

## MUNICIPIO

### MESSAGGIO MUNICIPALE NO. 8245

**concernente la richiesta di un credito di CHF 11'860'000.-- quale partecipazione della Città di Lugano alla realizzazione della seconda tappa del progetto di sistemazione dell'area della stazione di Lugano (StazLu1) relativa agli interventi nel settore centrale, al collegamento pedonale verso la Città, al piazzale centrale e agli accessi al binario 1, nell'ambito della prima fase del Piano regionale dei trasporti del Luganese.**

Lugano, 24 maggio 2011

All'Onorando  
Consiglio Comunale  
6900 Lugano

Onorevole Signor Presidente,  
Onorevoli Signore e Signori Consiglieri Comunali,

con il presente messaggio, il Municipio sottopone alla Vostra attenzione per esame e approvazione la richiesta di un credito per la realizzazione della seconda tappa attuativa del progetto di sistemazione dell'area della stazione di Lugano.

Questa richiesta fa seguito a due precedenti Messaggi, cui rimandiamo per una presentazione articolata dell'intero progetto StazLu1 e della sua prima tappa:

- Messaggio municipale no. 7075 del 16 maggio 2006 concernente la richiesta di un credito di CHF 485'000.-- quale partecipazione della Città all'ampliamento del sottopasso pedonale della stazione FFS di Lugano nell'ambito del Piano regionale dei trasporti del Luganese.
- Messaggio municipale no. 7359 del 28 febbraio 2007 concernente la richiesta di credito di CHF 1'178'000.-- quale partecipazione ai costi per l'elaborazione del progetto definitivo della prima fase della sistemazione dell'area della stazione FFS di Lugano (StazLU1).

Qui di seguito ci limiteremo pertanto ad una sintesi ed aggiornamento del quadro di riferimento generale e a una menzione dei risultati della prima fase attuativa. Ci concentreremo per contro sui contenuti della presente richiesta di credito.

### **Indice**

|  | <b>PAGINE</b> |
|--|---------------|
| <b>1. Introduzione</b>   | <b>2 - 3</b>  |
| <b>2. La stazione FFS di Lugano: la piattaforma di interscambio del PTL</b>  | <b>3</b>      |
| 2.1 La situazione oggi: la stazione più frequentata del Cantone              | <b>3</b>      |
| 2.2 Le prospettive: verso un rafforzamento della piattaforma di interscambio | <b>4 - 6</b>  |
| 2.3 Il progetto di sistemazione dell'area della stazione di Lugano (StazLu1) | <b>6 - 8</b>  |

|  |           |
|--|-----------|
| <b>3. Il settore centrale: migliore accessibilità e servizi per gli utenti dei trasporti pubblici e valorizzazione commerciale</b> | <b>8</b>  |
| 3.1 Obiettivi  | 8 - 9     |
| 3.2 Descrizione  | 9 - 10    |
| 3.3 Procedura e committente operativi  | 10        |
| 3.4 Costi e finanziamento  | 10 - 11   |
| <b>4. Conclusioni</b>  | <b>12</b> |

## **1. Introduzione**

Il nodo della stazione FFS di Lugano costituisce un elemento fondamentale per la gestione della mobilità nel Luganese. Il PTL lo ha riconosciuto ed ha definito l'indirizzo per un intervento in grado di risolvere i problemi che toccano l'infrastruttura ferroviaria, la rete viaria, i servizi di trasporto pubblico su gomma e i pedoni (cfr. scheda-oggetto 12.23.4.8 del Piano direttore cantonale).

Le Autorità coinvolte, e segnatamente il Cantone, le Ferrovie federali svizzere e i Municipi dei Comuni di Lugano, Massagno e Sorengo, coordinati dalla Commissione regionale dei trasporti, nel maggio del 2003 hanno precisato le opere da realizzare e si sono impegnati a dare avvio alla prima fase del progetto.

Durante il 2004 è stato allestito il progetto di massima ottimizzato, approvato dai committenti nel giugno 2005.

In seguito sono state effettuate le verifiche di compatibilità con il concetto urbanistico per la copertura della trincea di Massagno, promosso dal comune omonimo con la città di Lugano.

Con il Messaggio municipale no. 7359 del 28 febbraio 2007 si è quindi chiesto ed ottenuto il credito per la partecipazione ai costi per l'elaborazione del progetto definitivo della prima fase della sistemazione dell'area della stazione FFS di Lugano (StazLu1).

Si ricorda che una prima tappa urgente (terzo marciapiede ferroviario e l'adattamento del sottopasso pedonale) è già stata realizzata, sulla base del credito concesso con il Messaggio municipale no. 7075 del 16 maggio 2006.

Nell'ambito di questo Messaggio municipale no. 7359 si segnalava inoltre che la committenza stava approfondendo la possibilità di anticipare una seconda tappa di StazLu1, che includesse la sistemazione dell'atrio della funicolare ed il raccordo verso il Parco del Bertaccio. Questo intervento è in stretta relazione con il rinnovo della funicolare cittadina da parte di TPL ed i progetti di FFS-Immobili concernenti il programma "Stazione & altro" e la ristrutturazione del fabbricato viaggiatori. Con il consolidamento di questi progetti di terzi è stato necessario rivedere completamente il progetto dell'atrio della funicolare che era alla base della richiesta di credito di progettazione definitiva. Si dispone ora per la seconda tappa di StazLu1 di un progetto aggiornato e perfettamente coordinato con gli altri interventi previsti nello stesso settore.

Si è quindi pronti per passare alla fase di realizzazione del progetto concernente la seconda tappa di StazLu1.

Con il presente Messaggio si forniscono le informazioni sul progetto, le sue motivazioni, la cronistoria, il programma ed i costi e si chiedono i crediti necessari per la realizzazione delle opere previste.

Si ricorda che un analogo Messaggio, per la richiesta di un credito di 8.74 Mio CHF per la partecipazione del Cantone alla realizzazione della seconda tappa del progetto StazLu1, è già stato licenziato dal Consiglio di Stato all'indirizzo del Gran Consiglio (Messaggio n. 6420 del 23 novembre 2010).

## **2. La stazione FFS di Lugano: la piattaforma di interscambio del PTL**

### **2.1 La situazione oggi: la stazione più frequentata del Cantone**

La stazione di Lugano è quella più frequentata dell'intero Cantone. Sulla base di conteggi e interviste effettuate, si stima che essa sia frequentata da circa 23'000 persone ogni giorno: utenti dei trasporti pubblici, dei servizi taxi e pedoni diretti o provenienti dal centro città. La stazione di Lugano si configura come una vera e propria piattaforma d'interscambio tra i servizi ferroviari delle FFS (ca. 120 treni/giorno) e della ferrovia Lugano-Ponte Tresa (ca. 90 treni/giorno), i servizi su gomma regionali (ARL e Autopostale con ca. 286 corse/giorno su una decina di destinazioni), i servizi su gomma urbani TPL (ca. 530 corse/giorno su 4 linee) e la funicolare Stazione-Piazza Cioccaro (ca. 440 corse/giorno).

A ciò si devono aggiungere le corse taxi (12 stalli) e altre corse di autobus turistici e per l'aeroporto di Milano-Malpensa.

Dal profilo viabilistico, l'incrocio di Besso (ca. 30'000 veicoli al giorno) ed il passaggio a livello di via Basilea costituiscono dei punti critici. Anche il carico su Via Besso, Via San Gottardo e Via Maraini risulta molto elevato con ca. 17'500, rispettivamente 34'000 e 20'000 veicoli/giorno.

### **2.2 Le prospettive: verso un rafforzamento della piattaforma di interscambio**

Il PTL assegna alla stazione di Lugano una funzione strategica nella gestione della mobilità dell'intero agglomerato. Per questa ragione il progetto di sistemazione dell'area della stazione (StazLu1) è stato inserito nelle opere da realizzare nella prima fase attuativa ed è compreso nel credito quadro per il PTL approvato dal Gran Consiglio con il decreto legislativo dell'11 marzo 1999, aggiornato con il successivo decreto del 12 marzo 2003.

#### **a) La galleria Vedeggio-Cassarate e la nuova viabilità del polo (PVP)**

L'apertura al traffico della nuova galleria stradale Vedeggio-Cassarate consentirà una gestione più efficace della circolazione stradale. Il nuovo accesso consentirà di sgravare la pressione del traffico su Lugano sud, su Lugano nord e sul lungolago. Gli interventi previsti alla stazione di Lugano, soprattutto con la realizzazione del modulo stradale, potranno dare un ulteriore contributo al miglioramento della viabilità urbana. Con l'apertura della galleria i servizi di trasporto su gomma dell'intero agglomerato saranno ulteriormente potenziati in modo mirato, con in particolare l'estensione e la modifica di alcune linee e con un incremento della loro frequenza. Essi avranno un riferimento diretto o indiretto anche con la Stazione FFS.

#### **b) La galleria di base del San Gottardo e quella del Monte Ceneri (Alp Transit)**

La messa in esercizio della galleria di base del San Gottardo è oggi prevista per il 2017, quella del Monte Ceneri per il 2019. Le fermate dei treni Intercity, previste a Bellinzona e a Lugano, conosceranno un vistoso aumento di attrattività. Infatti i tempi di percorrenza verso rispettivamente da Zurigo e Lucerna saranno ridotti di ca 1 ora e quelli verso rispettivamente da Bellinzona e Locarno verranno dimezzati. Le prognosi ipotizzano almeno il raddoppio del traffico ferroviario, ciò che appare plausibile anche alla luce dell'evoluzione osservata con l'apertura della galleria di base del Lötschberg (+ 30%) e con la tendenza registrata già in questi ultimi anni nel traffico regionale nel nostro Cantone (+ 65 % nel periodo 2004-2009).

#### **c) L'estensione del sistema ferroviario regionale TILO a Varese/Malpensa**

I lavori per la realizzazione del collegamento ferroviario verso Varese/Malpensa sono in corso e l'obiettivo è quello di aprire la linea all'esercizio nel 2013. Ciò di fatto amplierà il bacino di mercato del traffico ferroviario all'intero Varesotto, alla linea del Sempione e quindi alla Svizzera romanda (tramite l'interscambio a Gallarate) e all'aeroporto intercontinentale della Malpensa. Lugano diventerà a tutti gli effetti il nodo d'interscambio centrale del sistema ferroviario regionale.

#### **d) Il Masterplan della Città-alta e pianificazione (PR-TriMa e variante di PR StazLu2)**

Dopo la fase di studio preliminare e lo svolgimento di una progettazione-test, si è dato avvio alla fase pianificatoria del comparto. Con il Messaggio municipale n. 8017 del 25 febbraio 2010, si è chiesto ed ottenuto un credito di CHF 140'000.-- per la partecipazione all'allestimento del Piano regolatore intercomunale del comparto della Trincea di Massagno (PR-TriMa) ed un credito di 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.

I lavori per l'allestimento della variante di PR StazLu2 sono in corso, mentre per il proseguimento di quelli attinenti al PR intercomunale TriMa si è in attesa della decisione di un ricorso. Grazie al nuovo assetto urbanistico, l'intera area acquisirà ulteriore potenziale insediativo: come noto, si prospetta pure l'insediamento di una sezione della SUPSI. Ciò contribuirà ad ulteriormente rafforzare l'importanza di questo comparto dell'agglomerato e giustifica ancora di più la necessità di disporre di una stazione ferroviaria capace e pienamente funzionale.

#### **e) La rete tram del Luganese**

In accoglimento del Messaggio n. 8031 del 10 marzo 2010, codesto lodevole Consiglio ha già stanziato un credito di CHF 800'000.-- quale contributo per l'elaborazione del progetto di massima della tappa prioritaria della rete tram del Luganese e di CHF 240'000.-- quale contributo allo studio di fattibilità delle tappe a seguire, nell'ambito del Piano regionale dei trasporti del Luganese (PTL) e del Programma di agglomerato del Luganese (PAL). Entrambi questi studi sono nel frattempo in pieno svolgimento.

Il concetto generale della Rete tram del Luganese costituisce lo scenario di riferimento per lo sviluppo a lungo termine del trasporto pubblico nell'agglomerato. La Rete tram del Luganese sarà quindi sviluppata in modo coordinato con le altre

misure previste dal PTL, in particolare con i nodi intermodali di Molinazzo, di Cornaredo e delle Fornaci e con le riorganizzazioni del servizio di trasporto pubblico su gomma urbani e regionali. La rete tram del Luganese è un progetto che contribuisce in modo sostanziale alla concretizzazione del Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato Luganese e si integra perfettamente nelle linee dello sviluppo territoriale cantonale come descritte nel Piano direttore. Essa valorizza i ruoli complementari della valle del Vedeggio e di quella del Cassarate, mette in relazione le aree strategiche dell'agglomerato tra di loro e con l'esterno (centro Città, Stazione FFS, quartiere Vedeggio, Basso Malcantone, quartiere Cornaredo, Pian Scairolo) e rafforza il ruolo centrale della City all'interno dell'agglomerato.

La rete tram del Luganese prevede a tutt'oggi, e sulla base degli studi sin qui svolti:

- il collegamento diretto tra la valle del Vedeggio e il centro città tramite una galleria;
- il collegamento lungo il Vedeggio dal nodo intermodale di Bioggio-Molinazzo fino a Manno e poi fino alla stazione FFS di Lamone;
- il collegamento da Lugano centro verso nord fino al nodo intermodale di Cornaredo e al nuovo quartiere NQC;
- il collegamento da Lugano centro fino al Pian Scairolo e a Grancia, passando dal nodo intermodale delle Fornaci (Lugano sud).

La tappa prioritaria (per il quale è in corso il progetto di massima) è costituita dalla tratta Bioggio-Lugano centro e Molinazzo-Manno. Questa priorità si giustifica in quanto il collegamento in oggetto costituisce il principale mezzo di trasporto pubblico tra le due aree più dinamiche dell'agglomerato (quartiere Vedeggio e City). Inoltre con questo intervento si ottiene subito un rilevante salto di qualità del sistema dei trasporti pubblici, poiché il sistema mette a frutto forti sinergie con l'esistente linea FLP e connette quindi tutto il Malcantone all'area centrale dell'agglomerato.

La tappa a seguire (oggetto dello studio di fattibilità, in corso) consiste nel collegamento Cornaredo (NQC) - Lugano centro - Pian Scairolo

Entrambi gli studi costituiscono premessa indispensabile per l'ottenimento dei contributi federali per le infrastrutture di trasporto nel quadro del Programma d'agglomerato di seconda generazione (PAL2). La premessa è quella di presentare entro fine 2011 il Programma d'agglomerato aggiornato comprensivo del progetto di massima della tratta prioritaria e dello studio di fattibilità per la tratta a seguire e di svolgere entro fine 2014 la procedura di pubblicazione per l'ottenimento dell'autorizzazione a costruire.

### **2.3 Il progetto di sistemazione dell'area della stazione di Lugano (StazLu1)**

Come si è detto, gli indirizzi per lo sviluppo dell'area della stazione FFS di Lugano sono oggetto di una specifica scheda di Piano Direttore (M3/Ambito mobilità). La concretizzazione degli indirizzi progettuali della sistemazione dell'area della stazione FFS è stata condotta dalla Commissione regionale dei trasporti del Luganese in collaborazione con il Cantone, i Comuni interessati e le FFS. I contenuti specifici sono stati approfonditi di comune accordo giungendo a sottoscrivere una Dichiarazione di impegno nel 2003 e ad un suo aggiornamento nel 2006.

Il progetto per lo sviluppo dell'area della stazione FFS (StazLu) è stato suddiviso in due fasi generali:

- quella denominata “StazLu1”, che tocca le infrastrutture della mobilità, da attuare secondo le leggi settoriali;
- quella denominata “StazLu2”, che concerne le edificazioni e che sarà oggetto di una variante di PR.

Nel 2006 è inoltre stato sottoscritto un Accordo concernente il progetto definitivo della fase StazLu1. Il primo blocco realizzativo (modulo ferroviario 1° tappa e parte del modulo delle infrastrutture di stazione, come si dirà in seguito), è stato inaugurato a fine 2007.

Il progetto StazLu1 è stato presentato con il citato Messaggio municipale no. 7359 del 28 febbraio 2007.

#### **a) Obiettivi**

Il progetto prevede la realizzazione di infrastrutture che permettano di ottenere tre obiettivi di fondo:

- realizzare la principale piattaforma di interscambio dei trasporti pubblici e privati del Luganese;
- risolvere gli annosi problemi viari (galleria e incrocio di Besso);
- creare le basi per lo sviluppo urbanistico dell’area.

#### **b) Descrizione del progetto: una visione globale, tre moduli e una realizzazione a tappe**

La realizzazione di questi obiettivi ha portato ad individuare una soluzione complessiva che tocca tutte le modalità di trasporto: i servizi pubblici, la viabilità e il traffico pedonale.

Il progetto comprende così tre moduli infrastrutturali:

- il modulo ferroviario, con la sistemazione dei binari e dei marciapiedi ferroviari;
- il modulo viario, con l’anello stradale dall’incrocio Genzana (Massagno) all’incrocio Tassino;
- il modulo delle infrastrutture di stazione, con l’autosilo di Besso, il terminale degli autobus, l’adattamento dei due passaggi pedonali e la sistemazione dei piazzali della stazione.

#### **c) Il programma di realizzazione**

Il programma indicativo di realizzazione presentato nel Messaggio del dicembre 2006 e la prospettata procedura unica secondo la Legge sulle ferrovie per l’attuazione dell’intero progetto sono stati approfonditi.

A seguito delle esigenze dell’esercizio ferroviario (estensione del sistema ferroviario TILO e nuovo orario sulla linea del San Gottardo del 2009), dell’opportunità di uno stretto coordinamento con altri progetti (PVP e masterplan Città alta) e delle possibilità e modalità di finanziamento (inserimento nel Programma di agglomerato del Luganese in vista di ottenere contributi federali, compatibilità con le disponibilità finanziarie dei committenti) si è stabilito la seguente suddivisione in quattro blocchi realizzativi, da attuare progressivamente e secondo una specifica procedura dipendente dalla tipologia dei contenuti previsti:

1. modulo ferroviario 1a tappa e parte del modulo infrastrutture della stazione: questo modulo è stato realizzato dalle FFS e inaugurato a fine 2007 secondo la procedura ferroviaria (LFerr);

2. settore centrale, costituito dalla 2a tappa del modulo delle infrastrutture di stazione: sarà realizzato dalle FFS sulla base della procedura ferroviaria (Lferr);
3. modulo stradale e infrastrutture di interscambio: verrà realizzato dal Cantone con la procedura della legge strade;
4. modulo ferroviario 2a tappa: verrà realizzato dalle FFS con la procedura ferroviaria (Lferr).

1. Il modulo ferroviario e il modulo infrastrutture della stazione di 1a tappa: un miglioramento importante per gli utenti e i pedoni

La realizzazione di questo primo blocco è stata oggetto di un Messaggio specifico cui rimandiamo per una più ampia descrizione (Messaggio municipale no. 7075 del 16 maggio 2006 concernente la richiesta di un credito di CHF 485'000.-- quale partecipazione della Città all'ampliamento del sottopasso pedonale della stazione FFS di Lugano nell'ambito del Piano regionale dei trasporti del Luganese).

Nella sostanza si è trattato di realizzare il quarto binario di fermata e il relativo marciapiede sul lato di via Basilea e di ampliare l'esistente sottopasso pedonale situato in corrispondenza dell'arrivo della funicolare, ciò ha permesso un migliore accesso tra il quartiere di Besso, la stazione e il centro città.

L'opera complessiva è stata inaugurata nel dicembre 2007 nel pieno rispetto dei costi (8,3 mio fr) e ha dato piena soddisfazione, migliorando l'accessibilità per i pedoni e gli utenti del treno e ampliando le capacità operative della stazione. Il contributo cantonale di 484'000 franchi (25%) verteva alla partecipazione ai costi del sottopasso.

2. Il settore centrale: modulo delle infrastrutture della stazione di 2a tappa

L'intervento in oggetto costituisce il tema principale di questo Messaggio ed è pertanto descritto al capitolo 3.

3. Il modulo stradale e le infrastrutture di interscambio

Il modulo stradale e delle infrastrutture di interscambio verte:

- a ristrutturare la viabilità, oggi critica, con l'eliminazione del passaggio a livello di via Basilea e importanti migliorie agli incroci del tunnel e del piazzale di Besso;
- alla realizzazione del terminale principale delle autolinee urbane e regionali;
- alla costruzione di un autosilo di ca. 400 posti dedicato alla funzione di P+R e in sostituzione dei posteggi comunali soppressi sul piazzale ex-Pestalozzi con la realizzazione del terminale bus;
- al rinnovamento rispettivamente all'adattamento dei collegamenti e degli spazi pedonali.

Attualmente è in corso la preparazione della base per l'elaborazione del progetto definitivo e per l'avvio della procedura di approvazione dei piani, che si svolgerà secondo quanto previsto dalla Legge sulle strade.

Le prestazioni d'ingegneria sono state assegnate dal Consiglio di Stato il 2 marzo del 2010 sulla base di un concorso pubblico.

L'esecuzione delle opere è prevista a partire dal 2014.

#### 4. Il modulo ferroviario di 2a tappa

Questo modulo prevede un adattamento della struttura e dell'assetto dei binari per permettere un esercizio ferroviario più flessibile e dinamico, in particolare con l'aggiunta di un quarto binario di circolazione, di un marciapiede supplementare con la possibilità di disporre di una lunghezza maggiore.

### **3. Il settore centrale: migliore accessibilità e servizi per gli utenti dei trasporti pubblici e valorizzazione commerciale**

#### **3.1 Obiettivi**

Gli obiettivi della seconda tappa sono di seguito riassunti:

- migliorare la funzionalità e la qualità dell'interscambio tra la ferrovia e la funicolare;
- potenziare lo spazio di circolazione delle persone all'ingresso principale della stazione e di conseguenza assicurare le adeguate capacità d'accesso per i flussi d'interscambio in vista degli sviluppi futuri (Ferrovia Mendrisio-Varese, AlpTransit);
- eliminare le barriere architettoniche per l'accesso ai treni, alla funicolare cittadina e per l'attraversamento dell'area della stazione;
- realizzare il collegamento pedonale fra l'atrio stazione ed il parco Bertaccio rispettivamente il centro-città;
- assicurare un elevato grado di sicurezza soggettiva per gli utenti dell'area della stazione;
- riqualificare l'area centrale della stazione quale "biglietto da visita" della città.

#### **3.2 Descrizione**

Il progetto prevede di trasformare lo spazio dell'atrio in uno spazio unitario che permette una facile e sicura circolazione ed una compatibilità con i collegamenti circostanti.

Il piano -1 diventa la piattaforma di smistamento dei viaggiatori, in arrivo ed in partenza sui marciapiedi 2 e 3, ma anche dei pedoni da e per il quartiere alto, con il resto della città. Da qui si accede senza dislivelli alla funicolare oppure si può proseguire a piedi verso il Bertaccio attraverso un sottopasso.

Esso è delimitato da due spazi commerciali laterali, che mettono in evidenza la scala luminosa e trasparente, non impedendo quindi la visibilità degli accessi e contribuendo inoltre alla sicurezza attraverso la presenza di persone.

La disposizione degli spazi così definita crea delle aree dove i flussi di utenti sono in continuo attraversamento e delle aree dove possono sostare come, ad esempio, davanti alla biglietteria della funicolare.

L'obiettivo di migliorare il flusso delle persone ha portato al disegno di uno spazio regolare, che unisce la "geometria" determinata dalla stazione e la "geometria" della funicolare permettendo una visione degli accessi da qualsiasi punto dell'atrio.

Per adempiere al meglio alle esigenze di sicurezza e di benessere, si sfrutterà il più possibile la luce naturale proveniente dal tetto.

Il collegamento tra il piano -1 ed il piano terreno avviene tramite scale ed ascensori vetrati, garantendo una continuità tra il piazzale stazione e il marciapiede principale.

Il piano -2 è destinato ai locali tecnici di servizio della funicolare (gruppo motore, deposito oli, magazzino TPL, ecc.).

In sintesi il progetto prevede:

- l'abbassamento dell'atrio esterno della stazione a livello del sottopasso principale di collegamento con i marciapiedi di salita ai treni;
- la realizzazione di nuove scale, scale mobili e lift per il collegamento dell'atrio con il piazzale della stazione rispettivamente con il fabbricato viaggiatori ed il marciapiede 1;
- una nuova copertura dell'atrio di stazione, del marciapiede 1 dell'interscambio e della zona taxi;
- la realizzazione del collegamento pedonale fra l'atrio stazione ed il parco Bertaccio rispettivamente centro-città e stazione FLP;
- la sistemazione delle superfici esterne compresi i necessari collegamenti pedonali;
- l'innalzamento del marciapiede 1 a 55 cm per una lunghezza utile di 180m;
- la predisposizione degli accessi pedonali tra l'atrio e l'area Sud (StazLu2).

L'intervento appena descritto sarà realizzato in parallelo con altri due progetti:

- "Stazione & Altro", interamente a carico di FFS Immobili, che prevede la realizzazione di spazi commerciali e la ristrutturazione dei servizi ai viaggiatori;
- l'ammodernamento della funicolare, a carico della TPL, per adeguare l'impianto alle nuove esigenze tecniche e di sicurezza.

Il programma prevede l'inizio dei lavori nel 2012 e l'entrata in esercizio a fine 2014.

### **3.3 Procedura e committente operativo**

Considerato che la realizzazione avverrà in stretta coordinazione con il rinnovo della funicolare, in base al principio del coordinamento delle procedure, è prevista un'unica procedura di approvazione dei piani, quella secondo la Legge federale sulle ferrovie. Spetterà dunque all'Ufficio federale dei trasporti rilasciare l'autorizzazione a costruire.

La procedura in questione contempla in un unico atto anche il riconoscimento dell'utilità pubblica. Non sono pertanto necessari adeguamenti del Piano regolatore comunale.

La committenza di StazLu1 ha deciso di designare FFS per la conduzione di questa parte di progetto. Questa scelta è dovuta a due motivi principali: s'interviene in gran parte su aree delle FFS a contatto con l'esercizio ferroviario e vi è l'esigenza di una stretta coordinazione con il progetto parallelo "Stazione & Altro".

Il progetto per l'ammodernamento della funicolare è invece condotto dalla TPL, a stretto contatto con FFS.

### **3.4 Costi e finanziamento**

L'investimento complessivo per la sistemazione del settore centrale è di 18.7 Mio di franchi (+/- 20%; base costi 11/2009; IVA inclusa).

La ripartizione dei costi tra i vari committenti è stata calcolata sulla base delle singole interessenze ed è regolata tramite una specifica convenzione.

L'onere tra i committenti è così suddiviso:

|   | Chiave percentuale |      |      | Oneri lordi Mio CHF |             |             |             | Contr. PAL  | Oneri netti Mio CHF |             |             |             |
|---|--------------------|------|------|---------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------------|-------------|-------------|-------------|
|   | PTL                | Lug  | FF S | Totale              | PTL         | Lug         | FFS         |             | Totale              | PTL         | Lug         | FFS         |
| <b>Passaggio N2<br/>Via Basilea - Parco<br/>Bertaccio</b> |                    |      |      | <b>13.80</b>        |             |             |             | <b>4.14</b> | <b>9.66</b>         |             |             |             |
| Adattamento tratto esistente                              | 0.50               | 0.50 |      | 0.70                | 0.35        | 0.35        | -           | 0.21        | 0.49                | 0.25        | 0.25        | -           |
| Atrio funicolare  | 0.45               | 0.45 | 0.10 | 9.90                | 4.46        | 4.46        | 0.99        | 2.97        | 6.93                | 3.12        | 3.12        | 0.69        |
| Collegamento stazione FFS con il parco Bertaccio          | 0.50               | 0.50 |      | 3.20                | 1.60        | 1.60        | -           | 0.96        | 2.24                | 1.12        | 1.12        | -           |
|   |                    |      |      |                     |             |             |             |             |                     |             |             |             |
| <b>Sistemazione piazzale della stazione</b>               |                    |      |      |                     |             |             |             | <b>1.47</b> | <b>3.43</b>         |             |             |             |
| Sistemazione piazzale centrale                            |                    | 1.00 |      | 4.90                | -           | 2.60        | -           | 0.78        | 1.82                | -           | 1.62        | -           |
| Passaggio coperto marciapiede                             | 0.40               | 0.40 | 0.20 | 2.60                | 0.92        | 0.92        | 0.46        | 0.69        | 1.61                | 0.64        | 0.64        | 0.32        |
| <b>Totale</b>   |                    |      |      | <b>18.70</b>        | <b>7.33</b> | <b>9.93</b> | <b>1.45</b> | <b>5.61</b> | <b>13.09</b>        | <b>5.13</b> | <b>6.95</b> | <b>1.02</b> |

L'onere lordo non considera la deduzione dei contributi della Confederazione nell'ambito del Programma d'agglomerato del Luganese (PAL). Questi ammontano al 30% del costo d'investimento, tenuto conto che sarà fissato un tetto massimo. La partecipazione della Confederazione sarà regolata tramite un accordo di finanziamento, che sarà stipulato al momento in cui il progetto sarà pronto per la realizzazione (crediti approvati e autorizzazione a costruire).

Ogni committente provvede alla copertura finanziaria dell'onere lordo a suo carico, anticipando il contributo della Confederazione nell'ambito del programma d'agglomerato.

**L'onere lordo a carico del Cantone/PTL ammonta pertanto a 7.33 Mio CHF, quello a carico delle FFS a 1.45 Mio CHF, mentre quello a carico della Città a 9.93 Mio CHF.**

Per la progettazione definitiva del settore centrale sono stati finora spesi CHF 270'000.--, nell'ambito del credito di CHF 1'178'000.-- per la partecipazione all'elaborazione del progetto definitivo di tutta la prima fase di sistemazione dell'area della stazione, concesso in accoglimento del MM no. 7359 del 28 febbraio 2007.

La ripartizione di questi costi è stabilita nell'Accordo tra Cantone, Città di Lugano e FFS del 13 ottobre 2006 (Cantone/PTL 46%, Lugano 19%, FFS 35%).

Deducendo l'importo di CHF 51'000.-- a carico della Città (CHF 270'000.-- x 19%), rimane dunque un saldo di CHF 9'879'000.--. (9.93 Mio - 51'000.--)

Visto lo stato attuale della progettazione, analogamente a quanto predisposto dal Cantone nel Messaggio di sua competenza, per tener conto dei possibili rischi occorre disporre di una riserva del 20% dell'investimento. Per la Città, questo corrisponde ad un importo di 1'980'000.-- CHF (20% di 9.93 mio fr.).

**La richiesta di credito al lordo ammonta dunque a CHF 11'860'000.-- (CHF 9'879'000.-- + 1'980'000.-- CHF di rischi).**

Il contributo della Confederazione sulla quota-parte della Città si aggirerà al massimo sul 30%, vale a dire attorno ai 2.97 mio fr. (30% di CHF 9.93 Mio).

#### **4. Conclusioni**

La stazione di Lugano costituisce una piattaforma strategica di interscambio nell'ambito delle opere del Piano regionale dei trasporti del Luganese. Dopo una prima tappa realizzativa che ha incrementato la capacità degli impianti di stazione con un secondo marciapiede e che ha reso più agevole l'accesso dei viaggiatori (2007), si passa ora ad una seconda tappa realizzativa.

Essa migliora l'accessibilità degli utenti e dei pedoni al settore centrale ed è abbinata ad un intervento, finanziato interamente dalle FFS, per potenziare i servizi ai viaggiatori e per rendere più attrattiva la parte commerciale. In contemporanea la TPL, per conto della Città di Lugano, provvederà al rinnovo della funicolare.

Con queste premesse, sulla base delle considerazioni sopra esposte, si invita pertanto codesto Onorando consesso a voler

#### risolvere:

1. È stanziato un credito di CHF 11'860'000.-- (inclusa la riserva di CHF 1'980'000.--) quale partecipazione della Città di Lugano alla realizzazione della seconda tappa di attuazione del progetto di sistemazione dell'area della stazione di Lugano (StazLu1), concernente gli interventi nel settore centrale, il collegamento pedonale verso la città, il piazzale centrale e gli accessi al binario 1, nell'ambito delle opere di prima fase del Piano regionale dei trasporti del Luganese.
2. L'utilizzo della riserva è subordinato ad una specifica autorizzazione del Municipio.
3. L'importo di cui al pto 1. sarà adeguato all'evoluzione dei costi, determinata tramite l'indice svizzero dei costi di costruzione e sarà ammortizzato secondo le apposite tabelle.

Con ogni ossequio.

#### PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco:

Il Segretario:

Arch. dipl. ETH G. Giudici

lic. jur. M. Delorenzi

Ris. mun. 13/04/2011