

Domande e risposte sulla trincea ferroviaria di Massagno.

(a cura dei Cittadini per il territorio, gruppo di Massagno)

1. Perché non conviene l'assetto previsto dal MasterPlan-CittàAlta?

L'assetto previsto non conviene:

- perché propone un massiccio polo commerciale-terziario nel cuore del quartiere di Massagno;
- perché c'è un interesse generale (del Comune, della Città e dei Cittadini) a conservare al quartiere il suo carattere residenziale. Per la Città è utilissimo avere un denso quartiere residenziale di 6000 abitanti alle porte della città, ben servito con i TP (qualità rare). Per il Comune è vantaggioso mantenerne l'alta qualità.

2. Quale è la predisposizione all'uso delle aree della stazione FFS e della trincea?

L'area della stazione e l'area della trincea sono **entità distinte**, poste su piani diversi (tra i due c'è uno dislivello di 25 m). Esse hanno attitudini e predisposizioni all'uso sostanzialmente differenti: l'area della stazione è specialmente adatta ad accogliere attività centrali (di rilievo per l'agglomerato e per il Cantone), di tipo amministrativo, scolastico, commerciale, terziario che attraggono un elevato numero di utenti. L'area è molto capiente (60'000 m² SUL) e va pianificata nell'interesse pubblico; l'area della trincea di Massagno è invece situata all'interno di un attrattivo quartiere residenziale. In questa parte della città gli interventi devono essere rispettosi dell'identità del quartiere e commisurati al suo carattere.

3. Cosa vuole la SUPSI?

- (A) un edificio scolastico e una sede per la sua Direzione
- (B) un parco e residenze per studenti.

4. Come distribuire sul territorio gli elementi desiderati dalla SUPSI?

Non ci sono praticamente alternative alla proposta di mettere:

- gli elementi (A) sul piazzale della stazione e
- gli elementi (B) sull'area della trincea.

5. È opportuno edificare sulla trincea?

No, non è opportuno, perché:

- non è necessario.

Non c'è nessuna necessità di ampliare la zona edificabile di Massagno-Besso, già ampiamente e densamente edificabile;

- è complicato e costoso:

. se si vuole costruire secondo lo schema MP-CA, cioè edificando sulla scarpata sud (larghezza=10 m), si deve necessariamente invadere e usare il sedime stradale di via al Ponte. La strada deve essere rifatta sul retro, la zona edificabile di Via al Ponte deve essere coinvolta nel progetto, con elevati maggiori costi e enormi complicazioni supplementari. Fattori che *annullano i presunti vantaggi* della edificazione sulla scarpata.

. se si vuole costruire sopra i binari ci saranno costi costruttivi elevati, effetti di vibrazioni da attenuare (costi), problemi di manutenzione e di responsabilità, ecc. (come in tutte le costruzioni sopra i binari, che in effetti non sono molto praticate, anche se sembrano allettanti)

. se si costruisce sulla trincea i volumi dovranno essere probabilmente massicci (per giustificare le spese). Nuovi volumi del genere snaturano il sito e non sarebbero accettati dalla popolazione.

Se posti nella parte verso la stazione impedirebbero la vista sulla città e su San Lorenzo (e viceversa verso Massagno), se posti lontano, perdono il vantaggio della vicinanza alla stazione ma mantengono l'effetto di ingombro (altamente indesiderato).

- l'edificazione non risolve il problema del finanziamento della copertura dei binari.

Le FFS hanno dichiarato che non contribuiranno alle spese di copertura (20-25 mio fr.). Edifici sulla trincea potranno portare al massimo entrate per contributi di miglioria e per il plusvalore. I contributi di miglioria per opere di portata regionale sono modesti; il prelievo del plusvalore, oggi ancora senza base legale, si valuta attorno al 20% del plusvalore accertato: se si costruiscono 2000-3000 m² sulla trincea si può calcolare un plus valore di 3-5 mio Fr., e un introito dunque di 0.6-1.0 mio Fr., ben pochi rispetto al costo della copertura.

- *L'edificazione riduce l'ampiezza del parco.*
Il parco è un campus universitario e un parco urbano per la città. In questo senso deve avere una estensione commisurata al suo carattere, non può essere un piccolo giardinetto pubblico locale o una stretta striscia verde, anche perché i grandi investimenti pubblici che richiede per realizzarlo non potrebbero giustificarlo. Ma se si edifica sulla trincea si deve creare il parco altrove; il MP-CA lo prevedeva al posto del quartiere di Pasquee, proposta criticatissima e irrazionale.
- *L'edificazione sulla trincea non sarebbe accettata da gran parte della popolazione.*
C'è un referendum contro il progetto MP-CA, c'è una iniziativa popolare per non edificare sulla trincea. Il numero delle firme raccolte è quasi la metà dei votanti che usualmente si recano alle urne: il destino di una proposta di edificazione sulla trincea sarebbe seriamente a rischio.
- *La proposta di edificazione indurrebbe spiacevoli critiche alle FFS.*

6. Quale sistemazione urbanistica è auspicabile?

Per gran parte dei Cittadini sarebbe auspicabile un assetto urbanistico che rispecchi i seguenti indirizzi.

- **Porre:**
l'istituto scolastico SUPSI sul piazzale nord della stazione FFS di Lugano;
la Direzione della SUPSI nell'edificio esistente che oggi ospita l'ufficio del lavoro;
il *parco*, in parte alberato, sulla trincea. Esso dovrebbe essere previsto con una parte pianeggiante per giochi e feste comunali (capannoni) e verso la stazione marcare l'avvallamento, richiamando così la conformazione originale percorsa dal riale Val Genzana.
- *Creare percorsi pedonali* ed eventualmente ciclabili verso la stazione di Lugano (vedi il percorso storico riportato nella carta di Pietro Neurone del 1780) e verso il piazzale di Besso.
- *Il verde sulla trincea*, nel cuore di Massagno, costituirà la qualità e il pregio del Comune. In questa nuova contingenza:
Il quartiere di via al Ponte dovrebbe essere valorizzato con un disciplinamento urbanistico che induca la qualità e l'omogeneità del fronte verso il parco, con edificazioni allineate sul ciglio di via al Ponte. (Indice, altezze e contenuti come quelli attuali R19 (is= 1,8), posteggi limitati);
Il quartiere di Pasquee può essere confermato come residenziale con riduzione degli indici (oggi esagerati), e con allineamento e conformazione prescritta su via Madonna della Salute.

7. L'accessibilità e i posteggi

Le edificazioni poste in prossimità dei nodi dei trasporti pubblici richiedono (per regolamento) **pochi posteggi**. Per esempio l'UNI di Lucerna non dispone di alcun posteggio, gli utenti devono usare i posteggi pubblici.

L'accessibilità veicolare dell'area residenziale della trincea **non necessita di nuove strade**, quelle esistenti (Via Genzana e Via al Ponte) bastano. Non è nemmeno necessario (e anche indesiderato) il collegamento trasversale tra le due strade. Pure **le linee dei trasporti pubblici** esistenti su Via San Gottardo, su Via Besso e alla stazione FFS bastano.

Sono per contro desiderati **migliori collegamenti pedonali** con la Stazione e con il Piazzale di Besso. Anche le relazioni **ciclabili** con la stazione dovrebbero essere migliorate.

8. L'ulteriore sviluppo della SUPSI

Eventuali bisogni futuri della SUPSI possono e devono essere ricercati *in primo luogo nell'area della stazione FFS*, area che offre un potenziale di edificazione di 60'000 m² SUL e che si presta in modo eccellente ad accogliere tali attività.

Sulla trincea invece non è il caso di disciplinare già ora, seguendo indicazioni vaghe, riserve vincolanti per il futuro. Vale a dire: non è opportuno mettere a PR dei vincoli per i futuri usi della SUPSI. Se tra 10 o 15 o 20 anni la SUPSI avrà completato ed esaurito tutti i progetti che ora ha in cantiere o in testa, nel Luganese e altrove, allora, se resteranno bisogni aperti, si potrà ricercare, nel luogo più adatto, una soluzione ad essi adeguata. Ma non possiamo accettare che oggi si rendano edificabili nuovi terreni con motivazioni totalmente aleatorie.

9. Facilitare le soluzioni

Un assetto urbanistico come quello da noi schizzato troverebbe pochi ostacoli e potrebbe essere facilmente accettato dalla maggioranza della popolazione. Così sarebbe semplificato l'iter per edificare la SUPSI alla Stazione di Lugano e il parco sulla trincea. Non bisogna dimenticare che oggi i terreni di proprietà delle FFS, né quelli alla stazione, né quelli sulla trincea, sono edificabili e solo una decisione pubblica (dei Consigli comunali e eventualmente dei cittadini) potrà renderli tali. In vista della decisione, le soluzioni prospettabili devono essere condivise e molto convincenti. Noi, a questo scopo, abbiamo dato il nostro contributo costruttivo.