

# Rapporto

numero

**7421 R**

data

6 febbraio 2018

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

**della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio 19 settembre 2017 concernente la richiesta di un credito netto di CHF 1'903'000.00 e di un'autorizzazione alla spesa di 3'475'000.00, 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)**

## 1. INTRODUZIONE

L'area della stazione FFS di Lugano riveste un ruolo di particolare rilevanza nel contesto della città e dell'agglomerato del Luganese. Le sue caratteristiche di piattaforma di interscambio dei trasporti pubblici e privati, di nodo cruciale della viabilità e di area strategica per gli insediamenti ne fanno anche un oggetto importante dello sviluppo territoriale.

Il Piano dei trasporti del Luganese (PTL) prima e i Programmi di agglomerato poi, hanno assegnato un ruolo di grande rilevanza alla ristrutturazione e al potenziamento del nodo di interscambio della Stazione FFS di Lugano.

La realizzazione delle infrastrutture previste dal progetto StazLu1 potrà sostenere lo sviluppo edificatorio dell'area della stazione, che beneficerà di:

- un'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.

La pianificazione della città alta, comprendente l'area sud della stazione e la trincea di Massagno, è attualmente in corso e prevede, in particolare, l'insediamento di una sede della SUPSI.

## 2. IL PROGETTO

### 2.1 Gli obiettivi

Il progetto prevede una riorganizzazione del nodo e della viabilità nell'area della stazione FFS di Lugano, con l'obiettivo di adeguare le infrastrutture di mobilità alla esigenze di un moderno e attrattivo nodo del trasporto pubblico. Esso tiene conto dell'aumento dell'utenza a seguito dello sviluppo del sistema ferroviario TILO, dell'apertura delle gallerie di base del San Gottardo e del Ceneri, del potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria complementare al progetto AlpTransit (programma SIF e PROSSIF 2025) e della

realizzazione della rete tram-treno del Luganese. Inoltre mira a migliorare le condizioni di viabilità per l'accessibilità (pubblica e privata) alla stazione e per il transito. La nuova conduzione del traffico pubblico e privato permetterà inoltre di facilitare la fruibilità pedonale dell'intero comparto. Infine, l'intervento pone le basi per le nuove edificazioni attorno all'area della stazione.

Per quanto attiene alle infrastrutture ferroviarie, l'intervento prevede l'ampliamento e la semplificazione sia della struttura sia dell'assetto dei binari, in modo di permettere un esercizio ferroviario flessibile e dinamico, commisurato all'importanza del nodo di Lugano. In particolare, la futura stazione di Lugano è concepita come impianto destinato esclusivamente al traffico passeggeri, con quattro binari di circolazione e tre marciapiedi per la salita e discesa dei passeggeri. Nell'assetto finale la lunghezza dei marciapiedi è per tutti i binari di 420 m, per permettere l'arresto di un treno IC o la sosta di 2 treni FLIRT, entrambi in doppia composizione.

### ***Interventi stradali***

Il sistema viario proposto prevede un anello stradale interamente a doppio senso attorno alla stazione FFS. Gli elementi principali necessari al raggiungimento del nuovo assetto viario sono (da Nord verso Sud):

- il nuovo sottopasso Genzana,
- la nuova rotonda di Besso,
- la nuova galleria artificiale del Tassino.

Il nuovo sistema viario elimina il passaggio a livello di Via Basilea e crea le premesse per lo sviluppo urbanistico della città alta e per una diversa gestione della circolazione sul lungolago di Lugano, in quanto toglie criticità al nodo del tunnel di Besso.

### ***Terminale bus di Besso***

Nell'area dell'attuale parcheggio di piazzale Besso si colloca il terminale per i servizi di trasporto pubblico su gomma, direttamente collegato con le banchine di stazione attraverso percorsi verticali, orizzontali e scale.

Rispetto alla situazione attuale i servizi di trasporto pubblico regionale e urbano vengono concentrati in un unico terminale, nel quale viene gestito l'interscambio completo fra le diverse modalità di trasporto.

Il terminale bus è collegato alla rete viaria sia attraverso la nuova rotonda di Besso, con corsia riservata, sia con via Basilea.

La soluzione scelta prevede 17 stalli (6 stalli dedicati, 10 stalli condivisi e 1 stallo libero), in grado di ospitare le 14 linee previste.

### ***Autosilo di Besso***

Al di sotto dell'attuale parcheggio di piazzale Besso, il progetto prevede un autosilo interrato di 6 piani, di 90 x 37 m e ca. 420 posti auto, disposti a "Split-Level".

Le rampe di entrata e uscita all'autosilo sono ubicate sul lato Ovest, lungo via Manzoni. L'entrata si raggiunge immediatamente dopo la rotonda di Besso, scendendo verso via Manzoni, mentre l'uscita si innesta sulla nuova via Basilea.

Il collegamento pedonale per l'autosilo è dato da tre torri, con lift e relative scale. Tra il corpo dell'autosilo e l'atrio interscambio sono inoltre ubicati i lift e le scale di collegamento alla stazione sotterranea del tram-treno. Questa soluzione è in seguito stata abbandonata

ed è stato preferito un collegamento mediante scale mobili che si innestano nel nuovo sottopassaggio pedonale di Besso.

### ***Nuovo sottopasso pedonale di Besso: porta d'ingresso della Città***

L'intervento complessivo di consolidamento delle infrastrutture d'interscambio della stazione FFS di Lugano include anche la sostituzione dell'attuale sottopasso pedonale di Besso con una nuova opera di maggiori dimensioni, la quale, oltre a collegare la stazione ai marciapiedi ferroviari, alla zona d'interscambio degli autobus e all'autosilo di Besso, fungerà da collegamento tra la parte alta (quartiere di Besso) e la parte bassa (parco del Bertaccio) della città, nonché da accesso alla stazione sotterranea della Rete tram-treno del Luganese.

Il sottopasso pedonale di Besso è il nuovo collegamento pedonale della viabilità lenta che unisce:

- la parte alta della città (Besso alta) alla parte bassa (parco del Bertaccio);
- la città di Lugano alla nuova zona di interscambio;
- i marciapiedi della stazione ferroviaria alla zona di interscambio bus e autosilo di Besso.

### **3. TEMPISTICA E PROSSIMI PASSI**

Il Messaggio governativo richiede i crediti necessari per concludere la progettazione definitiva delle opere viarie e di interscambio presso la stazione FFS di Lugano.

La progettazione definitiva della fase 1 delle opere stradali e di interscambio (escluso il sottopassaggio pedonale di Besso) sarà avviata non appena sarà disponibile il credito.

La pubblicazione delle opere potrà avvenire solo una volta che sarà stanziato il credito di costruzione, così come richiesto dalla legge cantonale sulle strade.

A titolo indicativo le prime opere potranno andare in cantiere a partire da metà del 2020.

### **4. PIANO DIRETTORE, LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO**

L'investimento è in sintonia con gli obiettivi pianificatori del Piano Direttore come pure con le Linee direttive per il periodo 2015 -2019, con quanto definito al capitolo 2.4 "Sviluppo territoriale, mobilità, ambiente ed energia" e alla scheda programmatica no. 35 "Territorio: mobilità efficiente all'apertura di Alp Transit – Obiettivo: modernizzare e integrare le reti di trasporto" e segnatamente alla proposta 2. *Collegamenti interni*, lettera d), che prevede la "Progettazione definitiva e conclusione delle procedure per l'attuazione della terza tappa di sviluppo della piattaforma della stazione di Lugano (StazLu1/tappa 3)".

### **5. CONCLUSIONI**

Il nodo della stazione FFS di Lugano costituisce un punto fondamentale per la gestione della mobilità nel Luganese. Il Piano dei Trasporti del Luganese (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.

La Commissione valuta positivamente la creazione del nodo intermodale sul piazzale di Besso (attuale posteggio ex-Pestalozzi). Vista la sua importanza regionale, ritiene debba essere comodamente raggiungibile dalla stazione. È altresì desiderabile non ripetere

l'errore dell'autosilo Balestra, all'interno del quale è ubicata una stazione degli autobus in sotterraneo davvero poco attrattiva. Il nodo intermodale è auspicabile sia architettonicamente attrattivo, luminoso, riparato - per quanto possibile - dagli agenti atmosferici. Nel caso in cui si dovesse verificare in futuro l'ipotesi di un nodo di interscambio coperto da costruzioni si ritiene augurabile garantire un vano luminoso che abbia un'altezza interna sufficiente.

Un elemento che la Commissione auspicherebbe di valutare è la possibilità di inserire dei contenuti commerciali, considerando le giuste ripartizioni dei costi tra Cantone, FFS e Comune di Lugano.

\* \* \* \* \*

Sulla base di quanto esposto, la Commissione della gestione e delle finanze sostiene la 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) ed invita il Gran Consiglio ad accordare un credito netto di CHF 1'903'000.00 e di un'autorizzazione alla spesa di CHF 3'475'000.00 quale aggiornamento di credito per l'elaborazione del progetto definitivo della sua prima fase.

Per la Commissione gestione e finanze:

Michele Guerra, relatore  
Bacchetta-Cattori - Badasci - Caprara -  
Dadò - De Rosa - Denti - Durisch -  
Farinelli - Frapolli - Garobbio - Garzoli -  
Kandemir Bordoli - Pini - Pinoja - Quadranti