

# Rapporto

numero	data	Dipartimento
<b>4834 R</b>	22 febbraio 1999	TERRITORIO
Concerne		

## **della Commissione speciale per la pianificazione del territorio sul messaggio 22 dicembre 1998 concernente l'approvazione del piano generale della galleria Veduggio-Cassarate e relativi raccordi alla rete viaria locale (strada principale A399) nell'ambito del Piano dei trasporti del Luganese (PTL)**

### **1. CONSIDERAZIONI DI ORDINE GENERALE**

#### **1.1 La genesi del Piano dei Trasporti del Luganese<sup>1</sup>**

Nell'aprile del 1989, con una convenzione fra lo Stato e i Comuni del Distretto di Lugano, Isole e Medeglia del Distretto di Bellinzona, è stata insediata la Commissione intercomunale dei trasporti del Luganese (CT) con lo scopo di individuare e risolvere i problemi di mobilità della regione tramite l'allestimento di un Piano regionale dei trasporti del Luganese (PTL). A questa convenzione hanno aderito 84 Comuni degli 87 interpellati.

La prima iniziativa pubblica della Commissione è stata la promozione di una Consultazione preliminare di Comuni e Enti, conclusa nel dicembre del 1989, per ottenere un quadro completo delle problematiche legate ai trasporti della Regione.

Per impostare lo studio pianificatorio dei trasporti del Luganese, nel maggio del 1990, la CT ha avviato uno studio sulla mobilità e sulla domanda di trasporto, considerati elementi chiave sia per la verifica dell'attuale rete di trasporto, che per il dimensionamento di future infrastrutture viarie. Il lavoro è stato completato nel marzo del 1991.

Nel primi mesi del 1991 la CT ha elaborato il Rapporto Intermedio sugli indirizzi del PTL, il quale non voleva essere un quadro di interventi concreti, ma piuttosto uno schema propositivo indicante la soluzione del problema del trasporto del Luganese, in un nuovo sistema integrato di trasporti e relative infrastrutture.

Nel giugno del 1991 è stata promossa una Consultazione pubblica sul Rapporto Intermedio sugli indirizzi del PTL, terminato nell'ottobre del 1991. I risultati della consultazione non hanno messo in discussione la validità dello schema indicato.

La CT ha quindi elaborato il Progetto di Proposta di PTL, una proposta quadro di potenziamento delle reti e dei sistemi di trasporto esistenti. La proposta consiste in un sistema di trasporto integrato in grado di offrire caratteristiche ottimali in termini di bacini di utenza serviti, fattibilità tecnica degli interventi, economicità dei sistemi e dell'esercizio, impatto ambientale.

<sup>1</sup> Informazioni tratte dalla Proposta di Piano dei Trasporti del Luganese (PTL), Documento quadro, 1994.

Nel mese di febbraio del 1993, la CT ha promosso la Consultazione sul Progetto di Proposta di PTL, terza ed ultima tappa di confronto pubblico. Gli argomenti di maggiore interesse emersi dalla consultazione, sono stati ripresi nel documento finale elaborato dalla CT, la Proposta di Piano dei Trasporti del Luganese<sup>2</sup>.

## **1.2 Consolidamento pianificatorio**

Dal punto di vista pianificatorio le proposte di PTL sono state consolidate nel Piano Direttore cantonale, in questo modo il Piano dei Trasporti del Luganese ha assunto forza giuridica.

Il Consiglio di Stato, con decisione del 31 maggio 1994, ha adottato la scheda di coordinamento numero 12.23 concernente il Piano dei Trasporti del Luganese. Questa scheda è suddivisa in cinque schede settoriali:

- 1: Piano speciale per il Basso Malcantone
- 2: Infrastrutture per i trasporti individuali su gomma
- 3: Nodi intermodali, stazionamento e misure urbanistiche
- 4: I trasporti pubblici
- 5: Piani del traffico comunali

Ogni scheda settoriale contiene una serie di oggetti che rappresentano singole opere all'interno del contesto del Piano dei Trasporti del Luganese. A ogni oggetto è attribuito lo stato del coordinamento ("informazione preliminare", risultato intermedio" e "dato acquisito") a seconda del livello di coordinamento raggiunto.

Contro questa scheda sono stati interposti alcuni ricorsi, respinti con decisione del Gran Consiglio del 12 marzo 1997.

A seguito dell'avanzamento della pianificazione e della progettazione dei diversi oggetti, il 19 dicembre 1997 il Consiglio di Stato ha adottato il 1° aggiornamento della scheda di coordinamento 12.23 che comporta essenzialmente due tipi di modifiche:

- il cambiamento di categoria di oggetti, da informazione preliminare a risultato intermedio, rispettivamente da risultato intermedio a dato acquisito;
- la trattazione dettagliata di alcuni oggetti delle schede settoriali attraverso l'allestimento di schede specifiche chiamate schede-oggetto.

La pubblicazione di queste schede è avvenuta contemporaneamente alla quella per informazione e partecipazione del Piano Generale in esame.

I ricorsi contro la scheda di coordinamento 12.23 dei Comuni di Canobbio, Comano e Lugano sono quindi stati concomitanti con le osservazioni concernenti il Piano Generale.

Tenendo conto che alcuni postulati contenuti nei ricorsi avrebbero dovuto essere verificati in occasione dell'esame di Piano Generale, i ricorsi contro la scheda di coordinamento 12.23 ancora pendenti (quello di Lugano è stato nel frattempo stato ritirato) sono stati respinti con decisione del Gran Consiglio dell'8 ottobre 1998.

---

<sup>2</sup> Approvato definitivamente dalla Commissione Intercomunale dei Trasporti del Luganese nella sua seduta numero 40 del 10 dicembre 1993.

### 1.3 Approfondimenti pianificatori e urbanistici

Dopo il primo consolidamento pianificatorio del PTL è stato iniziato lo studio per l'elaborazione del Concetto di Organizzazione Territoriale dell'Agglomerato Luganese (COTAL), con lo scopo di inquadrare il PTL in un disegno urbanistico regionale. Infatti il PTL era stato elaborato come un piano settoriale dei trasporti, senza aver prima concepito un piano urbanistico generale in cui inserirlo. Questo fatto, a posteriori, era stato giudicato una lacuna; per essere veramente efficace un piano dei trasporti non può invero non essere collocato in un concetto urbanistico generale con il quale deve essere coerente. Il PTL è risultato coerente con il COTAL salvo che per il nodo intermodale di Viglio che è stato in seguito stralciato per ragioni di natura paesaggistico-ambientale.

Dal COTAL, pubblicato nel febbraio-marzo 1996, emerge il concetto di “Nuova Città” che scaturisce dalla constatazione che l'agglomerato ha raggiunto un alto livello di identità urbana e di continuità spaziale e che le specifiche interazioni si coordinano tra loro in modo da costituire un sistema.

In luglio del 1998 è stato posto in consultazione il Piano dei Trasporti dell'Agglomerato del Luganese (PTA) che è da intendere come un approfondimento del COTAL e contemporaneamente come piano di applicazione del PTL.

Questo documento riprende il concetto di “Nuova Città” introdotto dal COTAL e definisce i suoi quartieri seguendo diversi criteri di classificazione, come le funzioni preminenti, la topografia, le caratteristiche storiche, architettoniche e urbanistiche e altri ancora.

In particolare vengono distinti:

- 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”.

A questi quartieri vengono assegnati gli indirizzi per la ristrutturazione degli insediamenti e il recupero dei valori ambientali.

Partendo dai quartieri e dalle loro funzioni, vengono quindi definiti gli elementi costituenti il sistema dei trasporti dell'agglomerato di Lugano, ovvero della “Nuova Città”.

Lo studio per l'allestimento del Piano di indirizzo urbanistico del Comparto di Trevano (PICT), iniziato alla fine del 1997, è attualmente in corso e permetterà di stabilire

- la definizione dell'assetto viario definitivo del comparto, con particolare riguardo al previsto asse di penetrazione all'agglomerato urbano e al posizionamento della struttura di Park&Ride.
- la formulazione di precise indicazioni circa l'attribuzione alle singole componenti territoriali delle destinazioni d'uso specifiche, con particolare riguardo alle zone di interesse pubblico e, più in generale, al disegno degli spazi aperti;

- la formulazione di precisi indirizzi per una corretta composizione urbanistica, in particolare per quanto concerne la viabilità secondaria e il suo aggancio alla viabilità principale.

#### **1.4 Il Piano Generale nel contesto della Legge sulle strade**

La legge sulle strade del 23 marzo 1983 definisce le strade pubbliche, il loro uso, le competenze del Cantone e le procedure necessarie per la loro realizzazione.

Le fasi di pianificazione e progettazione di una nuova strada possono essere riassunte in questo modo:

- Il Piano cantonale dei trasporti (ai sensi dell'art. 8 della L sulle strade) è integrato nel Piano direttore cantonale nelle rispettive schede settoriali e segue pertanto l'iter di approvazione previsto per il Piano direttore cantonale.
- Il Piano Generale concreta gli indirizzi della pianificazione cantonale dei trasporti (art. 11 L sulle strade). La procedura per la sua approvazione è identica a quella per i piani di utilizzazione cantonale (LaLPT art. 46-50).
- Il Progetto definitivo precisa i particolari tecnici dell'opera. La sua procedura di approvazione come pure quella per i relativi piani di espropriazione segue la via prevista dalla Legge di espropriazione.

#### **1.5 Il Piano Generale della galleria Vedeggio-Cassarate**

Il Piano Generale in esame comprende unicamente un elemento dell'intero Piano dei Trasporti del Luganese: se dal profilo formale e giuridico l'approvazione deve limitarsi strettamente ai limiti d'opera indicati nei Piani, l'esame e le considerazioni generali non possono non tenere presente l'intero PTL.

L'immagine di grande mosaico con cui frequentemente si è paragonato l'intero Piano dei Trasporti del Luganese può essere ampliata a più livelli. Si può immaginare un mosaico di opere e realizzazioni, ma anche un mosaico giuridico-pianificatorio necessario per il consolidamento giuridico-formale delle opere da eseguire non dimenticando l'importante mosaico finanziario, pure oggetto di discussione in Gran Consiglio, ma esaminato nel dettaglio dalla Commissione della Gestione.

Se l'opera in esame è solo un tassello del mosaico di infrastrutture necessarie per realizzare l'intero concetto di PTL, anche la procedura di approvazione del Piano Generale è un tassello di un grande mosaico giuridico-pianificatorio. È un tassello non solo a livello di approfondimento (il Piano Generale si situa a metà fra il Piano Direttore e i Piani definitivi), ma anche di tipo di procedura. Infatti la presente procedura di Piano Generale concerne unicamente due comparti dei tre che compongono l'opera della galleria fra il Piano del Vedeggio e il Piano del Cassarate.

Sottostanno alla Legge sulle strade - e quindi a questa procedura di approvazione - il comparto della galleria (con tutte le opere necessarie al suo funzionamento) e il comparto di Cassarate (che comprende le opere di raccordo fra il portale e la rete viaria esistente e un posteggio di interscambio). Tutte le opere connesse con gli allacciamenti allo svincolo autostradale di Lugano Nord a partire dal portale ovest della galleria sono invece rette dalla Legge sulle Strade Nazionali e seguono l'iter pianificatorio e progettuale previsto da questa legge federale.

L'iter che ha portato alla presentazione di questo Piano Generale è iniziato nel maggio del 1995 con la consegna degli incarti dei 5 gruppi interdisciplinari partecipanti al concorso di progettazione. L'allestimento del PG è avvenuto fra il luglio del 1997 e il gennaio del 1998. Il Piano Generale è stato depositato nelle cancellerie dei comuni interessati dal 23 gennaio al 23 febbraio 1998 per la fase dell'informazione e partecipazione a cui tutti hanno potuto inoltrare osservazioni o formulare proposte.

Nel corso dello scorso anno, il Consiglio di Stato ha rielaborato il progetto tenendo conto delle osservazioni ricevute. Ha quindi formulato il Piano Generale definitivo che è stato sottoposto per approvazione all'Ufficio Federale dell'Ambiente delle Foreste e del Paesaggio (UFAFP) e all'Ufficio federale delle strade (ASTRA). In ottobre è giunto il preavviso favorevole sul progetto.

Il sistema viario del comparto Cassarate è stato successivamente modificato tenendo conto delle richieste del Comitato del Parco di Trevano e delle richieste del Comune di Canobbio per assicurare una migliore protezione fonica dell'aggiornamento di Canobbio. Il progetto così modificato e approvato dalla CT è quindi sottoposto al Gran Consiglio per l'approvazione di sua competenza.

## **2. LA GALLERIA VEDEGGIO-CASSARATE INSERITA NEL PIANO DEI TRASPORTI DEL LUGANESE**

Considerata "a se stante" la galleria Vedeggio-Cassarate è solo un tratto stradale che collegherà direttamente due bacini territoriali separati tra loro da alture collinari; considerata come "parte di un tutto" essa è uno dei principali segmenti del tracciato dell'"Omega" che dovrà raccordare i più importanti nodi intermodali previsti dal progetto di mobilità che il PTA ha allestito in applicazione a quello già proposto dal PTL.

Con gli interventi previsti dai progetti del PTL e del PTA si otterranno i seguenti effetti:

- la mobilità viene favorita attraverso un sistema integrato dei trasporti, nel quale le possibilità di movimento offerte dai diversi mezzi di trasporto privati e collettivi si completano e si integrano a vicenda;
- l'integrazione si ottiene, in particolare, offrendo agli automobilisti la possibilità di posteggiare il proprio mezzo in alcune aree di sosta (i nodi intermodali, che fungono da filtri alla penetrazione del traffico privato) collegate con i mezzi di trasporto collettivi alle varie zone della città;
- i principali nodi intermodali sono messi in rete fra loro attraverso l'"Omega" che collega gli svincoli autostradali di Lugano sud e nord e quest'ultimo, grazie alla nuova galleria, con il nodo intermodale ubicato nella pianura del Cassarate.

Rimandando al rapporto PTA del luglio 1998 si evidenzia come l'obiettivo principale, perseguito con le proposte relative alla mobilità, sia quello di conferire chiarezza urbanistica e qualità ambientale alla "Nuova Città", concepita come insieme di parti urbane, definite con il termine di "quartieri", ognuna delle quali è dotata di propria individualità, qualità e potenzialità funzionale.

L'identità, la difesa delle specificità, la promozione spaziale e ambientale dei "quartieri" sono affidate ad un'organizzazione della mobilità centrata sulla diversa gerarchia delle strade interne all'agglomerato, dove queste vengono suddivise in strade principali destinate ai collegamenti fra i quartieri e in strade destinate al traffico interno al quartiere.

Per raggiungere gli obiettivi posti, sono determinanti:

- lo spostamento del traffico di attraversamento dell'agglomerato sull' "Omega" togliendolo dalle colline tra la Valle del Cassarate e quella del Vedeggio, con l'effetto di ridurre il carico ambientale in tali zone;
- la definizione del ruolo e della collocazione dei principali nodi di interscambio;
- l'integrazione tra traffico individuale e traffico collettivo basato su tre anelli di filtro che non solo fungono da strutture per un passaggio da un sistema di mobilità all'altro, ma anche offrono l'opportunità di gestire coerentemente il traffico sia nelle aree periferiche dell'Agglomerato sia in quelle più centrali.

### **3. ESAME COMMISSIONALE**

#### **3.1 Audizione dei comuni e delle associazioni interessate**

Il Consiglio di Stato ha tenuto conto delle osservazioni pervenute dalla fase di informazione e partecipazione nell'allestimento del Piano Generale definitivo. Le osservazioni, la loro valutazione e come sono state recepite per l'ulteriore elaborazione del Piano Generale sono state descritte e commentate nel messaggio governativo.

La Commissione della pianificazione nell'ambito dell'esame di questo messaggio ha ritenuto utile sentire i comuni e le associazioni interessati per verificare se le loro attese, espresse in sede di informazione e partecipazione, sono state recepite nel Piano Generale, oppure, nel caso contrario, se le motivazioni del Consiglio di Stato sono state convincenti.

Bisogna rilevare che dal profilo giuridico-formale questi colloqui non sarebbero stati strettamente necessari. L'intenzione e l'attesa della Commissione erano quelle di voler capire il grado di accettazione dell'opera in esame sentendo quelle istituzioni che, avendo formulato osservazioni, sono più coinvolte (o colpite) dal progetto stesso di altre. In effetti, in alcuni casi si sono potute fornire informazioni supplementari, oppure, come si vedrà, precisare alcune affermazioni contenute nel messaggio.

Resta inteso che il rimedio giuridico contro le decisioni del Gran Consiglio in materia di Piano Generale è quello previsto per i Piani di Utilizzazione Cantionali (PUC) (LaLPT art. 49). In particolare è possibile il ricorso al Tribunale della pianificazione del territorio entro 15 giorni dalla scadenza della pubblicazione del Piano Generale che avverrà a cura del Dipartimento dopo l'approvazione del Gran Consiglio. Il Piano Generale entra in vigore dopo l'approvazione del Gran Consiglio. Eventuali ricorsi non hanno effetto sospensivo (LaLPT art. 50).

Le audizioni sono avvenute il 27 gennaio 1999 alla presenza del presidente della Commissione pianificazione Lepori e i membri della sottocommissione incaricata dell'esame di questo messaggio (Arn, Beltraminelli, Canonica G. e Quadri). In rappresentanza del Dipartimento del Territorio era presente l'ing. C. Mariotta, direttore della divisione costruzioni, e altri funzionari del Dipartimento coinvolti nel progetto. Sono stati sentiti i rappresentanti dei comuni di Lugano, Canobbio, Comano e Vezia e delle associazioni WWF, ATA, STAN, Comitato del Parco di Trevano e della Società Civici Carabinieri di Lugano.

### **3.1.1 Comune di Lugano**

Il Municipio di Lugano, rappresentato dal sindaco Giorgio Giudici, ha espresso il suo consenso e la soddisfazione sulla proposta di Piano Generale contenuta nel messaggio governativo.

Conferma l'importanza del P&R previsto a Cornaredo e assicura l'impegno della Città nel trovare una soluzione definitiva per questa struttura che dovrà entrare in funzione con l'apertura della galleria.

In merito al P&R è importante segnalare che la soluzione proposta dal PG è da ritenersi vincolante dal punto di vista concettuale, ma provvisoria nella sua ubicazione. In effetti gli studi urbanistici in corso (in particolare il Piano di Indirizzo urbanistico del Comparto di Trevano - PICT -) daranno la soluzione definitiva, tenuto conto, non solo degli aspetti viari, ma anche di quelli urbanistici e paesaggistici. Il Piano Generale oggetto di questa approvazione non è in conflitto con nessuna delle varianti di sistemazione urbanistica attualmente allo studio.

### **3.1.2 Comune di Canobbio**

Il Municipio, rappresentato dal sindaco R. Lurati e dai municipali A. e C. Gianinazzi, ha ribadito con fermezza la richiesta di copertura totale della galleria nella zona dei Prati di Trevano e in seguito la semicopertura fino all'incrocio con l'attuale via Sonvico.

Questa richiesta è motivata dallo studio sull'impatto fonico del dr. Travaglini e dalle assicurazioni del Consiglio di Stato, ribadite nel messaggio, che garantiscono che *"i valori totali delle emissioni foniche previste nel 2010, quindi con le opere di PTL realizzate, non abbiano a superare i limiti di un normale incremento del traffico e del rumore senza la realizzazione della galleria Vedeggio-Cassarate"*.

Il Municipio ritiene pure che le risultanze scaturite dallo studio pianificatorio PICT non siano state per nulla considerate nel Piano Generale.

La Commissione della pianificazione conferma l'indirizzo del Consiglio di Stato circa gli obiettivi posti in merito al limite delle emissioni foniche da non oltrepassare dopo l'apertura della galleria. Le misure necessarie per raggiungere questi obiettivi non sono ancora stabilite definitivamente a livello di Piano Generale. Tuttavia con il parziale interrimento della strada nella zona dell'uscita della galleria si creano le premesse per diverse soluzioni costruttive, non escludendo la copertura totale o parziale della strada. Si raccomanda la massima prudenza nella scelta delle misure tecniche che devono permettere di raggiungere gli obiettivi posti senza dubbi o insicurezze. In effetti nella ponderazione fra i diversi interessi in gioco (soluzione tecnica, impegno finanziario, aspetti ambientali fra cui quello fonico, ma anche quello paesaggistico) deve essere data la priorità agli aspetti ambientali. Questo indirizzo è d'altronde in sintonia con quanto postulato dal Piano dei Trasporti dell'Agglomerato luganese (PTA) che prevede il ricupero ambientale per i quartieri con vocazione prevalentemente residenziale.

Per quanto riguarda il PICT, si conferma che al momento attuale, essendo ancora in corso di allestimento, questo non ha valenza giuridica. Il Piano Generale non può quindi tenerne formalmente conto. La coordinazione fra i due documenti è tuttavia tale da escludere contraddizioni insanabili. Bisogna infatti rilevare come la soluzione proposta a livello di Piano Generale si inserisca nella misura massima possibile nel sistema viario esistente. Dopo il consolidamento formale del PICT, si potrà rielaborare il progetto e, se questo mostrasse contraddizioni con il Piano Generale approvato, quest'ultimo dovrà essere

aggiornato con una variante per le parti modificate. Resta, ed è il caso di sottolinearlo, l'impegno formale della realizzazione dei contenuti, in particolare della struttura P&R, sia nella forma oggi prevista dal Piano Generale o in un'altra forma che scaturirà dallo studio PICT attualmente in corso.

### **3.1.3 Comune di Comano**

Il Municipio di Comano, rappresentato dal sindaco E. Degiorgi e dal vicesindaco M. Valli, ha sottolineato un conflitto di utilizzazione dell'area prevista per la realizzazione del camino di ventilazione in zona "Campagna" con il futuro centro sportivo comunale previsto dal Piano regolatore e per il quale sono già stati espropriati i terreni necessari. Inoltre proprio in prossimità del previsto camino sono già state realizzate alcune abitazioni e altre sono in corso di realizzazione.

In prima priorità chiede lo spostamento del camino di ventilazione in zona "Pradanè", subordinatamente chiede un contributo per gli oneri che scaturiranno dallo spostamento del campo sportivo in un'altra zona del comune.

Lo studio del politecnico di Zurigo del 22 settembre 1998 (Istituto geografico ETHZ, Prof. M. Rotach), commissionato dal Dipartimento del Territorio, ha esaminato l'incidenza delle emissioni giornaliere e annuali degli ossidi di azoto sul territorio circostante il camino, considerando 5 ubicazioni possibili per il camino e l'opzione della ventilazione a partire dai portali.

Le conclusioni dello studio indicano un marcato aumento delle emissioni per la variante di ventilazione dai portali e un'ubicazione sfavorevole del camino in zona Tarnè, nel comune di Porza. Queste due possibilità sono quindi sconsigliate dal profilo ambientale. Le altre quattro ubicazioni di camini (comprese quelle di "Campagna" e "Pradanè") annoverano un carico supplementare di emissioni particolarmente basso, di due o tre ordini di grandezza inferiore a quello già esistente. La somma delle emissioni attuali con quelle previste dal camino è in ogni caso inferiore al limite annuale medio stabilito dall'Ordinanza contro l'Inquinamento Atmosferico (OIAT) di  $30 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ .

Lo studio indica quindi che per la scelta dell'ubicazione del camino possano essere considerati anche altri criteri, come i costi della costruzione o i costi di esercizio (che saranno maggiori, tanto più lontano è il camino dall'asse della galleria). Una misura incisiva per una ancora migliore dispersione dell'aria viziata della galleria è l'innalzamento del camino che potrà venire realizzato senza eccessivi costi di costruzione e di esercizio.

In ogni caso verrà installata una stazione mobile di rilevamento dell'inquinamento dell'aria della Sezione Protezione Acqua e Aria (SPAA) prima e dopo l'apertura della galleria e la conseguente messa in esercizio del camino. In questo modo potranno essere verificati i calcoli di emissione dello studio testè citato. Un'analoga esperienza è stata di recente fatta in occasione dell'apertura della galleria Mappo-Morettina, dove le misurazioni sono state interrotte dopo un anno dall'apertura, non avendo rilevato niente di anormale.

Una riduzione delle emissioni potrà essere raggiunta anche da misure fiancheggiatrici sulla rete viaria locale.

In merito alla richiesta di un aiuto per l'eventuale spostamento del campo sportivo, questo verrà esaminato dalle sedi competenti adottando i criteri abitualmente utilizzati nella realizzazione di opere di questo tipo.

### **3.1.4 Comune di Vezia**

Il Municipio di Vezia, rappresentato dal sindaco Bernasconi e dal municipale Montorfani, chiede un accesso diretto alla rotonda principale situata allo sbocco della galleria dalla zona industriale di Vezia, visto che il P&R Pradone previsto in un secondo tempo dovrà anche essere servito da un accesso diretto alla rotonda.

Il Comune di Vezia è pure interessato ad una riorganizzazione del proprio territorio, cogliendo l'occasione data dalla profonda trasformazione del terreno data dal deposito del materiale di scavo della galleria.

Occorre precisare che dal profilo formale la pianificazione della zona a ovest del portale della galleria sottostà alle procedure previste dalla legge federale sulle strade nazionali. Dal profilo sostanziale, è necessario ricordare che il P&R del Pradone è previsto nella seconda fase di realizzazione del PTL e che dovrà quindi seguire a quel momento un iter di approvazione separato. Non è pertanto possibile unire la richiesta di collegamento diretto della zona industriale alla rotonda con il P&R del Pradone.

La riorganizzazione del territorio dovrà essere promossa dal comune di Vezia stesso, fermo restando che eventuali richieste di compensazione territoriale potranno essere valutate in sede di progetto definitivo dello svincolo autostradale di Lugano Nord.

### **3.1.5 Associazioni WWF, ATA, STAN e Comitato del Parco di Trevano.**

Il Comitato Parco di Trevano, rappresentato dai signori Sutter e Rodel, rinnova le richieste in materia di salvaguardia del Parco di Trevano, in particolare:

- Il Parco di Trevano deve essere completamente zona verde, non deve contenere nessuna struttura fissa ed essere aperto a tutti, anche per manifestazioni sportive o ricreative.
- È richiesta la copertura totale (con strato di terra vegetale in superficie) della galleria fino all'altezza del P&R provvisorio
- Adottare le misure fiancheggiatrici il più presto possibile, senza aspettare l'apertura della galleria.

Le associazioni WWF e ATA, rappresentate dai signori Vetterli e Herger, mettono l'accento sulla necessità di inserire nel Piano Generale in modo più vincolante e dettagliato le misure fiancheggiatrici proposte e necessarie per giustificare la realizzazione della galleria stessa.

L'esame commissionale ha mostrato come nella rielaborazione del Piano Generale si sia tenuto ampiamente conto delle osservazioni e delle richieste di queste associazioni. In effetti, con la soluzione proposta dal Piano Generale, i terreni del Parco di Trevano sono in massima parte salvaguardati. Questo fatto è stato esplicitamente riconosciuto dai rappresentanti del Comitato del Parco di Trevano.

Gli ulteriori intendimenti riguardo all'utilizzazione dell'area del Parco di Trevano dovranno trovare spazio nelle pianificazioni locali, attualmente in fase di rielaborazione. In particolare il PICT è la sede naturale per la considerazione urbanistica dell'area del Parco di Trevano. Da questo documento scaturiranno gli indirizzi che troveranno sede nei PR comunali di Lugano, Porza e Canobbio.

Per quanto riguarda la richiesta del WWF e dell'ATA di rendere più vincolante giuridicamente la realizzazione delle misure fiancheggiatrici, è necessario ricordare come il Piano Generale in esame sia non solo un tassello nell'ampio mosaico di opere che

compongono il PTL, ma anche solo un tassello nell'altrettanto ampio mosaico giuridico. La certezza che tutto il PTL venga realizzato (e quindi anche le numerose misure fiancheggiatrici) è data dalla volontà politica di realizzare l'intero Piano dei Trasporti del luganese. Questa volontà verrà espressa in modo esplicito con l'approvazione del credito quadro per la realizzazione delle opere della prima fase del PTL (messaggio no. 4839 del 14 gennaio 1999 e messaggio complementare no. 4839A del 10 febbraio 1999). D'altronde l'ottica della galleria inserita in un disegno più vasto traspare già da numerosi documenti, alcuni dei quali giuridicamente vincolanti. In particolare, bisogna ricordare la scheda di PD 12.23 che ha forza giuridica ed è impegnativa, in particolare per quanto riguarda gli oggetti di categoria "dato acquisito".

La Commissione sottolinea pertanto la volontà politica di realizzare il Piano dei Trasporti nella sua integrità quale premessa per ottenere il consenso di tutta la popolazione e degli enti locali, ma anche perché tecnicamente è l'unico modo per realizzare gli obiettivi posti dal Piano dei Trasporti del Luganese.

### **3.1.6 Società Civici Carabinieri di Lugano**

La società di tiro luganese, rappresentata dal presidente avv. D. Enderlin e da un membro di comitato ing. A. Emma, è primariamente preoccupata di garantire la continuità dell'attività di tiro che, secondo il progetto presentato nel giugno del 1998, non era compatibile con le opere viarie previste.

Il Piano Generale oggetto di questa approvazione permette invece la continuità dell'attività di tiro durante la fase di costruzione, premesse le necessarie schermature ed una coordinazione con le attività del cantiere.

A media scadenza è previsto lo spostamento dell'attività di tiro ad un nuovo poligono di tiro da realizzarsi al Monte Ceneri, in comune con altre società di tiro. Per questa infrastruttura è attualmente in corso la procedura pianificatoria a livello di Piano Direttore cantonale.

## **3.2 Considerazioni sulle opere di seconda priorità**

Essendo la galleria Vedeggio-Cassarate un segmento importante, ma non l'unico, dell'"Omega" che dovrà permettere di alleviare dal traffico di transito l'agglomerato di Lugano, non si può non gettare uno sguardo sulle opere che, per ragioni finanziarie, non possono essere inserite nella prima fase della realizzazione delle opere del PTL. La loro realizzazione è quindi ipotizzabile in un lasso di tempo dell'ordine di 15-25 anni da oggi.

In particolare desta preoccupazione la sorte della galleria Cornaredo-Gandria che dovrebbe consentire di alleviare dal traffico di transito i quartieri della sponda est del Cassarate che costituiscono un polo residenziale di oltre 20'000 abitanti.

A livello pianificatorio bisogna porre l'accento sul fatto che questo collegamento non va visto solo come elemento del PTL e per le necessità dell'agglomerato di Lugano, ma anche come collegamento internazionale fra la strada nazionale A2 e la zona di confine della Provincia di Como, fino alla Valtellina. I lavori attualmente in corso in territorio italiano, sia sulle sponde del Ceresio, sia sul lago di Como, con la circonvallazione di Menaggio e quanto viene fatto nella zona di Dongo, lasciano presagire un aumento dell'attrattività del collegamento e quindi del traffico nei prossimi anni.

Il Consiglio di Stato è pertanto invitato ad intervenire presso le Autorità federali per ribadire la necessità di questo collegamento di importanza internazionale e non solo locale e che quindi deve poter beneficiare di importanti aiuti finanziari da parte della Confederazione.

### **3.3 Petizione dei cittadini del comune di Canobbio del 22 aprile 1998**

Il 22 aprile 1998 il Municipio di Canobbio ha trasmesso al Gran Consiglio una petizione popolare, promossa dallo stesso Municipio, firmata da 677 cittadini, a sostegno delle osservazioni municipali al piano generale per la realizzazione della galleria Vedeggio-Cassarate.

La petizione è considerata evasa, tenuto conto delle osservazioni formulate dal Consiglio di Stato nel messaggio e dalla scrivente Commissione nel presente rapporto.

## **4. CONCLUSIONI**

I temi principali emersi dall'esame del Piano Generale e strettamente attinenti a questo Piano possono essere riassunti come segue:

- **Uscita della galleria nel comparto del Cassarate**

Deve essere assicurata la protezione fonica dell'abitato di Canobbio e dell'area del Parco di Trevano. A livello di Piano Generale non è ancora fissato il tipo di misura tecnica necessaria per raggiungere questo scopo. Premesso che il Piano Generale prevede un tracciato parzialmente interrato e una livelletta abbassata, la copertura della zona del portale è possibile e non è in conflitto con il Piano Generale. La necessità della copertura e l'estensione della stessa dovranno essere esaminate a livello di progetto definitivo, tenendo presente tutti gli aspetti tecnici, ambientali e finanziari.

A mente della Commissione, nella ponderazione degli interessi da eseguire per scegliere la migliore variante, dovrà essere dato un adeguato peso agli aspetti ambientali (in particolare quello fonico e paesaggistico), considerato pure l'indirizzo del ricupero dei valori ambientali postulato nel Piano dei Trasporti dell'Agglomerato (PTA) soprattutto per le zone residenziali. Occorre quindi tenere in considerazione tutte le zone residenziali toccate dalle opere del Comparto, in particolare quella situata sulla collina di Canobbio, ma non dimenticando quella di Pregassona e le esigenze del centro Studi di Trevano.

L'affermazione contenuta nel messaggio a pag. 25 che esplicitamente indica di non prevedere la copertura totale deve essere relativizzata, considerato che la soluzione definitiva deve essere ancora stabilita e che a questo stadio della progettazione la copertura non è esclusa e non è in contraddizione con il Piano Generale stesso.

- **Pozzo di ventilazione**

L'importante studio sugli effetti delle emissioni di aria viziata dal camino di ventilazione indica come con la soluzione proposta le emissioni siano minime e che, aggiunte a quelle già presenti attualmente, non supereranno i valori previsti dall'OIAT.

Eventuali misure fiancheggiatrici sulla rete viaria locale potrebbero ridurre le emissioni totali e sono quindi da considerare nell'insieme delle opere da realizzare.

Eventuali spostamenti delle infrastrutture sportive previste dai PR dei comuni dovranno essere valutati con i criteri normalmente utilizzati in questi casi.

- **Misure fiancheggiatrici**

La realizzazione integrale del Piano dei Trasporti del luganese è una premessa per giustificare dal punto di vista ambientale la galleria Vedeggio-Cassarate. Per quanto non possa essere possibile a livello formale includere l'impegno della realizzazione delle "misure fiancheggiatrici" nel progetto di adozione del Piano Generale, deve essere ribadito l'impegno politico di realizzare tutte le opere e le misure previste dal PTL per raggiungere gli obiettivi posti dal PTL stesso, e dai suoi documenti urbanistici collegati (in particolare il Piano dei Trasporti dell'Agglomerato - PTA).



La Commissione speciale per la pianificazione del territorio, visto il messaggio no. 4834 del 22 dicembre 1998; sentiti i rappresentanti dei comuni e delle associazioni interessati; esaminato l'incarto di Piano generale, raccomanda al Gran Consiglio di adottare il Piano generale della galleria Vedeggio-Cassarate e dei relativi raccordi alla rete viaria locale come da disegno di decreto legislativo annesso al messaggio.

Per la Commissione speciale pianificazione del territorio:

Thomas Arn, relatore

Bobbià - Calastri - Canal - Canoni I. -

David - Ferrari Massimo - Lepori -

Marzorini - Poli - Quadri - Rosselli -

Ryser - Truatsch