

RAPPORTO DELLA COMMISSIONE DELL'EDILIZIA RELATIVO AL MMN. 10037 CONCERNENTE LA RICHIESTA DI UN CREDITO DI FR. 3'500'000.-- PER IL RIASSETTO URBANISTICO E VIARIO LUNGO VIA BASILEA NELL'AMBITO DEI LAVORI DI SISTEMAZIONE DELL'AREA DELLA STAZIONE DI LUGANO - STAZLU1 - ANTICIPO OPERE MODULO 3

Lugano, 21 gennaio 2019

All'Onorando
Consiglio Comunale
6900 Lugano

Onorevole Signora Presidente,
Onorevoli Signore e Signori Consiglieri Comunali,

il messaggio municipale in oggetto concerne la richiesta di poter anticipare i lavori delle opere Modulo 3 per il progetto StazLu1 Modulo 3 e vale la pena ricordare che sarebbe il completamento dell'intero sistema viario tra l'incrocio "Genzana" e il comparto "Tassino".

PREMESSA

Sostanzialmente sono da ritenere concluse le opere relative ai Moduli 1 e 2, mentre sono entrate nella fase progettuale avanzata gli interventi proposti con il Modulo 3.

Quest'ultimo prevede, tra le diverse opere, la creazione del nuovo asse stradale tra l'area del "Tassino" (passaggio in galleria sotto al parco del Tassino) e la zona nord della stazione (raccordo all'incrocio "Genzana" con sottopasso FFS), con l'obiettivo di sgravare la Via Maraini, già fortemente sollecitata.

Questo nuovo asse stradale si integra nella pianificazione urbanistica e viaria di tutto il comparto (si fa riferimento al progetto di massima del 2013) ed è ripreso negli approfondimenti pianificatori attualmente in corso.

Con l'avanzamento dei lavori Alptransit e più precisamente con l'apertura della galleria del Ceneri nel 2020, si assisterà ad un progressivo aumento del traffico ferroviario presso la stazione di Lugano.

IN PARTICOLARE

L'anticipo della futura tratta di collegamento "comparto Tassino 1 - incrocio Genzana" per la sola tratta di Via Basilea.

L'intervento vede coinvolti da un profilo tecnico e finanziario la Città di Lugano, il Cantone e le Ferrovie FFS.

ASPETTI PROGETTUALI

Il progetto stradale di Via Basilea anticipa parte della tratta del raccordo previsto dal progetto StazLu1 tra il comparto del "Tassino" a sud (tramite galleria sotto al parco) e l'incrocio "Genzana" a nord (tramite sottopasso della linea ferroviaria FFS).

Di seguito sono evidenziate le principali scelte progettuali che hanno definito l'intervento in oggetto:

- creazione del doppio senso di marcia alla luce dell'eliminazione del passaggio a livello per garantire l'accesso alla particella RFD no. 1032 (Continental Parkhotel) e alla vicina Via Montarina;
- creazione di una rotonda provvisoria al termine della strada (a sud) per garantire l'inversione di marcia sia alle automobili, sia ai bus privati che accedono al Continental Parkhotel. La realizzazione della stessa si rende possibile senza procedere a espropri su sedimi privati (i sedimi utilizzati sono già di proprietà della Città e delle Ferrovie). L'area della rotonda sarà successivamente adattata al momento del proseguimento della tratta stradale verso il comparto "Tassino".
- sul lato nord di Via Basilea, nella tratta finale, è previsto un raccordo provvisorio alla Via Sorengo. Come per la rotonda, il raccordo diventerà definitivo solo con il completamento del tratto stradale verso il comparto "Stazione nord" (incrocio "Genzana") e la demolizione dello stabile "ex PTT";
- secondo l'impostazione pianificatoria il progetto prevede lo spostamento di Via Basilea verso la stazione ferroviaria, garantendo gli spazi necessari sul lato verso il quartiere di Besso per la realizzazione di una ciclopista, di un marciapiede pedonale e di posteggi per autoveicoli, bus e moto, nonché per la futura nuova edificazione sul lato ovest di Via Basilea, prevista dal PR;
- i posteggi esistenti sul sedime della ferrovia (tra Via Basilea e la linea ferroviaria) saranno adattati ai nuovi spazi disponibili e ridotti rispetto alla situazione attuale. Nei medesimi spazi saranno predisposti dei posteggi per autovetture e biciclette, rispettivamente quattro contenitori interrati per RSU;
- la momentanea situazione stradale a fondo cieco e quindi con caratteristiche di "strada di quartiere", in attesa del raccordo verso il Tassino, ha indotto i progettisti a adottare una soluzione di gestione del traffico coerente con una "zona 30" prevedendo restringimenti del calibro stradale (posteggi laterali con scopo di moderazione), sistemazioni a verde e inserimento di elementi a tutela del traffico pedonale.

ASPETTI ESECUTIVI

Oltre a ciò elencato sopra, saranno eseguite le seguenti opere:

- **Mobilità lenta**

Si prevede un percorso pedonale completo sul lato a monte di Via Basilea, dall'incrocio con Via Sorengo sino a Via Montarina e all'accesso del parco del Tassino. Il percorso è connesso al limite nord del marciapiede ferroviario antistante il binario 4, attraverso il marciapiede passante in accesso su Via Basilea;

È inoltre possibile l'accesso al sottopasso della stazione presso la scalinata Mimosa (ove in un progetto parallelo FFS si prevede anche la realizzazione di un lift). Infine è previsto anche un attraversamento pedonale intermedio presso la rampa di accesso al marciapiede ferroviario 4 da sud.
- **Arredo urbano e verde**

Il progetto integra delle aree e degli spazi puntuali destinati al verde. Sono previste vasche amovibili, con l'inserimento di alberature adatte al contesto quali elementi di separazione tra le diverse tipologie di spazi stradali (posteggi, ecc.). Nella zona sud dell'intervento sono previste delle aiuole verdi, che interrompono le superfici pavimentate previste a progetto. Nell'area parcheggio sul lato opposto alla stazione FFS sono previste delle panchine destinate ai passanti.
- **Canalizzazioni**

Lungo l'attuale Via Basilea lo smaltimento delle acque avviene tramite una canalizzazione per acque miste. La stessa è suddivisa in due tronchi distinti, separati dal sottopasso ferroviario della stazione: il primo, più corto, gravitante verso il "piazzale di Besso" (tratta nord), il secondo, con uno sviluppo maggiore, gravitante verso il Parco del Tassino (tratta sud).

Il Piano generale di smaltimento (PGS) prevede la sostituzione di questi vecchi tubi di cemento con un adattamento planimetrico ai nuovi spazi stradali di progetto. A fine lavori, avremo quindi, il comparto Sud con evacuazione acque a sistema separato, mentre per il comparto Nord invece rimarrà in vigore il sistema misto come previsto a PGS.
- **Illuminazione, acqua, gas**

Il progetto di Via Basilea è al momento al vaglio della Aziende Industriali di Lugano (AIL) che dovranno approfondire le proprie necessità, rispettivamente confermare tutti gli aspetti relativi all'illuminazione stradale. Pure coinvolte risultano Swisscom e UPC Cablecom.
- **Servizi**

Sull'area di parcheggio verso il marciapiede ferroviario sono stati ricavati 25 parcheggi per auto, 2 parcheggi per disabili e un'area di parcheggio per le biciclette. Sull'area di parcheggio a monte di Via Basilea si prevede una linea di posteggi longitudinali lungo il marciapiede/pista ciclabile, completata con 2 posteggi per autobus in posizione intermedia, a fianco della carreggiata stradale. L'accesso a quest'area avverrà solo in direzione nord-sud, garantendo un senso unico di marcia nella corsia di disimpegno. La nuova configurazione prevede 13 parcheggi pubblici per autoveicoli, 2 parcheggi per autobus e 2 spazi di parcheggio per motocicli.

ASPETTI PIANIFICATORI

La variante di PR, in fase di elaborazione (preparazione degli atti per il messaggio municipale all'indirizzo del Consiglio Comunale), così come il progetto stradale cantonale della viabilità definitiva del comparto della stazione, prevedono lo spostamento (raddrizzamento) di Via Basilea. Sono quindi date le base pianificatorie per quanto concerne la parte del tracciato centrale di Via Basilea.

La prevista rotonda nella parte terminale a sud dell'intervento, rispettivamente il raccordo a nord su Via Sorengo, presentano carattere provvisorio.

Dal profilo procedurale, sentita anche la Direzione di progetto di StazLu1, la pubblicazione del progetto potrà avvenire secondo la Legge Strade, sulla base del PR vigente e di quello in divenire.

La necessità di anticipare l'intervento di Via Basilea, con le menzionate tratte provvisorie a sud e a nord, si giustifica con la chiusura del passaggio a livello posto a sud della stazione FFS nel corso dell'anno 2020. Per questo termine (fine 2020) è infatti programmata l'apertura della galleria ferroviaria del Monte Ceneri, con un importante aumento dei transiti ferroviari.

L'intervento definitivo e completo della "strada di collegamento", allineato con l'impostazione del PR, sarà quindi gestito nell'ambito dei lavori programmati con l'intervento StazLu1-Modulo 3, che richiedono dei tempi per la messa in cantiere e la realizzazione più lunghi alla luce della complessità delle opere previste.

PREVENTIVO E RIPARTIZIONE DEI COSTI

OPERE COSTRUTTIVE	
Taglio alberi	Fr. 5'000.-
Demolizioni	Fr. 183'975.-
Condotte interrate	Fr. 77'550.-
Fosse di scavo	Fr. 7'325.-
Strati di fondazione	Fr. 187'500.-
Delimitazioni	Fr. 96'000.-
Pavimentazioni	Fr. 707'057.-
Canalizzazioni	Fr. 574'800.-
Opere in calcestruzzo	Fr. 75'266.-
Barriere di sicurezza	Fr. 40'320.-
Elementi prefabbricati in calcestruzzo	Fr. 31'000.-
Impianto di cantiere	Fr. 333'695.-
Prestazioni a Regia	Fr. 104'280.-
IVA 7.7% e arrotondamento	Fr. 187'232.-
TOTALE OPERE COSTRUTTIVE (IVA INCLUSA)	Fr. 2'611'000.-
COSTI DIVERSI A MARGINE DELLE OPERE COSTRUTTIVE	
Illuminazione pubblica	Fr. 48'100.-
Arredo urbano e verde pubblico	Fr. 36'000.-
Ripristino segnaletica	Fr. 51'700.-
IVA 7.7% e arrotondamento	Fr. 11'200.-
TOTALE COSTI DIVERSI (IVA INCLUSA)	Fr. 147'000.-
ONERI ACCESSORI	
Prove in corso d'opera	Fr. 62'568.-
Imprevisti	Fr. 145'992.-
Oneri di progettazione DL	Fr. 480'000.-
IVA 7.7% e arrotondamento	Fr. 53'440.-
TOTALE ONERI ACCESSORI (IVA INCLUSA)	Fr. 742'000.-
TOTALE COMPLESSIVO (IVA INCLUSA)	Fr. 3'500'000.-
A carico delle Ferrovie Federali Svizzere (FFS)	Fr. 280'000.-
A carico del Cantone Ticino	Fr. 1'385'000.-
A carico della Città di Lugano	Fr. 1'835'000.-
TOTALE COSTI COMPLESSIVI	Fr. 3'500'000.-

PROGRAMMA LAVORI E GESTIONE INVESTIMENTO

L'attuazione dei lavori, che includono le opere di sottostruttura e di pavimentazione, avverrà a fasi per garantire le possibilità di accesso alle proprietà private e in particolare al Continental Parkhotel, presente sul lato sud della strada.

La durata complessiva dei lavori è stimata in circa 20 mesi, comprese le opere di finitura necessarie per la posa del manto stradale definitivo.

CONTRIBUTI DI MIGLIORIA

Considerate le specifiche dell'intervento, in particolare la sua caratteristica di opera preventiva rispetto alla realizzazione dell'asse stradale completo, raccordante il comparto "Tassino" e "incrocio "Genzana", tenendo pure conto del carattere provvisorio dei rispettivi raccordi a sud (rotonda) e a nord (Via Sorengo), non si prevede di riscuotere contributi di migioria per l'opera in oggetto.

PERPLESSITÀ - AUSPICI DELLA COMMISSIONE DELL'EDILIZIA

Un paio le perplessità sorte all'interno della Commissione dell'Edilizia, e meglio:

- la tempistica di esecuzione del lift, per collegare Via Basilea al sottopassaggio pedonale principale FFS, opere che saranno gestite direttamente dalle FFS;
- mobilità lenta, una "pista mista", pedoni con ciclisti.

Per quanto concerne la perplessità lift, abbiamo avuto la conferma che verrà terminato entro luglio 2021, così come tutti i relativi lavori. Ricordiamo che il lift è di fondamentale importanza per chi, proveniente dalla parte "alta" deve raggiungere la parte "bassa" della Città attraversando il nodo della Stazione ferroviaria (e viceversa).

Per quanto concerne, invece, la "ciclopista pedonale", pure avendo ricevuto tutte le informazioni del caso, rimaniamo leggermente scettici. Pensiamo infatti, che si creeranno delle problematiche a livello di "incroci" tra ciclisti e pedoni, con i relativi rischi che ne conseguono. Non abbiamo ancora, purtroppo, la mentalità per determinate situazioni. Raccomandiamo quindi una chiara separazione tra piste ciclabili e percorsi pedonali.

CONCLUSIONI

Alla luce di quanto precede, la Commissione dell'Edilizia invita codesto onorando Consiglio Comunale a voler

risolvere:

1. È accolto il progetto stradale e infrastrutturale di Via Basilea, quale anticipo della futura tratta di collegamento tra il comparto del "Tassinò" e l'area della "Stazione FFS nord".
2. È concesso un credito di fr. 3'500'000.-- per gli interventi stradali e di riassetto delle infrastrutture.
3. Il credito decade se non utilizzato per un periodo di 4 anni a decorrere dalla sua approvazione da parte del Consiglio Comunale.
4. Il credito, basato sull'indice dei costi ottobre 2017, sarà adeguato alle giustificate variazioni dell'indice di costo delle costruzioni.
5. La spesa sarà caricata al bilancio comunale, beni amministrativi, e sarà ammortizzata secondo le apposite tabelle.
6. Sui costi complessivi presentati nel messaggio municipale sono previste le seguenti entrate:
 - da parte delle FFS - Ferrovie Federali Svizzere (partecipazione all'investimento);
 - da parte del Cantone Ticino, Divisione delle Costruzioni (partecipazione all'investimento);
 - da parte del Cantone Ticino, sezione Protezione Aria, Acqua e Suolo (sussidi cantonali).
7. Le diverse entrate saranno registrate su conti separati legati all'opera.

Con ogni ossequio.

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