

# Messaggio

---

numero **4774**  
data **7 luglio 1998**  
dipartimento **Territorio**

---

Procedura di ricorso contro l'adozione del I° aggiornamento delle schede di coordinamento del Piano direttore cantonale (PD) n. 12.23.1-4 relative al Piano dei trasporti del Luganese (PTL), adottate dal Consiglio di Stato il 19 dicembre 1997

Onorevole signora Presidente,

onorevoli signore e signori Consiglieri,

con il presente messaggio sottoponiamo alla vostra attenzione le osservazioni per l'esame dei ricorsi presentati contro il primo aggiornamento della scheda di coordinamento del Piano direttore cantonale (PD) 12.23 e delle schede settoriali 12.23.1-4, relative al Piano dei Trasporti del Luganese (PTL), intimategli a norma dell'art. 77 cpv. 2 Lpamm.

Il messaggio è strutturato nel modo seguente:

## **1. INTRODUZIONE**

1.1 La base legale cantonale

1.2 Integrazione del Piano dei Trasporti del Luganese nel Piano direttore cantonale

1.3 Altre procedure in corso in relazione ai provvedimenti pianificatori (oggetti) elencati nella scheda di PD 12.23.1-4

1.4 Approfondimento del PTL (COTAL, PTA, PICT) e seguito della procedura relativa alla scheda 12.23.1-5

## **2. CONSIDERAZIONI METODOLOGICHE E PROCEDURALI**

2.1 Struttura di una scheda di PD relativa ai Piani regionali dei trasporti

2.2 Tipologia delle procedure di pubblicazione relative al I° aggiornamento della scheda

## **3. RIASSUNTO DEI RICORSI**

3.1 Riassunto del ricorso del Comune di Canobbio

3.2 Riassunto del ricorso del Comune di Comano

3.3 Riassunto del ricorso del Comune di Lugano

3.4 Riassunto del ricorso del Comune di Magliaso

## **4. OSSERVAZIONI IN MERITO AI RICORSI**

4.1 Osservazioni generali

#### 4.1.1 Nozioni sulle schede di coordinamento e le rappresentazioni grafiche e loro categorie

a. Il contenuto delle schede di coordinamento e delle rappresentazioni grafiche

b. La suddivisione in categorie di coordinamento

c. Il "coordinamento" ai sensi dell'art. 8 LPT e art. 5 OPT nel caso di schede di coordinamento di categoria Dato acquisito (Da) 16

4.1.2 Ossequio dei principi della legislazione ambientale in materia di Pianodirettore; distinzione rispetto alle condizioni poste dall'EIA al Piano generale

4.1.3 Coordinamento della procedura di progettazione della galleria Vedeggio-Cassarate e del relativo Esame di impatto ambientale ai sensi dell'OEIA

4.1.4 Conclusioni parziali relative al rapporto tra Piano direttore cantonale e Piano generale delle strade

4.2 Osservazioni in merito ai singoli ricorsi

4.2.1 Osservazioni sul ricorso del Comune di Canobbio

4.2.2 Osservazioni sul ricorso del Comune di Comano

4.2.3 Osservazioni sul ricorso del Comune di Lugano

4.2.4 Osservazioni sul ricorso del Comune di Magliaso

## 5. CONCLUSIONE

### 1. Introduzione

#### 1.1 La base legale cantonale

La legge cantonale di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio (LALPT) fissa le procedure di adozione delle schede di coordinamento del Piano direttore cantonale.

In particolare, l'art. 18 cpv. 1. LALPT prevede che le schede di coordinamento e le rappresentazioni grafiche di categoria dato acquisito siano adottate dal Consiglio di Stato per essere in seguito pubblicate presso le Cancellerie comunali per un periodo di trenta giorni.

Secondo le disposizioni dello stesso articolo, entro trenta giorni dal termine della pubblicazione, i Comuni, gli Enti pubblici e le Regioni possono presentare ricorsi contro le schede coordinamento e le rappresentazioni grafiche, ricorsi sui quali il Gran Consiglio decide in via definitiva (art. 18 cpv. 3 e 4 LALPT).

Nel caso in questione, 4 comuni hanno impugnato le schede di coordinamento 12.23.1-4. Con questo messaggio, il Consiglio di Stato sottopone al vostro lodevole Consiglio le osservazioni per l'esame di tali ricorsi.

#### 1.2 Integrazione del Piano dei Trasporti del Luganese nel Piano direttore cantonale

Il Piano direttore, adottato dal Consiglio di Stato in data 5 luglio 1990, al capitolo Trasporti e vie di comunicazione, conteneva la scheda di coordinamento 12.23 di categoria Informazione preliminare, relativa al Piano viario di Lugano e comuni limitrofi.

A conclusione degli studi relativi all'elaborazione del Piano dei trasporti del Luganese da parte della competente Commissione, l'autorità cantonale ha sostituito la precedente scheda 12.23 con la scheda

12.23 relativa al Piano dei Trasporti del Luganese e le schede settoriali 12.23.1-5. In tale occasione il Governo cantonale ha fatto proprio il PTL elaborato dalla Commissione intercomunale dei trasporti del Luganese (CT) su mandato del Consiglio di Stato stesso (per maggiori dettagli in merito si rimanda alla scheda 12.23. p.1). Questa scheda, adottata dal Consiglio di Stato il 31 maggio 1994, contiene oggetti appartenenti a tutte le tre categorie di informazioni (art. 5 cpv. 2 OPT) ossia Dato acquisito (Da), Risultato intermedio (Ri) e Informazione preliminare (Ip). La pubblicazione della scheda è avvenuta dal 27 giugno al 26 settembre 1994. Contro la stessa sono stati presentati 5 ricorsi, che in quanto ricevibili, sono stati respinti dal Gran Consiglio con decisione del 12 marzo 1997.

A seguito dell'avanzamento della pianificazione e della progettazione dei diversi provvedimenti pianificatori elencati nella scheda, è stato possibile procedere al 1° aggiornamento della stessa, che con decisione del 19 dicembre 1997 è stata adottata dal Consiglio di Stato. In seguito, la scheda è stata pubblicata dal 19 gennaio al 17 febbraio 1998 ed è stata impugnata dai 4 comuni di Canobbio, Comano, Lugano e Magliaso.

In virtù della Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto del 12 marzo 1997, il Piano cantonale dei trasporti (PCT) e rispettivamente i Piani regionali dei trasporti (PRT), limitatamente ai loro aspetti con incidenza territoriale, sono integrati nel Piano direttore cantonale secondo la procedura definita dalla LALPT (art. 7).

### **1.3 Altre procedure in corso in relazione ai provvedimenti pianificatori (oggetti) elencati nella scheda di PD 12.23.1-4**

Diversi provvedimenti pianificatori elencati nella scheda settoriale 12.23.1, relativa al Piano speciale per il Basso Malcantone, sono coinvolti in altre procedure fondate sulla Legge strade e sulla Legge federale sulle ferrovie. In particolare:

dal 20 maggio al 18 giugno 1997 è avvenuto la pubblicazione del Piano generale per la correzione della strada cantonale e la costruzione del nuovo valico doganale del Madonnone, in territorio del Comune di Croglio, nell'ambito del PTL - Basso Malcantone, ai sensi della LStr (art. 13). e della LALPT (art. 46) (vedi FU n. 37/1997).

dal 20 ottobre al 18 novembre 1997 è avvenuta l'esposizione pubblica dei Piani ai sensi della Legge federale sulle ferrovie relativa al PTL-Basso Malcantone. Potenziamento della ferrovia Lugano - Ponte Tresa tratta Ponte Tresa - Magliaso (vedi FU n. 81/1997);

Nella scheda settoriale 12.23.1 sono indicati tutti gli oggetti coinvolti dalle due procedure citate (nella relativa colonna).

Per quanto riguarda alcuni oggetti della scheda 12.23 (quelli in relazione galleria stradale Vedeggio-Cassarate), l'approfondimento progettuale degli stessi era tale da permettere di procedere alla prima pubblicazione del Piano generale delle strade (ai sensi degli art 13 LStr e 46 e sg. LALPT) contemporaneamente alla pubblicazione del 1° aggiornamento della scheda di PD. Pertanto, dal 23 gennaio al 23 febbraio 1998 è avvenuto la pubblicazione, presso le cancellerie comunali dei comuni interessati, del "Piano generale per la realizzazione della galleria Vedeggio-Cassarate con i collegamenti allo svincolo autostradale A2 di Lugano Nord e i raccordi alla rete stradale locale nel piano del Cassarate in zona prati di Trevano-Ressiga nell'ambito del Piano di trasporti del Luganese (PTL)", ai sensi della LStr (art. 13). e della LALPT (art. 46).

La pubblicazione della scheda di PD riguarda tutti i comuni coinvolti dal PTL, mentre quella del PG riguarda unicamente i comuni il cui territorio è toccato dal progetto.

Si osserva che la concomitanza della pubblicazione del Piano generale della galleria Vedeggio-Cassarate e del primo aggiornamento della scheda di PD relativa al PTL ha influenzato la natura dei ricorsi contro la scheda-oggetto 12.23.2.3 sulla stessa galleria, determinando una certa confusione tra il livello di dettaglio proprio al Piano direttore e quello del Piano generale (torneremo su questo specifica caratteristica dei ricorsi al capitolo 4.1.4).

### **1.4 Approfondimento del PTL (COTAL, PTA, PICT) e seguito della procedura relativa alla scheda**

## 12.23.1-5

Conformemente alle "modalità di coordinamento" definite nella scheda 12.23, adottata il 31 maggio 1994, il Cantone, in collaborazione con la CT, ha intrapreso i necessari studi di approfondimento, sia pianificatori che progettuali, delle proposte del PTL consolidate nella scheda 12.23.

In particolare, nel 1995 è stato affidato un mandato per lo studio **del Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato di Lugano (COTAL)**. Questo studio si proponeva di porre le premesse di politica territoriale per rafforzare il polo cantonale del Luganese, segnatamente per quel che concerne "... *il recupero e la riqualifica delle sue qualità ambientali, il miglioramento della rete dei collegamenti esterni ed interni, il potenziamento delle strutture ed istituzioni di supporto e l'individuazione e la valorizzazione di tutte le componenti capaci di creare un'identificazione urbana...*".

Al COTAL, conclusosi tecnicamente nel 1996 con il Rapporto di prima fase e la successiva consultazione, ha fatto seguito lo studio del **Piano dei trasporti dell'agglomerato del Luganese (PTA)**, tuttora in corso, destinato ad individuare un modello urbanistico di riferimento per l'agglomerato urbano e la conseguente organizzazione viaria, comprendente le misure fiancheggiatrici alle opere principali del PTL.

Inoltre, conformemente agli assunti del COTAL che individuava nel comparto di uscita della galleria Vedeggio Cassarate, un'area strategica, è stato avviato lo studio del **Piano di indirizzo urbanistico per il comparto di Trevano (PICT)**. Questo studio intende definire la sistemazione viaria definitiva dell'area del portale est della galleria Vedeggio-Cassarate, con particolare riguardo all'asse di penetrazione verso la città e agli indirizzi pianificatori intesi ad un'adeguata ridefinizione urbanistica dell'area, segnatamente le zone di interesse pubblico, quali il nodo di intermodale in zona Cornaredo, le attrezzature e edifici pubblici, le aree di svago e le aree di protezione della natura e del paesaggio (area del Parco di Trevano).

I risultati di questi studi permetteranno di approfondire le **misure fiancheggiatrici** - già abbozzate nella scheda 12.23.5 adottata dal Consiglio di Stato il 31.5.94 - che rappresentano il necessario corollario per la tutela ambientale nel contesto generale del PTL e che garantiranno la compatibilità ambientale delle sue opere costruttive principali. Queste misure riguardano tra l'altro: una nuova regolamentazione dei posteggi pubblici e privati da introdurre in modo coordinato nei PR dei comuni interessati, l'organizzazione e la moderazione del traffico nelle zone residenziali e nel centro dell'agglomerato, le misure di tipo urbanistico, l'organizzazione dei trasporti pubblici, ecc.

L'approfondimento delle misure fiancheggiatrici è stato avviato nell'ambito del PTA per poi essere ripreso dai servizi competenti del DT nell'ambito del completamento della documentazione relativa alla Giustificazione ambientale generale del PTL e all'Esame di impatto ambientale di la fase della galleria Vedeggio-Cassarate. Questo incarto è stato trasmesso al BUWAL il 22 giugno 1998.

## 2. Considerazioni metodologiche e procedurali

### 2.1 Struttura di una scheda di PD relativa ai Piani regionali dei trasporti

Dal profilo formale, il primo aggiornamento della scheda 12.23, comporta essenzialmente due tipi di modifiche:

il cambiamento di categoria di un oggetto da Informazione preliminare (Ip) a Risultato intermedio (Ri), rispettivamente da Ri a Dato acquisito (Da);

la trattazione dettagliata di oggetti delle schede settoriali attraverso l'allestimento di una specifica scheda (nuova) chiamata scheda-oggetto.

Il primo tipo di modifica riguarda il passaggio di categoria degli oggetti riportati nelle schede settoriali (12.23.1-4) da Informazioni preliminari a Risultati intermedi, rispettivamente da Risultati intermedi a Dati acquisiti, a seconda dell'avanzamento dei lavori di coordinamento delle attività di incidenza territoriale.

Per capire la portata del secondo tipo di modifica, ossia la trattazione dettagliata di un oggetto attraverso l'allestimento di una specifica scheda chiamata *scheda-oggetto*, sono necessarie alcune osservazioni relative al metodo. La scheda 12.23 approvata dal Consiglio di Stato il 31.5.94 è stata la prima scheda del

PD relativa ad un Piano regionale dei trasporti. Essa era strutturata su due livelli, il primo livello, rappresentato dalla *scheda principale* (12.23; carta di colore grigio) che riassumeva le linee generali del PTL, il secondo livello, rappresentato dalle cinque schede dette *settoriali* (12.23.1-12.23.5) che riferivano ognuna dei vari aspetti del PTL (carta di colore bianco).

Queste schede settoriali contenevano, ognuna, un elenco dei provvedimenti pianificatori suddivisi per campo d'intervento:

Piano speciale per il Basso Malcantone (12.23.1),

Infrastrutture per i trasporti individuali su gomma (12.23.2),

Nodi intermodali, stazionamento e misure urbanistiche (12.23.3),

Trasporti pubblici (12.23.4)

Piani del traffico comunali (12.23.5).

Ora, attraverso questo primo aggiornamento, si è ritenuto opportuno introdurre un terzo livello - ossia quello delle *schede-oggetto* - che consente di approfondire le problematiche legate a quegli oggetti il cui coordinamento pianificatorio presenta una certa complessità. Nel caso in questione è stato giudicato necessario approfondire alcuni oggetti quali - solo per citare alcuni esempi - la tratta Vezia-Canobbio della nuova tangenziale al polo di Lugano "Omega" (scheda-oggetto 12.23.2.3), il nodo intermodale della stazione FFS di Lugano (scheda-oggetto 12.23.4.8).

## **2.2 Tipologia delle procedure di pubblicazione relative al I° aggiornamento della scheda**

Nell'ambito della pubblicazione del primo aggiornamento della scheda 12.23.1-4, pubblicata dal 19 gennaio al 17 febbraio 1998, sono state applicate tre distinte procedure a seconda del tipo di modifica di ogni singolo oggetto (si rimanda al capitolo precedente per la descrizione dei diversi tipi di modifiche).

Gli aspetti delle schede già adottate nel 1994 che hanno subito delle modifiche, sono stati segnalati attraverso uno sfondo ombreggiato, mentre le nuove schede-oggetto erano identificabili dal colore giallo della carta. Il diritto di formulare osservazioni o di fare ricorso riguardava unicamente gli oggetti modificati segnalati nel modo indicato.

Qui di seguito descriviamo le tre procedure e indichiamo quali oggetti erano toccati da ognuna di esse.

**a. procedura di consultazione per informazione e per partecipazione, ai sensi dell'art. 15 LALPT:** si applica ai casi in cui il cambiamento rispetto a quanto illustrato nella scheda 12.23 adottata nel 1994 è significativo (modifica di tracciato ad esempio).

Essa concerne gli oggetti:

|                    |   |
|--------------------|---|
| 12.23.1.15.b (Ri), | ristrutturazione viaria della strada cantonale principale nella tratta dal Vallone di Agno a Ponte Tresa; |
| 12.23.2.5 (Da),    | nuova strada di circonvallazione Agno-Bioggio;  |
| 12.23.3.5.b (Ri),  | nodo intermodale di Lugano (Cornaredo);   |
| 12.23.4.8 (Da),    | adattamento alla viabilità e rafforzamento intermodale alla stazione FFS di Lugano                        |

Su questi oggetti ognuno (qualsiasi cittadino o associazione, i Comuni, gli altri enti pubblici e le Regioni) poteva presentare osservazioni o proposte pianificatorie al Consiglio di Stato, entro il termine della pubblicazione (30 giorni).

Si osserva, a titolo informativo, che in merito agli oggetti sottoposti alla procedura di informazione e consultazione ai sensi dell'articolo 15 LALPT, sono state inoltrate numerose osservazioni. Queste, esulano dal presente messaggio. Il Consiglio di Stato darà risposta a queste osservazioni ai sensi dell'art. 15 cpv 4 LALPT, al momento del II° aggiornamento della scheda 12.23.

**b. procedura di adozione relativa agli oggetti di categoria Dato acquisito (Da), ai sensi dell'articolo 18 LALPT:** si applica al caso di un passaggio di categoria di un oggetto, da Ip o Ri a Da, senza che vi sia un sostanziale cambiamento nel tipo di intervento previsto.

Essa concerne gli oggetti di categoria Dato acquisito:

|                     |   |
|---------------------|---|
| 12.23.1.1,          | nuova dogana al Madonnone (Italia);   |
| 12.23.1.2,          | sistemazione della strada cantonale di accesso tra Ponte Tresa e il Madonnone (Italia) e nuovo ponte sulla Tresa;                     |
| 12.23.1.12,         | riassetto della riva lago a Ponte Tresa;  |
| 12.23.1.14,         | ristrutturazione dei collegamenti doganali tra i nuclei di Ponte Tresa in Svizzera e in Italia;                                       |
| 12.23.1.17,         | percorso ciclabile protetto tra Agno e Ponte Tresa-Madonnone;   |
| <b>12.23.2.3,</b>   | <b>nuova tangenziale al polo di Lugano - "Omega" : tratto Vezia - Canobbio in galleria e allacciamento alla viabilità principale;</b> |
| 12.23.2.9.a,        | miglioramento del collegamento Bioggio-Lamone, tratta Bioggio-Manno;  |
| <b>12.23.3.5.a,</b> | <b>posteggio di interscambio di Canobbio, Porza (Trevano);</b>  |
| 12.23.3.12,         | parcheggio di corrispondenza alla stazione FFS di Melide;   |
| 12.23.3.15,         | parcheggio di corrispondenza alla stazione FFS di Lamone-Cadempino;   |
| 12.23.3.16,         | parcheggio di corrispondenza alla stazione FFS di Taverne-Torricella;   |
| 12.23.3.17,         | parcheggio di corrispondenza alla stazione FFS di Mezzovico;  |
| 12.23.3.18,         | parcheggio di corrispondenza alla stazione FFS di Rivera;   |
| <b>12.23.4.2.b,</b> | <b>ristrutturazione e potenziamento della FLP, tratto Magliaso-Bioggio;</b>   |

Su questi oggetti i Comuni, gli altri enti pubblici e le Regioni potevano presentare ricorso al Gran Consiglio, entro 30 giorni dalla scadenza del termine della pubblicazione. **I ricorsi oggetto del presente messaggio sono stati inoltrati in base a questa procedura.**

Si osserva, a titolo informativo, che in merito agli oggetti sottoposti alla procedura di adozione ai sensi dell'articolo 18 LALPT, i seguenti comuni o enti hanno inoltrato al Consiglio di Stato delle semplici osservazioni: Comune di Ponte Tresa, Comune di Croglio, Comune di Breganzona e associazione di comuni della Regione Malcantone. Queste osservazioni esulano dal presente messaggio. Il Consiglio di Stato darà risposta a queste osservazioni secondo un'apposita procedura.

**c. procedura di adozione relativa agli oggetti di categoria Informazione preliminare (Ip) o Risultato intermedio (Ri), ai sensi dell'articolo 19 LALPT:** si applica nel caso di oggetti di categoria Ri e Ip che hanno subito modifiche oppure sono stati stralciati.

Essa concerne gli oggetti:

|                   |   |
|-------------------|---|
| 12.23.1.9, (Ri)   | prolungamento della ferrovia Lugano-Ponte Tresa sul lato italiano fino al Madonnone;                            |
| 12.23.2.7, (Ip)   | nuovo raccordo stradale Vezia-Pradone, stralcio dell'oggetto;   |
| 12.23.3.11, (Ri)  | parcheggio di corrispondenza alla stazione FLP di Bioggio;  |
| 12.23.4.2.d, (Ri) | ristrutturazione e potenziamento della FLP, rinuncia all'eliminazione dei passaggi a livello ad Agno e Bioggio. |

Su questi oggetti di categoria Risultato intermedio e Informazione preliminare i Comuni, gli altri enti pubblici e le Regioni potevano presentare osservazioni al Consiglio di Stato, entro 30 giorni dalla scadenza del termine della pubblicazione.

Si osserva, a titolo informativo, che in merito agli oggetti sottoposti alla procedura di adozione ai sensi dell'articolo 19 LALPT, i seguenti comuni o enti hanno inoltrato al Consiglio di Stato delle osservazioni: Comune di Ponte Tresa e associazione di comuni della Regione Malcantone. Queste osservazioni esulano dal presente messaggio. Il Consiglio di Stato darà risposta a queste osservazioni secondo un'apposita procedura.

### 3. Riassunto dei ricorsi

#### Elenco dei ricorrenti

I seguenti comuni hanno interposto ricorso contro le schede 12.2.3.1-4 del PD:

Comune di Canobbio ricorso del 18 marzo 1998

Comuni di Comano ricorso del 11 marzo 1998

Comune di Lugano ricorso del 17 marzo 1998

Comuni di Magliaso ricorso del 4 febbraio 1998

#### Provvedimenti impugnati dai singoli ricorrenti ai sensi dell'art. 18 LALPT

| numero      | descrizione  | Canobbio | Comano | Lugano | Magliaso |
|-------------|--|----------|--------|--------|----------|
| 12.23.2.3   | nuova tangenziale al polo di Lugano - "Omega" : tratto Vezia - Canobbio in galleria e allacciamento alla viabilità principale; | X        | X      |        |          |
| 12.23.3.5.a | posteggio di interscambio di Canobbio, Porza (Trevano);  | X        |        | X      |          |
| 12.23.4.2.b | ristrutturazione e potenziamento della FLP, tratto Magliaso-Bioggio;   |          |        |        | X        |

#### 3.1 Riassunto del ricorso del Comune di Canobbio

##### Considerazioni generali

a) Il Comune ritiene che i precetti alla base della Pianificazione del territorio siano stati ampiamente

disattesi, sia in sede di pianificazione direttrice (PD), sia in sede di pianificazione delle utilizzazioni (PG). In particolare ritiene che i seguenti principi di legge non siano stati ossequiati:

accertamento delle ripercussioni delle attività con incidenza territoriale e loro coordinamento (art. 1 cpv. 1 e 2 cpv. 1 e 2 LPT, art. 2 e 3 OPT);

verifica della compatibilità delle attività con incidenza territoriale con gli scopi e i principi della pianificazione del territorio, in particolare quello dell'uso del suolo misurato e riguardoso dell'ambiente e quello del miglioramento dell'assetto dell'insediamento (art. 2 cpv. 1 OPT, lett. c. e lett. d.);

adeguata integrazione di edifici e impianti nel contesto territoriale (art. 3 cpv. 2 lett. c. LPT);

preservazione dei luoghi destinati all'abitazione da immissioni nocive o moleste (art. 3 cpv. 3 lett. b. LPT);

evitare o ridurre al minimo le incidenze negative degli impianti pubblici o di interesse pubblico sulle basi naturali della vita o sulla popolazione (art. 3 cpv. 4 lett. d. LPT);

ponderazione dei differenti interessi contrapposti in gioco (art. 3 OPT);

esame delle alternative e delle varianti (art. 2 cpv. 1 lett. b. OPT).

b) Il Comune ritiene inoltre che le condizioni che permettono di classificare un'attività di incidenza territoriale fra quelle di categoria "dato acquisito" non sono assolutamente realizzate. Infatti, le attività di incidenza territoriale non sono ancora state coordinate con le attività delle differenti autorità interessate e con gli altri compiti il cui adempimento influisce sull'organizzazione del territorio (art. 5 cpv. 2 lett. a. OPT e Piano direttore cantonale, 1990).

### **Scheda-oggetto 12.23.2.3:**

#### **Localizzazione dell'uscita della Galleria Vedeggio-Cassarate**

c) In particolare, per poter attribuire alla categoria dato acquisito la scheda-oggetto 12.23.2.3 relativa alla *Nuova tangenziale al polo di Lugano - "Omega": tratto Vezia-Canobbio in galleria e allacciamento alla viabilità principale*, occorre disporre di un vero e proprio esame di opportunità (art. 9 cpv. 4 OEIA) e procedere all'accertamento delle ripercussioni dell'opera e al coordinamento dei differenti interessi in gioco, segnatamente mediante il necessario confronto tra più soluzioni. Secondo il Municipio, nel caso concreto ciò non è avvenuto.

c.1) Per quanto riguarda il portale della galleria c'è stato un esame di varianti che non ossequia i criteri prescritti da un esame di opportunità. Esso si basa sui criteri di selezione dei progetti in concorso che sono più generici e generali di quelli prescritti nell'ambito di un esame di opportunità. La conclusione di questa selezione, che ha permesso di scartare le opzioni di fuoriuscita della galleria a Cornaredo, Ponte di Valle e Piano della Stampa a favore della soluzione Prati di Trevano non è contestata dal Comune. Ciò che il Comune contesta è l'ubicazione del portale nell'area dei Prati di Trevano, che viene descritta nella scheda con estrema precisione. Questa localizzazione è censurata dal Comune di Canobbio per i motivi già esposti nelle osservazioni sul Piano generale pubblicato ai sensi dell'art. 46 LALPT, prodotte in allegato e il cui contenuto viene qui integralmente richiamato quale parte integrante del presente ricorso.

c.2) Il mese di ottobre 1997, il Municipio di Canobbio ha sottoposto al DT un proposta di tracciato della galleria e del portale alternativi (in allegato si producono i piani in scala 1: 12'500 e 1:2'000 che illustrano la variante) e ha concordato con il Cantone che tale variante venisse messa a confronto con la "variante cantonale" con particolare attenzione a:

posizione rispetto alla zone residenziali pregiate di Canobbio rivolte a sud-est,

immissioni di rumore verso tali zone residenziali,

diffusione delle sostanze inquinanti l'aria.

c.3) Il Municipio sostiene che il confronto tra le due varianti è stato effettuato in modo sommario e che la giustificazione della scelta della variante cantonale pubblicata non è minimamente sostanziata né nella scheda di coordinamento, né nella corposa documentazione del Piano Generale pubblicato.

d) In conclusione il Municipio, non potendo valutare le conseguenze della messa in esercizio dell'opera, in particolare le immissioni di rumore e atmosferiche sulle aree residenziali pregiate, non può accettare la scelta cantonale della localizzazione del portale di uscita della galleria per ragioni giuridiche, per ragioni di merito e per ragioni politiche.

e) Inoltre, il Municipio, non può accettare la semplice dichiarazione contenuta nella scheda 12.23.2.3 secondo cui *"Nel progetto definitivo dell'opera si terrà conto delle richieste del comune di Canobbio in merito alla tutela della qualità insediativa delle aree situate a monte dello sbocco della galleria (i provvedimenti sono oggetto dell'EIA che accompagna il progetto)"*. Ciò, perché tale dichiarazione non fornisce alcuna concreta garanzia e poiché tali provvedimenti non figurano né nel Piano generale pubblicato, né nella relativa EIA.

f) L'assenza dei requisiti per l'adozione di una scheda di categoria dato acquisito è motivata dalle ragioni appena esposte in merito alla presunta mancata valutazione delle varianti alternative allo sbocco, in particolare quella del Municipio e per la insufficiente valutazione delle ripercussioni ambientali della variante scelta.

f.1) Inoltre il Municipio ritiene che la scheda -oggetto 12.23.2.3 non possa essere considerata di dato acquisito in quanto tutti gli interessi e tutte le attività rilevanti di incidenza territoriale non sono stati adeguatamente approfonditi e conseguentemente coordinati. In particolare, l'ubicazione dell'uscita del portale lato Cassarate non è coordinata con lo studio pianificatorio e urbanistico del comparto territoriale situato tra i Prati di Trevano e Cornaredo in cui il portale è inserito.

**g) Il Municipio di Canobbio chiede che la scheda 12.23.2.3 sia annullata e che al Consiglio di Stato sia fatto ordine di procedere, preventivamente all'adozione di una nuova scheda di categoria Da,:**

**alla verifica e confronto della variante proposta dal Comune di Canobbio e alla presentazione dei dati attuali e di quelli ipotizzati riguardanti le immissioni foniche (dirette e di fondo) (e atmosferiche);**

**al consolidamento del concetto di sviluppo urbanistico e pianificatorio del comprensorio della Cartiera-Ressiga-Cornaredo quale indispensabile strumento di riferimento per la scelta dei tracciati viari.**

**Scheda-oggetto 12.23.3.5.a:**

**Posteggio di interscambio di Canobbio, Porza (Trevano)**

h) Il Comune di Canobbio chiede che il posteggio venga realizzato, sin dalla prima fase, nella sua ubicazione definitiva, cioè a Cornaredo (12.23.3.5.b) per i seguenti motivi:

il carattere provvisorio del posteggio è discutibile dal momento che sarà in uso per almeno 10-15 anni;

l'ubicazione, troppo vicina allo sbocco della galleria, non permette di percorrere un tratto a cielo aperto sufficientemente lungo e attrattivo che conduca psicologicamente l'automobilista in modo naturale ad un'area di sosta;

il doppio uso del parcheggio, park and ride e posteggio a servizio delle attività sportive di Cornaredo, non potrà essere assicurato a Trevano poiché troppo periferico rispetto a queste strutture, di conseguenza la redditività dell'impianto sarà influenzata negativamente;

l'occupazione dell'area per questo uso la sottrae ad un possibile miglior uso;

un'area così estesa a cielo aperto provoca ulteriori immissioni e inquinamento dell'aria non controllabili né

mitigabili.

i) In materia di Park & Ride il Comune di Canobbio si domanda inoltre come mai il primo filtro del traffico, costituito dal nodo intermodale di Vezia-Pradone, sia stato stralciato. Ciò è infatti ritenuto pregiudizievole per la situazione che si verrà a creare sull'altro lato e in contrasto con la stessa filosofia del PTL (trasferimento del traffico privato sul traffico pubblico).

**l) Il Municipio chiede pertanto che la scheda di coordinamento 12.23.3.5.a sia annullata e che sia fatto ordine al Consiglio di Stato di adottare una scheda di categoria di dato acquisito che preveda la realizzazione del Park-and-Ride nell'ubicazione e nella configurazione definitive a Cornaredo.**

### **3.2 Riassunto del ricorso del Comune di Comano**

#### **Scheda-oggetto 12.23.2.3:**

#### **Camino di aerazione della galleria Vedeggio-Cassarate**

**a) Il Comune di Comano chiede che venga stralciata dalla scheda di PD la frase in cui si dice che nella parte centrale della galleria è prevista la realizzazione del camino di ventilazione verticale la cui zona di uscita è situata sul proprio territorio giurisdizionale.**

b) Facendo riferimento al testo esplicativo che accompagna la pubblicazione del 1° aggiornamento della scheda 12.23 del PD e agli atti relativi al PG, il Municipio sostiene la tesi secondo cui l'ubicazione del camino è localizzata in un modo così preciso da risultare in contrasto con la natura del PD che non dev'essere un piano di utilizzazione. In tale modo il PD esula dallo scopo di puro indirizzo e coordinamento pianificatorio che gli è proprio e, avendo un contenuto specifico al punto di definire a livello particellare la futura utilizzazione del suolo, esercita, seppur in forma indiretta, un effetto vincolante verso i cittadini che non è previsto dalla legge.

c) L'indicazione relativa al camino nel PD è ritenuta:

troppo specifica e pregiudizievole per il procedimento di approvazione del PG ancora in corso e per i successivi piani definitivi per la realizzazione della galleria,

contraria alla normativa federale sulla protezione dell'ambiente (LPA),

prematura rispetto allo stato attuale degli studi progettuali.

d) In particolare, secondo il Municipio, la scheda oggetto 12.23.2.3 riporta in sostanza la sintesi dei risultati progettuali del PG, ancorché ancora provvisorio, che prevede una precisa ubicazione del camino. In merito a questa ubicazione, il Municipio fa poi riferimento ad una planimetria in scala 1:2'500 (vedi doc. D allegato al ricorso), facente parte della documentazione pubblicata nella procedura di PG, in cui il camino è riportato in modo preciso. Infine riporta delle osservazioni fatte dai progettisti del PG secondo cui il margine di manovra per lo spostamento del camino di ventilazione è ridotto a poche decine di metri (vedi doc. E allegato al ricorso).

In base a queste premesse, il Municipio conclude che l'indicazione della zona di sbocco del camino nella scheda oggetto 12.23.2.3 comporta in pratica la definizione esatta a livello particellare dell'ubicazione di questa struttura.

e) Il Comune contesta pure la scelta operata nel PG di adottare un sistema di ventilazione attraverso un camino di aerazione e di prevedere quest'ultimo sul territorio del Comune di Comano, poiché fondate su un'analisi di impatto ambientale gravemente lacunosa e su una valutazione insufficiente delle varianti proponibili sia in merito a diversi sistemi di aerazione, sia in merito all'ubicazione dell'eventuale camino

f) In particolare, il Municipio ritiene che dalla documentazione del PG prodotta non risulta alcuna informazione attendibile sull'aumento prevedibile delle immissioni nella zona circostante il camino, segnatamente nelle zone residenziali di Comano. Nel rapporto principale sull'esame di impatto ambientale

di I.a fase si afferma semplicemente che la presenza del camino causerà per le zone residenziali di Comano un aumento trascurabile delle immissioni, le quali non supereranno i valori limite prescritti dall'OIA. Secondo il Municipio, questa affermazione non è supportata da alcun dato analitico preciso.

g) Il Municipio ritiene inoltre che l'aumento delle immissioni dovuto al camino dev'essere considerato il criterio determinante la scelta della sua ubicazione, mentre invece dagli atti depositati si deduce che sia stato attribuito maggior peso ad altri criteri quali: maggior costo della costruzione, la più difficile raggiungibilità, la necessità di dissodamenti e l'impatto paesaggistico.

h) Il Municipio osserva a titolo abbondanziale che se l'ipotesi del camino di aerazione dovesse essere mantenuta, sarebbe necessario uno studio di dettaglio tra le diverse varianti proponibili per la sua ubicazione quali ad es. la sommità o le pendici del monte San Rocco o la collinetta antistante la zona alla Monda.

i) Viste tutte le considerazioni esposte, il Municipio ritiene che la decisione di inserire la realizzazione del camino di ventilazione nella scheda di PD, tanto più quale dato acquisto, sia prematura. Viste le gravi carenze del PG dal profilo dell'esame di impatto ambientale, questa indicazione del camino nel PD comporta inoltre una violazione dei principi della LPA.

### **3.3 Riassunto del ricorso del Comune di Lugano**

#### **Scheda-oggetto 12.23.3.5.a:**

##### **Posteggio di interscambio di Canobbio, Porza (Trevano)**

a) Il Comune ritiene che la formulazione del secondo capoverso del capitolo Situazione e descrizione della scheda 12.23.3.5.a sia poco chiara. Le indicazioni relative al dimensionamento dei posteggi e alle fasi della loro integrazione nel Nodo intermodale di Lugano-Cornaredo introducono elementi di indeterminatezza che la recente giurisprudenza non ammette in campo pianificatorio.

##### **b) Il Municipio chiede la riformulazione del paragrafo nel modo seguente:**

"Nella prima tappa del PTL - Grado di priorità 1 della prima fase di attuazione - si prevedono circa 500 posti auto. Il dimensionamento di questo posteggio tiene conto del fatto che attualmente esistono 700 posteggi a Cornaredo che potranno continuare ad essere utilizzati anche dopo l'apertura della galleria. Entrambi i posteggi saranno successivamente integrati nel nodo intermodale di Lugano-Cornaredo la cui realizzazione è prevista con priorità 2 entro il 2010."

### **3.4 Riassunto del ricorso del Comune di Magliaso**

#### **Scheda-oggetto 12.23.4.2.b:**

##### **Salvaguardia futuro raddoppio del binario FLP tra Magliaso e Bioggio**

a) Il Comune è contrario al raddoppio della tratta Magliaso-stazione/Stallone per le ripercussioni ambientali e pianificatorie che questo intervento avrebbe sul paese di Magliaso che già deve sopportare disagi dovuti alla presenza della strada cantonale. Un'ulteriore divisione del paese è ritenuta improponibile.

b) Il Comune non è contrario al potenziamento dei mezzi di trasporto pubblici, tuttavia il raddoppio del binario nella tratta indicata dividerebbe ulteriormente il territorio vanificando gli sforzi pianificatori fin qui intrapresi.

**c) Chiede che la scheda venga modificata indicando che la tratta Magliaso-stazione/Stallone è esclusa dal raddoppio del binario della ferrovia.**

## **4. Osservazioni in merito ai ricorsi**

### **4.1 Osservazioni generali**

#### **4.1.1 Nozioni sulle schede di coordinamento e le rappresentazioni grafiche e loro categorie**

##### **a. Il contenuto delle schede di coordinamento e delle rappresentazioni grafiche**

Le schede di coordinamento e le rappresentazioni grafiche sono le misure concrete di gestione e di esecuzione per le decisioni che concernono l'organizzazione e l'utilizzazione del territorio. Esse sono altresì gli strumenti operativi del coordinamento prescritti dall'art. 6 dell'Ordinanza federale sulla pianificazione del territorio, del 2 ottobre 1989 (OPT). Con le schede di coordinamento vengono evidenziate le interferenze attuali o le possibili interferenze future tra le attività d'incidenza territoriale riferite a situazioni concrete - i conflitti - e viene delineato l'iter procedurale e materiale - vincolante le autorità interessate - atto a permettere il coordinamento delle stesse. Le rappresentazioni grafiche a loro volta assumono il compito di completare il testo delle schede, visualizzando l'insieme delle incidenze territoriali previste in relazione alla situazione preesistente.

##### **b. La suddivisione in categorie di coordinamento**

Le schede di coordinamento e le rappresentazioni grafiche sono suddivise in tre categorie di informazioni (art. 5 cpv. 2 OPT):

i dati acquisiti, riguardano attività già coordinate. Le autorità interessate sono obbligate ad adottare le misure definite dalle schede per rendere operante il coordinamento.

i risultati intermedi, riguardano attività non ancora coordinate, ma che hanno già raggiunto un certo grado di approfondimento. Si tratta ad esempio di:

- progetti i cui effetti sull'organizzazione del territorio non sono ancora conosciuti in modo completo per poter decidere in via definitiva,
- conflitti di utilizzazione ancora irrisolti, ecc.

In questi casi le autorità interessate sono tenute a collaborare secondo la procedura determinata nella scheda per giungere al coordinamento auspicato. Con l'adozione delle schede di risultato intermedio le medesime autorità dovranno agire in modo da non precludere un futuro coordinamento delle attività d'incidenza territoriale oggetto delle schede.

le informazioni preliminari, concernono attività delle quali sono noti pochi elementi e il cui coordinamento può intervenire solo successivamente. Trattasi segnatamente di casi per i quali:

- l'attuazione è incerta,
- le scelte d'ubicazione sono ancora molto vaghe, ecc.

Le autorità coinvolte hanno l'obbligo di informarsi vicendevolmente qualora le circostanze si modificassero.

##### **c. Il "coordinamento" ai sensi dell'art. 8 LPT e art. 5 OPT nel caso di schede di coordinamento di categoria Dato acquisito (Da)**

Secondo il Commento della LPT art. 8/10 (p. 208-209),

*"Sono dati acquisiti" le decisioni che regolano quei conflitti di utilizzazione suscettibili di essere senz'altro risolti (...) Un conflitto d'utilizzazione è suscettibile senz'altro di appianamento se, come tale è accertato e attuale, ossia se,*

*a. da un lato le previste contrastanti utilizzazioni (o le utilizzazioni contrastanti con quelle esistenti) sono localmente individualizzate e valutabili nelle loro ripercussioni sul territorio; e se,*

*b. dall'altro, la divergenza, qualora dovesse rimanere irrisolta, intralci l'ulteriore attività dell'una o dell'altra parte. "*

Questa citazione del Commento della LPT permette di capire che il fatto di includere un oggetto nella categoria Da, non significa necessariamente che le decisioni in merito allo stesso siano già state prese definitivamente. Per attribuire un oggetto a tale categoria è infatti sufficiente che siano date le indicazioni sul come procedere per arrivare alla decisione definitiva.

La Guida alla pianificazione direttrice del 1997 elaborata dall'UFPT consiglia peraltro di osservare i seguenti criteri per l'assegnazione delle categorie: *"assegnazione ogni volta che è possibile ai "dati acquisiti", in particolare quando gli ambiti settoriali e i progetti sono coordinati oppure quando sono tracciati l'ambito e la modalità dell'ulteriore coordinamento, nonché quando la situazione a livello di pianificazione direttrice è chiara e indiscussa (i servizi interessati concordano; dettagli risolvibili sui livelli successivi della pianificazione)."* (p.71)

Occorre peraltro ribadire qui, che l'esame delle varianti di tracciato è stato effettuato secondo quanto prescrive l'art. 2 cpv 1 lett. b OPT. È quindi evidente che gli oggetti qui in esame vanno attribuiti, secondo i criteri testé esposti, alla categoria Dato acquisito.

Nel caso specifico che ci occupa, entrambi i Comune di Comano e di Canobbio, contestano l'attribuzione alla categoria Da dell'oggetto 12.23.2.3, il primo per quanto riguarda l'ubicazione del camino di aerazione della galleria, il secondo per quanto riguarda l'ubicazione dello sbocco della galleria sul lato Cassarate, in quanto ritengono che non sia garantito il rispetto della legislazione ambientale. Sulla base di quanto detto si osserva che la contestazione non inficia l'attribuzione dell'oggetto 12.23.2.3 alla categoria Da in quanto gli approfondimenti relativi al rispetto della legislazione ambientale, auspicati dai ricorrenti, sono di competenza dell'esame di impatto ambientale che si riferisce al progetto e non alla pianificazione direttrice. Di conseguenza la necessità di tali approfondimenti non ha nulla a che vedere con l'attribuzione dell'oggetto alla categoria Da in sede di PD.

#### **4.1.2 Ossequio dei principi della legislazione ambientale in materia di Piano direttore; distinzione rispetto alle condizioni poste dall'EIA al Piano generale**

Da diversi ricorsi emerge che, presso gli insorgenti, c'è confusione sul livello di dettaglio dell'ossequio della legislazione ambientale in sede di Pianificazione direttrice e in sede di progetto. Riteniamo quindi opportune le seguenti puntualizzazioni in merito.

La pianificazione del territorio, sia nella sua componente di coordinamento, sia nella sua componente di azzonamento, deve considerare tempestivamente l'impatto sull'ambiente e contenerne il più possibile gli effetti indesiderati (vedi Rapporto del Consiglio federale sulla Pianificazione del territorio del 14 dicembre 1987). Ciò significa che i principi ed i limiti posti dal diritto ambientale materiale devono essere considerati già a livello di pianificazione direttrice (vedi Commento ad art. 9 LPA, nota 189). Ciò non significa invece che a livello di Piano direttore già debba venire esperito un Esame di impatto ambientale; anzi, la dottrina e una consolidata giurisprudenza hanno stabilito che l'EIA è proprio della fase di progettazione e non deve essere attuato a livello della pianificazione direttrice.

Va da sé che la valutazione delle problematiche ambientali nel contesto della procedura di PD è più sommaria e generica in quanto non ancora a livello d'esame di impatto: orbene il progetto della galleria Vedeggio-Cassarate - compreso lo sbocco della galleria e del camino di aerazione - regge a tale valutazione.

Riguardo al tema specifico dell'esame di impatto ambientale si può dire che lo scopo dello stesso è di accertare se un progetto è conforme alle prescrizioni federali in materia di protezione dell'ambiente, segnatamente alla LPA, alle prescrizioni concernenti la protezione della natura e del paesaggio, alle disposizioni relative alla protezione delle acque, alla salvaguardia delle foreste, alla caccia e alla pesca (art. 3 OEIA).

La procedura che qui ci occupa non ha però nulla a che vedere con la fase progettuale. Lo stesso art. 1 dell'OEIA stabilisce che sono i progetti per gli impianti figuranti nell'allegato dell'ordinanza ad essere sottoposti all'esame d'impatto sull'ambiente ai sensi dell'art. 9 LPA.

In conclusione, nel caso qui in esame, nella misura in cui i ricorrenti pretendono che la verifica ambientale alla base del PD sia carente, essi postulano di fatto l'esecuzione di un EIA già a livello di PD. Ora, ciò non è ammesso dalla giurisprudenza, né è opportuno, mentre occorre ribadire che per quanto riguarda le esigenze poste a livello di Piano direttore, le ripercussioni ambientali sono state considerate.

#### **4.1.3 Coordinamento della procedura di progettazione della galleria Vedeggio-Cassarate e del relativo Esame di impatto ambientale ai sensi dell'OEIA**

In una lettera del 26 luglio 1996 all'UF AFP, il DT illustrava la propria proposta di coordinamento tra procedura di Esame di impatto ambientale basata sull'OEIA e procedura per la progettazione e realizzazione delle opere stradali previste dal PTL in base alla Legge cantonale sulle strade. Questa proposta è stata approvata dall'UF AFP con lettera dell'11 giugno 1997. È stata fissata una procedura plurifase: prima fase, approvazione del PG (art. 11 e sg. LStr); seconda fase, approvazione del progetto definitivo (Pdef) (art. 18 e sg. LStr). Per ognuna delle due fasi dev'essere redatto un Rapporto di impatto ambientale. In entrambe le fasi deve essere sentito l'UF AFP.

Nella seguente tabellina riassumiamo in sintesi le tappe finora svolte della procedura relativa all'OEIA e del suo coordinamento con la procedura relativa alla Legge cantonale sulle strade.

| <b>date</b>      | <b>procedure OEIA</b>  | <b>procedure Legge cantonale sulle strade</b>   |
|------------------|--|---|
| 22.04.1997       | Il DT trasmette all'UF AFP: <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'indagine preliminare e il Capitolato d'oneri relativi alla Galleria Vedeggio Cassarate (PTL) per preavviso</li> </ul>   |   |
| 8/28.08.1997     | L'UF AFP trasmette il proprio preavviso sull'indagine preliminare al DT  |   |
| 23.01-23.02.1998 | Tra gli atti relativi alla pubblicazione del PG figuravano: <ul style="list-style-type: none"> <li>• il Rapporto di impatto ambientale (RIA) di I.a fase della galleria Vedeggio Cassarate,</li> <li>• la giustificazione ambientale generale del PTL</li> </ul>   | Pubblicazione per informazione del Piano generale per la realizzazione della galleria Vedeggio-Cassarate con i collegamenti allo svincolo autostradale A2 di Lugano Nord e i raccordi alla rete stradale locale nel piano del Cassarate in zona prati di Trevano-Ressiga nell'ambito del Piano di trasporti del Luganese (PTL), ai sensi della LStr (art. 13). e della LALPT (art. 46). |
| 22.06.1998       | Trasmissione all'UF AFP dei seguenti documenti: <ul style="list-style-type: none"> <li>• il Rapporto di impatto ambientale (RIA) di la fase della galleria Vedeggio Cassarate,</li> <li>• la giustificazione ambientale generale del PTL,</li> <li>• le schede relative alle misure fiancheggiatrici,</li> <li>• il PTA (primi due rapporti),</li> </ul> <p>Il RIA di I.a fase della galleria e la giustificazione ambientale sono stati completati e rielaborati - rispetto alla versione degli stessi pubblicata congiuntamente al PG dal 23 gennaio al 23 febbraio 1998 - sulla base delle osservazioni di ognuno e dei servizi</p> |   |

|   |  |
|---|--|
| dello Stato che sono state inoltrate nell'ambito della consultazione appena citata. |  |
|---|--|

Al momento dell'elaborazione del progetto definitivo della galleria e opere connesse, ai sensi della Legge strade (art. 18 e sg.) dovrà pure essere redatto il RIA di II.a fase.

#### **4.1.4 Conclusioni parziali relative al rapporto tra Piano direttore cantonale e Piano generale delle strade**

Come abbiamo già avuto modo di dire al precedente capitolo 1.3, l'approfondimento progettuale relativo alla galleria Vedeggio-Cassarate era tale da permettere di procedere alla prima pubblicazione del Piano generale delle strade (ai sensi degli art 11-13 LStr e 44 e sg. LALPT) contemporaneamente al passaggio di categoria - da Risultato intermedio (Ri) a Dato acquisito (Da) - del relativo oggetto (n. 12.23.2.3) nell'ambito della procedura di PD.

L'ipotesi della contemporaneità delle due procedure di PG e di PD è stata sottoposta al UFPT che si è espresso favorevolmente in merito (preavviso del 8 ottobre 1997).

Purtroppo la contemporaneità delle procedure ha spinto i ricorrenti in materia di PD a confondere le esigenze specifiche dei due livelli. Concretamente si constata, in particolar modo nei ricorsi dei Comuni di Canobbio e di Comano, la tendenza a pretendere dal Piano direttore il livello di dettaglio proprio del Piano generale. Così, i citati Comuni pretendono ad esempio che le scelte del PD si basino su una valutazione ambientale che, di fatto, è propria all'Esame di impatto ambientale, come ampiamente esposto ai capitoli precedenti. Da questo deriva che buona parte delle contestazioni sollevate nella procedura di ricorso del PD, ai sensi dell'art. 18 LALPT, non sono ricevibili in questa sede.

È qui importante sottolineare il fatto che le due procedure, di PD e di PG, si trovano pure a due diversi stadi. Per quanto riguarda il PD, la procedura relativa all'oggetto in discussione - 12.23.2.3 galleria Vedeggio-Cassarate - si trova nella sua fase conclusiva: l'oggetto appartiene infatti alla categoria Dato acquisito e è sottoposto alla procedura di adozione da parte del Consiglio di Stato che comporta pure la possibilità di ricorso (art 18 LALPT). Diversamente, la procedura di progettazione si trova allo stadio iniziale.

Il Piano generale, rappresenta infatti il primo passo verso la definizione del progetto che sarà poi precisato e consolidato con la procedura di approvazione dei progetti definitivi e la procedura espropriativa (art 22 LStr). Inoltre, nell'ambito della procedura stessa di PG, che comporta più tappe, quella della pubblicazione avvenuta quasi contemporaneamente a quella di PD, è la prima della procedura di approvazione definita dall'art. 46 LALPT e sg. Ossia, la fase procedurale destinata all'informazione e alla partecipazione di ognuno Come richiede il capoverso 5 di questo articolo, il Dipartimento esamina le osservazioni nell'ambito dell'elaborazione del Piano In altre parole, le osservazioni che sono state inoltrate sono state prese in considerazioni per l'ulteriore affinamento del progetto di PG e per il completamento della I.a fase di Esame di impatto ambientale ad esso relativo (vedi capitolo 4.1.3 a questo proposito).

Da quanto esposto emerge che il progetto della galleria Vedeggio-Cassarate è per definizione ancora suscettibile di modifiche e di affinamenti e che i Comuni avranno ancora la possibilità di esprimersi nel merito nella seconda fase della procedura di PG (art. 47 e sg. LALPT: adozione e approvazione del PG e relativa procedura ricorsuale) come pure nella successiva procedura di approvazione dei progetti definitivi e espropriativa (art 22 LStr).

## **4.2 Osservazioni in merito ai singoli ricorsi**

### **4.2.1 Osservazioni sul ricorso del Comune di Canobbio**

Si richiamano integralmente le osservazioni generali esposte al precedente capitolo 4.1, in particolar modo in risposta alle contestazioni esposte ai punti a), b) e f) del riassunto del ricorso (vedi capitolo 3.1). Inoltre si formulano le seguenti ulteriori osservazioni particolari su alcune censure sollevate dai ricorrenti.

## **Sulle considerazioni generali e sulle contestazioni relative alla localizzazione dell'uscita della Galleria Vedeggio-Cassarate**

ad a), b), c) e f)

Le osservazioni generali esposte al precedente capitolo 4.1 vengono completate dalle seguenti osservazioni particolari.

Si constata una confusione tra obbligo della giustificazione del progetto ai sensi della LPA (art. 9 cpv 4) e valutazione ambientale con esame delle varianti ai sensi dell'OPT (art. 2 cpv. 1 lett. b). Si ribadisce che l'EIA non deve sussistere a livello di PD ma lo stesso (PD) deve solamente garantire che sia attuato il coordinamento tra tutti gli aspetti di incidenza territoriale. Tale esame è stato effettuato e ha perfino potuto basarsi su una valutazione più dettagliata del necessario vista la concomitanza con la procedura di PG.

Le osservazioni esposte al prossimo punto ad c.1-d) dimostrano che, contrariamente a quanto sostiene il ricorrente, la valutazione delle varianti è stata effettuata tenendo conto dei principi generali della Pianificazione del territorio.

Si osserva che i tracciati riportati nel PD hanno un carattere indicativo, essi infatti si esprimono ad una scala 1 : 25'000; è compito della pianificazione di ordine inferiore, ossia del Piano regolatore (o se del caso del Piano Generale), definire il tracciato in modo da conferirgli la pubblica utilità. Nell'ambito di questa trasposizione da una scala 1 : 25'000 ad una scala 1 : 2'000-1'000 il tracciato viene precisato. A partire dall'indicazione del PD, esiste pertanto un margine di manovra che deve permettere di poter adeguare il tracciato alle condizioni del luogo nell'ambito della pianificazione delle utilizzazioni.

Sulla base di queste precisazioni si osserva che un'evoluzione del tracciato delle opere citate nel senso auspicato dal Municipio non è pregiudicato dalle indicazioni di PD. Infatti, questa indicazione permette ancora un margine di manovra nell'ambito del successivo affinamento del progetto.

In merito al richiamo integrale, da parte dal Municipio, del contenuto delle proprie osservazioni sul PG della galleria, , si osserva quanto segue. Malgrado la contemporaneità delle procedure di pubblicazione tra PD e PG, che giustificano una certa similarità di argomenti, occorre precisare che le censure riguardanti l'opera in senso stretto non s'hanno da esaminare in sede di procedura ricorsuale sul PD.

ad c1-d)

Qui di seguito illustriamo, per una migliore comprensione, le tappe che hanno permesso di scegliere il tracciato della galleria e dei relativi sbocchi indicati nel PD. In particolare si tiene a evidenziare che sono state prese in considerazioni numerose varianti, tra cui anche quella proposta dal Municipio di Canobbio, prima di scegliere il tracciato che figura nel PD.

Innanzitutto, a seguito del concorso per la progettazione della galleria sono state esaminate, attraverso un'analisi multicriteri esperita dal DT e dalla CT, 15 varianti (3 per ogni gruppo di progettazione che ha partecipato al concorso).

In un secondo momento, è stata affrontata la cosiddetta "ottimizzazione del progetto", con il gruppo Mobilità 2010 scelto sulla base del concorso. In questa fase è stato possibile definire il tracciato in tutte le sue caratteristiche essenziali, adattandolo alle esigenze di Alp-Transit, garantendo il funzionamento del sistema di traffico, in particolare il collegamento con la viabilità principale e tenendo conto delle esigenze di compatibilità con la pianificazione dell'area di Cornaredo (PICT).

La proposta alternativa di Canobbio relativa allo sbocco della galleria, per quanto riguarda l'ubicazione del portale, riprende la variante n. 1 del gruppo CIGL che aveva partecipato al concorso iniziale. Di conseguenza, la variante di Canobbio era già stata sottoposta al primo esame multicriteri di cui abbiamo detto poc'anzi. Ciononostante, essa è stata ulteriormente esaminata dal DT nell'ambito degli studi relativi all'allestimento del Piano generale , in particolare nell'ambito del Rapporto di esame di impatto ambientale di la fase della galleria. In questo esame sono stati considerati i seguenti criteri, che ricalcano peraltro quelli precedentemente adottati per l'analisi multicriteri delle varianti scaturite dal concorso: opere di costruzione, allacciamento alla rete stradale, ambiente, natura e paesaggio, utilizzazione del territorio. La

variante di Canobbio non è stata presa in considerazione per ulteriori sviluppi progettuali in quanto sono stati riscontrati i seguenti svantaggi:

*"L'obiettivo principale che caratterizza la variante di Canobbio è il contenimento delle immissioni foniche verso la zona residenziale del Comune. Questo dovrebbe venire raggiunto mediante lo spostamento del portale a sud e con il prolungamento artificiale di un dosso esistente.*

*Per raggiungere questo obiettivo, il tracciato proposto trascura molti aspetti che vengono risolti in maniera lacunosa. Citiamo ad esempio:*

*la scarsa coerenza per quanto riguarda l'inserimento nel territorio,*

*lo spreco di superfici dovuto sia alla collocazione sia alla formazione di aree inutilizzabili,*

*le conseguenze sul biotopo umido dovute alla costruzione del riparo fonico artificiale,*

*l'isolamento degli ambienti seminaturali,*

*l'impossibilità oggettiva di recuperare il territorio e gli ambienti attraversati,*

*il funzionamento problematico del sistema viario se la variante abbozzata viene completata dei necessari raccordi,*

*l'invasione dell'area del poligono di tiro.*

*Queste lacune del tracciato proposto non possono essere evitate ma al limite mitigate da ulteriori approfondimenti.*

*Inoltre gli approfondimenti in merito alle immissioni foniche dimostrano però che le misure previste per la variante Canobbio non portano a differenze. Le aree maggiormente esposte e che creano un minimo di differenza risultano essere i portali: mentre nella variante cantonale grazie al prolungamento della galleria artificiale e alla morfologia del terreno la situazione può essere migliorata, la variante Canobbio non può beneficiare di protezioni ulteriori."*

ad e)

Il Comune sostiene che la frase contenuta nella scheda-oggetto 12.23.2.3 secondo cui *"Nel progetto definitivo dell'opera si terrà conto delle richieste del comune di Canobbio in merito alla tutela della qualità insediativa delle aree situate a monte dello sbocco della galleria (i provvedimenti sono oggetto dell'EIA che accompagna il progetto)"* non fornisce alcuna garanzia in quanto tali provvedimenti non figurano né nel Piano generale pubblicato, né nel relativo EIA.

Si fa notare che tale frase trova il suo fondamento nel Rapporto (già citato al punto ad c.1-d) in cui sono state messe a confronto la variante-Canobbio con la cosiddetta variante-Cantone e che tale Rapporto è parte integrante dell'Esame di impatto ambientale di la fase. Di conseguenza, contrariamente a quanto asserito dal Comune, essa ha un carattere vincolante.

ad f.1)

Il Consiglio di Stato ritiene che, contrariamente a quanto sostenuto dal ricorrente, il coordinamento tra le proposte contenute nella scheda-oggetto 12.23.3.5.a e il Piano di indirizzo urbanistico per il comparto di Trevano (PICT) è avvenuto.

A sostegno di tale tesi si adducono le seguenti motivazioni.

Come esposto al precedente punto ad c.1-d), tra i criteri di valutazione delle varianti che sono state esaminate figuravano anche quelli relativi all'allacciamento della galleria alla rete stradale, e quello

dell'utilizzazione del territorio. In particolare, la posizione dello sbocco della galleria è stata scelta tenendo conto dell'esigenza di un uso razionale e parsimonioso del suolo, in modo tale da garantire i futuri usi della pregiata area situata tra lo sbocco della galleria e Cornaredo. Si ricorda qui che da questo profilo, la variante Canobbio è risultata particolarmente lacunosa (vedi precedente punto ad c.1-d).

Reciprocamente, il Piano di indirizzo urbanistico per il comparto di Trevano (PICT) considera come consolidato e definitivo (e quindi lo assume quale condizione di partenza per gli ulteriori approfondimenti) lo sbocco della galleria così come definito dal PD.

Il PICT rappresenta un complemento agli studi di progettazione della galleria ad opera del Gruppo di progettazione interdisciplinare Mobilità 2010 ed è coordinato con lo stesso. L'esigenza di un approfondimento urbanistico del comparto di Trevano-Cornaredo ha portato a distinguere lo studio della galleria, dei raccordi e del Park & Ride provvisorio - che vengono portati avanti dal gruppo Mobilità 2010 -, dallo studio della sistemazione viaria definitiva dell'asse di penetrazione all'agglomerato urbano, del posizionamento definitivo del nodo intermodale di Cornaredo, del disegno urbanistico e funzionale del comparto con particolare riferimento alle zone di interesse pubblico, quali attrezzature ed edifici pubblici, aree di svago e protezione della natura e del paesaggio. Lo studio, nell'ambito del PICT, di questi ultimi aspetti di pianificazione urbanistica del comparto sono stati affidati ad un gruppo che comprende i pianificatori dei Comuni interessati e il pianificatore del gruppo Mobilità 2010 in modo tale da garantire il coordinamento tra i due gruppi di studio e nel tempo stesso il coinvolgimento dei comuni interessati tra i quali anche Canobbio.

In relazione alle preoccupazioni del Comune di Canobbio, si precisa che è pure compito del PICT, definire la destinazione definitiva dell'area che, al momento dell'apertura della galleria, sarà destinata al posteggio di interscambio di Canobbio, Porza (Trevano) (scheda-oggetto 12.23.5.a), considerato che lo stesso verrà in un secondo tempo sostituito dal nodo intermodale di Cornaredo (scheda-oggetto 12.23.3.5.b).

### **Proposta di decisione**

Per tutte le motivazioni sovraesposte, quelle generali richiamate dal capitolo 4.1, e quelle particolari esposte in questo stesso capitolo, il Consiglio di Stato propone una rievocazione della richiesta ricorsuali del comune riassunta al punto g) del precedente capitolo 3.1.

### **Sulle contestazioni relative al posteggio di interscambio di Canobbio, Porza (Trevano)**

ad h)

La scheda di PD 12.23 comprende due schede-oggetto relative ad aree di posteggio a servizio dello sbocco verso il lato Cassarate della galleria Vedeggio Cassarate. Il primo di essi è detto Posteggio di interscambio di Canobbio-Porza (Trevano) (scheda-oggetto 12.23.3.5.a). Il secondo è detto Nodo intermodale di Lugano (Cornaredo) (scheda-oggetto 12.23.3.5.b).

Queste due aree di posteggio corrispondono a due successive fasi realizzative: il posteggio di Canobbio-Porza (Trevano) sarà realizzato in un primo tempo (grado di priorità 1) contemporaneamente alla realizzazione della galleria, mentre il nodo intermodale di Lugano (Cornaredo) sarà realizzato successivamente in grado di priorità 2 e sostituirà quindi il posteggio intermodale di Canobbio-Porza.

L'esigenza di realizzare un posteggio contemporaneamente alla galleria è imprescindibile in considerazione dei principi e degli obiettivi del PTL e della legislazione ambientale. Quest'opera ha infatti lo scopo di filtrare il traffico in entrata nel centro dell'agglomerato e di creare le premesse affinché possa realizzarsi l'auspicata integrazione tra traffico privato in provenienza dalla galleria e traffico pubblico verso il centro città.

Come esposto nella scheda-oggetto 12.23.3.5.b, gli studi di approfondimento del PTL, in particolare il PTA, hanno fin d'ora identificato l'opportunità di definire il nodo intermodale definitivo non tanto allo sbocco della galleria quanto a Cornaredo (si rimanda alla scheda stessa per le motivazioni di tale scelta). Tuttavia, è necessario passare da una fase transitoria che vedrà la realizzazione del posteggio di interscambio di Canobbio-Porza per i seguenti motivi:

l'attuale raccordo stradale tra il previsto sbocco della galleria e Cornaredo, non sarebbe in grado di sopportare il flusso di traffico in provenienza dalla galleria destinato a raggiungere il nodo intermodale di Cornaredo;

la sistemazione viaria definitiva dell'asse di penetrazione all'agglomerato urbano potrà essere realizzata solo quando sarà conclusa la sua pianificazione, tuttora in corso nell'ambito del PICT, e tutta la procedura di progetto definitivo e espropriazione;

in considerazione delle tappe che precedono un qualsiasi intervento sull'asse di penetrazione all'agglomerato urbano, non è possibile prevedere che lo stesso potrebbe essere sistemato prima della conclusione della galleria Vedeggio-Cassarate, in modo tale da permettere di raggiungere il nodo intermodale di Cornaredo.

È pertanto stato necessario trovare una soluzione alternativa e transitoria per il necessario posteggio. La soluzione scelta, di realizzare il posteggio vicino all'imbocco della galleria, ha un duplice pregio:

la vicinanza di tale area allo sbocco della galleria permette di fermare il traffico privato senza che lo stesso vada a caricare delle tratte del sistema viario periurbano che, nella loro attuale configurazione, non sono adatte a tale scopo;

considerato che ci sono aree a disposizione (di proprietà del Cantone), il posteggio potrà venire realizzato negli stessi tempi della galleria tenendo conto dell'esigenza di lasciare l'area libera per altre destinazioni in seguito (realizzazione di un area di posteggio semplice).

### Proposta di decisione

Per i motivi appena esposti proponiamo di respingere la richiesta del Comune di Canobbio riassunta al punto I) del precedente capitolo 3.1, proponendo peraltro le seguenti due modifiche dei testi delle due schede-oggetto 12.23.3.5.a. 12.23.3.5.b. a garanzia della sostituzione del posteggio di interscambio di Canobbio:

|  |   |
|--|---|
| <i>a) Scheda-oggetto: 12.23.3.5.a</i><br><i>Posteggio di interscambio di Canobbio, Porza (Trevano)</i><br><i>adottata dal Consiglio di Stato il 19.12.1997</i> |   |
| Attuazione e tempi del coordinamento   | <p>Questo posteggio di interscambio è strettamente legato alla galleria Vedeggio-Cassarate. In conformità alla Legge sulle strade, il posteggio di interscambio viene quindi inserito nel Piano generale (PG) della galleria (vedi scheda 12.23.2.3). La prima pubblicazione del PG, ai sensi dell'art. 46 LALPT, avverrà contemporaneamente alla pubblicazione di questa scheda.</p> <p>La realizzazione del posteggio deve essere tale da non pregiudicare il riassetto urbanistico dell'intero comparto tramite il Piano di indirizzo del comparto di Trevano</p> <p><b>nuovo: Esso sarà sostituito al momento in cui entrerà in funzione il Nodo intermodale di Lugano (Cornaredo) (vedi scheda-oggetto 12.23.3.5.b).</b></p> <p>Il progetto è coordinato con il Concetto territoriale dell'agglomerato del Luganese (COTAL).</p> <p>Esso è inoltre coordinato con i progetti di premunizione contro i pericoli naturali, in particolare quello relativo alla sistemazione del Cassarate.</p> <p>Grado di priorità 1.</p> |
| <i>b) Scheda-oggetto: 12.23.3.5.b</i><br><i>Nodo intermodale di Lugano (Cornaredo)</i>   |   |

*adottata dal Consiglio di Stato il 19.12.1997*

|                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| Attuazione e tempi del coordinamento | <p>Tale nodo intermodale verrà realizzato secondo i tempi previsti dal grado di priorità 2 e <b>sostituirà</b> funzionalmente <b>il posteggio di interscambio</b> realizzato allo sbocco della galleria (vedi scheda-oggetto 12.23.3.5.a).</p> <p>L'oggetto è coordinato con il Concetto territoriale dell'agglomerato del Luganese (COTAL) e sarà affinato nell'ambito del PTA e del PICT.</p> <p>Esso dovrà essere coordinato con i progetti di premunizione contro i pericoli naturali, in particolare quello relativo alla sistemazione del Cassarate.</p> <p>Grado di priorità 2.</p> |
|--------------------------------------|--|

ad i)

Questa contestazione è indicativa della confusione che è stata fatta da diversi ricorrenti tra le due procedure parallele, l'una di PD e l'altra di PG. Infatti, contrariamente a quanto asserito dal ricorrente, il nodo intermodale di Vezia-Pradone (oggetto 12.23.3.4) non ha subito alcuna modifica nel corso del I° aggiornamento della scheda 12.23, segnatamente non è stato stralciato dalla scheda. Esso non figura invece nel Piano generale della galleria Vedeggio-Cassarate pubblicato. A titolo abbondanziale si osserva che questo nodo non è oggetto del PG pubblicato in quanto sono tuttora in corso, nell'ambito del PTA, le necessarie verifiche relative alla sua precisa localizzazione e al suo dimensionamento.

#### **4.2.2 Osservazioni sul ricorso del Comune di Comano**

Si richiamano integralmente le osservazioni generali esposte al precedente capitolo 4.1. Inoltre si formulano le seguenti ulteriori osservazioni particolari su alcune censure sollevate dai ricorrenti.

ad a-d)

A sostegno della sue tesi riassunta al punto b) del capitolo 3.2 il Comune si basa sul seguente ragionamento sillogistico:

1. considerato che il primo aggiornamento della scheda di PD è stato possibile sulla base dell'avanzamento degli studi pianificatori e progettuali tra i quali si annovera anche il PG (a tale proposito il Municipio si richiama continuamente al contenuto del Testo esplicativo che accompagnava la pubblicazione della scheda),
2. considerato pure che il PG indica in modo preciso l'ubicazione del camino,
3. allora anche le indicazioni del PD relative al camino sono troppo precise e snaturano il senso della pianificazione direttrice.

Lo scrivente Consiglio giudica questa argomentazione pretestuosa, infatti a tale proposito basti osservare che:

la rappresentazione grafica in scala 1: 25'000 relativa alla scheda 12.23 non riporta l'ubicazione del camino di aerazione,

l'indicazione precisa del camino, così come descritta dal Comune (vedi punto d) al capitolo 3.2), non appare dalla documentazione relativa al PD bensì da quella relativa al PG,

la scheda-oggetto 12.23.2.3 descrive l'ubicazione del camino di aerazione nel modo seguente: *"Nella parte centrale della galleria è prevista la realizzazione di un camino di ventilazione verticale la cui zona di uscita è situata sul territorio di Comano"*.

A proposito del rapporto tra PD e PG si è già detto ampiamente al capitolo 4.1.4 precedente, che viene qui richiamato integralmente. Preme tuttavia aggiungere che il PD rappresenta una premessa al PG e non il contrario, infatti la prima scheda di PD relativa al PTL adottata dal Consiglio di Stato il 31.05 1994 conteneva tre varianti per il tracciato della galleria, in modo tale da salvaguardare tutte queste possibilità. Sulla base di questo primo indirizzo pianificatorio del PD, sono stati effettuati i necessari approfondimenti sia in ambito pianificatorio (COTAL, PTA, PICT), sia in ambito progettuale (studi coordinati dal cantone per la definizione del tracciato della galleria).

Si osserva, che nel caso di costruzioni di grandi infrastrutture, la definizione di un tracciato denota una grande interdipendenza tra processo pianificatorio e processo progettuale, gli approfondimenti dell'uno portano a delle modifiche dell'altro. In base a queste premesse, è evidente che la precisazione nel PD del tracciato di un'opera infrastrutturale come la galleria Veduggio-Cassarate, che nel concreto consiste nel passaggio di categoria del relativo oggetto (12.23.2.3.) da Risultato intermedio a Dato acquisto, si basi anche sugli approfondimenti progettuali, senza che ciò snaturi le indicazioni di Piano Direttore che ne scaturiscono.

Sulla base delle considerazioni esposte, possiamo concludere che l'indicazione del camino di aerazione della galleria nel PD è conforme alla natura del PD stesso. Questa indicazione fornisce la premessa affinché il camino possa essere realizzato. L'ubicazione precisa del camino sarà precisata nell'ambito del successivo affinamento del progetto e solo a quel momento essa costituirà un vincolo a carico dei proprietari, mentre l'indicazione nel PD vincola unicamente i Comuni.

Si osserva infine che il PD con questa indicazione fornisce la base pianificatoria di una scelta progettuale che, considerato lo stadio attuale della procedura, non può ancora essere considerata definitiva. Si ricorda infatti che le scelte contenute nel PG pubblicato, non possono essere considerate definitive, infatti questa pubblicazione era destinata ad informare e a raccogliere osservazioni che per loro natura sono suscettibili di portare ad una modifica del progetto. Di conseguenza non si può all'ora attuale considerare come definitiva l'ubicazione del camino e neppure il fatto che il camino sia menzionato nel PD pregiudica l'eventuale scelta di un diverso sistema di aerazione della galleria.

ad e-i)

Nel merito delle contestazioni del sistema di ventilazione della galleria - il camino di aerazione - e dell'ubicazione dello stesso sul territorio di Comano, si osserva quanto segue.

Le osservazioni generali esposte al precedente capitolo 4.1 vengono completate dalle seguenti osservazioni particolari.

Come pure nel caso del ricorso di Canobbio, si constata una confusione tra obbligo della giustificazione del progetto ai sensi della LPA (art. 9 cpv 4) e valutazione ambientale con esame delle varianti ai sensi dell'OPT (art. 2 cpv. 1 lett. b). Si ribadisce che l'EIA non deve sussistere a livello di PD ma lo stesso (PD) deve solamente garantire che sia attuato il coordinamento tra tutti gli aspetti di incidenza territoriale. Tale esame è stato effettuato e ha perfino potuto basarsi su una valutazione più dettagliata del necessario vista la concomitanza con la procedura di PG e di EIA.

Malgrado la quasi contemporaneità delle procedure di pubblicazione tra PD e PG, che giustificano una certa similarità di argomenti, occorre precisare che le censure riguardanti l'opera in senso stretto non s'hanno da esaminare in sede di procedura ricorsuale sul PD.

Fatte queste premesse, a titolo abbondanziale, si illustrano alcune delle motivazioni che stanno alla base della scelta di ventilare la galleria tramite un camino. Innanzitutto si osserva che per gallerie di lunghezza superiore ai 2 km circa (caso specifico circa 2.6 km), con traffico bidirezionale (e con ripartizione prossima al 50 % in entrambe le direzioni), è normalmente richiesto un sistema con camino centrale di espulsione, al fine di garantire una corretta gestione dei parametri d'esercizio all'interno della galleria stessa ed una corretta gestione delle immissioni all'esterno. Inoltre, sia ragioni di gestione del sistema di ventilazione in caso d'incendio (espulsione fumi, sicurezza ed evacuazione delle persone, tempi d'intervento ridotti) e sia in caso di normale esercizio, richiedono pure il camino centrale di espulsione (sdoppiamento delle lunghezze di galleria da evacuare).

Per quanto riguarda l'impatto ambientale si osserva che, anche sulla base delle osservazioni del Comune di Comano in sede di procedura di PG, sono stati fatti ulteriori approfondimenti dei rispettivi impatti dei possibili sistemi di aerazione (verticale e longitudinale) con valutazioni dettagliate delle immissioni (vedasi studio ETH-ZH in corso di completazione).

In conclusione si ribadisce che, allo stadio attuale del progetto e delle verifiche di natura ambientale, l'ipotesi dell'aerazione della galleria attraverso un camino è quella che presenta maggiori vantaggi.

### **Proposta di decisione**

Per i motivi appena esposti proponiamo di respingere la richiesta del Comune di Comano riassunta al punto a) del precedente capitolo 3.2.

#### **4.2.3 Osservazioni sul ricorso del Comune di Lugano**

In merito alle aree di posteggio a servizio dello sbocco verso il lato Cassarate della galleria Vedeggio Cassarate ci siamo già espressi in risposta al ricorso del Comune di Canobbio, al punto ad h) del precedente capitolo 4.2.1.

In tale sede abbiamo avuto modo di precisare il fatto che le due aree di posteggio previste dalla scheda di PD 12.23.3 corrispondono a due successive fasi realizzative: il posteggio di interscambio di Canobbio-Porza (Trevano) sarà realizzato in un primo tempo (grado di priorità 1) contemporaneamente alla realizzazione della galleria, mentre il nodo intermodale di Lugano (Cornaredo) sarà realizzato successivamente in grado di priorità 2 e sostituirà quindi il posteggio intermodale di Canobbio-Porza.

Abbiamo pure proposto una modifica delle schede-oggetto 12.23.3.5.a. e 12.23.3.5.b. destinata a rendere maggiormente esplicito il fatto che il posteggio di Trevano sarà sostituito dal nodo intermodale di Cornaredo in grado di priorità 2.

Il Comune di Lugano ritiene che il secondo capoverso del punto Situazione e descrizione della scheda 12.23.3.5.a. non sia chiaro e ne propone una modifica.

primo capoverso:

*"Al momento della realizzazione della galleria Vedeggio-Cassarate viene realizzato un posteggio di interscambio nelle immediate vicinanze della rotonda di attestamento dell'uscita della galleria. Il posteggio sarà collegato alla rete stradale principale e alla rete dei trasporti pubblici su gomma. I posteggi saranno a disposizione anche della attività commerciali, scolastiche e sportive della zona (vedi oggetto 12.23.4.7). Sarà garantita la migliore accessibilità al posteggio tramite la sistemazione degli accessi al fine di renderlo maggiormente attrattivo."*

secondo capoverso

*"Nella prima fase del PTL si prevedono circa 500 posti auto. Il dimensionamento di questo posteggio tiene conto del fatto che attualmente esistono 700 posteggi a Cornaredo che potranno continuare ad essere utilizzati anche dopo l'apertura della galleria. Questo posteggio potrà, se del caso, essere sostituito al momento della realizzazione del nodo intermodale di Lugano-Cornaredo (vedi scheda-oggetto 12.23.3.5.b)"*

La precisazione richiesta dal Comune di Lugano verte innanzitutto a stabilire il fatto che il posteggio attualmente esistente a Cornaredo (700 posti auto) verrà integrato nel nodo intermodale di Cornaredo.

Allo stato attuale degli studi è possibile dire con certezza che il posteggio di interscambio di Trevano verrà sostituito dal nodo intermodale di Cornaredo, non è invece altrettanto possibile dire che il posteggio esistente a Cornaredo sarà interamente integrato nel nodo di interscambio previsto. È necessario innanzitutto procedere con le ulteriori tappe dell'Esame di impatto ambientale della galleria Vedeggio-Cassarate, con la Giustificazione ambientale generale del PTL, e con il PICT al fine di poter stabilire in modo definitivo:

il numero totale di posteggi necessari in virtù delle esigenze della legislazione ambientale,

precisare l'esatta ubicazione e il tipo di opera che sarà possibile realizzare nell'area destinata al nodo intermodale di Cornaredo a tale scopo dal PD (scheda-oggetto 12.23.3.5.b di tipo Risultato intermedio).

In merito alla questione sollevata dal Comune di Lugano riguardante la necessità di precisare le dimensioni del previsto posteggio in ragione di una non precisata giurisprudenza in materia, si osserva quanto segue.

Il problema, a livello di PD, non si pone con riferimento a indicazioni di dettaglio, ma a livello di una prima valutazione sull'impatto ambientale. Trattandosi di una scheda di categoria Risultato intermedio, si può dire che ulteriori approfondimenti in merito al dimensionamento, alla precisa ubicazione e alla capacità di integrare, oltre al posteggio di interscambio di Canobbio (scheda-oggetto 12.2.3.3.5.a.), anche il posteggio esistente a Cornaredo, verranno forniti con il passaggio della scheda alla categoria Dato acquisto (Da). Da questo punto di vista sarebbe prematuro accogliere le richieste del Comune di Lugano

Si fa inoltre notare che il Comune di Lugano chiede di precisare questioni relative al nodo intermodale di Cornaredo (scheda-oggetto 12.23.3.5.b. di tipo Risultato intermedio) nella scheda relativa al posteggio di interscambio di Canobbio (scheda-oggetto 12.2.3.3.5.a. di tipo Dato acquisto) fatto questo che non è sostenibile dal profilo del metodo e del merito.

Si osserva infine che il Consiglio di Stato nella scheda di PD di tipo Risultato intermedio, relativa al nodo intermodale di Cornaredo (scheda-oggetto 12.23.3.5.b.) non è entrato nel merito del dimensionamento di tale opera in quanto sarebbe stato prematuro per le ragioni già dette.

### **Proposta di decisione**

Viste le ragioni esposte, si propone la reiezione del ricorso.

#### **4.2.4 Osservazioni sul ricorso del Comune di Magliaso**

Il Comune di Magliaso impugna l'oggetto 12.23.4.2.b. relativo alla salvaguardia del futuro raddoppio del binario della FLP nella tratta Magliaso-Bioggio, limitatamente alla tratta Magliaso-stazione/Stallone.

La modifica contestata dal ricorrente è conforme agli obiettivi generali perseguiti con il PTL, esposti nelle schede 12.23 e 12.23.4; in particolare essa rispetta gli obiettivi settoriali relativi ai trasporti pubblici, ossia:

incrementare il riparto modale tra trasporto pubblico e trasporto privato a favore del trasporto pubblico (vedi scheda principale 12.23);

ristrutturare i servizi di trasporto pubblici urbani e regionali, promuovendo l'integrazione fra le reti, razionalizzando l'esercizio e velocizzando i servizi (vedi scheda settoriale 12.23.4);

preservare le aree necessarie per la ristrutturazione e il potenziamento dei mezzi pubblici di trasporto (vedi scheda settoriale 12.23.4).

Con particolare riguardo all'ultimo degli obiettivi elencati, la scheda di PD 12.23 adottata nel 1994, ha proceduto alla salvaguardia di futuri raddoppi del binario della FLP lungo tutto il suo tracciato, da Ponte Tresa fino a Lugano. Preme qui sottolineare il fatto che la misura di salvaguardia per un futuro raddoppio non riguarda unicamente la tratta contestata dal ricorrente bensì tutto il tracciato della ferrovia FLP.

Per ragioni legate alla struttura della scheda 12.23, questo provvedimento pianificatorio è stato suddiviso in 3 singoli oggetti. La tabella seguente indica tali oggetti come pure le modifiche intervenute con il 1° aggiornamento della scheda del dicembre 1997, oggetto della presente procedura.

|   |   |
|---|---|
| <b>Scheda di PD 12.23 adottata nel 1994</b> | <b>Tipo di modifica intervenuta con il 1° aggiornamento</b> |
|---|---|

|  |   |           | della scheda 12.23 adottato il 19 dicembre 1997           |
|--|---|-----------|---|
| scheda settoriale                      | oggetto   | categoria |   |
| 12.23.1                                | 12.23.1.8   | Da        | nessuna   |
| Piano speciale per il Basso Malcantone | Raddoppio dei binari ed eliminazione dei passaggi a livello lungo la tratta Ponte Tresa-Magliaso (stazione) |           |   |
| 12.23.4                                | 12.23.4.2   | Ri        | trasformazione in categoria Dato acquisito                |
| Trasporti pubblici                     | Salvaguardia futuri raddoppi del binario tratto Magliaso-Bioggio  |           | (nuovo numero dello stesso oggetto 12.23.4.2. <u>b.</u> ) |
| 12.23.4                                | 12.23.4.3   | Ri        | nessuna   |
| Trasporti pubblici                     | Salvaguardia futuri raddoppi del binario tratto Bioggio-Lugano stazione                                     |           | (nuovo numero dello stesso oggetto 12.23.4.3. <u>a.</u> ) |

Come risulta dalla tabella, la modifica che l'oggetto contestato dal ricorrente ha subito nell'ambito del I° aggiornamento della scheda del PTL riguarda unicamente il passaggio dalla categoria Risultato intermedio alla categoria Dato acquisto.

Si rileva peraltro che la misura di salvaguardia per un futuro raddoppio relativa alla tratta contestata era già in vigore come Ri e non era stata impugnata dal Comune di Magliaso nell'ambito della procedura di approvazione della scheda 12.23 adottata dal Consiglio di Stato il 31.05.1994. Mal si capisce dunque come mai questa censura venga sollevata unicamente in sede di contestazione del Dato acquisto.

Il raggiungimento degli obiettivi richiamati sopra dipende dalla possibilità di realizzare il raddoppio dei binari in quanto, per poter ottimizzare l'orario (obiettivo: frequenza 15-10 minuti) e la stabilità dello stesso e quindi migliorare l'attrattività del mezzo pubblico in questione, devono essere previste delle isole di scambio, ossia delle tratte in cui i treni possono incrociarsi senza dover attendere alle stazioni come avviene oggi.

Si precisa che non è prevista la realizzazione del raddoppio del binario lungo tutta la tratta tra Ponte Tresa e Lugano ma come detto verranno realizzate delle isole di scambio.

La prima di queste è quella descritta dall'oggetto 12.23.1.8 che riguarda la tratta Ponte Tresa-Magliaso (stazione). Questo raddoppio riguarda più precisamente la tratta Magliaso Golf-Caslano Questo intervento è già stato pubblicato ai sensi della Legge federale sulle ferrovie, così come indicato nella scheda 12.23.1, oggetto n. 8.

Una seconda isola di scambio, già definita e già in fase di progettazione, riguarda la tratta Serocca d'Agno-Bioggio, compresa nella tratta più generale descritta dall'oggetto 12.23.4.2.

L'identificazione delle tratte che devono venire raddoppiate è in funzione degli obiettivi da raggiungere (in particolare l'ottimizzazione dell'orario) e di criteri di tipo territoriale e urbanistico che non possono essere approfonditi a livello di Piano direttore. Per questo motivo è necessario che la salvaguardia per futuri raddoppi sia assicurata lungo tutta la tratta in modo tale da non pregiudicare la possibilità di raggiungere gli obiettivi perseguiti. In tal senso il Piano direttore esplica pienamente il suo carattere di strumento previsionale e di salvaguardia dei futuri usi del territorio.

Il Cantone riconosce i problemi dovuti al traffico che toccano il nucleo di Magliaso, a prova di ciò si ricorda che nell'ambito del I° aggiornamento della scheda 12.23. la questione dell'attraversamento di Magliaso è stata affrontata includendo nella scheda-oggetto 12.23.1.15.b (relativa alla ristrutturazione viaria della

strada cantonale principale nella tratta dal Vallone di Agno a Ponte Tresa) le due varianti di attraversamento del nucleo scaturite dallo studio in corso, coordinato dalla Sezione dei trasporti.

### **Proposta di decisione**

Per tutti i motivi esposti il Consiglio di Stato propone la reiezione del ricorso.

### **5. Conclusione**

Sulla base di quanto precede, riservato un più ampio sviluppo delle tesi di fatto e di diritto in corso di procedura, invitiamo codesto Gran Consiglio a voler respingere i ricorsi contro il 1° aggiornamento della scheda di coordinamento del PD n. 12.23.1-4 (adottata dal Consiglio di Stato il 19.12.97) relativa al Piano di Trasporti del Luganese.

Vogliate gradire, onorevole signora Presidente, onorevoli signore e signori Consiglieri, l'espressione della nostra massima stima.

### **Per il Consiglio di Stato:**

La Presidente: M. Masoni

Il Cancelliere: G. Gianella