

Raccomandata

Lod.
Consiglio di Stato
tramite i Servizi generali
del Dipartimento del territorio
Via. F. Zorzi 13
6502 Bellinzona

Lugano, 6 novembre 2017

Opposizione:

che presentano l'ATA Associazione traffico e ambiente, Sezione della Svizzera italiana, 6501 Bellinzona, a titolo proprio e in rappresentanza dell'Associazione nazionale,

le Associazioni dei Cittadini per il territorio del Luganese,

e i Cittadini di Lugano firmatari in calce.

al Progetto definitivo per la sistemazione viaria Via Ciani – Via Sonvico nei Comuni di Canobbio, Lugano e Porza, in pubblicazione dal 9 ottobre al 7 novembre 2017.

In ordine:

a.

Il progetto è in pubblicazione dal 9 ottobre al 7 novembre 2017. La presente opposizione, presentata entro il periodo di pubblicazione, è tempestiva.

b.

sono legittimate a fare opposizione le organizzazioni costituite da almeno 10 anni cui compete, in base agli statuti, la salvaguardia dei beni tutelati dalla legge. L'art. 55 LPAmb prevede che le organizzazioni di protezione dell'ambiente siano legittimate a ricorrere contro le decisioni delle autorità cantonali o federali in materia di pianificazione, costruzione o trasformazione di impianti per i quali è necessario un esame dell'impatto sull'ambiente. L'art. 1 dell'Ordinanza che designa le organizzazioni di protezione dell'ambiente, nonché di protezione della natura e del paesaggio legittimate a ricorrere (ODO) indica che le organizzazioni legittimate a ricorrere secondo l'art. 55 LPAmb figurano nell'allegato dell'ODO. ATA, Associazione traffico e ambiente (in tedesco "Verkehrs-Club der Schweiz", VCS), rientra nella lista contenuta nell'allegato (cifra 20; si veda la denominazione corretta contenuta nella versione tedesca dell'ODO). ATA è quindi legittimata a inoltrare opposizione ai sensi dell'art. 55 LPAmb e dell'art. 8 LE.

La procura dell'Associazione nazionale sarà fornita su richiesta. Generalmente non è richiesta per un'opposizione, ma solo nell'eventuale fase successiva di un ricorso.

Considerato l'impatto sull'ambiente, sul territorio, sul paesaggio e sulla viabilità cittadina del progetto in esame, i Cittadini di Lugano, direttamente toccati dagli effetti dell'opera, sono legittimati a opporvisi per tutelare i propri diritti e l'indubbio interesse a una città vivibile. L'inquinamento atmosferico, causato dal previsto aumento del traffico, è una causa accertata di affezioni e decessi prematuri (<https://www.bafu.admin.ch/bafu/it/home/temi/aria/info-specialisti/effetti-dell-inquinamento-atmosferico/effetti-dell-inquinamento-atmosferico-sulla-salute.html>). È quindi in gioco la salute stessa degli abitanti dei Comuni interessati dall'opera.

La Legge sullo sviluppo territoriale (Lst) prevede all'art. 5, cpv. 2 che "la partecipazione è garantita segnatamente mediante pubblico deposito degli atti, previo avviso, per trenta giorni presso i Comuni interessati; durante questo periodo ognuno può presentare osservazioni o proposte pianificatorie".

Prove: atti di pubblicazione.

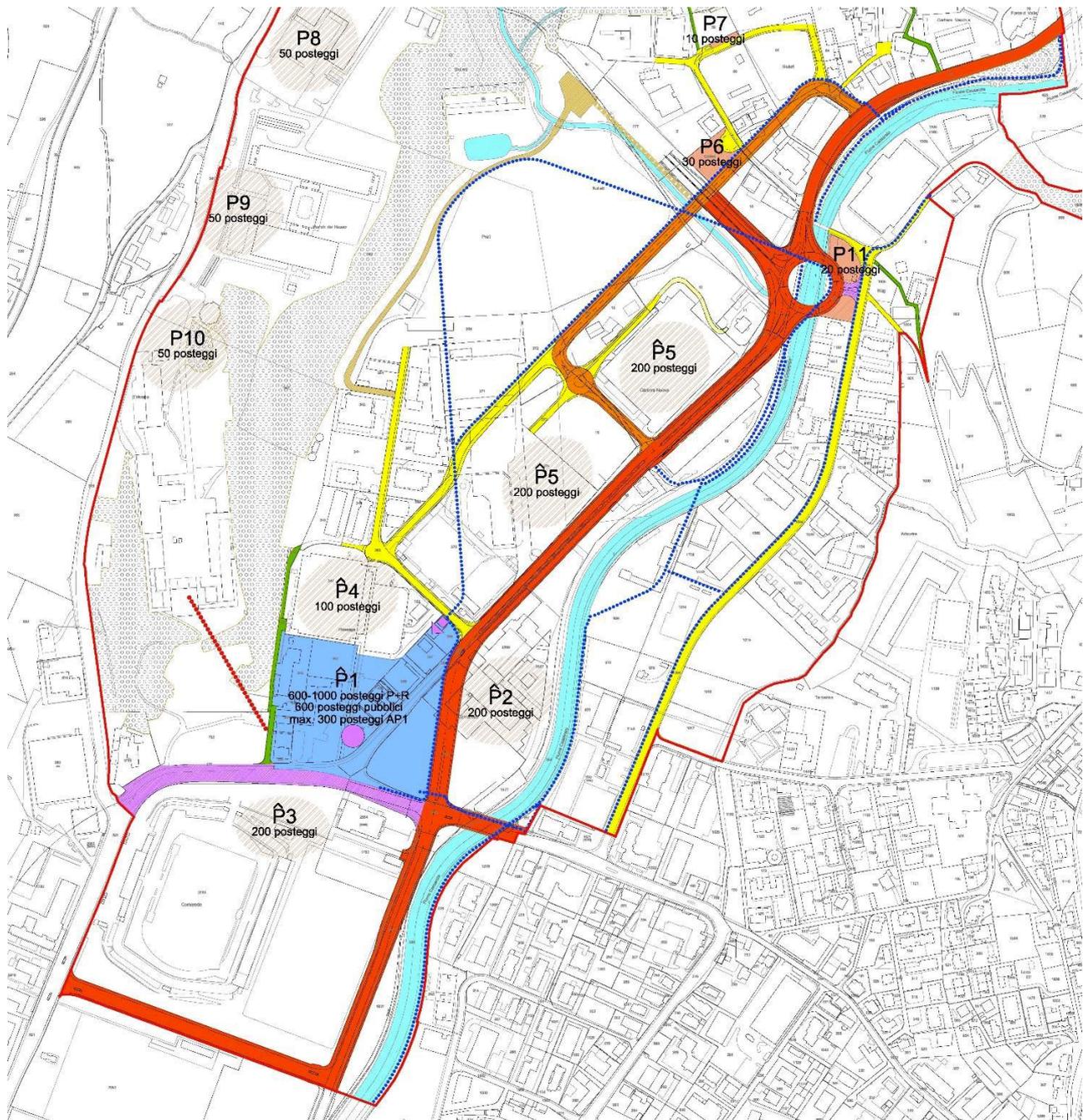
Nel merito:

1. Cronistoria

Riassumiamo introduttivamente l'iter che ha portato alla pubblicazione del progetto:

- 2004 concorso internazionale, vinto dal gruppo NQC del professor Federico Oliva di Milano;
- 2006 stesura del MasterPlan;
- 2010 approvazione del PR da parte del Consiglio di Stato;
- 2012 apertura al traffico della galleria Vedeggio-Cassarate. Uscita lato Cassarate: provvisoria;
- 2016 (7 novembre) stanziamento del credito, con ben 18 opposizioni (27%), da parte del Gran Consiglio per la realizzazione della sistemazione viaria via Sonvico - via Ciani;
- 2017 avvio della procedura di approvazione del progetto stradale - dal 2 al 31 maggio 2017, informazione e partecipazione - dal 9 ottobre al 7 novembre 2017, esposizione del progetto definitivo.

2. Planimetria



3. Motivazione

Con la presente opposizione chiediamo la modifica dei piani per quelle parti che sono in conflitto con gli interessi che noi difendiamo e che riteniamo prevalenti.

Contestiamo essenzialmente due elementi:

- la grande rotonda sul fiume Cassarate, perché deturpa il paesaggio fluviale e rovina il disegno di “raggio verde” sul Cassarate, struttura fondamentale per lo sviluppo urbano luganese.
- La via Stadio, nuova strada cantonale, perché taglia in due la grande proprietà comunale (dove oggi sono insediati gli impianti sportivi), danneggia il patrimonio pubblico e porta inquinamento, rumori e molestie in un’area sensibile con grande potenziale di sviluppo.

Chiediamo che nei progetti sia verificata la possibilità di inserire la linea Tram-Treno prevista tra Cornaredo, Lugano centro e il Pian Scairolo. Per quest’opera, parte del Piano d’agglomerato del Luganese, è per lo meno necessario riservare fin d’oggi i terreni necessari al suo completamento. Due rami sono in stato avanzato di progettazione (Bioggio – Lugano centro e diramazione verso Manno) e finanziati nell’ambito del Fondo per le infrastrutture ferroviarie (FAIF). Se già s’interviene sull’area, non v’è dunque ragione di non prevederne sin d’ora almeno la prosecuzione – prevista in una seconda fase – verso Cornaredo.

La Legge federale sulla pianificazione del territorio (LPT) all’Art. 3, prevede che le autorità incaricate di compiti pianificatori rispettino una serie di principi, fra i quali figura espressamente il rispetto del paesaggio e “tenere libere le rive dei laghi e dei fiumi ed agevolarne il pubblico accesso e percorso” (lett. c). Appare incontestabile che la grande rotonda sul fiume Cassarate contravviene a questo principio pianificatorio. Anche all’art. 17 della stessa LPT, zone protette, si indicano alla lett. a, “i ruscelli, i fiumi, i laghi e le loro rive”. Vero è che sono possibili delle eccezioni, ma queste dovrebbero logicamente essere limitate ai casi dove non sono possibili alternative. Non è il caso del progetto in esame, che quindi lede direttamente un interesse di protezione superiore.

La stessa Legge cantonale sullo sviluppo territoriale (Lst) all’art. 41 impone linee d’arretramento dai corsi d’acqua, sia nelle zone edificabili che fuori dalle stesse. Al cpv. 3 indica che “all’interno delle linee d’arretramento sono vietate costruzioni e modifiche del terreno”. Anche sotto questo profilo il contrasto è palese. Anche il pregiudizio estetico non è trascurabile.

La Legge cantonale sulle strade fissa all’art. 6 i principi che reggono la concezione delle strade. Al cpv. 2 prevede che “devono in particolare essere prese le misure necessarie alla sicurezza dell’opera, delle persone e dei beni, curati gli elementi tecnico-architettonici e limitate al massimo le cause di disturbo del traffico e le cause di molestia per l’ambiente”. Il cpv. 3 indica che “le strade devono inoltre essere correttamente inserite nel paesaggio e integrate negli spazi pubblici adiacenti” e il cpv. 4 che “dev’essere verificata la compatibilità con le esigenze della protezione dell’ambiente”. La rotonda di Rugì non soddisfa questi criteri. La via Stadio, tagliando in due una proprietà comunale con impianti sportivi e portandovi forti flussi di traffico, non si integra certamente agli spazi pubblici adiacenti. Espone inoltre i fruitori di questa zona a un notevole aumento dell’inquinamento atmosferico, tanto più grave in quanto nella zona ci sono giovani intenti ad attività sportive.

Rammentiamo che l'Ordinanza federale contro l'inquinamento atmosferico (OIA) si prefigge di "proteggere l'uomo, la fauna, la flora, le loro biocenosi e i loro biotopi nonché il suolo da inquinamenti dell'aria dannosi o molesti" (art. 1) e che impone la loro limitazione anche per le strade. All'art. 18 indica che "per le infrastrutture per i trasporti l'autorità ordina tutti i provvedimenti possibili dal punto di vista tecnico e dell'esercizio e sopportabili sotto il profilo economico, atti a limitare le emissioni provocate dal traffico".

Sotto questo profilo l'impatto della nuova via Stadio appare ingiustificato e insopportabile per la popolazione di una città dove i limiti per le polveri fini sono ancora troppo spesso superati (<http://www.oasi.ti.ch/web/dati/aria.html>).

Si rileva che l'OIA ha carattere preventivo e non è quindi lecito semplicemente aspettare che il progresso tecnico dei motori o la mobilità elettrica risolvano il problema dell'inquinamento. La congestione stradale, per altro, resta invariata.

4. In dettaglio

4.1 La rotonda sul Cassarate

La procedura di approvazione del progetto stradale permette, per la prima volta, di prendere conoscenza delle dimensioni e dell'impatto della colossale opera.

I parametri di giudizio da tenere in considerazione per l'impatto sono il diametro della rotonda: 61 m. L'anello a due corsie e la larghezza del campo stradale: 9 m. Due ponti sul fiume Cassarate, ognuno di 26 m di luce, con spalle larghe 17 m (lato Pregassona) e 50 m (lato Canobbio).

4.2 Planimetria



4.3 Conflitti

L'enorme impatto dell'opera entra in conflitto con tre importanti interessi degni di protezione, che noi sosteniamo:

- la protezione del paesaggio,
- la protezione dello spazio fluviale e della fascia verde ad esso connessa,
- la protezione dei percorsi pedonali e ciclabili che corrono sulle sponde del Cassarate.

4.3.1 Paesaggio

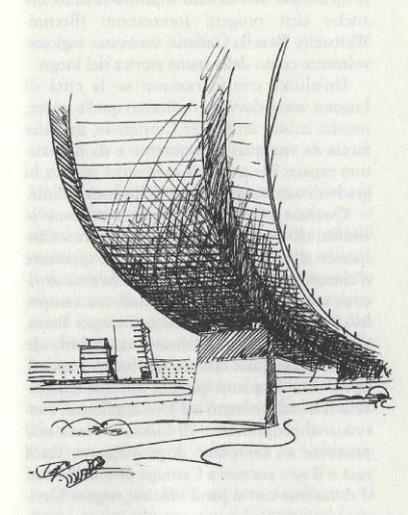
L'opera sarà visibile da tutte le alture circostanti, anche da grande distanza, e bollerà il paesaggio urbano con un marchio tutt'altro che urbano, inaccettabile soprattutto perché ingiustificato (come vedremo in seguito). Si tratta, a nostro parere, di un intervento che deturpa il paesaggio in modo insostenibile.

Aveva perfettamente ragione l'agenzia NQC quando nel 2014 sosteneva che il progetto è "eccessivamente generoso", senza "carattere urbano" e non "coordinato con il progetto di riqualifica del fiume Cassarate".

Lascia allibiti la chiusura al dialogo della risposta del Dipartimento del territorio¹ del 14 giugno scorso. È davvero difficile credere che una rotonda dal diametro di 61 metri sopra e sulle rive del Cassarate possa essere compatibile con un progetto di sistemazione del fiume – sembra piuttosto "sistamarlo" in tutt'altra accezione semantica. Né alberi ai lati e al centro di via Stadio mitigano realmente l'impatto di una strada a quattro corsie o bastano a darle un carattere urbano.

Anche la precedente, autorevolissima critica di Tita Carloni (Pathopolis, pag. 115-118) non ha indotto alcun ripensamento del progetto.

¹ Relazione tecnica e preventivo di spesa, 14 giugno 2017, pag. 8. Citazione: "Basti dire che il progetto stradale non solo non è eccessivamente generoso - configurato peraltro con doppia corsia fin dalla messa in esercizio della galleria secondo le precise indicazioni dell'Ufficio federale delle strade - ma al contrario insufficiente, tanto che la nuova verifica della capacità complessiva del sistema all'orizzonte 2030 ha imposto l'aggiunta di una corsia lungo la futura via Stadio. Né si può obiettare alla carenza di carattere urbano della strada che, pur rispettando i criteri necessari a garantire la funzionalità dell'intero sistema viario nel comparto Cassarate, resta un elegante asse di penetrazione alla città, caratterizzato da una bella alberatura al centro ed ai lati della carreggiata. Va da sé che il progetto stradale è perfettamente coordinato, anche dal profilo della tempistica, con il progetto di sistemazione del fiume Cassarate."



Disegno di Tita Carloni (2005), Una bella rotonda sul Cassarate, Pathopolis pag.117, Edizioni Casagrande.

4.3.2 Fiume Cassarate

Il progetto della grande rotonda incide sullo spazio fluviale del Cassarate e lo rovina definitivamente. Per la città di Lugano per i cittadini del Luganese il fiume e lo spazio circostante costituiscono un elemento di fondamentale importanza, una linea di forza paesaggistica che deve essere tutelata e valorizzata.

In effetti, il concetto di “raggio verde” lungo il Cassarate è stato lanciato dal MasterPlan NQC (pagina 16). Esso trova subito adesioni nelle Commissioni del Consiglio Comunale, le quali lo sostengono con convinzione.

Il Cantone e i comuni (Lugano in primis) elaborano poi un progetto di riqualifica del fiume Cassarate che intende valorizzare sia il corso d’acqua che gli spazi circostanti. Le associazioni di Cittadini per il territorio nella loro pubblicazione² indicano l’asse verde lungo il Cassarate come elemento importante per segnare e caratterizzare la struttura urbana [pag.83].

Non c’è dubbio che il concetto di asse verde lungo il fiume Cassarate rivitalizzato, debba caratterizzare il prossimo Piano Regolatore unificato. Un esempio, sebbene inizialmente contestato, è la rivitalizzazione della foce nell’area del parco Ciani che, oltre all’importanza ecologica, ha intensificato notevolmente l’uso delle rive da parte della popolazione, con generale soddisfazione. Appare invece evidente che, nella ponderazione degli interessi fra il traffico stradale e la protezione delle rive del fiume, quest’ultima sia stata colpevolmente trascurata.

4.3.3 Rotonda ingiustificata

La grande rotonda (definita una “scultura ambientale”) è appoggiata sugli argini del fiume e così interrompe la comunicazione pedonale e ciclabile, che oggi si snoda sulle sue sponde dalla foce del Cassarate al Piano della Stampa. Il danno per i cittadini è grande, perché la passeggiata lungo il fiume è entrata nelle usanze della popolazione e dei turisti, che la apprezzano e la frequentano in gran numero.

Il tracciato pedonale e ciclabile proposto dal progetto in sostituzione di quello esistente non corrisponde ai bisogni e ai desideri della popolazione. Si tratta di un manufatto aereo, sproporzionato nella concezione, che mescola pedoni e ciclisti veloci su un tracciato obbligato, completamente artificiale, esposto ai rumori e all’inquinamento. La soluzione progettata allontana i frequentatori dal lungofiume e dal suo ambiente caratteristico, costituito dal contatto naturale con l’acqua e il verde.

² Un programma sostenibile per lo sviluppo del Luganese, dicembre 2014.

Il progetto di grande rotonda è ingiustificato:

- Non c'è nessun obbligo di tener conto della futura continuazione della strada verso Gandria, come invece era stato imposto³ nel concorso urbanistico del 2004. In realtà il PAL2 ha tolto la realizzazione della galleria per Gandria dal programma delle opere previste sia nella prima sia nella seconda fase di attuazione. L'opera resta iscritta nel Piano Direttore solo quale "risultato intermedio" (scheda RM3, misura 3.4), citazione che non crea nessun vincolo. Si può dunque star certi che nei prossimi 30 anni e oltre non verrà realizzata la continuazione della strada verso Gandria. Costruire oggi un'opera sovradimensionata per tener conto di eventuali ma incerti sviluppi futuri è ingiustificato oltre che improvido.
- Anche in un'ottica temporale ristretta la soluzione progettuale proposta non è giustificata. Non c'è necessità di stabilire proprio in questo punto, un contatto con la sponda sinistra del Cassarate, oltretutto un contatto gerarchicamente equivalente agli altri tre assi cantonali principali. Il contatto esistente è di modesta entità, a senso unico, e non richiede un collegamento diretto con la galleria Vedeggio- Cassarate.
- Se in questo punto lo snodo si riducesse alla distribuzione del traffico su tre direttrici, allora si potrebbe pensare a una soluzione più contenuta, che non invada lo spazio fluviale. Ipotesi che svilupperemo nel prossimo punto.

4.3.4 Alternative

Si può progettare, al posto dell'enorme rotonda, uno snodo con un impatto visivo e territoriale ridotto.

- Se si rinuncia, in questo punto, al contatto con via Giovanni Maraini (strada in sponda sinistra del Cassarate), l'incrocio tra via Sonvico e il raccordo della galleria Vedeggio-Cassarate si configura in una semplice intersezione a T.
- In questo caso, l'incrocio può assumere un assetto compatto, che non invade lo spazio fluviale e non interrompe i percorsi pedonali e ciclabili che corrono sulle sue sponde. Si può pensare a una rotonda di dimensioni ridotte oppure a un incrocio semaforizzato.
- La semaforizzazione comporterebbe tre fasi al massimo, che potrebbero facilmente essere ridotte a due o eliminate del tutto, se si coinvolgesse nella gestione della circolazione la strada locale che bypassa la rotonda. L'organizzazione semaforica darebbe garanzie di buon funzionamento.
- In ogni caso non si devono temere riflussi di traffico dall'incrocio verso la galleria perché il movimento critico è costituito da una svolta a destra che, se semaforizzata, godrebbe di una fase semaforica prolungata oltre che di una doppia corsia.

4.3.5 Richieste

Per le ragioni esposte qui sopra chiediamo la modifica del progetto dello snodo di Rugì, in modo che lo spazio fluviale e la fascia verde ad esso connessa non vengano intaccati e i percorsi pedonali e ciclabili che corrono sugli argini non siano interrotti.

³ Cfr. relazione tecnica del progetto vincitore (prof. Oliva): "L'innesto tra l'uscita della nuova galleria e la viabilità primaria è risolto con la rotonda di grandi dimensioni, a cavallo del fiume, che permetterà in futuro l'aggancio alla sua prosecuzione verso Gandria (come previsto dai piani e dai programmi locali)."

Chiediamo di essere sentiti e coinvolti negli studi di rielaborazione dei piani.

4.3.6 Via Stadio

Via Stadio è una nuova strada cantonale con grande impatto territoriale e ambientale, che collega trasversalmente via Trevano a via Ciani, a sud dello stadio di calcio di Cornaredo.

- La nuova strada sarà larga 17 m, avrà quattro corsie su tutta la sua lunghezza e porterà circa 22'000 veicoli al giorno. Sarà affiancata sul lato sud da un muretto alto 1,0 m con funzione di riparo fonico.
- La nuova via Stadio è agganciata a via Trevano e a via Ciani con due nuovi nodi semaforizzati, a tre fasi veicolari e una fase pedonale. Su via Trevano il nuovo nodo semaforico (N 54) si situa a poca distanza dal nodo di via Torricelli (N 35) e da quello di via Sonvico (N 36), rendendo *“inevitabili”* le reciproche interferenze di traffico, come dice il rapporto⁴ a pagina 47. Il che significa rallentamenti, code e ristagni su via Trevano e via Ciani, disagi che il rapporto (pagina 50) descrive come

“situazioni di colonne e di tempi di attesa elevati”. In tale condizione è facile presumere che i più sacrificati saranno i pedoni, i ciclisti, gli abitanti, gli sportivi e gli allievi della scuola della Gerra i quali avranno difficoltà ad attraversare le strade e dovranno subire rumori e inquinamento atmosferico.

- In effetti, l'esame di impatto ambientale conferma le immissioni insalubri di rumori e esalazioni gassose.

4.3.7 Sistemazione controversa

Le Autorità comunali si sono opposte sin dall'inizio alla pianificazione di via Stadio.

- Già all'apparire del MasterPlan (nel 2005) il Municipio di Lugano ha espresso la sua opposizione alla strada progettata a sud dello stadio di calcio di Cornaredo, in quanto avrebbe danneggiato la preziosa e vasta proprietà comunale. Nell'occasione il Municipio di Lugano aveva affermato che: *“l'inserimento di un nuovo tracciato non deve in alcun modo costituire una cesura tra le aree e le strutture esistenti”*.
- A seguito della resistenza municipale, il Dipartimento del territorio fece rielaborare il progetto di via Stadio, proponendo una soluzione semi-interrata. Ma la variante progettuale non trovò il consenso delle autorità comunali. L'intero Consiglio Comunale di Lugano chiese di *“riesaminare la necessità della strada parzialmente interrata tra via Ciani e via Trevano sul sedime del P+R di Cornaredo”*.
- Ora, con questa procedura definitiva, non solo la strada contestata è riproposta a livello del terreno ma è addirittura ampliata a quattro corsie.

4.3.8 Motivazioni dei progettisti

I progettisti (nell'incarto del PR-NQC del 2008) giustificano la costruzione di via Stadio poiché libera dal traffico privato il tratto di via Sonvico a nord dello stadio di calcio, permettendo la creazione di un nodo intermodale comprendente un posteggio P&R e le fermate dei trasporti pubblici su gomma.

Nell'incarto ora in pubblicazione i progettisti non spendono una parola per giustificare la costruzione di Via Stadio.

4.3.9 Esame critico

⁴ Determinazione del traffico e verifiche di capacità, 14 giugno 2017.

Il progetto stradale ora in pubblicazione, non spende una parola per giustificare lo spostamento del traffico dalla via Sonvico alla via Stadio, anche se avrebbe dovuto perché nel PR le strade cantonali sono riportate solo a titolo indicativo. Infatti, la procedura di progetto stradale secondo la Legge cantonale delle strade (LStr art. 10 e segg.) assomma in uno la procedura di Piano di utilizzazione (PR) e la procedura di Licenza di costruzione. Le opposizioni ai piani si rivolgono perciò a entrambe le figure giuridiche e possono contestare anche la pubblica utilità delle opere cantonali.

Le argomentazioni usate per giustificare la costruzione di via Stadio non reggono a un'attenta disamina:

- È vero che l'incrocio (N 37) tra via Ciani e via Sonvico è cruciale per tutto il sistema e che una soluzione con quattro braccia non supporterebbe tutto il carico cui sarà sottoposto. Ridurlo a un nodo a tre braccia, spostando il traffico su via Stadio, come fa il progetto del Dipartimento del territorio, è però una semplificazione che ha conseguenze gravi e dannose, che superano di gran lunga i presunti benefici.
- Per evitare di costruire via Stadio si possono prospettare altre soluzioni, che non obbligano a spostare il traffico dalla via trasversale nord (via Sonvico alla trasversale a sud (via Stadio) e che permettono di far convivere il nodo intermodale con il mantenimento della circolazione stradale.
- Una soluzione per semplificare il nodo cruciale (N 37) è quella di realizzare un sottopasso da via Sonvico (parte alta) a via Ciani e di risolvere i rimanenti movimenti a livello (con semafori o con una rotonda).
- Altra soluzione funzionante consiste nell'integrare nello schema il contatto con via Giovanni Maraini, ciò che permetterebbe di ridurre il numero di movimenti nel nodo critico e di regolarlo con una semaforizzazione a tre fasi.
- La realizzazione di un nodo intermodale di solito non esige l'eliminazione della circolazione autoveicolare privata. Nodo intermodale significa semplicemente assicurare il collegamento pedonale dal posteggio P&R alle fermate delle linee autobus. Per un P&R come quello previsto dal NQC, di 600 (ev. 1000) posti auto richiedere la pedonalizzazione dell'intera strada appare misura eccessiva; non ci saranno fiumane di persone che attraverseranno la strada. Il problema può essere risolto localmente.
- Inoltre ci chiediamo seriamente se dopo la decisione di realizzare il nuovo centro sportivo di Cornaredo con un grande posteggio di 800 posti auto e con in prossimità l'esistente capiente posteggio "Mantegazza" sia ancora necessario un P&R supplementare (che oltretutto richiede costosissime rampe d'accesso). Noi, ma non solo noi, pensiamo che possa essere tralasciato. In questo caso i dati della questione cambiano radicalmente. Di fronte all'incertezza, la già debole giustificazione di spostare via Sonvico, si attenua ulteriormente e non appare più convincente.

4.3.10 Soluzione dannosa e inefficiente

Alla realizzazione di via Stadio si oppongono gli interessi prevalenti che noi difendiamo:

- Via Stadio divide e intacca marcatamente la grande proprietà pubblica comunale (13 ha) che va da via Sonvico a nord dello stadio di Cornaredo al cimitero. Oggi essa è quasi interamente occupata dalle attrezzature sportive comunali. Ma non sarà necessariamente sempre così.

- Nella parte nord il Comune ha progetti per nuovi impianti sportivi, nuovo stadio di Cornaredo, palazzetto dello sport e degli eventi, due edifici a torre per attività commerciali, amministrative, residenziali. Un piano articolato e concreto.
- Nella parte sud (7 ha) invece non ci sono piani di sviluppo. Non è però pensabile che il suo uso resti per sempre quello attuale. Un'area di questa entità, in questa posizione, con così grandi qualità insediative, richiama piani di sviluppo. Gli intendimenti della recente proposta di modifica del Piano Direttore chiedono sviluppo centripeto e densificazione nelle aree strategiche dell'agglomerato, ben servite dai trasporti pubblici. Quest'area comunale è forse la maggiore e la più adatta per tale scopo. Il suo valore patrimoniale non deve però essere sminuito da un intervento stradale inquinante e molesto.
- Un conto è una strada di servizio, per favorire l'urbanizzazione del comparto, un altro conto è una strada cantonale di livello gerarchico superiore, con quattro corsie ed elevato carico di traffico (22'000 veicoli / giorno). Per sviluppare favorevolmente il proprio patrimonio immobiliare, il Comune deve evitare un vincolo permanente molto condizionante. Il Comune dovrebbe invece mantenersi libero di pianificare con accortezza e flessibilità il proprio sviluppo.
- La nuova via Stadio crea inquinamento atmosferico e fonico permanente in un comparto sensibile, di proprietà pubblica, dove potrebbero svilupparsi insediamenti esemplari per qualità e sostenibilità.
- La costruzione della nuova via Stadio impedisce di realizzare la permeabilità pedonale tra l'area nord e quella sud. In particolare rende impossibile disegnare in futuro una spina longitudinale pedonale e verde al centro del comparto pubblico.
- Nonostante i costi elevati e le complicazioni imposte alla viabilità dal nuovo progetto, la mobilità autoveicolare su via Ciani e su via Trevano rimane precaria, con colonne ferme e tempi d'attesa elevati, come accertano anche gli esperti dipartimentali.

4.3.11 Via Stadio non è necessaria

- Come abbiamo cercato di spiegare, si può riorganizzare il progetto viario senza dover prevedere la via Stadio. La soluzione risultante funzionerà bene, meglio di quella presentata nei piani pubblicati, e sarà molto meno invasiva.
- Senza via Stadio il progetto sarà più consono ai principi base di ogni pianificazione: uso parsimonioso del suolo e scelte razionali.
- Il DT ha pubblicamente sostenuto che il piano viario del NQC verrà realizzato a tappe e che via Stadio rientrerà nell'ultima tappa. Se si può prevedere la realizzazione delle strade per fasi successive, alla stessa stregua si può prevedere anche l'approvazione dei piani in due fasi. Oggi e nel prossimo futuro non c'è l'interesse pubblico a costruire via Stadio, ma si può ammettere che in un futuro un po' più lontano l'interesse si manifesterà in modo prevalente. A quel punto si potranno completare i piani.
- La costruzione di via Stadio non è sostenuta da un interesse pubblico sufficiente e comprovato. I danni e gli aspetti negativi dell'opera sono numerosi, sono gravi e sono elencati al punto 4.3.10. L'interesse pubblico sostenuto dalle Autorità per giustificare lo spostamento della strada cantonale da via Sonvico a via Stadio è fragile. Nella relazione tecnica n. 0212-301 non è espressa alcuna motivazione. Nel PR-NQC si dice e si vuole realizzare su via Sonvico un nodo intermodale comprendente un posteggio P&R e le fermate dei trasporti pubblici su gomma. Ma in quella procedura l'obiettivo del nodo intermodale era

stato appena superficialmente accennato, e d'altra parte, il progetto delle strade non era opponibile. Le ragioni per costruire una nuova strada devono essere forti, gli interessi pubblici devono essere evidenti e comprovati, la ponderazione degli interessi deve dare un responso chiaro e preponderante. Tutti elementi mancanti o scarsamente fatti rilevare. Sosteniamo dunque lo stralcio di via Ciani dal progetto di Sistemazione viaria di Via Ciani – Via Sonvico perché non sorretto da un interesse pubblico prevalente, interesse che coincide con quelli da noi difesi.

4.3.12 Richiesta

Rielaborazione del progetto, in un'ottica sostenibile, senza la via Stadio.

5. Ponderazione degli interessi

La relazione tecnica relativa al progetto stradale contempla, oltre alla mobilità privata, anche considerazioni ambientali, sul traffico lento e sulla mobilità pubblica. Se, da un lato, il progetto stradale dovesse migliorare la fluidità del traffico nella zona interessata (ma le previsioni lo negano), non vi sono vantaggi negli altri ambiti. Lugano perde un asse verde continuo lungo il fiume, interrotto dalla rotonda di Rugi. Ciclisti e pedoni vengono deviati in una sopraelevata sulla rotonda con vista sul traffico stradale, invece di

avere a disposizione un percorso attrattivo lungo il fiume. Le strade a quattro corsie – tipologia sostanzialmente autostradale, mancando solo le corsie d'emergenza – costituiscono una cesura nel tessuto urbano e i pedoni, in attesa ai semafori, non ne traggono certo vantaggio, anche se lo si etichetta come "viale urbano". I quartieri toccati dal traffico e dall'aumento dello stesso perdono vivibilità.

Per i trasporti pubblici i vantaggi sono molto limitati e il progetto neppure contempla la futura estensione del sistema tranviario vero Cornaredo, che invece porterebbe a un salto di qualità. Gli snodi d'interscambio alla periferia delle città hanno ormai da tempo mostrato i loro limiti. Per essere veramente efficace, l'interscambio deve avvenire il più vicino possibile all'origine del viaggio e qui devono anche essere disponibili i posteggi necessari. Una volta arrivati in periferia, gli automobilisti continuano fino in centro o fino al quartiere di destinazione, soprattutto se sono disponibili ampi posteggi e autosili come a Lugano.

Una corretta ponderazione degli interessi, considerate le notevoli conseguenze negative del progetto, avrebbe dovuto portare, se non altro, a una soluzione stradale più contenuta. Una pianificazione moderna non sacrifica gli interessi degli abitanti, dei pedoni, dei ciclisti e dell'ambiente sull'altare del traffico individuale motorizzato. Abbiamo mostrato al punto 5 che sono possibili alternative con un impatto più contenuto.

6. Basi pianificatorie

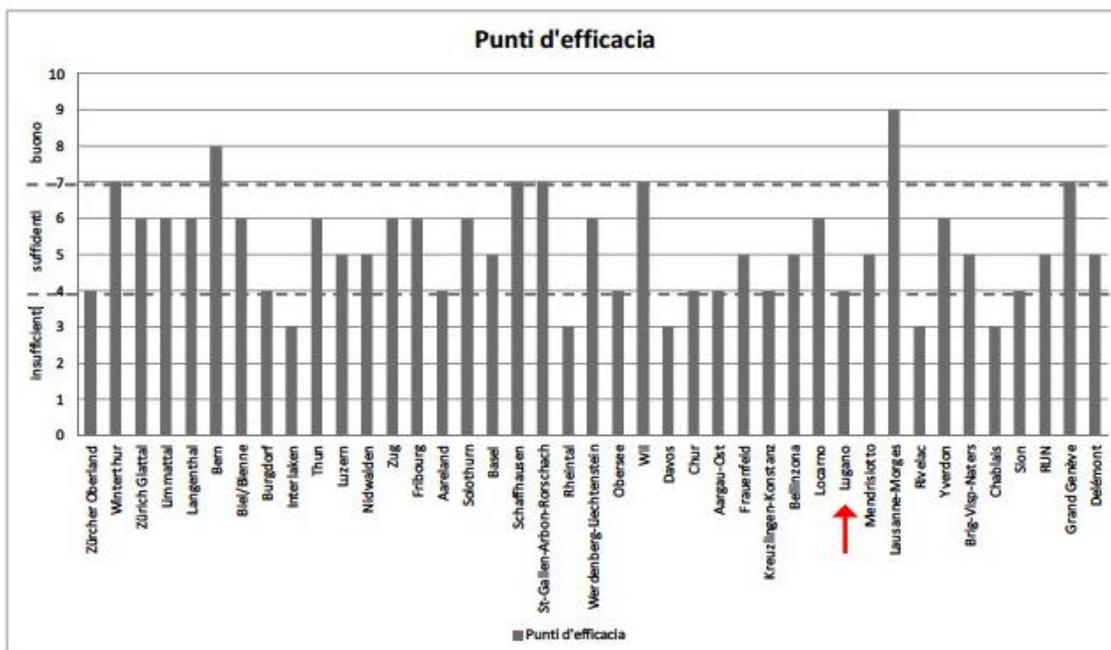
Solo con la presentazione del progetto definitivo è stato possibile cogliere appieno le conseguenze dell'intervento stradale. Nel PR-NQC le strade cantonali erano state presentate solo a titolo indicativo e contro di esse non si poteva fare opposizione. Per opporsi al progetto stradale cantonale e chiedere la modificazione dei piani, si deve intervenire nella presente procedura.

Il progetto è stato pubblicato in violazione della legge (art. 18² LStr), senza segnalazione sul terreno del progetto di via Stadio. Non abbiamo potuto constatare sul posto in che posizione verrebbe costruita la nuova strada a quattro corsie. Non abbiamo nemmeno potuto ottenere i piani e i rapporti in formato digitale in modo da valutarli e discuterli nel gruppo che fa opposizione al progetto. Se nelle nostre argomentazioni siamo incorsi in errore, ciò dipende dalla poca documentazione ottenuta. Le mancanze formali della pubblicazione hanno impedito ai cittadini e alle associazioni di farsi un'opinione completa del progetto. In conseguenza di ciò la presente **opposizione** è da considerarsi **cautelativa**, in attesa della ripubblicazione formalmente corretta del progetto

Il progetto di Nuovo quartiere di Cornaredo, nel quale si inserisce l'intervento stradale qui in esame, fa parte del Programma d'agglomerato del Luganese di seconda generazione (PAL2). Orbene, quest'ultimo è tutt'altro che consolidato. Un referendum contro il credito di partecipazione di Lugano (102 milioni) è infatti riuscito con 3'300 firme, ma è stato annullato dal Consiglio di Stato in seguito a un ricorso. Contro questa decisione è tuttora pendente al Iod. Tribunale amministrativo il contro-ricorso d'un gruppo di Cittadini. Il PAL2 resta quindi sub-judice e una votazione non è da escludere. In caso di ricorso alle urne, e le Cittadine e i Cittadini di Lugano dovessero negare il credito votato dal Consiglio comunale, al PAL2 mancherebbe un sostanziale contributo finanziario, che ne imporrebbe la rielaborazione. Anche altri Comuni hanno inoltre negato il loro sostegno.

La ragione è che il programma d'agglomerato del Luganese è poco efficiente e appena sufficiente nel bilancio costi/benefici, come ha valutato la stessa Confederazione:

Punti d'efficacia dei programmi d'agglomerato di 2ª generazione



(Illustrazione tratta dal Messaggio del Consiglio federale:

<https://www.are.admin.ch/are/it/home/trasporti-e-infrastrutture/programmi-e-progetti/programmi-d-agglomerato-trasporti-e-insediamento/programmi-d-agglomerato-di-seconda-generazione.html>, fig. 3 / 2306)

I motivi di questa valutazione sono riassunti nel Rapporto d'esame del PAL2 stilato dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale: "Il PAL2 non è sufficientemente improntato a strategie di gestione del traffico e della domanda in grado di impedire un ulteriore incremento dei livelli di congestione del traffico sulla rete

stradale. La strategia intermodale è centrata inoltre su un'offerta abbondante di P+R, non coordinata sistematicamente con lo sviluppo degli insediamenti e i trasporti pubblici. Vi è dunque il rischio di un peggioramento dell'accessibilità e della sicurezza per tutti i vettori di trasporto nell'agglomerato. In materia di sviluppo degli insediamenti, la lacuna principale risiede nel fatto che il PAL2 si basa sul Piano direttore cantonale e non contiene disposizioni più ambiziose in grado di risolvere i problemi dell'agglomerato".

(http://www4.ti.ch/fileadmin/DT/temi/programmi_agglomerato/documenti/PAL2_Rapporto_esame_2014.pdf, pag. 6).

Il Nuovo quartiere Cornaredo è parte integrante del PAL2 (non co-finanziabile da parte della Confederazione), ma il progetto stradale qui in esame ne rispecchia alla perfezione i punti deboli e critici. La pianificazione non è stabile (possibile votazione sul referendum), è scarsamente efficace e non al passo con i tempi. Con la nostra opposizione vogliamo favorire l'adozione di un progetto più equilibrato e sostenibile.

7. Conclusioni

L'esame dell'incarto pubblicato, reso oltremodo difficile dalla difficoltà di disporre di tutti i piani e dalla mancata segnalazione sul terreno di alcune parti essenziali del progetto, ci induce a chiedere le seguenti modifiche dei piani:

- la rinuncia a realizzare la grande rotonda di Rugi;
- il ripristino dei percorsi pedonali e ciclabili sugli argini del fiume Cassarate e la formazione di un asse verde continuo dalla foce al Piano della stampa;
- la rinuncia a realizzare via Stadio come strada cantonale;
- il mantenimento della funzione di strada cantonale per via Sonvico, tratto a nord dello stadio;
- la revisione della conduzione della circolazione per permettere il raggiungimento di tali obiettivi.

La documentazione mostra che le opere stradali saranno sottoposte a un fortissimo carico di traffico e che i pronostici non considerano gli effetti positivi che potrebbero indurre interventi strutturali quali il prolungamento del Tram-Treno fino a Cornaredo. Per questa ragione pensiamo che le opere stradali siano sovradimensionate.

Chiediamo di essere sentiti. Desideriamo dare un contributo positivo al miglioramento del progetto.

P.Q.M.

viste tutte le norme alla fattispecie applicabili, riservato un più ampio sviluppo del fatti e del diritto in corso di causa,

si chiede al Iod. Consiglio di Stato di accogliere l'opposizione e di non approvare il progetto definitivo per la sistemazione viaria Via Ciani – Via Sonvico nei Comuni di Canobbio, Lugano e Porza.

Con ossequio,

Gruppo di lavoro delle Associazioni di
Cittadini per il territorio del Luganese

ATA Associazione traffico e ambiente
Sezione della Svizzera italiana
Piazza Indipendenza 6
Casella postale 1084
6501 Bellinzona

CITTADINI
PER IL TERRITORIO

Per una mobilità
più sostenibile



Werner Herger
Segretario ATA-SI

Altre firme sulla prossima pagina.