

RAPPORTO DELLA COMMISSIONE DELLA PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO RELATIVO AL MMN. 8017 CONCERNENTE LA RICHIESTA DI CREDITO DI FR. 140'000.-- PER LA PARTECIPAZIONE ALL'ALLESTIMENTO DEL PR-TRIMA E DI UN CREDITO DI FR. 180'000.-- PER LA VARIANTE DI PR CONCERNENTE IL COMPARTO STAZIONE FFS (StazLu2) NELL'AMBITO DELL'ATTUAZIONE DEL MASTERPLAN CITTÀ ALTA

---

Lugano, 18 maggio 2010

All'Onorando  
Consiglio Comunale  
6900 Lugano

Onorevole Signor Presidente,  
Onorevoli Signore e Signori Consiglieri Comunali,

la Commissione della Pianificazione del Territorio ha esaminato il Messaggio Municipale n. 8017 concernente le due seguenti richieste di credito:

1. fr. 140'000.-- per la partecipazione all'allestimento del PR TRIMA – Piano regolatore intercomunale del comparto trincea ferroviaria con il Comune di Massagno
2. 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.

Il Messaggio è stato oggetto di un incontro avuto dalla Commissione CPT con una delegazione del Municipio composta dal Sindaco On. Giudici, dalla Municipale On. Mariolini, dall'Arch. Piccoli e dall'Ing. Wagner, che si è tenuto il 13 aprile 2010.

Inoltre i relatori hanno approfondito i temi del presente messaggio nel corso di due sedute svoltesi i giorni 20 aprile e 4 maggio 2010 e della riunione commissionale dell'11 maggio 2010.

Il Messaggio Municipale in analisi risponde alla necessità di consolidare i piani regolatori intercomunali sia 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).

Al fine di regolare lo svolgimento dei lavori pianificatori i Municipi di Lugano e Massagno hanno sottoscritto una convenzione datata 27 ottobre 2008, la cui ratifica da parte del Consiglio Comunale, è oggetto del presente Messaggio.

I Consiglieri comunali di Massagno hanno già analizzato la convenzione e l'hanno approvata con un emendamento alla cifra 2.1, nel corso del Consiglio Comunale del 29 marzo 2010.

In estrema sintesi si tratta pertanto di dare il benessere agli allestimenti di due piani regolatori riguardanti i comparti TRIMA e StazLu2 al fine di porre le basi edificatorie e varie per la pianificazione di una vasta area strategica per l'agglomerato luganese soprattutto per i seguenti due fattori:

- l'anello viario della stazione FFS rappresenta la vera sfida di tutta la viabilità del luganese sia per il trasporto privato che per quello pubblico;
- tra il 2017 ed il 2019, con il completamento di AlpTransit, che oltre all'avvicinamento a Zurigo comporterà una rivoluzione dei collegamenti Lugano – Bellinzona – Locarno, l'intero comparto potrebbe avere uno sviluppo senza precedenti (confronta, ad esempio, quanto successo in alcune località lungo la linea del Lötschberg).

Nel corso dell'anno 2009 un ulteriore elemento ha dato un'accelerazione notevole alla necessità di definire la pianificazione di questo comparto: l'ipotesi di realizzazione sul terreno delle FFS di un campus universitario SUPSI.

Per poter concretizzare rapidamente questo progetto, definito "una di quelle occasioni che vanno colte al volo" (la sede SUPSI di Manno è molto onerosa sotto il profilo economico – affitto elevato - e inadeguata per ragioni logistiche) è importante accelerare la definizione dell'assetto pianificatorio e pertanto questo messaggio municipale riveste carattere di urgenza.

La problematica globale del Messaggio, oltre agli aspetti di urgenza sopracitati, proprio per la sua vastità (trattasi di oltre 100'000 mq di terreno edificabile con una SUL max stimata di 240'000 mq) e per i diversi enti coinvolti (Massagno, Lugano, Cantone e FFS) è alquanto complessa e delicata.

Inoltre essendo un messaggio che riguarda temi pianificatori è importante analizzarlo tenendo in debita considerazione l'aspetto temporale. La realizzazione di questi progetti si svilupperà infatti in un lasso di tempo alquanto lungo.

Per meglio capire i temi trattati dal Messaggio, illustreremo in modo schematico la cronistoria di quanto è accaduto negli ultimi anni riguardo ai diversi progetti relativi all'area della Stazione FFS di Lugano.

### **1. Cronistoria progetto Stazione Lugano**

Dopo un concorso di architettura svoltosi negli anni 1987-1989, l'approvazione del Piano dei Trasporti del Luganese (1993) e l'allestimento di un piano di indirizzo con l'adozione di una scheda di piano Direttore (1997), nel 1998 il Cantone commissiona all'architetto Galfetti lo studio di un Piano d'indirizzi per affrontare e risolvere la situazione urbanistica dell'area della Stazione nella sua complessità.

- **1999** : Avvio del progetto di massima, condotto da una Delegazione delle Autorità costituita ad hoc e composta dal Dicastero del territorio, dalle FFS e dai Municipi di Lugano, Massagno e Sorengo. Il progetto si configura come un approfondimento del piano di indirizzo del 1997.
- **2000 – 2002** : Il progetto raccoglie sostanziali adesioni e Massagno richiede formalmente di inserire la copertura della trincea ferroviaria nel progetto stesso. Durante questi anni emerge un nuovo elemento: l'edificio della stazione risulta essere classificato come bene culturale (Lista FFS) e pertanto la prevista demolizione dello stabile (progetto Galfetti) non è più attuabile. Al momento i tre attori principali sull'area risultano essere il comune di Lugano, le FFS e la Posta, allora ancora proprietaria dei fondi siti su via Basilea.
- **2003** : la delegazione delle autorità approva il progetto StazLu e da mandato ai comuni di approfondire lo studio sulla trincea (Dichiarazione di impegno del 23

maggio 2003). Trattandosi di un progetto multimodale (ferrovia, viabilità, trasporti pubblici, traffico lento e parcheggio) entra in linea di conto la Legge federale sulle ferrovie (LFerr) poiché gli elementi ferrovia e trasporto pubblico sono determinanti.

- **2004** : La Delegazione delle Autorità approva il programma di lavoro sull'area StazLu che viene suddiviso nei seguenti 3 elementi:

1. **StazLu 1** – Infrastrutture mobilità area stazione

2. **StazLu 2** – Edificazione nell'area stazione di competenza del Comune di Lugano

3. **TriMa** - Definizione assetto urbanistico dell'area della trincea di Massagno  
Inoltre viene definita la committenza di Stazlu 1 (Cantone, FFS e Comune di Lugano), la pubblicazione del progetto deve avvenire secondo la LFerr.

Lo stabile della Posta viene venduto ed acquistato da un proprietario privato.

- **2005**: Il 3 giugno il progetto di massima StazLu 1 viene approvato dai delegati dei Committenti (Cantone, FFS e Comune di Lugano). La stima di costo (+/- 20%) è di 173 mio di Fr. di cui circa 29 mio a carico della Città di Lugano.

Durante l'estate viene presentato il concetto urbanistico LINKAGE (Progettazione test per la copertura della Trincea Lugano-Massagno) che da continuità alla pianificazione originale dell'Arch. Galfetti. Nei mesi successivi viene verificata con esito positivo la compatibilità tra i due progetti.

- **2006**: Il 12 giugno il Consiglio di Stato, la CRTL, le FFS ed i Comuni di Lugano, Massagno e Sorengo sottoscrivono il complemento alla Dichiarazione di impegno del 23 maggio 2003 con la quale si incarica la committenza di StazLu 1 di procedere con la progettazione definitiva secondo il progetto di massima

- **2006 – 2007** : I concetti progettuali del gruppo Linkage (gruppo multidisciplinare condotto dall'Arch. Mario Campi) sono confluiti in un piano urbanistico generale (MasterPlan) della città alta approvato dalla Delegazione dell' Autorità nel settembre 2007

## 2. Il progetto StazLu 1

Il progetto Stazlu 1 prevede la realizzazione delle infrastrutture al fine di:

- Realizzare la piattaforma di interscambio trasporto pubblico e trasporto privato
- Risolvere i problemi viari attorno al nodo stazione
- Creare le basi per lo sviluppo urbanistico dell'area

Per raggiungere questi 3 obiettivi il progetto è stato suddiviso nei seguenti 3 moduli:

1. Modulo ferroviario (binari e marciapiedi ferroviari)

2. Modulo stradale (Anello incrocio di Genzana - incrocio di Tassinio)

3. Modulo infrastrutture ( Autosilo Besso, terminal Autobus, passaggi pedonali e sistemazione piazzali Stazione)

Nel corso dell'anno 2007 il Consiglio Comunale di Lugano ha approvato un credito di fr. 1'178'000.-- quale partecipazione ai costi (la progettazione complessiva prevede un costo di fr. 6200'000.-- ) per l'elaborazione del progetto definitivo di StazLu 1.

A seguito di questa approvazione, con riferimento ai 3 moduli sopracitati, lo stato di avanzamento dei lavori/progettazione può essere così riassunto:

### Modulo ferroviario:

- realizzazione binario 4 e nuovo sottopasso con rampa di accesso da e per Besso

verso il centro città (lavori già eseguiti a carico delle FFS).

- progettazione binario 1 con riposizionamento in basso della stazione funicolare sotto il piazzale della stazione (progettazione in corso, il credito di realizzazione per tale opera verrà sottoposto quanto prima al Consiglio Comunale)

#### Modulo stradale:

- lo studio della gestione del traffico è stato commissionato alla Team Verkehr di Zugo per la verifica dell'anello viario a senso unico proposto nel progetto Staz Lu 1.

Pur riconoscendo la bontà della soluzione proposta la società interpellata ha raccomandato l'adozione di una variante 1+ che prevede l'introduzione del doppio senso su due tratte (via Basilea e Via Maraini).

Tale variante permette l'ottimizzazione di alcuni percorsi del trasporto pubblico, una migliore integrazione con il disegno urbanistico del Masterplan Città Alta (inserimento del Viale della Stazione) anche se necessita di un adattamento dell'accesso al Park&Ride di Besso.

Sulla base delle indicazioni emerse l'applicazione di tale variante comporta alcune modifiche al progetto Staz Lu 1 (conduzione da parte del Cantone) ed implicherà alcune modifiche / approfondimenti nell'ambito del PR Intercomunale TriMa e della Variante di PR Staz Lu 2 oggetti del presente messaggio.

- La progettazione definitiva dell'anello stradale è stata recentemente affidata al team dello studio Filippini & Partners.

Pertanto tutti gli aspetti tecnici relazionati all'anello stradale dovrebbero essere vagliati nei prossimi mesi.

Alla commissione non risulta chiaro se effettivamente la soluzione StazLu1+ sia migliore di quella originale StazLu1. Si ritiene pertanto che la scelta fra le due varianti debba essere ancora vagliata in ambito tecnico nel corso della progettazione dell'anello stradale. Le risultanze di tali scelte devono confluire nell'elaborazione della variante di PR Stazlu2.

#### Modulo infrastrutture:

- Delibera a breve per la progettazione dell'autosilo e del terminale di interscambio trasporto pubblico – privato con l'obiettivo di terminare la progettazione entro la fine del 2010.

Tale progettazione dovrebbe poi confluire nel progetto Stazlu 2.

### **3. MasterPlan**

Come citato in precedenza, il piano urbanistico generale (Masterplan) della Città Alta è il consolidamento dello sviluppo di progettazione dell'area interessata a partire dal 2005 con i lavori di progettazione urbanistica e il seguente progetto Linkage, fino alla dichiarazione d'intenti tra i comuni di Massagno e Lugano, la CRTL, il Cantone e le FFS.

Il documento elaborato dal Gruppo Linkage sotto la guida dell'architetto Mario Campi, sostanzialmente esprime la visione di quello che metaforicamente può essere considerato un intervento di chirurgia plastica per una ferita mai rimarginata e, nel senso più ampio del termine, una rivalorizzazione della zona in considerazione delle necessità urbane e viarie nel contesto globale dello sviluppo della Città Alta. Fondamentale è

infatti l'integrazione del disegno con l'intero sviluppo della stazione e con esso i servizi del trasporto pubblico, nonché del piano viario cittadino in una zona dove confluiscono due arterie principali in entrata verso il centro.

La soluzione proposta è stata sviluppata secondo il concetto di una nuova centralità, ovvero quella della stazione quale punto di intenso movimento quotidiano, futuro collegamento rapido regionale in particolare con Bellinzona e Locarno, nazionale con Zurigo e con esso la principale piazza finanziaria Svizzera e internazionale con la metropoli milanese.

Il fattore principale è pertanto la mobilità in tutte le sue forme attorno e quale accesso alla stazione, un nodo risolto con due nuovi elementi primari nello studio: il viale della stazione e lo sviluppo ad ovest della stessa del centro intermodale di scambio trasporto pubblico e privato.

Il viale della stazione è ciò che viene definito dal gruppo Linkage, come la spina dorsale dei collegamenti della Città Alta alla stazione, ovvero l'immaginario terzo binario tra il nuovo insediamento a lato della trincea coperta, il tessuto urbano di Massagno e la stazione medesima sul lato a monte, dove la stazione si apre alla zona ovest per un accesso immediato in un contesto integrato veicolare e pedonale con servizi e commerci.

Proprio questo Viale della Stazione è diventato però il punto critico di tutto il Masterplan, tanto è vero che l'ipotesi di allacciamento del Viale della Stazione con l'autostrada viene escluso categoricamente dal Messaggio stesso.

La commissione ritiene che la continuità del nuovo viale della Stazione esista solo planimetricamente, nella realtà il viale è però spezzato fra stazione FFS e trincea da un dislivello importante in verticale di ca. 10 m che rende estremamente difficoltosa l'esecuzione di un raccordo stradale sopra la trincea.

Altro elemento essenziale evidenziato nello studio, oltre al riordino dell'assetto urbano in modo integrato, è l'equilibrio ambientale derivante dalla riqualifica a parco verde del nuovo spazio creato dalla copertura della trincea, ciò che compensa i densi insediamenti urbani mantenendo una buona qualità di vita e svago per il quartiere. Uno sviluppo pensato quindi per un insediamento importante ma concepito al fine di garantire una convivenza agevole e tranquilla, indicata anche quale destinazione mista di zona residenziale, commercio o formazione.

Oggi non è ancora possibile determinare quando si potrà essere in grado di percorrere la copertura della trincea ferroviaria o passeggiare nel nuovo parco della Città Alta, ma l'accresciuto interesse dai vari attori in gioco è sicuramente un buon indicatore sulla volontà di proseguire su questa linea guida.

Indipendentemente dai tempi di maturazione, il piano è comunque elaborato per una realizzazione a tappe per ordine di necessità e di logica esecutiva, con un primo modulo mirato alla sistemazione viaria e parziale sistemazione della stazione sulla base del progetto infrastrutturale StazLu1, un modulo successivo relativo al completamento della stazione e allo sviluppo edificatorio circostante e infine un terzo modulo quello della copertura della trincea e della realizzazione del nuovo quartiere.



#### 4. StazLu 2 (Variante di PR)

La zona interessata dal progetto denominato StazLu2, è attualmente attribuita ad una zona di pianificazione ZP4 non avendo ancora un assetto pianificatorio compiuto. La situazione attuale impedisce uno sviluppo edilizio in uno dei comparti più importanti e strategici della città, oggi più che mai e tale area “bianca” rappresenta un deficit a livello pianificazione e necessita di essere definita.

Il Municipio, chiede quindi un credito per l'elaborazione di una variante pianificatoria del PR di Lugano per il comparto della Stazione (StazLu2/ZP4).

L'area oggetto di variante si estende dall'area della stazione (Via Basilea e Via clemente Maraini), fino alla zona del Tassino (intersezione fra via Quiete e via Tassino).

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, hanno reso necessaria la nomina di un coordinatore, estendendo il mandato di Project Manager esterno assegnato nell'ambito del PR -TriMa anche alla variante del PR StazLu2 di Lugano.

Il punto cruciale attorno al quale dovrà svilupparsi la variante di PR è rappresentato dal nuovo anello viario. In particolare esso dovrà inserirsi nel Piano dei Trasporti del Luganese e permettere una soluzione ottimale in funzione anche degli sviluppi edificatori dell'intero comparto, i cui indici edificatori dovranno essere commisurati alla reale capacità di assorbimento del traffico.

Venendo a cadere l'ipotesi di collegamento stradale con Lugano Nord attraverso il Viale della Stazione potrebbe essere semplificato l'inserimento di quest'ultimo sull'anello viario in prossimità del nuovo tunnel di Genzana. Un attestamento peraltro critico a livello altimetrico a causa della differenza di altezza esistente.

Nell'ambito della variante di PR dovranno inoltre essere studiati e valutati i seguenti aspetti:

- La sistemazione urbanistica dell'intero piazzale di Besso (lato ovest della stazione) oggi decisamente poco decorosa quale porta d'accesso alla stazione e al centro cittadino.
- Un accordo con il proprietario (privato) del sedime ex Posta per poter definire i sottopassi e l'accesso al nuovo Park & Ride.
- Le ripercussioni della nuova gestione del traffico dell'anello StazLu sulle altre strade cittadine .
- L'eventuale allestimento di un piano di quartiere per le edificazioni lungo via Basilea, sì da salvaguardare la posizione panoramica delle ville della collina retrostante.

La zona interessata da questa variante non è solo cruciale dal punto di vista della mobilità ma la sua posizione sopra la città e con una magnifica vista sul lago rappresenta un vero patrimonio del nostro agglomerato, pertanto la nostra commissione invita ad una pianificazione rispettosa del territorio e dell'ambiente senza aumenti speculativi degli indici edificatori anche per questo comparto.

## **5. PR Intercomunale TriM**

### **5.1. Introduzione**

Nel 2002 sono iniziati i primi incontri tra gli esecutivi dei Comuni di Lugano e Massagno per analizzare le possibilità di gestione e riqualifica del comparto territoriale denominato trincea ferroviaria di Massagno (TriMa). L'approccio coordinato dei due Comuni interessati era inteso a garantire la realizzabilità delle necessarie misure di ordinamento territoriale e l'adeguato accompagnamento alla realizzazione degli investimenti pubblici e privati sul comparto stesso.

Nel 2003 è stato fatto uno "studio di opportunità" e nel 2007, dopo aver invitato 3 gruppi interdisciplinari ad affrontare il tema dello sviluppo della Città Alta, è stato scelto il progetto del Gruppo Linkage, denominato Masterplan Città Alta (vedi punto precedente).

In seguito i Comuni di Massagno e Lugano, nell'ottobre 2008, hanno sottoscritto una convenzione intesa a coordinare i lavori di pianificazione intercomunale (piano regolatore intercomunale PR-TriMa) e a creare un organo di coordinamento (tavolo TriMa).

Nell'aprile 2009, il tavolo TriMa ha coinvolto le FFS Immobili, maggiore proprietario fondiario nel comparto Città Alta, ed 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) (Messaggio, pag. 12).

Con risoluzione 6 luglio 2009, risp. 8 luglio 2009 il Municipio di Massagno e il Municipio di Lugano hanno stabilito quanto segue: "i Municipi dei Comuni di Lugano e Massagno, consci della grande opportunità che si presenta per uno sviluppo qualitativo della Città Alta e a favore degli importanti investimenti che si stanno effettuando nel nodo della stazione FFS, concordano e si impegnano ad allestire, qualora la SUPSI decidesse per questa opzione, in tempi rapidi una variante pianificatoria nel comparto nord della Città Alta, che permetta l'attuazione dell'ipotesi di un campus universitario SUPSI verso la "trincea ferroviaria" di Massagno, integrando a tale scopo nel perimetro del PR-TriMa anche l'ala nord della ZP4 (stazione di Lugano).

## 5.2 Inserimento nel comparto TriMa di un Campus universitario

Questo nuovo progetto, nato dalla collaborazione delle FFS con la SUPSI e i Comuni di Lugano e Massagno è accolto molto favorevolmente dai Commissari della Commissione della pianificazione. La nuova politica immobiliare delle FFS è rivolta ad una maggior valorizzazione delle proprietà immobiliari dell'azienda di trasporto. Essa può essere raggiunta, in generale, collaborando con l'Ente pubblico. Gli istituti scolastici si prestano molto bene a questa collaborazione perché essi, soprattutto se rivolti a giovani adulti come nel caso della SUPSI, sono grandi attrattori di traffico. Se la sede scolastica viene realizzata accanto alle stazioni ferroviarie si raggiungono due importanti obiettivi: la scuola viene collocata in un centro urbano, con tutti i vantaggi del caso, e gli studenti possono facilmente recarsi alle lezioni utilizzando il mezzo di trasporto pubblico. In Svizzera le FFS hanno già applicato questa prassi in alcuni casi tra i quali le Fachhochschulen di Lucerna e di Coira e la Haute Ecole Arc di Neuchâtel. Questa politica può ovviamente funzionare unicamente se la sede scolastica non metterà a disposizione nessun posteggio riservato agli studenti ed ai collaboratori della scuola. A tale proposito ricordiamo che il Presidente della SUPSI prof. Alberto Cotti e il Direttore ing. Franco Gervasoni, nell'ambito dell'incontro avuto con la popolazione a Massagno il 1° aprile 2010, hanno affermato di non avere necessità di posteggi.

Ricordiamo che il problema della nuova ubicazione della sede di Manno della SUPSI è stato affrontato nel rapporto del 25 novembre 2008 della nostra Commissione concernente la variante di Piano Regolatore USI/SUPSI a Viganello (Messaggio Municipale N. 7708).

In quell'occasione la Commissione Pianificazione ha proposto al Consiglio comunale di limitare a 100 i posteggi previsti nel nuovo Campus (mentre il Messaggio municipale ne prevedeva 200). Il Consiglio comunale ha aderito all'idea nella seduta del 15 dicembre 2008 ed il Consiglio di Stato ha avallato la decisione del Legislativo di Lugano in ultima istanza. La nostra Commissione aveva chiesto di limitare a 100 il numero dei posteggi perché preoccupata delle possibili conseguenze sul traffico cittadino ed aveva chiesto al Municipio di realizzare una linea di trasporto pubblico veloce dal Campus alla stazione FFS. In quel rapporto la nostra Commissione aveva inoltre invitato i responsabili della SUPSI a valutare se veramente fosse possibile portare a Viganello l'intera sede di Manno. Oggi constatiamo con piacere che la nostra sollecitazione è stata accolta perché la nuova impostazione delle sedi SUPSI prevede di collocare a Viganello solo il DTI (Dipartimento di tecnologie innovative) che potrà essere in sinergia con la Facoltà di Informatica dell'USI e con il l'Istituto di scienze computazionali. La sede di Manno della SUPSI verrà così suddivisa in due parti: a Viganello ed alla stazione FFS. La nostra Commissione ritiene corretta questa impostazione anche perché la SUPSI, che ha registrato un notevole sviluppo negli ultimi anni, potrebbe essere interessata da un ulteriore aumento delle proposte formative.

La Direzione della SUPSI prevede di collocare, nell'immobile presso la Stazione, il Dipartimento di Scienze aziendali e sociali (DSAS), il Dipartimento della sanità (DSAN) e la Direzione dell'istituto. Nel 2015 la sede dovrebbe ospitare 1'490 studenti e 230 collaboratori.

Questo nuovo progetto di inserimento di un Campus universitario nel comparto StazLu-Trima ha modificato il progetto iniziale riassunto nel Masterplan Città Alta, il quale prevedeva lo sviluppo di un comparto urbano con fabbricati per complessi post-terziari, commerciali e abitativi. Come detto in precedenza gli esecutivi di entrambi i Comuni, Massagno e Lugano, si sono impegnati ad allestire una variante pianificatoria che permetta l'attuazione dell'ipotesi di un campus universitario SUPSI verso la trincea

ferroviaria di Massagno. Questa nuova integrazione del progetto comporta la necessità di ripensare l'organizzazione territoriale della trincea, al fine di coordinare le esigenze di un Campus universitario con le esigenze di un quartiere abitativo e commerciale. A tale proposito riteniamo in particolare che il previsto piano del traffico del Masterplan debba essere completamente ripensato: vista la difficile topografia il progettato "Viale della Stazione" dovrebbe essere una semplice strada di accesso al quartiere per la mobilità lenta, l'allacciamento alla rete urbana potrebbe avvenire trasversalmente rispetto all'asse della trincea con le strade esistenti (via Lucerna, via Lisano, via Coremmo, via Genzana, via Pasquéé). Le attività commerciali dovranno essere adattate alla zona a mobilità lenta.

Occorrerà inoltre prestare la necessaria attenzione agli indici edificatori, i quali, nel progetto Masterplan, si orientano verso valori molto elevati. Essi dovranno essere rivisti e adeguati alle necessità di un Campus universitario.

Per quanto riguarda la prima tappa della creazione di un Campus universitario nel comparto della Città Alta, e cioè la costruzione di un edificio sul piazzale nord della Stazione FFS, occorre prestare la necessaria attenzione all'integrazione futura di questo edificio con il previsto anello stradale e con il futuro parco della trincea.

### **5.3 Convenzione per la realizzazione di un Piano regolatore intercomunale nel comparto della "trincea ferroviaria" di Lugano-Massagno**

Come detto nel capitolo precedente con il coinvolgimento delle FFS Immobili e della SUPSI si è aperto un nuovo scenario per lo sviluppo del comparto della trincea ferroviaria, scenario incentrato sull'ipotesi di insediamento in loco di un Campus universitario per la SUPSI (Messaggio, pag. 14). Il nuovo edificio della SUPSI presso la Stazione di Lugano dovrà essere pensato in diretta correlazione con la copertura della trincea ferroviaria e la costruzione di un parco nel comune di Massagno, così da creare un'area comprendente alcune strutture del Comune (palestra, piscina, mensa del centro scolastico ristrutturato e cinema Lux) fruibili in futuro anche dagli studenti della SUPSI (Messaggio, pag. 15). 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 la Direzione della SUPSI (Messaggio, pag. 15).

Ritenuto questo nuovo indirizzo è certamente opportuno apportare delle modifiche alla Convenzione per la realizzazione di un Piano regolatore intercomunale nel comparto della "trincea ferroviaria". Infatti tale Convenzione è stata sottoscritta prima che emergesse l'ipotesi di insediamento della SUPSI nel comparto in questione.

Ricordiamo a tal proposito che in data 29 marzo 2010 il Consiglio Comunale di Massagno ha approvato la *Convenzione per la realizzazione di un Piano regolatore intercomunale nel comparto della "trincea ferroviaria" di Lugano-Massagno (TriMa)* con un emendamento al punto 2.1, secondo capoverso, del seguente tenore:

*"A tal fine si fa riferimento agli atti del Masterplan Città Alta, in particolare ai relativi Piano generale, Piano degli azzonamenti, Piano del traffico e Piano del paesaggio, ritenuto come gli stessi hanno una valenza solo indicativa, in quanto peraltro non ancora comprensivi delle sopraggiunte, ed al momento attuale non ancora conosciute, esigenze di SUPSI e FFS, principali fruitori e proprietari del comparto."*

Con tale emendamento il Consiglio Comunale di Massagno ha espressamente limitato la valenza del Masterplan, come peraltro proposto concordemente dai due Municipi nei rispettivi messaggi, ove hanno esplicitamente confermato che oggetto del PR-TriMa sarà unicamente il modulo 2 senza collegamento viario verso l'uscita autostradale Lugano-Nord (modulo 3), indicazione unanimemente appoggiata anche da codesta commissione.

La Commissione della pianificazione condivide l'utilità di aggiornare la convenzione sottoscritta dai Municipi di Lugano e Massagno nel mese di ottobre del 2008, proprio per tener conto degli eventi accaduti dopo la sua sottoscrizione. Per garantire la massima chiarezza e la massima trasparenza si propone una modifica più estesa e articolata della Convenzione per rapporto alla versione già adottata dal legislativo di Massagno.

Il fatto di procedere ad un cambiamento della Convenzione deriva dallo stesso Messaggio municipale che, a pagina 6, afferma che il Masterplan Città Alta, del 2007, elaborato dal gruppo interdisciplinare Linkage, deve essere considerato come 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. Il Viale stazione, continua il Messaggio, assume pertanto unicamente un significato di una gerarchia di strada di servizio al quartiere che permette di collegare i quartieri di Besso e Massagno con la stazione FFS. Ricordiamo che il Consiglio comunale sarà chiamato a votare la Convenzione del 2008. E' dunque opportuno che essa contenga le indicazioni formulate dal Messaggio municipale: per questa ragione proponiamo di sottoporre al Consiglio comunale le allegate variazioni alla Convenzione.

In particolare appare opportuno modificare le premesse della Convenzione, inserendo nell'istoriato il coinvolgimento delle FFS Immobili e della SUPSI; è inoltre corretto citare, sempre nelle premesse, il contenuto delle risoluzioni 6 luglio 2009, risp. 8 luglio 2009 del Municipio di Massagno e del Municipio di Lugano riguardanti l'insediamento della SUPSI.

Oltre a ciò è anche opportuno modificare il punto 2 (Pianificazione intercomunale coordinata) della Convenzione per sottolineare con forza e convinzione che il Masterplan Città Alta ha una valenza solamente indicativa, ritenuto che lo stesso non tiene conto delle modifiche intervenute con il progetto Campus universitario SUPSI.

Codesta Commissione ritiene che i puntuali emendamenti alla convenzione che propone di adottare, sono opportuni, ma non tali da intaccare la sostanza degli accordi stipulati fra Massagno e Lugano: sono infatti pienamente conservati gli "essentialia negotii" della pattuita pianificazione intercomunale coordinata, per cui la convenzione può senz'altro essere ratificata e resa operativa dalla competente autorità cantonale senza che sia data l'esigenza di una rinnovata approvazione ad opera del Municipio e del Consiglio Comunale di Massagno, che avrebbe, in tutta evidenza, natura meramente formale, ma non sostanziale.

Codesta Commissione esprime forte disappunto per il mancato seguito dato all'espressa richiesta di definire una modalità operativa che permetta uno scambio tempestivo di opinioni fra le commissioni preposte dei due legislativi. Un preliminare esame congiunto ad opera delle commissioni dei due consigli comunali avrebbe dato la

possibilità di elaborare proposte di emendamento uniformi e condivise, evitando l'adozione di testi redazionalmente diversi, pur rimanendo sostanzialmente equivalenti.

In occasione del prossimo passo procedurale, quello dell'adozione del vero e proprio piano regolatore intercomunale, si dovrà assolutamente evitare che vengano sottoposti ai legislativi testi normativi o elaborati grafici che non abbiamo preliminarmente passato il filtro di un gruppo intercomunale di coordinamento dell'attività delle preposte commissioni dei rispettivi consigli comunali.

## 6. Conclusioni

Riassumendo, la Commissione della Pianificazione ritiene che il quartiere Città Alta dovrà essere concepito come una zona mista dove attività commerciali, alloggi in affitto e di proprietà, spazi dedicati allo svago possano coesistere con un Campus universitario. Esso dovrà essere concepito come un quartiere dove l'alta qualità abitativa, un'economia di gestione del suolo e dell'energia e la promozione di una coesione sociale convergono nella sinergia ambiente-economia-socialità che sta alla base dello sviluppo sostenibile. A tal fine si dovrà tenere conti dei seguenti punti:

1. La strada che attraverserà il nuovo quartiere (il così detto Viale della Stazione) dovrà avere un significato ed una gerarchia di semplice strada adibita alla mobilità lenta. Il progetto di collegamento viario tra la Stazione e l'uscita autostradale Lugano-Nord deve essere definitivamente abbandonato.
2. L'integrazione del campus universitario SUPSI nella pianificazione dell'area StazLu-TriMA non dovrà comportare la realizzazione di posteggi per studenti e dipendenti, per altro non necessari, come espressamente dichiarato dalla Direzione della Scuola Universitaria.
3. Particolare attenzione dovrà essere dedicata agli indici edificatori dell'area che dovranno essere adattati a quelli dei quartieri adiacenti. L'auspicio è che a livello pianificatorio si possa trovare il giusto compromesso tra i valori tipici di un campus universitario, la necessità di "densificazione" dei quartieri cittadini ed una urbanizzazione che rispetti gli spazi verdi e l'ambiente.
4. L'anello viario dovrà essere concepito per favorire la fluidità dei trasporti pubblici (corsia preferenziali) al fine di raggiungere l'obiettivo di ridurre i mezzi di trasporto privati individuali.
5. Nei diversi comparti dovrà essere valutata l'opportunità di prevedere Piani di Quartiere

Sulla base delle considerazioni esposte la Commissione della Pianificazione del territorio invita questo On.do Consiglio comunale 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, con le seguenti modifiche:

Premesso che

- > (.....)
- > sulla base del Masterplan Città alta i Municipi dei comuni (.....)
- > il tavolo TriMa ha coinvolto nell'aprile 2009 le FFS Immobili, maggiore proprietario fondiario nel comparto Città Alta, ed 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).
- > con risoluzione 6 luglio 2009, risp. 8 luglio 2009 il Municipio di Massagno e il Municipio di Lugano hanno stabilito quanto segue: "i Municipi dei Comuni di Lugano e Massagno, consci della grande opportunità che si presenta per uno sviluppo qualitativo della Città Alta e a favore degli importanti investimenti che si stanno effettuando nel nodo della stazione FFS, concordano e si impegnano ad allestire, qualora la SUPSI decidesse per questa opzione, in tempi rapidi una variante pianificatoria nel comparto nord della Città Alta, che permetta l'attuazione dell'ipotesi di un campus universitario SUPSI verso la "trincea ferroviaria" di Massagno, integrando a tale scopo nel perimetro del PR-TriMa anche l'ala nord della ZP4 (stazione di Lugano)
- > contestualmente alla ratifica della presente convenzione (.....)

2. Pianificazione intercomunale coordinata

- 2.1 Riservata la competenza del Cantone per quanto riguarda la pianificazione e realizzazione delle opere infrastrutturali legate alla Stazione FFS e alla viabilità di ordine superiore (~~nuovo asse di collegamento Stazione FFS - svineolo autostradale Lugano-Nord~~), i Comuni si impegnano ad allestire in modo congiunto, coordinato e consensuale i rispettivi PR disciplinanti il comparto definito Masterplan Città Alta - modulo 2 (PR-TriMA).

A tal fine fanno stato gli atti del Masterplan Città Alta - modulo 2, in particolare i relativi Piano generale, Piano degli azzonamenti, ~~Piano del traffico~~ e piano del paesaggio, ritenuto come gli stessi hanno una valenza solo indicativa, in quanto il progetto iniziale, sul quale è stato impostato il Masterplan Città Alta - e cioè lo sviluppo di un asse cittadino lungo il quale edificare fabbricati urbani per complessi post-terziari, commerciali e abitativi - è stato integrato con un nuovo progetto di sviluppo di un Campus universitario comprensivo di parco e di edifici scolastici.

- 2.2 L'impegno di cui al precedente p.to 2.1 vale, ~~senza eccezione~~ tenendo conto della nuova ipotesi progettuale (Campus universitario), per le seguenti componenti della pianificazione di utilizzazione:
- Le destinazioni d'uso (azzonamento)
  - Gli indici dei singoli comparti
  - ~~L'organizzazione viaria, con la sua gerarchia stradale~~
  - Il Parco urbano sopra la copertura della "trincea ferroviaria"

Eventuali modifiche, in sede di allestimento dei PR-TriMa, rispetto a tali componenti sono subordinate all'accordo di entrambi i Municipi.

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. Il Municipio è richiesto di intraprendere i passi necessari, attraverso il Tavolo TriMa, affinché:
  - I. sia definitivamente abbandonato il progetto Masterplan città Alta – modulo 3, che prevede un collegamento viario tra la Stazione e l'uscita autostradale Lugano-Nord; il "viale della Stazione" previsto dal Masterplan Città Alta abbia un significato ed una gerarchia di semplice strada adibita alla mobilità lenta per il nuovo quartiere.
  - II. il campus universitario SUPSI, che si insedierà nell'area StazLu- TriMA , sia pianificato senza la realizzazione di posteggi per studenti e dipendenti considerando in particolare l'ottima accessibilità futura con il mezzo pubblico.
  - III. gli indici edificatori dell'area TriMa, che dovranno essere adattati a quelli dei quartieri adiacenti, siano il risultato di un equo compromesso tra la necessità di "densificazione" del quartiere e spazi liberi da costruzioni e verdi;
  - IV. sia valutata la necessità di allestire obbligatoriamente dei Piani di Quartiere
5. 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 (StazLu 2).
6. Il Municipio è richiesto di intraprendere i passi necessari affinché:
  - I. l'anello viario sia concepito per favorire la fluidità dei trasporti pubblici (corsia preferenziali) al fine di raggiungere l'obiettivo di ridurre i mezzi di trasporto privati individuali.
  - II. sia valutata la necessità di allestire obbligatoriamente dei Piani di Quartiere.
7. La spesa, di cui ai punti 2.e 5. sarà registrata sul conto investimenti del Comune, sostanza amministrativa, e ammortizzata secondo le apposite tabelle.

Con ogni ossequio.

PER LA COMMISSIONE DELLA  
PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO

Giovanni Balzani, relatore	Giordano Macchi
Rolf Endriss, relatore	Giancarlo Re
Valentino Gilardi, relatore	Stefano Szerdahelyi
Raffaella Martinelli Peter, relatrice	Michel Tricarico
Gian Maria Bianchetti	Giovanna Viscardi
Raoul Ghisletta	Cristina Zanini Barzaghi
Angelo Jelmini	