Il Piano regolatore del Pian Scairolo

Marco Sailer

Ingegnere, pianificatore dei trasporti
Presidente dell'Associazione "Cittadini per il territorio" di Massagno.

(Foto: Giosanna Crivelli, Fig. 1-5: www.geo.admin.ch)

Lo sviluppo del Pian Scairolo è avvenuto in tre fasi

Nella prima fase l'edificazione è restata concentrata nei villaggi siti in posizione rialzata rispetto alla pianura paludosa. La bonifica del 1943 incanalò il riale Scairolo e diede al piano una struttura fondiaria adeguata all'agricoltura, (prati e ronchi) con una rete viaria carrabile e pedonale. (Fig.1)
Nella seconda fase, grosso modo dal 1960 al 1985, sorsero capannoni, depositi a cielo aperto e numerosi serbatoi di idrocarburi. Un'edificazione dispersa e disordinata, quantitativamente importante, ma non coordinata. Nel 1968 si realizzò l'autostrada e lo svincolo di Lugano sud, opere che ristrutturarono in modo incisivo la rete viaria nel comparto Nord ma anche la strada cantonale del Pian Scairolo e i raccordi al villaggio di Grancia. (Fig.2, fig.3)
La terza fase è quella attuale, caratterizzata a partire dalla fine degli anni '80 dall'insediamento di centri commerciali e di centri di vendita delle automobili, a cui recentemente si sono aggiunti edifici per il tempo libero, centri fitness, discoteche e bordelli. (Fig.4, fig.5)
Il problema del coordinamento dello sviluppo del Pian Scairolo era apparso evidente sin dall'inizio. L'architetto Bruno Brocchi ricorda che nei primi anni '60 del secolo scorso, il Consigliere di Stato Franco Zorzi aveva indetto una riunione con i Municipi per cercare di avviare la pianificazione coordinata della zona, così come aveva stimolato i Comuni del Piano del Vedeggio a fare altrettanto. Il motivo della sollecitazione era la pianificazione autostradale in corso, che avrebbe fortemente cambiato l'assetto del territorio attraversato. Ma l'iniziativa di Zorzi non ebbe alcun successo.
Così i cinque comuni con territorio sul piano iniziarono la loro pianificazione comunale in ordine sparso[1]. Nel 1990 il mosaico dei PR in vigore è quello indicato nella figura 6, poco diverso dalla regolamentazione odierna, trent'anni dopo. Quasi tutta la superficie è edificabile, salvo pochi appezzamenti miracolosamente preservati. Tra questi spicca, per importanza, la fascia verde trasversale di Cadepiano.
Attorno agli anni 1990 fu percepita dalle autorità cantonali l'esigenza di correggere lo sviluppo disordinato e gli inconvenienti viari che iniziavano a emergere. La sezione cantonale della pianificazione urbanistica, diretta da Benedetto Antonini, con Edgardo Rezzonico capo circondario, incaricarono il gruppo di pianificazione Bruno Brocchi, Roberto Achini e Roberto Mossi di studiare "i presupposti urbanistici e pianificatori necessari a dare indirizzi per riqualificare adeguatamente il pian Scairolo e gestirne il futuro sviluppo". Era in fondo la stessa intenzione che trent'anni prima aveva avuto Franco Zorzi. I pianificatori consegnarono nel 1994 il

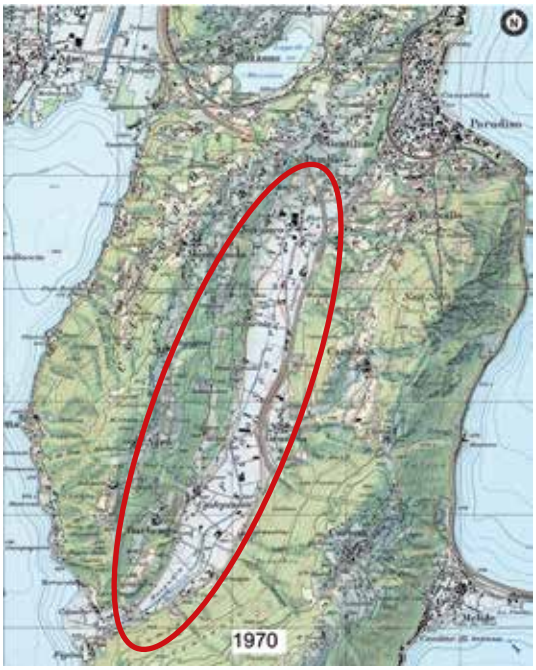
1 I Comuni adottarono separatamente il loro primo Piano regolatore: Pazzallo nel 1963, Montagnola nel 1972, Grancia nel 1973, Pambio Noranco nel 1978, Barbengo nel 1984.

Guardando la fotografia è difficile credere che il Piano regolatore preveda in questa zona una ulteriore densificazione delle edificazioni, pari a più del raddoppio dell'esistente. Sul lato destro della roggia (sulla sinistra per chi guarda la fotografia) si trova la fascia che il PR vorrebbe trasformare in parco verde aperto al pubblico. Ma anche qui si vedono molti edifici e altri in costruzione, e si può star certi che la loro rimozione, pur auspicata, non sarà né semplice, né a buon mercato.

Fig. 1-5. Il Pian Scairolo nella rappresentazione delle Carte nazionali svizzere. Da www.geo.admin.ch, una eccezionale piattaforma pubblica accessibile per la ricerca di geo-informazioni, dati e servizi.

A sinistra: Fig. 1: anno 1955. A destra: Fig. 2: anno 1970.

Riprodotto con l'autorizzazione di swisstopo (BA15091).



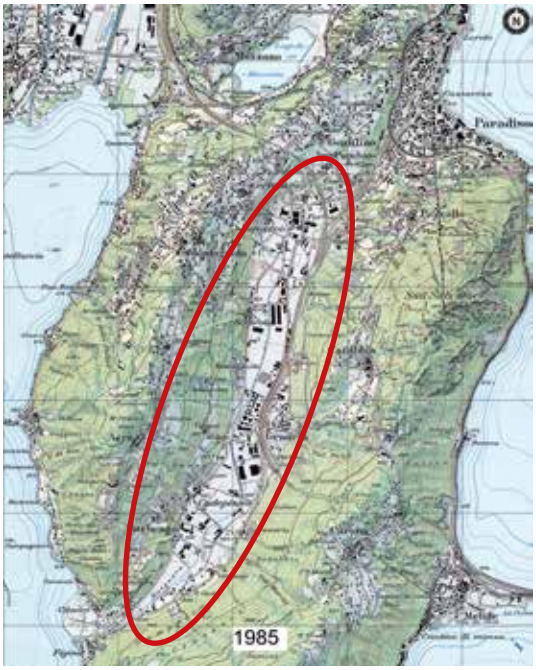
risultato delle loro riflessioni. Essi suggerivano di sviluppare il pian Scairolo con caratteristiche urbane, come parte della città, di confermare le zone edificabili esistenti, specializzando quelle a nord per i servizi e quelle a sud per la residenza e il turismo, di accentuare le fasce verdi pedemontane e quella trasversale di Cadepiano, di potenziare la rete viaria raddoppiando gli assi di collegamento (nuova strada longitudinale al centro della pianura, costeggiante il riale Scairolo). La proposta non trovò ascolto e fu accantonata[2].

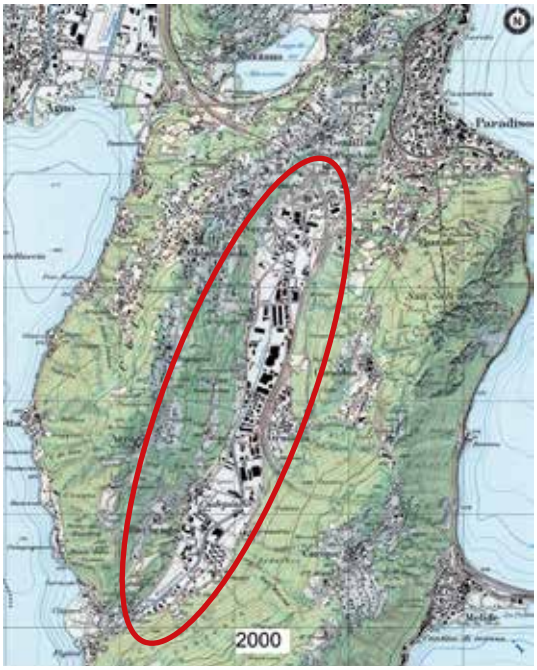
Successivamente l'orizzonte di studio fu allargato. Negli anni 1995-96 un gruppo selezionato di urbanisti luganesi[3] fu incaricato dal Dipartimento del territorio e dalla CRTL (Commissione regiona-

2 Si può ritrovare alla Fondazione Archivi Architetti Ticinesi, Fondo 037 Camenzind–Brocchi–Sennhauser, *www.fondazioneaat.ch*

3 Gruppo composto da: Ing. Piero Früh, arch. Paolo Fumagalli, arch. Marco Krähenbühl, arch. Claudio Pellegrini, geografo Paolo Rossi, arch. Giuseppe Silvestro

Attività notturne, postriboli.





A sinistra:
Fig. 3: anno 1985.
A destra:
Fig. 4: anno 2000.

Riprodotto con l'autorizzazione di swisstopo (BA15091).

le dei trasporti del Luganese) di allestire il concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato luganese, denominato COTAL.
Le Autorità volevano trattare unitariamente il tema dell'assetto urbanistico del Luganese, dopo decenni di piani viari e dei trasporti condotti settorialmente. Le funzioni delle singole parti del territorio, fino ad allora considerate in un'ottica comunale, erano messe in relazione tra loro per comporre il quadro di un'unica città, chiamata Nuova Città, in attesa di un nome più specifico e condiviso. In questa visione, al Pian Scairolo fu assegnato il ruolo di "area di sviluppo strategica". Le principali funzioni ivi auspicate erano artigianali, commerciali, di servizio e terziarie. Si voleva la pianificazione coordinata dell'intero quartiere, la riqualificazione, il potenziamento dell'assetto viario e la migliore regolamentazione dei centri commerciali. Al comparto sud del Pian Scairolo, quello di Barbengo-Casoro, si attribuiva la caratteristica di *"area sensibile"*.
I concetti elaborati dal COTAL sono stati ripresi

Code abituali sul viadotto delle Fornaci e sulle rampe d'accesso da Paradiso. Ogni sera le code autostradali si estendono per 7 km da Grancia a Lugano nord.

Fig. 5: anno 2012.

Riprodotto con l'autorizzazione di swisstopo (BA15091).

nei programmi d'agglomerato di prima e di seconda generazione (PAL1, PAL2) e nelle schede del Piano Direttore del 2003 e del 2013.
Il PAL2 nel 2014 codifica e consolida questa strategia di sviluppo del Luganese. Essa indica il Pian Scairolo e il nuovo quartiere di Cornaredo quali principali comparti in cui investire prioritariamente per densificare gli insediamenti e per portarvi entro i prossimi dieci anni 6000 nuovi posti di lavoro, quasi la metà di tutti quelli previsti nel distretto nello stesso periodo.

In questo modo si è fatto passare per interesse regionale, cioè di tutta la comunità del Luganese, lo sviluppo di due quartieri periferici della città di Lugano. In realtà le motivazioni per tale scelta sono opinabili, ma i Comuni dell'agglomerato le hanno accettate.

L'avvio degli studi del PR Pian Scairolo

Nel 2006 la città di Lugano, sostenuta dal Dipartimento del territorio, lancia insieme ai Comuni del comprensorio (Barbengo, Collina d'oro, Grancia) un concorso urbanistico internazionale. Con enfasi in questa occasione il Pian Scairolo viene presentato quale il maggiore comparto commerciale-industriale del Cantone, e ovviamente del Luganese, un luogo che dovrà diventare uno dei poli trainanti per lo sviluppo economico della Città-Regione Ticino.
L'ente banditore, composto dai quattro Comuni e dal Dipartimento del territorio, mira alla riqualifica complessiva del territorio, a cui riconosce un potenziale di sviluppo molto elevato che permette di ipotizzare anche un raddoppio dei suoi contenuti. È pur vero, fanno notare i promotori, che si sono manifestati a più riprese degli inconvenienti di viabilità dovuti a un eccessivo flusso di traffico rispetto alle capacità di smaltimento del sistema di trasporto e delle relative infrastrutture.
Ma nonostante questo, nell'inverno 2007, le Autorità aprono il concorso internazionale di idee che dovrà portare a una nuova immagine urbanistica del Pian Scairolo, "rendendo esplicite le grandi potenzialità dell'area".
La procedura concorsuale attira ben 53 candida-

Congestioni stradali quotidiane presso i centri commerciali.

Fig. 6:
il mosaico dei PR
in vigore nel 1990.
Da Brocchi, Achini, Mossi:
Piano di Scairolo*, 1994.*

ture. Tra queste l'ente banditore ne seleziona 14 che sono sottoposte alla giuria (presieduta dal professor Rico Maggi) che alla fine assegna ai due progetti denominati Green SKYrolo (Tiziano Mauri) e Fil Rouge (Mario Campi) il rango di primi classificati, a pari merito.
L'elaborazione del PR del Pian Scairolo è assegnata al gruppo tecnico interdisciplinare diretto dall'ingegner Tiziano Mauri, direttore del progetto Green SKYrolo, co-vincitore del concorso urbanistico. Assume il ruolo di Project Manager l'ing. Stefano Wagner.
Il PR regola l'uso territoriale del Pian Scairolo, secondo una normativa unitaria che ingloba i territori sul piano dei tre Comuni di Grancia, Collina d'oro e Lugano. L'edificazione, molto densificata, è concentrata sul lato sinistro del riale Scairolo, mentre sul lato destro si vorrebbe realizzare un ampio e lungo parco fruibile dalla popolazione, con poche edificazioni. Il sistema viario esistente è raddoppiato mediante una nuova strada di gronda e lo svincolo di Lugano sud, con annesse rotatorie, potenziato. La superficie edificabile di quasi 1000 ettari consente l'insediamento di 7000 posti di lavoro e di 1800 abitanti, con oltre 7000 posteggi
In testa al comparto il PR prevede la realizzazione un nuovo centro direzionale, chiamato PORTA SUD, che si configura in una torre di 50-70 m di altezza, padiglioni per attività fieristiche, congressuali, uffici del terziario, alberghi, spazi per lo sport e il tempo libero.
Più a sud il PR conferma, con densità accresciute, la tipologia insediativa esistente, cioè usi commerciali, centri di vendita, attività terziarie, amministrative e di produzione, sport (centri fitness) e tempo libero (discoteche).
Infine all'estremità meridionale del comprensorio il PR propone di insediare attività legate a un ipotetico "parco tecnologico", dove, come in molte altre aree del Cantone, si vorrebbero insediare unità produttive innovative e dinamiche. (Fig.7)
I costi necessari per realizzare il PR del Pian Scairolo sono molto elevati. Le autorità le indicano in almeno 150 milioni di franchi di cui l'85% deve essere speso per realizzare nuove infrastrutture viarie. Non sono compresi nella somma indicata i costi di risistemazione della strada attuale, la realizzazione di corsie per i bus e la costruzione della linea urbana del tram da Lugano-centro al pian Scairolo, il tutto per un ammontare supplementare di ben oltre 200 milioni di franchi.

La proposta comporta luci e ombre

Il progetto di organizzazione territoriale si qualifica per due buone intenzioni:
- il riassetto dell'edificazione sin qui cresciuta senz'ordine,
- il contenimento delle costruzioni sul solo lato sinistro del riale Scairolo, liberando nel contempo la fascia sul lato destro per realizzare un'area verde dedicata a parco pubblico.

Gli estensori del PR ipotizzano di rimettere in ordine la zona inducendo i proprietari ad adottare nuovi piani di quartiere, allettandoli con l'offerta di maggiori possibilità edificatorie. Pensano di *"dezonare"* la sponda destra del riale Scairolo incentivando i proprietari a vendere i loro indici edificatori a favore dei comparti siti sull'altro versante. Questa operazione, buona nelle intenzioni, descritta a costi zero, appare nella realtà difficile e incerta. Chiamare la zona di sponda destra "area edificabile non costruibile" (un controsenso), per evitare costi di esproprio, ad una più attenta analisi si è rivelata una scelta che non garantisce il successo né evita le indennità di risarcimento. Lo

specialista, avvocato Lorenzo Anastasi, giunge infatti alla conclusione che "il pericolo che l'ente pianificante si trovi confrontato con pretese per espropriazione materiale, già al momento dell'approvazione del PR, appare reale. Tali pretese sarebbero sostanzialmente giustificate, ciò che comporterebbe l'obbligo di corrispondere indennità anche ingenti". L'operazione di liberare dalle edificazioni la fascia territoriale di sponda destra del riale Scairolo per crearvi una zona verde al servizio della popolazione, ancorché auspicabile, richiede perciò di essere approfondita nelle sue procedure attuative perché il modo in cui è presentata nel PR appare ancora incerta e non convincente. È pur vero, come dicono le Autorità, che i costi per attuare tale finalità, sotto certe condizioni, possono essere considerati costi di investimento, recuperabili a lungo termine. Ma le condizioni quadro in cui operare, per ora non sono chiare.
Sostanzialmente si prevede dunque di ottenere il riordino della zona e la creazione di un parco pubblico autorizzando elevate densificazioni e incrementando le attività nel comprensorio. Le conseguenze di tali misure però adombrano e incrinano il successo dell'operazione.

Ombre

Le ombre riguardano la forte densificazione degli insediamenti, il conseguente aumento della circolazione stradale e l'elevato ammontare degli investimenti.
La densificazione prevista sarà molto forte rispetto a quella odierna. Già i PR in vigore permettono ancora importanti sviluppi degli insediamenti esistenti, che le autorità giudicano "assai rilevanti". Poi il nuovo PR intercomunale concederà un ulteriore incremento del 20%.
Considerato che il vecchio PR ha un basso grado di attuazione (di circa il 50%, come hanno finalmente indicato le Autorità[4]) perché l'edificazione finora è stata disordinata, e che il nuovo PR, siccome mira ad usare efficacemente il suolo, avrà un alto grado di attuazione, risulta che lo sviluppo pianificato nei prossimi 15-20 anni nel Pian Scairolo realizzerà quantità edificate pari al 240% (cioè quasi due volte e mezzo) quelle esistenti oggi. Questo è il dato più rilevante della nuova regolamentazione ed è l'elemento all'origine delle gravi disfunzioni indotte, a cominciare dal forte aumento del traffico che gli stessi pianificatori hanno calcolato sarà del 63%[5] superiore a quello attuale, già esorbitante.
L'area del Pian Scairolo è condizionata nel suo sviluppo, dai limitati e fragili collegamenti stradali. Più volte i tecnici e le autorità avevano sognato di rompere le costrizioni locali proponendo altri sbocchi stradali (galleria del PTL verso il Piano del Vedeggio oppure una nuova galleria verso Melide). I sogni si sono però rivelati irrealizzabili.
La nuova visione di sviluppo cozza perciò contro la realtà dei fatti; già oggi le attività commerciali e terziarie creano problemi insormontabili alla rete viaria, intasamenti congestioni, inquinamento,

4 Risposte alle domande della Commissione di pianificazione del Comune di Lugano, 13 maggio 2015.
5 Tab pag. 40, rapporto CIPPS del 22 luglio 2013 e esame preliminare del DT (pag. 24) del.31 ottobre 2012.

Serre agricole, abitazioni, magazzini, commerci e strade.

con ripercussioni fino in autostrada e in centro città a Lugano.
Per sviluppare e densificare l'area, nella misura massiccia prevista, le Autorità propongono di raddoppiare la strada di accesso con una strada di gronda e di creare un accesso autostradale supplementare in direzione sud (Fig.8). La crescita sarà tutta automobilistica, il trasporto pubblico resterà marginale. Alla fine, calcoli alla mano, si deve riconoscere che si riprodurranno le stesse gravi congestioni di oggi ma a un livello ancora superiore e con conseguenze negative più estese. Già queste sintetiche considerazioni mostrano che la scelta di sviluppare ulteriormente il Pian Scairolo è inopportuna. D'altronde essa contraddice l'indirizzo basilare della nuova Legge sulla pianificazione del territorio (LPT) adottata dal popolo nel marzo 2013, che vuole lo sviluppo degli insediamenti attorno ai nodi dei trasporti pubblici.

Effetti disastrosi sul traffico stradale

Sulle strade del Pian Scairolo, anche se potenziate, si riprodurrà la stessa congestione attuale. Lo dice il rapporto delle Autorità.
Secondo i calcoli risulta infatti che nel prossimo decennio e oltre si avranno continue congestioni sulle strade locali, nonostante la costruzione delle onerose infrastrutture viarie previste. Congestioni che obbligheranno le autorità ad intervenire quotidianamente per cercare di ridurre il traffico nelle ore di punta. Le norme di attuazione del PR prefigurano già le future difficoltà e dopo aver autorizzato massicce edificazioni propongono, con forte contraddizione, di limitare l'uso delle strade mediante articoli di emergenza denominati "indici di mobilità", misure di difficile applicazione e di dubbia efficacia. Per assorbire l'aumento del traffico le Autorità devono dunque realizzare subito la strada di gronda, arteria che collega lo svincolo autostradale al paese di Grancia correndo sul versante a monte dell'autostrada. L'opera costerà 92 milioni di franchi, compresa la sistemazione della strada trasversale di Senago. Ma l'effetto di calmieramento non durerà a lungo: entro il termine di realizzazione del PR (2030) sulle strade torneranno le congestioni. Per alleggerire la pressione i tecnici della viabilità propongono di costruire una rampa di accesso supplementare all'autostrada. In un primo tempo, nel piano di indirizzo, tale rampa era prevista a partire dal cavalcavia di Senago, ma l'Ufficio federale delle strade ha espresso parere negativo. Nella nuova versione la rampa è retrocessa e ora si diparte dalla strada cantonale, poco prima della rotonda di Noranco. Nemmeno questa soluzione attenua però i rischi di perturbazione del traffico nel punto più critico della rete autostradale ticinese, aggiungendo forti rischi di congestione sulla viabilità ordinaria.

Fig. 7:
la visione
del Pian Scairolo
secondo Green SKYrolo
da www.pianscairolo.ch.

Lo sviluppo eccessivo degli insediamenti nel Pian Scairolo peggiora notevolmente la congestione autostradale e la saturazione della rete urbana.
Oggi il traffico autostradale fra Lugano Nord e il portale della galleria del San Salvatore è quotidianamente congestionato nella direzione Nord-Sud nelle ore di punta serale. La causa delle code e dei rallentamenti risiede nell'immissione, a Lugano-sud, di una forte corrente di veicoli, che nel periodo di punta serale raggiunge e supera i 1500 veicoli all'ora. Il traffico in entrata è così forte che occupa quasi interamente la corsia d'entrata, frena il traffico affluente sulla corsia di destra e spinge sull'altra corsia parte del traffico proveniente da Lugano-Nord. Siccome anche questo traffico è molto intenso, superiore ai 2000 veicoli all'ora equivalenti alla capacità di una corsia, si forma, a nord del punto di immissione, una forte perturbazione che è all'origine delle code autostradali lunghe oltre sette chilometri che si riscontrano quotidianamente. (Fig.9)
Le conseguenze della crisi di questo tratto autostradale si ripercuotono, in tutta la loro gravità, nel traffico cittadino e regionale. Nell'ora di punta serale molti automobilisti diretti a sud rinunciano ad usare la nuova galleria Vedeggio-Cassarate per timore di trovarsi subito in coda appena entrati in autostrada; essi preferiscono attraversare la città usando il lungolago o via Maraini per immettersi a Lugano sud, accentuando in questo modo la disfunzione dello svincolo e gli ingorghi urbani.
Le code sulla circonvallazione autostradale di Lugano derivano dunque dagli eccessivi volumi che s'immettono verso sud nello svincolo. Non infre-

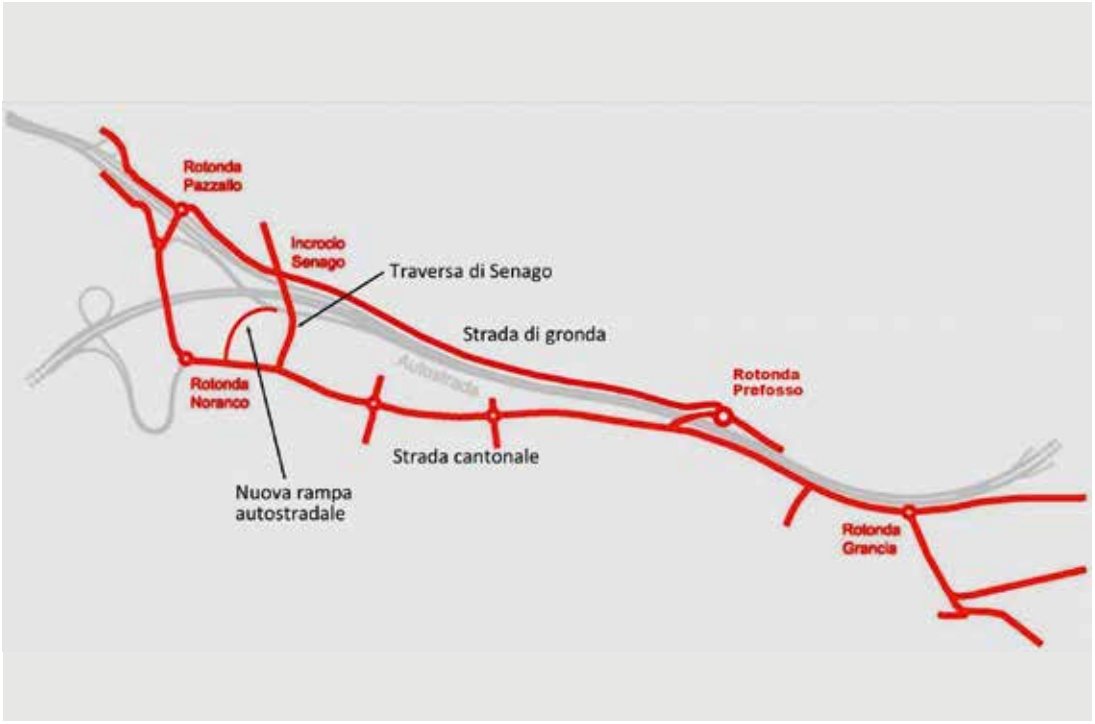


Fig. 8: il completamento della rete viaria del Pian Scairolo, proposta dal nuovo PR da PR-CIPPS rapporto di pianificazione, 2013.

quentemente nelle ore di punta e anche in altre ore, il traffico entrante in autostrada a Lugano-sud supera il 40% del traffico totale, con volumi elevatissimi, prossimi alla capacità della rampa autostradale. Per migliorare la situazione non si potrà far altro che ridurre i volumi in entrata, addirittura mediante impianti semaforici che lo dosino e mantengano funzionante lo svincolo. Per contro, da evitare ad ogni costo, sono le misure che tendono ad incrementare la quantità di veicoli in entrata nell'autostrada.
L'apertura al traffico della galleria Vedeggio-Cassarate, contrariamente alle previsioni, non ha alleggerito le rampe autostradali di Lugano sud. Oggi vi entrano 15'000 veicoli al giorno, domani a causa dello sviluppo del Pian Scairolo, l'immissione salirà a 18'300 veicoli giorno (così è stato calcolato), segnando un incremento di ben 3300 veicoli. A quel punto l'accresciuta immissione del traffico aggraverà inevitabilmente le già gravi perturbazioni sull'autostrada.

La roggia del Pian Scairolo. Sulla destra le aree da dezonare per crearvi aree verdi d'uso pubblico, sulla sinistra dovrebbe essere ricavato lo spazio per inserirvi il percorso del tram urbano, ma, come si vede, in vari casi sarà compito arduo.

Inquinamento atmosferico peggiorato

Secondo logica le emissioni nocive (NOx, cioè ossidi di azoto) ricalcano fedelmente le percorrenze degli autoveicoli sulle strade. La pianificazione del Pian Scairolo aumenta le percorrenze del 31%. L'aumento delle percorrenze è dunque rilevante e, a parità di condizioni, corrisponde all'aumento delle emissioni nocive.
Conclusione: lo sviluppo previsto dal PR Pian Scairolo non contribuisce al risanamento ambientale, ma lo accentua.

Il centro direzionale "PORTA SUD" è inopportuno

Il nuovo PR propone, in testa al comprensorio del Pian Scairolo, la creazione di un nuovo centro direzionale, denominato "PORTA SUD" che si configura in una torre di 50-70 m di altezza e pa-

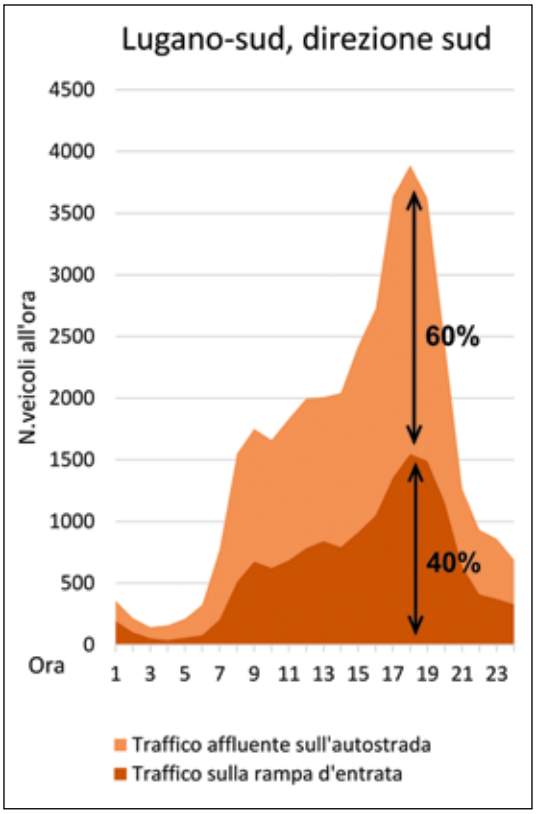


Fig. 9:
i volumi del traffico feriale medio, anno 2013, in direzione sud allo svincolo autostradale di Lugano-sud
Dati DT, Sezione della mobilità.
Elaborazione Ing. Marco Sailer.

diglioni per attività fieristiche, congressuali, uffici del terziario, alberghi, spazi per lo sport e per il tempo libero. Un centro direzionale con 360 nuovi posti di lavoro, che si affianca a quelli analoghi previsti nell'agglomerato, in particolare a Cornaredo e alla stazione FFS. Un proliferare di visioni, le quali configurano uno sviluppo periferico, definito addirittura "prioritario", che si contrappone alla city luganese e al polo del Vedeggio, concorrenziandoli e indebolendoli.
Lo sviluppo della PORTA SUD si basa tutto sulla mobilità automobilistica. I trasporti pubblici su gomma sono in questo caso marginali, quelli su rotaia fuori dagli orizzonti scrutabili. Il rapporto esplicativo del PR spiega che il nuovo centro "PORTA SUD" potrà fruire della prossimità del posteggio pubblico delle Fornaci. Sarà una considerazione allettante per gli investitori immobiliari ma negativa per l'interesse pubblico e per la città. Il posteggio delle Fornaci è stato finanziato per servire le attività del centro città, non per quelle periferiche.

Nessun contributo al maggior uso dei trasporti pubblici

Notoriamente il rapporto d'uso dei trasporti nel Luganese è totalmente sbilanciato a favore dell'automobile. Il rapporto tra mobilità con i trasporti pubblici e mobilità individuale privata è oggi nel Luganese di 1:9, cioè un viaggio con il mezzo pubblico contro nove viaggi in automobile. L'uso minimo dei trasporti pubblici è responsabile sia della diffusa grave congestione della rete viaria (autostradale, principale e urbana) sia dello sviluppo centrifugo e della conseguente dispersione degli insediamenti nel paesaggio.
Il misero rapporto1:9 non è riconducibile solo a fattori comportamentali latini ma deriva molto di

Il verde dietro la cappelletta tra poco sarà occupato da palazzine di tre piani destinate a residenza, con eventualmente anche attività amministrative e commerciali..

più da carenze strutturali. Gli automobilisti che trascorrono ogni giorno ore e ore negli ingorghi, sarebbero certamente disposti ad usare i trasporti pubblici se fossero disponibili, comodi e convenienti. Se insistono a mettersi in coda è perché non hanno alternative.
Ora lo sviluppo previsto nel Pian Scairolo non solo non porta nessun contributo al riequilibrio della ripartizione modale, ma crea difficoltà quasi insormontabili per correggere il danno a posteriori.
"Prima le infrastrutture poi lo sviluppo delle attività e degli insediamenti", è il saggio principio stabilito dalla Legge federale (LPT) e da quella cantonale (LST[6])

Indebolimento del centro città

Lo sviluppo pianificato del Pian Scairolo fa concorrenza al centro città in due modi:
– nel settore commerciale, con offerte di prezzi e di assortimenti che tolgono clienti ai negozi insediati in centro;
– nel settore dei posti di lavoro del terziario, decentralizzandone una parte in periferia.

La dinamica dello sviluppo regionale non è sufficientemente forte per sostenere sia il decentramento che il consolidamento del centro. Gran parte dello sviluppo periferico andrà a detrimento del centro. Questo fatto ha effetti negativi generali per il buon funzionamento e l'efficienza dell'agglomerato: meno posti di lavoro in centro significa meno potenziale di acquisto dei commerci centrali, meno attrattiva commerciale significa decadenza della localizzazione. Tutto questo porta a favorire gli spostamenti con l'automobile, perché il centro città è ben servito da treni e trasporti pubblici mentre la periferia no.
La scelta di sviluppare in grande misura attività e commerci in luoghi periferici non ben serviti dai trasporti pubblici ha dunque effetti molto negativi, irreversibili, dannosi per l'intero agglomerato.

Conclusioni

Il nuovo PR nel Pian Scairolo permette insediamenti con densità ben superiori al raddoppio dell'attuale stato delle costruzioni
Il traffico prodotto dalle dense utilizzazioni autorizzate, dai 7000 posteggi previsti e dal P&R ampliato, supera largamente la capacità della rete viaria esistente. Per questa ragione le strade locali devono essere affiancate da nuove arterie, una strada di gronda, una nuova trasversale a Senago, una nuova rampa autostradale in direzione sud. Il costo di queste infrastrutture ammonta circa 150 milioni, il cui finanziamento è incerto ma verosimilmente ricadrà quasi tutto sulle finanze comunali.
Nonostante le nuove opere e i grandi investimenti, le strade locali alla fine saranno congestionate come oggi e le disfunzioni autostradali aumenteranno, con conseguenze dannose per tutta l'area urbana e per la mobilità del Ticino.
Le previste infrastrutture dei trasporti pubblici

6 Legge cantonale sullo sviluppo territoriale, articolo 1, cpv 2a)

Biotopo protetto, salvaguardato anche dal nuovo PR.

non saranno realizzate per tempo. Si dice che la linea del tram verrà attuata nel 2025[7)] ma è affermazione infondata e fuorviante, che toglie credibilità ai promotori. In mancanza del tram, le linee di trasporto su gomma non riusciranno ad assorbire il traffico ipotizzato. La conseguenza sarà una congestione ancora maggiore di quella calcolata dai tecnici.
Il contributo del PR Pian Scairolo al miglioramento dell'inquinamento atmosferico e al riequilibrio del rapporto d'uso modale dei trasporti pubblici è negativo. Per questa ragione non ci si devono attendere contributi federali e cantonali alla realizzazione delle opere.
Il concetto di sviluppo del quartiere dirigenziale denominato "PORTA SUD" è in concorrenza con il centro città e il Nuovo Quartiere di Cornaredo e contraddice principi legislativi federali che prescrivono lo sviluppo centripeto attorno ai poli del traffico pubblico.
Il nuovo PR è dunque eccessivo, inopportuno e molto costoso. Provoca gravi perturbazioni sullo svolgimento della circolazione sulla circonvallazione autostradale e accentua massicciamente le congestioni viarie nel centro città.

Auspici

Nel campo della pianificazione del territorio i Consigli comunali hanno grande potere decisionale e di conseguenza grandi responsabilità. L'organizzazione territoriale e la diffusione degli insediamenti sono in massima parte conseguenza delle loro decisioni
I tre Consigli comunali di Lugano, Grancia e Collina d'oro dovranno presto decidere se approvare la proposta di PR intercomunale del Pian Scairolo oppure se respingerla.
È auspicabile che il confronto avvenga sulla base di considerazioni oggettive. Come è stato argomentato nell'articolo, l'applicazione della nuova normativa, oltre a essere estremamente costosa, avrebbe conseguenze negative, durature e irreversibili, per l'agglomerato luganese e per il Cantone.
Quando fosse respinta, si potrebbe riprendere a breve termine l'elaborazione di un nuovo PR con indirizzi sostenibili e misurati. Facendo tesoro delle analisi fatte, i criteri guida della nuova pianificazione potrebbero essere:
– **contenimento** delle possibilità edificatorie, limitandole a un modesto sviluppo *rispetto alla situazione attuale*;
– **rinuncia** ad attività supplementari con forte produzione di traffico automobilistico, quali centri commerciali, centri direzionali, fieristici, sportivi;
– **conferma** della volontà di riordinare l'edificazione esistente e di liberare la sponda destra del riale Scairolo per crearvi spazi verdi fruibili dalla popolazione.

Se poi, tra 20-30 anni verrà realizzato il collegamento tranviario con la zona e il tasso d'uso dei trasporti pubblici sarà cambiato, allora si potrà ripartire con ulteriori sviluppi e nuovi piani.

7 CIPPS - Analisi Viabilistiche (30.09.2014), pag.3, cap. 2.2.1

Il centro commerciale Grancia2, con davanti le modinature di nuovi massicci edifici e dietro la chiesa di Sant'Abbondio (Gentilino) e la catena montuosa sopracenerina dal Pizzo Vogorno al Monte Gaggio.