

## **RACCOMANDATA**

Lodevole  
Servizio dei ricorsi  
Consiglio di Stato  
Piazza Governo 6  
6501 Bellinzona

Bellinzona, 21 aprile 2026

## **RICORSO**

che presenta

l'**ATA Associazione traffico e ambiente**, sezione Ticino, a titolo proprio e in rappresentanza dell'Associazione nazionale

contro la decisione 2/5 marzo 2026 dei municipi di Lugano e Porza con la quale è stata concessa a Res Building SA (c/o Mawi Group SA, Lugano) la licenza edilizia per il Piano di quartiere per il comparto B1a (Nodo intermodale ed edifici ad uso misto) nel Nuovo Quartiere Cornaredo (NQC) ai mapp. 521, 1716, 1978, 1979 e 2358 RFD di Lugano e ai mapp. 349, 350, 351, 352, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362 e 609 RFD di Porza.

Il presente atto è condiviso dall'Associazione Cittadini per il territorio del Luganese, che per statuto da anni si occupa di tematiche territoriali, ma che ai sensi della LE non è legittimata a fare opposizione.

## **IN ORDINE**

1. La decisione impugnata è pervenuta ad ATA l'11 marzo 2026 (cfr. doc. A). Tenuto conto della sospensione dei termini dal settimo giorno precedente la Pasqua al settimo giorno successivo alla Pasqua incluso (ovvero dal 29 marzo al 12 aprile 2026; art. 16 cpv. 1 lett. a LPAm), il termine di ricorso di 30 giorni giunge a scadenza lunedì 27 aprile 2026. Il presente ricorso è quindi tempestivo.
2. Giusta l'art. 21 LE contro le decisioni del Municipio è dato ricorso al Consiglio di Stato (cpv. 1); sono legittimati a ricorrere le persone che hanno fatto opposizione (cpv. 2). L'art. 8 cpv. 1 LE precisa che sono legittimate a fare opposizione le organizzazioni costituite da almeno 10 anni cui compete, in base agli statuti, la salvaguardia dei beni tutelati dalla legge. L'Associazione traffico e ambiente (ATA) adempie a tali requisiti, ritenuto anche che essa rientra tra le organizzazioni elencate nell'allegato contenuto nel Decreto esecutivo del 22 febbraio 1995 che designa le organizzazioni legittimate a fare

ATA Associazione traffico e ambiente  
Sezione Ticino

Piazza Indipendenza 6, 6500 Bellinzona  
076 443 02 63 (lunedì-giovedì 8.00-12.00)  
info@ata-ti.ch www.ata.ch/sezioni/ticino

opposizione ai sensi dell'art. 8 LE (RL 705.150). Va inoltre considerato che l'ATA (in tedesco VCS, Verkehrsclub der Schweiz) rientra anche nella lista contenuta nell'allegato (cifra 20) contenuto nell'Ordinanza che designa le organizzazioni di protezione dell'ambiente nonché della natura e del paesaggio legittimate a ricorrere (ODO) secondo gli artt. 55 e 55f LPAmb, 28 LIG o 12 LPN (cfr. art. 1 ODO).

Si rileva che ATA Sezione Ticino agisce anche in rappresentanza di ATA nazionale in virtù della procura conferita da quest'ultima, allegata quale doc. B al presente ricorso.

## NEL MERITO

A giudizio di ATA il progetto di PQ B1a qui in esame (per il quale si rinvia alla documentazione della domanda di costruzione che è stata approvata e che si richiama dai municipi di Lugano e Porza) non poteva essere approvato, e la decisione impugnata deve quindi essere annullata, per tutti i motivi che verranno sollevati nel presente ricorso.

### A. FABBISOGNO DI POSTEGGI

1. Il PQ in oggetto prevede in totale 1'200 posti auto all'interno dell'autorimessa interrata distribuita su 3 piani. Il numero di posteggi previsti è eccessivo e in contrasto con quanto previsto dal PR-NQC e con la situazione viaria critica del comparto.
2. Il comparto in esame, soggetto a PQ obbligatorio, è costituito dalla zona B1a (definita come "nodo intermodale e funzioni integrate"), regolata dall'art. 24.1 NAPR-NQC. La norma prevede che, oltre alle funzioni ammesse, è imposta la realizzazione del nodo intermodale con le relative componenti definite all'art. 32 NAPR-NQC. Tale disposizione prevede che dal punto di vista funzionale il nodo intermodale si compone di un parcheggio e di una fermata di attestamento dei servizi urbani di trasporto pubblico; il parcheggio di interscambio (P1) dovrà prevedere una capacità di 600 posti auto per l'interscambio modale, oltre ad un massimo di 400 posti auto al servizio degli insediamenti del quartiere.
3. Il PQ prevede innanzitutto 200 posti auto destinati ai contenuti previsti all'interno dei nuovi edifici che compongono il PQ (A, B, C e D). Il fabbisogno di posti auto per questi contenuti è calcolato nella perizia di mobilità del 19.12.2023 (aggiornamento) allestita dallo studio d'ingegneria Ferella Falda SA, alle pagg. 4-10. Nella perizia si giunge alla conclusione, sulla base di un calcolo dettagliato fondato su un'analisi dell'occupazione dei posti auto (nei giorni feriali e festivi) per tutti i contenuti previsti e che tiene anche conto del possibile uso multiplo degli stalli, che risulterebbero necessari al massimo 202 posti auto durante i giorni feriali e 183 posti auto durante i giorni festivi (perizia, pag. 10 in alto).

È tuttavia contestato che possano essere previsti dei posteggi supplementari rispetto al numero di posteggi massimi (600 + 400) previsti dall'art. 32 NAPR-NQC per il comparto del nodo intermodale. L'art. 24.1 NAPR-NQC, che regola la zona B1a, rinvia espressamente all'art. 32 NAPR-NQC. Ciò significa che per la definizione dei posteggi all'interno della zona B1a fa stato l'art. 32 NAPR-NQC. Come indicato sopra al punto 2, tale norma prevede, oltre a 600 posti auto per l'interscambio modale, al massimo 400 posti auto al servizio degli insediamenti del quartiere. La norma sembra quindi indicare chiaramente che per i contenuti previsti per il quartiere in oggetto possono essere

previsti al massimo 400 posti auto. Il fabbisogno di posteggi derivante dai contenuti previsti nella zona B1a deve quindi essere coperto da questi 400 posteggi e non possono essere previsti ulteriori posteggi rispetto a quelli indicati all'art. 32 NAPR-NQC. I 200 posteggi supplementari previsti dal PQ in esame non possono quindi essere ammessi.

4. Per quanto riguarda i 600 posteggi previsti per l'interscambio modale, si ritiene che il numero di posteggi previsto all'art. 32 NAPR-NQC risulta essere eccessivo, non giustificato e non rispondente alla realtà.

Nell'avviso cantonale del 18 luglio 2025 si indica a pag. 9 in fondo che questi 600 posteggi andranno a sostituire i 400 posteggi attualmente presenti nel P&R Resega, che verranno quindi spostati nel nuovo parcheggio interrato previsto dal PQ in esame. Occorre tuttavia rilevare che nel periodo 2024-2025 l'occupazione dei posteggi attualmente presenti nel P&R Resega è stata pari a circa il 20% su 390 posteggi disponibili, come indicato dal Municipio di Lugano nella sua risposta del 6 marzo 2026 all'interrogazione no. 1552 presentata da Elena Rezzonico e cofirmatari ("Trasporto pubblico locale: il Municipio vuole una maggiore trasparenza ed un miglioramento dell'utilizzo dei mezzi finanziari?"). Del resto, anche nell'avviso cantonale del 18 luglio 2025 (pag. 9 e 10) l'Autorità cantonale riconosce che l'utilizzo dei posteggi del P&R Resega è costantemente diminuito negli ultimi anni e che difficilmente si vedrà un'inversione di tendenza dell'andamento della domanda, ritenuto che la stessa perizia di mobilità (aggiornamento del 19.12.2023) prodotta dall'istante indica al capitolo 5.1 che nel 2036 la domanda sarà soddisfatta con i 400 posteggi già esistenti.

A giudizio di ATA le ragioni della sottooccupazione sono molteplici. I motivi principali sono da ricondurre ai seguenti fattori:

- il miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico regionale, che ha spinto gli utenti ad iniziare il loro viaggio con il TP dal punto di partenza;
- la sovrabbondante offerta di posteggi in affitto in centro Città a prezzi relativamente bassi che rende poco attrattivo l'interscambio;
- il fatto che i P&R siano tarati per intercettare gli utilizzatori sistematici e non quelli occasionali (per i quali oltretutto l'abbondanza di posteggi pubblici in centro rende attrattivo proseguire in automobile).

Alla luce di quanto indicato sopra si ritiene che i 600 posteggi previsti dal PQ non possano essere autorizzati e che i posteggi pubblici necessari per il P&R, vista l'attuale situazione, ammonterebbero al massimo a 78 (il 20% di 390), anche in ragione del previsto trasferimento dei dipendenti pubblici dal centro al NQC. Non può in ogni caso essere condiviso quanto indicato nell'avviso cantonale (pag. 10 in alto), in cui da una parte si approvano i 600 posteggi per il P&R (pur ammettendo che già l'attuale P&R risulta ampiamente sottooccupato), ma dall'altra si indica che nella fase della domanda di costruzione definitiva il dimensionamento del P&R dovrà essere oggetto di rivalutazione, tenuto anche conto del quadro viario critico. Tale ragionamento non può essere condiviso. L'effettiva necessità dei posteggi previsti per il P&R deve essere verificata e accertata già nel quadro della procedura di approvazione del PQ. Come si dirà sotto al punto E.7, il PQ, analogamente ad una licenza preliminare, accerta che nessun impedimento di diritto pubblico si oppone al rilascio di ulteriori licenze edilizie per l'attuazione degli interventi previsti; le successive domande di costruzione per l'attuazione del PQ devono infatti attenersi ai limiti fissati dal PQ approvato (cfr. STA 52.2021.102 del 17.10.2022 consid. 2.2). Ne consegue che deve essere già accertato nel quadro della procedura di PQ che nessun impedimento di diritto pubblico si oppone alla realizzazione dei posteggi previsti per il P&R e che il numero previsto è

ATA Associazione traffico e ambiente  
Sezione Ticino

Piazza Indipendenza 6, 6500 Bellinzona  
076 443 02 63 (lunedì-giovedì 8.00-12.00)  
info@ata-ti.ch www.ata.ch/sezioni/ticino

giustificato e commisurato alle effettive esigenze, rispettivamente che tali posteggi siano compatibili con la capacità viaria del comparto. Tale verifica non può essere rinviata alla fase successiva riguardante le domande di costruzione per la realizzazione del PQ.

5. Infine, per quanto riguarda i 400 posteggi previsti dall'art. 32 NAPR-NQC al servizio degli insediamenti del quartiere, si osserva che la loro realizzazione non è automatica ma deve essere giustificata.

Nella decisione impugnata, in risposta alle opposizioni (pag. 2, lett. e), si indica che "il progetto di PQ rispetta, inoltre, il vincolo di posteggi pubblici legati alle esigenze specifiche del Quartiere degli eventi, concetto base del PQ-NQC, con i necessari 400 posti-macchina prescritti". Viene quindi dato per scontato che questi 400 posteggi siano imposti e debbano necessariamente essere realizzati.

Va tuttavia considerato che l'art. 32 NAPR-NQC parla di un massimo di 400 posti auto. Si tratta quindi di un numero massimo e non di un numero di posteggi obbligatorio. Ciò significa che il numero di posteggi necessario deve essere giustificato in base alle effettive esigenze "degli insediamenti del quartiere". Per questi posteggi occorre quindi giustificare la loro effettiva necessità, non potendo essere autorizzati dei posteggi senza una loro effettiva esigenza (cfr. art. 62 RLST). Non si vede del resto come questi 400 posteggi possano essere giustificati dal momento che per i nuovi contenuti previsti dal PQ in esame è già stato calcolato un fabbisogno massimo di 202 posti auto.

I 400 posteggi in questione andavano verificati e giustificati con il massimo rigore anche alla luce del fatto che, come detto in precedenza, anche i 600 posteggi per il P&R risultano essere ampiamente sovradimensionati e che non è peraltro chiaro se l'attuale P&R con due piani interrati verrà smantellato una volta realizzato quello nuovo. Inoltre, la stessa Autorità cantonale riconosce che il quadro viario risulta essere critico (avviso cantonale, pag. 10), ciò che imporrebbe ulteriore cautela nell'approvare i 400 posti auto che non sono stati minimamente giustificati in base alle effettive esigenze.

6. A livello generale si ribadisce che i posteggi pubblici previsti nel comparto B1a sono eccessivi.

Gli effetti dell'edificazione e dei posteggi pubblici sull'arteria di traffico via Sonvico-via Ciani sono stati studiati in due occasioni:

- studio base, senza PSE e con solo 600 P&R
- studio con PQ A1a, PSE, P&R 600, PA 400.

Lo studio di base concludeva che il carico sull'importante arteria era al limite della saturazione: dei nove nodi esaminati, tre sono stati valutati appena sufficienti (cioè quasi senza riserve), uno negativo (cioè da evitare, nodo 37), uno insufficiente (nodo 60).

Lo studio successivo, con l'introduzione del P&R, dava atto del netto peggioramento della situazione, che risulterebbe più caricata soprattutto nella parte alta del comparto, segnatamente nella galleria. È ovvio che la forte produzione di traffico derivante dai posteggi previsti dal PQ in oggetto aumenterà fortemente il carico di traffico della galleria, già satura nelle ore di punta. Le code ricorrenti, già lunghe e diffuse, si accentueranno e costituiranno una situazione insopportabile e ingestibile.

È opportuno far notare che Lugano non ha mai applicato una vera politica dei parcheggi come volevano le Misure fiancheggiatrici alla galleria Vedeggio-Cassarate e le schede del Piano di risanamento dell'aria del Luganese PRAL, Schede P1.1-P1.6. È utile ricordare che la disponibilità di un posteggio concorre in modo considerevole nella scelta del mezzo di trasporto utilizzato per raggiungere una determinata destinazione. Ne consegue che la gestione dei posteggi è un elemento fondamentale per favorire una migliore integrazione dei sistemi di trasporto e quindi ridurre le percorrenze. La Città non ha provveduto a ridurre i posteggi in centro e nemmeno a mettere in atto una politica delle tariffe dei parcheggi che avrebbero contribuito a incentivare l'uso del trasporto pubblico e il traffico lento per i movimenti da e per la Città. Non è data una visione chiara in materia di gestione dei posteggi, come dimostra anche il fatto che, come detto in precedenza, già oggi molti parcheggi pubblici (segnatamente quelli di interscambio a Cornaredo) risultano vuoti.

Si ritiene che non rappresenti una scelta responsabile e coerente pianificare un numero così elevato di posteggi, poiché in tal modo si incentiva la mobilità con il veicolo privato invece di ridurla.

## B. INDICE DI MOBILITÀ

1. L'art. 24.1 NAPR-NQC prevede per la zona B1a un indice di mobilità ( $I_m$ ) massimo pari a 9 movimenti all'ora (m/h).

La definizione di Indice di mobilità è contenuta all'art. 12 NAPR-NQC, che precisa che l' $I_m$  definisce il potenziale massimo di generazione di traffico (numero di movimenti all'ora m/h ogni 1000 mq di superficie edificabile del fondo SEF, in entrata oppure in uscita, a cui possono essere aggiunti il 50% di movimenti nella contro direzione), che può essere prodotto per unità di superficie edificabile utilizzata, durante i periodi di punta (giorni feriali: 16.00-19.00), nelle zone in cui esso è prescritto.

Per la zona B1a, tenuto conto di una superficie complessiva del comparto di 22'224 mq (secondo quanto indicato nel calcolo degli indici contenuto nel PQ) e di un  $I_m$  di 9 m/h, si ottengono 198 m/h massimi per la direzione principale e 99 m/h per la contro direzione (cfr. perizia di mobilità aggiornata del 19.12.2023, pag. 13).

2. Nessuna disposizione nelle NAPR-NQC stabilisce che certe infrastrutture (come i posteggi) possano essere esentate dal calcolo dell' $I_m$ . Per la zona B1a occorre quindi tenere conto, nel calcolo dell' $I_m$ , del traffico generato da tutti gli impianti previsti all'interno della zona, ritenuto anche che l'art. 12 NAP-NQC indica che determinante è il traffico prodotto per unità di superficie edificabile utilizzata. Per il PQ in esame occorre quindi tenere conto di tutti i posteggi previsti nell'autorimessa interrata.

Nella perizia di mobilità aggiornata del 19.12.2023 (capitolo 4) si tiene invece conto unicamente del traffico generato dai contenuti previsti dagli edifici che compongono il PQ, per una SUL complessiva di 55'000 mq (cfr. tabelle a pag. 14 e 15) e quindi per i 200 posteggi previsti per tali contenuti, senza invece considerare il traffico generato complessivamente dall'autorimessa e dagli altri posti auto (600 per il P&R, 400 al servizio degli insediamenti del quartiere). Da notare che la perizia indica che solo per questi contenuti e posteggi sono previsti, nei giorni feriali dalle 16:00 alle 19:00, 144 m/h in uscita e 95 m/h in ingresso (quest'ultimo valore di poco inferiore al massimo di 99 m/h).

Il documento contenuto nel PQ quale allegato E alla relazione tecnica (valutazione funzionale e geometrica dell'autosilo interrato del 29 agosto 2022 allestita dallo Studio d'ingegneria Francesco Allievi SA) indica al capitolo 3.2, per quel che riguarda la funzionalità dell'autorimessa, che nell'ora di punta della mattina (OPM 07:00-08:00) si ipotizza un flusso di veicoli pari a 540 m/h in entrata, mentre invece nell'ora di punta serale (OPS 17:00-18:00) si ipotizza un flusso di veicoli di 350 m/h in uscita. Dalle analisi stesse contenute nella documentazione prodotta dall'istante risulta quindi che il traffico generato nella zona B1a supera largamente il limite massimo di 198 m/h e l'Im di 9 m/h.

Si rileva che, anche volendo essere indulgenti e considerare che i 400 posti auto al servizio degli insediamenti del quartiere possano essere giustificati da edificazioni pianificate nel NQC che dispongono di riserve di Im che potrebbero essere concesse alla zona B1a, eventuali accordi in tal senso avrebbero dovuto essere presentati con il PQ e allegati alla licenza.

Per i 600 posteggi previsti per il P&R non si vede invece possibilità di deroga e il traffico generato dagli stessi deve essere considerato nell'Im.

3. Si rileva infine che l'art. 12 NAPR-NQC prevede che nella licenza edilizia devono essere stabiliti:
  - i provvedimenti che devono essere messi in atto dal proprietario/gestore per assicurare il monitoraggio del numero di movimenti effettivi nella fase di esercizio;
  - le misure che il Municipio può imporre al proprietario/gestore di adottare in caso di constatato superamento, nella fase di esercizio, del numero di movimenti concesso (in particolare limitazione/divieto di utilizzo posteggi autorizzati; modifica tassa di stazionamento; limitazione superfici ad uso intensivo; limitazione orari d'esercizio; misure a carico del proprietario/gestore per la promozione del trasporto pubblico; ecc.). In casi particolari tali misure vengono disciplinate in un'apposita convenzione, richiamata nella licenza edilizia e che regola se del caso pure il contributo dell'istante alle opere di urbanizzazione.

Nel caso specifico la licenza edilizia impugnata non sembrerebbe aver previsto nulla di tutto ciò e non sembrerebbe essere stata sottoscritta un'apposita convenzione. Si precisa che i provvedimenti e le misure succitate andavano definite già nel quadro del PQ, trattandosi (come detto in precedenza) di una licenza quadro che accerta che nessun impedimento di diritto pubblico si oppone al rilascio di ulteriori licenze edilizie per l'attuazione degli interventi previsti dal PQ. Essendo definito già nel PQ il numero di posteggi previsti, sulla base anche della volumetria e del dimensionamento dell'autorimessa interrata prevista dal PQ, gli aspetti citati sopra dall'art. 12 NAPR-NQC andavano definiti, perlomeno in via generale, già nella licenza del PQ, in modo da poter poi essere vincolanti per le successive licenze per l'edificazione.

## C. CAPACITÀ DELLA RETE VIARIA

1. È inoltre contestato che il PQ in esame, con i 1200 posti auto previsti nell'autorimessa sotterranea, sia compatibile con la capacità della rete viaria.
2. Si osserva innanzitutto che il PQ in oggetto riguardante la zona B1a si innesta sul progetto stradale Porta Nord, senza la rotonda posta sul fiume Cassarate, ma con via Sonvico Sud, riservata ai trasporti pubblici, e con la costruzione della via Stadio. Di fatto però la rete stradale cantonale, risultante dal progetto stradale di sistemazione

viaria via Ciani-via Sonvico (ovvero l'asse di raccordo tra la galleria Vedeggio-Cassarate e la Città), non è ancora consolidata ed è tuttora *sub iudice* a seguito della sentenza del 30 ottobre 2025 del Tribunale federale (inc. 1C\_338/2024) che ha annullato la sentenza del 30 aprile 2024 del Tribunale cantonale amministrativo (che aveva a sua volta confermato la risoluzione 8 agosto 2019 del Consiglio di Stato di approvazione del progetto stradale) e ha rinviato gli atti alla Corte cantonale per un nuovo giudizio.

Ne consegue che appare alquanto inappropriato e inopportuno dare per acquisito lo schema viario derivante dal progetto stradale di cui si è detto sopra, che non è ancora definitivo e sul quale dovrà nuovamente esprimersi nel merito il Tribunale cantonale amministrativo. L'opposizione di ATA su via Stadio è nota e le procedure per la conferma definitiva dei piani stradali che la contemplassero potrebbero prolungarsi parecchio. Nel frattempo, il PQ potrebbe appoggiarsi su una via Sonvico Sud mantenuta aperta al traffico veicolare. Si tratterebbe di una fase intermedia che si auspica e si chiede di considerare.

3. Per quanto riguarda la verifica della capacità della rete viaria, la perizia di mobilità (aggiornamento del 19.12.2023) ha simulato l'influsso dell'edificazione del comparto B1a sul carico della rete viaria all'orizzonte 2036. Da tale valutazione risulta che il traffico calcolato, compreso quello aggiuntivo, è compatibile con le strade progettate. Tale risultato è sorprendente poiché i calcoli che lo stesso perito aveva svolto nel 2017 per dimensionare le infrastrutture di Porta Nord indicavano che il carico allora previsto per il 2030 avrebbe messo in crisi la rete viaria (l'incrocio N 60 risultava sovraccarico e l'incrocio N 37 era al limite [cfr. rapporto ATA Porta Nord, maggio 2020]), mentre ora con i calcoli più aggiornati che tengono conto dei progetti previsti nel quartiere (PSE, B1a, P&R), quindi con traffico indotto maggiore, risulterebbe che la rete sarebbe in grado di assorbire abbastanza agevolmente il traffico pronosticato per l'orizzonte 2036.

Basta tuttavia analizzare più attentamente i calcoli e le ipotesi adottate per trovare la spiegazione al paradosso citato. Il confronto tra i calcoli del 2017 e quelli del 2023 indicano, per es., che il carico di traffico OPS nella sezione di via Sonvico, a nord dell'incrocio N 37, nella perizia del 2017 era di 4591 v/h e in quella del 2023 di 2934 v/h, con una diminuzione di quasi il 60%. Il carico totale nell'incrocio N 37 era di 6664 v/h nel calcolo del 2017 ed è sceso a 3350 v/h nel 2023, con un netto dimezzamento; la stessa diminuzione si riscontra anche nell'incrocio N 60. I calcoli svolti nel 2023 portano quindi ad un carico della rete di Porta Nord di gran lunga inferiore ai calcoli fatti nel 2017 che sono serviti per dimensionare l'infrastruttura stradale cantonale. Si contesta questo nuovo modo di esporre le conseguenze dello sviluppo edilizio ed infrastrutturale del quartiere, non tanto per i risultati ottenuti quanto per la singolare procedura adottata. Non è accettabile che un gruppo di imprenditori privati modifichi di propria iniziativa e a proprio favore le premesse formulate dall'Ente pubblico responsabile dello sviluppo territoriale. Se si ritiene opportuno o necessario modificare le basi per il calcolo del traffico futuro, l'iniziativa deve allora partire dal Cantone ed essere in ogni caso promossa dall'Ente pubblico, in maniera trasparente, verificabile e contestabile. Fintanto che il cambiamento delle premesse non sarà svolto secondo le regole del diritto pubblico, occorre applicare i dati cantonali del 2017 e integrarli con i nuovi progetti edilizi. Nel caso concreto, al calcolo del 2017 occorre aggiungere i 400 posti auto al servizio del quartiere (che non erano compresi) e bisogna pure considerare un tasso di attuazione del 100% (realistico vista l'attività edilizia recente), e non dell'80% come ammesso allora.

Si rinvia per il resto alle considerazioni già espresse in precedenza al punto A.6 in merito alla situazione viaria.

4. A conferma del fatto che il PQ in esame è suscettibile di compromettere la capacità della rete viaria, si rileva che nell'avviso cantonale (pag. 11) viene indicato che *“considerato il quadro viario attuale, già oggi al limite della capacità, e la necessità di contenere nella massima durata possibile i volumi di traffico in uscita su via Sonvico e via Trevano, la perizia di mobilità in accompagnamento alla DC definitiva dovrà dimostrare nuovamente la funzionalità del comparto B1a. Le analisi dovranno basarsi sullo stato aggiornato della pianificazione e della progettazione, e dovranno includere il traffico indotto dai 1'200 stalli previsti nell'impianto di posteggi”*. Nella misura in cui vi sono dei dubbi da parte dell'Autorità preposta in merito alla situazione viaria e alla capacità della rete stradale, la questione andava verificata e chiarita già nell'ambito di questa procedura riguardante il PQ e non poteva invece, anche per questo ambito (come detto in precedenza per altri aspetti), essere rinviata alla fase successiva delle domande di costruzione per la realizzazione del PQ.

#### D. NODO INTERMODALE

1. Secondo quanto previsto dall'art. 32 NAPR-NQC, il nodo intermodale è concepito come piattaforma di scambio tra il parcheggio di interscambio P1 (P&R per 600 posti auto e i 400 posti auto al servizio del quartiere) e le fermate di attestamento dei servizi urbani di trasporto pubblico.

La norma precisa che la fermata di attestamento dei mezzi pubblici è parte integrante del nodo di interscambio. La disposizione delle banchine di attesa e delle vie d'accesso dei mezzi pubblici deve essere progettata per servire sia le linee transitanti in direzione est-ovest, sia quelle in prosecuzione per il quartiere di Cornaredo. In particolare, lo sviluppo progettuale delle fermate per i mezzi pubblici potrà prevedere banchine collocate parzialmente o interamente lungo la strada di servizio. I punti di accesso per i mezzi pubblici in particolare sono almeno due, uno (lato città) dalla strada di servizio regolamentata, l'altro (lato quartiere) vincolato in corrispondenza della strada di servizio per i mezzi pubblici.

2. Si osserva innanzitutto che la formulazione contenuta all'art. 32 NAPR-NQC risulta essere imprecisa, in quanto si parla solo di fermate di attestamento e si trascurano le altre fermate dei trasporti pubblici (che sono la maggioranza) che non sono di attestamento, bensì fermate di linee transitanti. La formulazione è anche imprecisa riguardo all'interscambio del parcheggio per un massimo di 400 posti auto per il quartiere: trattandosi di posteggi per le necessità del quartiere, essi non abbisognano di collegamento con le fermate dei trasporti pubblici in quanto le mete sono in prossimità e possono essere raggiunte a piedi.
3. La concezione e il dimensionamento della piattaforma di attestamento dei trasporti pubblici prevista nel PQ non è fondata su uno studio delle linee, come fa osservare la Sezione mobilità nell'avviso cantonale (pag. 10 in fondo), in cui si indica che nella fase di DC definitiva la progettazione delle fermate bus dovrà essere approfondita e ottimizzata in collaborazione con gli enti competenti, in particolare per quanto riguarda:
  - percorsi ed esercizio delle linee bus;

- coordinazione con il progetto della 2a tappa RTTL;
- destinazione d'uso della parte di via Sonvico che verrà declassata;
- funzionalità della rete stradale principale con attenzione particolare ai nodi 36 (via Sonvico/via Trevano), 37 (via Sonvico, via Ciani, via Bozzoreda) e 69 (via Sonvico/via Chiosso).

Tale conclusione non può essere condivisa. Analogamente a quanto già detto in precedenza, la verifica del corretto dimensionamento e della funzionalità del nodo intermodale andava verificata già nell'ambito della procedura di PQ e non può essere rinviata alla fase delle successive licenze per l'attuazione del PQ.

Si ritiene che il terminale dei trasporti pubblici su gomma previsto nel PQ non sia concepito in maniera corretta e appropriata. Cornaredo è chiaramente un importante nodo del servizio pubblico urbano e regionale. Su di esso incideranno 8-10 linee di autobus, ma, nell'esercizio ordinario, nella quasi totalità non vi saranno dei capolinea. Saranno linee passanti che a Cornaredo intercambieranno tra loro. La configurazione del nodo dovrà dunque corrispondere alla funzione di interscambio tra linee passanti e non di capolinea. Anche nel futuro il servizio di trasporto pubblico sarà prevalentemente costituito da corse di autolinee con frequenze intensificate, trazione ecologica, moderne vetture, comode, efficienti e con molti meno intralci di oggi. Il servizio tramviario, caldeggiato da ATA, non sembra essere destinato ad essere un'infrastruttura costituente del NQC per i prossimi 15-20 anni visto che, purtroppo, non è inserito in nessun documento pianificatorio e nemmeno previsto dal gruppo del Piano direttore comunale.

Ritenuto che il nodo dei trasporti pubblici costituisce una funzione di servizio pubblico, i cui costi di realizzazione ricadranno sulle finanze pubbliche, si ritiene giustificato un ripensamento del PQ per quel che riguarda il nodo dei trasporti pubblici, che non può essere rinviato alla fase successiva di edificazione del PQ. Il ripensamento dovrebbe includere anche l'analisi delle funzioni di interscambio tra le linee dei trasporti pubblici urbani e regionali e con il tram-treno (quando e se mai arriverà). La verifica progettuale dovrebbe inoltre considerare l'ipotesi di mantenere su via Sonvico le fermate delle linee passanti.

4. L'art. 24.1 NAPR-NQC prevede che non sono ammessi accessi diretti su via Sonvico, ad eccezione delle entrate - uscite con svolta a destra se non in conflitto con la conduzione del traffico principale. Non sono quindi ammesse le svolte a sinistra, mentre invece il PQ le prevede per le corse dei trasporti pubblici (cfr. relazione tecnica pag. 33-34). Si tratta di un ulteriore motivo per chiedere che il nodo intermodale sia ristudiato.

Si segnala inoltre che gli accessi all'autorimessa previsti nel PQ non sembrano essere del tutto conformi con quanto previsto dall'art. 32 NAP-NQC, secondo cui il sistema di accesso alle aree di parcheggio avviene principalmente dall'asse di via Sonvico, attraverso rampe raccordate al di sotto della sede viaria. Altri accessi con destinazione al parcheggio sono possibili attraverso la strada di servizio regolamentata. L'accesso veicolare principale e quello secondario previsti nel PQ non sembrano rispettare tali concetti.

A questo riguardo nell'avviso cantonale (pag. 13) si indica che l'accesso secondario potrebbe avere un impatto sulla stabilità della rete viaria e sulla riqualifica dell'asse urbano (via Sonvico), oggetto di declassamento. È quindi stato chiesto che nella fase di DC definitiva vengano approfonditi l'innesto sulla strada, la compatibilità con lo sviluppo della 2a tappa della RTTL ed il collegamento sotterraneo tra il P&R e le rampe

dell'autosilo PSE. Viene pure segnalato che la rampa per l'accesso secondario risulterebbe essere esterna al perimetro del comparto B1a, invadendo il mapp. 353 RFD di Porza, che figura quale strada pedonale.

Anche in questo caso, come già detto in precedenza, questi aspetti essenziali, che attengono alla viabilità e alla funzionalità dell'autorimessa, andavano definiti già nel PQ e non possono essere rinviati alle fasi successive delle domande per l'edificazione del PQ. Inoltre, nella misura in cui l'accesso secondario previsto dal PQ si pone in chiaro contrasto con il PR-NQC (situandosi al di fuori del perimetro della zona B1a soggetta a PQ e andando ad invadere una superficie definita come strada pedonale), il PQ così come previsto non poteva essere approvato e andava eventualmente modificato e corretto, non potendo essere rinviata la risoluzione di questa (grave) lacuna riguardante l'accesso ad una fase successiva.

## E. AREA VERDE

1. Ad ATA preme particolarmente il tema della vivibilità del contesto urbano. A questo proposito si ritiene molto importante l'inserimento di aree verdi fruibili al pubblico all'interno dei quartieri urbani, in modo tale che le cittadine e i cittadini non siano obbligati a spostarsi fuori dagli agglomerati per trovare pace e ristoro, ma possano farlo a pochi passi dalla propria abitazione. Tutte le città moderne si sviluppano tenendo conto di questa tematica.

Il PQ in oggetto non risponde a tali esigenze e soprattutto non rispetta la percentuale minima di area verde prescritta dal PR-NQC. Le argomentazioni contenute nella decisione impugnata, in risposta alle opposizioni interposte su questo tema, non possono essere accettate per le seguenti ragioni.

2. L'art. 24.1 NAPR-NQC prescrive per la zona B1a del nodo intermodale una superficie verde minima pari al 15% della superficie edificabile del fondo. L'art. 22.1 NAPR-NQC si limita ad indicare in maniera generica che le aree verdi devono consistere in superfici non pavimentate né adibite a posteggio o depositi ed essere possibilmente alberate.

In merito alla natura del parametro dell'area verde la giurisprudenza (si veda tra le molte in particolare STA 52.2018.171 del 27.05.2019 consid. 5) ha avuto modo di precisare che questo parametro concorre a definire un equilibrio fra aree edificate e non, garantendo il mantenimento a verde di determinate aree e limitando lo sfruttamento di un fondo. In tal senso, l'area verde può anche essere definita quale quota parte della superficie che deve essere mantenuta libera da costruzioni. Generalmente gli indici relativi alle aree verdi rispondono anche al principio pianificatorio di strutturare gli insediamenti secondo i bisogni della popolazione, inserendovi molti spazi verdi e alberati (cfr. art. 3 cpv. 2 LPT). Permettono poi, in particolare nelle zone a forte densità di abitazione, di garantire un ambiente naturale, contrastando nel contempo anche l'eccessiva impermeabilizzazione del suolo (STA 52.2018.171 del 27.05.2019 consid. 5.1, con i riferimenti citati).

Utili criteri di valutazione possono essere dedotti anche dalla definizione di area verde contenuta nelle Linee guida cantonali del dicembre 2014 denominate "Regolamento edilizio - Supporto per l'allestimento", in cui si indica, riprendendo i concetti sviluppati dalla giurisprudenza di cui si è detto sopra, che con area verde

si intende “l’area (minima) da arredare a verde, utilizzando di principio vegetazione indigena, secondo le prescrizioni stabilite dalle norme che disciplinano le singole zone di utilizzazione; sono computabili unicamente superfici di carattere unitario, esclusi quindi scorpori di terreno; nell’area verde è esclusa l’utilizzazione a scopo di posteggio, deposito o destinazioni simili; nelle zone per l’abitazione può essere utilizzata come area di svago” (cfr. art. 6 cfr. 13 a pag. 12 delle citate Linee guida).

3. Nel caso specifico l’incarto del PQ contiene uno schema dell’area verde, dal quale risulta che il PQ presenterebbe una superficie di area verde di 4'195 mq, pari al 18.88%.

Va innanzitutto rilevato che il calcolo dell’area verde non è verificabile, mancando degli schemi di calcolo con le relative misure. Non è quindi possibile stabilire se la superficie prevista di area verde corrisponde effettivamente al 18.88%. Quanto proposto dal PQ non può comunque essere considerato rispettoso del minimo di area verde richiesto del 15%, tenendo conto dei principi di cui si è detto in precedenza.

In effetti, nell’area verde è stata conteggiata anche la superficie di verde prevista al livello 1 (2'659 mq), corrispondente alla copertura di quella che nella relazione tecnica (pag. 16) viene definita come “piazza sopraelevata” e che costituisce di fatto un’enorme struttura (pensilina) sopraelevata di ca. 8 m rispetto al livello stradale (che costituisce il piano terra e il terreno naturale) e che garantisce una copertura e un riparo per le persone in transito (cfr. relazione tecnica, pag. 17; cfr. anche sezioni A-A e D-D). Tale manufatto, che forma questa enorme pensilina, costituisce chiaramente una costruzione fuori terra e non può in ogni caso essere considerata una costruzione sotterranea (ricoperta di verde). In effetti, l’art. 21 NAPR-NQC prescrive che sono considerate costruzioni sotterranee e parzialmente sotterranee quelle interamente coperte di vegetazione e inserite in modo adeguato nella sistemazione esterna e sporgenti al massimo 1.50 m dal terreno naturale su più lati. La pensilina in oggetto non rispetta tali requisiti, sia perché non è interamente coperta di vegetazione, sia (soprattutto) perché non sporge al massimo 1.50 m dal terreno naturale ma si eleva, come detto, per ca. 8 m dal livello stradale. L’enorme pensilina di copertura va quindi considerata a tutti gli effetti una costruzione fuori terra, che comporta un ingombro fuori terra e che andrebbe conteggiata nell’indice di occupazione (parametro edificatorio peraltro non contemplato all’art. 24.1 NAPR-NQC per la zona B1a, cfr. sotto punto 4).

La parziale copertura a verde di una costruzione fuori terra non può essere validamente considerata un’area verde secondo i principi citati sopra al punto E.2. La giurisprudenza (cfr. STA 52.2018.171 del 27.05.2019 consid. 5.3) ha infatti già avuto modo di stabilire che non possono essere conteggiate nell’area verde le coperture o i tetti inverditi di costruzioni principali o accessorie, in quanto ciò si porrebbe in contrasto sia con il principio di evitare una frammentazione delle aree verdi per salvaguardarne le funzioni di ricreazione, svago e respiro (unitarietà dell’area verde), sia con il principio che mira ad assicurare la permanenza di terreno che, seppur fabbricato intensivamente, possa continuare a svolgere le sue funzioni naturali, di substrato per lo sviluppo delle piante e le loro radici (mantenuta a prato o a giardino, possibilmente alberato) e di infiltrazione delle acque (la copertura deve essere di tipo filtrante). I tetti verdi (intensivi o estensivi) non sono in grado di assolvere pienamente questi obiettivi, non potendosi sostituire ad un suolo allo stato naturale ricoperto di vegetazione.

ATA Associazione traffico e ambiente  
Sezione Ticino

Piazza Indipendenza 6, 6500 Bellinzona  
076 443 02 63 (lunedì-giovedì 8.00-12.00)  
info@ata-ti.ch www.ata.ch/sezioni/ticino

La giurisprudenza succitata ha in particolare stabilito che la copertura a verde di un corpo di fabbrica parzialmente interrato, che si innalza per più di 3 m dal terreno sistemato e che funge da zoccolo di collegamento tra due edifici, non può essere computata nell'area verde (libera da costruzioni), trattandosi di una costruzione principale che determina un apprezzabile ingombro (che incide sulla superficie edificata), non assimilabile ad una costruzione sotterranea (cfr. STA 52.2018.171 del 27.05.2019 consid. 5.4 e 5.5).

Nel caso specifico, sulla base di quanto chiaramente stabilito dalla giurisprudenza, non è quindi possibile conteggiare nel calcolo dell'area verde le superfici a verde previste al di sopra della copertura dell'enorme manufatto che forma la pensilina. Non si vede peraltro come possa essere realizzata una vera e propria area verde, attraverso la formazione di un sostrato di terreno che possa permettere le sue funzioni naturali per lo sviluppo di piante e vegetazione varia e le loro radici, ritenuto che lo spessore della soletta di copertura della pensilina indicata nei piani del PQ (cfr. in particolare sezioni A-A e D-D) non garantirebbe la formazione di uno strato di terra sufficientemente adeguato, tenuto anche conto dei possibili problemi di carico a livello statico. Non si vede inoltre come una simile area verde, al di sopra dell'enorme manufatto che forma la pensilina di copertura, possa garantire un'adeguata funzione di infiltrazione nel terreno per le acque meteoriche. Su questo aspetto l'incarto del PQ non appare sufficientemente approfondito e sembra rinviare la questione alle prossime fasi di progetto riguardanti l'inoltro delle domande di costruzione per l'edificazione del PQ (cfr. relazione tecnica, capitolo 6).

4. Le superfici a verde previste sulla copertura del livello 1 non possono essere conteggiate nell'area verde anche perché in concreto tale parametro edificatorio deve essere applicato con particolare rigore. In effetti, l'art. 24.1 NAPR-NQC non contempla, tra i vari parametri edificatori previsti per la zona B1a, un indice di occupazione, limitandosi a prevedere, oltre all'area verde, un indice di sfruttamento massimo e un'altezza massima. In assenza di un indice di occupazione massima, e facendo stato una zonizzazione dimensionale in cui le quantità edificatorie sono definite con l'indice di sfruttamento, la percentuale di area verde e le altezze, il parametro dell'area verde determina quindi il grado di sfruttamento ammissibile dei fondi, assumendo una chiara funzione di limitare gli ingombri e circoscrivendo (similmente a un indice di occupazione) la superficie che deve rimanere libera da costruzioni ed essere conservata a verde (cfr. STA 52.2018.171 del 27.05.2019 consid. 5.3). In sostanza, nel caso specifico l'area verde costituisce un parametro che permette di garantire, quale alternativa all'indice di occupazione, un equilibrio tra aree edificate e non edificate (cfr. STPT 90.2001.100 del 20.02.2003 consid. 8).  
Anche alla luce di tale circostanza non è possibile conteggiare nell'area verde le superfici previste sulla copertura del manufatto che forma l'enorme pensilina, che costituisce, come detto in precedenza, una costruzione (principale) fuori terra, che non è in alcun modo assimilabile ad una costruzione interrata.
5. Va inoltre aggiunto che neppure le superfici previste al livello 0 (livello stradale) possono essere considerate validamente delle aree verde. In particolare per quel che riguarda la striscia di verde prevista lungo la nuova via Sonvico, nonché gli altri piccoli scorpori isolati previsti all'interno del PQ. Non si tratta di vere e proprie aree verdi, bensì di semplici aiuole scollegate e separate tra di loro (che non formano

quindi un'area unitaria), che in quanto tali non possono essere conteggiate nell'area verde (cfr. analogamente STA 52.2018.171 del 27.05.2019 consid. 5.6 e 5.7).

6. Le superfici a verde proposte nel PQ in esame non possono essere computate nel calcolo dell'area verde anche perché non rispondono ai requisiti qualitativi che ci si aspetterebbe da un PQ, e in particolare da un PQ di tale portata in cui è prevista un'edificazione altamente intensiva.

Al riguardo occorre considerare che l'art. 8.1 NAPR-NQC prevede che i PQ previsti dal PR-NQC devono rispondere a determinati criteri qualitativi. La norma citata impone particolare attenzione alla formazione di "aree verdi ubicate in posizione riparata ed adeguatamente attrezzate per lo svago", precisando che il PQ deve in particolare indicare le aree verdi e di gioco. La norma richiama inoltre esplicitamente le Linee guida emanate dal Dipartimento del territorio per l'allestimento dei Piani di quartiere. Tali Linee guida (pag. 11) indicano che i PQ devono soddisfare determinati requisiti qualitativi, tra i quali figura anche l'esistenza di un concetto unitario nel disegno degli spazi liberi concernente la loro concatenazione, la loro integrazione con i volumi edificati e il loro ruolo qualificante la vita comunitaria degli abitanti, nonché delle possibili funzioni che possono svolgere (aree di sosta, d'incontro, di gioco, aree verdi e a parco).

Nel caso concreto le "aree verdi" previste dal PQ in oggetto non rispondono ai requisiti qualitativi che dovrebbe assolvere un'area verde all'interno di un PQ, che funga da vero e proprio parco (con relative piantagioni d'alto fusto e vegetazione varia) al servizio del quartiere (zona B1a) e dell'intero comparto NQC, con funzione di area di ristoro, di svago, di gioco, di incontro e di socializzazione per i residenti del quartiere e della zona. Il PQ in esame propone un'edificazione che occupa di fatto (tenendo conto anche della costruzione interrata) la quasi totalità della superficie della zona B1A, non lasciando alcuna superficie libera allo stato naturale in grado di ospitare un'area verde di qualità al servizio del PQ. Il PQ in oggetto propone in sostanza un'edificazione altamente intensiva, che sfrutta interamente i parametri massimi concessi, andando a creare un comparto interamente antropizzato, a discapito della formazione di un ambiente allo stato naturale che funga da vera e propria area verde al servizio del quartiere.

7. Si rileva infine che le considerazioni formulate nella decisione impugnata per quel che riguarda l'area verde, ad evasione delle opposizioni, non permettono di sovvertire quanto fatto valere ai paragrafi precedenti.

In primo luogo, il Municipio si limita a rilevare che il parametro dell'area verde dovrà essere dimostrato nella domanda di costruzione. Si tratta di un ragionamento che non può essere avallato in quanto il rispetto del parametro dell'area verde deve essere verificato e rispettato già nell'ambito della procedura di PQ. In effetti, il PQ si configura come un'assicurazione di massima mediante la quale viene definito in modo vincolante il quadro degli interventi ammissibili all'interno di un determinato comprensorio territoriale. Analogamente ad una licenza preliminare, il PQ accerta che nessun impedimento di diritto pubblico si oppone al rilascio di ulteriori licenze edilizie per l'attuazione degli interventi previsti dal piano a livello di progetto planovolumetrico. Le successive domande di costruzione per l'attuazione delle singole componenti del PQ devono attenersi ai limiti fissati dal PQ approvato, ritenuto che successive modifiche che travalicano questi limiti devono essere precedute da un adeguamento del PQ (STA 52.2021.102 del 17.10.2022 consid. 2.2). Ne consegue che l'impostazione dell'area verde deve essere già definita e verificata

ATA Associazione traffico e ambiente  
Sezione Ticino

Piazza Indipendenza 6, 6500 Bellinzona  
076 443 02 63 (lunedì-giovedì 8.00-12.00)  
info@ata-ti.ch www.ata.ch/sezioni/ticino

nella procedura del PQ, poiché le successive domande di costruzione non potranno modificare l'impostazione definita nel PQ.

Nella decisione impugnata si indica inoltre che il parametro dell'area verde è finalizzato soprattutto al corretto smaltimento delle acque piovane e non allo svago e alla ricreazione. Tale argomentazione è in contrasto con quanto stabilito dalla giurisprudenza, di cui si è detto sopra al punto 2, per quel che riguarda la natura e la portata dell'area verde.

Infine, la decisione impugnata fa riferimento alle considerazioni formulate nell'avviso cantonale relative la continuità e la coerenza con il sistema degli spazi pubblici previsti nel contesto del NQC, in particolare il parco fluviale e il Pratone di Trevano. Si tratta di considerazioni irrilevanti ai fini della verifica del parametro edificatorio dell'area verde minima. Il fatto che il PQ in oggetto possa permettere continuità e connessione con altri spazi pubblici previsti all'interno del NQC non permette di fare astrazione del rispetto dell'area verde minima richiesta all'interno della zona B1a soggetta a PQ.

## F. AREA DI SVAGO

1. Analogamente a quanto detto al capitolo precedente per l'area verde, il PQ in oggetto non adempie i requisiti necessari anche per quel che riguarda l'area di svago.
2. L'art. 22.2 NAPR-NQC (cfr. anche art. 27 cpv. 1 LE) prevede che per le abitazioni con più di 5 appartamenti deve essere realizzata un'area di svago sul sedime privato, attrezzata in particolare per il gioco dei bambini. È ammessa la formazione di aree di svago comuni tra proprietà contigue, a condizione che dette aree siano fruibili da parte degli interessati. Deroghe o eccezioni possono essere concesse dal Municipio solo in casi eccezionali, quando la creazione di aree di svago nelle misure fissate dovesse risultare tecnicamente impossibile.

Secondo la giurisprudenza l'area di svago deve essere idonea allo scopo.

Quest'esigenza non è soddisfatta se la superficie è troppo esigua e presenta una configurazione inadeguata. L'area di svago deve essere effettivamente a disposizione per il gioco dei bambini; l'esistenza di un prato verde in cui non si può giocare non adempie lo scopo della legge (cfr. STA 52.2019.631 del 04.11.2021 consid. 2).

3. Nello specifico la relazione tecnica indica a pag. 13 che il tetto dell'edificio basso triangolare ospiterà un'area di gioco e svago dedicata ai residenti del quartiere. In sostanza si prevede di realizzare l'area di svago sul tetto dell'edificio più basso in corrispondenza del nodo intermodale. Come fatto valere in precedenza al capitolo E, una simile soluzione non può essere considerata validamente un'area verde e, di riflesso, neppure un'area di svago, non costituendo una superficie idonea allo scopo e non presentando una configurazione adeguata, ritenuto che un'area di svago deve essere caratterizzata dalla presenza di verde naturale all'interno della quale sono previste delle installazioni e predisposizioni per il gioco dei bambini; un'area di svago deve inoltre essere facilmente raggiungibile e quindi di principio situata al livello del terreno (naturale o sistemato) e non su superfici sopraelevate raggiungibili attraverso scalinate o lunghi percorsi di accesso. La soluzione prevista non rappresenta in ogni caso un'area di svago che risponde a determinati requisiti qualitativi che ci si aspetterebbe da un PQ (cfr. sopra al punto E.6).

Va peraltro osservato che i piani del PQ (cfr. pianta piano tetto) non indicano in alcun modo come verrebbe sistemata e attrezzata la superficie del tetto dell'edificio in questione, limitandosi a prevedere una superficie vuota e libera. Non è neppure indicata la presenza di parapetti di sicurezza (cfr. sezione D-D), necessari ai sensi della norma SIA 358, e anche per questo motivo la superficie in questione non può essere validamente considerata un'area di svago.

## G. INDICE DI SFRUTTAMENTO

1. L'art. 24.1 NAPR-NQC prevede per la zona B1a un indice di sfruttamento (i.s.) minimo di 2.0 e un i.s. massimo di 2.5.

Secondo il calcolo dei parametri edificatori contenuto nell'incarto del PQ, quest'ultimo comporta una superficie utile lorda (SUL) complessiva di 55'000 mq, sfruttando quindi quasi interamente l'i.s. massimo di 2.5 (corrispondente, su una superficie edificabile complessiva di 22'224.54 mq, ad una SUL massima di 55'561.35 mq).

Si pongono tuttavia i seguenti problemi in riferimento alla SUL prevista e al relativo calcolo.

2. L'art. 8.2 NAPR-NQC prevede, per quanto riguarda la procedura ed i parametri edilizi per i PQ, che con l'approvazione del PQ possono essere concessi indici ed altezze superiori a quelli di riferimento (minimi), fino a quelli massimi stabiliti dalle specifiche norme di zona. In sostanza, nel caso specifico, l'utilizzo dell'i.s. massimo di 2.5 (come pure dell'altezza massima di 60 m) prescritto per la zona B1a è soggetto a concessione. La norma citata indica che tale concessione è subordinata alle seguenti condizioni particolari:
  - dimostrazione, tramite la perizia di mobilità, che l'edificazione comporta un impatto equivalente o minore rispetto ai parametri ordinari minimi sul sistema della mobilità;
  - apprezzabili vantaggi di interesse generale per la sua qualità urbanistica e architettonica, oltre che la fruizione pubblica (spazi pubblici, percorsi interni, ecc.).

Nel caso specifico si ritiene che tali condizioni non siano adempiute, o in ogni caso non sono state sufficientemente dimostrate.

3. Per quanto riguarda il primo requisito citato sopra, la relazione tecnica (capitolo 9.3.1) rinvia alla perizia di mobilità del 07.09.2022 (che è poi stata completata con una perizia aggiornata del 19.12.2023), nella quale si sostiene in sostanza al capitolo 4.1 che l'utilizzo dell'i.s. massimo di 2.5 non sarebbe peggiorativo sulla viabilità esterna rispetto all'utilizzo dell'i.s. di 2.0, in quanto il comparto dispone in entrambi i casi di un numero di posteggi (200) inferiore rispetto al fabbisogno minimo (utilizzando l'i.s. di 2.0 si otterrebbe un fabbisogno di 202 posti auto, in ogni caso superiori rispetto a quelli effettivamente previsti). La perizia conclude quindi che i movimenti indotti nei due casi, durante i periodi di punta della sera, sarebbero simili. Tale conclusione non può essere condivisa.

Si osserva innanzitutto che la mobilità generata dalla SUL che si intende realizzare non è direttamente legata al numero di posteggi previsti, come dimostra anche il fatto che il calcolo dell'indice di mobilità ( $I_m$ , fissato in 9 m/h al massimo per la zona B1a; art. 24.1 NAPR-NQC) non è basato sul numero di posteggi, bensì sul potenziale massimo di generazione di traffico che può essere prodotto per unità di superficie edificabile

utilizzata durante i periodi di punta. Del resto, uno sfruttamento pari ad un i.s. di 2.5 rispetto ad un i.s. di 2.0 (con un aumento di 0.5, corrispondente in concreto ad una SUL di ben 11'112.27 mq!) ha come conseguenza, a parità di posteggi previsti (200), che questi risulterebbero maggiormente sollecitati, aumentando la rotazione e generando maggiori tempi di attesa per cercare un posteggio libero, senza tuttavia necessariamente ridurre il traffico generato dagli utenti (in particolare per quel che riguarda i contenuti commerciali, lavorativi e di svago) all'interno del comparto.

Inoltre, quanto indicato nella perizia di mobilità del 07.09.2022 in merito al fabbisogno di posteggi (in cui si precisa che con un i.s. di 2.0 vi sarebbe un fabbisogno di 202 posti auto) è smentito da quanto indicato nel successivo aggiornamento del 19.12.2023. In quest'ultima perizia è stato effettuato un calcolo maggiormente dettagliato del fabbisogno di posteggi con un'analisi dell'occupazione dei posti auto (nei giorni feriali e festivi) per tutti i contenuti previsti, tenendo anche conto del possibile uso multiplo degli stalli (cfr. capitolo 3.2 della perizia citata). Da tale calcolo dettagliato risulta che, in base ai contenuti previsti con una SUL complessiva di 55'000 mq (cfr. tabella a pag. 4), risulterebbero necessari al massimo 202 posti auto durante i giorni feriali e 183 posti auto durante i giorni festivi. Ne consegue che, contrariamente a quanto indicato nella perizia originaria, utilizzando un i.s. di 2.0 (corrispondente ad una SUL di 44'449.08 mq) il numero di posteggi necessari risulterebbe senz'altro inferiore (pari a 162 facendo un calcolo proporzionale) rispetto ai 200 posteggi previsti nel PQ.

Non si può quindi in alcun modo concludere che l'utilizzo di un i.s. di 2.5 comporta un impatto equivalente o minore sulla mobilità rispetto all'utilizzo di un i.s. di 2.0. Non è dunque adempiuta la condizione imposta dall'art. 8.2 NAPR-NQC e non poteva perciò essere concesso l'utilizzo dell'i.s. massimo di 2.5 e in generale un'i.s. superiore a 2.0.

4. Non è inoltre rispettato neppure il secondo requisito previsto dall'art. 8.2 NAPR-NQC, citato sopra al punto 2, in quanto non è dato a vedere come un maggior sfruttamento di 0.5 di i.s. possa comportare dei vantaggi in termini di qualità urbanistica, architettonica e di fruizione pubblica. Su questo aspetto la relazione tecnica (capitolo 9.3.1) si limita a formulare considerazioni generiche riguardanti unicamente le presunte qualità del progetto di PQ in esame, senza tuttavia analizzare e dimostrare se e in che misura il maggior sfruttamento di 0.5 di i.s. comporti vantaggi apprezzabili a livello di qualità urbanistica, architettonica e di fruizione pubblica. Come detto in precedenza al punto E.6, il PQ in esame comporta in realtà uno sfruttamento massimo ed eccessivo del suolo a discapito della formazione di spazi liberi e di aree verdi di qualità al servizio dei residenti: già per questo motivo non è dato un vantaggio di interesse generale riferito in particolare alla fruizione pubblica e al disegno degli spazi pubblici.
5. Si osserva infine che le superfici indicate negli schemi di calcolo della SUL, contenuti nella domanda del PQ, non sono verificabili in assenza di misure precise. Tali schemi prevedono inoltre numerose deduzioni di superfici che non risultano essere chiare dal confronto con i piani (piante) del PQ (cfr. ad es. livello 1 edificio B, livello 3 edificio A). Si segnala inoltre che dai calcoli presentati non è possibile verificare se i negozi previsti nel PQ rispettano ovunque le superfici massime (500 mq per alimentare e 1'500 mq per non alimentare) prescritte dall'art. 24.1 NAPR-NQC.

## H. OCCUPAZIONE COSTRUZIONE INTERRATA

1. L'art. 21 NAPR-NQC prevede che le costruzioni sotterranee possono occupare al massimo l'80% della superficie edificabile del fondo; dovrà comunque essere garantita la necessaria percolazione delle acque meteoriche.
2. Nel caso specifico l'incarto del PQ contiene uno schema di calcolo dell'occupazione della costruzione sotterranea, dal quale risulta che la stessa occuperebbe il 79.92% della superficie edificabile, di pochissimo inferiore al massimo concesso dell'80%. Anche in questo caso, come per l'area verde e per la SUL, lo schema di calcolo non è verificabile non contenendo delle misure. Ad ogni modo, confrontando lo schema di calcolo con i piani del PQ (pianche livelli -3, -2 e -1), si evince che la superficie della costruzione interrata non è stata conteggiata interamente, mancando in particolare una porzione del collegamento interno tra i livelli -1 e -2 sul lato ovest, una porzione della rampa al livello -1 sul lato ovest (accesso secondario) e una porzione della rampa al livello -1 sul lato est (accesso principale).  
Si ritiene quindi che in realtà la costruzione sotterranea supera l'occupazione massima dell'80% prescritta dall'art. 21 NAPR-NQC.

## I. ALTEZZA

1. L'art. 24.1 NAPR-NQC prevede per la zona B1a un'altezza minima di 30 m e un'altezza massima di 60 m. Il PQ in esame prevede di sfruttare l'altezza massima di 60 m per quanto riguarda l'edificio-torre più alto sul lato nord (edificio A). Sono inoltre previste delle altezze maggiori rispetto all'altezza minima di 30 m anche per quanto riguarda gli edifici B e C.  
Si applica quindi anche in questo caso quanto prescritto dall'art. 8.2 NAPR-NQC, secondo cui può essere concessa un'altezza superiore a quella di riferimento (minima), fino a quella massima stabilita dalla norma di zona, solo se sono rispettate le condizioni indicate dalla norma citata. Vale quindi analogamente quanto già detto in precedenza ai punti G.3 e G.4 (a cui si rinvia integralmente) per quel che riguarda l'utilizzo dell'i.s. massimo.  
In aggiunta a quanto già detto, va inoltre rilevato che in concreto l'utilizzo dell'altezza massima di 60 m per l'edificio A non comporta, rispetto all'utilizzo di un'altezza minore o dell'altezza minima di 30 m, apprezzabili vantaggi a livello di qualità urbanistica e architettonica. Al contrario. L'edificio torre è infatti previsto a ridosso della pista di ghiaccio al mapp. 347 (Cornè Arena), a poca distanza dalla stessa, andando ad incomberare su tale edificio pubblico in maniera poco coerente dal profilo architettonico e urbanistico. Un'altezza minore, più congrua allo sviluppo verticale della pista di ghiaccio, risulterebbe maggiormente coerente con il contesto edificato. Ad ogni modo non si vede come un'altezza di 60 m possa comportare dei vantaggi apprezzabili da questo profilo.  
Anche in questo caso non poteva dunque essere concesso l'utilizzo dell'altezza massima di 60 m e in generale l'utilizzo di un'altezza superiore a 30 m.

2. Il PQ comporta inoltre, a prescindere da quanto indicato sopra, un problema di altezza in riferimento all'edificio torre di 60 m (edificio A). Come risulta dalla sezione B-B (cfr. anche immagine a pag. 13 della relazione tecnica), sul lato sud di tale edificio, lungo tutta la facciata sud, è prevista una grande apertura in corrispondenza della piastra di copertura (pensilina) al livello 1 e ai piani interrati, allo scopo di fornire buone condizioni di luce diurna per i livelli sottostanti (cfr. relazione tecnica, pag. 17). In corrispondenza di questo abbassamento del livello del terreno naturale (piano terra) l'altezza dell'edificio A va quindi misurata dalla soletta di copertura del livello -2 dell'autorimessa, come si evince dalla sezione B-B.

Non è infatti applicabile in concreto la regola sancita dall'art. 18 NAPR-NQC, secondo cui *“abbassamenti di livello, limitatamente ad un piano, necessari per l'accesso ad autorimesse e/o ad entrate seminterrate, non vengono considerati ai fini del conteggio dell'altezza, a condizione che il loro sviluppo sia limitato alla metà della lunghezza della facciata”*. In questo caso l'abbassamento non è limitato ad un solo piano (ma a due), non è necessario per l'accesso all'autorimessa e non si sviluppa a solo metà della lunghezza della facciata (sud).

Ne deriva quindi che l'altezza dell'edificio A, misurata tenendo conto anche dell'importante abbassamento di quota, supera abbondantemente l'altezza massima di 60 m.

#### J. ARRETRAMENTO DALLA STRADA

1. Il PQ non rispetta la linea di arretramento indicata nel PR-NQC (piano delle zone – vincoli) lungo la nuova via Sonvico, sia per quel che riguarda la costruzione interrata, sia per quel che riguarda l'enorme manufatto (pensilina) di copertura del nodo intermodale che si eleva al livello 1. Per il mancato rispetto della linea di arretramento sono state richieste delle deroghe (cfr. relazione tecnica, capitoli 9.3.2 e 9.3.3), che tuttavia non potevano essere concesse.
2. Per quanto riguarda il manufatto di copertura, si applica l'art. 14 NAPR-NQC, che prevede che deroghe alle linee di arretramento possono essere concesse per costruzioni di piccola entità, come cinte, siepi, accessi o pergole, che non sporgono dal terreno, edificate nel sottosuolo, e purché non siano di ostacolo alla sicurezza stradale. Nel caso specifico il manufatto di copertura non può evidentemente essere considerato una costruzione di piccola entità e sporge per ca. 8 m dal terreno. Si tratta di fatto di una costruzione principale. Una deroga non poteva quindi essere concessa.
3. Per quanto riguarda l'autorimessa interrata, si applica invece l'art. 21 NAPR-NQC, che prevede che le costruzioni sotterranee devono rispettare le linee di arretramento e deroghe possono essere concesse in casi particolari e validamente motivati. Nella fattispecie non è dato un caso particolare. Il fatto che la rampa sia prevista parallela alla strada non permette di concludere che il muro perimetrale dell'autorimessa debba necessariamente oltrepassare la linea di arretramento. Tenuto conto dell'enorme superficie che compone la zona B1a, erano senz'altro ipotizzabili delle soluzioni progettuali per quanto riguarda l'autorimessa interrata che non richiedono di invadere la linea di arretramento dalla nuova via Sonvico.

## P.Q.M.

viste le norme alla fattispecie applicabili e riservato un più ampio sviluppo dei fatti e del diritto in corso di procedura, si chiede si chiede al lodevole Consiglio di Stato di

### giudicare:

1. Il ricorso è accolto. Di conseguenza la decisione impugnata è annullata ed è negata la licenza edilizia per il Piano di quartiere per il comparto B1a (Nodo intermodale ed edifici ad uso misto) nel Nuovo Quartiere Cornaredo (NQC) ai mapp. 521, 1716, 1978, 1979 e 2358 RFD di Lugano e ai mapp. 349, 350, 351, 352, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362 e 609 RFD di Porza.
2. Protestate tasse, spese e ripetibili.

Con la massima stima.

ATA Associazione traffico e ambiente  
Sezione Ticino

Bruno Storni  
Presidente

Fabio Bossi  
Responsabile regionale

### Allegati:

Doc. A: copia decisione impugnata con busta di intimazione e tracciamento postale  
Doc. B: procura da parte dell'ATA nazionale a favore della Sezione Ticino

### Informazioni supplementari:

Gli statuti della sezione Ticino dell'ATA, sono disponibili sulla relativa home page ([www.ata.ch/sezioni/ticino](http://www.ata.ch/sezioni/ticino)), mentre gli statuti dell'ATA Svizzera possono essere consultati tramite il seguente link: [www.verkehrclub.ch/assets/files/Porträt/Statuto ATA Svizzera.pdf](http://www.verkehrclub.ch/assets/files/Porträt/Statuto ATA Svizzera.pdf)