

# Messaggio

numero

**6420**

data

23 novembre 2010

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

**Richiesta di un credito di 8.74 mio di franchi quale partecipazione del Cantone alla realizzazione della seconda tappa 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 del credito-quadro di 905 mio di franchi concesso a favore delle opere di prima fase del Piano regionale dei trasporti del Luganese con Decreto legislativo del 12 marzo 2003**

## INDICE

1.	LA STAZIONE FFS DI LUGANO: LA PIATTAFORMA DI INTERSCAMBIO DEL PTL .....	2
1.1	La situazione oggi: la stazione più frequentata del Cantone .....	2
1.2	Le prospettive: verso un rafforzamento della piattaforma di interscambio .....	2
1.3	Il progetto di sistemazione dell'area della stazione di Lugano (StazLu1) .....	3
2.	IL SETTORE CENTRALE: MIGLIORE ACCESSIBILITÀ E SERVIZI PER GLI UTENTI DEI TRASPORTI PUBBLICI E VALORIZZAZIONE COMMERCIALE .....	6
2.1	Obiettivi .....	6
2.2	Descrizione.....	6
2.3	Procedura e committente operativo .....	7
2.4	Costi e finanziamento .....	7
3.	PIANO DIRETTORE, LINEE DIRETTIVE, PIANO FINANZIARIO E ONERI A CARICO DEI COMUNI, PERSONALE .....	8
4.	CONCLUSIONI.....	9

Signor Presidente,  
signore e signori deputati,

con il presente Messaggio vi sottoponiamo la richiesta di 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 StazLu 1 e della sua prima tappa<sup>1</sup>. 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.

## **1. LA STAZIONE FFS DI LUGANO: LA PIATTAFORMA DI INTERSCAMBIO DEL PTL**

### **1.1 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) e 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.

### **1.2 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 con il decreto legislativo dell'11 marzo 1999, aggiornato con il successivo decreto del 12 marzo 2003.

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

L'apertura al traffico della nuova galleria stradale Veduggio-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

---

<sup>1</sup> Messaggio no. 5738 del 13 dicembre 2005 concernente la richiesta di un credito di 485'000 fr quale partecipazione del cantone all'ampliamento del sottopasso pedonale della stazione FFS di Lugano nell'ambito del credito quadro di 905 milioni di fr concesso a favore delle opere di prima fase del Piano regionale dei trasporti del Luganese e DL del 22 febbraio 2006;

Messaggio no. 5865 del 12 dicembre 2006 concernente la richiesta di credito di fr 5'320'000 per l'elaborazione del progetto definitivo della prima fase della sistemazione dell'area della stazione FFS di Lugano (StazLU1), nell'ambito del credito-quadro di 905 mio di fr concesso a favore delle opere di prima fase del Piano regionale dei trasporti del Luganese e DL del 22 marzo 2007

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***

Dopo la fase di studio preliminare e lo svolgimento di una progettazione-test é ora in corso l'allestimento di una variante di PR intercomunale (Lugano e Massagno) volta a definire l'assetto urbanistico del comparto della stazione di Lugano e dell'adiacente trincea di Massagno, di cui è prevista la copertura. L'intera area acquisirà ulteriore potenziale insediativo e si prospetta di insediare anche 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.

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

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 sono stati condotti 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 poi 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 del 12 dicembre 2006.

#### **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 <sup>2</sup>. 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 2.

### **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

---

<sup>2</sup> Messaggio n.5738 del 13 dicembre 2005 concernente la richiesta di un credito di 485'000 fr quale partecipazione del cantone all'ampliamento del sottopasso pedonale della stazione FFS di Lugano nell'ambito del credito quadro di 905 mio di fr concesso a favore delle opere di prima fase del Piano regionale dei trasporti del Luganese con Decreto legislativo del 12 marzo 2003 (n.5738)

un quarto binario di circolazione, di un marciapiede supplementare con la possibilità di disporre di una lunghezza maggiore.

## **2. IL SETTORE CENTRALE: MIGLIORE ACCESSIBILITÀ E SERVIZI PER GLI UTENTI DEI TRASPORTI PUBBLICI E VALORIZZAZIONE COMMERCIALE**

### **2.1 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.

### **2.2 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.

### **2.3 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 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.

### **2.4 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			Oneri lordi in mio fr.				Contr. PAL	Oneri netti in mio fr.			
	PTL	Lug	FFS	Totale	PTL	Lug	FFS		Totale	PTL	Lug	FFS
<b>Passaggio N.2 (V.Basilea - Funicolare)</b>				13.90				4.17	9.73			
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	9.80	4.41	4.41	0.98	2.94	6.86	3.09	3.09	0.69
Collegamento con la stazione FLP e con il parco	0.50	0.50		3.40	1.70	1.70	-	1.02	2.38	1.19	1.19	-
<b>Sistemazione piazzali della stazione</b>				4.80				1.44	3.36			
Sistemazione piazzale centrale		1.00		2.50	-	2.50	-	0.75	1.75	-	1.75	-
Pensilina marciapiede 1	0.40	0.40	0.20	2.30	0.92	0.92	0.46	0.69	1.61	0.64	0.64	0.32
<b>Totale</b>				<b>18.70</b>	<b>7.38</b>	<b>9.88</b>	<b>1.44</b>	<b>5.61</b>	<b>13.09</b>	<b>5.17</b>	<b>6.92</b>	<b>1.01</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 ammonta a 7.38 mio di franchi.

Per la progettazione definitiva del settore centrale sono stati finora spesi 270'000 fr., nell'ambito del credito di 5.32 mio di fr. per l'elaborazione del progetto definitivo di tutta la prima fase di sistemazione dell'area della stazione, concesso con DL del 22 marzo 2007. La ripartizione di questi costi è stabilita nell'Accordo tra Cantone, Città di Lugano ed FFS del 13 ottobre 2006 (Cantone/PTL 46%, Lugano 19%, FFS 35%). Deducendo l'importo di 124'000 fr. a carico del Cantone rimane dunque un saldo di 7.26 mio di franchi.

Visto lo stato attuale della progettazione (progetto di massima), per tener conto dei possibili rischi occorre disporre di una riserva del 20% dell'investimento. Per il Cantone questo corrisponde ad un importo di 1.48 mio fr. (20% di 7.38 mio fr.).

La richiesta di credito al lordo ammonta dunque a 8.74 mio fr. (7.26 mio fr. + 1.48 mio fr. di rischi).

Il contributo della Confederazione sulla quota-parte del Cantone si aggirerà al massimo attorno ai 2.21 mio fr. (30%).

Trattandosi di un'opera PTL (1<sup>a</sup> fase / 1° pacchetto da 500 mio.fr.) i Comuni del Luganese partecipano con il 15% dell'investimento lordo a carico del Cantone, ossia con 1.32 mio di franchi.

Complessivamente l'onere netto a carico del Cantone ammonterà dunque ad un massimo di 5.21 mio di franchi.

### **3. PIANO DIRETTORE, LINEE DIRETTIVE, PIANO FINANZIARIO E ONERI A CARICO DEI COMUNI, PERSONALE**

Questa proposta è in sintonia con gli obiettivi pianificatori del Piano direttore, in particolare con gli obiettivi n. 17, 18 e 20 dell'ambito "Mobilità". Esso è conforme alla scheda di coordinamento M3/Piano regionale dei trasporti del Luganese.

L'opera è contemplata nelle Linee direttive per il periodo 2008-2011 al capitolo "Riscaldamento climatico, ambiente, energia" ed in particolare all'obiettivo della scheda no. 5 "Servizi e vie di comunicazione", che recita: "Estensione del sistema ferroviario TILO con il prolungamento dei collegamenti fino a Como-Albate e a Castione-Arbedo; la



realizzazione del collegamento Mendrisio-Varese/Malpensa; la realizzazione delle nuove stazioni di Castione-Arbedo, Mendrisio, Lugano e del nodo regionale di Chiasso”.

La spesa lorda, pari a 8.74 mio fr. (riserva compresa), è contemplata nel Piano finanziario del settore 62 strade cantonali alla posizione 622 11 05 04 e collegata all'elemento WBS 781.59 0241, di cui 0.42 mio fr. nel quadriennio 2008-2011 e 8.32 mio fr. nel quadriennio 2012-2015.

Le entrate provenienti dalla Confederazione nell'ambito del Programma d'agglomerato del Luganese (PAL), pari a ca. 2.21 mio fr. e pianificate interamente nel quadriennio 2012-2015, sono previste a Piano finanziario nel settore 62 strade cantonali alla posizione 622 11 05 20 e collegata all'elemento WBS 781.69 1060

Le entrate dei Comuni che fanno parte della Commissione regionale di trasporti del Luganese, pari a 1.32 mio fr, sono comprese nel contributo ricorrente e pianificate anch'esse nel settore 62 strade cantonali alla posizione 622 11 05 20 e collegata all'elemento WBS 781.68 1101.

In proposito va precisato che la prima tranche di contributi ricorrenti pari a 7.5 mio fr./anno su un periodo di 10 anni, per un totale di 75 mio fr. sarà interamente liquidata entro fine 2011. Secondo gli accordi tra Cantone e CRTL, formalizzati mediante risoluzione governativa 3623 del 15 luglio 1997, questo importo corrisponde alla quota del 15% su un importo di lavori del PTL pari a 500 mio fr. (somma dei crediti impegnati nell'ambito del credito quadro del PTL, DL 12.3.2003). In virtù dei prossimi impegni legati al Piano dei trasporti del Luganese (modulo stradale di StazLu, circonvallazione Agno Bioggio, tram Manno- Centro Lugano, ecc.) andrà svolta una trattativa con la CRTL per definire la quota di partecipazione una seconda tranche di contributi dei Comuni.

La realizzazione proposta non ha conseguenze particolari sui conti di gestione corrente dello Stato né sul personale.

#### **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. 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.

Sulla base di quanto esposto questo Consiglio invita il Parlamento ad approvare il credito di 8,74 mio di fr. descritto in precedenza.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, L. Pedrazzini

Il Cancelliere, G. Gianella

Disegno di

## **DECRETO LEGISLATIVO**

**concernente la richiesta di un credito di 8.74 mio di franchi quale partecipazione del Cantone alla realizzazione della seconda tappa 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 del credito-quadro di 905 mio di franchi concesso a favore delle opere di prima fase del Piano regionale dei trasporti del Luganese con Decreto legislativo del 12 marzo 2003**

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone Ticino

visto il messaggio 23 novembre 2010 n. 6420 del Consiglio di Stato

**d e c r e t a :**

### **Articolo 1**

È stanziato un credito di 8,74 mio fr. (inclusa la riserva di 1.48 mio fr.) quale partecipazione del Cantone 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 del credito-quadro di 905 mio di franchi concesso a favore delle opere di prima fase del Piano regionale dei trasporti del Luganese con Decreto legislativo del 12 marzo 2003.

### **Articolo 2**

L'utilizzo della riserva è subordinato ad una specifica autorizzazione del Consiglio di Stato.

### **Articolo 4**

Il credito è iscritto al conto investimenti del Dipartimento del territorio, Divisione delle costruzioni.

L'importo sarà adeguato all'evoluzione dei costi, determinata tramite l'indice svizzero dei costi di costruzione.

### **Articolo 5**

Il presente decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi ed entra immediatamente in vigore.