

MUNICIPIO

MESSAGGIO MUNICIPALE NO. 8017

**Richiesta di un credito di Fr. 140'000.-- per la partecipazione all'allestimento del PR-TriMa - Piano regolatore intercomunale del comparto trincea ferroviaria con il Comune di Massagno
e di un credito di Fr. 180'000.-- per l'allestimento di una variante del Piano regolatore di Lugano concernente il comparto della stazione FFS (StazLu2)
nell'ambito dell'attuazione del Masterplan Città Alta**

Lugano, 25 febbraio 2010

All'Onorando
Consiglio Comunale
6900 Lugano

Onorevole Signor Presidente,
Onorevoli Signore e Signori Consiglieri Comunali,

con il presente messaggio, il Municipio sottopone alla vostra attenzione per esame e approvazione la richiesta di un credito per la partecipazione all'allestimento di una variante pianificatoria intercomunale con il Comune di Massagno inerente il comparto della trincea ferroviaria di Lugano - Massagno (TriMa). Trattasi di una procedura da svolgere nel contesto dell'attuazione del disegno urbanistico denominato "Masterplan Città Alta" e dell'ipotesi di insediamento in loco di un nuovo Campus universitario per la Scuola universitaria professionale della Svizzera Italiana (SUPSI).

Parallelamente, il Municipio sottopone alla vostra attenzione per esame ed approvazione una richiesta di un credito per l'allestimento di una variante del Piano regolatore di Lugano concernente il comparto della stazione FFS di Lugano (StazLu2), volto al suo consolidamento pianificatorio, da attuarsi pure esso nel contesto del progetto urbanistico Masterplan Città Alta ed in modo coordinato con il Piano regolatore intercomunale TriMa.

Il comparto della trincea ferroviaria è genericamente regolato nel PR del Comune di Massagno dall'art. 22 delle NAPR comunali, approvate dal Consiglio di Stato il 2 dicembre 1997, che prevede l'obbligo di allestire un Piano particolareggiato.

Il comprensorio sul territorio della Città di Lugano che si intende assoggettare al Piano regolatore intercomunale TriMa, così come quello dell'area della stazione FFS-StazLu2, sono inseriti in una zona di pianificazione, denominata ZP4, senza contenuti urbanistici specifici.

Sussiste pertanto la necessità di consolidare i Piani regolatori sul territorio di Massagno (TriMa), sia su quello di Lugano (TriMa e StazLu2/ZP4) tramite le procedure previste dalla LALPT (PR intercomunale, rispettivamente variante di PR).

Per regolare lo svolgimento dei lavori pianificatori intercomunali sul comparto TriMa, giusta l'art. 24 cpv. 5 della LALPT, I Municipi di Lugano e Massagno hanno sottoscritto in data 27 ottobre 2008 una convenzione la cui ratifica vi viene richiesta con il presente messaggio.

SOMMARIO

1. Il quadro pianificatorio del comparto della stazione FFS e della Trincea di Massagno	pag. 03
2. Il progetto StazLu	pag. 04
3. StazLu2	pag. 05
4. Gli elementi salienti del Masterplan Città Alta	pag. 06
5. Le verifiche dell'infrastruttura stradale (anello viario) nell'ambito di StazLu1	pag. 08
6. IL PR intercomunale TriMa	pag. 11
6.1 Introduzione	pag. 11
6.2 Verso il nuovo Campus universitario SUPSI	pag. 13
6.3 Implementazione della strategia a livello di coordinamento dei lavori	pag. 15
6.4 Il perimetro della variante pianificatoria PR-TriMa	pag. 18
6.5 Organizzazione dei lavori	pag. 18
6.6 Compiti pianificatori e di accompagnamento specialistico	pag. 19
6.7 Assegnazione dei mandati	pag. 20
6.8 Costi e tempistica	pag. 21
7. La variante del PR di Lugano concernente il comparto della stazione (StazLu2)	pag. 22
7.1 Introduzione	pag. 22
7.2 Il perimetro della variante del PR di Lugano	pag. 23
7.3 Organizzazione dei lavori	pag. 25
7.4 Compiti pianificatori e di accompagnamento specialistico	pag. 25
7.5 Assegnazione dei mandati	pag. 26
7.6 Costi e tempistica	pag. 27
8. Conclusioni	pag. 27

1. IL QUADRO PIANIFICATORIO DEL COMPARTO DELLA STAZIONE FFS E DELLA TRINCEA DI MASSAGNO

L'ordinamento pianificatorio ed infrastrutturale generale del comparto territoriale della stazione FFS di Lugano, elaborato nell'ambito della codifica del Piano dei trasporti del Luganese (PTL), è stato consolidato nella scheda di coordinamento M3 del Piano direttore cantonale (oggetto PTL) e prevede in particolare nelle seguenti misure di attuazione:

3.5d. Adattamento della viabilità e rafforzamento del nodo intermodale alla stazione FFS di Lugano.

Lo specifico piano di indirizzo del comparto della stazione FFS propone:

a. Elementi di base

- anello viario;
- copertura di via Basilea con sistemazione del Parco del Tassino lungo la linea ferroviaria;
- sistemazione pedonale del piazzale della stazione;
- percorso pedonale Besso - Città, comprendente l'atrio d'entrata alla stazione, il prolungamento del sottopasso d'accesso ai binari e le scale mobili dal Bertaccio al Piazzale FFS;
- parcheggio sotterraneo per ca. 300 p.a. nel Piazzale di Besso;
- fermate per i trasporti pubblici sul Piazzale di Besso.

b. Complementi

Allo schema base possono aggiungersi i seguenti complementi:

- l'ampliamento della stazione FFS, con l'atrio a valle dei binari e un terzo marciapiede ferroviario supplementare;
- una nuova funicolare (in aggiunta e non in sostituzione della funicolare esistente) dal Piazzale di Besso alla nuova fermata di Lugano S. Anna della Rete tram del Luganese;
- le nuove edificazioni con contenuti da definire:
- sopra il Piazzale di Besso e sul sedime ex Posta di Besso;
- sull'area FFS nord verso Massagno;
- la sistemazione del Parco del Bertaccio, con l'ampliamento e un nuovo disegno del Parco.

Per quel che riguarda invece l'ordinamento territoriale generale fa ancora stato il Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato urbano del Luganese (COTAL) elaborato durante gli anni '90 e codificato nella scheda R3 del Piano direttore cantonale (oggetto COTAL), che per il comparto della Città Alta (Quartiere Besso - Massagno) ipotizza lo sviluppo di un quartiere plurifunzionale a forte densità urbana, auspicando lo sviluppo dei seguenti contenuti urbanistici:

- residenza;
- mantenimento delle strutture commerciali di servizio al quartiere;
- copertura della trincea FFS a Massagno;
- realizzazione della stazione AlpTransit;
- valorizzazione dei percorsi pedonali di accesso al Centro;

oltre ai citati interventi legati alla gestione della mobilità, in particolare:

- predisposizione di collegamenti meccanizzati stazione – Centro;
- attuazione dell'interscambio e del nuovo anello stradale;
- dimensionamento del traffico di penetrazione e di collegamento interno all'agglomerato;
- riqualifica e ristrutturazione in viali urbani degli assi di penetrazione.

Come si è menzionato, secondo il Piano regolatore del Comune di Massagno, il comparto della trincea ferroviaria è genericamente regolato dall'art. 22 delle NAPR comunali, approvate dal Consiglio di Stato il 2 dicembre 1997, che prevede l'obbligo di allestire un Piano particolareggiato.

Il comprensorio sul territorio della Città di Lugano che si intende assoggettare al Piano regolatore intercomunale TriMa, così come quello dell'area della stazione FFS, sono inseriti in una zona di pianificazione, denominata ZP4, senza contenuti urbanistici specifici, nel

frattempo scaduta.

2. IL PROGETTO STAZLU

Nel 1999 si dà avvio all'elaborazione del progetto di massima della sistemazione dell'area della stazione FFS di Lugano. Sotto la direzione della Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) è costituita la Delegazione delle Autorità (composta dal Dipartimento del territorio, dalle Ferrovie federali svizzere e dai Municipi di Lugano, Massagno e Sorengo). Quest'ultima conduce il progetto, che si configura come un approfondimento del piano di indirizzo 1997. Il progetto è messo in consultazione tra i Comuni e i servizi interessati, due volte: nell'anno 2000 e nell'anno 2002, raccogliendo sostanziali adesioni. Nel frattempo il Municipio di Massagno avanza la richiesta di inserire nel progetto l'ipotesi della copertura e dell'uso della trincea ferroviaria di Massagno e nel luglio 2002 presenta sul tema uno specifico studio. L'analisi della problematica e della proposta prende qualche tempo e nel maggio dell'anno 2003 la Delegazione delle Autorità approva il progetto StazLu e dà mandato ai Comuni interessati di approfondire in parallelo e in modo coordinato lo studio sulla trincea ferroviaria di Massagno.

Con la dichiarazione d'impegno del 23 maggio 2003, il Consiglio di Stato, le Ferrovie federali svizzere e i Municipi di Lugano, Massagno e Sorengo confermano l'impegno sul progetto StazLu e l'avvio del suo consolidamento mediante un piano giuridicamente vincolante secondo l'indirizzo adottato.

Sentita l'Autorità federale, si quindi è potuta determinare la procedura applicabile al suddetto consolidamento del progetto ed alla domanda di costruzione delle opere. Trattandosi di un progetto "multimodale", cioè con elementi destinati all'esercizio ferroviario, alla viabilità, all'esercizio dei trasporti pubblici su gomma, al traffico lento e al parcheggio, entra in linea di conto la Legge federale sulle ferrovie (LFerr) poiché gli elementi destinati all'esercizio ferroviario e dei trasporti pubblici sono determinanti.

Nel febbraio 2004 la Delegazione delle Autorità ha approvato il programma di lavoro dei progetti sull'area della stazione di Lugano e ha deciso di suddividere gli interventi in tre elementi:

StazLu1, (prima fase) concernente le infrastrutture della mobilità nell'area della stazione;

StazLu2 (seconda fase), concernente le edificazioni nell'area della stazione, di competenza del Comune di Lugano;

TriMa, progetto volto a ottenere il riassetto urbanistico dell'area della trincea di Massagno.

La Delegazione delle Autorità ha inoltre definito la committenza di StazLu1 (Cantone, FFS e Comune di Lugano) ed ha autorizzato l'avvio dell'elaborazione del progetto di pubblicazione secondo la LFerr.

3. STAZLU1

La Delegazione delle Autorità ha definito la committenza di StazLu1, costituita da Cantone,

Ferrovie federali svizzere (Divisione Infrastrutture e Divisione Immobili) e Comune di Lugano, e l'ha autorizzata a dare avvio all'elaborazione del progetto di pubblicazione secondo la LFerr. Nel corso dei mesi successivi i committenti hanno verificato il progetto per ottimizzarne la funzionalità e minimizzarne i costi, portando la stima dei costi al +/- 20%. Nella riunione del 3 giugno 2005 i delegati dei committenti hanno approvato il progetto di massima ottimizzato.

Durante l'estate 2005, nell'ambito di una procedura di progettazione-test per la copertura della trincea di Massagno, condotta dal Comune di Massagno e dalla Città di Lugano, è stato presentato il concetto urbanistico Linkage. Nei mesi seguenti, in due fasi, è stata verificata la compatibilità tra il progetto StazLu1 ed il concetto TriMa, giungendo ad un esito positivo.

Il 12 giugno 2006 il Consiglio di Stato, la CRTL, le FFS ed i Comuni di Lugano, Massagno e Sorengo hanno sottoscritto il Complemento alla dichiarazione di impegno del 23 maggio 2003, con la quale s'incarica la committenza di StazLu1 di procedere con la progettazione definitiva secondo il progetto di massima ottimizzato.

A conclusione di questo iter, i tre committenti - Cantone Ticino, Ferrovie Federali Svizzere, la Città di Lugano - hanno potuto sottoscrivere il 13 ottobre 2006 il citato accordo, che stabilisce modalità di lavoro e ripartizione dei costi.

StazLu1 comporta la realizzazione di infrastrutture che permettono di:

1. realizzare la principale piattaforma di interscambio dei trasporti pubblici e privati del Luganese;
2. risolvere gli annosi problemi viari locali;
3. creare le basi per lo sviluppo urbanistico dell'area.

StazLu1 prevede la realizzazione di tre moduli infrastrutturali:

- il modulo ferroviario, comprendente la sistemazione dei binari e dei marciapiedi ferroviari;
- il modulo stradale, comprendente l'anello stradale dall'incrocio Genzana (Massagno) all'incrocio Tassino;
- il modulo delle infrastrutture della stazione, comprendente l'autosilo di Besso, il terminale degli autobus, l'adattamento dei due passaggi pedonali e la sistemazione dei piazzali della stazione.

I risultati dei lavori di progettazione urbanistica del 2005, dai quali è scaturito il concetto urbanistico Linkage del gruppo interdisciplinare condotto dall'arch. Mario Campi, sono confluiti in una dichiarazione di intenti siglata nell'estate 2006 fra i due Comuni, il Cantone, la Commissione regionale dei trasporti e le ferrovie federali (DA), che ha permesso di consolidare il progetto Linkage in un piano urbanistico generale (Masterplan) della Città Alta, approvato poi dalla DA nel settembre 2007.

4. GLI ELEMENTI SALIENTI DEL MASTERPLAN CITTÀ ALTA

Il Masterplan Città Alta rappresenta la sintesi delle opzioni urbanistico - pianificatorie emerse nell'ambito della procedura di "progettazione-test", così come delle successive verifiche

svolte dal Dipartimento del territorio (DT) e dalla Commissione regionale dei trasporti del luganese (CRTL). Esso ha raggiunto un significativo e generalizzato consenso istituzionale da parte delle istanze competenti, elemento di fondamentale importanza per i prossimi passi pianificatori che attendono i Comuni interessati.

Di seguito sono proposti degli estratti dal documento “Masterplan Città Alta – Versione D” datato 7 settembre 2007, elaborato dal gruppo interdisciplinare Linkage, coordinato dall’arch. Mario Campi. Questo documento è da considerare un quadro di riferimento indicativo sulle grandi opzioni di organizzazione territoriale del comparto e l’oggetto del PR-TriMa sarà unicamente il modulo 2 senza il collegamento viario verso l’uscita autostradale Lugano-nord (modulo 3).

Il Viale stazione assume pertanto unicamente un significato ed una gerarchia di strada di servizio al quartiere, che permette di collegare i quartieri di Besso e Massagno con la stazione FFS.

La “visione” urbanistica nel contesto della città storica

Elemento generatore della nuova immagine urbana proposto dal Masterplan è il disegno di un viale, quello della stazione, un’arteria cittadina multifunzionale, che da solo rappresenta la risposta più semplice al problema.

Esso dà forma concreta ad una nuova interpretazione della viabilità dei luoghi in esame, e comporta benefici notevoli per i quartieri ed i territori della Città Alta, incrementandone la qualità urbana e l’identità.

Per i quartieri della Città Alta, questo viale che li collega alla stazione, è un asse cittadino tradizionale con fabbricati urbani densi di contenuti programmatici complessi che, consolida da un lato l’identità oggi discordante dei suoi quartieri, ed evita dall’altro il disperdersi della città nel territorio. In definitiva esso consente l’urbanizzazione dell’intera area della trincea a partire dal polo intermodale della stazione.

Da un lato, ciò permette di dare forma urbana concreta e riconoscibile a questa parte della Città Alta mentre dall’altro, accresce quella permeabilità, in sostanza quel facile collegamento necessario, oggi inesistente, con i servizi del nodo intermodale della stazione, dell’area di posteggio, oltre che del nuovo centro di quartiere a carattere commerciale e a densità elevata attorno alla stazione. Quale migliore collegamento con Montarina e Breganzona per i quartieri residenziali a monte della ferrovia, si propone lungo il Viale della Stazione, una tipologia urbana a corti differenziate. Questa tipologia è in grado di dare soluzione adeguata ai problemi di permeabilità dei Quartieri Ovest con la stazione FFS, superando la soglia topografica dell’area da un lato, e collegando tramite le sue corti, i quartieri residenziali retrostanti con la piattaforma d’interscambio modale della stazione FFS dall’altro.

In definitiva, si pensa ad un progetto urbano che, procedendo dalle preesistenze, sia elementare, fattibile, attuabile a tappe e che, nel contempo, possa attrarre e coinvolgere attori pubblici e privati.

L’intervento mostra quattro parti caratteristiche: in faccia alla stazione a Besso troviamo il nuovo viale insediato sul sedime esistente di via Basilea che, in questo modo, diventa nuovo accesso e nel contempo marciapiede della stazione. La stazione è ora facilmente accessibile dai quartieri a monte; una stazione aperta alla città.

Al di là del sottopassaggio di Besso, il viale comincia a salire dolcemente. L’attuale scarpata di proprietà FFS, coperta di vegetazione minore, viene utilizzata per insediare edifici e posteggi che servono anche da muro di sostegno.

La ferrovia entra in galleria più o meno 100 metri dopo la stazione. Da questo punto, il viale

sale sulla copertura della trincea e segue il tracciato dei binari. Ad est viene accompagnato dalla vegetazione del parco, uno spazio aperto cittadino.

Gli edifici allineati lungo il nuovo viale sfruttano in questa zona centrale il dislivello tra il quartiere di Besso ed il livello stradale, per formare una serie di edifici disposti su vari livelli, attraversati da percorsi pedonali degradanti dal quartiere verso la stazione.

La mobilità nella Città Alta

Da più di un secolo da quando fu costruita (120 anni fa) la ferrovia, la stazione di Lugano e la trincea di Massagno separano il centro storico dai quartieri della Città Alta. Dalla costruzione dell'autostrada A2, il traffico di transito nord-sud aggira la città. Il traffico veicolare diretto al centro di Lugano in provenienza da nord dal piano del Vedeggio grava in modo sempre più massiccio sugli accessi storici di via Besso e via San Gottardo. Con la costruzione in atto della tangenziale Omega e della galleria Vedeggio - Cassarate, queste arterie storiche vengono alleggerite dal traffico.

Lo spazio stradale attuale, dominato oggi dal traffico motorizzato, pregiudica gravemente il movimento del traffico pubblico. Esso non consente un movimento pedonale agevole, che è l'elemento centrale per una migliore qualità di vita nel quartiere. Inoltre esso rende difficoltoso e poco attrattivo l'accesso, già di per se insufficiente, alla stazione ferroviaria.

Per una nuova e più attuale soluzione dei problemi di traffico, le necessità fondamentali sono rappresentate dai collegamenti attrattivi da Massagno alla stazione ed al centro di Lugano, dall'accesso facilitato dalla Città Alta alla stazione, dai percorsi semplificati e dagli accessi più attrattivi per il traffico pubblico nonché dai collegamenti specifici per ciclisti e pedoni tra i quartieri della Città Alta.

Lo scopo primario della nuova organizzazione viaria della Città Alta è perciò una rete di collegamenti che ristabilisce le connessioni indispensabili per un quartiere attrattivo e prospero. Spina dorsale dei collegamenti della Città Alta è il Viale della Stazione, collegamento urbano fra Massagno e la stazione FFS di Lugano.

La rete per la mobilità lenta è capillare, mentre il traffico motorizzato individuale si concentra sugli assi principali di penetrazione e collegamento esistenti. Il viale stazione in questo ambito funge da strada di collegamento locale.

Un nuovo parco per dare qualità allo spazio pubblico

Il bosco-parco, una tipologia che si distingue per qualità e utilizzo dalle altre aree verdi già presenti a Massagno, si propone come uno spazio aperto, elemento verde cittadino per il riordino urbano dei quartieri nell'area di intervento della trincea.

Un disegno semplice di sentieri pedonali attraversa il parco e si allaccia ai punti strategici della maglia dei percorsi esistenti.

Due passerelle fra gli alberi del parco offrono collegamenti orizzontali fra il tessuto urbano odierno di Massagno, le nuove edificazioni ed il quartiere retrostante verso Besso.

Nel parco, in prossimità di queste passeggiate panoramiche sopraelevate, possono situarsi alcune piccole infrastrutture quali ad esempio un chiosco, un caffè, alcuni giochi: ed i necessari collegamenti verticali fra il percorso aereo e le attività nelle radure del parco.

In uscita dal parco verso il lago si raggiunge una terrazza, autentico belvedere sul Ceresio. Da qui, su di un declivio-giardino, ha inizio una rete di sentieri che si allaccia, per funzione e tipologia, a quella esistente che, oltre la stazione, conduce in centro città.

5. LE VERIFICHE DELL'INFRASTRUTTURA STRADALE (ANELLO VIARIO) NELL'AMBITO DI STAZLU1

Nel quadro delle verifiche di compatibilità del progetto StazLu1 con il concetto urbanistico Linkage per la copertura della trincea ferroviaria di Massagno (successivamente consolidato nel Masterplan Città Alta), il gruppo di lavoro incaricato raccomandava nel suo rapporto del 26 aprile 2006 di verificare, nell'ambito della fase di allestimento del progetto definitivo di StazLu1, la funzionalità dell'infrastruttura stradale con circolazione a doppio senso anziché a senso unico su Via Basilea e su Via Maraini. Infatti, il sistema di circolazione a senso unico non appariva pienamente soddisfacente nel contesto di una valutazione urbanistica ed ai fini della conduzione dei futuri percorsi del trasporto pubblico.

A tale scopo, è stato commissionato all'ufficio TEAMVerkehr di Zugo, uno specifico studio volto ad eseguire le verifiche richieste. Partendo dalla soluzione di riferimento StazLu1, con anello stradale interamente a senso unico, sono state sviluppate 4 varianti che prevedono una graduale introduzione di tratte a doppio senso fino al doppio senso completo. Per ognuna delle 4 varianti sono state effettuate delle approfondite verifiche di capacità degli incroci.

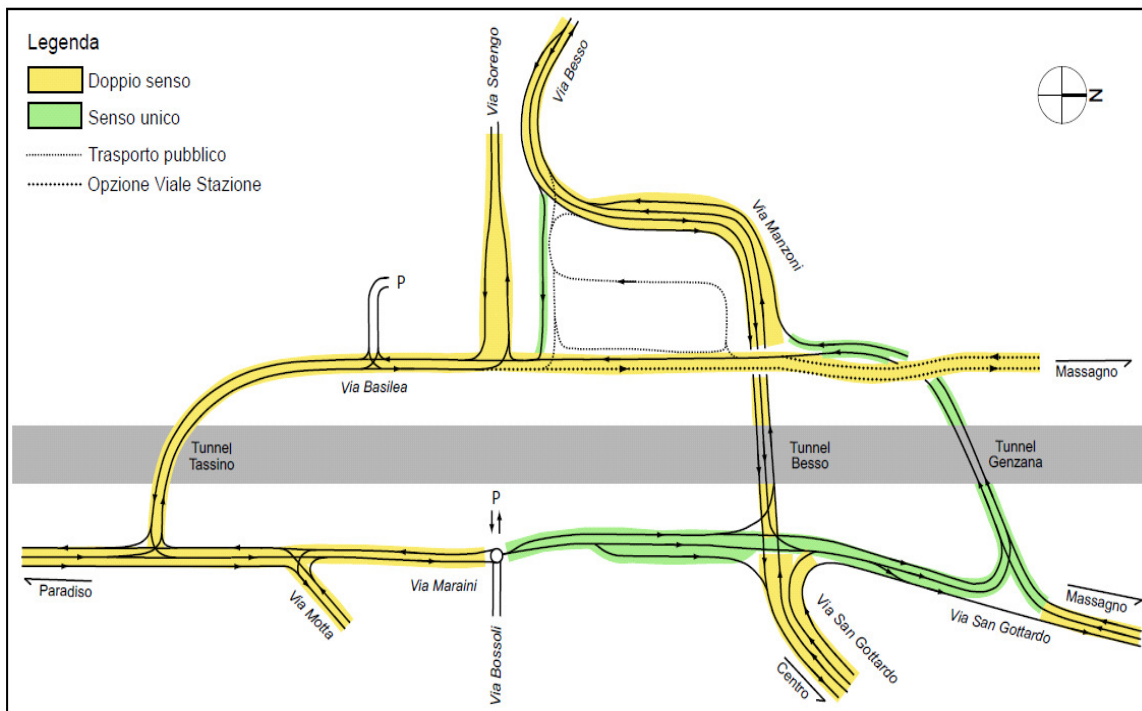
I risultati dello studio hanno permesso di appurare che:

1. La soluzione StazLu1 (anello viario a senso unico) presenta un sistema viario di elevata capacità con un ottimo livello di servizio.

L'unica alternativa alla soluzione StazLu1 che permetta di garantire la necessaria funzionalità del sistema stradale è la variante denominata 1+, che prevede l'introduzione del doppio senso sui seguenti tratti:

- Via Basilea: tra Via Maraini e Via Sorengo;
- Via Maraini: tra la Via Motta e l'innesto di Via Bossoli / accesso al piazzale sud.

La seguente grafica illustra la variante 1+.



3. La realizzazione della variante 1+ necessita di un adattamento dell'accesso al P&R di Besso, rispetto a quanto previsto dal progetto StazLu1, ossia dell'inserimento di una terza corsia parziale sulla Via Basilea o dello spostamento dell'accesso al P&R verso sud (opzione preferibile dal punto di vista urbanistico).

Sulla base di questi risultati, lo studio raccomanda pertanto:

1. In generale:

optare per la realizzazione della variante 1+, con doppio senso parziale su Via Maraini e Via Basilea, possibilmente con nuova ubicazione dell'accesso al P&R di Besso (spostamento verso sud);

2. Nell'ambito di StazLu1 (Conduzione da parte del Cantone):

- adeguare ed ottimizzare gli incroci in funzione della variante 1+;
- spostare l'accesso al P&R di Besso verso sud (misura subordinata ad un accordo con il proprietario del sedime ex Posta (cfr. pto 3));
- prevedere una nuova rotonda in corrispondenza del previsto accesso al piazzale sud / innesto Via Bossoli;
- prevedere un calibro maggiore su Via Basilea tra Via Sorengo ed il limite sud del marciapiede della stazione (ev. 3. corsia parziale, corsia multiuso, isole centrali, ecc.);
- garantire in generale il necessario coordinamento con la pianificazione di StazLu2.

3. Nell'ambito di StazLu2 (Variante di PR - Città di Lugano):

- ricercare un accordo con il proprietario del sedime ex Posta per un accesso congiunto al P&R di Besso ed al posteggio privato;
- prevedere un adeguato arretramento su Via Basilea, considerando il calibro per le

tre corsie.

- 4. Nell'ambito di TriMa** (PR intercomunale – Città di Lugano/Comune di Massagno):
- prevedere un dispositivo pianificatorio in funzione della realizzazione del Viale della Stazione.

Nell'ambito del PR intercomunale TriMa e della variante di PR StazLu2, do competenza comunale, occorrerà pertanto approfondire e consolidare gli indirizzi pianificatori tenendo conto dei risultati dalle verifiche stradali sopra descritte.

6. IL PR INTERCOMUNALE TRIMA

6.1 INTRODUZIONE

A partire dal 2002 gli esecutivi dei Comuni di Lugano e Massagno hanno affrontato in maniera congiunta le diverse tematiche strategiche ed operative che scaturiscono da un compito di grande rilevanza per lo sviluppo dell'agglomerato urbano del Luganese: la gestione della riqualifica e dello sviluppo del comparto territoriale a ridosso nella parte nord della stazione FFS di Lugano denominato trincea ferroviaria di Massagno (TriMa). Questo approccio coordinato vuole garantire la realizzabilità delle necessarie misure di ordinamento territoriale e l'adeguato accompagnamento alla realizzazione degli investimenti pubblici e privati sulla base di un ampio consenso politico-istituzionale.

Il lavoro svolto negli ultimi anni non ha generato solo una mera analisi dei compiti, ma ha portato a delle proposte concrete sulle modalità con cui affrontare e gestire in maniera appropriata lo sviluppo del comparto TriMa.

Queste proposte costruivano sullo "studio di opportunità" del 2003 per una copertura della trincea ferroviaria di Massagno (Fase 0) e come si è menzionato sono state esplicitate, per quel che riguarda l'organizzazione territoriale ed urbanistica, con l'allestimento nel 2007 di un "Masterplan Città Alta", risultato formale di una "progettazione-test" svolta nel 2005 (Fase I).

Come si è menzionato, nel 2005 i Municipi della Città di Lugano e del Comune di Massagno avevano quindi promosso, sulla base dello specifico mandato dei rispettivi Consigli comunali, dei lavori di progettazione urbanistica, invitando 3 gruppi interdisciplinari ad affrontare il tema dello sviluppo della Città Alta da vari punti di vista (architettonico, ambientale, trasportistico, ecc.).

I progettisti hanno sviluppato delle valide ipotesi che sono state analizzate da un consesso di esperti esterni, che ha accompagnato i due Municipi nei lavori di valutazione.

I risultati di questo lavoro sono successivamente confluiti nel Masterplan della Città Alta, approvato poi dalla DA nel settembre 2007.

Nell'ottobre del 2008 i Municipi della Città di Lugano e del Comune di Massagno hanno siglato una convenzione per il coordinamento dei lavori di pianificazione intercomunale (PR-TriMa) sotto forma di un "piano regolatore intercomunale" ai sensi del Regolamento della Legge cantonale di applicazione della Legge federale sulla pianificazione del territorio (conformemente all'art. 16 RLALPT), istituendo in particolare il "Tavolo TriMa", organo di coordinamento fra i due Municipi.

Il “Tavolo TriMa” ha coinvolto nell’aprile del 2009 le FFS Immobili, maggiore proprietario fondiario nel comparto della Città Alta, con le quali è emersa l’ipotesi di realizzare nel contesto della pianificazione intercomunale un progetto di ampia portata per lo sviluppo di tutto l’agglomerato urbano: un “Campus universitario della Città Alta”, che permettesse in particolare l’insediamento di parte della Scuola universitaria professionale della Svizzera Italiana (SUPSI). Questa ipotesi progettuale, convalidata dalla SUPSI stessa durante l’estate del 2009, è stata presentata il 27 ottobre 2009 ad una seduta informativa congiunta dei due Consigli comunali di Lugano e Massagno.

Nella seduta informativa, la SUPSI ha presentato la sua nuova strategia logistica, che intende rafforzare le sinergie con l’USI: la Variante Campus USI/SUPSI del Piano regolatore di Viganello, recentemente approvata dal Consiglio di Stato, rientra in questo concetto, ritenuto che a Viganello è previsto l’insediamento del settore della tecnica.

Con queste premesse, i due Municipi di Lugano e Massagno portano all’attenzione dei rispettivi Consigli comunali questa strategia di sviluppo e, tramite il presente Messaggio municipale, chiedono i crediti per l’avvio della variante pianificatoria intercomunale (Fase II).

Il programma generale dei lavori PR-TriMa si svolge secondo la seguente organizzazione di massima:

Fase 0:	Studio di fattibilità	2001-2003	(concluso)
Fase I:	“Progettazione-test” TriMa Masterplan Città Alta”	2005 2006-2007	(conclusa) (concluso)
Fase II:	Pianificazione intercomunale Realizzazione infrastrutture viarie StazLu	2010-2011 dal 2014	(Comuni) (Cantone)
Fase III:	Investimenti pubblici SUPSI (prima tappa) Realizzazione di altri investimenti	 dal 2014 dal 2015	

I costi delle diverse fasi di lavoro, incluso l’allestimento della variante pianificatoria e il loro finanziamento sono riassunti nella tabella successiva.

	Complessivo	Cantone	Lugano	Massagno
Fase 0 Studio di fattibilità	40’000.- CHF	0.- CHF	0.- CHF	40’000.- CHF
Fase IA	200’000.- CHF	0.- CHF	100’000.- CHF	100’000.- CHF

“Progettazione-test”				
Verifica risultanze	50'000.- CHF	50'000.- CHF	0.- CHF	0.- CHF
Fase IA				
Fase IB	110'000.- CHF	40'000.- CHF	35'000.- CHF	35'000.- CHF
Masterplan Città Alta				
Fase II	280'000.- CHF	0.- CHF	140'000.- CHF	140'000.- CHF
PR-TriMa *				
TOTALE	680'000.- CHF	90'000.- CHF	275'000.- CHF	315'000.- CHF
	100%	13.3%	40.4%	46.3%

* Esclusi i costi delle FFS Immobili per la progettazione delle nuove strutture del Campus universitario SUPSI

6.2 VERSO IL NUOVO CAMPUS UNIVERSITARIO SUPSI

Nel settembre del 2007 la Delegazione delle Autorità (DA), composta dai rappresentanti:

- delle Ferrovie Federali Svizzere (FFS),
 - del Dipartimento del territorio (DT),
 - della Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL),
 - del Municipio della Città di Lugano,
 - del Municipio del Comune di Massagno,
 - del Municipio del Comune di Sorengo,
- richiamato il complemento alla dichiarazione d'impegno del 23 maggio 2003 per lo "Studio pianificatorio della stazione FFS di Lugano", sottoscritto il 12 giugno 2006;
 - preso atto del documento "Masterplan Città Alta" (versione D del 7 settembre 2007), parte integrante della presente risoluzione, elaborato dal Gruppo interdisciplinare Linkage (approvato nei principi dai Municipi di Lugano con risoluzione no. 30.143 del 2 agosto 2007 e di Massagno con risoluzione no. 527 dell'11 luglio 2007);
 - considerati esauriti i compiti delegati dalla DA al Municipio di Massagno, e cioè di allestire, in collaborazione con il Municipio di Lugano e sentiti i tecnici del DT, un "Masterplan Città Alta" sulla base del progetto Linkage (progetto scelto nell'ambito della procedura di “progettazione-test” del 2005 e verificato nel 2006 in relazione alla sua compatibilità con il Modulo "StazLu 1 ");
 - verificata preliminarmente la disponibilità delle FFS Immobili di voler procedere, in base al "Masterplan Città Alta", nell'elaborazione e nel promovimento di progetti di

sviluppo urbanistico sui propri terreni situati nel comparto della Città Alta, secondo modalità di collaborazione pubblico - privato,

ha preso le seguenti decisioni di fondo sulle modalità di attuazione del Masterplan Città Alta:

- La Città di Lugano, relativamente al Modulo 1 "StazLu2" ed il Comune di Massagno, per quel che riguarda il Modulo 2 "TriMa", procedono nel loro consolidamento formale attraverso una procedura pianificatoria coordinata a livello comunale (varianti di Piano regolatore) e definita con le FFS Immobili. Essi informano regolarmente la DA sullo stato di avanzamento di detti lavori pianificatori.
- L'assegnazione dei mandati relativi alle pianificazioni/progettazioni dei Moduli 1 "StazLu2", 2 "TriMa" e 3 "Verifiche viabilistiche" è indipendente dalle procedure precedenti, che si esauriscono con i mandati sinora assegnati.
- Il DT, in collaborazione con la CRTL ed i Municipi di Lugano e di Massagno, si impegna, nell'ambito delle verifiche del PTL/2.a fase, ad approfondire anche la tematica dell'accessibilità generale alla stazione FFS di Lugano, in considerazione della realizzazione dei progetti infrastrutturali ed urbanistici di riferimento per l'area della Città Alta.

Su questa base è stata avviata nel 2008 la collaborazione fra Lugano e Massagno, per quale che riguarda l'attuazione del Modulo 2 "TriMa", che attraverso il coinvolgimento delle FFS Immobili ha permesso di attivare uno scenario di sviluppo del comparto incentrato sull'ipotesi di un nuovo Campus universitario per la SUPSI.

La SUPSI ha conosciuto nei suoi 12 anni di storia uno sviluppo molto significativo, sia in termini qualitativi che quantitativi. Conseguentemente è cresciuto (e potrebbe ancora crescere) il numero degli studenti, sia a tempo pieno, sia in regime parallelo all'attività professionale (oggi oltre 1'500), quello degli iscritti alla formazione continua (oggi quasi 7'000 all'anno) e quello dei collaboratori, che si avvicinano oggi alle 800 unità, rendendo la SUPSI un datore di lavoro molto importante, attrattivo e qualificato per il nostro territorio.

Sono quindi complessivamente oltre 2'000 le persone che ogni giorno si muovono nel Cantone in relazione alle attività della SUPSI.

La logistica attuale, in particolare nelle sedi di Manno, non permette più di svolgere in modo confacente le attività formative e di ricerca, e di dare alla SUPSI e ai propri utenti - siano essi collaboratori o studenti - una adeguata identità e supporto infrastrutturale.

Per assicurare la competitività della SUPSI e, più in generale, del Ticino universitario, il Consiglio della SUPSI ha quindi definito una strategia logistica attualizzata, capace di rispondere alle esigenze legate alle ulteriori previsioni di sviluppo dei prossimi anni, assicurando il rispetto dei principi della sostenibilità - nelle sue dimensioni ambientale, economica e sociale - a medio e a lungo termine.

Una sostenibilità applicata in senso globale, dalla diffusione nel territorio cantonale, all'inserimento urbanistico, dalla vivibilità degli spazi alla concezione innovativa degli edifici. Il tutto considerando l'impatto che, entro il 2020, avranno le nuove opere di viabilità pubbliche (AlpTransit, il collegamento da Lugano alla Malpensa, tramite il nuovo asse ferroviario Varese - Mendrisio) all'interno del Ticino e nel contesto del collegamento fra il Cantone e il resto della Svizzera e la Lombardia. Le città ticinesi saranno infatti molto più

vicine fra 10 anni, grazie ai nuovi collegamenti ferroviari.

La nuova strategia logistica prevede quindi uno sviluppo in tre Campus ubicati a Locarno, Lugano e Mendrisio. Questi ultimi sono pensati anche per valorizzare le sinergie fra USI e SUPSI, in particolare nei settori delle costruzioni (a Mendrisio) e della tecnica (a Lugano-Viganello, oggetto di una variante del Piano regolatore recentemente approvata dal CdS), con l'avvicinamento delle attività affini fra le due istituzioni universitarie presenti nel Cantone.

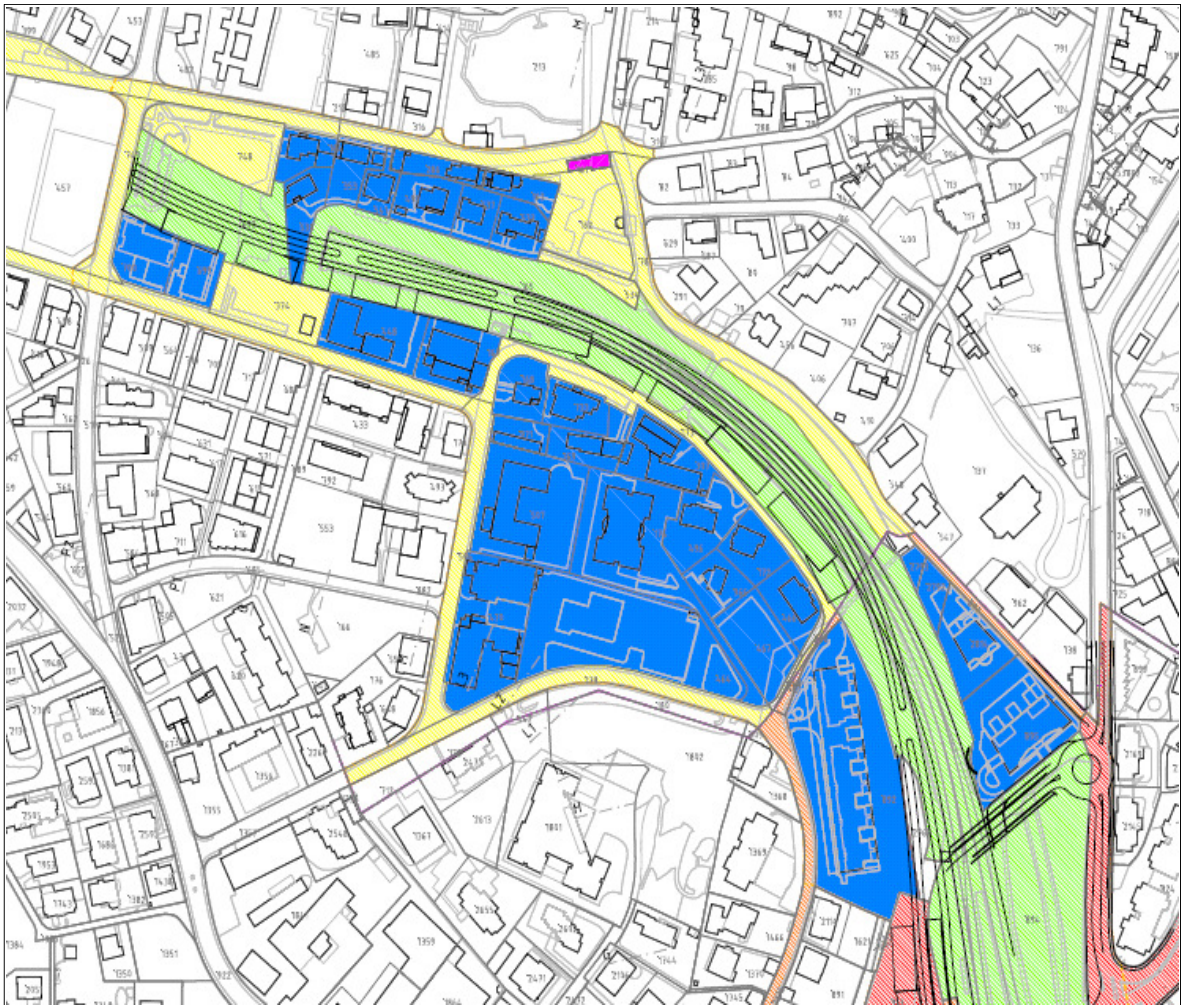
All'interno di questa pianificazione un ruolo centrale è pensato per l'insediamento strategico alla stazione FFS di Lugano, dove è previsto di ubicare la direzione della SUPSI e i Dipartimenti Sanità e Scienze aziendali e sociali, oltre agli uffici per i Servizi centrali e alcune aule per lo formazione continua.

Le nuove costruzioni sono da pensare in diretta correlazione con lo copertura della trincea ferroviaria e lo costruzione di un parco nel comune di Massagno, che permetterebbe di creare un'interessante area comprendente anche alcune infrastrutture del Comune quali la palestra, la piscina, la mensa del centro scolastico ristrutturato ed il cinema Lux, fruibili - se adeguatamente concepiti - anche dagli utenti SUPSI.

In una seconda fase lo sviluppo del comparto potrebbe arricchirsi con ulteriori edifici, come ad esempio per il Conservatorio della Svizzera italiana, una casa dello studente ed eventuali ulteriori spazi per i Dipartimenti e lo Direzione della SUPSI.

6.3 IMPLEMENTAZIONE DELLA STRATEGIA A LIVELLO DI COORDINAMENTO DEI LAVORI

La seguente rappresentazione grafica riassume la situazione delle proprietà fondiari nel comparto TriMa: sono indicate in verde le proprietà delle FFS, in blu le proprietà private, in giallo quelle del Comune di Massagno ed in rosso quelle del Cantone.



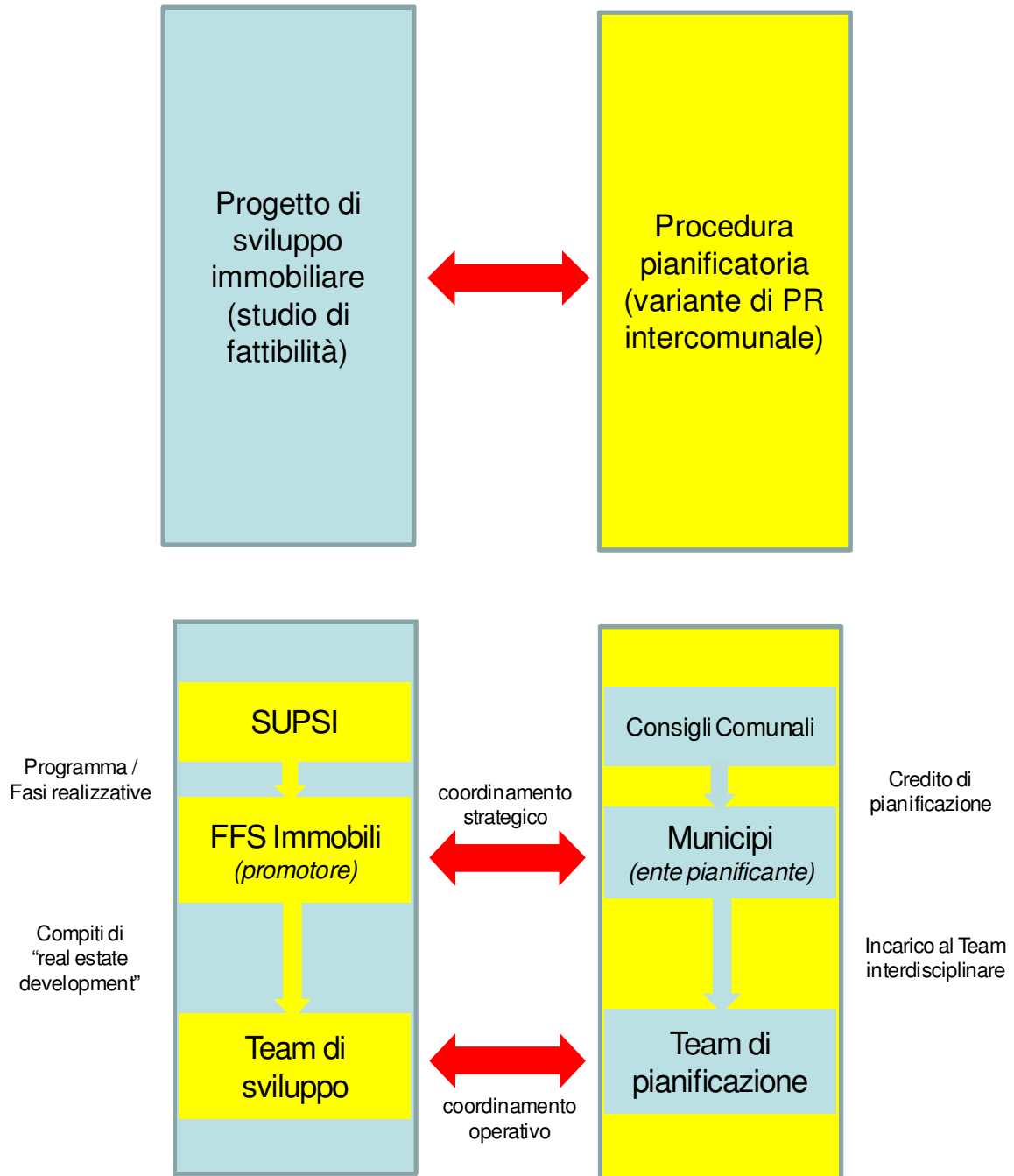
Di fatto, l'ipotesi della copertura della trincea ferroviaria permette, tramite l'attuazione del disegno urbanistico del Masterplan Città Alta, di valorizzare i terreni delle FFS con la possibilità di realizzare nuove costruzioni lungo l'asse del Viale stazione e sul piazzale nord della stazione.

E' in questo comparto (del colore verde) che il proprietario (FFS) intende sviluppare le strutture insediative del nuovo Campus universitario, definendo direttamente con la SUPSI i contenuti, il programma e le eventuali tappe di realizzazione.

Il PR-TriMa riprenderà, coordinandolo con gli obiettivi generali di sviluppo del comparto, questo programma di sviluppo e lo codificherà nel piano regolatore intercomunale, garantendo nel contempo il coordinamento con la progettazione delle infrastrutture viarie della stazione FFS, rispettivamente con l'assetto urbanistico e pianificatorio di StazLu2/ZP4.

Di fatto, il "Tavolo TriMa" sarà responsabile di coordinare le due procedure, quella dello

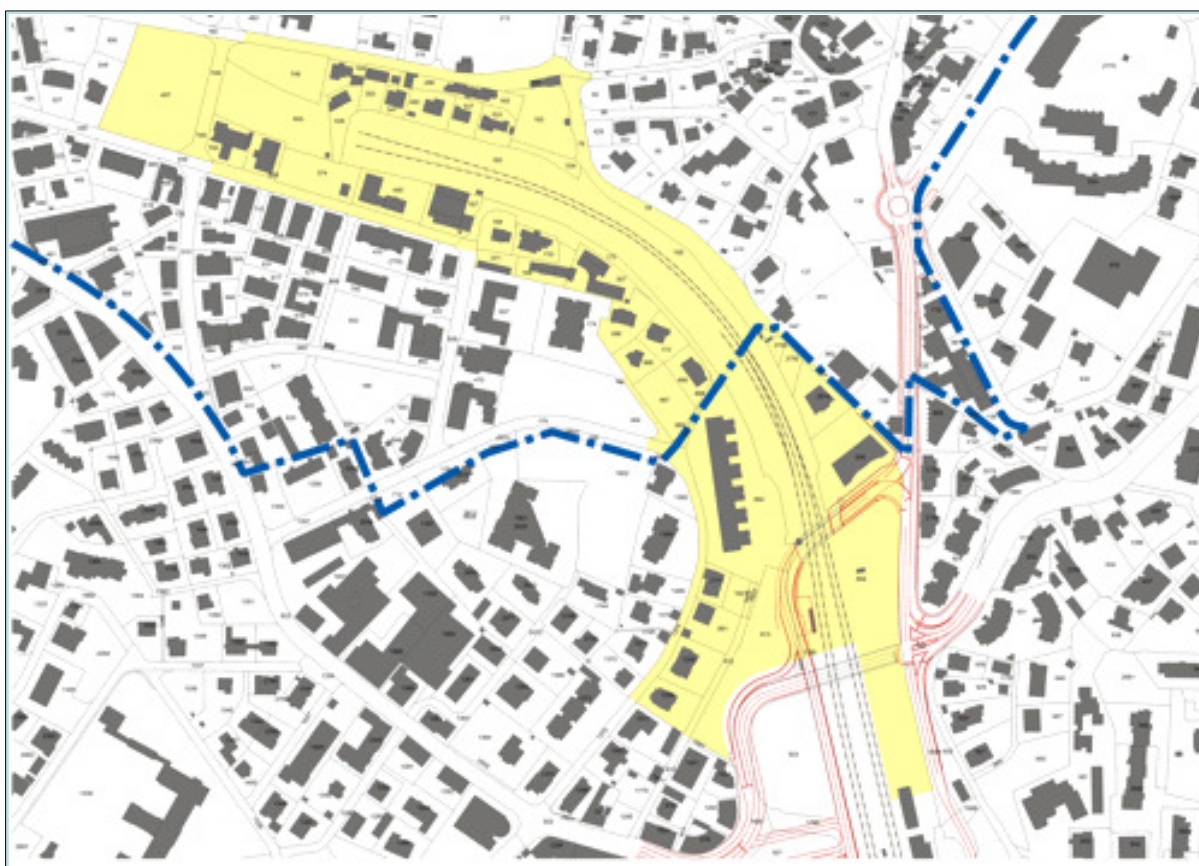
studio di fattibilità del Campus SUPSI (eseguito dalle FFS Immobili con la SUPSI stessa) e quello della procedura pianificatoria (elaborato da un team interdisciplinare di pianificazione incaricato dai Municipi), secondo il seguente approccio schematico:



6.4 IL PERIMETRO DELLA VARIANTE PIANIFICATORIA PR-TRIMA

Nella rappresentazione grafica seguente è indicato il perimetro della variante pianificatoria intercomunale (area messa in evidenza con il colore giallo), con indicato il confine comunale

fra la Città di Lugano e il Comune di Massagno (linea blu tratteggiata).



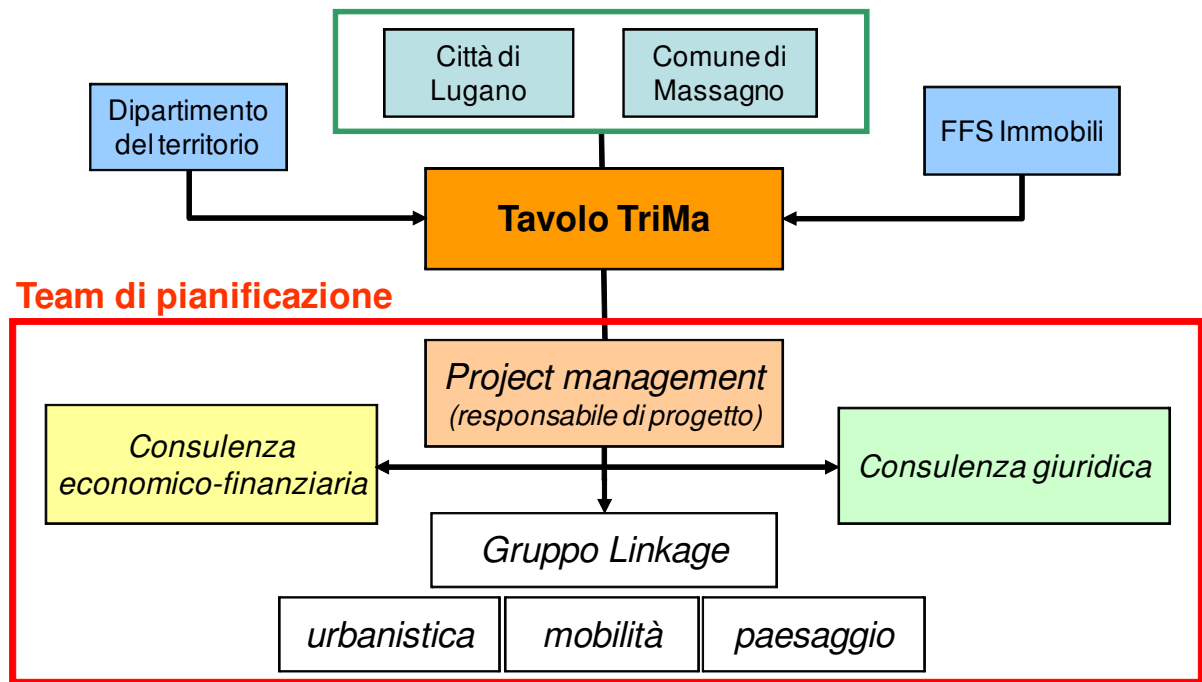
Il perimetro proposto riprende, oltre alle proprietà delle FFS su cui sviluppare il progetto del Campus universitario anche una fascia adiacente di proprietà comunali e soprattutto private che saranno toccate in maniera diretta o indiretta dal progetto urbanistico.

6.5 ORGANIZZAZIONE DEI LAVORI

La valenza strategica del comparto TriMa e la necessità di un coordinamento costante con le procedure di progettazione infrastrutturale nell'ambito del PTL / StazLu1 / StazLu2, rendono necessarie un'organizzazione di progetto e una modalità di lavoro che esula da un tradizionale mandato di pianificazione comunale.

L'organizzazione istituzionale conferma le scelte fatte nelle fasi precedenti dei lavori e verte attorno ad un gruppo di coordinamento denominato "Tavolo TriMa", formato dai rappresentanti degli esecutivi comunali, completato dai rappresentanti del Dipartimento del territorio e delle FFS Immobili, che si avvale di un "project manager" esterno, incaricato con specifico mandato di prestazione.

Questo organo operativo coordina i lavori di attuazione del Piano regolatore intercomunale, insieme alla realizzazione delle opere del PTL, con la seguente organizzazione di progetto:



Schema organizzativo di massima della procedura PR-TriMa

6.6 COMPITI PIANIFICATORI E DI ACCOMPAGNAMENTO SPECIALISTICO

Tre sono i fondamenti su cui si intende allestire il Piano Regolatore intercomunale TriMa:

- Identificare le nuove aree edificabili, definendo in maniera chiara i contenuti e i vincoli formali che le governano, per garantire soprattutto una sicurezza di diritto, premessa per un clima favorevole agli investimenti nel comparto territoriale in vista della realizzazione del nuovo Campus universitario SUPSI.
- Stabilire sulle rimanenti aree edificabili un modo semplice per governare l'indirizzo costruttivo, integrato con la logica del Campus universitario, laddove i contenuti sono determinati dalle preesistenti e dalla volontà di realizzare le ipotesi di ordinamento urbanistico previste dal Masterplan Città Alta.
- Coordinare con il progetto urbanistico la realizzazione delle infrastrutture, in primis la copertura della trincea ferroviaria e l'anello stradale attorno alla stazione FFS, ma anche le modalità di attuazione del parco urbano e dei percorsi della mobilità lenta.

Da questo concetto operativo si deducono i compiti specifici necessari al raggiungimento degli obiettivi:

I. Organizzazione del progetto e preparazione dei mandati

Questo modulo iniziale dei lavori serve a preparare tutto l'assetto formale e giuridico per dare avvio al lavoro di pianificazione vero e proprio, in particolare l'assegnazione dei mandati agli specialisti.

II. Allestimento del PR intercomunale

Il gruppo di lavoro di specialisti Linkage elaborerà i contenuti del Piano regolatore intercomunale sulla base del Masterplan Città Alta e dalle indicazioni di programma delle FFS Immobili per quel che riguarda il Campus universitario SUPSI.

III. Programma di realizzazione e adozione formale del PR intercomunale

Il Piano regolatore intercomunale sarà accompagnato dall'elaborazione di un piano finanziario per la sua realizzazione e necessiterà nella sua fase di adozione dell'accompagnamento da un giurista, soprattutto a partire dalla fase di pubblicazione, ma anche per l'elaborazione delle norme di attuazione.

IV. Informazione pubblica e coinvolgimento dei Consigli comunali

La capacità di implementare in tempi rapidi lo strumento del Piano regolatore intercomunale dipende anche dalla capacità di creare un consenso tra la popolazione, ma soprattutto con i proprietari fondiari del comparto. A tale scopo si dovrà prevedere un vero e proprio progetto di comunicazione e coinvolgimento dei proprietari e dei Consigli comunali già nella fase di elaborazione del piano, non da ultimo con l'allestimento di un sito internet dedicato.

V. Project management / coordinamento / segretariato

Il "Tavolo TriMa" intende avvalersi a tale scopo di un "Project Manager" esterno, che assume la funzione di coordinatore del lavoro tra gli specialisti, ma anche di segretariato del "tavolo" stesso.

6.7 ASSEGNAZIONE DEI MANDATI

L'assegnazione dei mandati avverrà conformemente alle disposizioni della Legge cantonale sulle commesse pubbliche (LCPubb) del 20 febbraio 2001 e del relativo Regolamento di applicazione del 12 settembre 2006.

I mandati diretti per gli specialisti non superano il massimo previsto dalla legge di Fr. 150'000.—, mentre il mandato per l'allestimento del PR intercomunale verrà assegnato, previa accettazione del capitolato d'onori, al gruppo Linkage, in base alle risultanze della precedente fase di "progettazione-test" (procedura ad invito con un limite massimo di mandato di Fr. 250'000.— complessivamente).

6.8 COSTI E TEMPISTICA

I costi complessivi per l'allestimento del PR intercomunale TriMa (Masterplan Città Alta Modulo 2) e per i lavori di accompagnamento specialistico sono stati valutati come segue:

Compiti	Costi
Organizzazione del progetto, crediti e preparazione	25'000.- CHF

dei mandati (lavori svolti nel 2008-09)	
Allestimento del PR intercomunale (mandati specialistici, prevalentemente al Gruppo Linkage)	125'000.- CHF
Programma di realizzazione (piano investimenti) e adozione formale del PR intercomunale (procedura formale e giuridica)	60'000.- CHF
Informazione pubblica e partecipazione (allestimento di un sito internet, comunicazione, ecc.)	20'000.- CHF
Project management / coordinamento / segretariato	50'000.- CHF
TOTALE	280'000.- CHF

I tempi per l'implementazione del "Masterplan Città Alta – Modulo 2" a partire dall'ipotesi di un nuovo Campus universitario SUPSI codificato in un Piano regolatore intercomunale possono essere stimati complessivamente in almeno 2 anni e si suddividono come segue:

Fase	Tempo
Avvio dei lavori (conferimento mandati)	1 mese
Elaborazione del piano intercomunale ed invio per esame preliminare dipartimentale	5 mesi
Esame preliminare e adozione CC *	6 mesi
Pubblicazione, rimedi giuridici a approvazione da parte del Consiglio di Stato	12 mesi
TOTALE	24 mesi

* Fase di lavoro con tempi estremamente ridotti rispetto alla tempistica di una procedura ordinaria che presuppone un coinvolgimento attivo del Dipartimento del territorio sin dall'inizio dei lavori, così come un'informazione costante ai Consigli comunali.

7. LA VARIANTE DEL PIANO REGOLATORE DI LUGANO CONCERNENTE IL COMPARTO DELLA STAZIONE (STAZLU2)

7.1 INTRODUZIONE

Dall'adozione del Piano regolatore di Lugano, l'area della stazione non ha ancora un assetto pianificatorio compiuto. Nell'ambito del PR83, l'area è infatti stata attribuita ad una Zona di pianificazione, denominata ZP4. Questa misura di salvaguardia della pianificazione era stata adottata poiché “[...] questa zona presenta problemi particolari di pianificazione: occorre coordinare le iniziative dei vari Enti pubblici e parapubblici che vi operano (FFS, PTT, FLP,

ARL, ACT, Città e Dipartimento Pubbliche Costruzioni [...]”.

Il PR indicava la necessità di uno studio di dettaglio che doveva fornire “[...] tutte le direttive di carattere pianificatorio e compositivo per un corretto inserimento dei nuovi edifici, dei collegamenti pedonali – di superficie, sotterranei ed aerei – dei posteggi e delle relative bretelle di accesso [...], le indicazioni necessarie per l’insediamento di infrastrutture, anche di carattere privato, turistiche ed amministrative che possano dare al Centro di quartiere i contenuti attesi, sia per il suo funzionamento come tale, sia come importante struttura dei traffici e del turismo [...]”.

La Città aveva istituito la zona di pianificazione ed avviato i necessari studi. Gli stessi sono poi stati sospesi, in quanto si sono sovrapposte diverse iniziative e progetti, che hanno portato, nel corso degli anni, fino al progetto StazLu ed all’elaborazione del Masterplan Città Alta.

La Zona di pianificazione è nel frattempo scaduta da anni e l’area necessita di trovare un assetto pianificatorio compiuto, non da ultimo poiché la situazione attuale blocca, di fatto, eventuali iniziative di sviluppo edilizio in uno dei comparti strategici più importanti della Città.

I diversi studi urbanistici svolti, che hanno permesso di raggiungere un notevole grado di consenso politico-istituzionale sugli indirizzi perseguiti, il grado di consolidamento dei progetti di valenza superiore (PTL, PVP), gli approfondimenti operati in ambito viario ed infrastrutturale, le sinergie di sviluppo concordate tra la Città ed il comune di Massagno per il comparto TriMa e per uno di sviluppo di un nuovo Campus universitario per la SUPSI, consentono ora (e richiedono) di consolidare l’assetto pianificatorio della ZP4, nell’ambito dell’attuazione del Masterplan Città Alta, in modo coordinato con il Piano regolatore intercomunale TriMa.e con il progetto infrastrutturale StazLu1.

Con queste premesse, contestualmente alla richiesta di credito per il PR intercomunale TriMa, mediante il presente Messaggio municipale, il Municipio chiede un credito per l’elaborazione della variante pianificatoria del PR di Lugano per il comparto della stazione (StazLu2/ZP4).

Il programma generale dei lavori della variante di PR si svolgerà in modo coordinato con il PR intercomunale TriMa, secondo l’organizzazione di massima indicata al capitolo PR-TriMa e meglio:

Fase 0:	Studio di fattibilità TriMa	2001-2003	(concluso)
Fase I:	“Progettazione-test” TriMa	2005	(conclusa)
	Masterplan Città Alta"	2006-2007	(concluso)
Fase II:	Pianificazione intercomunale	2010-2011	(Comuni)
	Realizzazione infrastrutture viarie StazLu	dal 2014	(Cantone)
Fase III:	Investimenti pubblici SUPSI (prima tappa)	dal 2014	
	Realizzazione di altri investimenti	dal 2015	

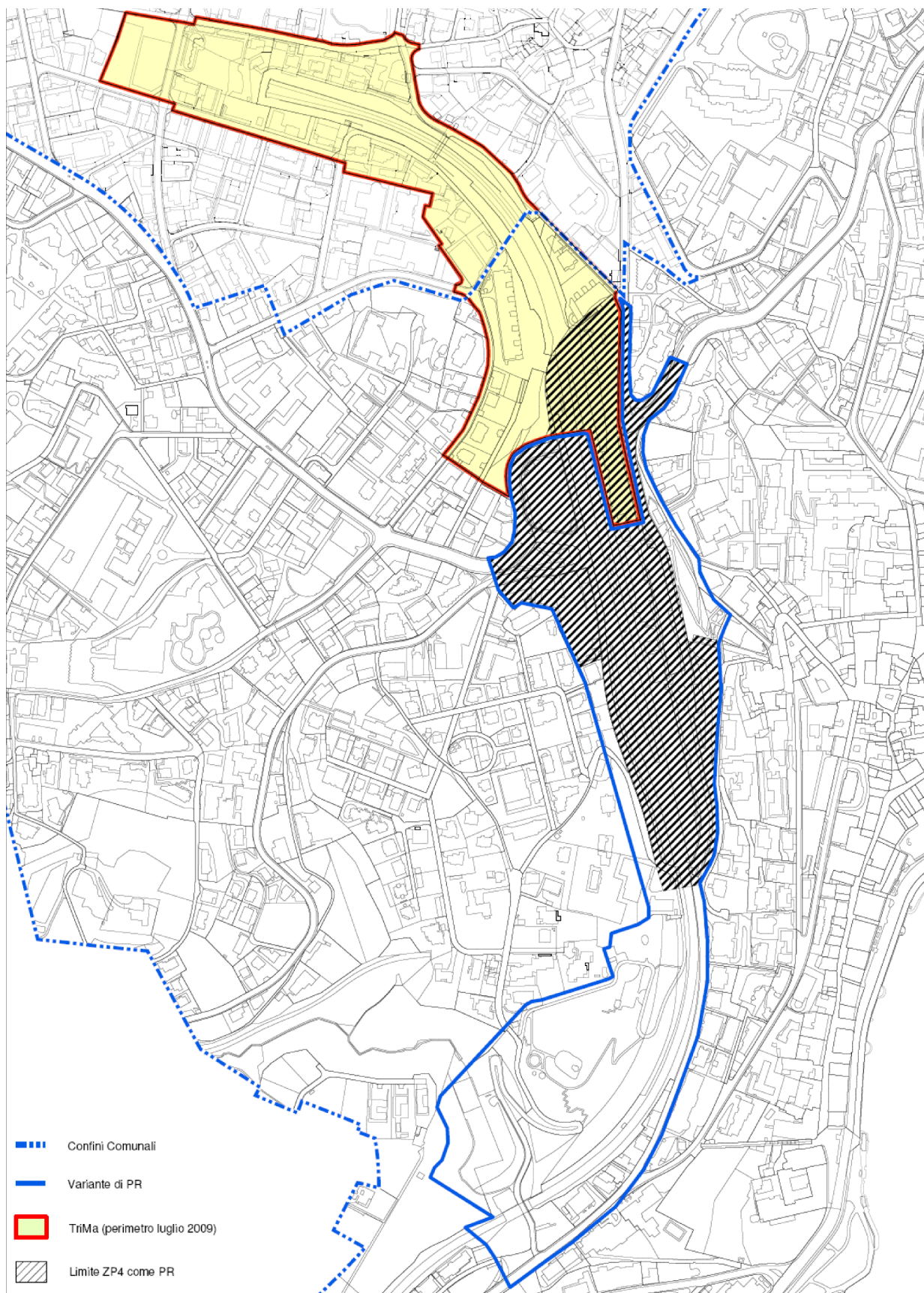
7.2 IL PERIMETRO DELLA VARIANTE DEL PR DI LUGANO

Nella rappresentazione grafica seguente è indicato con una linea blu il perimetro della variante pianificatoria concernente il comparto della stazione di Lugano (StazLu2); a titolo illustrativo la rappresentazione riprende il perimetro del PR intercomunale TriMa (area gialla) e l'area assoggettata alla Zona di pianificazione ZP4 secondo il PR di Lugano in vigore (tratteggio nero).

Il perimetro interessato dalla variante si estende rispetto agli stretti confini della ZP4 per evidenti motivi di coordinamento pianificatorio con le zone di PR confinanti, il nuovo assetto viario determinato da StazLu1 e per assicurare il consolidamento pianificatorio sull'intera area oggetto del Masterplan Città Alta. L'area oggetto di variante comprende infatti anche una prima fascia di urbanizzazione lungo Via Basilea, il comparto del Tassino ed alcune superfici a Valle della stazione e di Via Maraini.

Non è escluso che, nell'ambito dell'elaborazione della variante, detti perimetri debbano essere ulteriormente perfezionati o corretti nei loro limiti di dettaglio, a dipendenza delle necessità di coordinamento pianificatorio che dovessero emergere nel corso dei lavori.

Perimetro della variante di PR StazLu2 e del PR intercomunale TriMa



7.3 ORGANIZZAZIONE DEI LAVORI

I lavori di pianificazione seguiranno le modalità e le tappe procedurali previste dalla LALPT

per le varianti del Piano regolatore.

Si prevede di assegnare il mandato per l'allestimento della variante di PR StazLu2, previa accettazione del capitolato d'onori, al gruppo Linkage, condotto dall'arch. Mario Campi, che cura pure il PR intercomunale TriMa, in base alle risultanze della precedente fase di "progettazione-test".

Tenuto conto della valenza strategica del comparto e dell'accresciuta necessità di coordinamento con le procedure di progettazione infrastrutturale nell'ambito del PTL / StazLu1, rispettivamente con i lavori di pianificazione del PR intercomunale TriMa, si farà capo ad un coordinatore, estendendo il mandato di Project Manager esterno assegnato nell'ambito del PR-TriMa anche alla variante del PR StazLu2 di Lugano.

L'accompagnamento procedurale verrà assicurato dal Dicastero del territorio della Città.

7.4 COMPITI PIANIFICATORI E DI ACCOMPAGNAMENTO SPECIALISTICO

Gli obiettivi su cui si intende allestire la variante di Piano regolatore per il comparto StazLu2 sono:

- il consolidamento pianificatorio delle aree edificabili, delle destinazioni, dei vincoli, dei parametri applicabili e di ogni altra necessaria disposizione pianificatoria nel comparto territoriale StazLu2, rispettivamente nell'area soggetta a variante di PR, tenuto conto dalle preesistente e della volontà di realizzare le ipotesi di ordinamento urbanistico previste dal Masterplan Città Alta, nell'ottica del raggiungimento della necessaria garanzia della sicurezza del diritto, che costituisce una premessa per un clima favorevole agli investimenti nel comparto;
- il coordinamento della modifica pianificatoria per il comparto StazLu2 con la realizzazione delle infrastrutture di StazLu1, rispettivamente con i lavori di pianificazione del PR intercomunale TriMa.

Ne conseguono i compiti specifici necessari al raggiungimento degli obiettivi:

I. Organizzazione del progetto e preparazione dei mandati

Preparazione dell'assetto formale e giuridico per dare avvio al lavoro di pianificazione vero a proprio, in particolare l'assegnazione dei mandati agli specialisti.

II. Allestimento della variante di PR

Il gruppo di lavoro di specialisti Linkage elaborerà i contenuti della variante di Piano regolatore sulla base del Masterplan Città Alta, tenuto conto della realizzazione delle infrastrutture di StazLu1, rispettivamente dei lavori di pianificazione del PR

intercomunale TriMa.

III. Programma di realizzazione e adozione formale della variante di PR

La variante del Piano regolatore sarà accompagnata dall'elaborazione di un piano finanziario per la sua realizzazione (programma di realizzazione) e necessiterà nella sua fase di adozione di un accompagnamento specialistico (economista, giurista) soprattutto a partire dalla fase di pubblicazione, ma anche per l'elaborazione delle norme di attuazione.

IV. Informazione e partecipazione pubblica e coinvolgimento dei Consigli comunali

La capacità di implementare in tempi rapidi la variante del Piano regolatore dipende anche dalla capacità di creare un consenso tra la popolazione, ma soprattutto con i proprietari fondiari del comparto. A tale scopo si potrà estendere il concetto della comunicazione previsto per il PR intercomunale TriMa anche alla variante di PR StazLu2/ZP4.

V. Project management / coordinamento / segretariato

Il compito della conduzione del progetto di variante StazLu2, del coordinamento degli specialisti e del coordinamento con StazLu1 e TriMa sarà assicurato da un Project Manager esterno, responsabile anche del progetto TriMa. Il Dicastero del territorio della Città assicurerà l'accompagnamento procedurale.

7.5 ASSEGNAZIONE DEI MANDATI

L'assegnazione dei mandati avverrà conformemente alle disposizioni della Legge cantonale sulle commesse pubbliche (LCPubb) del 20 febbraio 2001 e del relativo Regolamento di applicazione del 12 settembre 2006.

I mandati diretti per gli specialisti non superano il massimo previsto dalla legge di Fr. 150'000.—, mentre il mandato per l'allestimento della variante di PR verrà assegnato, previa accettazione del capitolato d'onori, al gruppo Linkage (arch. Mario Campi), in base alle risultanze della precedente fase di “progettazione-test” (procedura ad invito con un limite massimo di mandato di Fr. 250'000.— complessivamente).

7.6 COSTI E TEMPISTICA

I costi complessivi per l'allestimento della variante di PR del comparto della stazione (StazLu2 - Masterplan Città Alta Modulo 2) e per i lavori di accompagnamento specialistico sono stati valutati come segue:

--	--

Compiti	Costi
Allestimento della variante di PR (mandati specialistici, prevalentemente al Gruppo Linkage)	120'000.- CHF
Programma di realizzazione (piano investimenti) ed accompagnamento giuridico.	20'000.- CHF
Informazione pubblica e partecipazione	20'000.- CHF
Project management / preparazione dei mandati / coordinamento / segretariato	20'000.- CHF
TOTALE	180'000.- CHF

I tempi per l'implementazione della variante di PR "Masterplan Città Alta – StazLu2", in coordinamento con la pianificazione intercomunale TriMa, possono essere stimati complessivamente in circa 2 anni e si suddividono come segue:

Fase	Tempo
Avvio dei lavori (conferimento mandati)	1 mese
Elaborazione del piano intercomunale ed invio per esame preliminare dipartimentale	5 mesi
Esame preliminare e adozione CC	6 mesi
Pubblicazione, rimedi giuridici a approvazione da parte del Consiglio di Stato	12 mesi
TOTALE	24 mesi

8. CONCLUSIONI

I Municipi dei Comuni di Lugano e Massagno ritengono che i compiti per lo sviluppo di un nuovo Campus universitario SUPSI nel contesto della pianificazione del Modulo 2 della Città Alta (il comparto della trincea ferroviaria) vadano affrontati in maniera dinamica ed innovativa.

Propongono pertanto di formalizzare il "Masterplan Città Alta" con un Piano regolatore intercomunale, il cui allestimento è regolato da una convenzione tra i Comuni e coordinato con il principale proprietario, nonché promotore dell'iniziativa immobiliare (FFS Immobili). Questa procedura prevista dalla legge è stata applicata con successo in altri comparti strategici dell'agglomerato urbano del Luganese come il Nuovo Quartiere Cornaredo ed il Pian

Scairolo.

Le risultanze di questo lavoro pianificatorio serviranno anche da accompagnamento alla progettazione stradale vera e propria prevista nell'ambito del PTL – Nodo intermodale della stazione FFS e coordinata dal Dipartimento del territorio e porranno le basi per la realizzazione delle opere infrastrutturali (copertura della trincea e Viale stazione), così come dei progetti di verde pubblico a valenza ricreativa regionale (nuovo parco sopra la copertura). L'adozione dello strumento pianificatorio dovrà avvenire entro il 2011, per permettere di procedere con la realizzazione dei primi investimenti della SUPSI, da attuarsi entro il 2015.

Il Municipio di Lugano ritiene inoltre necessario consolidare pianificatoriamente il comprensorio ZP4 della stazione, implementando il progetto StazLu2 in modo coordinato con il Piano regolatore intercomunale TriMa ed al progetto del nuovo Campus universitario SUPSI.

Considerato il grado di consolidamento dei progetti di valenza superiore (PTL, PVP), gli approfondimenti operati in ambito viario ed infrastrutturale, le sinergie di sviluppo concordate tra la Città ed il Comune di Massagno, si ritiene opportuno che le due procedure (PR-TriMa e variante di PR StazLu2) avanzino di concerto, affinché si possa procedere alla progressiva realizzazione del Masterplan Città Alta, premessa indispensabile per attrarre e coinvolgere attori e investitori pubblici e privati nello sviluppo del comparto della stazione FFS e della Città Alta.

Con queste premesse, contestualmente alla richiesta di credito per il PR intercomunale TriMa, tramite il presente Messaggio municipale, il Municipio chiede pertanto pure un credito per l'elaborazione della variante pianificatoria del PR di Lugano per il comparto della stazione (StazLu2).

Si invita pertanto codesto Onorando consesso a voler

risolvere:

1. È adottata la convenzione del 27 ottobre 2008 per la pianificazione intercomunale del comparto della trincea ferroviaria di Lugano - Massagno (TriMa), ai sensi dell'art. 16 RLALPT.
2. È concesso un credito di Fr. 140'000.— per lo svolgimento dei lavori di pianificazione intercomunale TriMa e di verifica delle modalità di gestione economico-finanziario dello sviluppo del comparto.
3. L'utilizzo del credito, di cui al punto 2, è subordinato all'approvazione della rispettiva quota parte del Comune di Massagno.
4. È concesso un credito di Fr. 180'000.— per lo svolgimento della variante di Piano regolatore della Città per il comparto della stazione FFS – ZP4 (StazLu2).
5. La spesa, di cui ai punti 2. e 4., sarà registrata sul conto investimenti del Comune, sostanza amministrativa, e ammortizzata secondo le apposite tabelle.

Con ogni ossequio.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco:

Il Segretario:

Arch. dipl. ETH G. Giudici

lic. jur. M. Delorenzi

Ris. mun. 15/02/2010