

Stazione di Lugano, trincea di Massagno

■ L'arch. Armando Giani ha sostenuto in Consiglio comunale a Lugano che il progetto di copertura della trincea ferroviaria di Massagno ha rallentato e ostacolato la pianificazione, già risolta, dell'area della stazione. Concordo con la sua affermazione e per spiegarne le ragioni narrerò gli antefatti. La storia inizia con il concorso di architettura che la Città, con le FFS e la Posta, ha indetto nel 1987-89. Vi avevano preso parte 27 progettisti e la giuria aveva premiato il progetto degli architetti Antorini e Galfetti. La Città si era impegnata ad elaborare un piano particolareggiato sull'area, in collaborazione con il vincitore del concorso. Successivamente il Cantone, interessato alla parte viaria e dei trasporti pubblici, la Città di Lugano, la Commissione regionale dei trasporti (CRTL) e le FFS, hanno sviluppato la pianificazione del comparto, portando a buon fine l'operazione nel 1998 con una scheda di Piano direttore («dato acquisito») e nel 2003 con una decisione della Delegazione delle autorità che approva l'indirizzo urbanistico e funzionale del progetto di massima elaborato. La Delegazione delle autorità, gremio di coordinamento composto dalla CRTL, dal Dipartimento del territorio, dalle FFS e dai Municipi di Lugano, Massagno e Sorengo, nel contempo ha accolto la richiesta di Massagno di aggiungere al piano approvato, chiamato StazLu, la copertura della trincea ferroviaria. A questo punto il corso del processo pianificatorio, che fino a quel momento era stato lineare e aveva maturato una buona soluzione, prende una brutta piega. Si realizza una sterzata in tre atti. Atto primo: Massagno propone di inserire nel progetto StazLu e nel PTL una strada che raccorda l'autostrada con la stazione FFS, passando sulla trincea ferroviaria. Atto secondo: Massagno e Lugano invitano tre gruppi di architetti a studiare l'assetto del comparto della trincea e impongono loro di assumere il raccordo autostradale quale elemento fisso del progetto. Atto terzo: Massagno e Lugano incaricano il gruppo prescelto di estendere il loro progetto a tutta l'area, fino al parco del Tassino, rimpiazzando il disegno urbanistico StazLu precedentemente approvato. Chiamano Master Plan-CittàAlta il nuovo progetto. Il MasterPlan-CittàAlta non è stato reso pubblico, né è stato messo in consultazione tra la popolazione. Viene portato direttamente nei Consigli comunali di Massagno e di Lugano, dove i consiglieri (chiarmente a disagio) improvvisano correzioni. La popolazione di Massagno reagisce e in tre settimane raccoglie 765 firme per scongiurare la minaccia della strada e del progetto MasterPlan-CittàAlta. Inoltre un gruppo di cittadini, con un ricorso, si oppone alla decisione del CC di Massagno. Il percorso di attuazione del MasterPlan-CittàAlta diventa perciò erto e difficile e ciò si ripercuote su tutto quanto vi è connesso. In particolare appare a rischio la realizzazione delle infrastrutture prioritarie della SUPSI sul piazzale della stazione (condivisa da tutti). Se l'operazione fallirà, non si potranno però incolpare gli oppositori che si sono manifestati nell'ultimo anno. La responsabilità sarà principalmente di coloro che nel 2003 hanno indotto una svolta insensata e l'hanno perseguita per anni con determinazione e pochi riguardi. Ora che i nodi stanno per venire al pettine, ci sarebbe bisogno, da parte loro, di uno spassionato esame di realismo per uscirne senza altri danni.

Marco Sailer, Massagno