



**COMUNE DI LUGANO**  
SEZIONE DI BRÈ

REVISIONE GENERALE DI PR  
ANALISI URBANISTICA

PLAN  
■  
IDEA

AGOSTO 2018

## SOMMARIO

<b>1</b>	<b>INTRODUZIONE</b>	<b>1</b>
1.1	PREMESSA	1
<b>2</b>	<b>RISERVA DI ZONE EDIFICABILI</b>	<b>2</b>
2.1	VALUTAZIONE RISERVA DI BRÈ RISPETTO ALLE ALTRE SEZIONI DI LUGANO	2
<b>3</b>	<b>VOCAZIONE DI BRÈ</b>	<b>4</b>
3.1	PREMESSA	4
3.2	PIANO DIRETTORE	4
3.3	PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LUGANESE (PAL 3)	6
3.4	ISOS	8
3.5	CONCLUSIONE	8
<b>4</b>	<b>PR IN VIGORE</b>	<b>10</b>
4.1	PIANO DELLE ZONE	10
4.2	PIANO DEL TRAFFICO	12
<b>5</b>	<b>SITUAZIONE ATTUALE</b>	<b>14</b>
<b>6</b>	<b>SCENARI DI SVILUPPO</b>	<b>18</b>
6.1	PRESENTAZIONE	18
6.2	ANALISI ED ESPOSIZIONE DEI COSTI	19
<b>7</b>	<b>SCENARIO A</b>	<b>20</b>
7.1	MODELLO URBANISTICO	20
7.2	COSTI	20
7.3	COMMENTO	20
7.4	OPPOSITORI	21
7.5	PROBABILITÀ DI SUCCESSO	21
<b>8</b>	<b>SCENARIO B</b>	<b>22</b>
8.1	MODELLO URBANISTICO	22
8.2	COSTI	22
8.3	COMMENTO	23
8.4	OPPOSITORI	23
8.5	PROBABILITÀ DI SUCCESSO	23
<b>9</b>	<b>SCENARIO C</b>	<b>24</b>
9.1	MODELLO URBANISTICO	24
9.2	COSTI	24
9.4	COMMENTO	25
9.5	OPPOSITORI	25
9.6	PROBABILITÀ DI SUCCESSO	25

---

<b>10</b>	<b>SCENARIO D</b>	<b>26</b>
10.1	MODELLO URBANISTICO	26
10.2	COSTI	26
10.3	COMMENTO	26
10.4	OPPOSITORI	26
10.5	PROBABILITÀ DI SUCCESSO	27
<b>11</b>	<b>SCENARI ULTERIORI</b>	<b>28</b>
11.1	PREMESSA	28
11.2	PROPOSTE DI TRACCIATI STRADALI DIVERSI DA QUELLI INSERITI A PR	28
11.3	OPERAZIONI DI POLITICA FONDIARIA	28
<b>12</b>	<b>ALDESAGO</b>	<b>30</b>
<b>13</b>	<b>ALTRI TEMI DI CARATTERE GENERALE</b>	<b>32</b>
13.1	ZONA SENZA DESTINAZIONE SPECIFICA	32
13.2	POSTEGGI	33
<b>14</b>	<b>CONCLUSIONI</b>	<b>34</b>



## **1 INTRODUZIONE**

### **1.1 PREMESSA**

Il piano regolatore è stato approvato dal Consiglio di Stato con Ris. n. 3581 del 24 giugno 1986.

Vi è attualmente la necessità di adeguare il PR alle recenti modifiche legislative di ordine superiore quali:

- il nuovo Piano Direttore cantonale;
- la Legge cantonale sullo sviluppo territoriale (Lst) e il regolamento d'applicazione;
- le modifiche della Legge federale sulla pianificazione del territorio;

Il presente documento serve ad impostare le modifiche pianificatorie del comparto residenziale a nord del nucleo.

In questa fase, l'impostazione pianificatoria generale per il futuro sviluppo del comparto in oggetto necessita di una scelta progettuale basata su 4 diversi scenari pianificatori.

## 2 RISERVA DI ZONE EDIFICABILI

### 2.1 VALUTAZIONE RISERVA DI BRÈ RISPETTO ALLE ALTRE SEZIONI DI LUGANO

Il quartiere di Brè rappresenta solo uno dei numerosi quartieri dei quali si compone il Comune di Lugano. Le possibilità edificatorie di Brè, che risultano essere di circa 36'000 m<sup>2</sup> di SUL, devono dunque essere messe a confronto con quelle degli altri comparti strategici all'interno del territorio comunale, in termini di edificabilità.

La planimetria (figura 1) mostra che i quartieri cittadini con la più grande riserva di SUL sono i quartieri centrali della città, in particolare Lugano centro, Pregassona, Breganzona e Viganello. Questi quartieri centrali sono anche quelli meglio serviti dai trasporti pubblici.

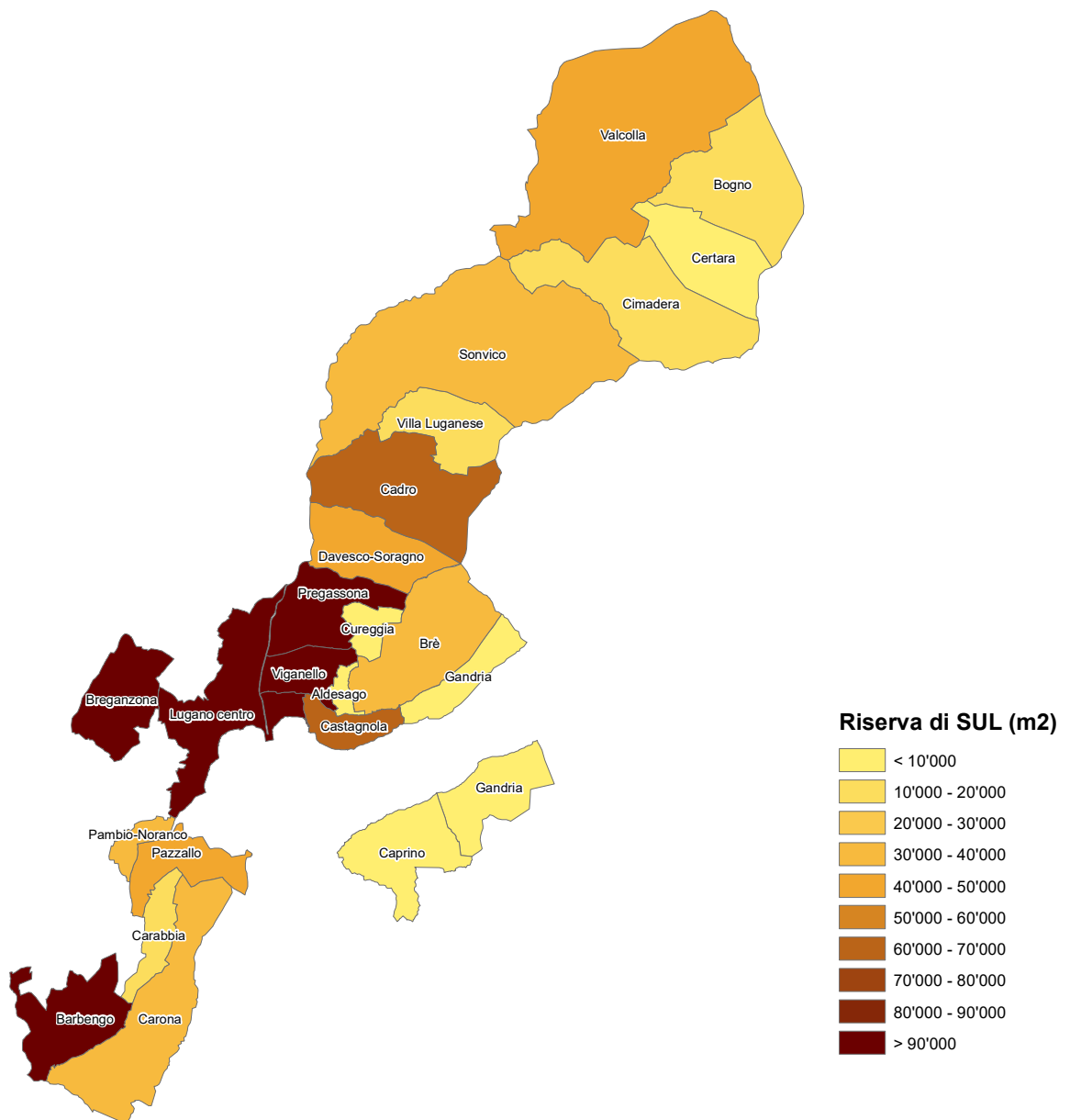


Figura 1 Planimetria riserva di SUL nelle diverse sezioni di Lugano

Questa situazione è ulteriormente precisata dai dati esposti nella seguente tabella (figura 2).

La riserva di SUL del quartiere di Brè rappresenta solo il 2% del totale delle riserve presenti sul territorio del Comune di Lugano, per un incremento potenziale di popolazione pure attestantesi al 2%. A pieno sfruttamento, gli abitanti di Brè rappresenterebbero solo l'1% degli abitanti totali di Lugano.

Inoltre, anche altri comparti pregiati di Lugano, con una vocazione residenziale orientata ad uno standing superiore, possiedono riserve di zona edificabile.

Si può quindi concludere che per rapporto al Comune nel suo insieme, la riserva di area edificabile del quartiere di Brè non è essenziale né per dimensione, né per convenienza (perché poco urbanizzata e poco servita dal trasporto pubblico).

Quartiere	Abitanti (giugno 2013)	SEN (m2)	Terreni edificati (m2)	% terreni edificati	Terreni non edificati (m2)	% terreni non edificati	i.s. medio stimato	Riserva di SUL (m2)	Abitanti supplem.	Abitanti totali a pieno sfruttamento	
Besso	5'057										
Cassarate	3'641										
Loreto	3'362	2'004'500	1'725'800	86%	278'700	14%	1.8	401'328	8'026.56	34'872.56	
Molino Nuovo	9'298										
Centro	5'488										
Breganzona	5'453	975'500	725'500	74%	250'000	26%	0.8	160'000	3'200	8'653	
Carona	855	297'600	178'200	60%	119'400	40%	0.4	38'208	764	1'619	
Pregassona	9'354	995'700	782'100	79%	213'600	21%	1.0	170'880	3'418	12'772	
Viganello	7'483	647'300	508'900	79%	138'400	21%	1.4	155'008	3'100	10'583	
Cadro	2'250	571'400	380'400	67%	191'000	33%	0.4	61'120	1'222	3'472	
Davesco-Soragno	1'674	363'700	236'900	65%	126'800	35%	0.4	40'576	812	2'486	
Sonvico	1'906	383'800	279'500	73%	104'300	27%	0.4	33'376	668	2'574	
Villa Luganese	577	139'800	94'900	68%	44'900	32%	0.4	14'368	287	864	
Aldesago	692						0.4	-	-	692	
Brè	390	244'500	131'900	54%	112'600	46%	0.4	36'032	721	1'111	
Caprino	73						0.4	-	-	73	
Castagnola	2'486	686'300	555'900	81%	130'400	19%	0.6	62'592	1'252	3'738	
Cureggia	175	68'300	42'300	62%	26'000	38%	0.4	8'320	166	341	
Gandria	279	62'100	53'900	87%	8'200	13%	0.4	2'624	52	331	
Barbengo	2'129	539'400	348'700	65%	190'700	35%	0.6	91'536	1'831	3'960	
Carabbia	609	176'700	120'500	68%	56'200	32%	0.4	17'984	360	969	
Pambio-Noranco	729	171'100	94'500	55%	76'600	45%	0.6	36'768	735	1'464	
Pazzallo	1'626	222'400	158'600	71%	63'800	29%	0.8	40'832	817	2'443	
Bogno	149	94'200	51'300	54%	42'900	46%	0.4	13'728	275	424	
Certara	53	51'000	28'300	55%	22'700	45%	0.4	7'264	145	198	
Cimadera	121	75'300	32'000	42%	43'300	58%	0.4	13'856	277	398	
Valcolla	681	297'900	166'100	56%	131'800	44%	0.4	42'176	844	1'525	
TOT	66'590	9'068'500	6'696'200	74%	2'372'300	26%		1'448'576	28'972	95'562	
								% Brè sul totale	2%	2%	1%

Figura 2

Tabella riserva di SUL nelle diverse sezioni di Lugano

### 3 VOCAZIONE DI BRÈ

#### 3.1 PREMESSA

La Revisione generale del PR di Brè rientra nel processo avviato dal Comune per l'unificazione del PR di Lugano. Questo processo pianificatorio sarà anticipato dalla realizzazione di un Masterplan, per il quale è stato elaborato un Messaggio municipale il 1° ottobre 2015. Il Messaggio indica che *“il PR della Nuova Lugano debba essere unitario e coordinato, con obiettivi ed indirizzi comuni, declinati tenuto conto del contesto a seconda delle caratteristiche di ogni Quartiere”* (MM No. 9317). È importante dunque tenere conto delle singolarità di ciascuno dei quartieri di Lugano, caratterizzati da condizioni territoriali e sociali diverse che necessitano degli approcci pianificatori differenti.

#### 3.2 PIANO DIRETTORE

Il Piano Direttore rappresenta lo strumento principale per orientare le trasformazioni territoriali dell'insieme del Cantone, quale premessa per il suo sviluppo socio-economico. Per quanto riguarda l'orientamento previsto per il territorio di Brè, il Piano Direttore prevede le schede seguenti, suddivise per ambiti e riportate graficamente alla pagina seguente (figura 3):

##### Patrimonio

- Scheda P4 (componenti naturali)
  - Zona di protezione del paesaggio di importanza nazionale (Denti della Vecchia – Brè – Gandria)
  - Zone di protezione della natura
- Scheda P9 (Bosco)
  - Bosco con particolare funzione protettiva
- Scheda P10 (Beni culturali)
  - Insediamento ISOS di importanza nazionale

##### Rete urbana

- Scheda R6 (Insediamenti)
  - Zona abitativa e mista

##### Vivibilità

- Scheda V5 (Pericoli naturali)
  - Movimento di versante
  - Valanghe
  - Alluvionamento

Il tenore del contenuto delle schede del Piano Direttore permette di comprendere la vocazione di Brè a livello cantonale. Le schede si concentrano:

- da un lato, sulla preservazione e la protezione degli elementi naturali e culturali, testimonianza storica del paesaggio naturale e costruito;
- dall'altro, sul carattere residenziale del quartiere.



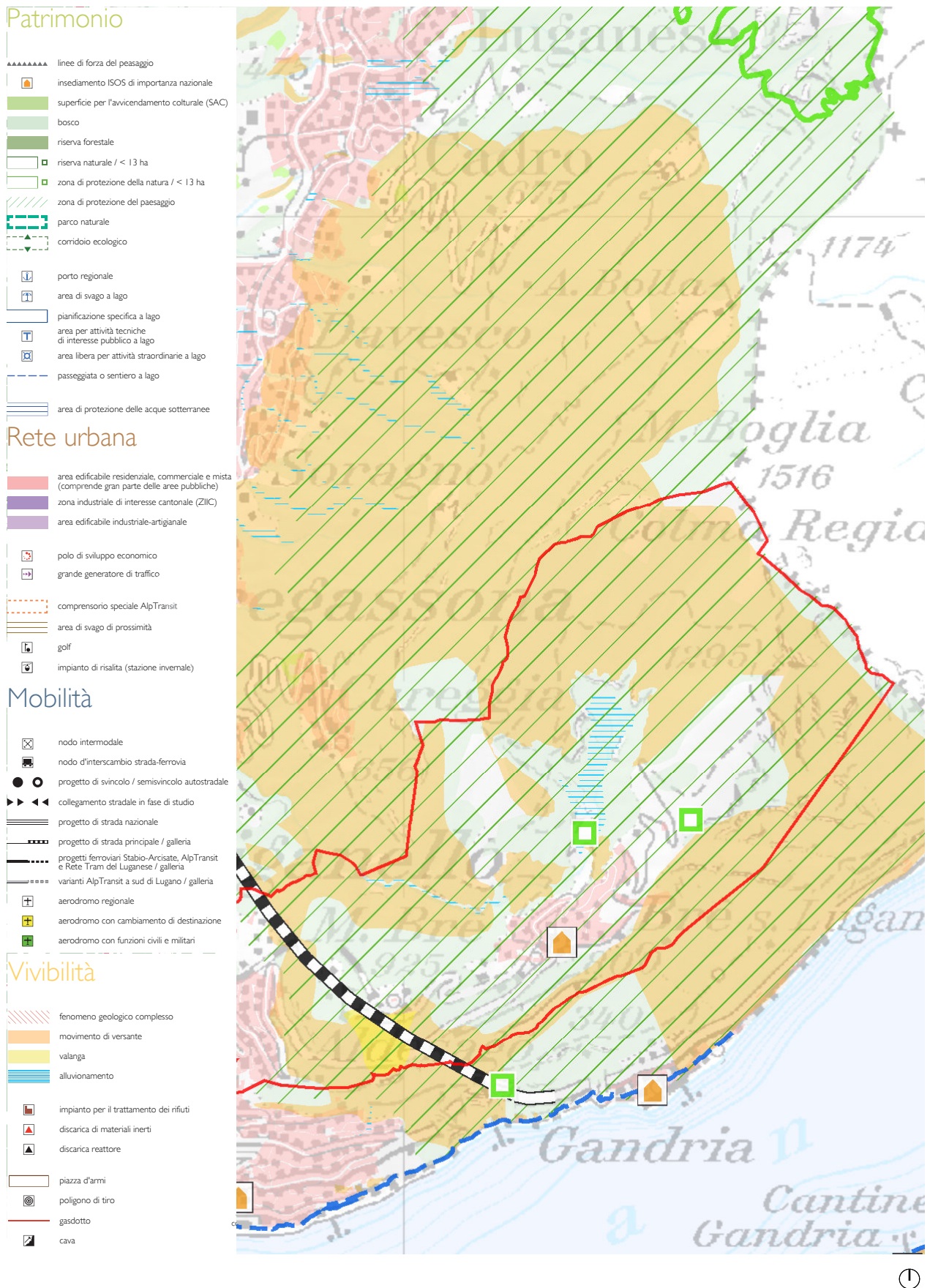


Figura 3 Piano direttore - estratto cartografico delle schede per il territorio di Brè

### **3.3 PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LUGANESE (PAL 3)**

Il PAL3, strumento di coordinamento tra Confederazione, Cantone e Comuni dell'agglomerato luganese, suddivide il territorio in "aree funzionali" (figura 4), che permettono di identificare le diverse vocazioni dei Comuni dell'agglomerato luganese.

Il PAL3 stabilisce 5 vocazioni differenti, a seconda della densità di popolazione, impieghi e servizi.

L'area funzionale di Brè appartiene al "tessuto rurale e periurbano", assumendo un ruolo marginale all'interno dell'agglomerato e rivestendo una funzione principalmente residenziale.

Ne consegue che il quartiere di Brè risulta essere escluso dalla maggior parte delle misure auspiccate nei diversi ambiti d'intervento, a dimostrazione del ruolo limitato del quartiere montano all'interno dell'agglomerato luganese.

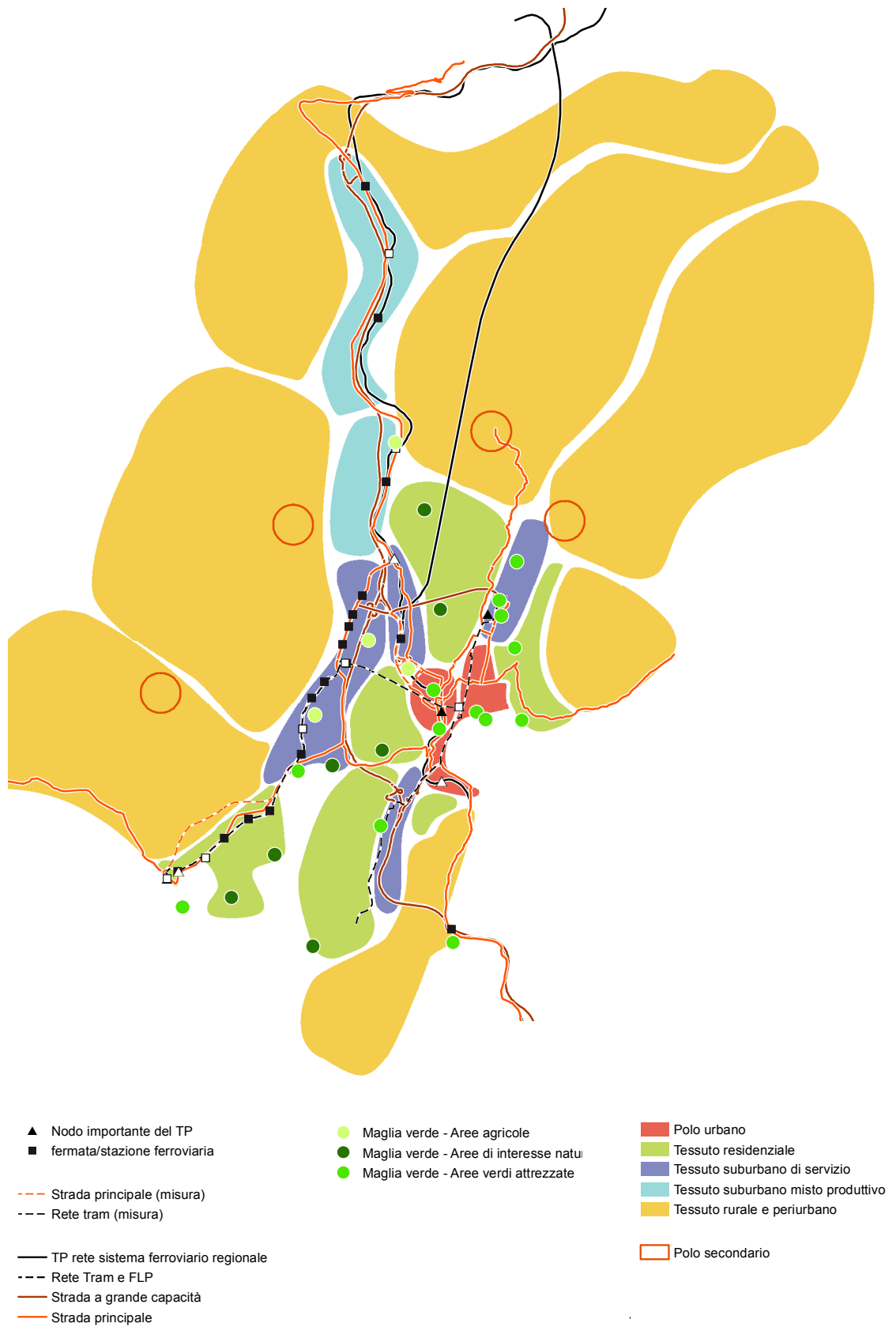


Figura 4 Aree funzionali dell'agglomerato luganese - estratto dal PAL3

### 3.4 ISOS

L'inventario degli insediamenti svizzeri da proteggere (ISOS) è uno strumento federale che determina a livello nazionale gli insediamenti da proteggere, in quanto testimonianze dell'eredità storica locale.

Il nucleo storico e l'intorno costruito di Brè sono stati valutati secondo tre criteri: qualità situazionali, spaziali e storico-architettoniche.

Il quadro definito dall'inventario sottolinea la qualità dettata dalla posizione privilegiata del nucleo che permette la vista sul lago di Lugano in un paesaggio montano di qualità (figura 5).

Il nucleo si caratterizza inoltre per una qualità degli spazi, che si articolano con i vuoti degli spazi interni che permettono la percorrenza nelle corti interne dei nuclei.

La struttura architettonica ben conservata permette una forte leggibilità della sostanza edilizia, in particolare per quanto riguarda le emergenze sacre quali la chiesa e la canonica.

L'ISOS attribuisce a Brè una vocazione prettamente turistica, legata alla posizione e alla presenza della funivia che permette di raggiungere agevolmente la vetta. Il paesaggio naturale e la vista sul golfo di Lugano costituiscono gli elementi attrattori principali del quartiere di Brè.

### 3.5 CONCLUSIONE

In base a quanto emerso dagli studi e documenti esaminati, la vocazione del quartiere di Brè è chiaramente di salvaguardia del proprio tessuto storico, paesaggistico e naturale, a sostegno del proprio ruolo di luogo di vita di grande qualità.

A livello di intero agglomerato urbano di Lugano, si può anche intravedere una vocazione di risposta al fabbisogno di aree di svago di prossimità

La densità urbana della città di Lugano, che potrebbe in futuro ancora crescere a fronte di un concetto urbanistico di sviluppo centripeto, necessiterà ancora e sempre di essere avvalorata e sostenuta dalla qualità paesaggistica e naturale di quartieri come Bré (e Aldesago).



*Figura 5* Foto aerea Bruno Pellandini 2004, © Ufficio per l'ISOS, Zurigo

## 4 PR IN VIGORE



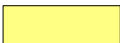



### 4.1 PIANO DELLE ZONE

Il Piano delle zone di Brè (figura 6) mette in risalto la doppia centralità dettata dai nuclei di Brè e di Aldesago (non riportato in figura). Brè si caratterizza per la presenza di zone residenziali. In particolare:

- Zona dei nuclei storici e tradizionali NT
- Zona di rispetto dei nuclei storici e tradizionali Rn
- Zona residenziale R2, con indice di sfruttamento pari a 0.25
- Zona residenziale R2b, con indice di sfruttamento pari a 0.4
- Zona edificabile di interesse comunale ZIC, sovrapposta alla zona R2b
- Zona per attrezzature ed edifici pubblici AP-EP

La Zona residenziale attorno al nucleo si sviluppa lungo la strada cantonale a sud, mentre a nord si espande sulla collina attualmente poco edificata.

Si nota che la dimensione delle zone residenziali R2, gialle nella planimetria, sovrasta di molto la dimensione della zona nucleo (marrone). Questa situazione non è ancora percepita nel territorio dato che la zona R2 è ancora poco urbanizzata e poco edificata.

	NT	nuclei storici e tradizionali
	Rn	di rispetto dei nuclei storici e tradizionali
	R2	
	R2b	
	Zic	edificabile d'interesse comunale
	AP-EP	attrezzature ed edifici pubblici

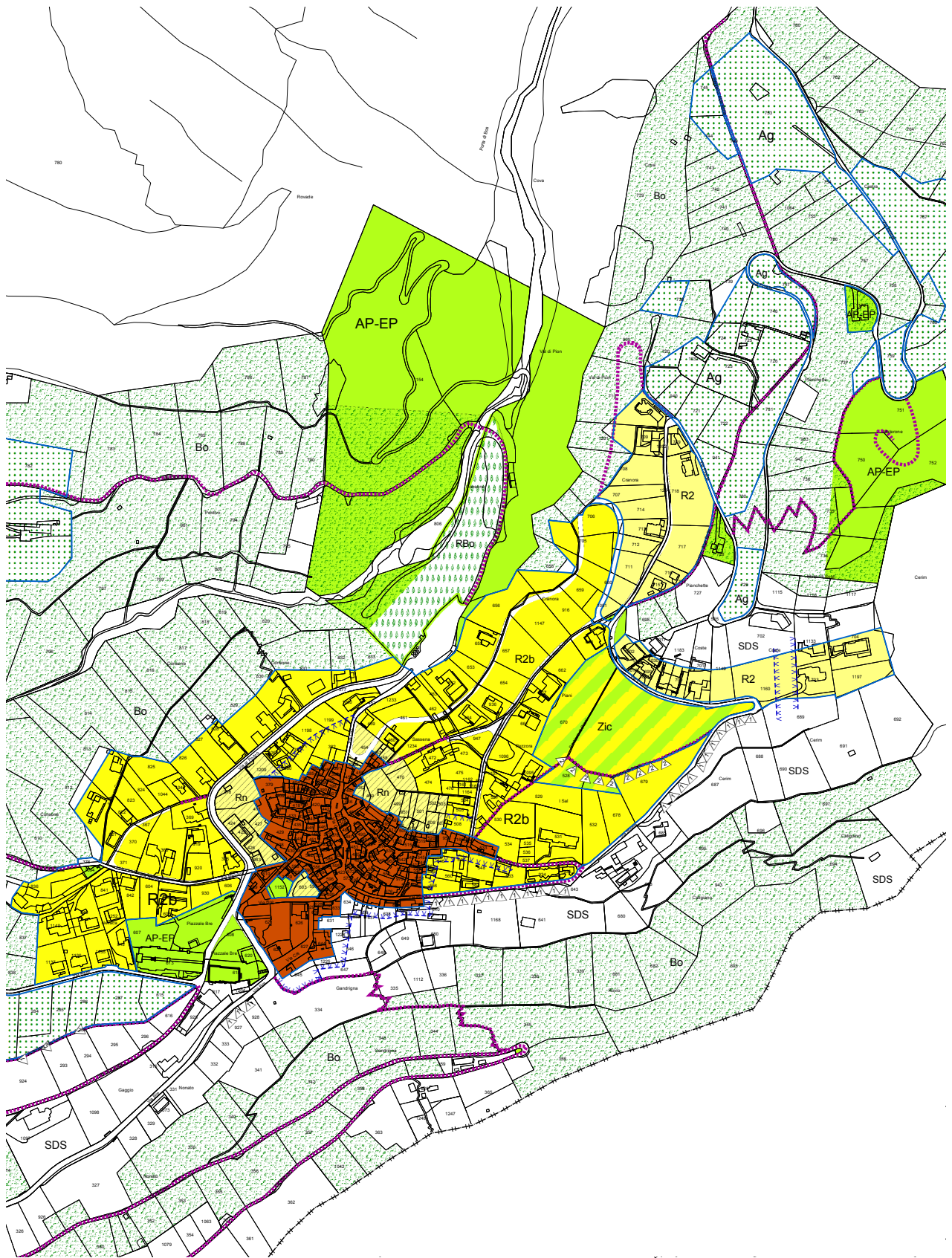


Figura 6 Estratto del Piano delle zone di Brè

## 4.2 PIANO DEL TRAFFICO

Il Piano del traffico di Brè (figura 7) presenta una gerarchia stradale semplice, definita dalla presenza delle strade seguenti:

<u>Tipo di strada secondo PR in vigore</u>	<u>Situazione attuale</u>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Strada di raccolta principale, unico accesso viario al quartiere, in provenienza da Lugano.</li> </ul>	Strada esistente ed utilizzata secondo la definizione di PR.
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Strada di raccolta secondaria, che circonda il nucleo dal lato ovest.</li> </ul>	La strada è esistente solo per la prima metà, fino al posteggio pubblico. Poi è ancora da realizzare, previo esproprio dei sedimi necessari.
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Strade di servizio, che servono i fondi nelle zone residenziali attorno al nucleo.</li> </ul>	Strade esistenti solo in parte, ancora da allargare per rispondere alle esigenze funzionali poste dal PR.
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Strade pedonali, che collegano il nucleo alle zone residenziali limitrofe.</li> </ul>	Strade esistenti in parte utilizzate impropriamente come strade carrozzabili di accesso alle zone edificabili soprastanti, in attesa della realizzazione delle strade di PR.

Si è quindi in presenza di un forte deficit di urbanizzazione, che ha frenato lo sviluppo residenziale della collina e che genera traffico indesiderato nei percorsi di nucleo.

	STRADE DI RACCOLTA PRINCIPALE
	STRADE DI RACCOLTA SECONDARIA
	STRADE DI SERVIZIO ( residenziali con priorità veicolare )
	STRADE PEDONALI



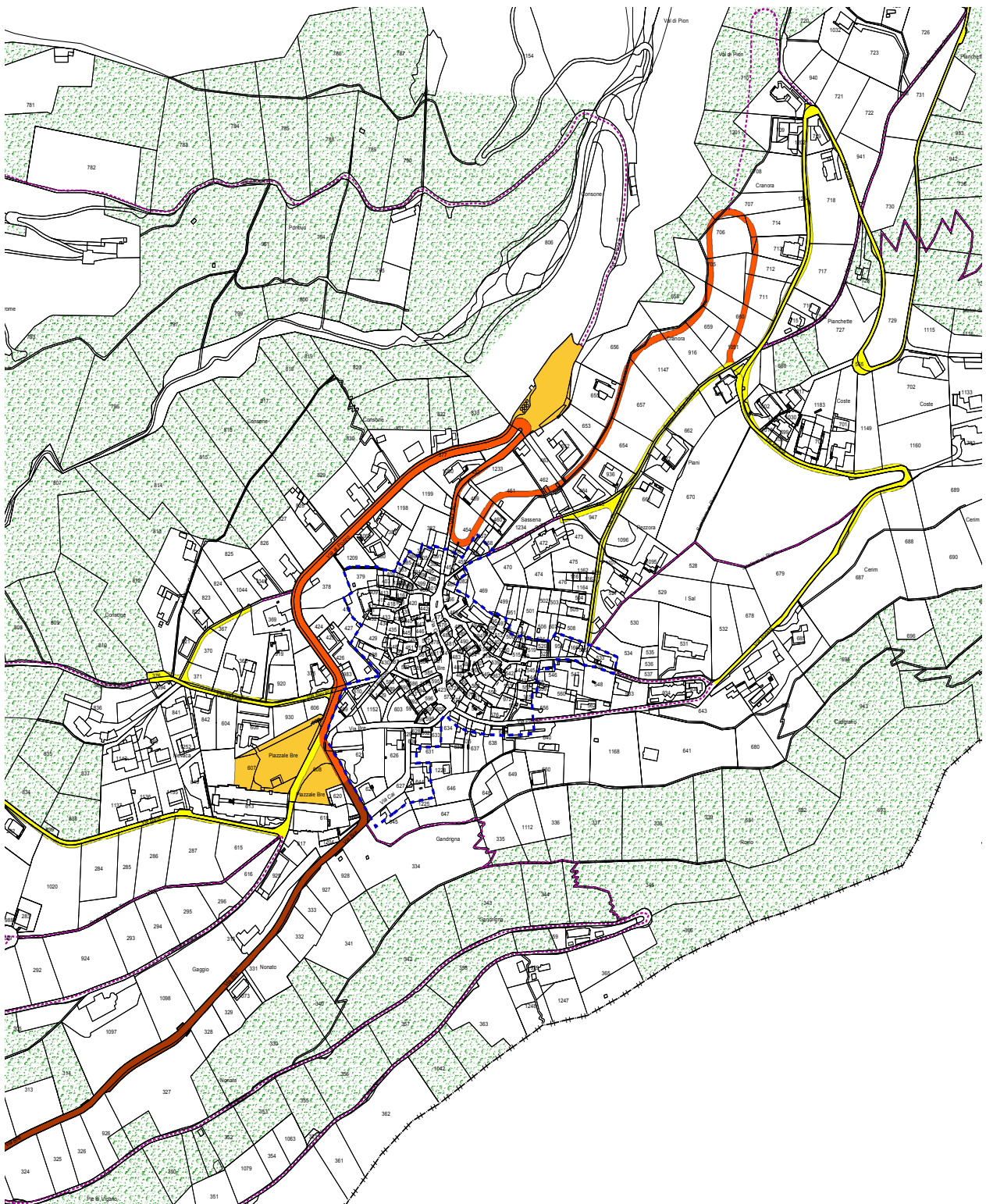


Figura 7 Estratto del Piano del traffico di Brè

## 5 SITUAZIONE ATTUALE

La figura in basso (figura 8) permette di raffrontare il territorio di Lugano con l'abitato di Brè. Se da un lato il cuore dell'agglomerato luganese si sviluppa sulla piana, il quartiere di Brè resta distaccato dal centro, arroccato sulla montagna, rappresentando per la Città un'appendice paesaggistica di grande valore.

La dimensione contenuta dell'abitato di Brè appare evidente, messo a confronto con il tessuto urbano della piana, dove si concentrano gli abitanti, i posti di lavoro ed i servizi.



Figura 8 Aerofotogrammetria alla più ampia scala territoriale - Rapporto tra Brè e Lugano

La figura in basso (figura 9) mostra il rapporto tra il nucleo di Brè e l'area prevalentemente naturale contigua ad esso. L'immagine permette di comprendere la struttura del tessuto costruito, che si concentra prevalentemente nel nucleo con l'eccezione di alcune case isolate sulla collina.



scala 1:5'000

0 — 50m



*Figura 9      Aerofotogrammetria alla scala locale - Nucleo di Brè e aree non ancora edificate*

La figura in basso (figura 10) mostra la situazione della rete viaria esistente. Come si può vedere, le strade esistenti non corrispondono alla rete indicata nel Piano del traffico in vigore.

In particolare:

- non è stata realizzata la strada di raccolta secondaria da Via Cai verso la zona residenziale in collina;
- Via Pineta non è stata allargata a strada di servizio;
- In conseguenza ai primi due punti, Via Pezzora non è stata collegata a nord, ma continua ad essere collegata impropriamente a sud (utilizzando quindi i percorsi pedonali che attraversano il nucleo).

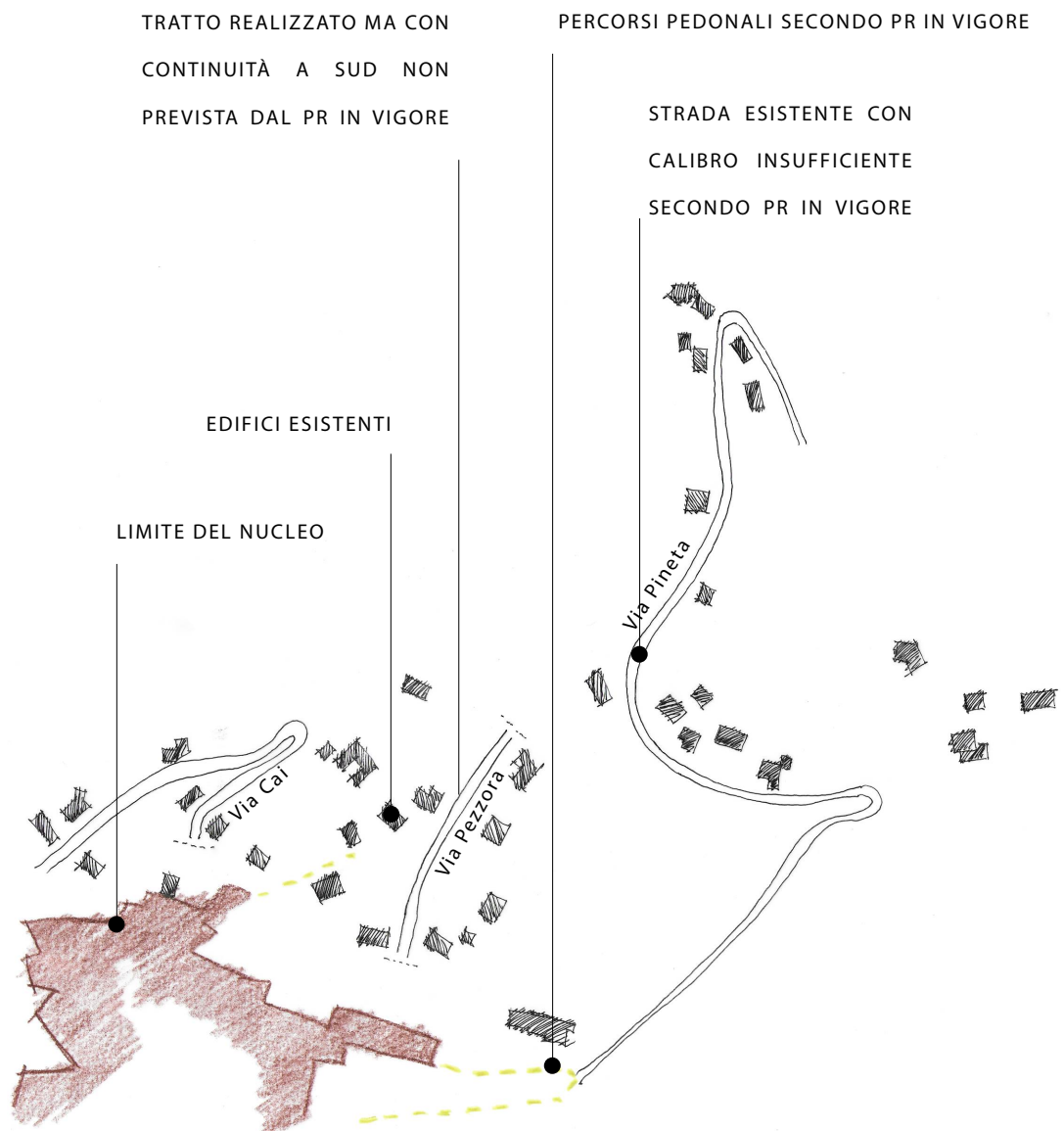


Figura 10 Situazione delle strade e dell'edificazione attuale

La figura in basso (figura 11) mostra l'area edificabile effettiva della zona residenziale a nord del nucleo. Lo sviluppo dell'edificato della zona residenziale ha portato alla formazione di un tessuto urbano poco compatto in cui gli edifici sono immersi nel verde della collina soprastante il nucleo, perlopiù concentrati attorno ai pezzetti di strade esistenti, pur non conformi al PR in vigore.



①

Figura 11 Situazione dell'edificazione per rapporto all'area edificabile prevista dal PR in vigore

## 6 SCENARI DI SVILUPPO

### 6.1 PRESENTAZIONE

A fronte dell'analisi di partenza, per poter progettare il futuro sviluppo della sezione di Brè è necessario fare mente locale su due aspetti di primaria importanza:

- La valenza di Brè per rapporto all'intero comune di Lugano, nonché dunque la propria vocazione rispetto alla città;
- I nuovi articoli della legge federale sulla pianificazione del territorio (Lpt), sensibili e attenti agli sviluppi generali del paesaggio, costruito e naturale. Ciò si traduce<sup>1</sup> in una nuova politica territoriale di sviluppo edilizio verso l'interno delle zone già largamente edificate, a favore (anche) della preservazione del paesaggio naturale.

In questa prima fase di avvio dell'iter progettuale di revisione generale del PR della sezione di Brè è dunque essenziale decidere quali valori urbani e paesaggistici si intende promuovere e/o proteggere, inserendo la decisione in un discorso generale che abbracci l'intera nuova realtà territoriale del Comune di Lugano.

Per poter prendere tale decisione sono stati elaborati i seguenti quattro scenari di sviluppo:

- SCENARIO A - urbanizzazione e sviluppo residenziale secondo PR in vigore;
- SCENARIO B - mantenimento dello stato attuale (stop all'urbanizzazione stradale e allo sviluppo edilizio);
- SCENARIO C - urbanizzazione secondo PR in vigore ma riduzione del potenziale edificatorio;
- SCENARIO D - urbanizzazione solo parziale e riduzione del potenziale edificatorio.

Nelle pagine a seguire sono illustrati gli scenari ipotizzati. Si tratta di schemi semplici per esporre gli scenari e descriverli sulla base dei seguenti argomenti:

- Concetto (modello urbanistico);
- Costi;
- Commenti;
- Oppositori;
- Probabilità di successo.

---

<sup>1</sup> Le proposte di modifica del Piano direttore cantonale, messe in consultazione nel corso del 2017 e di quest'anno, vanno tutte in questa direzione.

I quattro scenari scelti rappresentano bene lo spettro delle possibilità. Racchiusi nei due estremi, che per correttezza metodologica è necessario esporre (A: tutto e B: niente), vi sono due plausibili scenari intermedi (C e D).

Di intermedi ve ne sarebbero certamente anche molti altri, caratterizzati però solo da variazioni secondarie, non suscettibili di fare la differenza a livello di decisione politica di base da prendere. Per completezza metodologica e di informazione, queste possibili variazioni sono comunque esposte e commentate al cap. 11, pag 28.

## **6.2 ANALISI ED ESPOSIZIONE DEI COSTI**

A questo stadio di approfondimento non è semplice valutare e stabilire un valore assoluto dei costi generati dagli scenari indicati.

È però possibile valutare in che proporzione di costi si situa uno scenario rispetto all'altro.

Dunque, si espongono i costi in termini indicizzati, laddove lo scenario più oneroso ha un costo totale di  $i=100$  mentre gli altri, in proporzione, hanno costo minore.

## 7 SCENARIO A

### 7.1 MODELLO URBANISTICO

Lo scenario A (figura 12) prevede un modello urbanistico che sviluppa il PR in Vigore così come è stato pensato 30 anni fa. In questo senso l'edificazione viene realizzata totalmente e supportata dalla completa urbanizzazione dei fondi. Dal profilo urbanistico questo scenario risulta attualmente anacronistico, sforzando nel paesaggio un'edificazione densa e poco strutturata.

### 7.2 COSTI

I costi derivanti dall'urbanizzazione, che comprendono le nuove strade, gli allargamenti delle strade esistenti e le reti di canalizzazioni ed acquedotto, dovranno per la massima parte essere sostenuti dai privati, sulla base della Legge sui contributi di miglioria.

Per i costi di esproprio dei sedimi necessari all'urbanizzazione sono stati ipotizzati dei costi medi. Si potrebbe anche sostenere che il valore possa essere inferiore a quanto stimato, trattandosi di terreni che al momento dell'esproprio non sono urbanizzati. Tuttavia questa incertezza non cambia la questione del finanziamento, che sarebbe comunque in massima parte a carico dei privati.

STIMA COSTI										
Oggetto	Opera				Espropri		Totale	Contributi privati		A carico del Comune
	Lunghezza	Larghezza	Sup.	Costo parziale indicizzato	Sup.	Costo parziale indicizzato	Costo indicizzato	Costo indicizzato		Costo indicizzato
	m	m	m <sup>2</sup>	i	m <sup>2</sup>	i	i	%	i	i
a. strada rossa				7.8						
	carreggiata	487	5	2'435	5.6	2'435	11.1	100%	18.9	0.0
	muri verticali	200			2.3		0.0			
allargamenti				0.4						
	carreggiata	70	2.5	175	0.4	175	0.8	100%	1.2	0.0
	muri verticali	0			0.0		0.0			
b. strade gialle				5.7						
	carreggiata	304	5	1'520	3.5	912	4.2	100%	9.9	0.0
	muri verticali	200		0	2.3		0.0			
allargamenti				4.3						
	carreggiata	455	2.5	1'138	2.6	1'138	5.2	100%	9.5	0.0
	muri verticali	150			1.7		0.0			
c. canalizzazioni				4.6						
	acquedotto	1000			4.6		0.0	100%	4.6	0.0
d. esproprio materiale				0.0						
							3'000	0%	0.0	10.3
<b>TOTALE</b>				<b>27.4</b>			<b>31.5</b>		<b>48.7</b>	<b>10.3</b>
Numero di abitazioni realizzabili in comparto di nuova urbanizzazione										99
Numero di abitazioni esistenti in comparto di nuova urbanizzazione										26
<b>Totale</b>										<b>125</b>
SEF in comparto di nuova urbanizzazione m2										57'525

### 7.3 COMMENTO

Lo scenario può facilmente essere definito come provocatorio, sebbene perfettamente compatibile con il PR in vigore. È quest'ultimo a non essere più compatibile con le leggi superiori vigenti ed in particolare non si rapporta alle necessità di sviluppo di Lugano presa nel suo (nuovo) insieme.



Per quanto riguarda i costi ed i contributi (privati e pubblici), si tratta di cifre tutto sommato reperibili, dato l'alto valore dei terreni resi urbanizzati e dunque il potenziale che potrebbe essere disponibile sia i termini di risorse private che pubbliche (fiscali).

#### 7.4 OPPOSITORI

L'opposizione allo scenario A potrebbe venire dalla popolazione - di Brè ma verosimilmente anche di una larga fetta del resto dei cittadini di Lugano - in quanto contraria ad un'edificazione importante della collina di Brè, visibile anche da grande distanza. Le associazioni naturalistiche farebbero valere l'interesse legato alla salvaguardia del paesaggio.

#### 7.5 PROBABILITÀ DI SUCCESSO

Le probabilità di veder realizzato questo scenario sarebbero scarse in quanto è in contrasto con le necessità residenziali della città (la riserva di zona, che sarebbe edificata è insignificante per rapporto alle riserve di Lugano nel suo insieme) e con la vocazione di Brè, che non può costituire un comparto adatto ad un processo di densificazione, se intende mantenere la sua identità paesaggistica e storica che le è attualmente riconosciuta. Le numerose opposizioni ed eventuali referendum derivanti dai cittadini e dalle associazioni ambientaliste porrebbero un serio freno allo scenario.

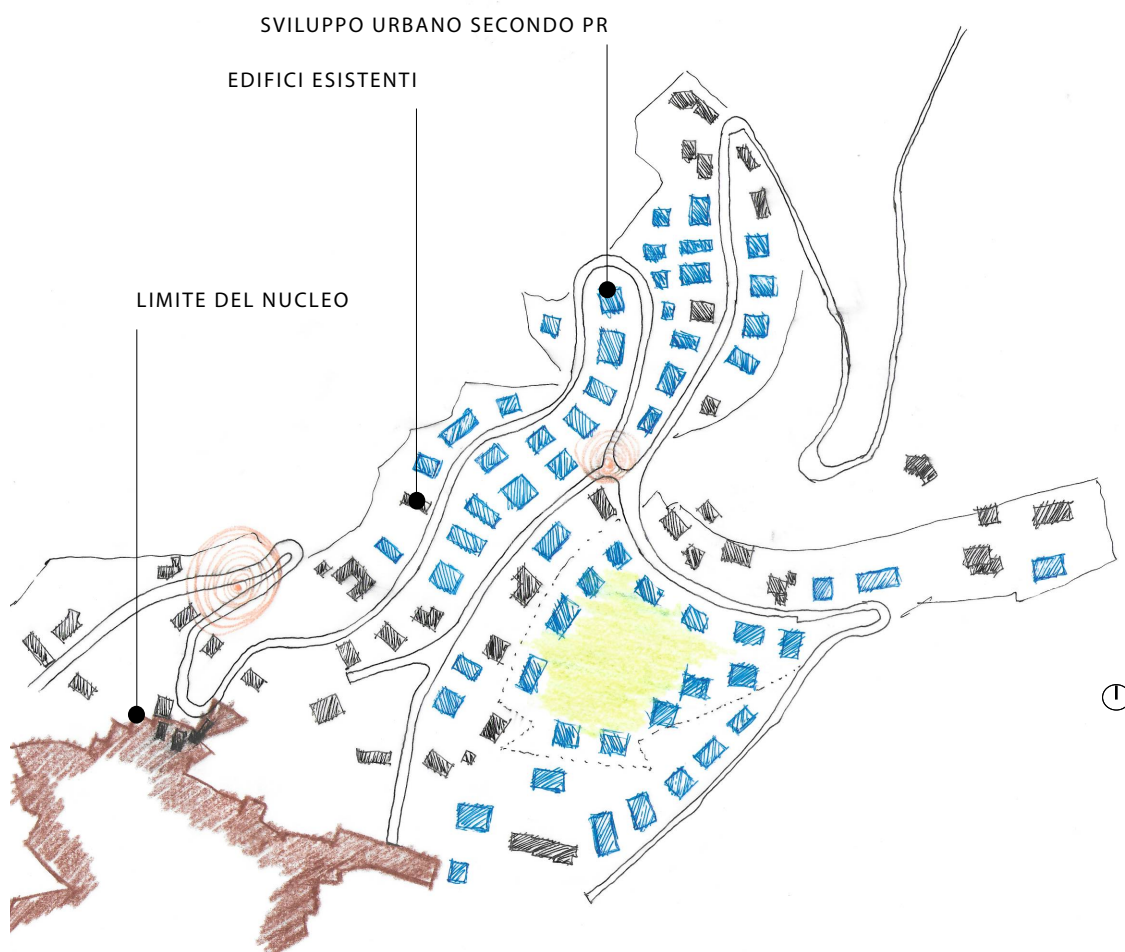


Figura 12 Modello urbanistico scenario A: urbanizzazione e sviluppo residenziale secondo PR in vigore

## 8 SCENARIO B

### 8.1 MODELLO URBANISTICO

Lo scenario B (figura 13) prevede un modello urbanistico che sviluppa un concetto paesaggistico radicale in cui l'urbanizzazione e l'edificazione previsti dal PR in Vigore non vengano più attuati.

Dal punto di vista edilizio ed urbanistico questa visione mantiene lo stato attuale di Brè preservandone il valore paesaggistico e storico per rapporto al contesto in cui è inserito e alla Città di cui fa parte.

### 8.2 COSTI

Lo scenario B non prevede costi di urbanizzazione, in quanto viene mantenuta l'infrastruttura esistente e stralciate da PR sia le nuove strade che gli allargamenti previsti. Saranno invece eventualmente da indennizzare i proprietari dei terreni lungo le strade esistenti. L'ammontare di tale eventuale indennizzo è molto difficile da quantificare.

Si può però almeno avanzare delle ipotesi di lavoro. In sostanza, il comparto di territorio che non verrebbe più confermato come edificabile è costituito in parte da terreni che non sono urbanizzati né di fatto né di diritto (ca. 20'000 m<sup>2</sup>). Si tratta di tutti quei terreni posti lungo la "mancata" strada di raccolta secondaria (rossa, nel piano di PR) che si sarebbe dovuta distaccare da Via Cai. L'altra parte dei terreni (ca. altri 20'000 m<sup>2</sup>) si trova invece servita da strade che però a PR sono indicate come necessitanti di allargamenti e attualmente percorribili solo dopo aver attraversato il nucleo, che il PR in vigore non destina al traffico motorizzato privato. Si potrebbe quindi sostenere che anche questi terreni non sono urbanizzati, almeno "di diritto".

Si potrebbe quindi ipotizzare, in prima battuta, che il non azzonamento di queste superfici, a seguito di una decisione di rinuncia all'urbanizzazione, comporti necessità di indennità per esproprio materiale (che toccherà ad un tribunale decidere), dell'importo indicato in tabella.

L'ordine di grandezza può essere considerato corretto, il margine di errore è però importante.

STIMA COSTI															
Oggetto	Opera				Espropri materiali		Totale	Contributi privati		A carico del Comune					
	Lunghezza m	Larghezza m	Sup. m <sup>2</sup>	Costo parziale indicizzato i	Sup. m <sup>2</sup>	Costo parziale indicizzato i	Costo indicizzato i	%	Costo indicizzato i	Costo indicizzato i					
comparto non <b>a.</b> più servito da strada rossa				0.0	20'000	0.0	0.0	0%	0.0	0.0					
comparto non <b>b.</b> più servito da strade gialle				0.0	20'000	22.8	22.8	0%	0.0	0.0					
<b>TOTALE</b>				<b>0.0</b>		<b>22.8</b>	<b>22.8</b>	<b>0%</b>	<b>0.0</b>	<b>22.8</b>					
<table border="1"> <tr> <td>Numero di abitazioni realizzabili in comparto di nuova urbanizzazione</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Numero di abitazioni esistenti in comparto di nuova urbanizzazione</td> <td>26</td> </tr> <tr> <td><b>Totale</b></td> <td><b>26</b></td> </tr> </table>										Numero di abitazioni realizzabili in comparto di nuova urbanizzazione	0	Numero di abitazioni esistenti in comparto di nuova urbanizzazione	26	<b>Totale</b>	<b>26</b>
Numero di abitazioni realizzabili in comparto di nuova urbanizzazione	0														
Numero di abitazioni esistenti in comparto di nuova urbanizzazione	26														
<b>Totale</b>	<b>26</b>														
<table border="1"> <tr> <td>SEF in comparto di nuova urbanizzazione m2</td> <td>-</td> </tr> </table>										SEF in comparto di nuova urbanizzazione m2	-				
SEF in comparto di nuova urbanizzazione m2	-														

### 8.3 COMMENTO

Lo scenario è radicale ma semplice e certamente conforme alle nuove leggi superiori vigenti in quanto a dimensionamento della zona edificabile e integrazione nel paesaggio. Il Tribunale federale ha ripetutamente difeso decisioni simili prese da enti locali, precisando in modo restrittivo le condizioni per eventuali indennità per esproprio materiale.

### 8.4 OPPOSITORI

L'opposizione proverrebbe dai proprietari dei fondi che non sarebbero più dichiarati edificabili. Essi potrebbero fare valere richiesta di indennizzo per esproprio materiale. Difficilmente potrebbero invece riuscire a sostenere la conferma dell'edificabilità del comparto.

### 8.5 PROBABILITÀ DI SUCCESSO

La probabilità di vedere realizzato questo scenario dipenderà dalla possibilità di sostenere gli eventuali costi di esproprio materiale, sia dal profilo finanziario che di opinione pubblica.

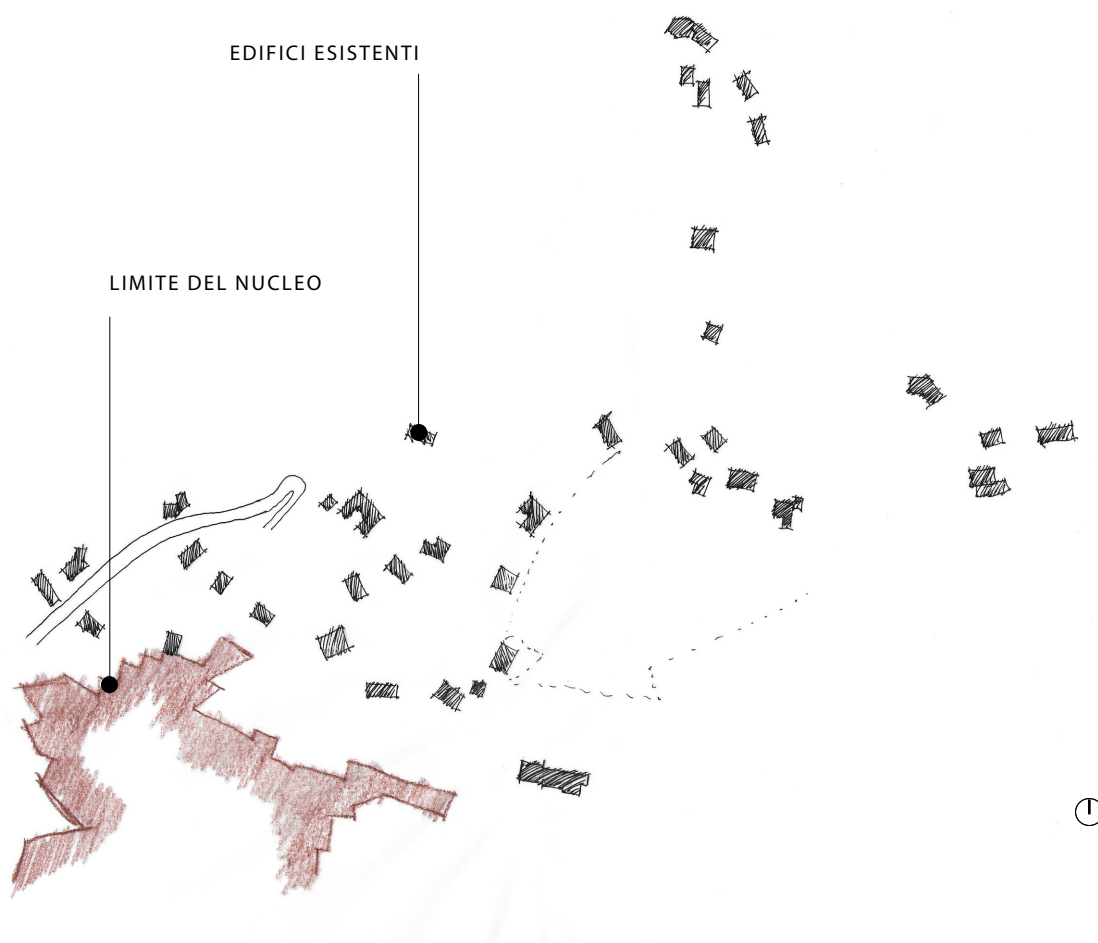


Figura 13

*Modello urbanistico scenario B: mantenimento dello stato attuale (stop all'urbanizzazione e allo sviluppo edilizio)*

## 9 SCENARIO C

### 9.1 MODELLO URBANISTICO

Lo scenario C (figura 14) prevede un modello urbanistico che sviluppa l'urbanizzazione dei fondi (le strade) come previsto da PR in Vigore, ma nel contempo ne diminuisce l'impatto paesaggistico riducendo l'area edificabile. Dal profilo urbanistico questo scenario propone di concentrare la futura edificazione strettamente lungo le strade nuove o allargate, preservando il promontorio soprastante il nucleo. In questa logica progettuale il nucleo del paese mantiene il proprio peso costruito dialogando per contrasto con la collina soprastante, libera da edificazione.

Dal punto di vista edilizio questa visione mantiene in parte la visione del PR in Vigore cercando però un compromesso in termini di sviluppo edilizio all'interno del paesaggio di Brè.

### 9.2 COSTI

I costi derivano dall'urbanizzazione secondo il PR in vigore, a carico dei proprietari dei terreni che beneficeranno delle nuove infrastrutture. Nel contempo è molto probabile che si debba andare incontro a richieste di esproprio materiale per i sedimi non più edificabili. Queste richieste avrebbero più possibilità di successo rispetto a quelle dello scenario B, dato che si potrà sostenere che ad essere colpiti sono solo una parte minoritaria dei proprietari, svantaggiata in modo puntuale (ca. 10'000 m<sup>2</sup>). L'indennità per esproprio materiale verrà inoltre calcolata a partire da un valore del terreno considerato urbanizzato, a differenza del caso dello scenario B. Valore comunque leggermente inferiore a quello relativo ad esproprio formale.

STIMA COSTI										
Oggetto	Opera				Espropri		Totale	Contributi privati		A carico del Comune
	Lunghezza m	Larghezza m	Sup. m <sup>2</sup>	Costo parziale indicizzato i	Sup. m <sup>2</sup>	Costo parziale indicizzato i	Costo indicizzato i	%	Costo indicizzato i	Costo indicizzato i
<b>a. strada rossa</b>				7.8						
<i>carreggiata</i>	487	5	2'435	5.6	2'435	11.1	18.9	100%	18.9	0.0
<i>muri verticali</i>	200			2.3		0.0				
allargamenti				0.4		0.8	1.2	100%	1.2	0.0
<i>carreggiata</i>	70	2.5	175	0.4	175	0.8				
<i>muri verticali</i>	0			0.0		0.0				
<b>b. strade gialle</b>				5.7						
<i>carreggiata</i>	304	5	1'520	3.5	912	4.2	9.9	100%	9.9	0.0
<i>muri verticali</i>	200		0	2.3		0.0				
allargamenti				4.3		5.2	9.5	100%	9.5	0.0
<i>carreggiata</i>	455	2.5	1'138	2.6	1'138	5.2				
<i>muri verticali</i>	150			1.7		0.0				
<b>c. canalizzazioni</b>	1000			4.6		0.0	4.6	100%	4.6	0.0
<i>acquedotto</i>	1000			4.6		0.0	4.6	100%	4.6	0.0
<b>d. esproprio materiale</b>				0.0	15'000	51.3	51.3	0%	0.0	51.3
<b>TOTALE</b>				<b>27.4</b>		<b>72.6</b>	<b>100.0</b>	<b>0%</b>	<b>48.7</b>	<b>51.3</b>
Numero di abitazioni realizzabili in comparto di nuova urbanizzazione										73
Numero di abitazioni esistenti in comparto di nuova urbanizzazione										26
Totale										99
SEF in comparto di nuova urbanizzazione m2										45'525

## 9.4 COMMENTO

Si tratta di uno scenario di compromesso, ben bilanciato e motivabile dal profilo urbanistico: si costruisce nella valle laddove si realizza la strada e si preserva il promontorio paesaggisticamente interessante. È però caratterizzato da alti costi di urbanizzazione, probabili indennizzi per esproprio materiale, immagine del paesaggio comunque ridotta rispetto alla situazione attuale (scenario B) ed aumento del traffico sulla strada di accesso Castagnola-Brè (quasi come scenario A).

## 9.5 OPPOSITORI

Vi è da aspettarsi l'opposizione da parte dei proprietari ai quali verrebbe negata la possibilità di costruire e di quella parte della popolazione sensibile alle questioni del traffico e della protezione del paesaggio. Anche i proprietari che si vedrebbero mantenuta l'edificabilità potrebbero non essere soddisfatti. Infatti la riduzione della zona edificabile farà aumentare il contributo che occorrerà corrispondere per l'urbanizzazione completa del comparto. Cifra comunque ancora in linea con il valore dei terreni.

## 9.6 PROBABILITÀ DI SUCCESSO

Lo scenario sembra avere più nemici che amici e non è facile da difendere per rapporto ai dettami di legge odierni (dimensionamento e riserve di zone edificabili). È anche il più costoso degli scenari considerati. Anche questo scenario non ha quindi probabilità di successo ottimali.

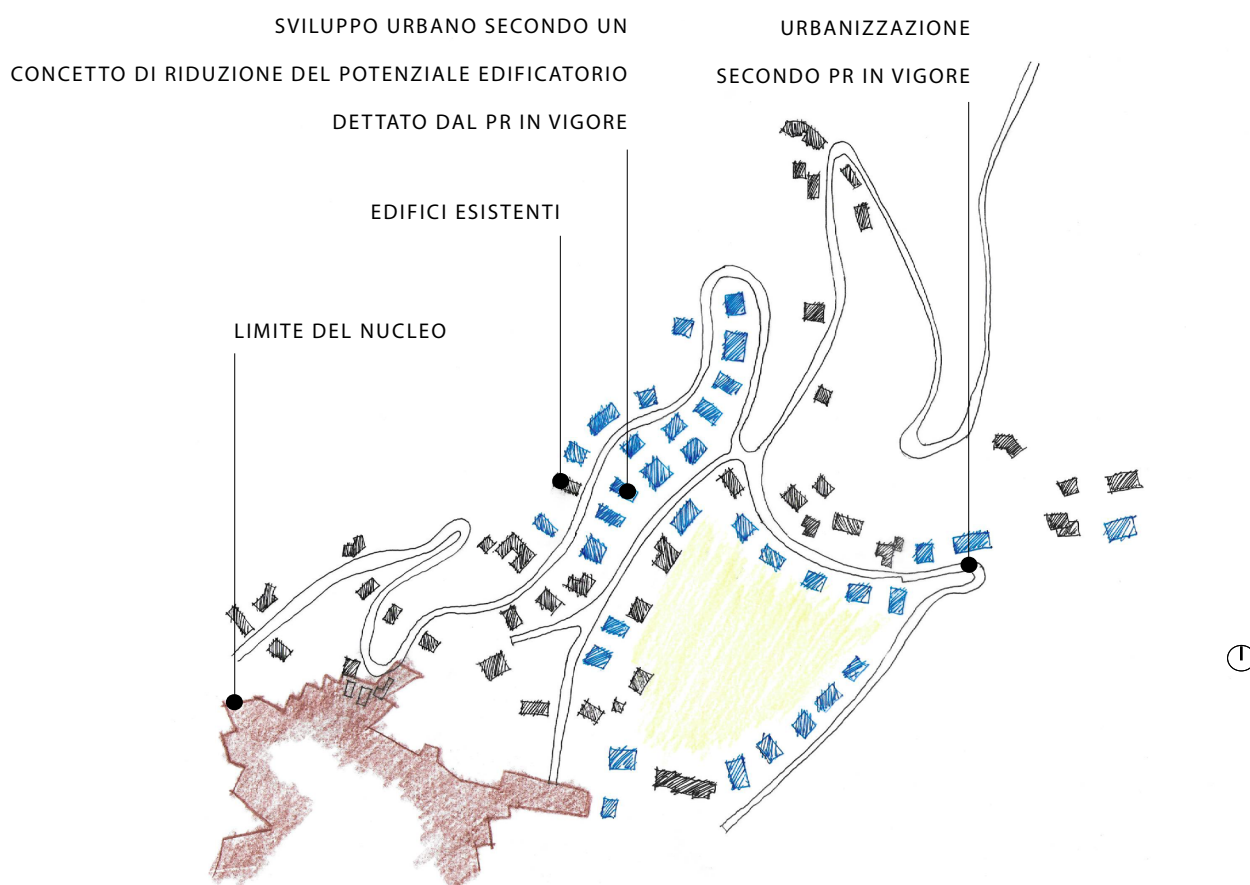


Figura 14

Modello urbanistico scenario C: urbanizzazione secondo PR in vigore ma riduzione del potenziale edificatorio

## **10 SCENARIO D**

### **10.1 MODELLO URBANISTICO**

Lo scenario D (figura 15) prevede un modello urbanistico che sviluppa solo in parte l'urbanizzazione dei fondi prevista dal PR in Vigore. L'area edificabile totale viene così a ridursi ed a localizzarsi sul fianco est e sul promontorio a monte del nucleo (che occorrerà comunque in piccola parte preservare). Si rinuncia quindi al carattere naturale dello stesso. In questa logica progettuale rispetto a quella proposta nello scenario C il dialogo tra nucleo e promontorio viene a modificarsi e si instaura un rapporto tra edificazione storica ed edificazione contemporanea; tra linguaggio di nucleo e linguaggio contemporaneo. A questo proposito è necessario fare una parentesi rendendo attenti che attualmente definire il linguaggio contemporaneo non è così facile data la complessità di stili, se così vogliamo chiamarli, e di tipologie abitative che vediamo e che abbiamo visto edificare il territorio negli ultimi anni. Questo tema (forse il più importante di tutti) è di difficile risoluzione, anche se la Lst ha iniziato a dare qualche strumento in più in materia. Da questo punto di vista non è che sia impossibile o sbagliato edificare come previsto dallo scenario in oggetto, bisogna solo essere consapevoli che edificare in questo contesto e in quel particolar luogo necessita di una chiara impostazione urbanistica capace di riuscire a fare due cose: dialogare con il nucleo e con il paesaggio. Questo tema e lo sviluppo di questa soluzione risulta più complesso e forse anche più vincolante in termini di PR rispetto a quello previsto nello scenario C.

### **10.2 COSTI**

Dato che lo scenario D prevede di realizzare solo parte dell'infrastruttura di urbanizzazione prevista dal PR in vigore, i costi di realizzazione si riducono. Aumentano però di molto i costi per m<sup>2</sup> edificabile che i proprietari saranno chiamati a coprire. Sarà inoltre da considerare un esproprio materiale per ca 3000m<sup>2</sup> del comparto ZIC, che occorrerebbe preservare libero da edificazione. La parte invece non urbanizzata dalla rinuncia alla realizzazione della strada di raccolta secondaria (dal ramo nord di Via Cai) non dovrebbe dare diritto a indennizzi per esproprio materiale. La parte di Via Pineta non inserita in nucleo dovrebbe essere allargata (il PR in vigore per il momento non lo prevede).

### **10.3 COMMENTO**

Anche se risulta essere lo scenario meno costoso, tra quelli che mantengono (totalmente od in parte) l'edificazione della collina, presuppone di dichiarare che le vie del nucleo saranno percorribili con mezzi motorizzati privati (in particolare via Pineta, a sud del nucleo) e che il traffico vi raddoppierà, rispetto allo stato attuale. Inoltre il risultato del paesaggio edificato potrebbe anche essere peggiorativo rispetto ad uno scenario che mantiene libero il promontorio. Si tratta di uno scenario per così dire di arrendevolezza per rapporto allo sviluppo spontaneo caratterizzante i decenni scorsi.

### **10.4 OPPOSITORI**

La disparità di trattamento palese tra i diversi proprietari di fondi edificabili potrebbe trovare l'opposizione di quelli esclusi dell'edificabilità. Parte degli abitanti del nucleo potrebbe opporsi al prospettato uso veicolare di Via Pineta ed al prospettato aumento del traffico. L'aumento importante dei contributi di migliona per m<sup>2</sup> potrebbe essere contestato.

### 10.5 PROBABILITÀ DI SUCCESSO

Si tratta di uno scenario certamente perseguibile ma non privo di rischi data l'inefficienza dell'urbanizzazione risultante. Questa debolezza potrebbe essere impugnata con successo dai numerosi oppositori. La necessità di gestione pubblica incisiva della qualità del costruito potrebbe anche costituire un freno all'accettazione.

STIMA COSTI											
Oggetto	Opera				Espropri		Totale	Contributi privati		A carico del Comune	
	Lunghezza	Larghezza	Sup.	Costo parziale	Sup.	Costo parziale	Costo indicizzato	Costo indicizzato		Costo indicizzato	
	m	m	m <sup>2</sup>	i	m <sup>2</sup>	i	i	%	i	i	
<b>b. strade gialle</b>				5.7							
<i>carreggiata</i>	304	5	1'520	3.5	912	4.2	9.9	100%	9.9	0.0	
<i>muri verticali</i>	200		0	2.3		0.0					
allargamenti				6.6							
<i>carreggiata</i>	590	2.5	1'475	3.4	1'475	6.7	13.3	100%	13.3	0.0	
<i>muri verticali</i>	285			3.3		0.0					
<b>c. canalizzazioni</b>				2.3							
<i>acquedotto</i>	500			2.3		0.0	2.3	100%	2.3	0.0	
	500			2.3		0.0					
<b>d. esproprio materiale</b>				0.0	3'000	10.3	10.3	0%	0.0	10.3	
<b>TOTALE</b>				<b>16.9</b>		<b>21.2</b>	<b>38.1</b>		<b>27.8</b>	<b>10.3</b>	
										Numero di abitazioni realizzabili in comparto di nuova urbanizzazione	30
										Numero di abitazioni esistenti in comparto di nuova urbanizzazione	26
										Totale	56
										SEF in comparto di nuova urbanizzazione m2	15'000

SVILUPPO URBANO SECONDO UN CONCETTO DI RIDUZIONE DEL POTENZIALE EDIFICATORIO DETTATO DAL PR

URBANIZZAZIONE SECONDO UN CONCETTO DI RIDUZIONE DELLE STRADE DI PR IN VIGORE

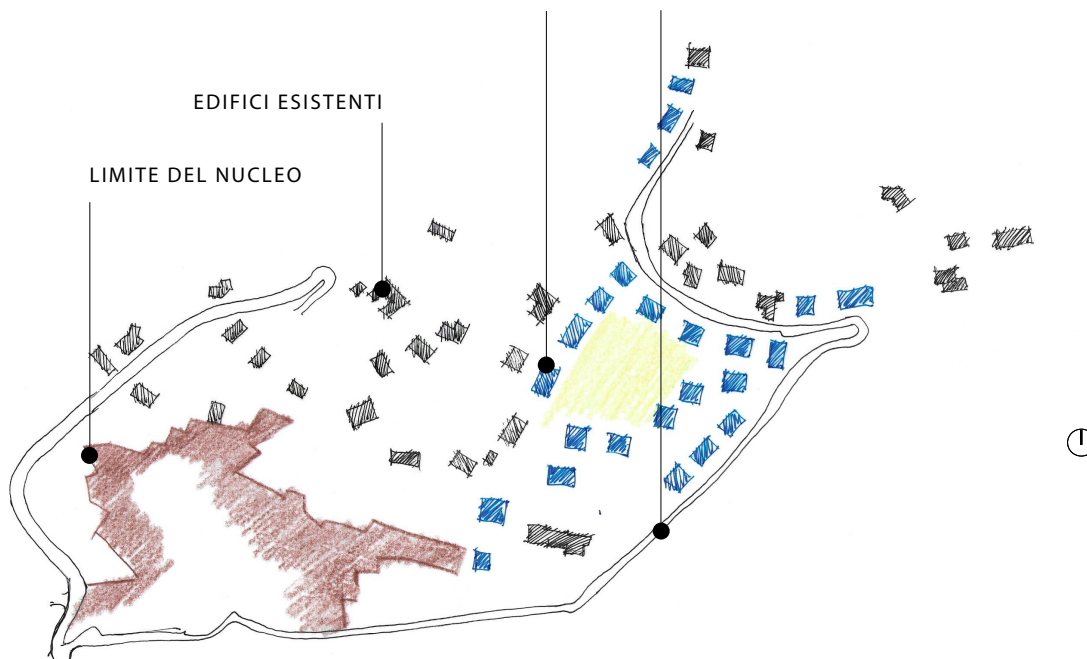


Figura 15 Modello urbanistico scenario D: urbanizzazione solo parziale e riduzione del potenziale edificatorio

## **11 SCENARI ULTERIORI**

### **11.1 PREMESSA**

Come già esposto al cap. 6, i quattro scenari scelti rappresentano bene l'intero spettro delle possibilità, dagli opposti estremi (A e B) a due plausibili scenari intermedi (C e D).

Nel presente capitolo, per completezza metodologica e di informazione, si espone una ulteriore serie di scenari intermedi, in modo da ulteriormente poter affinare le basi conoscitive che dovranno portare ad una decisione circa lo scenario prescelto, di indirizzo dello sviluppo futuro del quartiere di Brè, nella sua realtà di tassello della città di Lugano.

Gli scenari ulteriori sono caratterizzati da una parte da proposte stradali diverse da quelle attualmente inserite a PR e dall'altra da operazioni incisive di politica fondiaria.

### **11.2 PROPOSTE DI TRACCIATI STRADALI DIVERSI DA QUELLI INSERITI A PR**

Preso atto che lo scenario B non propone nuove strade e che il D propone di semplicemente tollerare che l'urbanizzazione di parte della zona edificabile avvenga usufruendo dei percorsi pedonali che attraversano il nucleo, si tratta di verificare se vi siano alternative stradali a quanto proposto dal PR in vigore, presupposto agli scenari A e C.

Negli anni sono state avanzate alcune ipotesi:

- di strade che colleghino Via Cai al Sentiero Alpe Bolla.  
Si tratta di percorsi assai ripidi nella loro parte iniziale, invasivi di proprietà private già edificate;
- di strade che ricalchino quella inserita a PR, ma con un percorso più breve, meno incisivamente inserito nel versante ovest della collina edificabile (non urbanizzata) di Brè.  
Anche in questo caso si tratta di percorsi più ripidi di quello attualmente inserito a PR, avendo meno sviluppo in lunghezza a disposizione, per uguale necessità di dislivello da superare.

Scenari sviluppati su queste ipotesi non si differenzerebbero molto dagli scenari A o C. Avrebbero ad esempio costi di urbanizzazione per m<sup>2</sup> molto simili, dato che il minor costo di esproprio ed opera sarebbe neutralizzato dalla riduzione di zona edificabile urbanizzata e dunque da un minor numero di m<sup>2</sup> edificabili su cui distribuire i contributi. Anche sul tipo di insediamento urbanistico, occorrerebbe comunque scegliere tra una visione di tipo A o C.

Dunque, meglio decidere dapprima sul principio se preferire uno scenario di tipo A oppure di tipo C, per poi in seguito, se del caso, affinare il discorso di dettaglio dell'urbanizzazione. Inserire simili scenari già a livello di decisione di principio complicherebbe solo la decisione, distogliendo l'attenzione dai quesiti di fondo.

### **11.3 OPERAZIONI DI POLITICA FONDIARIA**

Anche questo scenario è già stato citato in passato e prevede di ridurre la zona edificabile della metà rispetto alla situazione di PR attuale, concentrando però tutti i proprietari dell'attuale zona nella metà che rimarrebbe edificabile. In sostanza si dimezzerebbe la superficie di zona e si raddoppierebbero gli indici in ciò che rimarrebbe.



Si tratta di un'operazione che avrebbe pure la sua base legale a livello di procedura pianificatoria (art. 77 Lst) combinata con quanto prevede la Legge sul raggruppamento e la permuta dei terreni (Lrpt). Tuttavia occorre constatare che nessuna operazione simile è mai stata conclusa in Ticino, in zona edificabile<sup>2</sup> e nelle dimensioni che qui sarebbero necessarie. Dato che la base legale, seppur presente, presenta comunque diverse incertezze, vi è da ritenere (temere) che una procedura che non fosse svolta su base consensuale, con tutti i proprietari coinvolti a favore, verrebbe confrontata con tanti e tali ostacoli giuridici da mettere in serio dubbio una conclusione favorevole.

Anche se dal profilo fondiario l'operazione alla fine riuscisse, il risultato urbanistico ed in termini di costi di urbanizzazione non sarebbe per forza positivo.

Una densificazione con raddoppio degli indici dovrebbe in ogni caso andare di pari passo con esigenze di qualità architettonica e necessità di spazi pubblici ed infrastrutture superiori alla media, pena il disastro urbanistico (ciò vale naturalmente in generale, non solo per Brè). Dunque, da una parte, in difetto di tali regole ed investimenti pubblici il rischio di deturpamento del paesaggio sarebbe sempre presente (in particolare considerando che la densificazione dovrebbe concernere soprattutto i comparti più vicini al nucleo sennò, nel caso di Brè, l'intera operazione non avrebbe senso) e dall'altra parte perseguire tali regole avrebbe un costo importante, di realizzazione di infrastrutture e di gestione in termini di controllo pubblico dell'edificato.

In sostanza, uno scenario molto rischioso e con molti nemici pronti a sfruttare le pecche legislative. Il risultato concretamente, potrebbe infine non essere molto dissimile dallo scenario C, la cui procedura legale è però decisamente più solida.

Dunque, anche in questo caso, meglio decidere dapprima sul principio se preferire uno dei quattro scenari prospettati per poi in seguito, se del caso, valutare se attuare operazioni di politica fondiaria consensuali, laddove opportuno e vantaggioso per tutte le parti.

---

<sup>2</sup> *I raggruppamenti terreni classici sono attuati in zona non edificabile, segnatamente agricola e forestale.*

## 12 ALDESAGO

In questa fase di analisi urbanistica è certamente necessario affrontare i temi più complessi che riguardano soprattutto il territorio della frazione di Brè. È ciò che è stato fatto nei capitoli precedenti. Nondimeno, è opportuno collocare anche la frazione di Aldesago nella lettura generale, quale territorio interposto tra la piana e la montagna, tra la città e il paese di Brè.

La realtà urbana di Aldesago, a differenza di quella di Brè, è per posizione e sviluppo legata fortemente alla massa urbana della città di Lugano.

Lo sviluppo del PR infatti, a differenza di Brè, ha già trovato un riscontro reale sia a livello di edificazione, quasi completa, sia a livello di urbanizzazione (le strade).



scala 1:20'000

0 — 50m



Figura 16 Aerofotogrammetria alla più ampia scala territoriale - rapporto tra Aldesago e Lugano

Aldesago presenta una situazione urbanistica e pianificatoria chiara ed uno sviluppo del tessuto costruito oramai consolidato. A differenza di Brè, Aldesago non presenta quelle tematiche concettuali, a volte antitetiche, da sviluppare e/o sciogliere con urgenza, come invece è il caso per Brè.

La revisione di PR, per Aldesago, toccherà in ogni caso i temi principali previsti dalla Lst e il relativo aggiornamento dei piani e delle norme. Si svilupperanno casi specifici e particolari che essendo puntuali e risolvibili senza apparenti controversie, non rientrano quali temi principali in questa fase.

Si segnala ad esempio i seguenti temi:

- Valutazione ed eventuale aggiornamento del Piano particolareggiato del nucleo;
- Accessibilità del nucleo;
- Protezione del nucleo;
- Aggiornamento della destinazione della Zona di contenimento degli insediamenti (Ci);
- Valutazione delle Zone senza destinazione specifica (SDS);
- Posteggi.

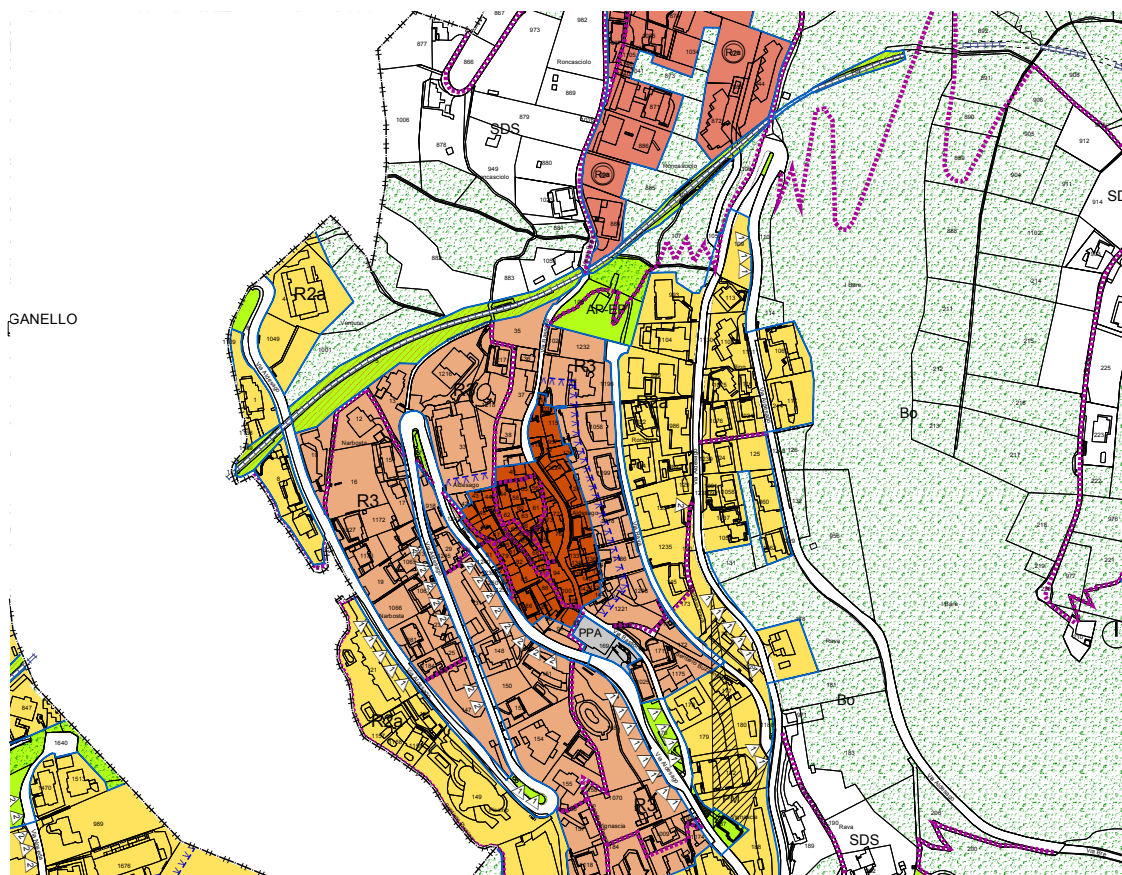


Figura 17 Estratto del Piano delle zone del PR in vigore

## **13 ALTRI TEMI DI CARATTERE GENERALE**

La revisione del PR di Brè dovrà chinarsi oltre che sulle tematiche sviluppate nei capitoli precedenti anche su temi più generali come quelli delle zone senza destinazione specifica e dei posteggi.

### **13.1 ZONA SENZA DESTINAZIONE SPECIFICA**

In alcuni casi intorno al nucleo di Brè e Aldesago vi sono alcune aree in parte già edificate che a PR non risultano attribuite a nessuna destinazione, men che meno edificabile.

Da più parti si chiede di risolvere questa situazione. Lo chiedono i privati e lo chiede l'autorità cantonale, chiamata a far rispettare i dettami di Lpt ed Lst.

Oggiogiorno però, proprio secondo Lpt, non si può più ampliare la zona edificabile, se non vi è contemporaneo dezonamento di pari superficie<sup>3</sup>. Dall'altra parte inserire queste aree in zona agricola, in particolare nei casi in cui vi siano abitazioni principali, diventa estremamente restrittivo nei confronti del privato.

La soluzione in questi casi potrebbe essere quella di definire questi comparti come zona per gli spazi liberi. Ciò permettere il mantenimento degli edifici e la loro manutenzione nel tempo, senza dover sottostare alle condizioni di gestione del territorio agricolo.

---

<sup>3</sup> *Si tratta dei disposti dell'art. 38a Lpt, che impongono una moratoria all'estensione delle zone edificabili di tutti i Comuni svizzeri.*

## **13.2 POSTEGGI**

Legato ai nuclei di vecchia formazione, il tema della gestione dei posteggi all'interno di essi è un tema che oramai si riscontra anche in molti altri comuni del Cantone. La presenza di stalli all'interno dei nuclei storici genera la percezione di spazi disordinati e non regolamentati, in quanto estranei alla sostanza storica dell'edificato esistente. Occorre dunque chinarsi sul tema della ridefinizione degli spazi di stazionamento, tra cui la dimensione (definizione del numero di posteggi in relazione al reale fabbisogno), la posizione, la qualità urbana, la gestione in termini economici e la regolamentazione degli stalli. Una possibilità è la sostituzione dei posteggi pubblici di superficie con posteggi interrati, in particolare all'interno o in prossimità dei nuclei. Va approfondita la possibilità di ridurre l'esigenza di posteggi perlomeno durante la stagione turistica attraverso un completamento dell'offerta di trasporto pubblico attuale e tramite la sinergia tra attività diverse che generano occasionalmente un fabbisogno elevato di posteggi (p.es. condivisione di aree di posteggi). La diminuzione del fabbisogno di posteggi può essere garantita tramite la promozione di misure d'accompagnamento nell'ambito della mobilità lenta. In particolare, possono essere previsti degli stalli per biciclette nei pressi dei luoghi attrattivi del Comune, nonché il miglioramento dei percorsi pedonali, che devono essere attrattivi e sicuri.

In questo modo, la predisposizione di nuovi posteggi compatibili con l'importanza paesaggistica del comparto può assumere costi più contenuti.

## 14 CONCLUSIONI

Il contesto in cui è inserito e la dinamica di sviluppo edilizio del paese hanno permesso a Brè di mantenere un valore paesaggistico di notevole qualità: il nucleo, privato dell'edificazione a tappeto che ha visto negli anni passati altre realtà trasformarsi in maniera incontrollata, complice un'edilizia priva di attenzione ai rapporti urbanistici e architettonici, ha oggi la grande fortuna di aver mantenuto un valore storico-paesaggistico che ne fa una realtà di grande valore nel contesto dell'intera Lugano.

Dall'altra parte, la riserva di zona edificabile prevista dal PR in vigore è sovradimensionata per rapporto alle prospettive di crescita di Brè e necessita di importanti investimenti di urbanizzazione prima di poter essere fruibile, per infine apportare un incremento in termini di popolazione decisamente trascurabile se rapportato alla realtà dell'intero comune.

Queste sono le premesse da considerare per decidere lo scenario che porterà allo sviluppo di Brè.

Sono stati elaborati quattro scenari che rappresentano gli estremi possibili e situazioni intermedie.

Scenario	Sintesi	Costi e possibili oppositori
A	È uno scenario che potrebbe portare ad uno sviluppo esagerato del paese e che nell'ottica urbanistica e demografica legata alla città di Lugano difficilmente trova una risposta sensata in termini di rapporto tra densità e urbanità.	È uno scenario con molti nemici e debole per rapporto al rispetto delle leggi federali e cantonali recentemente entrate in vigore.  I costi a carico dei privati sono sopportabili e quelli di esproprio materiale sono contenuti.
B	È uno scenario che mantiene lo stato attuale delle cose e che comprende a pieno il valore storico e paesaggistico del paese per rapporto alla città. È uno scenario che pretende una scelta radicale e risulta essere attuale e coerente alla corrente visione urbanistica federale e cantonale.	L'opposizione proverrà dai proprietari dei fondi non confermati nell'edificabilità.  L'ammontare di un eventuale indennizzo dovrebbe però rimanere entro margini contenuti dato che i fondi al momento non sono urbanizzati.
C	Prevede l'urbanizzazione secondo PR ma riduce in modo deciso l'edificabilità della collina, per tener conto delle esigenze e sensibilità storiche e paesaggistiche presenti. Il traffico sulla strada Lugano-Brè aumenterebbe quasi come nello scenario A.	È lo scenario più costoso per i contribuenti, dato che non si riuscirà ad evitare indennizzi per esproprio materiale. Prevedere costose urbanizzazioni per poi ridurre l'edificabilità può inoltre apparire come una politica inefficiente, indebolendo lo scenario. Potrebbe comunque essere lo scenario giuridicamente più solido.

Scenario	Sintesi	Costi e possibili oppositori
D	<p>Rinuncia a gran parte dell'urbanizzazione prevista dal PR in vigore, trasformando i percorsi pedonali di nucleo in strade di servizio per l'edificazione della collina. L'edificabilità verrà quindi ridotta in funzione della riduzione del territorio urbanizzato.</p> <p>Il traffico veicolare nelle strade di nucleo dovrebbe raddoppiare rispetto alla situazione attuale.</p>	<p>Vi sarà probabile opposizione da parte dei residenti del nucleo di Brè, a causa del traffico nel nucleo.</p> <p>Vi sono comunque costi di urbanizzazione importanti per l'allargamento delle strade esistenti, che andrebbero coperti da meno proprietari rispetto agli scenari A e C, aumentando di molto il costo di urbanizzazione per m<sup>2</sup>. Gli indennizzi per esproprio materiale sarebbero invece contenuti.</p>

In sintesi si può affermare che non vi è uno scenario senza nemici, che possa mettere tutti d'accordo e nemmeno vi è uno scenario a costo zero.

Inoltre non tutti gli scenari sono sostenibili di fronte ai dettami di legge federali e cantonali entrati in vigore dopo il 2012.

Dunque, consigliamo di scegliere uno degli scenari sostenibili per rapporto alle leggi superiori vigenti. Nell'ordine di compatibilità, gli scenari B, C e D.

La scelta, fra questi tre, potrà cadere su quello che, a mente del Municipio, avrà il migliore rapporto costi/opposizioni.

Questa scelta sarà poi sviluppata in forma di revisione di PR e potrà proseguire l'iter procedurale previsto dalla legge, considerando le esigenze e volontà di informazione e partecipazione indicate dal Municipio.