



Società ticinese per l'arte e la natura  
Sezione ticinese di Heimatschutz  
Casella postale 1146  
via Borghese 42  
6601 Locarno  
T 091 751 16 25  
[www.stan-ticino.ch](http://www.stan-ticino.ch)  
[info@stan-ticino.ch](mailto:info@stan-ticino.ch)

Lod.  
Consiglio di Stato  
del Cantone Ticino  
Residenza governativa  
6500 Bellinzona

*Invio per il tramite dei Comuni di Lugano, Grancia e Collina d'oro*

## **RACCOMANDATA**

Locarno 10 febbraio 2017

Visto l'avviso di pubblicazione del Piano regolatore intercomunale del Pian Scairolo (PR-CIPPS) - Comuni di Collina d'Oro, Grancia e Lugano, esaminati gli atti,  
**la STAN - Società Ticinese per l'Arte e la Natura con sede a Locarno, per sé e a nome dell'associazione mantello SHS - Schweizer Heimatschutz con sede a Zurigo, presenta il seguente**

### **ricorso**

**contro l'eventualità della sua approvazione.**

#### **1. In ordine**

- 1.1. La STAN, com'è stato più volte statuito dal Tribunale cantonale amministrativo è legittimata a interporre ricorso anche in materia pianificatoria, segnatamente di Piani di utilizzazione, alias Piani regolatori.
- 1.2. Il ricorso è tempestivo poiché presentato entro 15 giorni dalla scadenza del termine di pubblicazione. La pubblicazione è durata dal 12 dicembre 2016 al 26 gennaio 2017 (cfr. Art. 28 LSt).

## 2. In fatto e in diritto

- 2.1. Riassumendo, la STAN ricorre contro il PR intercomunale del Pian Scairolo (PR-CIPPS) poiché lo ritiene gravemente inadeguato a risolvere i gravi problemi di funzionamento del comparto e, se approvato e messo in pratica pure dannoso per l'organizzazione territoriale dell'agglomerato urbano del Luganese e pertanto di tutto il Cantone.
- 2.2. Come si dirà nel seguito, Il PR-CIPPS tanto con le sue scelte tecniche quanto con il programma di realizzazione lede il principio costituzionale insito nell'Art. 9 della Costituzione Federale svizzera, ossia il divieto di arbitrio, nonché numerosi articoli di leggi federali e cantonali.

## 3. Iniziando dalle pecche più macroscopiche.

- 3.1. Premettiamo che per la STAN, che ovviamente non è sola a pensarlo, la pianificazione del territorio è un'attività seria e utile il cui esercizio è riservato agli enti pubblici con competenze specifiche a seconda del loro livello gerarchico. Siccome ha effetti importanti sulla società e sui singoli, come anche sull'economia, la Costituzione Federale ne riconosce la necessità e l'utilità:

*Art. 75 Pianificazione del territorio*

*1 La Confederazione stabilisce i principi della pianificazione territoriale. Questa spetta ai Cantoni ed è volta a un'appropriata e parsimoniosa utilizzazione del suolo e a un ordinato insediamento del territorio.*

*2 La Confederazione promuove e coordina gli sforzi dei Cantoni e collabora con loro.*

*3 Nell'adempimento dei loro compiti, la Confederazione e i Cantoni considerano le esigenze della pianificazione territoriale.*

mentre la Legge federale sulla pianificazione del territorio ne sancisce l'obbligatorietà.

*Art. 2 Obbligo di pianificare*

*1 Confederazione, Cantoni e Comuni elaborano e coordinano le pianificazioni necessarie ai loro compiti d'incidenza territoriale.*

*2 Essi tengono conto delle incidenze territoriali della loro altra attività.*

*3 Le autorità incaricate di compiti pianificatori badano di lasciare alle autorità loro subordinate il margine d'apprezzamento necessario per adempiere i loro compiti.*

Per queste ragioni fondamentali nell'esercizio pratico un piano deve essere il frutto di deduzioni logiche e essere **privo di contraddizioni interne**.

- 3.2. La pianificazione del territorio deve muovere i passi da un attento esame dei problemi organizzativi che gravano sul buon funzionamento delle funzioni essenziali della società come abitare, lavorare, circolare, comunicare, ricrearsi. Dopodiché potrà fissare gli obiettivi da raggiungere e i mezzi e le misure idonei a promuoverne il raggiungimento.

Un piano che non dimostri quali sono i problemi da risolvere e non predisponga i mezzi e le misure per risolverli è inutile, anzi dannoso e pertanto anche illegale e, peggio, arbitrario.

3.3. *Il divieto d'arbitrio è sancito dall'art. 91 Cost. fed.. Secondo dottrina e giurisprudenza unanimi, una decisione è arbitraria quando contraddice in modo palese la situazione di fatto, quando viola gravemente una norma o un principio giuridico chiaro e incontestato, non sia sorretta da ragioni serie e obiettive, non abbia né senso, né scopo, violi in modo evidente una norma o un principio giuridico incontestato o contrasti in modo intollerabile con il sentimento di giustizia e di equità (tra le tante: 23 DTF 125 I 1 cons. 2b/aa e DTF 125 II 10 consid. 3a). Va evidentemente sottolineato che le condizioni indicate sono tra loro alternative (Adelio Scolari, Diritto amministrativo – parte generale, 2a edizione, Cadenazzo 2002, pag. 154 N. 455). Sono in particolare da considerare arbitrarie le decisioni che contengono un alto grado di errore, ovvero un errore qualificato, grossolano. Per essere qualificato come arbitrario, l'errore commesso dall'autorità deve essere manifesto e riconoscibile a prima vista. La giurisprudenza ha avuto modo di chiarire ulteriormente che una decisione non viene annullata perché arbitraria nella motivazione, ma solo se lo è nel risultato (DTF 124 I 310 consid. 5a e rif.).*  
(Cirazione da un recente ricorso redatto dall'avv. Gianluca Padlina, in re Massagno)

3.4. A mente della STAN, in presenza delle manifeste lacune materiali di già si è detto e di quelle che verranno esposte nel seguito, il PR-CIPPS risulta essere il prodotto di un errore qualificato, grossolano. Esso dev'essere **qualificato come arbitrario in quanto commesso dall'autorità ed è manifesto e riconoscibile a prima vista**. Non c'è infatti chi non veda che questo PR non risolve per nulla i problemi di governo del territorio esistenti ed anzi, promuovendo un'ulteriore densificazione delle funzioni apportatrici di traffico, senza proporre immediatamente misure realizzabili per alleviare, se non risolvere i problemi della mobilità, ha fallito gran parte della propria missione. **Esso è pertanto arbitrario**.

3.5. Il comparto del Pian Scairolo, che per ragioni storiche non ha mai potuto beneficiare di una pianificazione coordinata si trova ora in una situazione che per quanto riguarda la **mobilità** può essere definita confusionale, **paralizzante** e per quanto concerne l'**edificazione** addirittura come sguaiatamente aggressiva e **disarmonica**.

3.6. Il PR-CIPPS, non risolve il problema della mobilità, bensì lo aggrava permettendo una densificazione edilizia con funzioni che provocherebbero una grave ulteriore generazione di traffico.

Le uniche misure che potrebbero portare giovamento alla situazione di fatto, ossia la realizzazione della linea di tram e della strada di gronda, viene posticipata alla fase 2, senza tuttavia che vengano presi impegni né sul tracciato, né sui tempi di realizzazione né tanto meno sul loro finanziamento. Ma si dovrebbe valutare se di fronte a costi molto elevati, a opposizioni manifeste e a tempi lunghissimi, la scelta risulti ancora sostenibile e opportuna.

Questa valutazione dovrebbe avvenire al più presto poiché se dovesse concludersi negativamente, bisognerebbe modificare ancora più radicalmente le scelte pianificatorie di fondo.

3.7. A fronte di tutto ciò viene ventilato, un presunto miglioramento delle condizioni di mobilità, ipotizzando una ripartizione modale 40/60, unico in Ticino e forse anche in Svizzera:

Ma quando mai in una situazione di costante collasso del traffico il mezzo pubblico che per molti anni ancora dovrà svolgersi su gomma e quindi intralciato dal traffico privato sarà tanto attrattivo da attirare un'utenza così numerosa? Oggi, a fronte di

---

<sup>1</sup> CF, Art. 9 Protezione dall'arbitrio e tutela della buona fede

Ognuno ha diritto d'essere trattato senza arbitrio e secondo il principio della buona fede da parte degli organi dello Stato.

un'offerta importante di corse di bus durante buona parte della giornata il riparto modale è dell'ordine di 5/95.

Nessuno ha fatto il conto di quanti autobus sarebbero necessari per trasportare un numero così cospicuo di virtuosi utenti del mezzo pubblico. Si può ben supporre che necessiterebbe un parco veicoli di dimensioni gigantesche. I cui movimenti più che agevolare il traffico lo renderebbero ancora più caotico.

La conseguenza è che l'affermazione in merito al miglioramento delle condizioni di traffico è errata per non dire **inveritiera e quindi inaccettabile**.

3.8. L'altra grande controverità del PR-CIPPS risiede nel suo slogan "GreenSKYrolo" che si traduce in un cervellotico quanto improbabile, o meglio impossibile, recupero del verde in sponda destra della Roggia, con vastissime demolizioni dell'esistente e con una traslazione della potenzialità edificatoria appena distrutta in sponda sinistra.

3.9. Chi conosce un po' il mercato immobiliare del nostro Paese ha buoni motivi per dubitare che un tale meccanismo più che promuovere lo sviluppo economico del comparto e indirettamente del Luganese, lo paralizzerebbe.

Il Pr non presuppone la creazione di un organismo promotore e mitigatore di quel che si vorrebbe succedesse solo grazie alle logiche di mercato.

Con altre parole, chi dovesse cedere o vendere il proprio "indice" poiché il PR ha decretato che il suo fondo appartiene ormai allo spazio verde si troverebbe **alla mercé di chi potrebbe comperarglielo**. Chi determinerebbe il giusto prezzo?

3.10. Le nuove zone verdi, a loro volta, partecipano alla **grande illusione** provocata dal PR-CIPPS, poiché restando in mani private solo eccezionalmente entrerebbero a far parte del "verde pubblico" pomposamente propagandato dagli autori di cotanto piano.

In base alle NAPR vi si possono realizzare infrastrutture sportive private, garden-center, costruzioni sotterranee sporgenti fino a 1 m dal terreno,

Son tutte cose che col verde pubblico han ben poco in comune, ma che invece a seconda delle scelte progettuali e funzionali possono contribuire a generare ulteriore traffico.

3.11. **L'ennesima illusione** è generata con la **Zona per attività lavorative**, in cui si vorrebbe si insediassero iniziative imprenditoriali attinenti alla categorie più ambite: centri di ricerca scientifica, start-up dell'innovazione tecnologica, ecc.

Chi ha proposto questo piano manifestamente non conosce come simili pur lodevoli obiettivi pianificatori abbiano potuto realizzarsi. Di certo non basta scriverlo in un Rapporto di pianificazione perché ciò avvenga.

La prima cosa necessaria è la disponibilità del terreno edificabile a prezzo accessibile e entro brevissimo tempo. Chi ha una buona iniziativa imprenditoriale, infatti, non ha tempo da perdere con il mercanteggiamento immobiliare.

Una simile zona sarebbe auspicabile e realizzabile se solo si avesse il coraggio di uscire dalle logiche comuni e, anche qui si introducesse un organismo pubblico o para-pubblico che promuova organismi questo mini-miracolo economico.

Purtroppo anche in questo caso la genericità delle NAPR specifiche che vorrebbero promuovere un certo tipo di attività non disincentivano per nulla quelle potenzialmente concorrenti e l'organismo promotore partirebbe con le armi spuntate.

Si consiglia di studiare a fondo il modello de Canton Ginevra per avere un'idea concreta di come, pianificatoriamente, ma anche finanziariamente, un tipo di promozione economica qualificante possa essere concretizzata.

**3.12.** Fa specie che ai tempi nostri al cospetto di un comparto territoriale che offre palesi segni di eccessivo sfruttamento del suolo, (altro che uso parsimonioso), le menti pensanti di questo progetto abbiano escogitato **solamente alla possibilità di uno sviluppo quantitativo.**

Non siamo riusciti ad individuare, infatti, la ragione per la quale non si abbia puntato su uno sviluppo essenzialmente qualitativo, ponendo le basi per le necessarie riconversioni delle destinazioni in modo tale da attirare volontariamente attività generatrici di plusvalore, di posti di lavoro qualificati e qualificanti e non di grande traffico.

Come si è visto alla STAN non è sfuggito il timido tentativo della Zona per attività lavorative qualificate, ma non è sfuggito nemmeno che dal punto di vista della raggiungibilità questa è posta nell'ubicazione peggiore, ragione per cui in mancanza di misure efficaci per soddisfare la domanda di mobilità del comparto, c'è da dubitare che essa possa godere dell'attrattiva necessaria.

**3.13.** Ecco dunque dimostrato come **il PR-CIPPS sia arbitrario** poiché volutamente o non, getta fumo negli occhi, genera illusioni, ma in realtà non fa altro che provocare un'ulteriore intasamento del già insopportabile caos del traffico, permettendo tuttavia ad alcuni potenti promotori economici, come ad esempio i grossi distributori di beni di consumo, di procurarsi potenzialità edificatorie straordinarie che, se realizzate peggioreranno, una situazione già insostenibile.

**3.14.** Conseguenza di tutto ciò saranno i disagi sulla funzionalità dell'autostrada, segnatamente dello svincolo di Lugano-Sud, ma anche l'intasamento delle strade secondarie mediante il traffico parassitario che cercherà sfogo verso Figino e Morcote e Melide, oppure verso Casoro Carabbietta e Muzzano-Piodella, oppure ancora sulle strette strade che conducono ad Agra e percorrono la Collina d'Oro.

**3.15.** Sia detto anche **dell'insopportabilità finanziaria** del PR-CIPPS. Secondo le direttive dipartimentali, ogni PR deve dimostrare la sua sopportabilità finanziaria.

Nel caso presente, tale dimostrazione non è data, e "pour cause!", sembra che esistano perizie che proverebbero che, solo per oneri espropriativi, ricadrebbero sui conti di Lugano, Grancia e Collina d'Oro oneri espropriativi dell'ordine di 100 M Fr. E ciò per la sola fase 1!

Ad essi sono da aggiungere costi infrastrutturali, per migliorie stradali, per la sistemazione degli spazi verdi, la piantumazione con centinaia di alberi, per la sistemazione dei riali laterali e per la valorizzazione del corso del Riale Scairolo. Di certo si potrà contare su sussidi federali e cantonali, ma buona parte delle spese dovrebbero assumerselo i comuni di sede.

**3.16.** Una parte non indifferente dei costi ricadrà anche sui proprietari fondiari mediante congrui contributi di costruzione e di miglioria e mediante il versamento della perequazione finanziaria per le plusvalenze generate dalle pianificazioni del territorio. Non ci risulta che quest'ultimo aspetto sia stato trattato e portato al cospetto dei Consigli comunali chiamati ad adottare il piano nonostante la LSt lo esiga.

#### 4. Aspetti puntuali dedotti dal rapporto di pianificazione

4.1. Per la STAN cui sta a cuore la tutela dei monumenti e del paesaggio oltre che dell'ambiente e della natura, fa specie che la pianificazione qui in discussione abbia assunto il cosiddetto **perimetro di studio come un limite invalicabile**. In realtà, segnatamente nei campi che maggiormente ci interessano vale il detto di Leibniz "natura non facit saltus".

Per questa ragione, quel limite così rigido appare come una pericolosa forzatura: i riali laterali non nascono sul limite del perimetro di studio, le superfici agricole e quelle forestali non si fermano al tratto nero.

Con un po' di generosità mentale e di avvedutezza, prendere le mosse dall'insieme del bacino imbrifero dello Scairolo non sarebbe stato superfluo, bensì necessario e utile.

Ciò avrebbe permesso di avvedersi della necessità di tutelare il panorama verso il complesso monumentale della **chiesa di San Giorgio di Gentilino**, verso l'insediamento dagli altri alti contenuti formali compresi nel bacino imbrifero, come quello dell'antico **insediamento di Barbengo** e del relativo **complesso religioso**, discosto ma funzionalmente integrato, tutte situazioni culturalmente protette dall'Inventario federale degli insediamenti svizzeri da proteggere-**ISOS**..

4.2. Il PR-CIPPS vuol assegnare al corso del Riale **Scairolo** la funzione di "**asse unificante**".

L'esame dei piani tuttavia (cfr. le diverse sezioni proposte indicativamente), fa apparire questo **gesto urbanistico come assai misero** per poter assumere tale lodevole funzione, tanto più che in Fase 2, semmai fosse ragionevole crederci, si vede come buona parte della sponda sinistra del Riale verrebbe distolta dalla sua vocazione di asse verde unificante, per destinarla all'infrastruttura tramviaria e relativi impianti, fermate e vie d'accesso alla medesima.

4.3. A proposito di naturalità vale la spesa di sollevare **l'illogicità delle scelte del PR**: da un canto si segnala l'esistenza di due zone umide: una protetta, l'altra degna di protezione. Si dice poi che la seconda, quella degna di protezione, serve come luogo di sosta lungo il corridoio migratorio degli anfibi tra le pendici del Monte San Salvatore e la Roggia. Per comodità (miglior sfruttamento edile dei fondi) però, l'area naturale verrebbe spostata verso il Riale.

Così facendo la sosta degli anfibi potrà avvenire quando saranno ormai giunti a destinazione, oppure, sulla rotta di ritorno, potranno fare una bella sosta prima di partire.

4.4. La logica del PR verso la natura traspare, d'altronde, anche tra le righe: al punto 3.1.2 si legge infatti che la zona di protezione della natura viene spostata in ubicazione coerente col piano. Se ne deduce che in questo PR **è la natura che deve adeguarsi agli obiettivi edificatori**, quando in una pianificazione razionale e ossequiosa dei principi di sostenibilità, sarebbe lecito attendersi l'inverso.

4.5. Al punto 3.1.25, giustamente viene elucidata l'intenzione di **piantumare** abbondantemente **il comparto**, segnatamente lungo i corsi d'acqua e lungo le strade principali.

L'intenzione sarebbe lodevole perché, volta realizzata, potrebbe riscattare, in parte, l'immagine di disordine che regna nel comparto.

Mancano tuttavia le misure per attuare questa componente progettuale. Anche le NAPR non fissano direttive, segnatamente in merito alla tempistica della messa a

dimora degli alberi e tanto meno in merito alle essenze scelte per uniformare e ridare un carattere, un'identità al comparto nel suo insieme.  
Così come adottato **l'intento pianificatorio più che utile è velleitario.**

Dobbiamo altresì sottolineare l'assenza di attenzione per le componenti della mobilità non motorizzate: **pedoni e biciclette**, eppure, se promosse con percorsi attraenti e sicuri queste componenti della mobilità potrebbero aumentare anche in modo significativo e contribuendo in modo sensibile a ridurre l'intasamento di oggi.

## 5. Aspetti puntuali dedotti dalle NAPR

- 5.1. Art. 2 La competenza quasi assoluta per l'attuazione del PR resta ai singoli comuni. Viene menzionato un **Organo di coordinamento**, il quale tuttavia sembra avere solo questa competenza. In caso di conflitti non è dato di sapere chi possa dirimere le vertenze. Si possono temere lunghe situazioni di stallo in barba all'obbiettivo di sviluppo.
- 5.2. Art. 4 Esso richiama parzialmente i **principi pianificatori** della LPT e della LSt, ma non si avvede che le scelte tecniche del PR-CIPPS contraddicono in gran parte tali principi, segnatamente in materia di uso razionale e parsimonioso del suolo (v. sopra) e di infrastrutturazione tempestiva delle zone edificabile.  
Questa negligenza comporta una grave illegalità del PR\_CIPPS.
- 5.3. Art. 7 E' un richiamo all'impegno di legge –LSt- per un **inserimento ordinato e armonioso** nel paesaggio.  
Purtroppo alcuni aspetti fondamentali per un buon inserimento corale delle costruzioni nel territorio, tale da concorrere a creare armonia, quali il colore degli edifici, le fattezze delle insegne pubblicitarie e tutto quanto serve a richiamare il cliente/consumatore non viene trattato in modo sufficientemente incisivo ed efficace, né qui, né nelle norme specifiche.  
Senza contare la questione delle luci e dell'illuminazione pubblica.  
  
Abbiamo notato che qualcosa si dice in merito ai fasci di luce che possono rivelarsi dannosi per la salute e per la circolazione stradale, ma un'attenzione particolare dovrebbe essere dedicata anche alle insegne luminose mobili o meno, onde evitare la gara a chi appare di più, con il risultato, triste, cacofonico e volgare, che ci troviamo purtroppo a dover sopportare oggi.
- 5.4. Art. 8.3 La marginale è quanto mai **fuorviante**: Area edificabile non costruibile.  
Si sa che questa invenzione è un po' la chiave di volta di GreenSKYrolo, tuttavia, in un testo con valore di legge, sarebbe corretto evitare **espressioni fortemente ambigue**, tanto più che sotto terra, è ammesso costruire, anzi con sporgenza fino ad 1 m.  
Sono inoltre ammessi edifici con scopo funzionale simil-verde che, purtroppo, solo raramente saranno d'uso pubblico.
- 5.5. Art. 24 Esso regola le **costruzioni sotterranee**, ma si accontenta di permettere la sporgenza anche su più di un lato fino a 1 m d'altezza, e questo nella fantomatica area verde. Nulla è detto, però sulla copertura minima con terra vegetale e tale da permettere un inverdimento nonché da contribuire a regolare il deflusso della pioggia. Ma nemmeno si è creduto bene di regolare la profondità massima, che di per sé potrebbe scendere anche **molto profondamente**, sicché costruzioni sotterranee profonde poste su entrambi i lati del Riale, costituendo una barriera fisica al defluire

della falda, potrebbero causare problemi anche gravi alla stabilità del suolo. La norma è assolutamente insufficiente.

5.6. Art. 27 e Art. 28 Essi regolano i **parametri edilizi** per le zone residenziali di Pambio e di Scairolo, ma ci si deve comunque chiedere perché la zona RE2 dell'uno concede un'altezza alla gronda di m 7.50 e quella dell'altro m 10.50 (ossia ben un piano abitabile in più). E ancora, perché la RE3 concede un'altezza pari a quella della RE2. Insomma in un piano che pretende di essere di coordinamento intercomunale, **pasticci** del genere devono essere evitati.

5.7. Art. 29 e Art. 31 Qui i pianificatori manifestamente si sono superati! Si tratta di fissare le **destinazioni ammesse**. Tra queste figura una novità assoluta, quella della **residenza non abitativa**.

Nel rapporto si può leggere che cosa si intende per residenza non abitativa. A prescindere dal fatto che le leggi federali e cantonali in materia già regolano compiutamente le diverse, numerose possibilità di abitare, è opportuno mettere in evidenza che nell'elenco del PR-CIPPS figura anche la **residenza per l'esercizio della prostituzione**.

Non vi è alcun limite nel mix delle diverse attività ammesse, ragione per cui la **porta SUD** della grande Lugano potrebbe comporsi di torri di 50 o 70 m di altezza destinate in preponderanza al **meretricio**.

5.8. Nella norma relativa al PQ2 spicca un'altra novità: è permessa la formazione di un parcheggio **P&R per 800** posti auto. Non si capisce il senso di tale norma. Delle due l'una: o questo P&R è stato riconosciuto come indispensabile per il buon funzionamento della mobilità del Luganese e in particolare, del Pian Scairolo e allora la sua realizzazione dev'essere obbligatoria, secondo modalità da definire puntualmente, oppure non se ne vede la vera necessità e, in questo secondo caso, la sua realizzazione dev'essere inibita.

5.9. Art. 32 In questo articolo si ammettono **collegamenti** tra edifici al di sopra della strada cantonale. In breve dei **ponti**.

Non è detto come verrebbe calcolato l'I.S. Senza contare che vi sarebbe una marea di questioni da regolare contrattualmente, non da ultimo quello della responsabilità civile.

## 6. Conclusioni

6.1. Grazie alle argomentazioni riportate nei punti precedenti si vede che quanto affermato in ingresso, ovvero che il PR-CIPPS è non solo illegale in più punti, ma soprattutto anticostituzionale, risulta ampiamente dimostrato.

6.2. La pianificazione del territorio, siccome tocca, direttamente o indirettamente, anche gravemente, i diritti tutelati dalla legge di un numero importante di persone, non può essere un esercizio alibi, impreciso, ambiguo e nemmeno fuorviante, anzi ingannevole.

Una siffatta pianificazione territoriale non merita di essere approvata dal Consiglio di Stato, assurgendo alla dignità di atto giuridico vincolante per tutti.



6.3. Avendo riscontrato dallo studio degli atti gravi carenze, incongruenze e persino inganni nei confronti dell'utenza, la STAN chiede che codesto Consiglio di stato decida:

**A. E' negata l'approvazione del PR intercomunale del Pian Scairolo (PR-CIPPS)**

**B. Gli atti sono restituiti ai rispettivi Comuni perché propongano una pianificazione diversa, atta a risolvere nella misura massima possibile i gravi problemi d'organizzazione territoriale del comparto Pian Scairolo.**

Con i migliori ossequi,

su mandato del Consiglio direttivo della STAN del 31 gennaio 2017

Benedetto Antonini  
Vicepresidente

Copia P.C. (via e-mail) a: Schweizer Heimatschutz, Zurigo