

RAPPORTO DELLA COMMISSIONE DELL'EDILIZIA RELATIVO AL MMN. 9903  
CONCERNENTE LO STANZIAMENTO DI UN CREDITO DI CHF 544'000.--,  
QUALE AGGIORNAMENTO DI CREDITO PER L'ELABORAZIONE DEL  
PROGETTO DEFINITIVO DELLA PRIMA FASE DELLA REALIZZAZIONE  
DELLE INFRASTRUTTURE DELLA VIABILITÀ DEL NODO INTERMODALE  
FFS DI LUGANO (STAZLU1), NELL'AMBITO DELL'ATTUAZIONE DELLE  
OPERE DELLA SECONDA FASE DEL PIANO DEI TRASPORTI DEL LUGANESE  
(PTL) E DEL PROGRAMMA DI AGGLOMERATO DEL LUGANESE (PAL 1)

---

Lugano, 26 novembre 2018

All'Onorando  
Consiglio Comunale  
6900 Lugano

Onorevole Signora Presidente,  
Onorevoli Signore e Signori Consiglieri Comunali,

### **Premessa**

L'esecuzione delle infrastrutture della viabilità del nodo intermodale FFS di Lugano (StazLu1), rappresenta un punto cardine e di primaria importanza per il Piano dei trasporti del luganese (PTL) e il Programma di agglomerato luganese (PAL 1). La sua realizzazione avrà ripercussioni importanti sullo sviluppo e la qualità di vita per tutto il comprensorio della "Lugano alta" e, in particolare, per il quartiere di Besso.

Quest'opera avrà un impatto diretto sulla viabilità, la pianificazione e lo sviluppo di tutta la Città. Una sua attuazione o programmazione errata o parziale avrà contraccolpi diretti e indiretti sulle future generazioni. Il Comune, benché una delle parti coinvolte nel progetto con il Cantone, le FFS e il Comune di Massagno, deve tuttavia avere un peso determinante sulle scelte che coinvolgono non soltanto un quartiere (quello di Besso) ma anche tutto l'agglomerato e la sua popolazione.

La Commissione dell'Edilizia sposa appieno gli obiettivi del progetto StazLu che fissa, in sintesi, la riorganizzazione del nodo e della viabilità nell'area della stazione FFS di Lugano e l'adeguamento delle strutture di mobilità alle esigenze di un moderno nodo di trasporto pubblico, tenendo conto dello sviluppo del sistema ferroviario TILO, di AlpTransit e della rete tram-treno. Questo, puntando a migliorare la viabilità per l'accesso pubblico/privato alla stazione e per il transito, con nuove basi per l'edificazione nel comparto della stazione.

### **Relazione**

La Commissione dell'Edilizia - dopo un approfondito esame e la doppia audizione della Municipale responsabile On. Cristina Zanini Barzaghi con i suoi funzionari e un contatto con le autorità Cantionali - ritiene validi l'opera e i lavori sin qui svolti.

Rileva tuttavia diverse importanti criticità e priorità alle quali devono assolutamente essere trovate soluzioni compatibili con lo sviluppo della Città, che non causino gravi conseguenze sulla qualità di vita e la mobilità degli abitanti di Besso. Gli effetti che ne deriverebbero sarebbero molto penalizzanti per la mobilità e la salute della popolazione di Besso, da anni colpita da eccessivo traffico e conseguente inquinamento fonico e ambientale.

Ritiene perciò di chiedere al Municipio di far rispettare nei delegati consessi le seguenti tre raccomandazioni:

**1. Realizzazione unitaria di tutti gli interventi previsti**  
***“Qualsiasi terminale di bus richiede vie d’accesso adeguate e prioritarie”***

Il progetto propone due ipotesi realizzative: A e B (vedi messaggio), con la scelta dello **Schema B**. Questa scelta prevede la realizzazione di un nuovo terminale bus già nella prima fase, che - secondo il messaggio - consentirebbe un miglioramento del trasporto pubblico e sarebbe più razionale dal punto di vista esecutivo.

Questa opzione, a parere della Commissione dell'Edilizia, penalizzerebbe gravemente e per diversi decenni la viabilità e l'accessibilità a Besso (chiusura del passaggio a livello di Via Basilea) provocando al traffico proveniente da Loreto prolungamenti inaccettabili di percorso (fino a Savosa per poter accedere da nord/Cinque Vie).

Lo **Schema A**, invece, prevede la realizzazione prioritaria del nuovo anello stradale (prolungo Via Basilea con nuova galleria del Tassino), con il nuovo sottopasso pedonale e nuova rotonda di Besso e - nella fase successiva - le opere rimanenti: terminale bus, autosilo, sottopasso Genzana, ecc.

Questa realizzazione avrebbe, chiaramente, meno conseguenze sulla popolazione e sulla viabilità sia pubblica, sia privata. Un terminale dei bus senza gli adeguati collegamenti (Via Basilea e uscita Via Besso/Via Sorengo) con 17 linee (oltre 180 partenze e arrivi di bus ogni ora) con lo Schema B, causerebbe la paralisi e il collasso di tutta la viabilità di Besso.

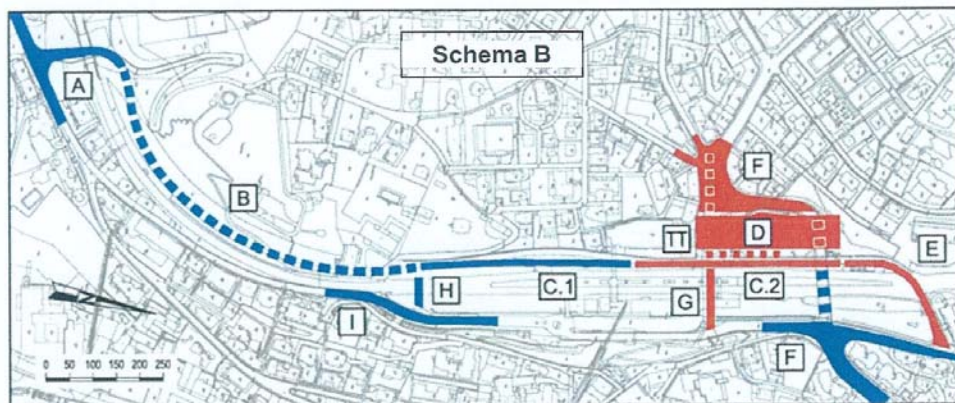
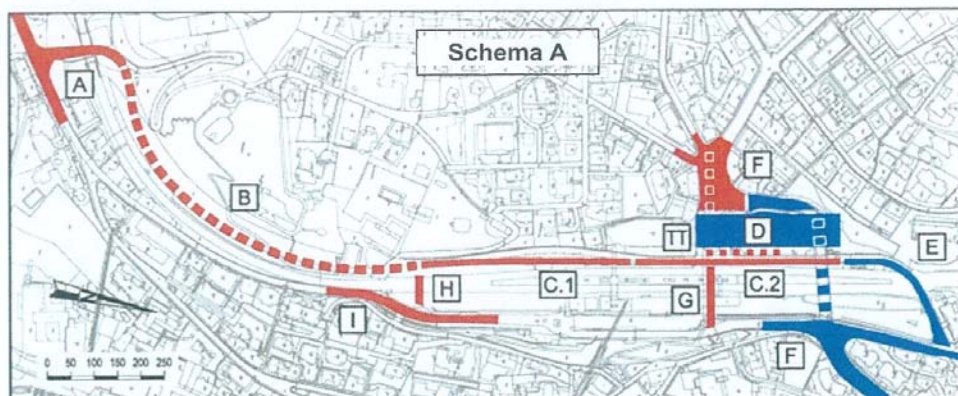
L'affermazione di alcuni responsabili del progetto secondo cui *“gli utenti si abitueranno e sceglieranno altri percorsi”* è inaccettabile e superficiale nell'ambito di un siffatto progetto. L'opzione A contribuirebbe, inoltre, ad assicurare alla popolazione un costante e diretto accesso pedonale (anche ai disabili e alle persone anziane) al centro cittadino, ciò che con lo Schema B non sarebbe assicurato.

La Commissione dell'Edilizia, sensibile alla necessità di assicurare un trasporto pubblico efficiente e adeguato, raccomanda quindi di procedere alla **realizzazione unitaria di tutte le opere** (Schema A e B) affinché le ripercussioni sulla viabilità pubblica e privata e sulla popolazione siano contenute il più possibile.

Con costi globalmente sopportabili per un progetto di queste dimensioni, si accelererà così il completamento di tutte le opere, evitando una situazione analoga a quella verificatasi in centro (PVP). Questa soluzione contribuirebbe altresì a contenere l'investimento totale (una sola progettazione definitiva, un solo appalto, ecc.) ed i tempi di realizzazione.

Nel caso in cui, non fosse possibile adeguarsi a questa soluzione, la Commissione dell'Edilizia chiede ferme garanzie affinché la realizzazione del tunnel del Tassino (Schema A) sia effettiva e sia inserita nel programma dei lavori e nella pianificazione degli interventi. La sistemazione di Via Basilea, dovuta alla chiusura del passaggio a livello, deve effettivamente rimanere provvisoria e non definitiva.

Nella figura seguente sono confrontate le ipotesi realizzative A e B:



- 1ª fase
- 2ª fase

**Parti di progetto:**

- A Incrocio tra via Basilea - via Maraini
- B Tunnel Tassino
- C1 Via Basilea sud
- C2 Via Basilea nord
- D Autosilo Besso/ Terminale bus/ Interscambio interrato
- E Sottopasso Genzana
- F Rotonda Besso / Incrocio via Manzoni - via San Gottardo
- G Sottopasso pedonale di Besso
- H Passerella pedonale ciclabile
- I Adattamento via Maraini con eliminazione passaggio a livello
- TT Rampa RTL

## 2. Autosilo

Il progetto di massima del 2005 prevedeva la costruzione di un autosilo di **circa 400 posti**. Il concetto adottato per l'intervento della StazLu1 fissa ora una capienza dell'autosilo a circa **100 posteggi**, 25 dei quali ad uso privato delle FFS.

La Commissione dell'Edilizia ritiene che la proposta del progetto di massima sia la più adeguata, lungimirante (il futuro si prospetta ricco di vetture ibridi/elettriche, meno inquinanti) e che vada privilegiata, considerati i costi supplementari a carico del Comune globalmente contenuti.

Nelle principali Città della svizzera, gli autosili presso le stazioni FFS (Berna, Zurigo, ecc.) hanno un'offerta estesa, consentendo così agli utenti di usufruire di adeguati posteggi per poi proseguire in treno o con i trasporti pubblici.

Non bisogna dimenticare che con un autosilo capiente e con costi equi, gli automobilisti avranno la tendenza a parcheggiare alla stazione per poi accedere facilmente al centro tramite le scale mobili e gli ascensori adiacenti che portano alla stazione tram-treno. Ciò consentirebbe un importante sgravio di traffico di accesso al centro Città e adeguate entrate alla Città.

**La Commissione Edilizia non condivide in particolare l'idea di ridurre l'attuale numero dei posteggi (circa 150 posteggi in meno) alla stazione, non solo durante i lavori (l'attuale posteggio Pestalozzi sarà cancellato definitivamente), ma a titolo definitivo.**

## 3. Rotonda / Giardinetti

La realizzazione della rotonda, cancellerà di fatto i giardinetti di Besso (realizzati nel 1943 e oggi con un'alberatura pregiata) e l'attuale sottopasso, togliendo l'unico spazio verde di Via Besso: un luogo molto amato e apprezzato da tutta la popolazione. Si distruggerà così un pezzo di storia e un'identità alberata pregevole di tutto un quartiere.

Conformemente alle disposizioni legislative in vigore, la Commissione dell'Edilizia pur a malincuore per questo sfregio, chiede quindi "**adeguati compensi dovuti**". Questo importante spazio verde deve assolutamente essere recuperato a brevissimo termine e nelle immediate vicinanze. La proposta di recuperarlo in Via Lucerna è assolutamente fuori luogo.

Altre criticità - non meno determinanti per questo importante progetto - come in particolare la concessione alle FFS della progettazione definitiva del sottopasso pedonale di Besso, il ridimensionamento del collegamento pedonale verso Besso alta, la riduzione dello spazio riservato ai negozi, i percorsi e collegamenti delle previste piste ciclabili, i tempi di realizzazione, i ripari fonici ed il taglio di opere per contenere i costi, devono infine essere esaminate e approfondite nell'ambito del progetto definitivo.



## Conclusione

*A conclusione, la Commissione dell'Edilizia concede lo stanziamento di un credito di fr. 544'000.--, quale aggiornamento di credito per l'elaborazione del progetto definitivo della prima fase della realizzazione delle infrastrutture della viabilità del nodo intermodale FFS di Lugano (StazLu1), nell'ambito dell'attuazione delle opere della seconda fase del Piano dei trasporti del luganese (PTL) e del Programma di agglomerato luganese (PAL I), con la raccomandazione che il progetto definitivo possa trovare una soluzione alle criticità sopra indicate e in particolare*

- 1. Pianificazione e realizzazione unitaria di tutti i progetti (Schema A e B) per evitare che il quartiere di Besso e la sua popolazione siano ostaggio dei lavori per le prossime due generazioni e si causino ulteriori problemi alla viabilità e all'accesso del quartiere.*
- 2. Capienza autosilo di almeno 400 posti con stalli da riservare alle auto elettriche/ibride, per evitare un ulteriore taglio del numero dei posteggi, considerando che non tutta la popolazione può accedere adeguatamente alla Stazione FFS con il trasporto pubblico.*
- 3. Rotonda: garantire nelle immediate vicinanze adeguati compensi dovuti alla cancellazione dei giardinetti di Besso; per la soppressione del sottopasso pedonale, assicurazione di un accesso pedonale diretto costante (anche durante i lavori) tra Besso e il centro Città.*
- 4. Esame approfondito con proposta di soluzioni soddisfacenti per la popolazione delle ulteriori criticità indicate sopra.*

Con le raccomandazioni elencate nel presente rapporto, la Commissione dell'Edilizia invita codesto onorando Consiglio Comunale a voler

risolvere:

1. È concesso un credito di fr. 544'000.-- quale partecipazione all'aggiornamento del credito Cantonale per l'elaborazione del progetto definitivo della prima fase della realizzazione delle infrastrutture viarie del nodo intermodale della Stazione di Lugano.
2. L'importo verrà adeguato alle giustificate variazioni dell'indice del costo delle costruzioni.
3. La spesa sarà caricata al conto investimenti ed ammortizzata secondo le apposite tabelle.

Con ogni ossequio.

PER LA COMMISSIONE  
DELL'EDILIZIA  
Ugo Cancelli, relatore  
Antonio Bassi  
Benedetta Bianchetti  
Marco Bortolin  
Daniele Casalini  
Andrea Censi  
Demis Fumasoli  
Rinaldo Gobbi  
Urs Lüchinger  
Angelo Petralli  
Paolo Toscanelli