

C I T T À D I



L U G A N O

MUNICIPIO

MESSAGGIO MUNICIPALE NO. 6458

Zona di pianificazione "Trincea FFS" Massagno:

- **convenzione tra la Città di Lugano e il Comune di Massagno;**
- **credito di Fr. 100'000.- per l'avvio dei lavori di progettazione per la copertura della trincea ferroviaria e lo studio di un concetto urbanistico per il comprensorio circostante.**

Lugano, 18 marzo 2004

All'On.do
Consiglio Comunale

6900 Lugano

Onorevole Signor Presidente,
Onorevoli Signori Consiglieri Comunali,

nei precedenti Messaggi riguardanti le aree del Palace, del Campo Marzio, del Nuovo Quartiere di Cornaredo e dello stesso Lungolago, già s'indicava come la Città di Lugano sta progressivamente riorganizzando il suo tessuto urbano in un sistema omogeneo per funzioni e destinazioni.

Il territorio, attraverso la coordinazione funzionale e la valorizzazione del patrimonio cittadino, si struttura sempre più per centri specializzati interconnessi e complementari tra di essi.

In questo contesto é fuor di dubbio che l'area della Stazione assume un ruolo strategicamente importante non solo per il fatto che la Stazione di Lugano sarà chiamata a giocare il ruolo di principale Stazione passeggeri del Ticino, ma anche perché il PTL le assegna l'altrettanto importante ruolo di Nodo intermodale d'interscambio dei principali vettori di trasporto pubblico.

./.

A tal riguardo ricordiamo che il Cantone ha fatto elaborare dall'architetto Galfetti un piano d'indirizzi sul quale si sono attestati i successivi approfondimenti del progetto StazLU i cui principali obiettivi possono così essere sintetizzati:

- potenziamento delle infrastrutture ferroviarie per adattare alle future esigenze di AlpTransit, del collegamento Lugano-Varese-Malpensa e del servizio ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO);
- realizzazione di un P&R e dei posteggi previsti dal PR di Lugano;
- miglioramento delle condizioni di transito e di accesso generale alla Stazione sia per il traffico privato, in particolare con la soppressione del passaggio a livello di via Basilea, che per i trasporti pubblici, creando efficienti e comode relazioni di interscambio tra i vari mezzi di trasporto, pubblico e privato;
- definizione di un nuovo assetto urbano dato dalle edificazioni conseguenti ai precedenti punti.

Il Municipio si é sempre espresso in maniera favorevole sul complesso del progetto, **attribuendo comunque primaria importanza alla viabilità della zona per quanto riguarda il traffico privato e pubblico.**

In data 23 maggio 2003 le parti coinvolte nel progetto e più precisamente: il Consiglio di Stato, i Municipi di Lugano, Massagno e Sorengo, le FFS e la Commissione regionale dei trasporti (CRTL), hanno sottoscritto una "dichiarazione di impegno" per un'azione comune volta a realizzare la ristrutturazione dell'area della Stazione FFS di Lugano e in aggiunta al sopraccitato progetto StazLu, il recupero urbanistico della trincea di Massagno e del circostante comprensorio costituito dal Quartiere di Besso e dallo stesso Comune di Massagno.

Con codesto Messaggio si chiede pertanto l'approvazione della Convenzione tra la Città e il Comune di Massagno per l'avvio della progettazione della copertura della trincea e degli studi connessi e in particolare, la costituzione della Committenza per la fase di "progettazione test".

Si chiede contemporaneamente la concessione di un credito di fr. 100'000.- quale anticipazione dei costi per l'avvio di detti lavori di progettazione e per gli studi volti al recupero urbanistico dell'area connessa.

Organizzazione dei lavori

L'organizzazione dei lavori prevede di procedere secondo le seguenti fasi operative:

Fase 0	Identificazione della strategia (conclusa)
Fase I	Elaborazione del concetto per la progettazione (fase attuale)
Fase II	Formalizzazione del concetto (mandati di progettazione e pianificazione)
Fase III	Realizzazione del progetto (investimenti pubblici e commerciali/privati)

La fase 0, che ha prodotto quale risultato una disposizione strategica sulla base di una verifica di opportunità, si è conclusa nel mese di maggio del 2003 con la firma della sopraccitata "dichiarazione di impegno" dove, al punto 3, si precisa l'incarico alla CRTL, al Dipartimento del territorio, alla Città di Lugano, al Comune di Massagno e alle FFS di avviare un approfondimento specifico per definire le misure di riassetto urbanistico dell'area della trincea ferroviaria, la loro fattibilità e le modalità per la loro realizzazione **chiaramente in maniera integrativa rispetto al progetto di riorganizzazione del Nodo intermodale della Stazione (StazLu).**

I costi dell'approfondimento sono ripartiti tra la Città di Lugano, il Comune di Massagno, Il Dipartimento del territorio e le FFS, mentre la direzione dello studio é assunta dal Comune di Massagno.

Si tratta ora di affrontare durante il 2004 la fase I consistente nell'elaborazione concettuale per una soluzione che presenti i seguenti requisiti di massima:

- Fattibile dal punto di vista tecnico.
- Ottimale per lo sviluppo urbanistico del comprensorio costituito dall'insieme del territorio del Quartiere di Besso e del Comune di Massagno.
- Integrata nella logica del Nodo dei trasporti pubblici della stazione FFS, conformemente alle modalità sancite nel Piano dei trasporti del Luganese (PTL).
- Realizzabile economicamente.

La fase di "disposizione strategica" ha individuato 4 elementi progettuali da integrare in questa fase dei lavori in un concetto unico:

1. La realizzazione di un manufatto a copertura della "trincea ferroviaria", con modalità compatibili alle esigenze d'esercizio ferroviario (in fase di costruzione e in fase di esercizio). La realizzazione del manufatto apre, oltre ad ipotesi per lo sviluppo di nuove attività insediative, anche l'opportunità per la realizzazione dei relativi posteggi all'interno del manufatto stesso.
2. L'elaborazione di un concetto urbanistico d'insieme per il sopraccitato comprensorio che dimostri le potenzialità insediative che derivano dalla copertura della "trincea ferroviaria" in un contesto territoriale più ampio e nel contempo identifichi le premesse per un aumento della qualità di vita al suo interno.
3. L'identificazione di soluzioni confacenti per organizzare gli accessi stradali funzionali ai contenuti previsti, non alternative ma complementari a quelli del progetto PTL StazLu e volte a ricercare un possibile miglioramento per le aree urbane lungo via Besso e Via San Gottardo.
4. Il concetto urbanistico TriMa (Trincea Massagno) è complementare al progetto della stazione FFS di Lugano (StazLu).

Scelta della procedura: modalità di "progettazione-test" in parallelo

La "progettazione-test" appare, per la sua intrinseca flessibilità esecutiva e per i suoi obiettivi specifici, la più idonea rispetto a dei mandati per studi "di idee" oppure "di progetto". Le esperienze in altre realtà urbane svizzere, Zurigo come esempio particolare, lasciano ipotizzare ottimi risultati con questa scelta.

La procedura di "progettazione-test" è uno strumento di lavoro compatibile con le normative di appalto pubblico e con quelle professionali emanate dalla SIA (Società Svizzera degli Ingegneri ed Architetti), prevede soprattutto un ruolo attivo e partecipe dei progettisti e comporta l'esigenza di uno scambio intensivo ed aperto tra Committenza e incaricati, in modo da sviluppare soprattutto una comprensione comune della progettazione.

La procedura di "progettazione-test" può comunque essere interrotta dalla Committenza in qualsiasi momento dopo il raggiungimento dei risultati prospettati e non dà di principio diritto ad ulteriori mandati per i partecipanti.

I partecipanti invitati a sottoporre una progettazione-test verranno selezionati secondo criteri di idoneità legati al tema specifico (la "trincea ferroviaria") e saranno retribuiti in funzione del lavoro svolto. **La formazione di un gruppo interdisciplinare sarà già parte integrante del compito.**

Organizzazione dei lavori nella "Fase I: elaborazione del concetto"

La committenza intende affiancarsi, nella fase di esecuzione della "progettazione-test" e dei successivi mandati di approfondimento, di una "project manager" che assuma un ruolo specifico di sostegno nel suo compito di coordinazione del progetto sancito dalla citata "dichiarazione di impegno".

Questa fase dei lavori di progettazione per la copertura della "trincea ferroviaria" si articola in 2 sottofasi

1. Mandati di "progettazioni-test" in parallelo

Identificazione con una modalità operativa molto aperta, tramite la messa a confronto di ipotesi progettuali, di una *concezione* entro cui cercare in una fase successiva la soluzione progettuale. *Modalità "ad invito" per più gruppi interdisciplinari e svolgimento di workshop durante l'elaborazione della soluzione.*

2. Mandato/i di approfondimento

*Incarico diretto a uno o più gruppi interdisciplinari, che hanno partecipato alla "progettazione-test" per l'approfondimento degli elementi **concettuali** importanti per la successiva fase di progettazione della copertura e dei suoi elementi accessori e per la pianificazione dell'area in questione.*

Preparazione dei mandati di progettazione e di pianificazione.

Attorno a questi moduli operativi si definiscono le seguenti strutture operative:

- | | |
|-------------------------|---|
| - Committenza | Città di Lugano e Comune di Massagno |
| - Referenti di progetto | Dipartimento del Territorio + CRTL + FFS |
| - Project manager | Incaricato dalla Committenza (mandato di prestazioni) |
| - Progettisti | Invitati dalla Committenza (mandato di studio) |

La scelta di organizzare la Committenza attorno ai 2 Comuni, verte su scelte di opportunità in relazione all'efficacia operativa. Gli altri attori firmatari della "dichiarazione di impegno" saranno coinvolti secondo modalità specifiche nell'ambito dello svolgimento dei lavori. I referenti progettuali garantiscono la coordinazione con il progetto stazione FFS.

Convenzione

I due Municipi di Lugano e Massagno, allo scopo di costituire la sopraccitata Committenza per la fase di "progettazione-test" e regolare le competenze e le modalità operative, hanno sottoscritto la Convenzione che viene allegata al presente Messaggio per l'approvazione da parte di codesto Consiglio Comunale.

Procedura operativa per la "Fase I: elaborazione del concetto"

La procedura prevede che entro il mese di dicembre 2004 il progetto della copertura della "trincea ferroviaria" è concettualmente definito in tutte le sue modalità esecutive. La coordinazione con il progetto della stazione FFS è terminata, mentre entro marzo 2005 sono definite le modalità di attribuzione dei mandati di progettazione e di pianificazione.

Costi ipotizzabili per la "Fase I: elaborazione del concetto"

<i>Modulo</i>	<i>Project Manager</i>	<i>Progettisti invitati</i>	<i>Costi generali</i>
1a. Organizzazione	10'000.- CHF		
1b. Progettazione-test	15'000.- CHF	60'000.- CHF	5'000.- CHF
1c. Valutazione e modalità successive di approfondimento	10'000.- CHF		
2a. Mandati di approfondimento	15'000.- CHF	60'000.- CHF	10'000.- CHF
2b. Coordinamento stazione FFS	15'000.- CHF		
3. Preparazione mandati	Da verificare		
TOTALE	65'000.- CHF	120'000.- CHF	15'000.- CHF
	(project manager)	(progettisti)	(spese)
COSTI FASE I:			200'000.- CHF

Con un costo di **200'000.- CHF** potrà essere eseguita una "progettazione-test" sull'area della "trincea ferroviaria" di Massagno e di Lugano, con successivi mandati di approfondimento. Per i progettisti sono messi a disposizione 120'000.- CHF nelle due specifiche fasi di lavoro.

Conclusioni

Il Municipio di Lugano, d'accordo con quello del Comune di Massagno, ritiene che i compiti per la progettazione della copertura della "trincea ferroviaria" e la pianificazione di questo comparto territoriale debbano essere affrontati in maniera dinamica ed innovativa e propone pertanto di dare inizio immediatamente ai lavori con una progettazione-test dell'area, assumendo congiuntamente il ruolo di Committenza retta da una Convenzione stipulata tra le parti.

Per questa fase dei lavori, d'intesa con i firmatari della "dichiarazione di impegno", la Città di Lugano e il Comune di Massagno **si assumeranno l'onere di anticipare i costi dei lavori, che andranno, in una fase successiva, ancora ripartiti con gli altri firmatari della "dichiarazione d'impegno" in funzione degli impegni assunti.**

Le risultanze di questa importante fase di lavoro serviranno da guida in una fase successiva sia nell'ambito della progettazione stessa della "copertura", che nell'allestimento del Piano Particolareggiato della zona "Trincea FFS", lavori che potranno essere eseguiti nel 2005.

Per tutto quanto sopra esposto si invita codesto Onorando consesso a voler

risolvere:

1. È data facoltà al Municipio di Lugano di costituire, insieme al Comune di Massagno, la Committenza per l'avvio dei lavori di progettazione della copertura della "trincea ferroviaria FFS".
2. È approvata la Convenzione concernente l'avvio dei lavori di progettazione della copertura della "Trincea ferroviaria FFS" di Massagno ed in particolare la costituzione della Committenza per la fase di "progettazione-test".
3. È concesso un credito di Fr. 100'000.- quale anticipazione dei costi per lo svolgimento di una progettazione-test, in parallelo con un successivi mandati di approfondimento, secondo una procedura ad invito dei partecipanti.


4. L'utilizzo del credito è subordinato all'approvazione della quota parte a carico del Comune di Massagno, eventuali altre partecipazioni saranno dedotte a consuntivo.
5. La spesa sarà caricata sul conto investimenti del Comune e ammortizzata secondo le apposite tabelle.

Con ossequi.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco _____ Segretario: _____

Arch. dipl. ETH G. C. T. A. Zoppi lic. oec. HSG



ris. mun.: 15.03.2004