

Lodevole
Municipio della città di Lugano
Palazzo Civico
6901 Lugano

Lugano, 5.5.2026

Interpellanza

Un miliardo di promesse, un milione di metri cubi di cemento

Onorevole Signor Sindaco,
Onorevoli Signore e Signori Municipali,

Il rilancio del comparto di Cornaredo non è stato un evento casuale, ma il pilastro di un ambizioso programma di riorganizzazione territoriale iniziato nel 2004 con il **Piano dei Trasporti del Luganese (PTL)**. All'epoca, le autorità annunciarono un investimento monumentale dell'ordine di **1 miliardo di franchi svizzeri** per il decennio 2004-2014, con l'obiettivo di trasformare la mobilità e l'urbanistica dell'intera regione.

L'apertura della galleria Veduggio-Cassarate nel 2012 doveva essere solo l'inizio. Il miliardo del PTL avrebbe dovuto finanziare un sistema interconnesso dove la viabilità pubblica, i nodi intermodali (P+R) e la mobilità dolce (piste ciclabili e pedonali) avrebbero dovuto precedere o almeno accompagnare lo sviluppo edificatorio.

La realtà attuale: Palazzi esagerati e vuoto infrastrutturale

A distanza di oltre vent'anni dall'avvio di quel piano ambizioso, lo scenario che si presenta oggi agli occhi dei cittadini è radicalmente diverso, se non opposto, alle visioni idilliache contenute nel Masterplan originario. Ci troviamo di fronte a una densificazione estrema dove gli unici cambiamenti tangibili e portati a termine sono una serie di complessi edilizi privati, percepiti da gran parte della popolazione come "esagerati" e decontestualizzati.

L'esempio più lampante è la torre che sta sorgendo a ridosso della galleria Veduggio-Cassarate: un colosso di **15 piani e circa 45 metri d'altezza** che si staglia come il simbolo di una verticalizzazione forzata, la quale sembra rispondere più a logiche di profitto speculativo che a una reale e ponderata necessità abitativa di qualità.

Questo slancio edificatorio dei privati stride violentemente con il parallelo e fragoroso fallimento del comparto pubblico. La recente bocciatura della **maxi-rotonda sul Cassarate** da parte del Tribunale Federale non rappresenta un semplice intoppo burocratico, ma la rimozione del cuore pulsante dell'intero progetto PTL per l'area. Senza questo snodo cruciale, la tanto decantata mobilità sostenibile — fatta di percorsi ciclabili protetti e collegamenti pedonali sicuri — è rimasta mestamente confinata sulla carta, mentre il traffico veicolare continua a congestionare la zona senza alcuna valvola di sfogo efficace.

Il contrasto è dunque stridente: da una parte un'edificazione privata che procede a passo spedito, saturando ogni spazio disponibile con volumetrie imponenti; dall'altra, un'infrastruttura pubblica che segna il passo, ostaggio di decisioni giudiziarie e carenze pianificatorie. In questo scenario, sorge spontanea e urgente un'incognita finanziaria sulla gestione delle risorse: è inaccettabile che, a fronte di investimenti miliardari, il cittadino si ritrovi oggi con il solo cemento dei privati mentre i servizi, la viabilità e il verde pubblico promessi restano un miraggio lontano.

Le promesse dimenticate: Il caso del comparto ArtiSa

Oltre alle carenze infrastrutturali pubbliche, si assiste al venir meno di impegni precisi presi dai promotori privati in sede di presentazione dei progetti. All'epoca della domanda di costruzione del progetto "Parco Cornaredo" del Gruppo ArtiSa, l'opera era stata venduta alla cittadinanza non solo come complesso residenziale, ma come un polo sinergico tra pubblico e privato. In particolare, erano state promesse due strutture sportive fondamentali sotto agli edifici: una **pista di ghiaccio privata interrata** per l'allenamento delle società di settore e uno **stand di tiro interrato** per la Civici Carabinieri Lugano.

All'epoca fu affermato solennemente che *"il progetto sviluppa appieno il concetto pianificatorio previsto dalla Città"*. Ad oggi, mentre i blocchi abitativi sono stati completati e messi a reddito, di queste strutture sportive e delle relative sinergie sociali non v'è traccia. Il sospetto è che tali contenuti siano serviti solo come "foglia di fico" per ottenere licenze edilizie agevolate e per ammorbidire l'impatto di un'edificazione massiccia.

Il contrasto tra le promesse iniziali e la realtà attuale è ormai insostenibile, specialmente nell'ambito dello sport del ghiaccio: se in sede di approvazione del progetto "Parco Cornaredo" il Gruppo ArtiSa aveva promesso una pista regolamentare interrata per le società locali, tale struttura non è mai stata realizzata. Al contrario, la Città ha scelto di

finanziare con circa 7 milioni di franchi in dieci anni il centro privato "CMFG Arena" di Sigirino, pagando di fatto un soggetto esterno per sopperire alle mancanze di un quartiere che avrebbe dovuto avere il ghiaccio "in casa". Parallelamente, la situazione dello stand di tiro appare altrettanto critica: la soluzione interrata a Cornaredo doveva essere transitoria in vista del trasferimento al Monte Ceneri previsto per il 2025, ma l'impennata dei costi del poligono regionale (passati da 72 a 108 milioni) e lo slittamento della possibile messa in funzione al 2029 lasciano Cornaredo nel ruolo di cantiere perenne privo di servizi e le società sportive in un totale stato di incertezza.

A rendere ancora più critica la situazione è l'evidente scollamento tra l'offerta immobiliare e le reali necessità della popolazione: secondo i dati del censimento cantonale pubblicati dagli uffici di statistica il 1° giugno 2024, il **tasso di affitto a Lugano si attesta tra il 2% e il 3%**, confermando che l'attuale e massiccia edificazione nel comparto non risponde affatto a una reale richiesta del mercato, ma rischia di alimentare una speculazione fine a se stessa.

Questi elementi si inseriscono in un contesto più ampio che riguarda anche lo sviluppo del Nuovo Quartiere Cornaredo (NQC), attualmente confrontato con importanti incertezze legate alla pianificazione della mobilità. A questo proposito, risulta fondamentale richiamare il principio del coordinamento fra insediamento e trasporti: la **Legge Federale sulla Pianificazione del Territorio (LPT)** del 22 giugno 1979 stabilisce infatti che i luoghi destinati all'abitazione e al lavoro debbano essere ripartiti in modo razionale e dotati di una rete stradale o di trasporti pubblici adeguata. L'obiettivo è quello di ridurre la dispersione degli insediamenti, favorendo uno sviluppo centripeto e compatto. Alla luce dello stop alla pianificazione viaria nel comparto di Cornaredo, emerge quindi con forza la necessità di chiarire come le autorità intendano garantire concretamente questo coordinamento, evitando che lo sviluppo del quartiere proceda in assenza di un'infrastruttura di mobilità coerente e adeguata.

Per le facoltà concesse, alla luce di quanto sopra, si interroga il Lodevole Municipio:

1. Degli investimenti previsti dal Piano dei Trasporti del Luganese dell'ordine di **1 miliardo di franchi**, quanti sono stati effettivamente spesi nel comparto NQC e per quali opere specifiche?
2. Come giustifica il Municipio il fatto che, a fronte di simili investimenti pubblici miliardari, gli unici risultati visibili sono palazzi di 15 piani e un aumento della densità abitativa, mentre le opere di mobilità dolce e di riqualifica urbana sono in gran parte ferme o stralciate?
3. Essendo la maxi-rotonda il perno del PTL per Cornaredo, come intende il Municipio recuperare la visione di "mobilità sostenibile" ora che il Tribunale Federale ha rigettato tale opera? Qual è l'alternativa per evitare che il miliardo

- investito non si traduca solo in un vantaggio per i promotori privati?
4. Quale logica urbanistica giustifica l'autorizzazione di torri fino a 15 piani in una zona che, ad oggi, è priva di un assetto viario definitivo e di servizi pubblici proporzionati a tale densità, nel non ossequio della **Legge federale sulla pianificazione del territorio (LPT)**?
 5. Non ritiene il Municipio che si sia edificato indiscriminatamente senza attendere le necessarie garanzie infrastrutturali?
 6. Gli obiettivi del Masterplan NQC e del PTL sono ancora raggiungibili? Se Sì, come s'intende proseguire per conseguirli?
 7. È stato fatto un bilancio sulla qualità di vita dei quartieri adiacenti l'uscita della Vedeggio-Cassarate dopo la sua apertura? Se sì, con quali risultanze? Se no, per quale motivo?
 8. Dei fondi miliardari stanziati vi sono ancora fondi da investire per la componente di mobilità ciclabile e pedonale del quartiere, in particolar modo alla luce dei futuri sviluppi della rete Tram Treno, progetti interconnessi e per cui il Cantone ha recentemente stanziato altri **87 milioni destinati a coprire il sorpasso dei costi** e ad avviare la prima fase operativa del progetto?

Con ossequio

Sara Beretta Piccoli (PVL)

Carlo Zoppi (La Sinistra)

Tamara Merlo (Più Donne)

Luisella Petrini Fumasoli (Avanti con Ticino e Lavoro)

Angelo Petralli (Il Centro)

Romina Fumasoli (La Sinistra)