



6900 Lugano 8 Massagno
04.06.2018 / 14:51 / S2

Conferma Ricevuta

Posta CH SA
Wankdorfallee 4
3030 Berna
IDI: CHE-116.302.542 IVA

	CHF
1 Raccomandata (R) (9)	6.30
N° 98.00.690008.02105069	
kg 0.047	
Destinatario:	
consiglio di stato dip territo	
6501 Bellinzona Caselle	
Totale CHF	6.30
Entrata contanti	-10.00
Resto	3.70
 (9): IVA incl.(7.7%)	 0.45



Scansionare il codice con la PostApp
e monitorare l'invio / gli invii.
Conservare con cura questa ricevuta.

www.posta.ch

Contact Center 0848 888 888

Grazie per la vostra visita

Raccomandata

CP 409, 6908 Massagno

Al Consiglio di Stato
Dipartimento del territorio
Residenza governativa
6501 Bellinzona

Lugano, 3 giugno 2018

Ricorso contro il PR intercomunale del Pian Scairolo (PR-CIPPS)

Replica

dell'Associazione ATA, Associazione Traffico e Ambiente, Sezione della Svizzera Italiana, a titolo proprio e in rappresentanza dell'Associazione nazionale (la procura è a disposizione su richiesta),

e dei cittadini:

Giosanna Crivelli,	via Hermann Hesse 13, 6926 Montagnola, Pres. di "Cittadini per il territorio del Pian Scairolo",
Stefano Baragiola,	Via Baré 2, 6979 Brè sopra Lugano, segretario di "Cittadini per il territorio di Lugano",
Mattias Schmidt,	sentiero Alpe Bolla 1, 6979 Brè sopra Lugano Coordinatore di "Uniti per Brè" Membro di comitato di ASTUTI, Associazione Ticinese Utenti Trasporti Pubblici (sezione Ticinese di Pro-Bahn Schweiz)
Marco Sailer,	Via dei Sindacatori 3, 6900 Massagno, pres. di "Cittadini per il territorio – gruppo di Massagno",

- Claudio Mudry, via al Battello 20, 6978 Gandria,
pres. di "Viva Gandria",
- Giorgio Zürcher, via Merlina 28, 6962 Viganello
membro dell'Associazione Cittadini per il Territorio di Viganello
(ACTV)
- Chiara Lepori Abächerli, via alla Roggia 8, 6962 Viganello
membra di ATA e dell'Associazione Cittadini per il Territorio di
Viganello (ACTV),
- Fulvio Gianinazzi, nucleo Basso 17, 6954 Sala Capriasca,
giardiniere, pres. di "Capriasca Ambiente",
- Marco Morganti Gasgiò 21, 6967 Dino
ingegnere,
- Simona Buri Treciò, 6959 Cimadara
consigliera comunale di Lugano, membra della commissione
della pianificazione,
- Nicola Schönenberger, via agli orti 5a, 6962 Viganello
consigliere comunale di Lugano, membro della commissione
della pianificazione,
- Giordano Macchi via Bottogno 7A, 6962 Viganello
consigliere comunale di Lugano, membro della commissione
della pianificazione,
- Nicola Emery, Via Campacci 19, 6927 Agra
consigliere comunale di Collina d'Oro, già membro della
commissione Piano regolatore.

rappresentati da Marco Sailer (deleghe nel DOC 2 del ricorso)

alle osservazioni presentate dai Comuni di Collina d'Oro, Grancia e Lugano il 20
marzo 2018 e notificate l'8 maggio 2018.

- (1) I tre Municipi, con otto mesi di ritardo rispetto alla prescrizione dell'art. 28 cpv 3 Lst, riconfermano sostanzialmente le argomentazioni espresse dal progetto di PR votato dai Consigli comunali.
- (2) Nel ricorso da noi inoltrato abbiamo chiesto al CdS di non approvare il PR-CIPPS perché l'atto presenta gravi lacune, importanti errori e numerose violazioni delle norme giuridiche. La nuova regolamentazione è frutto di una impostazione sbagliata che se realizzata arrecherebbe forte danno, permanente e irreversibile, a tutto il Luganese.

Tra le argomentazioni esposte nell'atto ricorsuale due sono *determinanti*:

- a) Le condizioni attuali della viabilità e dell'inquinamento atmosferico nel comprensorio del Pian Scairolo non permettono di autorizzare nuove edificazioni o di densificare gli insediamenti esistenti. Secondo le regole della pianificazione territoriale non resta più accesso sufficiente, l'urbanizzazione è colma, le riserve sono esaurite (art.19 cpv 1 LPT), il limite ammissibile di inquinamento atmosferico è superato. Nessun aumento della produzione di traffico può essere autorizzato se non si potenzia l'accessibilità.
Il PR-CIPPS potenzia in modo insufficiente l'accessibilità stradale.
- b) L'immissione eccessiva di traffico in autostrada, portata dalla rampa autostradale in direzione sud, rappresenta uno dei maggiori problemi di traffico del cantone. Appare dunque *irresponsabile* programmare di aumentarne il carico, che semmai andrebbe ridotto con ogni mezzo. Non è una questione di geometria dell'inserimento ma di volumi di traffico.

- (3) Alle nostre censure i comuni rispondono:

- l'accessibilità proposta è adeguata ed è stata verificata;
- il traffico pronosticato è compatibile con la rete stradale d'accesso. Il PR ha introdotto efficaci strumenti di controllo della mobilità indotta;
- l'analisi della situazione esistente è stata svolta correttamente.

Replichiamo.

- (4) I comuni elencano le opere contemplate dal PR-CIPPS per accrescere l'accessibilità del comparto con strade e trasporti pubblici. Sono:
- La riorganizzazione funzionale dello svincolo autostradale di Lugano sud, comprendente la traversa di Senago e la nuova rampa d'accesso autostradale verso sud.
 - La realizzazione della linea tramviaria da Cornaredo al pian Scairolo.
 - La realizzazione della "strada di gronda" da Senago a Grancia.
 - L'ampliamento a sei corsie dell'autostrada a sud di Grancia.

Di queste opere solo la prima (forse) potrà essere attuata entro il termine fissato dalla legge (articolo 15 LPT) per l'attuazione del PR.

La realizzazione della linea tramviaria urbana ha subito un ulteriore rallentamento nella programmazione, e non sarà certamente attuata entro il termine del PR (vedi posizione del Consiglio di Stato DOC [1])

La riproposta della "strada di gronda" da parte dei municipi rappresenta una forzatura e un'irriverenza verso i consigli comunali; siccome non c'è stato accordo tra i Comuni, l'opera non fa parte del PR-CIPPS.

L'ampliamento a sei corsie dell'autostrada è programmato dalla Confederazione oltre il termine del PR.

Dunque, tutte le valutazioni che si possono fare in questa sede sul PR-CIPPS e sull'accessibilità dell'area devono limitarsi alla Fase 1.

- (5) Il traffico prodotto dagli insediamenti previsti dal PR-CIPPS è superiore alla capacità della rete d'accesso.

Lo dimostrano gli stessi calcoli elaborati dagli operatori del PR-CIPPS e la loro trasposizione sulla rete viaria della Fase 1. Il carico di traffico sulla strada del Pian Scairolo, calcolato dal PR-CIPPS, ammonta a 31'540 veicoli al giorno. Supera dunque nettamente il limite ammissibile e, in cerca di sfoghi, invade anche la rete locale. Il diagramma che rappresenta il livello di servizio nella Fase 1 (DOC [3]) fa stato di una situazione "stop and go" (viola) oltre il limite di capacità. La congestione si espande al raccordo di Lugano sud e l'eccesso di traffico accentua i gravissimi disturbi sull'autostrada. Lo stato della viabilità sarà un'estesa "paralisi viaria".

Ma purtroppo questa tragica prefigurazione è poca cosa rispetto a quello che potrebbe realmente succedere. Se i calcoli fossero stati allestiti in modo realistico (e non in modo *edulcorato e riduttivo*) ci si sarebbe accorti che il traffico in eccesso sarebbe molte volte superiore: invece di un aumento del traffico solo del 14% dovremmo contare con un aumento almeno del 79%!

Le nostre affermazioni sono fondate: come San Tommaso abbiamo rifatto i calcoli (vedi tabella DOC [2]).

Il traffico prodotto dagli insediamenti del PR si calcola secondo un metodo sperimentato:

- prima si calcola la mobilità prodotta per ogni comparto a seconda delle destinazioni d'uso,
- poi si toglie la parte assorbita dai trasporti pubblici e dalla mobilità lenta,
- infine, in base ai parametri fissati, si riduce il fabbisogno di posteggi.

Nella Tabella 1 si vede che se la mobilità totale prodotta oggi è di 26'300 veicoli al giorno, la mobilità futura della Fase 1. (calcolata senza restrizioni di posteggi) sarà di 62'733 veicoli al giorno, pari a 2,39 volte il traffico attuale.

Il risultato è più che logico, siccome la mobilità prodotta cresce proporzionalmente alla crescita degli insediamenti, se gli insediamenti passano da 335'000 m² SUL a 694'563 m² SUL (cioè +140%) anche il traffico prodotto (quando i posteggi non vengono limitati) aumenterà analogamente (+139%).

Nel passo successivo si deve stabilire il tasso d'uso dei trasporti pubblici, considerando la sua offerta prevedibile. Oggi l'offerta dei trasporti pubblici è abbastanza buona (corse ogni 15 minuti) ma raccoglie solo il 4% del traffico. Domani, con una linea performante, con frequenza di 10 minuti o meno, l'incidenza del trasporto pubblico potrebbe salire forse quasi al 20%, difficilmente oltre. Ammettiamo pure un tasso d'uso dei trasporti pubblici e del traffico lento pari al 25% e rifacciamo i calcoli. Ne risulta (vedi Tab.2) un traffico prodotto di 47'050 veicoli al giorno, pari ad un aumento del 79% rispetto ad oggi.

Questo dato, abbastanza realistico, è molto diverso dal tasso d'aumento del 14% calcolato dal PR-CIPPS. Gli estensori del PR arrivano a questa conclusione perché volevano ottenere al massimo un carico di 30'000 vc/g. Perciò hanno presupposto un tasso d'uso dei trasporti pubblici pari al 40% (ipotesi irrealistica) e una riduzione supplementare del 20% legata alla Fase 1 (riduzione ingiustificata in quanto è già calcolato un grado di attuazione inferiore a 100, e i mezzi predisposti per frenare la crescita sono inefficaci, come abbiamo sostenuto nel ricorso e ribadiremo ancora nel seguito).

Ai fini del ricorso, i calcoli da noi eseguiti costituiscono la prova dell'infondatezza di quelli presentati dal PR-CIPPS e rafforzano il giudizio sulla capacità insufficiente della rete viaria proposta.

In conclusione:

- i calcoli eseguiti dagli estensori del PR-CIPPS sono infondati e devono essere rifatti. Il traffico prodotto dagli insediamenti sarà molto maggiore di quello previsto.
- la capacità della rete stradale sarà ampiamente superata su numerosi tratti, con ripercussioni diffuse nell'area locale e urbana.
- l'inquinamento atmosferico provocato dal traffico supererà largamente i limiti ammissibili.

Per queste ragioni il PR-CIPPS non può essere accettato. Alla stessa stregua dei calcoli, anche il PR deve essere rifatto.

- (6) Il PR-CIPPS non dispone di strumenti in grado di frenare lo sviluppo eccessivo del traffico.

Le osservazioni dei comuni non confutano le critiche sull'indice di mobilità che abbiamo esposto nel nostro ricorso al punto (10) pag.20.

Ribadiamo dunque che l'indice di mobilità previsto dalle NAPR per contenere la produzione di traffico nelle ore di punta è inefficace, è gravato da palesi errori di formulazione, è inutile in quanto stabilisce un tetto massimo troppo alto, al di là del possibile, è uno strumento di gestione inadatto per il Pian Scairolo (mancanza di un'efficace alternativa con i trasporti pubblici, mancanza di porte di controllo adatte), è sproporzionato poiché impone ai proprietari condizioni gravose di gestione della mobilità senza alcuna garanzia di successo. Non può dunque essere accettato.

- (7) Sulla proposta di costruire una nuova, supplementare rampa autostradale d'accesso verso sud, i comuni sostengono che le perturbazioni "ipotetiche" (dicono, forse scherzando) verrebbero a cadere quando si realizzerà il potenziamento a sei corsie dell'arteria. Su questo argomento concordiamo con loro. Sosteniamo però che la rampa non può essere autorizzata prima di tale enorme intervento e che il suo progetto deve essere verificato nell'ambito di quello autostradale. Senza l'esplicito consenso del Cantone e della Confederazione l'opera non può essere approvata nel PR intercomunale.

- (8) I comuni contestano “con decisione” le nostre affermazioni secondo cui il PR-CIPPS non si fonderebbe su valide analisi della situazione esistente.

Nel nostro ricorso abbiamo rilevato che negli atti del PR-CIPPS mancano dati oggettivi sullo stato dell’edificazione esistente (estensione delle attuali zone edificabili, SUL attuale, numero di addetti, genere di attività, numero di posteggi). La grave mancanza viola le regole della pianificazione e le disposizioni di legge.

Le osservazioni dei comuni non portano alcuna nuova informazione non dicono quanti posteggi oggi ci sono nel comparto, come siano suddivisi, quanti posti di lavoro ci sono, quanti per settore, eccetera, eccetera. Nel loro scritto si limitano a scrivere che “stimano” lo sfruttamento attuale pari a poco più di 350’000 m² SUL. Nel marzo 2015, quasi al termine del lungo esame dei Consigli comunali, avevano affermato che “le superfici edificabili definite dai PR in vigore sono sfruttate approssimativamente per il 50%”, cioè lo sfruttamento era di circa 335’000 m² SUL. Ancora oggi non sappiamo quali sono le cifre reali.

Ripetiamo: “La mancanza è così grave che invalida le fondamenta stesse dello strumento pianificatorio e con esse anche il castello di ipotesi che si è costruito sopra”.

- (9) Riconfermiamo integralmente tutte le censure espresse nel nostro ricorso e, invocata ogni norma giuridica applicabile alla fattispecie, torniamo a chiedere che sia

giudicato

1. Il ricorso è accolto.

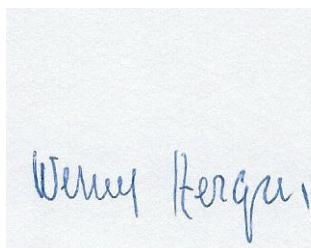
Di conseguenza il PR-CIPPS non è approvato e le decisioni dei Consigli comunali impugnate sono annullate.

2. Protestate tasse, spese e ripetibili

Con osservanza

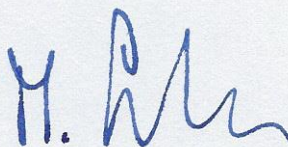
Per l'ATA

Associazione traffico e ambiente



Werner Herger

Per le persone ricorrenti



Marco Sailer

Recapiti dei ricorrenti:

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

Ing. Marco Sailer
Casella postale 409
6900 Massagno

Elenco dei documenti allegati

- DOC [1]: Rapporto del CdS sulla mozione 11 aprile 2017 presentata da Raoul Ghisletta
"Per la progettazione completa della rete tram del Luganese"
- DOC [2] Ricalcolo del traffico generato dal PR Pian Scairolo, eseguito dai ricorrenti.
- DOC [3] Livello di servizio calcolato dal PR-CIPPS per la rete stradale della Fase 1
Estratto CIPPS, Studio ambientale, allegato 8, pag. 42.

Messaggio

numero	data	Dipartimento
7431	27 settembre 2017	TERRITORIO
Concerne		

Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 11 aprile 2017 presentata da Raoul Ghisletta “Per la progettazione completa della rete tram del Luganese”

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

con la mozione in oggetto si evidenzia la necessità di migliorare l'accessibilità ad alcuni poli della Città di Lugano, segnatamente al LAC, al Campo Marzio e a Cornaredo, evitando la costruzione di nuovi posteggi.

Inoltre si sottolinea l'opportunità di collegare la Rete tram-treno nell'area del Vedeggio con la linea FFS.

In conclusione si chiede di progettare l'intera Rete tram-treno del Luganese prefigurata nello schema “H” inserito nel Piano direttore estendendola anche fino a Lamone o Taverne (interscambio FFS).

Il Consiglio di Stato ha adottato negli scorsi giorni un importante Messaggio e una corrispondente richiesta di credito per la realizzazione della tappa prioritaria della Rete tram-treno del Luganese. Con ciò è stato compiuto un ulteriore passo fondamentale per la riqualifica della mobilità nell'agglomerato.

Uno studio di fattibilità per le tappe a seguire è già stato svolto nel 2011-2012. Dallo stesso risulta un investimento complessivamente molto rilevante, che, stando ai dati di allora, si attesta sui 300 mio. di franchi ($\pm 30\%$).

A fronte di questa situazione la Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) e la Città di Lugano stanno valutando l'ipotesi di realizzare una nuova linea di trasporto su gomma (Agglobus). L'idea è stata inserita nel Programma d'agglomerato del Luganese di terza generazione (PAL3) nella cosiddetta lista B, ossia quella dei progetti non ancora maturi e da approfondire per una eventuale realizzazione nel quadro di un prossimo aggiornamento del PAL. La completazione della rete tram-treno è pure menzionata nel Programma, nella cosiddetta lista C, ossia tra i progetti ancora allo stato del tutto preliminare.

Lo studio di fattibilità denominato “Agglobus” è stato allestito dalla Città di Lugano con i Comuni toccati. Il documento è stato trasmesso anche al Cantone negli scorsi giorni e sarà esaminato attentamente.

Appare comunque già sin d'ora prematuro e inopportuno procedere con la progettazione dell'intera Rete tram-treno: prematuro in quanto non si dispone ancora degli elementi completi e aggiornati necessari per stabilire i parametri di progettazione; inopportuno in

quanto la progettazione di un intervento unico stimato a ca. 300 mio. di franchi appare insostenibile dal profilo finanziario e senza possibilità di ottenere contributi federali.

Questo Consiglio, tramite il Dipartimento del territorio, ha già preso contatto con la CRTL e con la Città di Lugano al fine di stabilire le modalità per valutare gli indirizzi sul tappeto (linea tramviaria, linea bus o una combinazione delle due) attraverso un confronto aggiornato e completo, che permetta di effettuare una scelta definitiva da sviluppare nel programma di agglomerato di quarta generazione. In particolare si tratta di stabilire priorità e modalità per dare continuità a quanto si potrà ottenere con la messa in esercizio della prima tappa della Rete tram-treno ed estenderne i benefici all'intero agglomerato.

La mozione così come presentata va pertanto respinta; purtuttavia questo Consiglio intende impegnarsi per portare avanti a breve un progetto attrattivo e commisurato alle risorse disponibili per dare continuità al miglioramento dei trasporti pubblici nel Luganese.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, Manuele Bertoli

Il Cancelliere, Arnoldo Coduri

Annessa: Mozione 11 aprile 2017

MOZIONE

Per la progettazione completa della rete tram del Luganese

dell'11 aprile 2017

Premessa

La presente mozione parte in primo luogo dall'idea che i tre poli più importanti della Città di Lugano (LAC, centro congressi al Campo Marzio, centro sport eventi a Cornaredo) vadano sviluppati migliorando a corto termine la loro accessibilità con il trasporto pubblico ed evitando la costruzione di ulteriori enormi posteggi.

In secondo luogo si ritiene che la rete tram nell'area del Vedeggio vada collegata con le linee FFS in questa Valle per migliorare i collegamenti con i mezzi pubblici in un'area densamente trafficata.

Proposta

Con la presente mozione si chiede pertanto che il Cantone acceleri il più possibile la progettazione della rete del tram completa nel Luganese e in particolare si incarichi di:

1. far progettare subito l'asta Cornaredo - Lugano centro - Pian Scairolo;
2. far progettare subito i prolungamenti della già prevista linea in galleria Manno - Lugano centro
 - da un lato fino al Campo Marzio
 - e dall'altro lato fino a Lamone o Taverne, dove vi è interscambio con le FFS.

Ciò permetterebbe di vincolare i terreni necessari ed impostare anche il nuovo Piano regolatore di Lugano in modo corretto. È infatti assurdo che il PAL3 (programma di agglomerato del Luganese di terza generazione) non indichi di voler proseguire la progettazione di tutta la rete tram del Luganese, ma accenni solamente ad una pasticciata proposta di linea bus privilegiata all'interno della Città.

Raoul Ghisletta

Ricalcolo del traffico generato dal PR Pian Scairolo

Traffico generato massimo, senza deduzione delle quote del trasporto pubblico e lento

Comparto	SUL	Grado di attuazione	Fabbisogno Posteggi per 100 m2 SUL	Fabbisogno max posteggi	Tasso d'uso dei TP e TL	N Post	Fattore di generazione (mov/giorno)	Traffico teorico generato	Fattore di riduzione per considerare le sinergie	Risultato: Traffico generato
PQ 1 "Porta Sud-A"	38353	0,85	2,5	815	0	815	8,0	6520	33%	4368
PQ 2 "Porta sud-B"	16270	0,85	2,5	346	0	346	8,0	2766	33%	1853
PQ 3 "Noranco"	5260	0,8	0	0	0	0	8,0	0	33%	0
PQ 4 " Garaveggia"	68731	0,85	1	584	0	584	8,0	4674	33%	3131
PQ 5 "PQ Scairolo"	43535	0,85	2,5	925	0	925	8,0	7401	33%	4959
PQ 6 " C.C" non food	112132	0,85	4	3812	0	3812	8,0	30500	33%	20435
PQ 6 "C.C" food	37377	0,85	8	2542	0	2542	8,0	20333	33%	13623
PQ 7 " Lischetti"	46229	0,85	1	393	0	393	8,0	3144	33%	2106
AL 1	185457	0,7	1	1298	0	1298	8,0	10386	33%	6958
AL 2	141219	0,7	1	989	0	989	8,0	7908	33%	5299
TOTALE	694563	0	0	11'704		11704		93631	33%	62733
Aumento del traffico		Oggi:		26300						2,39

Traffico generato con quota del 25% per il trasporto pubblico e lento

Comparto	SUL	Grado di attuazione	Fabbisogno Posteggi per 100 m2 SUL	Fabbisogno max posteggi	Tasso d'uso dei TP e TL	N Post	Fattore di generazione (mov/giorno)	Traffico teorico generato	Fattore di riduzione per considerare le sinergie	Risultato: Traffico generato
PQ 1 "Porta Sud-A"	38353	0,85	2,5	815	25%	611	8,0	4890	33%	3276
PQ 2 "Porta sud-B"	16270	0,85	2,5	346	25%	259	8,0	2074	33%	1390
PQ 3 "Noranco"	5260	0,8	0	0	25%	0	8,0	0	33%	0
PQ 4 " Garaveggia"	68731	0,85	1	584	25%	438	8,0	3505	33%	2349
PQ 5 "PQ Scairolo"	43535	0,85	2,5	925	25%	694	8,0	5551	33%	3719
PQ 6 " C.C" non food	112132	0,85	4	3812	25%	2859	8,0	22875	33%	15326
PQ 6 "C.C" food	37377	0,85	8	2542	25%	1906	8,0	15250	33%	10217
PQ 7 " Lischetti"	46229	0,85	1	393	25%	295	8,0	2358	33%	1580
AL 1	185457	0,7	1	1298	25%	974	8,0	7789	33%	5219
AL 2	141219	0,7	1	989	25%	741	8,0	5931	33%	3974
TOTALE	694563	0	0	11'704		8778		70223,24	33%	47050
Aumento del traffico		Oggi:		26300						1,79



**LIVELLO SERVIZIO
TRATTE SCENARIO R11**