

CONSIGLIO COMUNALE DI MASSAGNO
Commissione della Gestione
MM 2112

**Rapporto di minoranza della Commissione della Gestione al Consiglio Comunale di Massagno
sul Messaggio Municipale N° 2112 del 13.1 2010, ris. mun. 11 gennaio 2010,
concernente la richiesta del credito complessivo di fr. 140'000.— per l'allestimento del PR
intercomunale del comparto "trincea ferroviaria" con la Città di Lugano nell'ambito
dell'attuazione del Masterplan Città Alta (Modulo 2)**

Massagno, 22 marzo 2010

Signora Presidente,

Signore e Signori Consiglieri comunali,

la Commissione della Gestione si è riunita martedì 9 marzo 2010 con il Sindaco Sig. Giovanni Bruschetti, il capo dicastero Sig. Roman Rudel e l'Ing. Stefano Wagner per esprimersi sul Messaggio Municipale sopraccitato.

Prima di entrare nel merito delle motivazioni che mi hanno spinto a redigere un rapporto di minoranza, credo sia essenziale fare delle premesse sull'evoluzione del tema che stiamo trattando, ed in seguito segnalare alcune osservazioni chiave per la comprensione dell'argomento.

Il contenuto del Messaggio si riferisce ad una richiesta di credito per lo svolgimento dei lavori di pianificazione intercomunale relativi al comparto della Trincea ferroviaria, ma soprattutto all'**adozione di una Convenzione** sottoscritta dai Comuni coinvolti in virtù del fatto che il progetto pianificatorio non sarà di esclusiva competenza del Comune di Massagno ma coinvolgerà anche la Città di Lugano.

Il 27 ottobre 2008, è stata firmata una Convenzione dai Comuni di Lugano e Massagno, con la quale venivano fissati chiaramente gli indirizzi che il pianificatore avrebbe dovuto rispettare per la stesura della proposta di Piano regolatore del comparto della Trincea ferroviaria.

Gli indirizzi scaturivano da uno studio di progetto scelto fra tre lavori commissionati dai Comuni di Massagno e Lugano ad altrettanti studi di architettura/ingegneria (Studio Campi-Fumagalli-Passera, Studio Wettstein-Giraudi-Balmelli, Studio Arnaboldi-Muttoni).

Come ogni volta, quando viene indetto un concorso di idee, un concorso ad invito oppure come in quest'occasione una progettazione test, vengono date ai professionisti delle condizioni quadro che il progetto deve rispettare.

In questo caso due condizioni vincolanti erano le seguenti:

- 1) la proposta avrebbe dovuto contenere un asse stradale che raccordasse l'uscita nord dell'Autostrada alla Stazione di Lugano, e
- 2) avrebbe pure dovuto prevedere una densa edificazione tale da permettere finanziariamente la copertura della Trincea.

Il progetto scelto quale base di lavoro per lo studio dello sviluppo della zona fu quello dell'Arch. Campi intitolato "Linkage" che divenne poi il MasterPlan-Città Alta (MP-CA) e adottato il 7 settembre 2007 dai Municipi di Massagno, Lugano, Sorengo, dalla CRTL e dal Dipartimento del Territorio. Fu poi presentato al Consiglio comunale il 14 novembre 2007.

Da quel momento sono però completamente cambiate le premesse su cui poggia il MP-CA.

In primo luogo è venuta a cadere la volontà di realizzare il collegamento, nominato "Viale della Stazione", tra l'Autostrada e la Stazione FFS.

Secondariamente è cambiata anche la destinazione del comparto: agli insediamenti previsti dal MP-CA, edifici molto voluminosi da adibire a commerci, uffici e abitazioni, è subentrata la possibilità, ventilata dalle FFS-immobili e dalla SUPSI, di installare due istituti universitari (i dipartimenti di sanità e scienze aziendali e sociali) oltre che gli uffici della direzione generale.

Quest'ultima ipotesi è indubbiamente auspicabile, però va assolutamente considerato il fatto che il MP-CA come indirizzo per la SUPSI risulta chiaramente inadeguato perché pensato per contenuti, come detto sopra, completamente diversi.

Invece il MM 2112 propone di ratificare (al punto 1 della Risoluzione) la Convenzione siglata dai Municipi di Massagno e Lugano il 27 ottobre 2008, che adotta il MP-CA come indirizzo per la realizzazione del PR-TriMa.

In questo modo, il MP-CA assume il ruolo di "pianificazione direttrice", vincolante per le Autorità nei limiti usuali della stessa, come si evince ripetutamente dal testo della Convenzione e confermato da pareri di esperti giuristi.

Il MP-CA presenta inoltre importanti difetti che ne sconsigliano la sua adozione.

- Non sono note le ragioni che sorreggono la sua opportunità e la sua convenienza, né la sua compatibilità con le leggi di protezione dell'ambiente; non esiste inoltre alcuno studio di sostenibilità economica della proposta. Pensiamo, anche solo a titolo esemplificativo, che il MP-CA prevede l'esproprio del quartiere di Pasquee per la creazione di un parco pubblico, a costi che difficilmente si scosterebbero dai 15 milioni di franchi.
- La proposta è territorialmente inadeguata perché rovinerebbe il quartiere di Massagno. Infatti si tratta di un intervento nel cuore del Comune, in una zona privilegiata per l'abitazione con una forte identità e valori da proteggere. Qui sono state finora preservate condizioni di vita molto elevate. Nonostante l'alta presenza demografica, la densità delle costruzioni non è eccessiva, inoltre la recente introduzione della limitazione dei 30 km/h assicura almeno in parte una possibile fruizione delle strade da parte di pedoni di ogni età. Non è nemmeno pensabile che questo spazio venga spaccato in due longitudinalmente da una strada e da edificazioni estranee alle caratteristiche del quartiere. Non può bastare che il "Viale della Stazione" sia stato ribattezzato "Viale degli Studi", per accettare un Messaggio che autorizza e giustifica i pianificatori a prevedere una via di collegamento da Massagno alla Stazione FFS che in futuro potrebbe vedere realizzata la sua continuazione fino all'autostrada. Consideriamo poi che non c'è mai stata alcuna dichiarazione di non voler prevedere una strada sulla Trincea, anzi, è sempre stata confermata l'intenzione di promuovere il "Viale degli Studi" (già "Viale della Stazione") e di assumerlo quale base per l'organizzazione territoriale del comparto.

- Infine, bisogna ricordare che non è avvenuta nessuna consultazione della popolazione di Massagno in relazione al MP-CA, nonostante fosse stata formalmente richiesta con un'interpellanza di Guido Zenari del 9 ottobre 2007. Sicuramente gli abitanti avrebbero già allora espresso la loro opposizione così come lo stanno facendo oggi con una petizione che vuole scongiurare l'ipotesi di un qualsiasi collegamento stradale tra Massagno e la Stazione FFS.

Per queste ragioni ritengo necessario rinviare il MM 2112 ai Municipi con l'incarico di cancellare dalla Convenzione ogni riferimento al MP-CA e di proporre un nuovo indirizzo territoriale adeguato ai bisogni e alle aspettative attuali e condiviso dalla popolazione.

Entro otto-nove mesi si potrebbe avere un nuovo Piano di indirizzo, approvato da tutti gli attori in causa e in seguito chinarsi sulla variante intercomunale di Piano Regolatore. Se invece si vorrà insistere sul MM attuale, che fa riferimento al MP-CA, si arrischierà di incontrare importanti opposizioni.

Invito dunque il Consiglio comunale a risolvere:

1. Il MM 2112 è rinviato al Municipio con l'invito a ripresentare una nuova Convenzione, non più legata al MasterPlan-CittàAlta.

La Convenzione stabilirà un procedimento *in due fasi*:

- nella prima verrebbe allestito un nuovo Piano di Indirizzo, in tempi stretti e con procedura aperta (cioè con chiamata di diversi operatori a confronto). Il Nuovo Indirizzo sarà accompagnato da indicazioni di massima (che oggi mancano) sugli impegni finanziari e sulle conseguenze ambientali del progetto e sarà messo in consultazione tra i Cittadini. Si terrà conto delle loro osservazioni in modo che l'indirizzo risulti condiviso;
- nella seconda fase, sulla base del Piano di indirizzo concordato, si chiederanno i crediti per avviare il PR intercomunale che, vista la strada spianata, potrà essere concluso rapidamente.

Con stima,

Dolores Caratti Talarico.....