernente la procedura di ricorso contro il II aggiornamento del PD sul PTL: scheda di coordinamento 12.23.1-5 relativa al Piano dei trasporti del Luganese (II aggiornamento) e scheda 10.4 sul Modello di organizzazione territoriale dell'agglomerato Luganese, adottate dal Consiglio di Stato il 14 marzo 2001

1. CONSIDERAZIONI DI ORDINE GENERALE

1.1 Piano Direttore, piani comprensoriali e piani regolatori

Benché il tema del Piano Direttore sia un tema ricorrente nelle discussioni in Gran Consiglio, è sempre opportuno collocare questo importante strumento pianificatorio nel contesto della discussione puntuale.

Nel caso del Piano dei Trasporti del Luganese, le schede che descrivono sia l'organizzazione territoriale dell'agglomerato sia l'impostazione dei trasporti, sono dei veri e propri piani comprensoriali come ben descritto dalla recente pubblicazione "Vivere il Territorio"¹. I piani comprensoriali rappresentano un nuovo approccio pianificatorio, quello della pianificazione comprensoriale o per aree strategiche, che si distingue da una visione strettamente settoriale e che cerca di mettere in evidenza e di valorizzare le potenzialità delle aree interessate.

Concretamente i piani comprensoriali si situano fra il Piano Direttore, inteso in senso stretto, e la pianificazione locale. Formalmente, invece, nel nostro ordinamento non c'è uno strumento pianificatorio intermedio in cui si possono collocare questi piani. Tuttavia, anche perché per l'elaborazione viene applicata la metodologia della pianificazione di indirizzo, i piani comprensoriali vengono formalmente consolidati all'interno del Piano direttore. Ne discende che la procedura di approvazione per i piani comprensoriali sia identica a quella delle schede di Piano direttore cantonale.

Un punto centrale nell'applicazione pratica del Piano direttore risiede nel suo impatto sulla pianificazione locale e, segnatamente, sui piani regolatori comunali. Infatti, se il Piano direttore non esplica i suoi effetti direttamente sui singoli fondi, il Piano direttore è vincolante per i Piani regolatori che, entro i limiti dei concetti generali, devono adeguarsi ai principi stabiliti dal PD stesso.

Per loro natura i due strumenti pianificatori hanno un grado di precisione e un grado di dettaglio delle rappresentazioni grafiche ben differenti fra loro. Il Piano direttore deve indicare i principi e linee direttive che ispirano le scelte pianificatorie. A livello di Piano

¹ "Vivere il Territorio", documentazione sulla pianificazione del territorio per le scuole medie e medie superiori, a cura di Katia Balemi, edito dall'ASPAN e dalla SPU del Dipartimento del Territorio, 1999

direttore devono essere individuati i grandi conflitti nell'utilizzazione del territorio. Non è invece possibile individuarli tutti, proprio per il carattere generale delle sue rappresentazioni. I rimanenti conflitti di utilizzazione devono invece essere individuati e risolti a livello di pianificazione inferiore, cioè di piano regolatore. Solo in quella sede possono essere ponderati tutti gli aspetti che portano ad una scelta pianificatoria definitiva.

Premesso quanto sopra, ne consegue che l'applicazione del Piano direttore, da parte degli uffici che preavvisano i Piani regolatori comunali, deve concentrarsi sugli aspetti essenziali, sulle idee direttive che guidano il Piano direttore. Non si può interpretare in modo rigoroso una rappresentazione del Piano direttore e definire come vincolanti gli eventuali confini fra tipi di utilizzazione. Un certo margine di manovra, fermo restando che i principi pianificatori non vengano stravolti, è indispensabile per potere effettuare le scelte residue a livello locale.

1.2 Studi di base: COTAL e PTA

Alla base di un consolidamento giuridico a livello di Piano direttore, è ovvio che sono necessari ampi studi pianificatori, sia a livello generale che, come nel presente caso, di un settore specifico come è quello della mobilità e dei trasporti ad essa collegati.

Il Concetto di Organizzazione Territoriale dell'Agglomerato Luganese è stato allestito da un gruppo di pianificatori e si è concluso nel 1996. Fra novembre 1996 e maggio 1997 è stato messo in consultazione da parte della Commissione Intercomunale dei Trasporti. A questa consultazione hanno risposto 26 comuni e 5 associazioni. Questa consultazione è stata sintetizzata dagli autori del COTAL con un rapporto del giugno 1997.

La premessa per questo studio è data dal fatto che *"il centro dell'agglomerato di Lugano svolge attualmente la funzione di polo cantonale e di nodo di articolazione ticinese della rete urbana svizzera e di quella del versante meridionale delle Alpi, grazie:*

- *alle offerte e peculiarità della sua piazza finanziaria;*
- *alle capacità innovative espresse nel settore della produzione specializzata;*
- *alla qualità ed attrattività del paesaggio e dell'ambiente;*
- *alla buona disponibilità di collegamenti stradali, ferroviari ed aerei.*

Lo studio COTAL intende porre le premesse di politica territoriale per far fronte rapidamente e convenientemente ai fenomeni evolutivi in atto e di conseguenza:

- *rafforzare il polo Luganese ("polo cantonale" secondo il Piano direttore)*
- *concretizzare il disegno politico cantonale ("Ticino regione unica e aperta")."*

Il Piano dei Trasporti dell'Agglomerato Luganese (PTA) rappresenta un approfondimento del COTAL. Sulla base del modello di organizzazione territoriale del Luganese, definito nel PTA stesso sulla base degli studi precedenti, viene descritta l'organizzazione della mobilità nell'agglomerato, comprese le misure fiancheggiatrici alle opere del PTL.

1.3 Consolidamento nel Piano direttore

Il Modello di organizzazione territoriale del Luganese è costituito da due componenti:

- quella urbanistica (comprendenti gli indirizzi relativi ai quartieri) e
- quella trasportistica e ambientale.

La scheda di PD 10.4 include entrambi le componenti, mentre la scheda di PD 12.23.1-5 comprende unicamente la parte trasportistica e ambientale. Vi è quindi un pericolo di ridondanza, parzialmente mitigato dal fatto che nella scheda 10.4 sono inclusi unicamente i principi dei trasporti, mentre la scheda 12.23.1-5 comprende gli indirizzi e i provvedimenti pianificatori in questa materia.

1.4 Scheda PD 10.4 Modello di organizzazione territoriale dell'agglomerato Luganese

Elemento centrale di questa scheda è il concetto di “Nuova Città” introdotto dal COTAL e approfondito dal PTA. La scheda definisce i quartieri della Nuova Città” seguendo diversi criteri di classificazione, come le funzioni preminenti, la topografia, le caratteristiche storiche, architettoniche e urbanistiche, ambientali e paesaggistiche.

Le 18 parti urbane² omogenee e costituenti i 21 quartieri sono stati raggruppati in 5 categorie, a seconda delle caratteristiche insediative e più precisamente:

- city
- quartieri intensivi
- quartieri estensivi
- quartieri misti di servizio
- quartieri di produzione e servizio specializzati

Da questa classificazione scaturiscono alcune tipologie tipiche e in parte comuni a più quartieri:

- i quartieri di collina con carattere prevalentemente residenziale di qualità;
- i quartieri della pianura del Cassarate, di struttura urbana, con insediamenti intensivi commerciali e residenziali. Il centro storico di Lugano rappresenta la city;
- i quartieri della pianura del Vedeggio, con insediamenti residenziali, produttivi e del terziario avanzato. Questi quartieri comprendono pure l'infrastruttura dell'aeroporto e sono adiacenti al grande Parco del Vedeggio;
- i quartieri del piano Scairolo con funzione di supporto ai servizi commerciali della city e nell'estremità sud, di area residenziale e distensiva;
- il quartiere del Piano della Stampa con funzione di supporto ai servizi produttivi della “Nuova Città”.

Ai 21 singoli quartieri vengono assegnati gli indirizzi per la ridefinizione degli insediamenti e il recupero dei valori ambientali che vengono tradotti in funzioni e interventi auspicati (oggetti 10.4.1- 10.4.2-18).

Importanza particolare assumono i parchi (oggetti 10.4.3), parti urbane destinate prevalentemente all'uso pubblico per lo svago, il divertimento, lo sport e la distensione.

Oltre ai parchi già esistenti, vengono proposti:

- Il parco del Vedeggio,
- il parco della collina di Trevano,
- il lungolago urbano e i percorsi a lago,
- il lungo fiume del Cassarate.

² Scheda PD 10.4, allegati 3 e 4

Benché il lungolago urbano e i percorsi a lago siano esplicitamente citati, la scrivente Commissione ritiene che si sarebbe potuto dare peso maggiore alle rive dei laghi, aree di sicuro valore sia quale area di svago, ma anche di pregio naturalistico.

Il pregio di un insediamento urbano è anche rappresentato dagli spazi pubblici, cioè le strade e le piazze, luoghi di incontro, ma anche di spostamento pedonale e in bicicletta (oggetti 10.4.4).

Partendo dai quartieri e dalle loro funzioni, vengono quindi definiti gli elementi costituenti il sistema dei trasporti dell'agglomerato di Lugano (schede oggetto 10.4.5-7).

A livello di mobilità stradale, il PTA prevede una rete di collegamenti fra i quartieri gerarchicamente suddivisa in quattro livelli: autostrada, Omega, collegamenti principali fra quartieri e collegamenti secondari fra quartieri.

1.5 Scheda PD 12.23 Piano dei Trasporti del Luganese, Il aggiornamento

Il messaggio del Consiglio di Stato illustra molto bene l'iter fin qui avuto con questa scheda che, benché formalmente venga classificata come Il aggiornamento, è giunta alla sua quinta edizione.

Il Gran Consiglio ha già avuto modo di esprimersi due volte su questa scheda, quale autorità di ricorso, evidentemente per motivi diversi da quelli attualmente all'esame^{3 4}. Più in generale sul tema del Piano dei Trasporti del Luganese, il Gran Consiglio si è già espresso numerose volte, sia con l'approvazione di due piani generali (Galleria Vedeggio-Cassarate⁵ e dogana del Madonnone⁶), sia con la concessione di numerosi crediti, di cui il più vistoso è il credito quadro di 800 milioni concesso dal Gran Consiglio al termine della scorsa legislatura⁷.

Tuttora pendente è il ricorso del comune di Muzzano, contro la scheda 12.23.2.5, nuova strada di circonvallazione Agno-Bioggio⁸. Questa procedura si inserisce nella procedura di approvazione del I aggiornamento della scheda 12.23. Attualmente questo oggetto è all'esame della scrivente Commissione.

Dal punto di vista sostanziale, il II aggiornamento concerne soprattutto il grande capitolo delle cosiddette "misure fiancheggiatrici" volute per raggiungere gli obiettivi ambientali, posti in generale con l'intero Piano dei Trasporti del Luganese, e in particolare con la pianificazione della galleria Vedeggio-Cassarate. Concretamente le misure concernono soprattutto la scheda settoriale 12.23.5, concernente i piani del traffico comunali e intercomunali. Di rilievo sono pure le novità concernenti la scheda settoriale 12.23.3 "Nodi intermodali, stazionamento", come pure la scheda settoriale 12.23.4 "Trasporti pubblici".

La scheda 12.23.5 introduce il concetto della "Gerarchia stradale" che suddivide le strade interne all'agglomerato in:

- strade di collegamento principali fra i quartieri;
- strade di collegamento interne ai quartieri.

³ Messaggio 4473 del 21 dicembre 1995, decisione del Gran Consiglio del 11 marzo 1997

⁴ Messaggio 4774 del 7 luglio 1998, decisione del Gran Consiglio del 8 ottobre 1998

⁵ Messaggio 4834 del 22 dicembre 1998, decisione del Gran Consiglio del 11 marzo 1999

⁶ Messaggio 4833 del 22 dicembre 1998, decisione del Gran Consiglio del 11 marzo 1999

⁷ Messaggio 4839 del 11 febbraio 1999, decisione del Gran Consiglio del 11 marzo 1999

⁸ Messaggio 4921 del 15 settembre 1999, sospeso dal Consiglio di Stato e riattivato con il messaggio aggiuntivo 4921A del 5 febbraio 2002

Questi collegamenti, trattandosi di rappresentazioni a livello di Piano Direttore, devono essere interpretati come indirizzo generale, dove assumono importanza i nodi e i collegamenti fra i nodi stessi e meno il percorso seguito.

Partendo dallo schema di base della gerarchia stradale, sono state effettuate simulazioni del carico veicolare, in particolare con riferimento allo stato attuale e allo stato dopo la realizzazione della prima fase del PTL. Sulla base di questi dati sono state effettuate previsioni sull'impatto ambientale delle opere di PTL. Benché nel rapporto PTA siano rappresentati pure modelli di gerarchia stradale a livello di seconda fase del PTL, non sono state effettuate ulteriori simulazioni.

È ora compito dei comuni tradurre in misure concrete i principi generali indicati nel Piano direttore. A questo scopo sono a disposizione gli strumenti dei Piani regolatori, ma sono pure auspicati interventi a carattere intercomunale. In particolare viene citato il Piano Viario del Polo (PVP) il cui studio è stato avviato a fine aprile 2002. Questo ed altri studi risolveranno i conflitti fra le diverse utilizzazioni e dovranno proporre soluzioni concrete, tenendo conto di tutti gli aspetti locali che, forzatamente a causa del carattere generale della pianificazione direttrice, non hanno potuto essere compiutamente considerati a livello di Piano direttore.

1.6 Potere cognitivo e di decisione del Gran Consiglio

La Commissione ha esaminato attentamente la questione del potere cognitivo e di decisione del Gran Consiglio quale autorità di ricorso⁹.

Per quanto riguarda il potere cognitivo, l'organo legislativo cantonale può riesaminare liberamente tutte le questioni di diritto, di fatto, nonché l'apprezzamento (opportunità e adeguatezza) della decisione impugnata; *«esso dovrebbe tuttavia esaminare con un certo riserbo le decisioni del Consiglio di Stato soprattutto quando si tratta di questioni secondarie oppure molto tecniche che l'autorità inferiore (in questo caso il Consiglio di Stato) ha risolto dopo un attento esame del fatto e del diritto con il concorso di specialisti»*¹⁰.

A proposito del potere decisionale del Gran Consiglio, in generale si prospettano le seguenti varianti:

- respingere un ricorso (la decisione impugnata viene confermata)
- accogliere un ricorso
 - e riformare la decisione impugnata (l'autorità di ricorso sostituisce la decisione impugnata con una propria decisione)
 - e annullare (cassare) la decisione impugnata con rinvio degli atti all'autorità inferiore per nuova decisione ai sensi dei considerandi esposti nella decisione sul ricorso.

Il Gran Consiglio, quale autorità di ricorso, è per contro vincolato dalle domande delle parti e non può scostarsene a loro vantaggio o pregiudizio.

⁹ Per maggiori ragguagli si veda il rapporto 4514R del 21 gennaio 1997 della Commissione speciale per la pianificazione del territorio, concernente i ricorsi contro la scheda di coordinamento 5.9 (Ubicazione dell'impianto di termodistruzione a Giornico), punto 1.4.4.

¹⁰ Scolari, Diritto amministrativo, pag. 199, No. 371, 1988.

1.7 Seguito della procedura

Dopo l'approvazione cantonale (Consiglio di Stato e/o Gran Consiglio) gli strumenti del piano direttore cantonale devono venire approvati dal Consiglio federale (art. 11 LPT e art. 21 LaLPT). In particolare il Consiglio federale esamina se i piani direttori cantonali sono conformi alla Legge federale sulla pianificazione del territorio.

I rimedi giuridici alle autorità giudiziarie federali sono regolati dall'art. 34 LPT: «*Il ricorso di diritto amministrativo al Tribunale Federale è ammesso contro le decisioni cantonali di ultima istanza concernenti indennità per restrizioni della proprietà (art. 5) e autorizzazioni giusta l'art. 24*». «*Le altre decisioni cantonali di ultima istanza sono definitive; è riservato il ricorso di diritto pubblico al Tribunale federale*».

2. ESAME DEI RICORSI

2.1 In fatto

2.1.1 Cronologia della procedura ricorsuale

Le due schede oggetto di questa procedura sono state adottate dal Consiglio di Stato il 14 marzo 2001; in seguito sono state pubblicate dal 2 aprile al 2 maggio 2001; entro il termine stabilito sono stati inoltrati 6 ricorsi alla Segreteria del Gran Consiglio, di cui uno a titolo cautelativo (Comune di Muzzano).

Il Consiglio di Stato ha trasmesso le sue osservazioni al Gran Consiglio con il messaggio dell'11 dicembre 2001. Questo messaggio è stato inviato il 21 dicembre 2001 ai comuni interessati.

Il 10 gennaio 2002 la sottocommissione incaricata dell'esame di questi ricorsi (Arn, Arigoni, Ferrari Massimo, Minotti e Quadri) ha sentito i rappresentanti dei comuni ricorrenti. Entro il 31 gennaio 2002 i ricorrenti hanno pure avuto la possibilità di formulare osservazioni scritte. Di questa possibilità hanno fatto uso i comuni di Pregassona, Vezia, Massagno e Breganzona.

La sottocommissione incaricata ha pure effettuato autonomamente dei sopralluoghi (6 febbraio 2002 e 27 marzo 2002) per rendersi conto della situazione direttamente sul posto.

2.1.2 Ricorso del comune di Bioggio

Il Comune di Bioggio

- chiede lo stralcio del punto "sviluppo aeroporto Lugano-Agno" in contrasto con le altre funzioni previste per il quartiere del Parco di Vedeggio (oggetto 10.4.2.10);
- chiede l'esclusione delle "attività commerciali con grandi superfici di vendita" per il quartiere del Vedeggio (oggetto 10.4.2.11);
- chiede lo stralcio del quartiere Agno-Bioggio (oggetto 10.4.2.12) e l'attribuzione del suo territorio ai quartieri Vedeggio (zone a carattere industriale) e Collina Ovest (zone residenziali);
- propone che la costruzione del nodo intermodale di Molinazzo-Bioggio (oggetto 12.23.3.3) debba essere condizionata alla realizzazione contemporanea di un vettore diretto Molinazzo-Lugano centro.

2.1.3 Ricorso del comune di Breganzona

Il Comune di Breganzona osserva che la scheda di coordinamento 10.4 indica gli obiettivi di «rafforzare la Nuova Città quale Polo cantonale» e «concretizzare il disegno politico cantonale ("Ticino regione unica e aperta")». Con questi obiettivi il progetto declassa di fatto i Comuni a quartieri della nuova Città e assegna alla City un ruolo preminente. Tuttavia, la Nuova Città è un'istituzione politica inesistente e pertanto non legittimata a prendere decisioni in merito alla pianificazione.

Pur non opponendosi al modello di organizzazione dell'agglomerato, il Comune insorge contro il carattere coercitivo della scheda e rivendica la sua completa autonomia pianificatoria.

Nel merito dei singoli oggetti, il Comune di Breganzona

- si oppone allo stralcio del nodo intermodale (oggetto 12.23.3.2, nodo intermodale di Gentilino - Piodella -);
- a proposito dell'oggetto 12.23.5.1 "Gerarchia stradale", chiede il mantenimento delle attuali strade di collegamento interno (III anello) accanto al percorso previsto dalla scheda;
- chiede l'annullamento del principio di applicazione immediata della normativa cantonale sui posteggi privati (oggetto 12.23.5.5);
- chiede l'inserimento dei cavalieri nella categoria del traffico lento e di conseguenza vengano aggiunti percorsi equestri nelle funzioni e interventi auspicati (oggetto 12.23.5.9 e oggetti 10.4.2.8, 9a, 9b, 11, 13, 14,18);
- non approva che tramite il Piano Direttore si stabiliscano le funzioni delle varie località con una precisione che non da adito a interpretazioni;
- si oppone al principio enunciato nella scheda 10.4.2 che attribuisce al CdS la competenza di stabilire i termini entro i quali i Comuni devono adeguare il proprio PR, in caso di importanti discordanze fra i PR in vigore e gli indirizzi pianificatori di questa scheda di PD;
- propone alcune modifiche alla descrizione delle funzioni e degli interventi auspicati per il Quartiere Collina centrale (oggetto 10.4.2.17), il Parco del Vedeggio (oggetto 10.4.2.10) e il Quartiere Besso-Massagno (oggetto 10.4.2.7).

2.1.4 Ricorso del comune di Massagno

Il Comune di Massagno non si oppone a contenuti delle schede oggetto di ricorso, ma propone di:

- rileggere il modello urbanistico dell'Agglomerato per meglio definire il Centro nelle sue componenti territoriali e funzionali, estendendo anche a parte del Quartiere Besso-Massagno con la stazione FFS ed a parte del Quartiere Molino Nuovo quelle funzioni strategiche e centrali auspiccate dal PD;
- specificare le premesse di recupero ambientale e, soprattutto, le destinazioni funzionali auspiccate con le conseguenti modalità pianificatorie e di attuazione della "copertura della Trincea FFS a Massagno".
- valutare l'opportunità di eventualmente inserire l'area che si estende dal parco del Tassino fino alla trincea ferroviaria di Massagno nel progetto dei Parchi.

2.1.5 Ricorso cautelativo del comune di Muzzano

Il comune di Muzzano, pur prendendo atto che l'oggetto non è suscettibile di ricorso in questa procedura, ribadisce la sua ferma opposizione alla scheda 12.23.2.5, circonvallazione Agno-Bioggio, confermando il ricorso che ha inoltrato contro questa scheda in occasione del I aggiornamento della scheda 12.23.

2.1.6 Ricorso del comune di Pregassona

Il comune di Pregassona insorge contro la scheda 12.23 ritenendo il collegamento principale (Il anello) previsto nel suo territorio (tratta terminale del torrente Cassone - Viale Cassone parte inferiore - Via Guioni) in contrasto con gli intendimenti del proprio PR e le utilizzazioni esistenti (scuola elementare e edifici abitativi della Cassa pensioni dei dipendenti della città di Lugano).

2.1.7 Ricorso del comune di Vezia

Il Comune di Vezia

- contesta l'oggetto 12.23.3.4a, nodo intermodale di Vezia, chiedendo lo stralcio del posteggio-filtro di 300-400 posti previsto in linea di massima sul suo territorio;
- richiede la garanzia di poter estendere la destinazione artigianale-industriale all'intera area in località Cascina, a contatto con la già esistente zona artigianale del Comune di Cadempino (concerne la scheda 10.4.2);
- chiede che le eventuali esigenze legate al compenso agricolo scaturenti dalle opere stradali di ordine superiore non abbiano a penalizzare il suo territorio;
- sottolinea l'incongruenza tra gli indirizzi pianificatori del PTA (consolidati con la scheda 10.4) e l'attuale consolidata destinazione edificabile del territorio posto in prossimità di Villa Negroni e a valle del nucleo tradizionale;
- chiede di figurare nell'elenco delle Autorità interessate e responsabili del coordinamento del Quartiere Collina-nord e Vezia (oggetti 10.4.2.8 e 10.4.2.14);
- si oppone ai contenuti della scheda 10.4.2.9.a (Quartiere di Vezia), ravvisando incompatibilità fra la situazione esistente e gli intendimenti della scheda di Piano direttore che prevederebbe la costituzione di aree destinate prevalentemente ad uso pubblico (svago, sport, ...) in zone che il Comune ha già identificato come edificabili e che in parte lo sono già.

2.2 In diritto

2.2.1 Ammissibilità dei ricorsi: legittimazione e tempestività

La possibilità di ricorso al Gran Consiglio in materia di schede di coordinamento e rappresentazioni grafiche di categoria "dato acquisito" del Piano direttore cantonale è data dalla LaLPT (art. 18). Sono legittimati a ricorrere i Comuni, gli altri enti pubblici e le Regioni interessate entro trenta giorni dalla scadenza del termine di pubblicazione.

La tempestività dei ricorsi e la legittimazione dei ricorrenti non danno quindi adito a dubbi.

2.2.2 Ammissibilità dei ricorsi: decisione impugnata

I ricorsi concernono oggetti di categoria "dato acquisito" per cui sono ammissibili per un giudizio davanti a questo Gran Consiglio.

Quelle parti di ricorso che concernono oggetti di categoria "informazione preliminare" o "risultato intermedio" non possono essere oggetto di ricorso al Gran Consiglio. Vengono per contro trasmesse al Consiglio di Stato affinché ne tenga conto quali osservazioni per l'ulteriore elaborazione delle schede.

Il ricorso cautelativo del comune di Muzzano non viene esaminato in questa sede: verrà giudicato nell'ambito della procedura ricorsuale concernente la scheda 12.23.2.5 del I aggiornamento della scheda 12.23 del Piano dei Trasporti del Luganese. Formalmente questo ricorso viene dichiarato irricevibile.

2.2.3 Relazione fra Piano direttore e pianificazioni di grado inferiore; precisione delle descrizioni e delle rappresentazioni grafiche del Piano direttore

Tutti i ricorsi hanno una matrice comune: sollevano quesiti puntuali e precisi concernenti la realtà del Comune e del suo territorio. Sembra essere, in una certa misura, una reazione all'"invadenza" del Piano direttore che, apparentemente, regola in modo eccessivamente dettagliato questioni che non possono e non devono essere regolate a questo livello.

Effettivamente molti indizi rendono credibile questa tesi: in particolare le rappresentazioni grafiche, per quanto corrette nella scala, sono molto ricche di dettagli. Questo concerne sia l'estensione dei confini dei Quartieri (scheda 10.4), sia i percorsi dei collegamenti della gerarchia stradale (oggetto 12.23.5.1).

Occorre però, in questa sede, segnalare anche gli indizi che vanno in direzione opposta.

Il Consiglio di Stato stesso, nella sua risposta, fornisce indicazioni che la Commissione considera importanti. La scrivente Commissione ritiene che i punti delle osservazioni del Consiglio di Stato riportati in questo rapporto siano preminenti rispetto ad altri, eventualmente discordanti, non citati in questa sede.

In questo senso la Commissione concorda con il Consiglio di Stato, che nel suo messaggio, puntualizza di aver prestato *"attenzione al principio della sussidiarietà, lasciando alle Autorità locali il margine di apprezzamento necessario per adempiere ai loro compiti pianificatori"*.

La Commissione concorda pure con l'affermazione *"preme sottolineare che il PD non è un Piano di utilizzazione e pertanto, la trasposizione degli indirizzi della pianificazione direttrice nella pianificazione locale non solo permette, ma implica necessariamente un ruolo propositivo da parte dei comuni direttamente interessati"*. Aggiunge infine che *"rientra nel margine di manovra necessario allo svolgimento di questo compito di trasposizione la possibilità per i Comuni di proporre dei complementi e/o delle modifiche alle funzioni auspiccate, elencate per i singoli Quartieri, fermo restando che tali complementi e/o modifiche siano conformi agli obiettivi generali del Modello di organizzazione territoriale dell'agglomerato e non pregiudichino l'assetto territoriale complessivo"*.

La scrivente Commissione utilizzerà queste affermazioni per giudicare in questa luce i ricorsi dei Comuni.

Proprio in quest'ottica, la Commissione non vuole fare lo sbaglio di entrare nel merito di richieste, anche giustificate, ma eccessivamente puntuali e tali da non rientrare nell'ambito della pianificazione direttrice del Piano direttore. Se il Gran Consiglio accogliesse una

richiesta puntuale e di dettaglio, sancirebbe indirettamente un grado di precisione che non vuole dare al Piano direttore. Malgrado ciò, con l'esame di questi ricorsi è importante indicare quali vie i Comuni devono intraprendere per portare nelle sedi competenti le loro richieste.

Di conseguenza si ripropone - non è la prima volta che questa Commissione deve occuparsene - la problematica del grado di dettaglio del Piano direttore stesso e delle sue rappresentazioni grafiche. La scrivente Commissione ritiene che le schede oggetto di questi ricorsi contengano rappresentazioni grafiche non adeguate al carattere di pianificazione di indirizzo del Piano direttore. In particolare si citano l'allegato 3 della scheda di coordinamento 12.23.5 e gli allegati 3 e 4 della scheda 10.4. In questi casi sarebbe stata preferibile una rappresentazione più generalizzata.

Per fugare ogni dubbio sarebbe stato opportuno pretendere dal Consiglio di Stato la rielaborazione più generalizzata di queste rappresentazioni grafiche, ma questo non è apparso necessario, soprattutto in un'ottica di economia processuale. Le rappresentazioni grafiche di queste schede di PD devono quindi essere interpretata nel senso descritto in questo rapporto.

2.2.4 Piano direttore, piani regolatori e autonomia comunale

A livello generale si situa la censura di Breganzona che si duole del carattere coercitivo della scheda 10.4 e rivendica la sua piena autonomia pianificatoria. Tenuto conto delle osservazioni del Consiglio di Stato, è ben chiaro lo spazio di manovra lasciato ai Comuni ai quali, al contrario di quanto temuto, è richiesto un ruolo attivo per la trasposizione nei Piani regolatori dei concetti generali espressi dalla scheda. Va da sé che, malgrado le imperfezioni già ravvisate da questo parlamento, in questi anni di applicazione pratica, il Piano direttore si è dimostrato un utile strumento per indicare ai Comuni gli indirizzi pianificatori, con i quali realizzare la pianificazione locale, coordinata con quella dei Comuni vicini.

In linea di principio, il Piano direttore vincola le autorità e le Regioni¹¹. Secondo la Legge¹² i piani regolatori e i programmi di sviluppo delle Regioni in contrasto con i disposti del piano direttore devono esservi uniformati entro il termine stabilito dal Consiglio di Stato. Come detto precedentemente, il Piano direttore deve limitarsi agli indirizzi pianificatori. Se il Piano direttore contenesse rappresentazioni grafiche eccessivamente dettagliate per lo scopo che vuole raggiungere e se queste rappresentazioni fossero in contrasto con la pianificazione locale (PR) vigente, nascerebbe un problema. Infatti, se si fosse eccessivamente rigorosi con l'applicazione degli articoli di legge citati, potrebbe darsi il caso che il Consiglio di Stato imponga una modifica di PR, semplicemente applicando un dettaglio del Piano direttore non necessario e quindi forse anche non corretto. In questa sede si specifica esplicitamente che, nella misura in cui le rappresentazioni grafiche del Piano direttore contengano dettagli non necessari ai fini dello scopo che vuole raggiungere, non si può imporre una modifica di PR.

In futuro quindi, occorrerà prestare molta attenzione alle rappresentazioni grafiche, in modo che non possano nascere dubbi, né sulle intenzioni pianificatorie del Consiglio di Stato, né su dettagli che non devono far parte della rappresentazione stessa.

¹¹ LaLPT, art. 22, §1

¹² LaLPT, art. 22, § 2

2.2.5 Estensione e confini dei quartieri

I comuni di Bioggio, Vezia e Massagno chiedono che vengano rivisti i confini dei Quartieri che toccano il loro territorio. Alla luce di quanto indicato al punto precedente, è importante relativizzare i confini fra i quartieri, così come indicati nelle rappresentazioni grafiche¹³. Gli esempi concreti sollevati dai ricorrenti possono servire da modello anche per altre situazioni che si presenteranno nell'applicazione di questa scheda di PD.

I confini del quartiere Vedeggio sono indicati come rette: indizio evidente che si tratta di un'idea direttrice che dovrà essere affinata nelle ulteriori fasi pianificatorie. Dal sopralluogo esperito, la sottocommissione ha tuttavia maturato la convinzione che la situazione attuale ben giustifica l'introduzione di un "*quartiere specializzato per attività del secondario e del terziario avanzato*". Tenendo conto che una pianificazione successiva potrà in dettaglio stabilire l'estensione della zona e le sue funzioni, il comune di Bioggio ha sufficiente spazio di manovra per definire con esattezza i confini e le funzioni dei quartieri che toccano il proprio territorio. Il suo ricorso non deve quindi essere accolto.

Una problematica di Vezia è molto puntuale e concerne l'estensione del Parco del Vedeggio che a tratti (zona Villa Negroni e a valle del nucleo storico) si estende sul pendio oltre la cesura artificiale data dalla ferrovia e dall'autostrada. Se si guardasse il dettaglio, come la sottocommissione ha avuto modo di rendersi conto in sede di sopralluogo, in realtà vi sarebbe effettivamente una incompatibilità fra le edificazioni esistenti e pianificate a livello di PR con gli intendimenti del Piano direttore per la funzione di parco. È evidente che questo è un esempio che dimostra l'inadeguatezza delle rappresentazioni grafiche proposte per descrivere le funzioni dei quartieri. Tuttavia, proprio per le ragioni espresse precedentemente, la richiesta di una revisione dell'estensione della zona prevista quale parco non è necessaria. È sufficiente l'interpretazione data da questo rapporto e dalle osservazioni del Consiglio di Stato per garantire al Comune la libertà necessaria per regolare, a livello di pianificazione locale questi apparenti conflitti, nati solo dalla rappresentazione grafica usata in queste schede di PD.

Il comune di Massagno, in modo analogo alle precedenti richieste, chiede di rivedere l'estensione di alcuni quartieri che lo toccano da vicino (ad esempio quello della city che a nord, nella rappresentazione grafica, è delimitato da un inspiegabile peduncolo). Il Consiglio di Stato, nelle sue osservazioni, indica che "*i limiti dei quartieri non devono essere intesi in modo normativo. Sarebbe tuttavia scorretto, dal profilo metodologico, decidere già in questa sede delle modifiche di questi confini, senza aver dapprima svolto i necessari approfondimenti*". La Commissione fa sua questa interpretazione e non accoglie quindi la richiesta di Massagno, ritenendo che vi sia sufficiente margine di manovra per esaminare, nelle fasi pianificatorie future, da effettuarsi a livello locale, probabilmente intercomunale, i suggerimenti proposti.

La richiesta di Vezia concernente la vocazione industriale del territorio in zona Cascina, da una parte riguarda la scheda 10.4 e dall'altra la realizzazione della galleria Vedeggio-Cassarate e del posteggio intermodale Pradone (parte b, attualmente categoria "informazione preliminare"). La scrivente Commissione condivide la risposta data dal Consiglio di Stato in merito a questo punto (no. 59, pag. 35 del messaggio). Non è pertanto necessario entrare nel merito di una modifica di PD per soddisfare questa richiesta. È sufficiente confermare, da parte della Commissione, quanto già espresso nel messaggio e cioè che "*... la Divisione della Pianificazione territoriale non ravvisa particolari motivi che impediscano una futura attribuzione alla zona edificabile dei terreni ubicati in località Cascina., ...*".

¹³ Scheda PD 10.4, allegati 3 e 4

2.2.6 Gerarchia stradale

I comuni di Pregassona e Breganzona sollevano delle censure contro il modello di gerarchia stradale (oggetto 12.23.5.1). Entrambi ritengono che alcuni collegamenti che toccano il proprio territorio siano in contrasto, sia con il Piano regolatore, sia con la situazione reale locale.

Per quanto riguarda Breganzona, la problematica è abbastanza semplice. Tenuto conto delle osservazioni introduttive circa il grado di precisione del Piano direttore, l'importanza della gerarchia stradale proposta sta nei punti nodali e del generico collegamento fra di essi. Nella fattispecie, è richiesta la realizzazione di un collegamento fra la zona di Cinque Vie e la zona di Viglio. Sarà la pianificazione locale che stabilirà quante e quali strade servano per raggiungere al meglio questo obiettivo. Le soluzioni proposte da Breganzona possono quindi entrare in linea di conto senza dover cambiare nulla alla gerarchia stradale proposta nel Piano direttore. Non è quindi necessario accogliere il ricorso di Breganzona su questo punto.

La censura di Pregassona, benché in principio sia identica a quella di Breganzona, necessita di ulteriori spiegazioni. Vi sono infatti elementi importanti che rendono molto difficile la realizzazione di un nuovo attraversamento del Cassarate all'altezza del cimitero di Lugano. In territorio di Pregassona si è potuto constatare come lo spazio creato dal torrente Cassone potrebbe essere uno dei pochissimi corridoi in cui potrebbe essere realizzabile il previsto collegamento. In occasione del sopralluogo si è potuto constatare come vi siano importanti conflitti, sia su territorio di Pregassona (scuola elementare e complesso abitativo), sia su territorio di Lugano (cimitero e Scuole della Gerra). Questi conflitti dovranno essere assolutamente approfonditi e dettagliatamente studiati, in occasione della prossima fase pianificatoria. La Commissione ha valutato attentamente in che modo debba dare seguito a questi conflitti: da una parte è possibile lo stralcio di questo collegamento già a livello di Piano direttore, dall'altra parte si potrebbe declassare il collegamento a categoria "risultato intermedio". Infine la Commissione potrebbe manifestare nel rapporto le sue riserve, invitando le autorità preposte ai successivi approfondimenti di esaminare con la dovuta attenzione questa problematica e, se possibile, studiare alternative meno problematiche.

Per ponderare queste opzioni, bisogna pure tenere conto delle osservazioni precedenti e concernenti il grado di dettaglio del Piano direttore. In termini schematici, il modello prevede la realizzazione di un collegamento supplementare fra le due sponde del Cassarate. Questo principio non è un dettaglio, lo è invece la posizione esatta di questo collegamento. Senza ulteriori studi non è quindi saggio stralciare questo collegamento che potrebbe essere importante in un'ottica futura. Ottica futura che è però mitigata da una previsione di gerarchia stradale nella seconda fase del PTL, contenuta nel PTA, che declasserebbe questo nuovo collegamento a strada di collegamento interno dopo la realizzazione della galleria del Monte Brè. Tenuto conto di questi elementi, l'uovo di Colombo potrebbe essere il declassamento a risultato intermedio: ciò non è tuttavia formalmente possibile, visto che il collegamento contestato fa parte dell'intera gerarchia stradale dell'agglomerato, che a sua volta rappresenta un oggetto preciso e completo nell'ampia scheda 12.23. Malgrado l'ampio potere di apprezzamento del Gran Consiglio (vedi punto 1.6 di questo rapporto), non appare praticabile estrarre un singolo collegamento dall'insieme della gerarchia stradale, inteso come modello completo per tutto l'agglomerato, per rispondere concretamente alla censura sollevata dal Comune e condivisa dalla Commissione. Resta l'ultima soluzione: confermare la gerarchia stradale nel suo complesso, trattandosi di un importante complemento all'opera principale data dall'Omega, per quanto riguarda la mobilità privata su gomma. Contemporaneamente si

rende attenti ai gravi conflitti che il contestato collegamento potrebbe portare con sé. A livello di pianificazione di dettaglio questa problematica dovrà essere affrontata subito ed eventualmente corretta con misure che solo approfonditi studi potranno rivelare. Formalmente, quindi, a livello di Piano direttore, il ricorso di Pregassona viene respinto.

2.2.7 Posteggi filtro, nodi intermodali e posteggi privati

I Comuni di Vezia, Breganzona e Bioggio sollevano quesiti e problematiche inerenti i posteggi filtro e i nodi intermodali.

Preliminarmente occorre osservare che il gravame di Bioggio su questo punto non è ricevibile. Infatti, il nodo intermodale di Molinazzo-Bioggio (oggetto 12.23.3.3) appartiene alla categoria "risultato intermedio" contro il quale non è possibile il ricorso al Gran Consiglio. Si ricorda comunque che è previsto, a livello di "informazione preliminare" un collegamento tra il Vedeggio e la City tramite una navetta sotterranea (oggetto 12.23.4.9).

Il ricorso del Comune di Breganzona si duole che il nodo intermodale di Gentilino (Piodella), precedentemente di categoria "informazione preliminare" è stato stralciato. Non trattandosi di una scheda di categoria "dato acquisito", per il parallelismo delle forme, anche lo stralcio non soggiace al diritto di ricorso. Il ricorso, su questo punto, non è quindi ricevibile.

A titolo abbondanziale si osserva che le osservazioni sono comunque state recepite dal Consiglio di Stato che, nelle sue osservazioni, ha risposto in modo esaustivo alle richieste dei due Comuni.

Il Comune di Vezia si oppone invece alla realizzazione di un posteggio-filtro di 300-400 posti-auto (oggetto 12.23.3.4.a), servito dalle autolinee urbane e destinato a filtrare il traffico della strada di collegamento principale Lamone Cadempino, Cureglia e Capriasca. Il Comune, fra l'altro, lamenta la mancanza di studi approfonditi che dimostrino la necessità di questo posteggio e rende attenti che l'ubicazione prevista si scontra con gli intendimenti dei privati, proprietari dei sedimi nella zona "Innovazione". Il Consiglio di Stato, dal canto suo, nelle sue osservazioni puntualizza che sono stati proprio gli studi effettuati nell'ambito del PTA a richiedere la realizzazione di posteggi per filtrare le strade di collegamento principali, altrimenti non servite dai grandi nodi intermodali previsti precedentemente. Inoltre il Consiglio di Stato precisa che *"non compete alla pianificazione direttrice definire l'esatta ubicazione del posteggio-filtro"*, che *"...la definizione della precisa localizzazione del posteggio verranno messe a confronto delle varianti..."* e che *"...il posteggio-filtro, vista la sua dimensione, dovrà essere accompagnato da un esame di impatto ambientale..."*.

La sottocommissione ha potuto rendersi conto in occasione del sopralluogo che la zona prevista per questo posteggio è cruciale e nel contempo delicata: riuscire però a realizzare un interscambio fra traffico privato e pubblico proprio in quella zona, già servita oggi da una linea della TPL SA, potrebbe essere di interesse generale tale da oltrepassare l'ambito comunale di Vezia. Non esistono quindi i presupposti per entrare nel merito della richiesta di stralcio del posteggio filtro dal Piano direttore: come già detto in questo rapporto, sarà la pianificazione di dettaglio che dovrà stabilire in dettaglio l'ubicazione migliore e le misure che dovranno essere prese per evitare i possibili conflitti di utilizzazione. La Commissione conferma inoltre le garanzie che il Consiglio di Stato ha dato in riguardo alla scelta e alla progettazione del posteggio-filtro citate sopra.

A proposito del problema della normativa cantonale sui posteggi privati, la scrivente Commissione condivide quanto affermato dal Consiglio di Stato nel messaggio (punto 15 a pag. 15). La richiesta di Breganzona non viene quindi accolta.

2.2.8 Funzioni dei "quartieri" nella "nuova città"

I comuni di Breganzona, Bioggio e Massagno sottopongono diversi emendamenti per precisare meglio le funzioni e gli interventi auspicati. Non si ravvisano elementi tali da giustificare una modifica degli intendimenti generali espressi nelle schede contestate. Sarà proprio l'autonomia comunale, invocata soprattutto da Breganzona, e la propria competenza in materia pianificatoria a livello locale che potrà tradurre in misure concrete le specificità locali, nell'ambito dell'indirizzo generale dato dal Piano direttore.

2.2.9 Parchi e aree pubbliche

Alcuni comuni sollevano alcune questioni concernenti i parchi e le aree pubbliche. È evidente che l'area principale e più ampia sia quella zona che addirittura è stata attribuita ad uno specifico quartiere: il Parco del Vedeggio (oggetto 10.4.2.10). Sono pure importanti le altre zone individuate e definite esplicitamente nelle descrizioni dei quartieri corrispondenti.

Ciò non toglie che possano esserci ulteriori possibilità, da scoprire e realizzare a livello di pianificazione inferiore. Viceversa, altre utilizzazioni delle aree destinate a parchi e aree pubbliche devono pure essere possibili, nella misura in cui il carattere originale dell'area non venga alterato. In questi ambiti si situano le proposte di Massagno (che chiede di inserire nel progetto dei parchi l'area che si estende dal parco del Tassino fino alla trincea ferroviaria, vedi pure il punto 2.2.10), di Breganzona (valorizzazione delle zone agricole esistenti) e Bioggio (che ritiene la funzione di sviluppo aeroportuale incompatibile con la vocazione del quartiere del Parco del Vedeggio).

Le indispensabili pianificazioni a livello locale dovranno verificare in che misura si possa tenere conto di queste richieste (e osservazioni), considerando per ogni quartiere sono indicate le funzioni e gli interventi auspicati principali, ma che non ne sono esclusi altri.

2.2.10 Diversi

La Commissione aderisce alla proposta del Consiglio di Stato che propone di accogliere la richiesta di Vezia di figurare fra le Autorità coinvolte nel quartiere Collina nord e nel quartiere di Taverne. Gli oggetti 10.4.2.8 e 10.4.2.14 vengono quindi modificati in questo senso.

Il comune di Massagno chiede di specificare a livello di pianificazione direttrice le destinazioni funzionali auspiccate per la zona che verrebbe ricavata dalla copertura della trincea FFS. Premesso che l'oggetto 10.4.2.7 indica chiaramente che un intervento auspicato è proprio la copertura di questa trincea, sarà la pianificazione locale di dettaglio che individuerà al meglio i contenuti e le modalità di attuazione della copertura di questa pregiata area. Proprio per salvaguardare l'autonomia comunale, stabilito il principio che la copertura di questa trincea è auspicata, dovranno essere i comuni interessati (Massagno in primis, ma anche Lugano che è toccata nella parte sud della trincea) a intraprendere i passi pianificatori di dettaglio. Constatato che si tratta di un problema che tocca più di un comune, si suggerisce di intraprendere la pianificazione su base intercomunale e anche

coinvolgendo le FFS. Non è da escludere nemmeno un'integrazione di questa problematica in quella più ampia della stazione di Lugano.

Breganzona chiede pure che i percorsi equestri vengano rivalutati e inseriti specificatamente nella pianificazione direttrice. La Commissione fa sue le osservazioni del Consiglio di Stato a questo riguardo. Gli equini hanno ormai definitivamente perso la loro funzione di mezzo di trasporto, come forse lo avevano ancora 100 anni or sono. Oggi, la loro funzione è prevalentemente di svago e sportiva; in quest'ottica, le misure previste dalle schede di Piano direttore sono ampiamente sufficienti per salvaguardare queste esigenze. Misure puntuali, in zone dove questo sport viene praticato con una certa frequenza, possono essere decise a livello locale.

3. RIASSUNTO DELLE PROPOSTE DI DECISIONE

3.1 Ricorso del comune di Bioggio

Le richieste puntuali concernenti ad esempio lo "*sviluppo aeroporto Lugano-Agno*" e le "*attività commerciali con grandi superfici di vendita*" non vengono accolte, perché non in contraddizione con l'idea direttrice delle schede contestate (vedi punto 2.2.8).

La richiesta di stralcio del quartiere Agno-Bioggio (oggetto 10.4.2.12) non viene accolta (vedi punto 2.2.5). Al contrario del ricorrente, si ritiene giustificata la definizione di un quartiere con le caratteristiche proposte in quell'ubicazione. La pianificazione locale regolerà comunque estensione e contenuti di dettaglio.

Per quanto concerne la richiesta di collegare il posteggio intermodale di Molinazzo-Bioggio con Lugano-Centro tramite un vettore diretto, il ricorso è irricevibile (vedi punto 2.2.7).

3.2 Ricorso del comune di Breganzona

La contestazione generale non viene accolta. Infatti, negli intendimenti di attuazione delle schede di queste schede di PD, vi è la garanzia che, nei limiti concessi dalla legge, i comuni possano e debbano assumere un ruolo attivo nella pianificazione locale (vedi punto 2.2.4).

La domanda concernente la gerarchia stradale non viene accolta, visto che è compito della pianificazione inferiore trovare la soluzione migliore per realizzare il collegamento fra la zona di Viglio e delle Cinque Vie (vedi punto 2.2.6).

La richiesta concernente la normativa cantonale dei posteggi privati non ha fondamento e quindi non viene accolta (vedi punto 2.2.7).

La richiesta di inserimento della categoria dei cavalieri non viene accolta (2.2.10).

Le richieste puntuali concernenti diversi oggetti della scheda di coordinamento 10.4 non vengono accolte, perché l'autonomia comunale in materia pianificatoria è sufficiente per dare seguito a queste desiderata a livello di pianificazione inferiore (vedi punto 2.2.8).

Per quanto concerne la richiesta di reintroduzione del posteggio intermodale di Viglio, il ricorso è irricevibile (vedi punto 2.2.7).

3.3 Ricorso del comune di Massagno

La richiesta concernente la modifica di alcuni confini di quartieri nell'area del comune di Massagno non viene accolta, non avendo valore normativo i confini indicati sulle rappresentazioni grafiche della scheda 10.4 (vedi punto 2.2.5).

Le richieste relative agli indirizzi da dare alla copertura della trincea non necessitano di una modifica del Piano direttore: è sufficiente l'autonomia comunale in materia pianificatoria. Quindi, questa domanda non viene accolta (vedi punto 2.2.10).

L'opportunità di inserire l'area fra il parco del Tassino fino alla trincea ferroviaria di Massagno nel progetto dei parchi può essere esaminata nell'ambito della pianificazione comunale. La domanda di modifica della scheda di PD in tal senso non viene quindi accolta (vedi punto 2.2.9).

3.4 Ricorso cautelativo del comune di Muzzano

Il ricorso è irricevibile (vedi punto 2.2.2).

3.5 Ricorso del comune di Pregassona

La Commissione condivide le preoccupazioni espresse nel ricorso del comune di Pregassona.. Tuttavia, per coerenza con l'impostazione che si vuole dare al Piano direttore, il ricorso viene respinto (vedi punto 2.2.5).

3.6 Ricorso del comune di Vezia

La richiesta concernente lo stralcio del posteggio filtro di Vezia (oggetto 12.23.3.4a) non viene accolta. La Commissione conferma la necessità di questa struttura; ritiene inoltre che le ulteriori fasi procedurali diano ampia garanzia perché venga trovata una soluzione idonea da tutti i punti di vista (vedi punto 2.2.7).

La garanzia per l'estensione della destinazione artigianale è stata data dal Consiglio di Stato. Non è necessaria una modifica del PD, la parte di ricorso concernente questo punto è respinta (vedi punto 2.2.5).

La questione dei compensi agricoli non può essere trattata in questa sede.

La questione concernente il conflitto fra le zone già edificate o pianificate come edificabili nel PR e la vocazione di parco date dalla scheda di PD viene risolta con l'interpretazione di questo rapporto. La richiesta di modifica non viene accolta (vedi punto 2.2.5).

La richiesta di figurare nell'elenco delle Autorità interessate e responsabili del coordinamento dei Quartieri Collina-nord e Vezia viene accolta. I relativi oggetti 10.4.2.8 e 10.4.2.14 vengono modificati di conseguenza (vedi punto 2.2.10).

4. CONCLUSIONI

Il grande lavoro preparatorio svolto della Commissione intercomunale dei trasporti del Luganese ha fatto sì che attorno alla Proposta di Piano dei Trasporti del Luganese si formasse un generale consenso. Consenso che ha potuto essere misurato in occasione delle consultazioni effettuate ai vari livelli.

La verifica di questo consenso è l'esiguo numero di ricorsi presentati contro una scheda di coordinamento molto complessa e ampia come quella in esame. Nella sostanza i ricorsi confermano la validità del PTL nel suo insieme. Contestano solamente aspetti puntuali, importanti forse per le realtà comunali, ma che non mettono in forse il concetto globale del PTL.

L'elemento determinante di novità in questo secondo aggiornamento della pianificazione direttrice concernente il PTL è l'adozione della scheda 10.4, che rappresenta una misura concreta per trasporre il concetto già contenuto nel Piano direttore secondo cui *"il centro dell'agglomerato urbano di Lugano assume il ruolo di polo cantonale nella gerarchia della centralità"*.

Coerentemente con quanto deciso in passato, si conferma il carattere generale del Piano direttore cantonale, basato sulla pianificazione direttrice, e dell'importanza della pianificazione locale per trasporre in misure concrete i principi previsti dal Piano direttore.

Infine si auspica che questo tassello, consistente nelle due schede di Piano direttore nell'ambito della lunga e tortuosa procedura, dia un nuovo e determinante impulso nella realizzazione delle grandi opere del fortemente voluto Piano dei Trasporti del Luganese. La forte dinamica e il grande sviluppo dell'agglomerato di Lugano chiedono queste opere che dovranno essere realizzate nella loro interezza prima del temuto collasso della mobilità del Luganese.

Per la Commissione speciale per la pianificazione del territorio:

Thomas Arn, relatore

Arigoni - Bobbià - Calastri - Canal - Celio -

Feistmann - Ferrari C. - Ferrari Massimo -

Lepori - Marzorini - Quadri - Suter - Tarchini

PROGETTO DI DECISIONE

- esaminato il ricorso del 20 maggio 2001 presentato dal Comune di Pregassona contro l'adozione (decisione del 14 marzo 2001) delle schede di coordinamento settoriale del piano direttore cantonale numero 12.23 (Piano dei Trasporti del Luganese) e 10.4 (Modello di organizzazione territoriale dell'agglomerato luganese);
- visto il messaggio n. 5183 dell'11 dicembre 2001 del Consiglio di Stato;
- richiamate la Legge cantonale di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio del 23 maggio 1990 e la Legge di procedura per le cause amministrative del 19 aprile 1966,

d e c i d e :

1

Il ricorso del Comune di Pregassona è respinto.

2

¹Non si riscuotono spese.

²Non vengono assegnate indennità.

3

La presente decisione (unitamente al rapporto commissionale) viene intimata al ricorrente dalla Segreteria del Gran Consiglio.

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente:

Il Segretario:

A. Bignasca

R. Schnyder

PROGETTO DI DECISIONE

- esaminato il ricorso del 13 giugno 2001 presentato dal Comune di Vezia contro l'adozione (decisione del 14 marzo 2001) delle schede di coordinamento settoriale del piano direttore cantonale numero 12.23 (Piano dei Trasporti del Luganese) e 10.4 (Modello di organizzazione territoriale dell'agglomerato luganese);
- visto il messaggio n. 5183 dell'11 dicembre 2001 del Consiglio di Stato;
- richiamate la Legge cantonale di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio del 23 maggio 1990 e la Legge di procedura per le cause amministrative del 19 aprile 1966,

d e c i d e :

1

Il ricorso del Comune di Vezia è parzialmente accolto.

2

¹Non si riscuotono spese.

²Non vengono assegnate indennità.

3

La presente decisione (unitamente al rapporto commissionale) viene intimata al ricorrente dalla Segreteria del Gran Consiglio.

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente:

Il Segretario:

A. Bignasca

R. Schnyder

PROGETTO DI DECISIONE

- esaminato il ricorso del 16 giugno 2001 presentato dal Comune di Massagno contro l'adozione (decisione del 14 marzo 2001) delle schede di coordinamento settoriale del piano direttore cantonale numero 12.23 (Piano dei Trasporti del Luganese) e 10.4 (Modello di organizzazione territoriale dell'agglomerato luganese);
- visto il messaggio n. 5183 dell'11 dicembre 2001 del Consiglio di Stato;
- richiamate la Legge cantonale di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio del 23 maggio 1990 e la Legge di procedura per le cause amministrative del 19 aprile 1966,

d e c i d e :

1

Il ricorso del Comune di Massagno è respinto.

2

¹Non si riscuotono spese.

²Non vengono assegnate indennità.

3

La presente decisione (unitamente al rapporto commissionale) viene intimata al ricorrente dalla Segreteria del Gran Consiglio.

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente:

Il Segretario:

A. Bignasca

R. Schnyder

PROGETTO DI DECISIONE

esaminato il ricorso del 13 giugno 2001 presentato dal Comune di Breganzona contro l'adozione (decisione del 14 marzo 2001) delle schede di coordinamento settoriale del piano direttore cantonale numero 12.23 (Piano dei Trasporti del Luganese) e 10.4 (Modello di organizzazione territoriale dell'agglomerato luganese);

- visto il messaggio n. 5183 dell'11 dicembre 2001 del Consiglio di Stato;
- chiamate la Legge cantonale di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio del 23 maggio 1990 e la Legge di procedura per le cause amministrative del 19 aprile 1966,

d e c i d e :

1

Il ricorso del Comune di Breganzona, nella misura in cui è ricevibile, è respinto.

2

¹Non si riscuotono spese.

²Non vengono assegnate indennità.

3

La presente decisione (unitamente al rapporto commissionale) viene intimata al ricorrente dalla Segreteria del Gran Consiglio.

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente:

Il Segretario:

A. Bignasca

R. Schnyder

PROGETTO DI DECISIONE

- esaminato il ricorso del 18 giugno 2001 presentato dal Comune di Bioggio contro l'adozione (decisione del 14 marzo 2001) delle schede di coordinamento settoriale del piano direttore cantonale numero 12.23 (Piano dei Trasporti del Luganese) e 10.4 (Modello di organizzazione territoriale dell'agglomerato luganese);
- visto il messaggio n. 5183 dell'11 dicembre 2001 del Consiglio di Stato;
- richiamate la Legge cantonale di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio del 23 maggio 1990 e la Legge di procedura per le cause amministrative del 19 aprile 1966,

d e c i d e :

1

Il ricorso del Comune di Bioggio, nella misura in cui è ricevibile, è respinto.

2

¹Non si riscuotono spese.

²Non vengono assegnate indennità.

3

La presente decisione (unitamente al rapporto commissionale) viene intimata al ricorrente dalla Segreteria del Gran Consiglio.

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente:

Il Segretario:

A. Bignasca

R. Schnyder

PROGETTO DI DECISIONE

- esaminato il ricorso cautelativo del 3 aprile 2001 presentato dal Comune di Muzzano contro l'adozione (decisione del 14 marzo 2001) delle schede di coordinamento settoriale del piano direttore cantonale numero 12.23 (Piano dei Trasporti del Luganese) e 10.4 (Modello di organizzazione territoriale dell'agglomerato luganese);
- visto il messaggio n. 5183 dell'11 dicembre 2001 del Consiglio di Stato;
- richiamate la Legge cantonale di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio del 23 maggio 1990 e la Legge di procedura per le cause amministrative del 19 aprile 1966,

d e c i d e :

1

Il ricorso del Comune di Muzzano è irricevibile.

2

¹Non si riscuotono spese.

²Non vengono assegnate indennità.

3

La presente decisione (unitamente al rapporto commissionale) viene intimata al ricorrente dalla Segreteria del Gran Consiglio.

PER IL GRAN CONSIGLIO

Il Presidente:

Il Segretario:

A. Bignasca

R. Schnyder