

MUNICIPIO

MESSAGGIO MUNICIPALE NO. 7359

Stazione FFS di Lugano: richiesta di un credito di fr. 1'178'000.-- quale partecipazione ai costi per l'elaborazione del progetto definitivo della prima fase della sistemazione dell'area (StazLu 1)

Lugano, 23 gennaio 2007

All'Onorando
Consiglio Comunale
6900 Lugano

Onorevole Signor Presidente,
Onorevoli Signore e Signori Consiglieri Comunali,

il nodo della stazione FFS di Lugano costituisce un punto fondamentale per la gestione della mobilità nel Luganese. Il PTL lo ha riconosciuto e 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, cioè 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. Si è ora pronti per passare alla fase di allestimento del progetto definitivo, che sarà trasmesso all'Ufficio federale dei trasporti per la procedura d'approvazione dei piani.

La realizzazione dell'intero progetto dovrebbe prendere avvio nel 2011. Tuttavia una prima tappa urgente (terzo marciapiede ferroviario e adattamento del sottopasso pedonale) è già entrata nella fase realizzativa.

In questo Messaggio si forniscono le informazioni sul progetto, le sue motivazioni, la cronistoria, il programma, i costi di realizzazione e si chiedono i crediti necessari per allestire il progetto definitivo e per condurre la procedura di approvazione dei piani.

La fase procedurale che ora si intende avviare comporta:

- l'allestimento del progetto definitivo delle opere;
- la procedura di approvazione dei piani e l'ottenimento dell'autorizzazione a costruire;

- la pianificazione finanziaria e la determinazione della chiave di ripartizione dei costi di costruzione.

Sulla base del progetto definitivo si avranno gli elementi per la richiesta del credito di costruzione.

1. LA SITUAZIONE

Nel contesto della città e dell'agglomerato luganese l'area della stazione è luogo di particolare rilevanza. Le sue caratteristiche di piattaforma di interscambio dei trasporti pubblici e privati, di nodo cruciale della viabilità e di area strategica ne fanno anche un oggetto importante dello sviluppo urbanistico.

1.1 Stato attuale

1.1.1 Piattaforma di interscambio dei trasporti pubblici e privati

Vi convergono:

- treni FFS (giornalmente 116 treni viaggiatori di cui 46 a lunga percorrenza e 70 regionali);
- treni FLP - Ferrovia Lugano-Ponte Tresa (giornalmente 90 corse);
- autobus regionali - Autopostali e ARL (giornalmente 286 corse distribuite su 10 destinazioni);
- autobus urbani TPL - Trasporti pubblici luganesi (4 linee per 529 corse giornaliere);
- la funicolare Stazione-Piazza Cioccaro (circa 440 corse giornaliere).

Sul fronte della stazione trovano pure posto:

- la stazione dei taxi, con 12 stalli, che compiono circa 1'000 corse al giorno;
- il terminale degli autobus privati, Lugano-Aeroporto della Malpensa e altri autobus turistici.

Nell'area sono insediati 517 posteggi, principalmente distribuiti in tre luoghi:

- posteggio di Piazzale Besso (186 posti)
- posteggio stazione sud (114 posti)
- posteggio stazione nord (132 posti)

Sulla base di conteggi e interviste effettuate si valuta che giornalmente la stazione di Lugano è frequentata da circa 23'000 persone di cui:

- 11'000 persone salite o scese dai treni
- 1'700 persone salite o scese dalle autolinee urbane
- 1'200 persone salite o scese dalle autolinee regionali
- 800 scolari per/dal Centro studi di Trevano
- 4'200 persone salite o scese al terminale FLP
- 8'000 persone, 3'000 in discesa, 5'000 in salita, trasportate dalla funicolare.
- 1'300 persone arrivate o partite con i taxi

- 2'400 persone arrivate o partite con la propria automobile.

La funzione di interscambio (cioè il passaggio da un mezzo di trasporto ad un altro) interessa più di 10'000 persone. Attraverso il sottopassaggio pedonale di Besso ca. 3'000 persone giornalmente attraversano la stazione a piedi diretti o provenienti dalla città.

1.1.2 La viabilità

L'incrocio del tunnel di Besso e il passaggio a livello di Via Basilea sono punti critici per la circolazione di Lugano. Per questa ragione a partire dagli anni 1960 si sono sviluppate diverse soluzioni viarie, ma poche e di portata limitata hanno potuto essere realizzate.

Il tunnel di Besso (ca. 30'000 veicoli al giorno), Via Besso (17'500 veic/g), Via San Gottardo a Massagno (34'000 veic/g), Via Maraini (20'000 veic/g), sono tra gli elementi della rete viaria cittadina più carichi, sono passaggi obbligati e per questo congestionati per diverse ore al giorno, con code, velocità basse, disagi per gli automobilisti e per gli abitanti dei quartieri attraversati.

Il passaggio a livello di Via Basilea sull'arco di 14 ore (06-20) si chiude mediamente 88 volte, per un totale di 5 ore.

1.1.3 Gli insediamenti

Contrariamente alle altre parti della città e a molti luoghi della periferia l'area della stazione non ha conosciuto nessun sviluppo edificatorio. Smantellate negli anni '80 le strutture dello scalo merci, fatta pulizia delle attrezzature ferroviarie inutilizzate, i vasti spazi rimasti liberi sono stati prevalentemente pavimentati in asfalto e adibiti a posteggi.

Le funzioni di comando della ferrovia sono state concentrate altrove e i servizi alla clientela limitati alle ore diurne. Negli anni recenti è stato rinnovato il ristorante (Buffet) e aperto un negozio di generi di prima necessità, aperto ogni giorno - domenica compresa - dalle 6.00 alle 22.00.

Sull'altro lato dei binari, nel piazzale di Besso, l'edificio che ospitava i servizi amministrativi e di distribuzione della Posta è stato svuotato delle attività postali: restano solo gli sportelli e le caselle postali. Pure gli edifici a ridosso, su Via Sorengo, attendono da decenni di essere rinnovati.

Nel complesso nell'area della stazione sono potenzialmente edificabili 18'300 m² sul fronte città e 10'200 m² sul fronte Besso-Via Basilea.

1.2 Le prospettive di sviluppo

Il Piano dei trasporti del Luganese (PTL), assegna un ruolo di grande rilevanza alla ristrutturazione e al potenziamento del nodo di interscambio della Stazione FFS di Lugano. L'intervento figura tra quelli di prima fase, accanto alla Galleria Vedeggio-Cassarate, alla ristrutturazione della FLP, alla formazione dei nodi di interscambio periferici e alla

circonvallazione di Agno e Bioggio.

Nel PTL la formazione del nodo della Stazione FFS di Lugano è altresì indicato come elemento indispensabile per attuare i piani di gestione della circolazione stradale urbana e di quella dei trasporti pubblici.

Con il Decreto legislativo dell'11 marzo 1999 il Gran Consiglio ha votato un credito quadro di 800 mio fr. a favore della realizzazione delle opere prioritarie del PTL, tra cui è espressamente indicata la ristrutturazione del nodo della Stazione FFS di Lugano.

AlpTransit

La strategia FFS per il traffico viaggiatori a lunga percorrenza nell'ambito di AlpTransit prevede all'orizzonte 2020 le due fermate di Bellinzona e di Lugano.

Con la realizzazione delle gallerie di base del Ceneri e del San Gottardo e l'impiego di materiale rotabile ad assetto variabile, da Lugano sarà possibile raggiungere Zurigo in 1 ora e 45 minuti, contro le 3 ore attuali, e Milano in 1 ora, contro 1 ora e 30 minuti attuali (treni convenzionali).

Il nuovo sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO) e il collegamento ferroviario con Varese e l'aeroporto di Malpensa

Nel dicembre 2004 è entrata in funzione tra i poli di Locarno, Bellinzona, Lugano, Mendrisio e Chiasso la prima tappa del nuovo sistema ferroviario regionale (TILO), che offre una frequenza di un treno ogni 30 minuti, con fermata in tutte le stazioni, e una migliore integrazione con i collegamenti di carattere superiore nei nodi principali di Bellinzona e di Lugano. Nel 2008, usando composizioni policorrenti, si prevede di estendere il servizio fino a Como.

La realizzazione del collegamento ferroviario con Varese, con l'aeroporto intercontinentale della Malpensa e con il nodo di interscambio di Gallarate (per i raccordi via Sempione con Ginevra, Losanna e Berna), previsto per l'anno 2011, rafforza sostanzialmente il polo ferroviario di Lugano.

La messa in esercizio della galleria di base del Ceneri permetterà poi una drastica riduzione dei tempi tra il Sopraceneri ed il Sottoceneri, tra Bellinzona, Lugano e Locarno.

Lo sviluppo della ferrovia Lugano-Ponte Tresa

Nell'ambito del PTL si sta operando per intensificare la cadenza delle corse portandola a 15 minuti a partire dall'anno d'orario 2008.

Il servizio delle autolinee

In concomitanza con la messa in esercizio della galleria stradale Vedeggio-Cassarate si adatterà la rete delle linee di autobus urbane e regionali, curando di migliorarne la frequenza e la puntualità e di allargare il servizio alla corona urbana.

Con il progetto qui in esame, alla stazione di Lugano si costituirà il principale nodo di interscambio regionale, che sostituirà quello di Via Balestra.

La nuova viabilità del PTL

L'apertura al traffico della nuova galleria stradale Vedeggio-Cassarate consentirà una

gestione più efficiente della circolazione stradale e della mobilità urbana luganese. Il nuovo accesso sarà l'occasione per riequilibrare i volumi di traffico in città, alleggerendo soprattutto la pressione del traffico su Lugano nord, Lugano sud e il lungolago. In questa prospettiva una circolazione stradale efficiente nel comparto della stazione FFS potrà dare un ulteriore contributo al miglioramento della viabilità urbana. Il nuovo terminale dei trasporti pubblici su gomma alla stazione contribuirà anche a sviluppare l'attrattività del centro cittadino e la funzionalità dei quartieri contigui.

Lo sviluppo degli insediamenti

La realizzazione delle infrastrutture previste da StazLu1 potrà sostenere lo sviluppo edificatorio dell'area della stazione, che gode di due fattori di elevata qualità e attrattività:

- una elevata accessibilità da/per tutto il Cantone Ticino, grazie ai collegamenti ferroviari, ai trasporti pubblici su gomma e agli accessi stradali;
- una localizzazione nel cuore della Città, in posizione panoramica.

Lo sviluppo urbanistico della città alta, comprendente l'area della stazione e della trincea di Massagno, è attualmente oggetto di uno studio che dovrebbe concretizzarsi in un Masterplan, che servirà da base per le varianti di Piano regolatore dei comuni di Massagno e Lugano.

2 INFORMAZIONI SUL PROGETTO

2.1 La cronistoria

Piano regolatore

Già nel Piano regolatore di Lugano del 1964 l'area della stazione era stata individuata quale polo di sviluppo. La "strada di cabotaggio", una sorta di autostrada urbana, aveva uno dei suoi nodi principali nel Piazzale di Besso.

Il PR cittadino nel 1984 riconfermava il potenziale di sviluppo dell'area e indicava la necessità di approfondire la pianificazione dell'assetto e dei contenuti mediante un "piano particolareggiato".

Il concorso di architettura del 1987-89

Nell'aprile del 1987 la Città di Lugano, con le FFS e le PTT, ha indetto il concorso di architettura per la sistemazione dell'area della Stazione FFS.

I principi fissati dalla giuria per quel concorso hanno indirizzato la successiva ricerca urbanistica, fino ad oggi.

Il piano di indirizzo 1997

Riprendendo gli studi nel 1997, su mandato della Commissione regionale dei trasporti del Luganese, l'arch. Galfetti, vincitore del precedente concorso di architettura, ha messo a punto un piano che:

- a) propone la soluzione viaria consistente nel creare un anello lungo, a senso unico, dalla ex-latteria al ponte del Tassino, prolungando via Basilea nel Parco del Tassino in galleria artificiale;
- b) pone il terminale delle autolinee sul piazzale ex-Pestalozzi al Piazzale di Besso, ubicazione ben raccordata in tutte le direzioni alla rete viaria esistente;
- c) indica il nuovo sottopasso pedonale di Besso quale asse principale trasversale e nuovo baricentro della Stazione;
- d) dà peso ai collegamenti pedonali, proponendo di attrezzare con scale mobili il raccordo da Besso al Bertaccio e di pedonalizzare il piazzale della Stazione;
- e) indica l'ubicazione dei posteggi in tre posti: al Piazzale di Besso, nell'area nord della stazione, lato ex-latteria e nell'area sud, di fronte alla stazione FLP.

f) lascia il terminale dei taxi e i posteggi K+R sul piazzale della stazione.

Sul Piano di indirizzo il Consiglio di Stato raccoglie l'adesione della Commissione regionale dei trasporti del Luganese e dei Municipi di Lugano, Massagno e Sorengo.

La scheda di Piano Direttore

Il 19 dicembre 1997 il Consiglio di Stato adotta la scheda di Piano direttore 12.23.4.8 concernente l'area della stazione FFS di Lugano, la quale riprende integralmente gli elementi chiave del piano di indirizzo. La scheda viene presentata e pubblicata nella primavera successiva. Contro di essa non è inoltrata alcuna opposizione

Il 20.12.2000 è approvata dal Consiglio Federale.

Il progetto StazLu

Nel 1999 si dà avvio all'elaborazione del progetto di massima della sistemazione dell'area della stazione FFS di Lugano. Sotto la direzione della Commissione regionale dei trasporti del Luganese è costituita la Delegazione delle Autorità (composta dal Dipartimento del territorio, dalle Ferrovie federali svizzere e dai Municipi di Lugano, Massagno e Sorengo). Quest'ultima conduce il progetto, che si configura come un approfondimento del piano di indirizzo 1997. Il progetto è messo in consultazione tra i Comuni e i servizi interessati, due volte: nell'anno 2000 e nell'anno 2002, raccogliendo sostanziali adesioni. Nel frattempo il Municipio di Massagno avanza la richiesta di inserire nel progetto l'ipotesi della copertura e dell'uso della trincea ferroviaria di Massagno e nel luglio 2002 sul tema presenta uno specifico studio. L'analisi della problematica e della proposta prende qualche tempo e nel maggio dell'anno 2003 la Delegazione delle Autorità approva il progetto StazLu e dà mandato ai Comuni interessati di approfondire in parallelo e in modo coordinato lo studio sulla trincea ferroviaria di Massagno.

La Dichiarazione di impegno del 23 maggio 2003

Nel maggio 2003 il Consiglio di Stato, le Ferrovie federali svizzere e i Municipi di Lugano, Massagno e Sorengo confermano l'impegno sul progetto StazLu e l'avvio del suo consolidamento mediante un piano giuridicamente vincolante secondo l'indirizzo adottato.

La scelta della procedura Lferr per l'approvazione dei piani

Il Dipartimento del territorio, su mandato della Delegazione delle Autorità e in collaborazione con le Ferrovie federali svizzere e il Municipio di Lugano prende contatto con l'Ufficio federale dei trasporti per identificare la procedura da applicare al consolidamento pianificatorio del progetto e alla domanda di costruzione delle opere.

Nella lettera del 2 ottobre 2003 l'UFT indica che la procedura applicabile in questo caso - un progetto "misto", con elementi destinati all'esercizio ferroviario e altri destinati ad altro scopo - è quella ordinaria secondo la LFerr, poiché gli elementi destinati all'esercizio ferroviario e dei trasporti pubblici (terminale) sono determinanti.

Il progetto di massima StazLu1

Il 6 febbraio 2004 la Delegazione delle Autorità ha approvato il programma di lavoro decidendo di suddividere il progetto in tre elementi:

- StazLu1, (prima fase) che tocca *le infrastrutture della mobilità* nell'area della stazione;
- StazLu2, (seconda fase) che tocca *le edificazioni* nell'area della stazione;
- il riassetto urbanistico dell'area della trincea di Massagno (TriMa).

La Delegazione delle Autorità ha definito la committenza di StazLu1, costituita da Cantone,

Ferrovie federali svizzere (Divisione Infrastrutture e Divisione Immobili) e Comune di Lugano, e l'ha autorizzata a dare avvio all'elaborazione del progetto di pubblicazione secondo la LFerr. Nel corso dei mesi successivi i committenti hanno verificato il progetto per ottimizzarne la funzionalità e minimizzarne i costi, portando la stima dei costi al +/- 20%. Nella riunione del 3 giugno 2005 i delegati dei committenti hanno approvato il progetto di massima ottimizzato.

Il coordinamento con il concetto urbanistico per la copertura della trincea di Massagno

Durante l'estate 2005, nell'ambito di una procedura di progettazione-test per la copertura della trincea di Massagno, condotta dal Comune di Massagno e dalla Città di Lugano, è stato presentato il Concetto urbanistico Linkage. Nei mesi seguenti, in due fasi, è stata verificata la compatibilità tra il progetto StazLu1 ed il concetto TriMa, giungendo ad un esito positivo.

Il 12 giugno 2006 il Consiglio di Stato, la CRTL, le FFS ed i Comuni di Lugano, Massagno e Sorengo hanno sottoscritto il **Complemento alla dichiarazione di impegno del 23 maggio 200**, con la quale s'incarica la committenza di StazLu1 di procedere con la progettazione definitiva secondo il progetto di massima ottimizzato.

L'Accordo concernente il progetto definitivo e la procedura di approvazione dei piani della prima fase della sistemazione dell'area della stazione FFS di Lugano (StazLu1).

A conclusione di questo iter i tre committenti - Cantone Ticino, Ferrovie Federali Svizzere, Città di Lugano - hanno potuto sottoscrivere il 13 ottobre 2006 il citato Accordo, che stabilisce modalità di lavoro e ripartizione dei costi.

2.2 Gli obiettivi

StazLu1 comporta la realizzazione di infrastrutture che permettono di:

1. Realizzare la principale piattaforma di interscambio dei trasporti pubblici e privati del Luganese.
2. Risolvere gli annosi problemi viari locali.
3. Creare le basi per lo sviluppo urbanistico dell'area.

2.3 La descrizione del progetto

Il progetto StazLu1 prevede la realizzazione di tre moduli infrastrutturali:

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

Modulo ferroviario

La struttura e l'assetto dei binari nell'area della stazione di Lugano vengono, con questo progetto, ampliati e semplificati:

- La stazione di Lugano diventa una stazione esclusivamente per i passeggeri.
- Sono eliminati i binari morti, di ricovero, postali, di carico merci.
- È aggiunto un quarto binario di circolazione e un terzo marciapiede per la salita e discesa dei passeggeri.
- La lunghezza dei marciapiedi è portata, per tutti i binari, a 420 m (lunghezza di un treno IC).
- L'impianto binari viene completamente ristrutturato al fine di permettere un esercizio ferroviario più flessibile e dinamico, commisurato all'importanza del nodo di Lugano
- Conformemente alle esigenze del progetto AlpTransit da nord sono previsti due binari di accesso, da sud tre binari, uno supplementare per il futuro raccordo al passante AlpTransit-sud (continuazione Vezia – Confine con l'Italia).

Modulo stradale

Sul lato retrostante ai binari, tra Genzana (incrocio ex latteria luganese) e il ponte del Tassino, si realizza un nuovo asse stradale che riprende e prolunga Via Basilea. Assieme all'esistente Via Maraini (sul versante cittadino dei binari) permette di ottenere un efficiente sistema circolatorio a senso unico attorno all'area della stazione.

In questo modo:

- si aumenta sensibilmente, su questo tratto, la capacità viaria del principale asse urbano longitudinale;
- si semplifica la conduzione delle manovre negli incroci di Piazzale Besso e di Via Sorengo, del Tunnel di Besso e della ex Latteria luganese;
- si assicurano tutti i movimenti distribuendoli nello spazio così da ridurre i rischi di congestione.

Il sistema viario proposto elimina il passaggio a livello di Via Basilea e, in ambito urbano, crea le premesse per una diversa gestione della circolazione sul Lungolago di Lugano in quanto toglie criticità al nodo cruciale del tunnel di Besso.

La circolazione stradale è stata analizzata e verificata dallo specialista del traffico il quale conclude, nell'apposito suo rapporto, che il sistema dà garanzie di buon funzionamento. In particolare non si devono temere su Via S. Gottardo e su Via Besso sovraccarichi dovuti ai nuovi insediamenti e ai posteggi alla stazione: gli aumenti sono contenuti mentre gli sgravi conseguenti alle misure previste dal PTL (galleria Vedeggio-Cassarate, posteggi periferici e altro) saranno preminenti

Dal punto di vista urbanistico, la soluzione viaria si integra in modo misurato nel tessuto urbano poiché rinuncia a costruzioni massicce ed evita svincoli di grande impatto.

Modulo delle infrastrutture della stazione

Una delle funzionalità principali della nuova stazione sarà quella di permettere passaggi facili e diretti da un mezzo di trasporto all'altro.

Gli interscambi avvengono a piedi. Da qui la grande rilevanza che il progetto attribuisce alle aree e ai collegamenti pedonali, tutti previsti senza interferenze veicolari e senza barriere architettoniche.

Assi principali degli interscambi sono i due passaggi pedonali sotto i binari: quello oggi principale e quello a nord, che verrà ristrutturato e diventerà il principale.

Attorno ad essi sono disposti i terminali e i centri funzionali della stazione in modo da assicurare i collegamenti ma anche di distribuirli nello spazio per evitare concentrazioni e congestioni. I terminali e i centri funzionali della stazione sono molteplici: fermate dei treni FFS, stazione FLP, autosilo P+R, posteggi nord e sud, funicolare, posteggi biciclette, terminale bus, centro viaggiatori, ufficio postale, sale di aspetto, servizio bagagli, posteggi breve durata, buffet della stazione, negozi e servizi di prima necessità, chioschi, stazione taxi, terminale bus privati, ecc.

L'intervento costruttivo principale consiste nella realizzazione di un autosilo pubblico di ca. 400 posti localizzato nel piazzale ex-Pestalozzi del Piazzale di Besso. Esso è progettato in sotterraneo e avrà un uso prevalentemente destinato agli utenti della ferrovia, i quali saranno favoriti da tariffe d'uso ridotte.

L'autosilo è collegato direttamente con la stazione mediante il nuovo sottopassaggio pedonale e con il terminale dei trasporti pubblici situato al posto dell'attuale posteggio comunale.

La rampa di accesso all'autosilo viene realizzata da Via Sorengho.

Il terminale bus prevede di organizzare sul terreno ex-Pestalozzi, allargato fino a coprire l'intaglio al tunnel di Via Besso, le fermate delle autolinee urbane e regionali, cioè le linee delle aziende TPL, ATM, ARL nonché di linee esterne quali quelle per Campione e per Menaggio.

Il terminale sostituirà la stazione degli autobus oggi in funzione nel piano interrato dell'autosilo di Via Balestra; la conduzione delle nuove linee regionali servirà però ancora il centro cittadino, secondo un programma in via di definizione.

Il sottopassaggio pedonale di Besso verrà ristrutturato e diventerà il principale elemento della Stazione. Esso collegherà senza ostacoli il quartiere di Besso con la città; sul lato a monte avrà un atrio aperto, con luce naturale, sul quale si affacceranno l'autosilo, le scale per il terminale bus, l'accesso ai treni e ai servizi.

Sull'altro lato dei binari, verso il lago, il nuovo sottopassaggio di Besso si collegherà mediante scale mobili, scale e lift con il piazzale della Stazione e verso il basso con il sottopassaggio di Via Maraini e poi con Via Regazzoni e le scuole del Bertaccio. Il percorso meccanizzato di risalita permetterà ai pedoni di evitare l'incrocio del tunnel di Besso, aumentandovi così l'efficienza della circolazione stradale.

L'altro sottopassaggio, quello tra Via Basilea e la funicolare, sarà pure rinnovato. Nella parte sotto i binari e sotto Via Basilea avrà la stessa larghezza del rimanente tratto esistente. L'atrio della funicolare verrà completamente ristrutturato, in primo luogo ampliando lo spazio, poi abbassando la stazione di arrivo della funicolare al livello del pavimento del sottopassaggio e costruendo sotto Via Maraini un collegamento diretto per la stazione FLP e la discesa in città. I raccordi con il piazzale della Stazione e l'edificio viaggiatori saranno rinnovati e potenziati.

L'edificio viaggiatori verrà ristrutturato a cura delle FFS, che vi inseriranno i principali servizi rivolti agli utenti, secondo un concetto nazionale denominato "Stazione e altro"

applicato in altre 21 importanti stazioni ferroviarie della Svizzera. Nell'edificio troveranno posto il centro viaggiatori (biglietteria, ufficio viaggi, consulenza), negozi di prima necessità, farmacia, fiorista, chioschi, bar, ristorante, sale di riunione, ecc.

I piazzali della stazione, in attesa delle successive edificazioni, saranno adattati. Il piazzale davanti all'edificio storico della stazione dovrà trovare una pavimentazione dignitosa che restauri quella attualmente sconnessa.

Sul lato nord l'attuale posteggio verrà ampliato, inglobandovi l'area dei binari e delle rampe di carico. Il posteggio sarà dotato di un sistema di controllo e di accesso a barriera. In prossimità della bocca del sottopassaggio pedonale verranno localizzati i terminali dei taxi, degli autobus privati e dei posteggi di breve durata.

Sul lato sud, in conseguenza dell'introduzione della circolazione a senso unico su Via Maraini, si dovranno rivedere le entrate al posteggio esistente.

2.4 Coordinamento con il concetto urbanistico e altri progetti

Il progetto StazLu1 realizza le infrastrutture di base per costituire il nodo di interscambio e per risolvere i problemi viari del comprensorio. Esso pone le premesse per lo sviluppo urbanistico della città alta, comprendente l'area della trincea di Massagno e della stazione, che presenta una grande potenzialità di sviluppo edificatorio (oltre 80'000 mq SUL). Lo sviluppo urbanistico è attualmente oggetto di studio e porterà alla concretizzazione di un Masterplan della città alta, che servirà per le varianti di PR nei rispettivi comuni.

Alla base del Masterplan vi è il concetto urbanistico "Linkage" scaturito dalla progettazione-test svolta dalla Città di Lugano ed il Comune di Massagno per la copertura della trincea di Massagno.

Le verifiche di compatibilità svolte tra la fine del 2005 e la primavera del 2006, hanno dimostrato che il progetto di massima StazLu1 è compatibile con il concetto urbanistico "Linkage" e ne rappresenta una fase di avvio. Gli approfondimenti svolti hanno anche mostrato che per il raggiungimento degli obiettivi generali di gestione della mobilità viaria previsti dal Piano dei trasporti del Luganese (PTL) e dal Piano della viabilità del Polo (PVP), la realizzazione del sottopasso di via Genzana è assolutamente necessaria.

Nella fase del progetto definitivo di StazLu1 gli elementi ad esso collegati e facenti parte di altri ambiti di progettazione dovranno essere coordinati. Per quanto riguarda il concetto urbanistico della città alta sono da coordinare particolarmente i seguenti elementi:

- la configurazione dei piazzali della stazione
- le edificazioni sulla proprietà "LA POSTA"
- le edificazioni delle aree circostanti, in particolare di Via Basilea
- i collegamenti pedonali e/o ciclabili dalla stazione verso Via Lucerna, Via al Ponte (Massagno), Salita dei frati, scuole commerciali di Via Massagno
- i collegamenti pedonali dalla stazione superiore della funicolare degli Angeli al Parco del Tassino e a S. Anna di Sorengo, con collegamenti alla Stazione.

Inoltre devono essere considerati e coordinati gli elementi che legano StazLu1 al rinnovo della funicolare esistente o eventualmente di realizzare la sua meccanizzazione (rampe, scale mobili) e alla futura realizzazione di una seconda funicolare verso la parte nord del centro città collegata al progetto della navetta Vedeggio-Città.

2.5 Il finanziamento delle opere

Allo stadio attuale del progetto (progetto di massima ottimizzato del 3 giugno 2005) la stima dei costi delle opere progettate ha un grado di attendibilità del +/-20% .

Indicazioni più attendibili sui costi saranno possibili dopo aver portato a termine la progettazione definitiva.

I costi stimati delle opere previste in StazLu1 sono i seguenti:

- interventi stradali	50 mio fr.
- interventi ferroviari	38 mio fr.
- terminale bus e autosilo P+R	36 mio fr.
- strutture e collegamenti pedonali	38 mio fr.
- sistemazione dei piazzali	<u>11 mio fr.</u>
Totale	173 mio fr.

Alcuni elementi del progetto possono in parte autofinanziarsi, segnatamente l'autosilo P+R e gli spazi commerciali insediati nell'atrio di Besso.

Le opere di StazLu1 saranno finanziate dai committenti secondo una chiave di riparto che mette in relazione le finalità delle opere con l'interesse che esse hanno per i finanziatori stessi. Attualmente si prospetta un contributo circa di ca. 55 mio fr a carico delle FFS, di ca. 29 a carico della città di Lugano e di ca. 71 a carico del PTL e del Cantone; la parte di autofinanziamento può ammontare a ca. 18 mio fr. Nella fase di progettazione definitiva, sulla base del preventivo definitivo, saranno concordati i contributi definitivi di ogni committente.

2.6 I risultati attesi

Realizzando StazLu1 si conta di potere:

- attuare il sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO), con treni spola ogni mezz'ora tra Como, Chiasso, Varese, Mendrisio, Lugano, Locarno, Bellinzona, Biasca e con coincidenze a Lugano con i treni di livello superiore;
- accogliere tutta la nuova offerta ferroviaria di livello superiore conseguente alla messa in esercizio del nuovo collegamento con l'aeroporto di Malpensa e con l'interscambio di Gallarate per la Svizzera occidentale (Ginevra, Losanna, Berna) e di AlpTransit;
- eliminare le code e gli ingorghi stradali all'incrocio del tunnel e del piazzale di Besso e al passaggio a livello di Via Basilea;
- disporre di un terminale unificato per i trasporti pubblici su gomma, ben raccordato ai treni;
- disporre di posteggi in numero sufficiente, facilmente accessibili da ogni direzione, utili per l'interscambio con i treni e per l'accesso alle aree limitrofe;
- fruire di un asse di collegamento pedonale, meccanizzato e comodo (anche per le carrozzine), tra il quartiere di Besso, il Bertaccio e la città;
- creare le premesse per lo sviluppo di edificazioni qualificate sui due fronti dei binari, cioè lato Besso-Via Basilea e lato piazzali della stazione.

Questi importanti risultati possono essere raggiunti solo se si realizza una razionale convergenza finanziaria tra i committenti. Unendo le forze si ottengono risultati altrimenti

impossibili.

3 IL PROGRAMMA DI REALIZZAZIONE

3.1 Programma generale

Il programma di lavoro prevede indicativamente le seguenti scadenze per la realizzazione di StazLu1:

Anno	Attività	Decisione
2007	ottenimento dei crediti per la progettazione definitiva	GC CC Lugano FFS
2008/09	progettazione definitiva	Committenti
2010/11	procedura PAP (approvazione progetto)	UFT
2011	ottenimento dei crediti di costruzione	GC CC Lugano FFS
2011-2015	periodo di costruzione	

Il progetto globale può essere attuato a tappe.

In vista del nuovo orario ferroviario del 2008 è prevista la costruzione del quarto binario di fermata e del relativo marciapiede.

La committenza sta pure approfondendo la possibilità di realizzare anticipatamente una seconda tappa per la ristrutturazione degli accessi ai treni in corrispondenza dell'atrio della funicolare.

3.2 Tappa 1: impianti ferroviari

Alcuni interventi di natura ferroviaria saranno attuati entro il dicembre 2007, in vista del nuovo orario ferroviario. Si tratta principalmente di realizzare il quarto binario di stazione ed il relativo marciapiede sul lato di Via Basilea.

Assieme alla realizzazione del terzo marciapiede si è ritenuto opportuno, da un punto di vista economico e di esercizio, anticipare anche l'adattamento dell'attuale sottopassaggio pedonale fino al filo esterno del nuovo marciapiede verso via Basilea.

I costi previsti per questa tappa ammontano a 8.29 mio fr. Cantone e Città partecipano ciascuno con 0.5 mio fr. all'adattamento del sottopasso. Per maggiori indicazioni sulla tappa 1 rimandiamo al Messaggio no. 7075 del 16 maggio 2006.

3.3 Eventuale tappa 2: ristrutturazione degli accessi ai treni

Attualmente la committenza sta approfondendo la possibilità di anticipare una seconda tappa di StazLu1, la cui realizzazione si potrebbe situare attorno al 2010. Essa dovrebbe includere la sistemazione dell'atrio della funicolare ed il raccordo verso il Parco del Bertaccio,

rispettivamente verso la FLP, tramite un sottopasso pedonale attraverso via Maraini.

La gestione dei flussi pedonali nella zona dell'atrio della funicolare è particolarmente problematica a seguito degli spazi esigui e delle differenze di quota tra il sottopasso FFS e l'arrivo della funicolare. Inoltre il collegamento pedonale verso il centro risulta alquanto scomodo in quanto occorre superare via Maraini tramite un sovrappasso che accentua ulteriormente i dislivelli esistenti e che non può essere utilizzato dalle carrozzine.

La funicolare, la cui concessione scade alla fine del 2008, dovrà necessariamente essere rinnovata nei prossimi anni. Inoltre è intenzione delle FFS di riorganizzare, nell'ambito del progetto a livello Svizzero "Stazione e altro", gli spazi che si affacciano sull'atrio della funicolare per creare degli spazi commerciali. Questi due sviluppi offrono un interessante spunto per ridisegnare l'atrio della funicolare, inserendo tra l'altro degli ascensori ed un sottopasso attraverso via Maraini per collegamento più diretto e confortevole con il Parco del Bertaccio (accessi alla città).

Gli interventi ipotizzati nella tappa 2, aggiunti alla nuova rampa verso il marciapiede del binario 4 sul lato di Besso, prevista nella tappa 1, permetterebbero di eliminare completamente le barriere architettoniche che oggi rendono difficoltosi i collegamenti tra la parte alta e bassa della città.

4 LA PROGETTAZIONE DEFINITIVA E LA PROCEDURA LFERR

4.1 L'organizzazione della progettazione

I committenti di StazLu1 (Cantone, FFS e Comune di Lugano) si sono accordati sulla seguente organizzazione di progetto:

Comitato direttivo del progetto (CDP)

Un Comitato direttivo formato dai delegati di ogni committente è incaricato di:

- condurre il progetto, garantendo segnatamente il coordinamento con i progettisti;
- allestire e seguire le gare d'appalto per l'assegnazione degli incarichi di progettazione;
- preavvisare l'assegnazione degli incarichi;
- preavvisare il progetto da pubblicare;
- seguire la procedura di approvazione dei piani secondo la LFerr.

Direzione di progetto (DP)

La DP è formata da rappresentanti *operativi* dei Committenti. Essa organizza e conduce il progetto: ne prescrive i contenuti, indica i risultati attesi, stabilisce i documenti da elaborare e fissa il programma di lavoro. Valuta le offerte dei progettisti e sottopone al Comitato direttivo le proposte di delibera. La DP informa i Committenti sull'avanzamento del progetto e sottopone loro le decisioni di loro competenza, cura l'informazione periodica della CRTL e del pubblico.

4.2 La procedura prevista dalla Legge sulle ferrovie

Secondo la lettera del 2 ottobre 2003 dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) la procedura da seguire per ottenere l'approvazione dei piani è quella prescritta dall'art. 18 e segg. della Legge federale sulle ferrovie (LFerr, RS 742.101), segnatamente la procedura ordinaria dell'art. 18b.

4.3 Le tappe di lavoro

Prima di avviare la costruzione delle opere sono necessari i seguenti passi:

- ottenimento, da parte del GC, del Cda delle FFS e del CC di Lugano, dei crediti necessari per svolgere la progettazione definitiva degli interventi e le procedure;
- elaborazione del progetto definitivo e del rapporto sull'impatto ambientale;
- elaborazione del piano di finanziamento degli interventi e delle modalità operative nella fase costruttiva e in quella di gestione
- svolgimento della procedura di approvazione dei piani secondo la LFerr;
- ottenimento dei crediti di costruzione da parte del GC, del Cda delle FFS, del CC di Lugano.

4.4 I costi di progettazione e la loro ripartizione

I costi per lo svolgimento delle attività sopraelencate ammontano complessivamente a 6.2 mio fr. (IVA inclusa) così suddivisi:

- per la progettazione definitiva	4,5 mio fr
- per gli incarichi specialistici	1,0 mio fr
- <u>per la procedura di approvazione dei piani</u>	<u>0,7 mio fr</u>
Totale	6,2 mio fr

L'importo è stato calcolato, singolarmente per i vari progettisti e specialisti, secondo il regolamento SIA. L'assegnazione degli incarichi per la progettazione e per gli studi specialistici avverrà prevalentemente con concorso pubblico, modalità mediante la quale è lecito attendersi una riduzione del costo preventivato. L'importo di 6.2 mio fr. è dunque da ritenere quale tetto massimo di spesa.

La ripartizione dei costi tra i committenti, consolidata con l'Accordo concernente il progetto definitivo e la procedura di approvazione dei piani della prima fase della sistemazione dell'area della stazione FFS di Lugano (StazLu1) del 13 ottobre 2006, è calcolata secondo la medesima chiave provvisoria stabilita per la ripartizione dei costi di costruzione stimati, e cioè:

Cantone (compresa quota PTL)	46%	Fr. 2'852'000.--
FFS	35%	Fr. 2'170'000.--
Lugano	19%	Fr. 1'178'000.--
Totale	100%	Fr. 6'200'000.--

Gli oneri netti a carico dei singoli committenti saranno conguagliati al consuntivo delle spese effettive, secondo le percentuali sopra indicate.

5 CONCLUSIONI

Il nodo della stazione FFS di Lugano costituisce un punto fondamentale per la gestione della mobilità nel Luganese. Il PTL lo ha riconosciuto e 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.

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. Si è ora pronti per passare alla fase di allestimento del progetto definitivo, che sarà trasmesso all'Ufficio federale dei trasporti per la procedura d'approvazione dei piani.

Sulla base di quanto esposto si invita pertanto codesto Consesso a voler

risolvere:

1. È concesso un credito di fr. 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);
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 IL MUNICIPIO

Il Sindaco:

Il Segretario:

Arch. dipl. ETH G. Giudici

A. Zoppi lic. oec. HSG