

Rapporto di maggioranza

numero	data	competenza
8453 R1	7 gennaio 2025	DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

**della Commissione gestione e finanze
sul messaggio 3 luglio 2024 concernente lo stanziamento di un credito
netto di 34'900'000 franchi e autorizzazione alla spesa di 88'800'000
franchi per:**

- **la progettazione e l'esecuzione del Comparto Besso (nuovo autosilo, nodo intermodale trasporti pubblici, atrio interscambio, sottopasso Besso alta e interventi viari), nel Comune di Lugano, nell'ambito dell'attuazione delle opere delle infrastrutture stradali e di interscambio (progetto StazLu1, modulo 3) e del Programma di agglomerato del Luganese (PAL1), e per**
- **la progettazione definitiva del percorso ciclo-pedonale Città Alta - tratta nord, nell'ambito dell'attuazione della misura ML 4.2b del Programma di agglomerato del Luganese (PAL3)**

INDICE:

1.	PREMESSA	2
2.	IL PROGETTO DEL COMPARTO BESSO (COBE) OGGETTO DEL PRESENTE MESSAGGIO	3
2.1	Parti d'opera.....	3
2.4	Programma di realizzazione e dei lavori	14
3.	COSTI.....	14
3.1	Comparto Besso	14
3.2	Ripartizione dei Costi	14
4.	PROGETTAZIONE PERCORSO CICLOPENDONALE CITTÀ ALTA.....	16
5.	LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO.....	16
6.	AUDIZIONE DI DIEGO RODONI, DIRETTORE DELLA DIVISIONE DELLE COSTRUZIONI, THOMAS BÜHLER, CAPO DELL'AREA OPERE STRATEGICHE DELLA DIVISIONE DELLE COSTRUZIONI E PATRIZIA PASINELLI, CAPOPROGETTO DELLA DIVISIONE DELLE COSTRUZIONI ..	17
7.	CONCLUSIONI	19

1. PREMESSA

Nell'aprile del 1987 la Città di Lugano ha promosso un concorso di architettura per la sistemazione dell'area della stazione. Su mandato della commissione regionale dei trasporti del luganese nel 1997 l'arch. Galfetti, vincitore del concorso, ha messo a punto un piano d'indirizzo per l'area della stazione. Nel 1999 si diede avvio all'approfondimento del piano d'indirizzo attraverso una delegazione costituita dalla commissione regionale dei trasporti del luganese, dal Cantone, dalle FFS e dai Municipi di Lugano, Sorengo e Massagno. In data 6 febbraio 2004 la delegazione ha approvato il programma di lavoro decidendo di suddividere il progetto in tre elementi:

- StazLu1 che concerne le infrastrutture della mobilità nell'area della stazione;
- StazLu2 che concerne le edificazioni nell'area della stazione;
- Il riassetto urbanistico dell'area della trincea di Massagno (TriMa).

La realizzazione del progetto StazLu1 è organizzata in 4 moduli:

- Modulo 1: ha costituito la prima fase di realizzazione delle infrastrutture ferroviarie della stazione, con la realizzazione del marciapiede 3 e del binario 4 sul lato di via Basilea, come pure l'ampliamento del sottopassaggio pedonale. Le opere sono state concluse nel 2007;
- Modulo 2: ha costituito l'ammodernamento del settore centrale della stazione, con la realizzazione del nuovo atrio e del collegamento pedonale verso la città, il rinnovo del piazzale antistante il fabbricato viaggiatori e l'adeguamento del marciapiede 1. I lavori sono iniziati nel 2014 e si sono conclusi nell'estate del 2017; il progetto è stato coordinato con il rinnovo dell'edificio viaggiatori (aperto nel 2014) e l'ammodernamento della funicolare (inaugurata nel dicembre 2016).
- Modulo 3: denominato infrastrutture stradali e di interscambio oggetto del presente messaggio e che include:
 - rifacimento del sottopassaggio pedonale di Besso;
 - progetto del sottopasso Genzana;
 - realizzazione del comparto Besso, che comprende la realizzazione di un autosilo in piazza Besso, nuovo nodo intermodale per gli autobus;
 - realizzazione della galleria del Tassino nel tratto di via Basilea.
- Modulo 4: costituisce la seconda fase di realizzazione delle infrastrutture ferroviarie e prevede la modifica dei binari e l'adeguamento delle banchine.

La versione aggiornata del progetto di massima è stata consegnata nel novembre 2013. Il preventivo dell'intervento (circa CHF 221'000'000.--) è superiore a quanto preventivato in precedenza e dei crediti previsti dalla convenzione Cantone-CRTL per il finanziamento delle opere PTL/PAL 2014-2033. Si è cercato di ridurre i costi e si è giunti alla conclusione di eseguire l'intervento in due fasi.

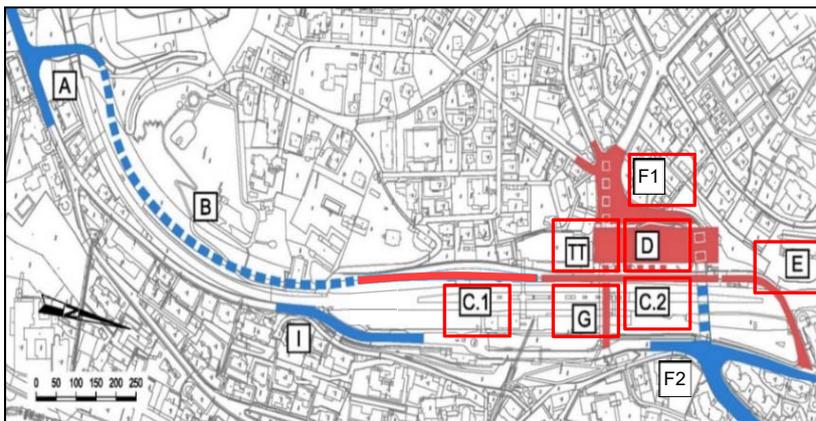


Figura 1: StazLu1 Modulo 3 - Fase 1 e Fase 2

Fase 1

- C.1 Via Basilea Sud
- G Nuovo Sottopasso Besso
- TT Discenderia Tram Treno
- E Sottopasso Genzana
- D Autosilo, nodo interm. bus
- C.2 Via Basilea nord
- F1 Atrio e Rotonda

Fase 2

- A Incrocio Via Maraini sud
- B Tunnel Tassino
- I Via Maraini
- F2 Incrocio Via Manzoni

Fasi del Progetto

Fase 1: orizzonte 2032

Concerne le opere evidenziate in rosso nella planimetria, ossia:

- **adeguamento di Via Basilea a sud (C.1)**: introduzione del doppio senso di marcia in via Basilea grazie alla realizzazione di una rotonda a seguito della chiusura del passaggio a livello. Terminata nel 2021
- **sottopassaggio Pedonale di Besso (G)**: nuovo collegamento pedonale tra la parte alta (Besso Alta) e bassa (parco del Bertaccio) della città, con accesso alla nuova fermata della rete tram-treno. I lavori preparatori sono iniziati nel settembre 2021. Lavori iniziati a gennaio 2022 e termineranno a fine 2025.
- **sottopasso Genzana (E)**: nuova via stradale che collegherà meglio il nuovo nodo intermodale con la rete viaria esistente, in particolare la via S. Gottardo. Esecuzione prevista dall'estate 2024 a metà 2027.

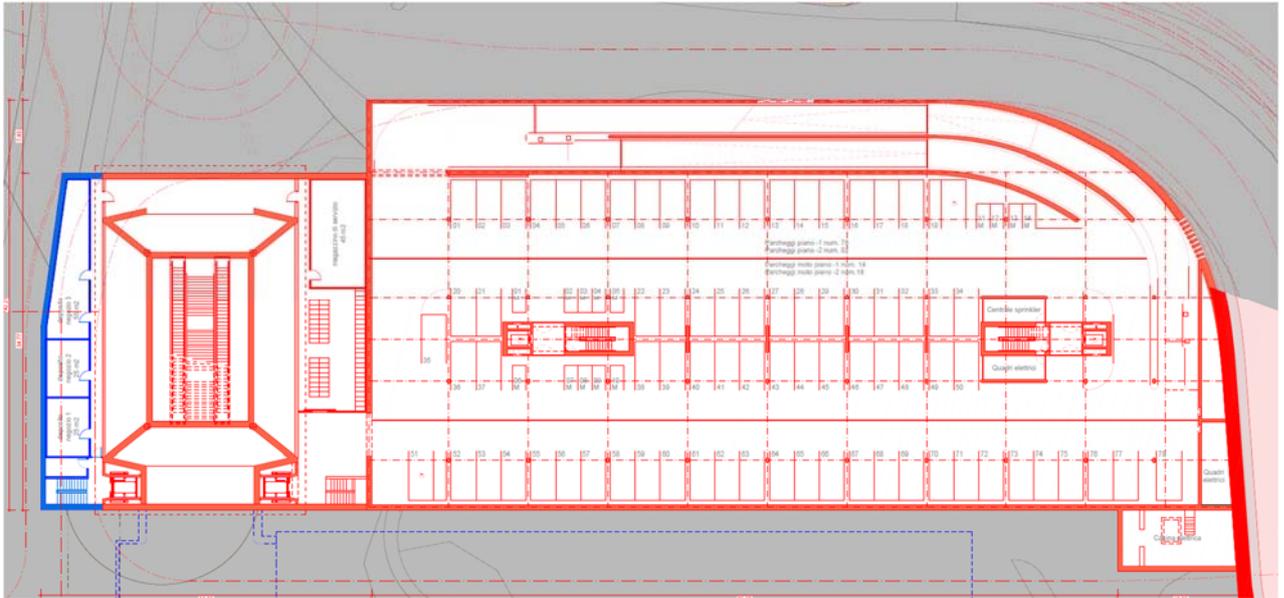
Fase 2: orizzonte dopo la fase 1

Prolungamento di via Basilea e realizzazione della galleria del Tassino, completando il sistema viario attorno alla stazione

2. IL PROGETTO DEL COMPARTO BESSO (COBE) OGGETTO DEL PRESENTE MESSAGGIO

2.1 Parti d'opera

Nuovo autosilo sotto il Piazzale Besso (D1): nuovo autosilo interrato di due piani con 140 posti destinati all'uso pubblico e privato. Realizzazione orizzonte fine 2025/inizio 2026-2031/2032.



- autosilo interrato con 140 posti auto e 36 posti moto su due livelli.
- accesso tramite due rampe, una per l'entrata e una per l'uscita.
- collegamento pedonale al nodo intermodale garantito da torri con ascensori e scale.

Nuovo nodo intermodale bus (D2): per i servizi di trasporto pubblico su gomma (15 linee). Realizzazione orizzonte fine 2025/inizio2026-2031/2032



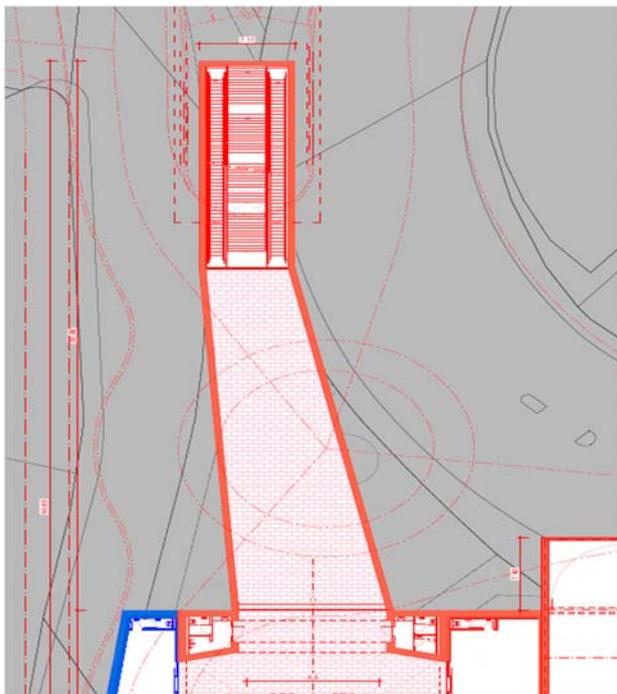
- situato nell'area dell'ex parcheggio Pestalozzi, il nodo servirà per l'interscambio di trasporto pubblico.
- include fermate per diverse modalità di trasporto e piazzali di manovra.
- accesso garantito a livello per tutte le fermate, facilitando l'accesso alle persone con disabilità.

Atrio d'Interscambio (D3.1)



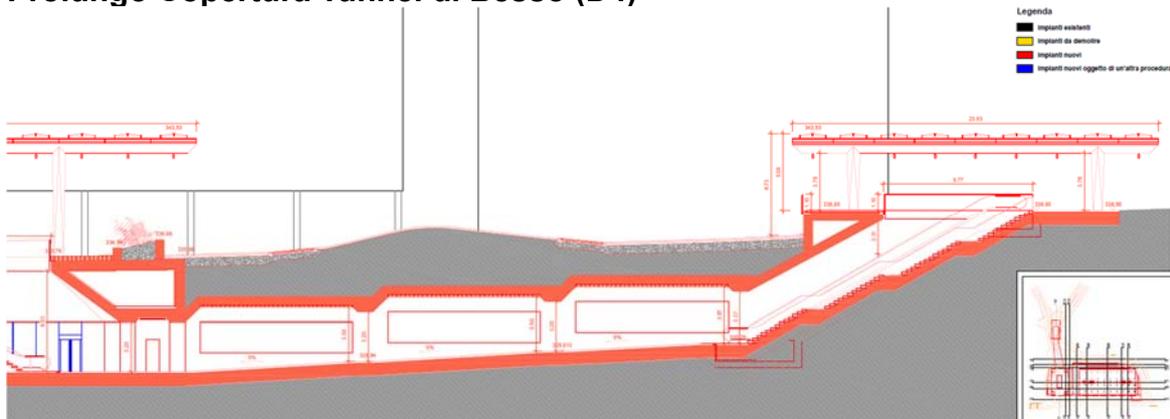
- atrio sotterraneo di due piani che collega il nodo intermodale con l'autosilo e il Sottopasso di Besso.
- dotato di scale e scale mobili.

Sottopasso di Collegamento Besso Alta (D3.2)



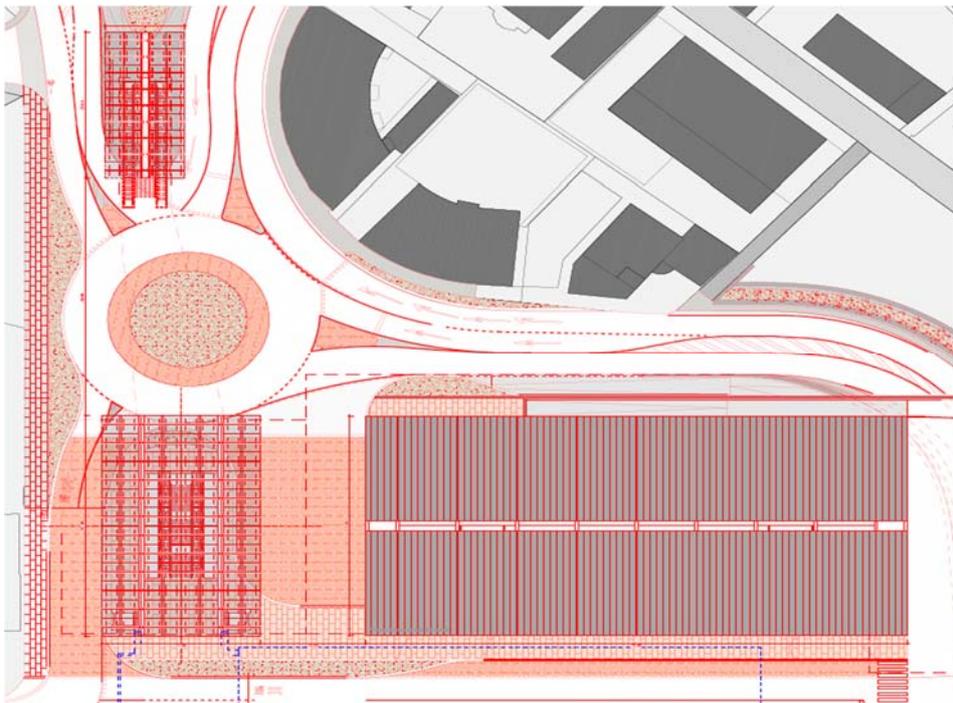
- sottopasso di 36m che collega l'atrio di interscambio con la zona di Besso Alta.
- la struttura include rampe con pianerottoli e una larghezza di 11m per facilitare il flusso pedonale.

Prolungo Copertura Tunnel di Besso (D4)



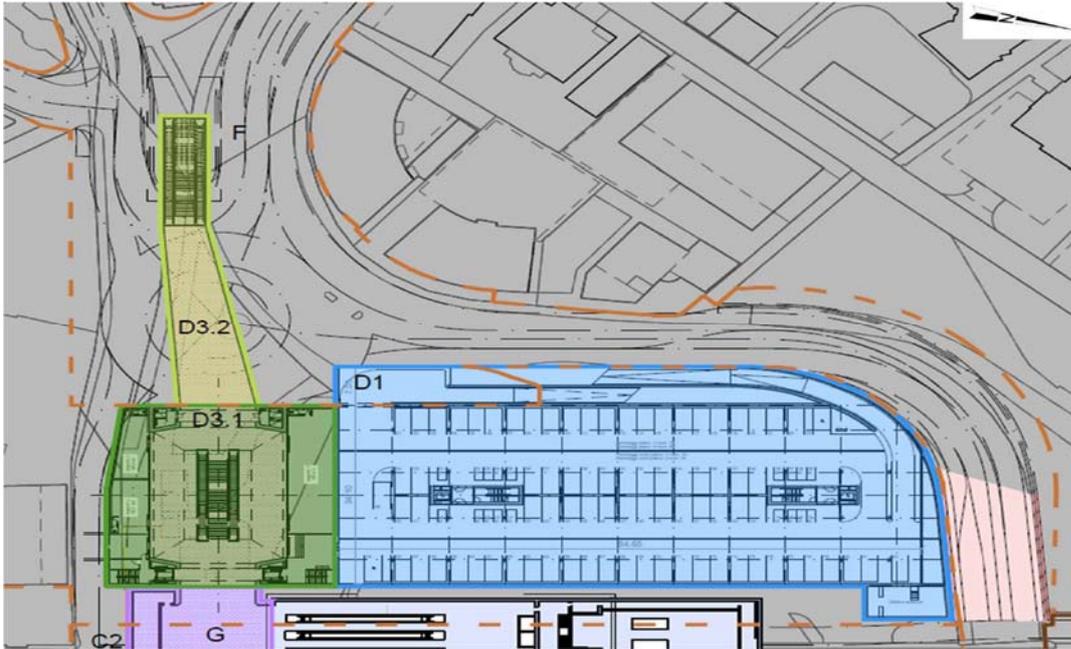
- estensione della copertura del tunnel di Besso per facilitare l'accesso all'autosilo e ottimizzare lo spazio del nodo intermodale.

Copertura Nodo Intermodale (D5.1)



- copertura in calcestruzzo armato del nodo intermodale, con una struttura in acciaio, che potrebbe ospitare impianti fotovoltaici in futuro.

Rapporto di maggioranza n. 8453 R1 del 7 gennaio 2025



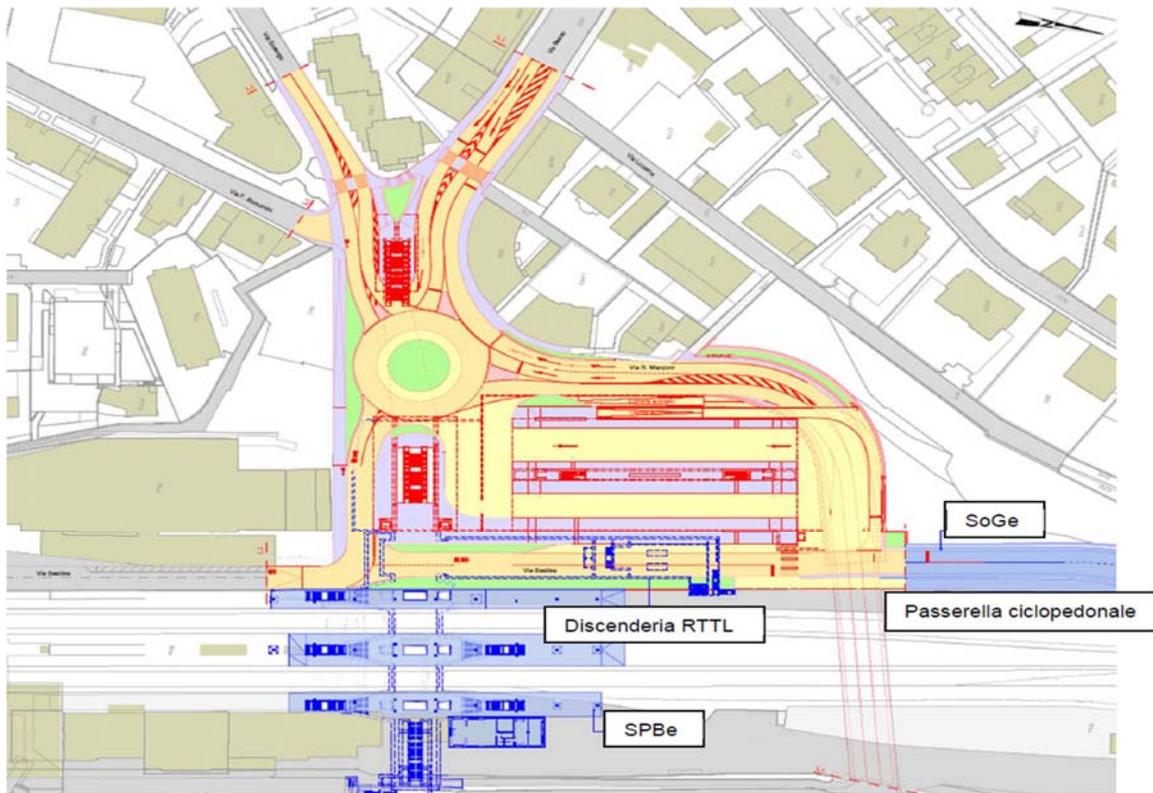
2.2 Progetti paralleli e progetti terzi



Spazi per eventuali negozi/depositi nell'atrio d'interscambio: volume aggiuntivo nell'area sud, che potrebbe essere destinato a spazi commerciali o ad altri usi in base all'interesse delle FFS o della città di Lugano. Il progetto stradale si occuperà della struttura grezza, mentre la destinazione d'uso sarà decisa separatamente e non di competenza cantonale.

Discenderia progetto rete Tram-Treno del luganese (RTTL): il progetto è gestito da RTTL SA e prevede vari scenari di sovrapposizione temporale dei due progetti onde garantire lo svolgimento di entrambi.

Sottopasso pedonale di Besso: è in esecuzione e i lavori termineranno a fine 2025, con inizio del cantiere del Comparto Besso subito dopo.

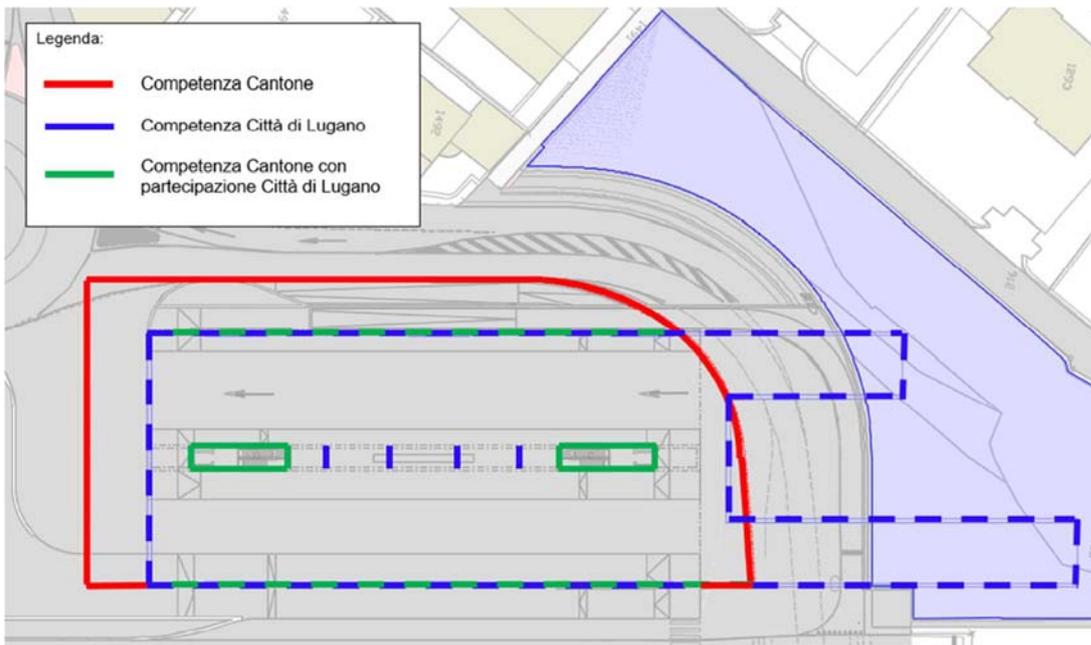


Sottopasso Genzana: inizio lavori previsto per estate 2024, con completamento a metà 2027.

Passerella ciclo-pedonale: è prevista la possibilità di edificarla sopra la Porta Ovest ma non fa parte del progetto attuale.

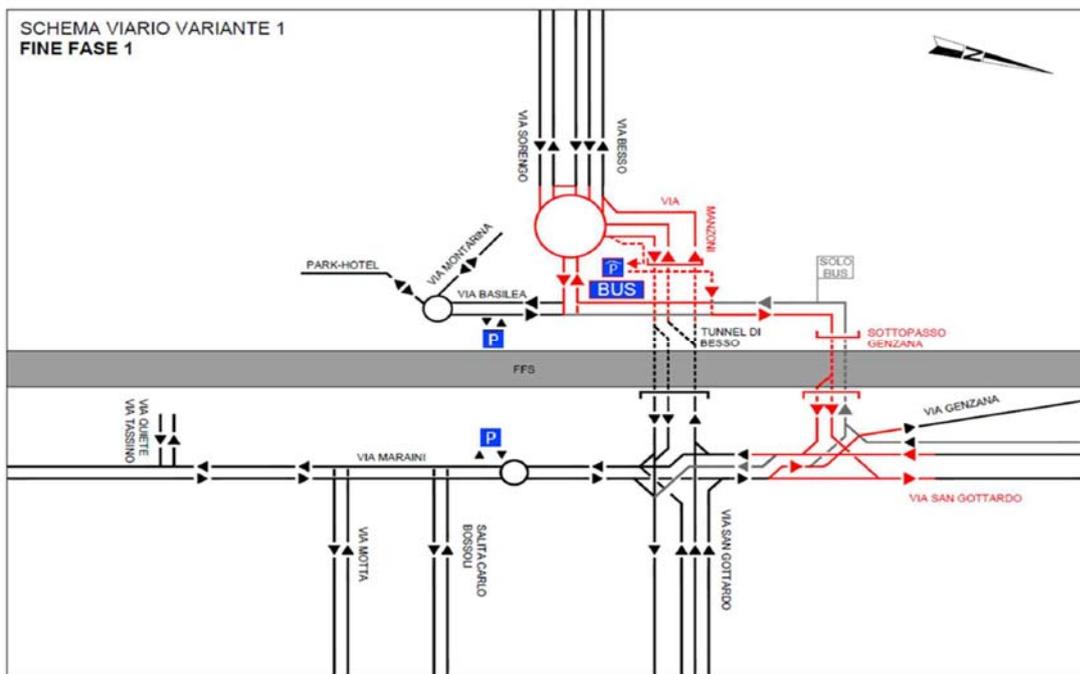
Copertura del nodo intermodale e possibile edificazione soprastante: il progetto cantonale prevede solo la copertura per le sole esigenze del progetto stradale tramite una tettoia in carpenteria metallica. La città di Lugano ha segnalato l'interesse di procedere con un concorso di progettazione per la copertura con terrazzo pubblico e l'edificazione soprastante. Qualora si dovesse concretizzare l'edificazione soprastante si potrebbe rinunciare alla copertura metallica.

Rapporto di maggioranza n. 8453 R1 del 7 gennaio 2025

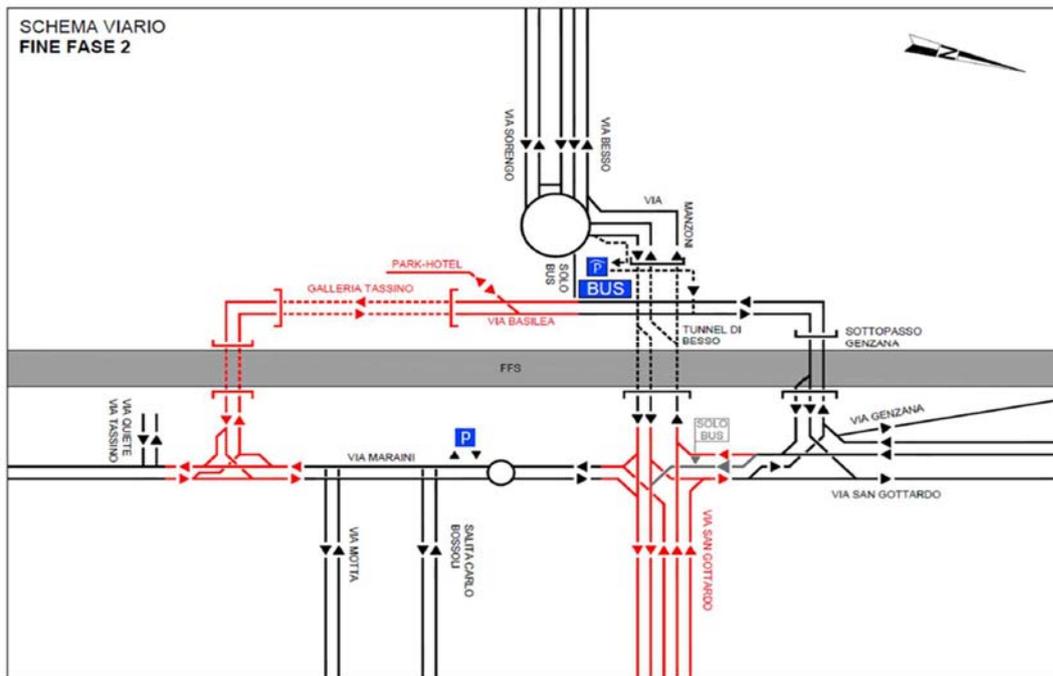


2.3 Interventi Stradali

Schema Viario

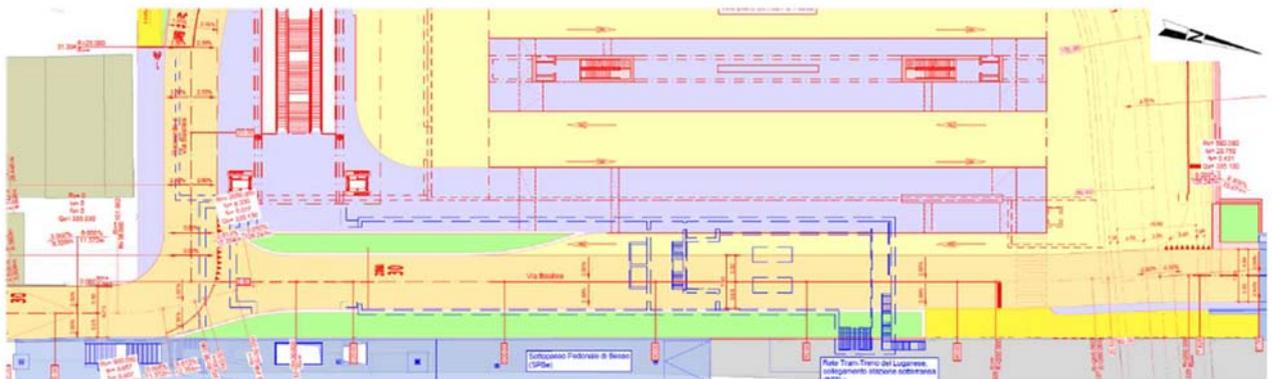


Rapporto di maggioranza n. 8453 R1 del 7 gennaio 2025

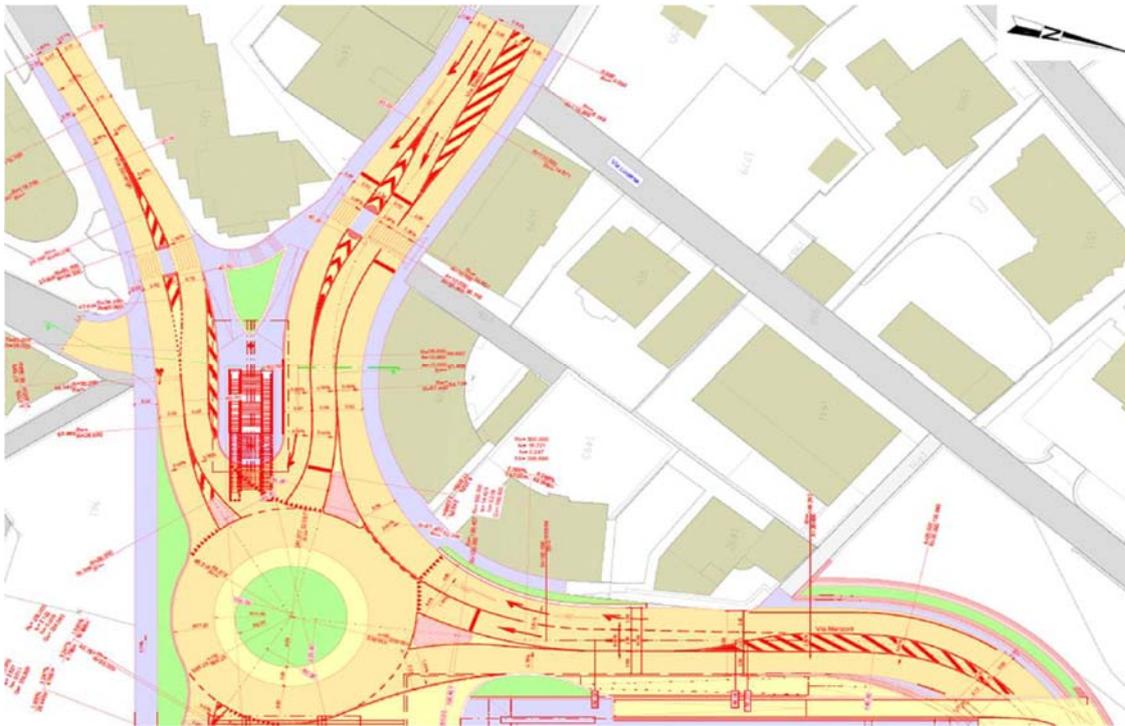


La fase 1 prevede l'uso del sottopasso Genzana per il trasporto pubblico e l'uscita dall'autosilo. L'intero schema viario è stato ridisegnato per migliorare la fluidità del traffico, con una rotonda e altri collegamenti stradali.

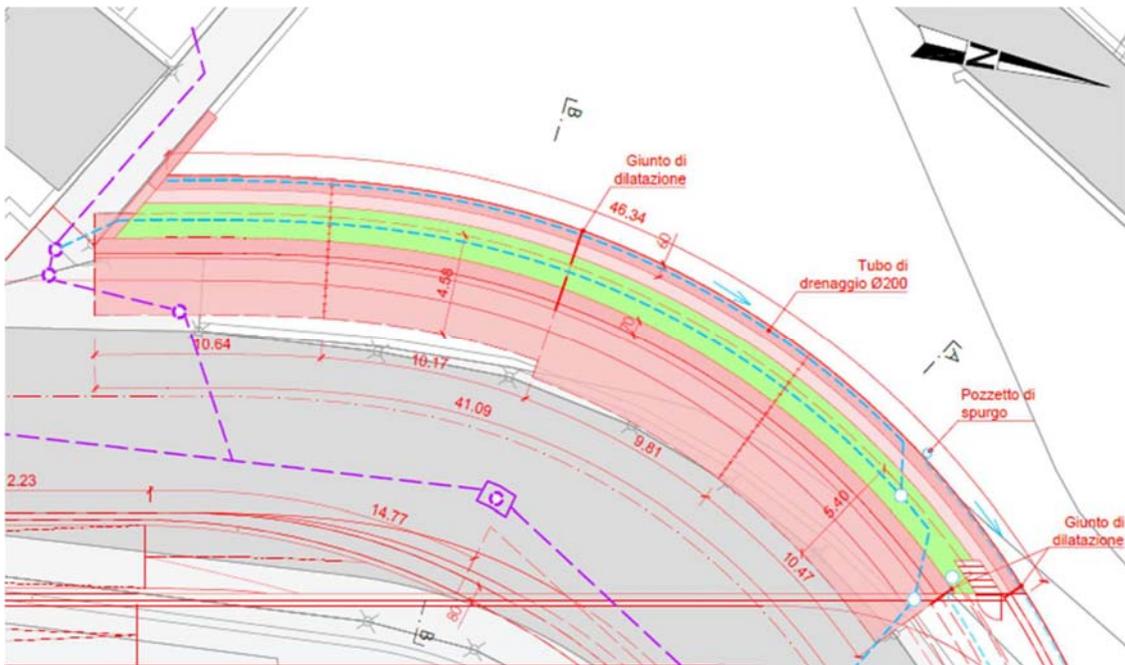
Via Basilea da piazzale Besso e Sottopasso Genzana (C2):



Via Besso, via Sorengo, via R. Manzoni. Rotonda di Besso (F1.1):



Muri di Sostegno via R. Manzoni (F1.9):



2.4 Programma di realizzazione e dei lavori

La procedura di approvazione del progetto è cantonale. Il Cantone pubblicherà il progetto secondo la legge sulle strade.

Ad oggi si prevede il seguente programma realizzativo:

- pubblicazione: dopo l'approvazione del messaggio
- Inizio lavori: 2026
- Fine lavori e messa in esercizio nodo intermodale: fine 2032.

3. COSTI

3.1 Comparto Besso

Il costo complessivo per la realizzazione del Comparto Besso è di CHF 81'200'000 (IVA esclusa). Il progetto include diverse voci di costo, tra cui:

Onorari e spese di progettazione (15%).

Costi di espropri e occupazioni temporanee.

Facilitazioni RIA (richieste per la rete infrastrutturale).

Un margine del 10% per imprevisti, come previsto dalla normativa SIA 103 per la fase di progetto definitivo.

Parte di progetto		Costo [Mio fr.]
F1.1	Via Besso, Via Sorengo, Via Manzoni, Rotonda Besso	6.0
F1.9	Muri di sostegno via R. Manzoni	3.1
C2	Via Basilea tra Piazzale Besso e Sottopasso Genzana	1.7
D1	Autosilo Besso	26.2
D2	Nodo intermodale	6.4
D3.1	Atrio interscambio	14.7
D3.2	Sottopasso collegamento Besso Alta	6.0
D4	Prolungo copertura tunnel di Besso	6.1
D5.1	Copertura Nodo intermodale	6.4
D5.2	Copertura Atrio	3.2
D5.3	Copertura Besso Alta	1.4
TOTALE (IVA ESCLUSA)		81.2

3.2 Ripartizione dei Costi

Ogni parte del progetto ha una chiave di riparto finanziaria percentuale definita secondo accordi del comitato direttivo di progetto CDP del 26.03.2024.

Parte di progetto		PTL	Lugano
F1.1	Via Besso, Via Sorengo, Via Manzoni, Rotonda Besso	100%	
F1.9	Muri di sostegno via R. Manzoni	100%	
C2	Via Basilea tra Piazzale Besso e Sottopasso Genzana	100%	

Rapporto di maggioranza n. 8453 R1 del 7 gennaio 2025

D1	Autosilo Besso (proprietà Lugano)	40%	60%
D2	Nodo intermodale	100%	
D3.1	Atrio interscambio	100%	
D3.2	Sottopasso collegamento Besso Alta ²⁾	50%	50%
D4	Prolungo copertura tunnel di Besso	100%	
D5.1	Copertura Nodo intermodale	100%	
D5.2	Copertura Atrio	100%	
D5.3	Copertura Besso Alta ²⁾	50%	50%

È previsto inoltre un contributo della Confederazione pari a CHF 3'080'000 (IVA esclusa e senza rincaro) per le parti d'opera che riguardano gli interventi a favore del trasporto pubblico.

Parte d'opera (importi in Mio fr.)		Costo IVA esclusa	Ripartizione contributo Confederazione
D2	Nodo intermodale	6.4	0.53
D3.1	Atrio interscambio	14.7	1.23
D4	Prolungo copertura tunnel di Besso	6.1	0.51
D5.1	Copertura Nodo intermodale	6.4	0.54
D5.2	Copertura Atrio	3.2	0.27
Somma		36.8	3.08

Contributo CH	3.08
---------------	------

I costi netti a carico di Cantone, Comuni CRTL e Lugano sono rappresentati nella tabella seguente (IVA esclusa)

Parte di progetto		Costo lordo	Costi LG-PG	Costi LG-NEG	Costi LG-EDI	Contributo CH	Costi per chiave di riparto	CRTL	LUGANO	Cantone Costo netto
F1.1	Via Besso, Via Sorengo, Via Manzoni, Rotonda Besso	6.00	0.30				5.70	2.40		3.30
F1.9	Muri di sostegno via R. Manzoni	3.10					3.10	1.30		1.80
C2	Via Basilea tra Piazzale Besso e Sottopasso Genzana	1.70	0.20				1.50	0.63		0.87
D1	Autosilo Besso	26.20	0.40		0.70		25.10	4.20	15.10	5.80
D2	Nodo intermodale	6.40	0.80			0.53	5.07	2.13		2.94
D3.1	Atrio interscambio	14.70		2.60		1.23	10.87	4.57		6.30

Rapporto di maggioranza n. 8453 R1 del 7 gennaio 2025

D3.2	Sottopasso collegamento Besso Alta	6.00				6.00	1.30	3.00	1.70	
D4	Prolungo copertura tunnel di Besso	6.10			0.51	5.59	2.35		3.24	
D5.1	Copertura Nodo intermodale	6.40	0.10		0.54	5.76	2.42		3.34	
D5.2	Copertura Atrio	3.20	0.10		0.27	2.83	1.19		1.64	
D5.3	Copertura Besso Alta	1.40	0.10			1.30	0.30	0.60	0.40	
	TOTALE (IVA esclusa)	81.20	2.00	2.60	0.70	3.08	72.82	22.79	18.70	31.33

4. PROGETTAZIONE PERCORSO CICLOPENDONALE CITTÀ ALTA

L'intervento in oggetto fa parte del nuovo sistema ciclopedonale richiesto per completare ed ampliare il circuito attualmente presente nella zona attorno alla stazione FFS di Lugano, meglio nota con l'appellativo di Città Alta. Si tratta di una misura inserita nel PAL3.



Lo sviluppo complessivo del nuovo percorso ciclopedonale è pari a circa 360m di cui:
 - 240 m a fianco della trincea ferroviaria, con un preventivo dei costi pari a CHF 8'500'000.
 - 120 m in passerella sopra il futuro sottopasso Genzana, con un preventivo dei costi pari a CHF 3'700'000.

Oggetto del presente messaggio è la richiesta di credito per la sola progettazione definitiva dell'opera, i cui costi sono stimati a CHF 1'000'000.--. I costi saranno assunti dal Cantone (58%) e dai Comuni (42%) facenti parti della CRTL.

5. LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO

La presente richiesta di credito è in sintonia con il programma di legislatura 2024-2027. La spesa relativa al comparto Besso è contemplata nel piano finanziario del settore 62 strade cantonali alla posizione 622 11 05 04 e collegata all'elemento WBS 781 59 0241.

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

Lo stanziamento dei crediti richiede l'approvazione da parte della maggioranza assoluta dei membri del Gran Consiglio.

6. AUDIZIONE DI DIEGO RODONI, DIRETTORE DELLA DIVISIONE DELLE COSTRUZIONI, THOMAS BÜHLER, CAPO DELL'AREA OPERE STRATEGICHE DELLA DIVISIONE DELLE COSTRUZIONI E PATRIZIA PASINELLI, CAPOPROGETTO DELLA DIVISIONE DELLE COSTRUZIONI

Dopo la presentazione del progetto, sono state poste diverse domande dai commissari. In primis si è voluto chiarire se non era un problema gestire la prima fase solo quale progetto stradale e non nel suo insieme, nel senso che solo nella seconda fase si tratterà l'edificazione nell'area della stazione. Rodoni ha risposto che c'è un progetto della Città di Lugano che ipotizza di edificare sopra la pensilina una struttura a cinque piani a carattere pubblico commerciale misto. Si tratterebbe di un edificio promosso e finanziato dalla Città di Lugano che non rientra nel progetto infrastrutturale della Stazione. Il DT ha collaborato con la Città: le fondazioni dell'autosilo tengono già conto del prefinanziamento della Città di Lugano per edificare. È previsto nel PR che la Città di Lugano ha presentato, soggetto a ricorsi e non ancora in vigore. L'oggetto del messaggio è regionale stradale ed è regolato dalla Legge sulle strade. L'edificio previsto dalla Città sarà regolato dalla Legge edilizia. Si tratta di due interventi distinti.

Se la Città intendesse realizzare l'edificio (non lo stabile della SUPSI che sorgerebbe nella parte verso la Città) e i tempi coinciderebbero, Lugano sarebbe tenuta a garantire al Cantone la copertura della pensilina, altrimenti il Cantone edificherebbe una pensilina provvisoria in attesa che la Città chiarisca il futuro. È obbligatorio che la Città adatti la stecca in calcestruzzo. Eventualmente ci sarà da decidere in quale modo edificare la copertura che è stata pensata nel modo più leggero possibile. Non è possibile creare un nodo intermodale di quindici linee senza una pensilina coperta, perché si attende la decisione della Città. A oggi la Città non ha ancora il PR approvato, necessario per l'inoltro della domanda di costruzione. Sono stati inoltrati da privati ricorsi al TRAM.

In secondo luogo, si è voluto chiarire se corrisponde al vero che sono ancora pendenti dei ricorsi contro il piano regolatore della stazione e in caso di risposta affermativa, quali sono le tempistiche di evasione dei ricorsi oltre a sapere cosa comporterebbe un loro accoglimento, anche perché sembrerebbe che le FFS non si attiveranno fintanto che non saranno evasi i ricorsi. Rodoni ha confermato che sono pendenti dei ricorsi contro il PR ma essi esulano da questo progetto, la cui base legale è la Legge sulle strade, che è autopianificante. Per implementare quanto previsto nel messaggio non serve il PR approvato. Sono pendenti dei ricorsi contro il PR al TRAM e i tempi di evasione non sono noti.

Il sito in cui si vorrebbe edificare la Scuola SUPSI oggi, a livello pianificatorio, è area ferroviaria. Il PR permette che si possa edificare una scuola pubblica (AP/EP). Il fondo è di proprietà di FFS, che dovrebbe vendere alla SUPSI. FFS, finché non ha la garanzia che il PR entrerà in vigore, difficilmente venderà a SUPSI. Ma è un tema che esula dal messaggio in discussione.

In terzo luogo, si è voluto chiarire se vi fosse una sufficiente coordinazione con il progetto Tram-treno, che toccherà anche il comparto della stazione. Rodoni ha risposto affermativamente. Il progetto Tram-Treno ad oggi non è ancora approvato e cresciuto in giudicato perché sono pendenti cinque ricorsi presso il Tribunale amministrativo federale. Si spera che nel 2025 siano evasi e che i ricorrenti non vogliano andare fino al Tribunale federale. L'ideale sarebbe eseguire lo scavo dell'autosilo e la prima parte della discenderia in modo coordinato, così da scavare una sola volta e risparmiare in misure di sostegno delle fosse di scavo.

Si è dunque chiesto se qualora il Tram-Treno avesse ritardi ulteriori, si sarebbe comunque implementato quanto previsto nel messaggio. Rodoni ha risposto di sì ma la mancata coordinazione dei cantieri comporterà maggiori costi. Il cantiere deve iniziare il prima possibile per poter ottenere i sussidi della Confederazione che scadranno nel 2027. cantieri.

Considerato che per il nodo intermodale è prevista una copertura piuttosto costosa se è voluto chiarire se non si potesse prevedere una copertura provvisoria considerato che forse sopra sorgerà un edificio (SUPSI). Rodoni ha risposto che forse la SUPSI è interessata ad insediarsi con degli edifici amministrativi (non la scuola). La Città ha sentito la SUPSI per valutare il trasferimento dei suoi uffici amministrativi a Lugano. Prima di avviare il cantiere e realizzare l'autosilo, che necessiterà di diversi anni, ci sarà tutto il tempo per valutazioni in termini di PR, di decisioni della Città di Lugano e della SUPSI e semmai di apportare correttivi. L'ideale sarebbe non realizzare una copertura provvisoria, ma direttamente l'edificio.

Si è voluto chiarire se l'adeguamento di via Basilea verso sud avrebbe risolto il problema del traffico in via Maraini. Rodoni ha risposto che via Basilea è la stradina che costeggia i binari a monte della Stazione con l'accesso al binario 4. Via Maraini attraversa Loreto fino a davanti alla Stazione. Via Basilea è già stata in parte realizzata. In fondo a Via Basilea è stata creata una rotonda provvisoria, perché le FFS hanno chiuso il passaggio a livello. Oggi è a fondo cieco all'Hotel Continental. In futuro l'idea è di creare l'anello: tunnel del Tassino, uscita al ponte ad arco delle FFS e chiusura dell'anello. Oggi Via Maraini non è interessata dal credito in discussione e Via Basilea è già stata in parte realizzata. La domanda sarà evasa tramite la fase 2, che però bisogna ancora cominciare a progettare. Non potrà essere realizzata prima dal 2032.

Si è poi voluto sapere come mai nel progetto sembra mancare totalmente il verde anche per combattere le isole di calore. Rodoni ha risposto che l'area ex Pestalozzi, in cui saranno concentrate 15 linee di bus, non ha spazio per posare verde. È comunque previsto di realizzare interventi fiancheggiatrici sul parco Lucerna, ex posteggio selvaggio. In futuro sarà un parco a tutti gli effetti e sarà accessibile pedonalmente.

Considerato che nel comparto c'è molto dislivello, si è chiesto se ciò non avrebbe comportato delle problematiche per le persone con disabilità, ecc. Rodoni ha risposto che all'interno del sottopasso pedonale di Besso ci sono le scale mobili e tra l'interscambio e il piano zero del nodo intermodale ci sono gli ascensori.

7. CONCLUSIONI

Il nodo della stazione FFS di Lugano costituisce un'opera fondamentale per la gestione della mobilità nel Luganese. La sistemazione del Comparto di Besso intende risolvere i problemi che toccano la rete viaria, i servizi di trasporto pubblico su gomma ed il traffico non motorizzato.

A seguito degli approfondimenti eseguiti, la maggioranza della Commissione gestione e finanze invita il Gran Consiglio ad approvare il messaggio n. 8453 e i decreti legislativi ad esso allegati.

Per la maggioranza della Commissione gestione e finanze:

Sabrina Gendotti, relatrice

Agustoni - Balli - Bignasca - Caprara - Caroni Paolo (con riserva) -

Ferrara - Galeazzi (con riserva) - Gianella Alessandra -

Guerra - Quadranti - Speciali