

# Rapporto di minoranza

numero	data	competenza
8453 R2	16 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)**

Per facilitare la lettura, il presente rapporto di minoranza tralascia molte parti della lunga introduzione del rapporto di maggioranza e si limita ad elencare le opere con la loro sigla, tralasciando parte dei disegni che invitiamo a consultare sul messaggio.

## 1. PREMESSA

Dal messaggio si desume che il progetto Stazlu risale sostanzialmente alle risultanze del concorso d'architettura promosso nell'aprile del **1987** dalla Città di Lugano e vinto dall'arch. Aurelio Galfetti per la sistemazione dell'aera della stazione. Ben dieci anni dopo, nel 1997, su mandato della Commissione Regionale dei Trasporti del Luganese, l'arch. Galfetti mette a punto un piano d'indirizzo e nel 1999 si dà 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.

Nel 2004 la delegazione approva 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;

**Rapporto di minoranza n. 8453 del 15 gennaio 2025**

- **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.

Un lunghissimo iter ha portato ad una versione aggiornata del progetto di massima consegnata nel novembre 2013, con un preventivo dell'intervento (circa CHF 221'000'000.-) superiore a quanto preventivato. Si è cercato di ridurre i costi e si è giunti alla conclusione di eseguire l'intervento in due fasi.

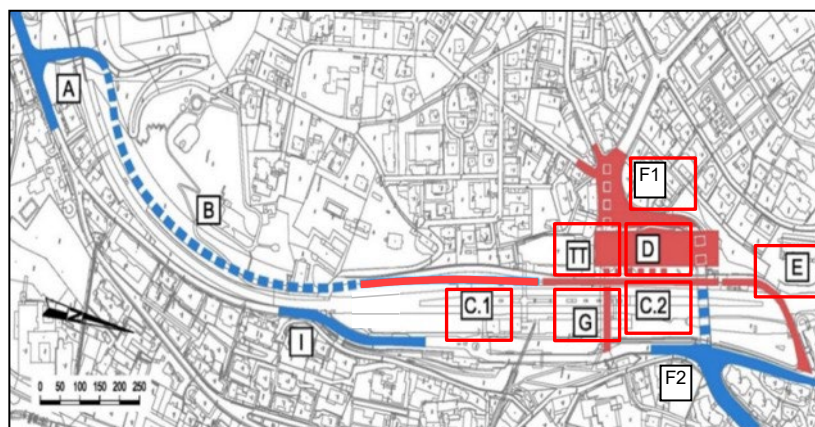


Figura 1: StazLu1 Modulo 3 - Fase 1 e Fase 2

**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**

Dal 2005 sono passati 20 anni, con cambiamenti di approccio anche nello sviluppo dei progetti infrastrutturali e sono state fatte anche molte modifiche.

I contenuti sono variati più volte e il concetto urbanistico iniziale è stato parecchio modificato, tanto da non riconoscere quasi più il concetto iniziale risultante dal concorso del 1987:

- L'edificio storico della stazione non è stato abbattuto
- Si è aggiunto il tram con un collegamento verticale
- Il piazzale di Besso è stato trasformato in rotonda
- L'anello stradale ad un senso con corsia preferenziale del bus è stato modificato
- Il raccordo stradale verso il Tassino è stato rimandato ed è stata data priorità alla stazione e

**Rapporto di minoranza n. 8453 del 15 gennaio 2025**

se il progetto di massima del 2005 e confermato nel 2013 può essere ancora ritenuto valido, visto che finora l'assetto paesaggistico e la mobilità lenta sono stati tenuti in secondo piano, come traspare dall'esposizione degli oggetti trattati nel presente messaggio.

- In effetti nessun cenno viene fatto rispetto alla valorizzazione e al collegamento con nuovi percorsi pedonali fra gli spazi verdi oggi mal sfruttati del parco al sottopasso
- Si è previsto un autosilo con nodo intermodale e con edificazione sul piazzale di Besso.

Al di fuori delle sole opere stradali inoltre:

- Massagno e Lugano hanno deciso di portare avanti una pianificazione congiunta per favorire l'insediamento della SUPSI nel comparto.
- La pianificazione è stata affinata e sono state concesse nuove possibilità edificatorie nelle aree limitrofe pubbliche e private.
- È stato sviluppato un concetto paesaggistico che lega il parco Tassino al Bertaccio e al parco Lucerna, il cui accesso è da creare attraverso la copertura del nodo intermodale.
- La città di Lugano ha preparato il piano direttore comunale ([www.pdcom.ch](http://www.pdcom.ch)) che fa delle proposte migliorative anche per il comparto della stazione.
- La galleria del Ceneri aperta nel 2020 ha mostrato l'enorme necessità di sviluppo del trasporto pubblico.
- La mobilità ciclabile elettrica ha aumentato le esigenze di infrastrutture a favore della mobilità lenta.
- Infine non dimenticare anche che USTRA prevede tre corsie sull'autostrada da Chiasso a Lugano nord, con ripercussioni sulla viabilità della città e anche nel comparto StazLu.

Per ragioni temporali, imputabili alla scadenza dei sussidi, o per mancanza di volontà politica, una rivalutazione più globale di tutte le opere in base a questi sviluppi non sembra essere confluita nei progetti in corso del cantone.

Con tutti questi cambiamenti, ci chiediamo del Tassino, del Parco Bertaccio e del Parco Lucerna (che si concatena con la trincea di Massagno).

Il tema della ciclopista che attraversa da nord a sud il comparto viene aggiunto a posteriori, come se fosse una dimenticanza, con un decreto a parte non correlato con il decreto principale.

In aggiunta a tutto ciò vi sono anche gli aspetti temporali che rendono il contesto ancora più problematico: il Cantone intende costruire attorno alla Stazione di Lugano, uno dei luoghi più strategici del nostro Cantone, con una pianificazione non consolidata (sul PR sono pendenti ricorsi). Mentre la progettazione e l'esecuzione nell'ambito dell'attuazione delle infrastrutture stradali procede senza intoppi con procedure "autopianificanti" secondo la Legge sulle strade.

Attorno a queste opere è al momento tutto un punto di domanda con numerosi attori coinvolti che devono coordinarsi molto bene e a noi risulta che ci siano tuttora delle discussioni tra Cantone e Città nella delegazione delle autorità e nella direzione di progetto a proposito della necessità di rivedere alcune parti della presente richiesta di finanziamento e quindi del budget

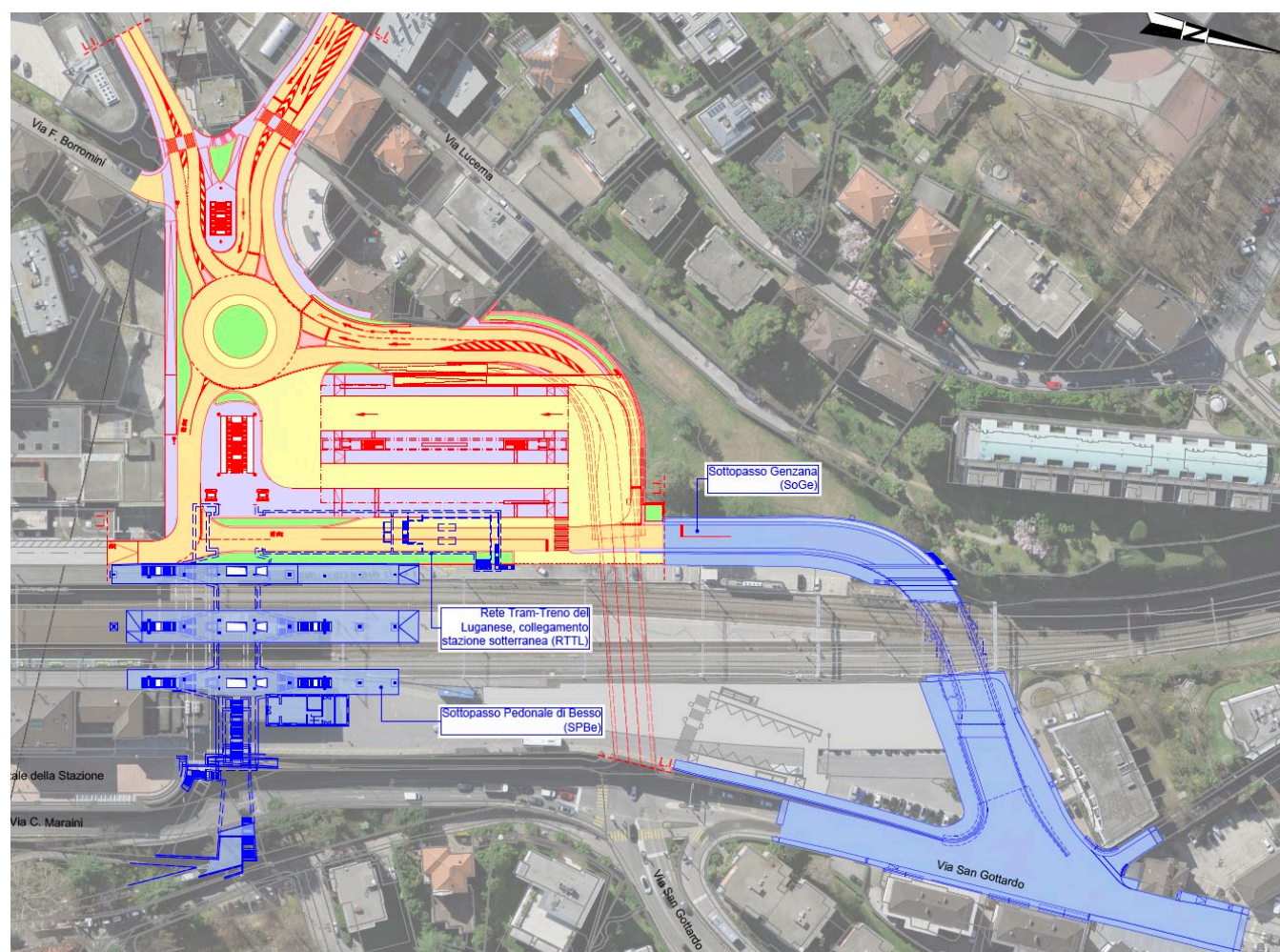


**Rapporto di minoranza n. 8453 del 15 gennaio 2025**

che il rapporto di maggioranza vuole confermare in toto senza chiarire preventivamente. Da qui la necessità per chi vi scrive di redigere il presente rapporto di minoranza.

La più grande criticità delle opere previste in questo messaggio è la ridotta interazione fra le singole parti d'opera di competenza cantonale e quelle di competenza comunale (piano regolatore compreso), che rischiano di vanificare il principale obiettivo di queste opere: sviluppare "armoniosamente" il comparto con un giusto equilibrio fra tutti i fruitori in movimento (oltre al treno, pedoni, biciclette, bus, automobili) e fra spazi aperti e edifici.

Il presente rapporto di minoranza nasce perciò dall'esigenza di poter discutere apertamente su temi che ci sembrano non affrontati in modo soddisfacente ma per i quali è possibile ancora rimediare. Indicheremo di seguito delle proposte concrete che speriamo possano essere recepite come proposte costruttive finalizzate a migliorare il risultato, evitando possibili sprechi. Spiegheremo passo a passo questa nostra posizione e proporremo una modifica alle decisioni da prendere nei due decreti allegati.

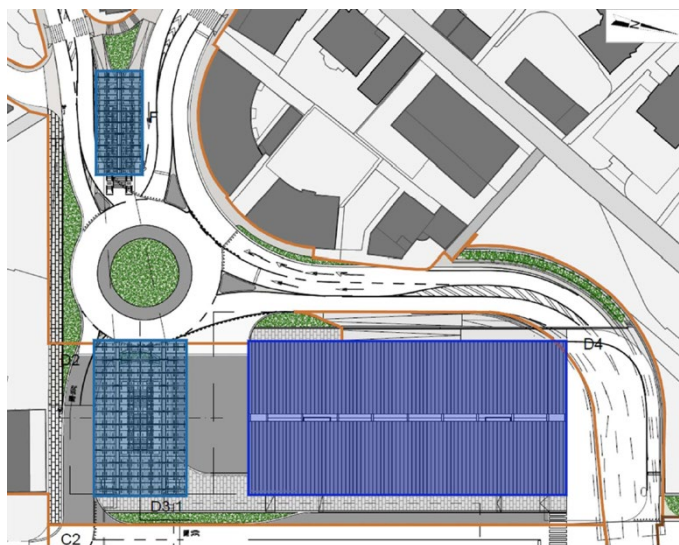


Visione globale delle opere nel comparto Besso in rosso con opere interconnesse (oggetto di altri crediti) in blu

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

### 2.1 Parti d'opera

- D1 Nuovo autosilo sotto il Piazzale Besso: nuovo autosilo interrato di due piani con 140 posti destinati all'uso pubblico e privato. Realizzazione orizzonte fine 2025/inizio2026-2031/2032. Nell'autosilo si prevede un'area di posteggi per cicli di 22 stalli. Sembrano pochi. Ne sono previsti altrove? Non si prevede un collegamento fra pozzo del tram (blu) e autosilo? Come entrano e escono le auto e i pedoni?
- **D2 Nuovo nodo intermodale bus:** per i servizi di trasporto pubblico su gomma (15 linee).
- **D3.1 Atrio d'Interscambio** che collega il nodo intermodale con l'autosilo e il Sottopasso di Besso.
- **D3.2 Sottopasso di Collegamento Besso Alta** che collega l'atrio di interscambio con la zona di Besso Alta.
- **D4 Prolungo Copertura Tunnel di Besso** che allarga il piazzale attuale verso nord sopra l'attuale imbocco del tunnel di Besso
- **D5 Copertura Nodo Intermodale** copertura in calcestruzzo armato del nodo intermodale, con una struttura in acciaio, che potrebbe ospitare impianti fotovoltaici in futuro.
- **D5.2 e D5.3 Coperture Atrio e Sottopasso** coperture dell'atrio e del sottopasso realizzate con strutture metalliche leggere e vetro.
- **C2 Adeguamento di via Basilea a nord della stazione.**
- **F1 Nuova rotonda Besso** in sostituzione dell'incrocio semaforico.



La nuova piazza Besso con le parti d'opera D4, D5, D5.2 e D5.3 e con le nuove sistemazioni stradali che hanno un carattere da "autostrada" e non da spazio urbano moderato con convivenza di diversi utenti.

La convivenza fra diversi utenti è molto critica come è desumibile dagli schemi riportati nella relazione tecnica.



Rapporto di minoranza n. 8453 del 15 gennaio 2025

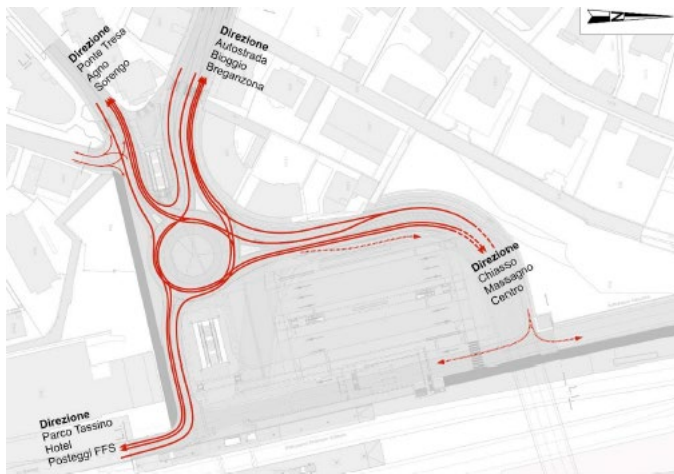


Figura 51: Collegamenti del traffico individuale motorizzato all'interno del CoBe [7.2]

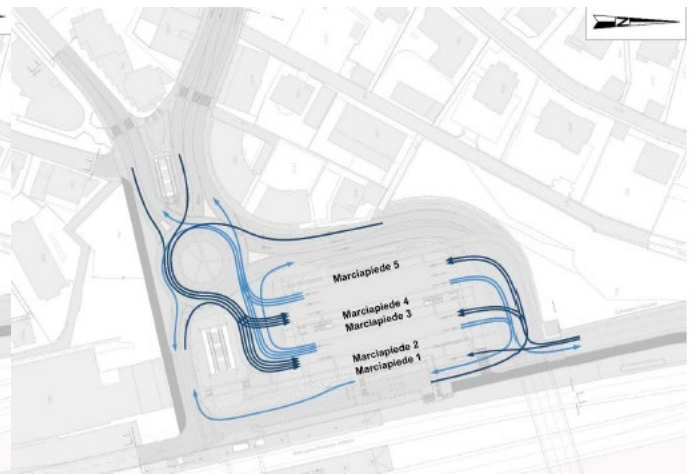


Figura 52: Collegamenti del TP da e per stalli del nodo intermodale [7.2]

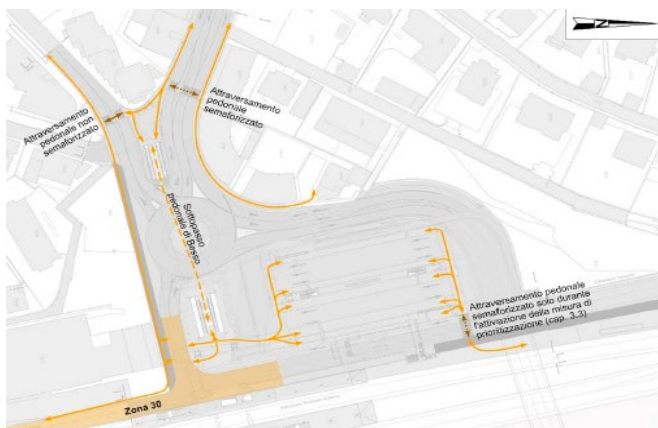


Figura 53: Collegamenti del traffico pedonale nel CoBe [7.2]

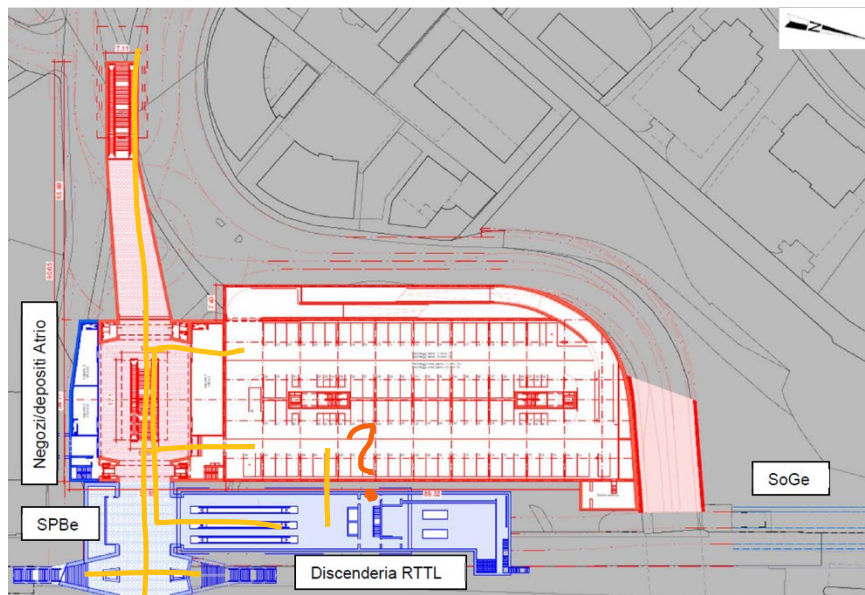


Figura 54: Collegamenti del traffico ciclabile nel CoBe [7.2]

Estratto relazione tecnica 2023

Non sono previsti i collegamenti verso nord con la ciclopista nord-sud, non sono previsti i flussi di pedoni verso la discenderia del tram. I pedoni devono attraversare con semafori in un'area che dovrebbe essere a loro dedicata attraversando strada e pista ciclabile?

## 2.2 Progetti paralleli e progetti terzi



Percorsi pedonali sotterranei fra autosilo, discenderia, treni e Besso.  
Non esiste un collegamento fra discenderia e autosilo?

- **Spazi per eventuali negozi/depositi nell'atrio d'interscambio:** manca un concetto chiaro con eventuale possibilità di sviluppo verso sud.
- **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. Attualmente le procedure sono molto in ritardo, visto che sono appena apparsi i bandi per la selezione degli ingegneri progettisti. Indipendentemente da questo fatto, sarebbe opportuno anticipare assieme a RTTL SA alcune riflessioni sull'interazione fra i due progetti così vicini, con possibili vantaggi economici.

La discenderia si trova sotto una strada e per chi proviene dal basso non è possibile salire subito in superficie per raggiungere il nodo intermodale. Intravediamo quindi difficoltà importanti nella gestione dei flussi di pedoni provenienti dal tram, dai treni, dai bus e dall'autosilo, costretti a transitare tutti attraverso l'atrio sotterraneo con pochi sbocchi al piano terreno.

Render della futura copertura dei bus, dalla quale non si desume come conviveranno bus, pedoni, biciclette.



- **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** verso la trincea di Massagno. La sua progettazione è in ritardo e non coordinata con le opere restanti. Non esiste a nostra conoscenza un piano di come questa deve proseguire verso il Tassino e superarlo e raggiungere il percorso della funicolare degli Angioli, oggetto di un progetto da parte della Città per creare un collegamento verso il lago<sup>1</sup>.
- **Copertura del nodo intermodale e possibile edificazione soprastante:** il progetto cantonale prevede la copertura per le sole esigenze del progetto stradale (vedi parte d'opera D5).

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.

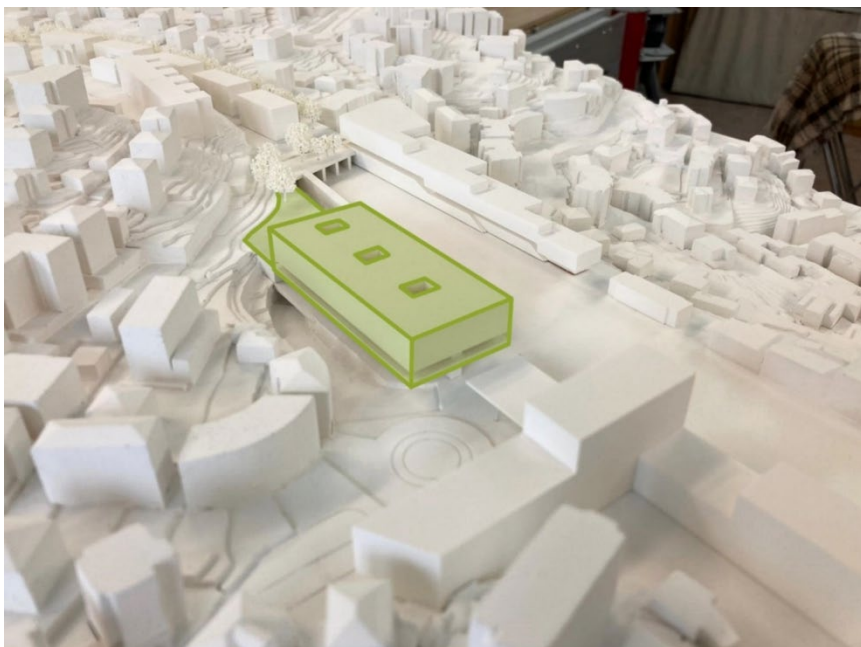
Le ricostruzioni tridimensionali sono tratte dal Messaggio municipale n. 12116 della città di Lugano

Qualora si dovesse concretizzare l'edificazione soprastante si dovrebbe rinunciare alla copertura prevista nel presente credito. A nostra mente il problema è che la copertura non è ora concepita come smontabile e non permette il collegamento con il parco Lucerna, mentre dalle spiegazioni ricevute bisognerebbe prevedere una struttura provvisoria o alternativa. Perciò dovrebbe essere progettata già ora con principi di smontabilità e riuso altrove e pensata sin dall'inizio con un collegamento con il parco Lucerna, meglio visibile nella fotografia del plastico a pagina 12 del presente rapporto o nell'immagine qui sotto, evidenziata in verde, coordinando le diverse coperture in modo che possano essere concepite in modo simile e coordinato, anche considerando di metterle in "comunicazione" con la passerella ciclabile adesso prevista con il

<sup>1</sup> Riqualificazione del vasto comparto legato alla Funicolare degli Angioli <https://www.cdt.ch/news/ticino/funicolare-degli-angioli-il-rilancio-partira-dal-lago-342206>



6% di pendenza, è fondamentale verificare misure compensative come aree di sosta o un lift per renderla fruibile, se non ridefinirla.



Possibile sopraedificazione terminal bus (verde) e collegamento diretto con il parco Lucerna, con futuro campus SUPSI e TriMa

## 2.3 Interventi Stradali

### Schema Viario

Il concetto iniziale degli anni novanta con un anello unidirezionale per il traffico privato nel corso degli anni si è stravolto e complicato e rischia di non essere più funzionante come nelle intenzioni iniziali.

La mobilità pedonale e ciclabile non è stata analizzata come parte integrante della viabilità. Considerando le risultanze dello studio Piano Comunale dei Percorsi ciclabili del 2016 da cui è tratto lo schema sopra e la valutazione sotto, la permeabilità attraverso la stazione andava assolutamente migliorata. Peccato che si perdano le occasioni per farlo. Non perdiamo questa modificando il secondo disegno di legge.



## Estratti piano comunale dei percorsi ciclabili

### Punti di forza e debolezza della situazione attuale

La mobilità ciclabile nel comune di Lugano è poco sviluppata nonostante il **grande potenziale** presente, essendo il centro urbano pianeggiante e le distanze tra i punti di interesse limitate.

Le **infrastrutture** ciclabili sono scarse e prevalentemente dedicate allo svago e allo sport; gli itinerari esistenti, spesso mal segnalati e non adeguatamente infrastrutturati, sono prevalentemente **orientati in direzione Nord-Sud**, mancando quasi completamente i collegamenti Est-Ovest.

Un'altra grande lacuna è costituita dall'assenza di **collegamenti efficaci tra città alta e città bassa** e con la **stazione ferroviaria**.

L'intermodalità TP-ML non è sufficientemente sviluppata, mancando le possibilità di **parcheggiare la bicicletta al coperto e in sicurezza** presso i principali nodi del TP.

Alcuni **settori insediativi e di sviluppo economico** (Comaredo, Pian Scairolo ad esempio) pur trovandosi a distanze relativamente brevi dal centro sono mal collegati e non dotati di percorsi di qualità, sicuri ed attrattivi per la **mobilità pendolare**.

Senza stravolgere processi ormai avanzati a tal punto da non poter essere più rivisti in modo incisivo, riteniamo necessario fare dei miglioramenti, alcuni risultanti da considerazioni che si trovano nel messaggio stesso:

Il sottopasso Genzana viene ora realizzato solo per il trasporto pubblico e come uscita dell'autosilo e la via Basilea a Nord viene prevista come zona 30. Sarebbe auspicabile una zona incontro dove i pedoni possono muoversi con maggiore libertà senza semafori. In questo comparto è la mobilità pedonale ad essere prioritaria. Dai progetti presentati invece sembra che la conformazione delle strade sia quella consueta adottata fuori dall'abitato.

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

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

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

vedi osservazioni alle pagine precedenti sulla condivisione delle diverse utenze e sulla conformazione degli spazi che sarebbe da rivedere con pavimentazioni unitarie fra strade e piazze, aiuole verdi e alberature laddove possibile.

### 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*
<b>TOTALE (IVA ESCLUSA)</b>		<b>81.2</b>

Le tre opere indicate in rosso, D5.1, D5.2 e D5.3 a nostro parere devono essere stralciate per quanto concerne la realizzazione e devono essere riprogettate in modo coordinato: prima di essere pubblicate e realizzate. Si tratta di un costo di 11 milioni di fr. che potrebbe essere ottimizzato.

Soprattutto è necessario un maggior coordinamento con la città di Lugano per quanto concerne l'arredo urbano finale di tutte le aree pedonali.

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

Rapporto di minoranza n. 8453 del 15 gennaio 2025

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
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 Atrie	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
	<b>TOTALE (IVA esclusa)</b>	<b>81.20</b>	<b>2.00</b>	<b>2.60</b>	<b>0.70</b>	<b>3.08</b>		<b>72.82</b>	<b>22.79</b>	<b>18.70</b>		<b>31.33</b>
	<b>TOTALE credito ridotto (IVA esclusa)</b>	<b>70.2</b>	<b>1.70</b>	<b>2.60</b>	<b>0.70</b>	<b>2.27</b>		<b>62.93</b>	<b>18.88</b>	<b>18.10</b>		<b>25.95</b>



#### 4. PROGETTAZIONE PERCORSO CICLOPEDONALE 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.

**ti** Messaggio 8453 Commissione Gestione e Finanze, 10.12.2024

### Percorso ciclo-pedonale Città Alta

Misura Mobilità lenta (ML 4.2b) prevista nell'ambito dell'attuazione del Programma di agglomerato del Luganese (PAL3)

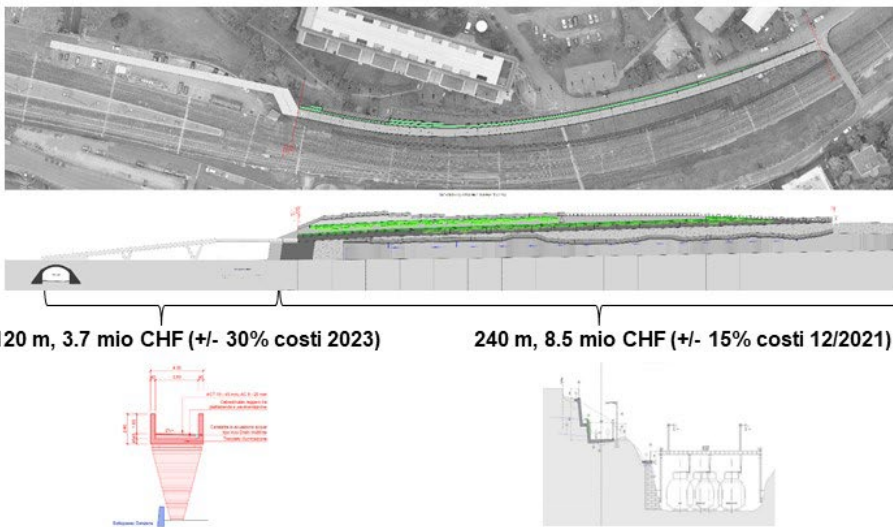


22

**ti** Messaggio 8453 Commissione Gestione e Finanze, 10.12.2024

### Percorso ciclo-pedonale Città Alta – tratta nord

Progetto di massima



120 m, 3.7 mio CHF (+/- 30% costi 2023)      240 m, 8.5 mio CHF (+/- 15% costi 12/2021)

23

**Rapporto di minoranza n. 8453 del 15 gennaio 2025**

Lo sviluppo complessivo del nuovo percorso ciclopedonale è pari a circa 360m di cui:

- 240 m scavata 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.

Il costo, stimato a livello di progetto di massima, di un po' più di 12 mio. Il messaggio richiede il credito per la progettazione definitiva di 1 mio (finanziamento assicurato da Cantone e Comuni).

Secondo i servizi sentiti in audizione, il percorso ciclo-pedonale della Città Alta, che si snoda a monte dei binari ferroviari, inizia dal ponte in ferro sopra la Trincea di Massaggio, passa dal comparto Besso e prosegue fino al Parco del Tassino. Oggetto della progettazione di dettaglio è la tratta Tratta nord (in rosso). A chi scrive non risulta ci sia un progetto condiviso per le tratte verde e gialla.

Non si capisce come la pista si inserisca nel comparto di Besso - unica impressione è data dalla foto di questo plastico – e come prosegua su via Basilea, né tantomeno come possa superare il parco del Tassino.



L'ultimo percorso noto voleva tagliare in due il parco ed è stato (fortunatamente) abbandonato. Nel frattempo la fase due del modulo 3 prevede una galleria artificiale ai piedi del parco del Tassino per il traffico automobilistico. Cosa succederà con la via ciclabile? (immagine in blu pag 2). Che ne è del progetto della Città che prevede di collegare il comparto lago al Tassino tramite la funicolare degli Angioli – adibita anche al trasporto di bici - e conseguente passerella dalla Torretta?

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.

Il fatto che questa progettazione sia proposta in modo tardivo e disgiunta dal credito globale dimostra la poca attenzione avuta finora per la creazione di percorsi ciclabili in questo comparto, vedi anche capitolo 2.3. Ci sembra importante che ora non si faccia un progetto mal pianificato perché condizionato da altre opere.

La passerella che è ripida e lunga potrebbe essere rivista, eventualmente sostituita da un lift da predisporre in modo da poter essere facilmente raggiunto con le biciclette senza conflitti con automobili, bus e pedoni.

La progettazione richiesta è importante ma va relazionata con tutto lo sviluppo del comparto di stazlu e non solo, anche con quanto previsto sulla trincea di Massagno e a sud verso il parco Tassino e la nuova passerella della funicolare degli angioli (vedi concorso della città di Lugano)

##### **5. ALCUNI TEMI APERTI, UTILI PER LA COMPrensIONE DEGLI ARGOMENTI DEL RAPPORTO DI MINORANZA, RIPRESI DAL RAPPORTO DI MAGGIORANZA, SOLLEVATI NELL'AUDIZIONE CON DIEGO RODONI DIRETTORE DELLA DIVISIONE DELLE COSTRUZIONI, THOMAS BÜHLER, CAPO DELL'AREA OPERE STRATEGICHE DELLA DIVISIONE DELLE COSTRUZIONI E DELLA SIGNORA PATRIZIA PASINELLI, CAPOPROGETTO DELLA DIVISIONE DELLE COSTRUZIONI, ESTENSORI DEL MESSAGGIO N. 8453 DEL 03.07.2024**

La città intende 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. Ad oggi la Città non ha ancora il PR approvato causa ricorsi pendenti, necessario per l'inoltro della domanda di costruzione e procedere alle verifiche. Tenuto conto della situazione in evoluzione è necessario alleggerire il progetto di copertura del punto intermodale inserita nel presente credito perché estremamente costosa e non può essere definita come provvisoria. Ci attendiamo quindi che il progetto venga rivisto in modo che possa essere davvero considerabile come una struttura provvisoria, quindi con strutture metalliche smontabili e senza opere faraoniche in calcestruzzo precompresso. L'ideale che non ci sia nessuna struttura provvisoria.

Nel costo previsto c'è spazio per rivedere il progetto in modo che sia meno oneroso e soprattutto sostenibile. Tale revisione sarebbe pure necessaria per studiare meglio le due coperture in modo che si possa uscire dall'atrio e raggiungere i bus sempre al coperto.

Sul fronte SUPSI, 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 sul piazzale nord 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. È un tema che esula dal messaggio in discussione ma influenza molto i futuri cantieri. Un minimo di allineamento è indispensabile e il GC devono essere a conoscenza di quanto può avvenire nei dintorni

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. 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.

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.

Chi vi scrive trova che la questione delle isole di calore diventa sempre più impellente e sempre più importante. A Lugano siamo forse la Città, assieme a Locarno, più esposta al problema delle calure estive e quello che stiamo facendo – andare a creare superfici di materiale minerale altamente accumulante di calore che riverbera questo calore – è un po' l'opposto di quello che andrebbe fatto. Che almeno il collegamento con il parco Lucerna sia fatto integrando o facilitando il passaggio con le pensiline e non sia una triste foglia di fico.

## 6. CONCLUSIONI DELLA MINORANZA DELLA COMMISSIONE

Il nodo della stazione FFS di Lugano costituisce un'opera fondamentale per la gestione della mobilità nel Luganese. La sistemazione del Comparto di Besso dovrebbe risolvere i problemi che toccano la rete viaria, i servizi di trasporto pubblico su gomma ed il traffico non motorizzato. Ma affinché i propositi stessi che si prefigge lo strumento utilizzato siano perseguiti è necessario maggiore coordinamento e trasparenza. Perché come dice l'ARE, «affinché in futuro si possa gestire il traffico in modo adeguato, occorre prevedere un'approfondita pianificazione trasversale ai vettori di trasporto e coordinata con gli insediamenti.» Il presente messaggio, visto i diversi strumenti pianificatori utilizzati per realizzare le opere che ruotano attorno, dentro e sotto la stazione e le successive fasi di lavoro, presenta diversi limiti, come indicato nel corso del rapporto. Difficilmente si presenta il comparto in modo unitario e completo. Per esempio il progetto complessivo illustrato nel messaggio non comprendeva le piste ciclabili, aggiunte recentemente, e quindi non integrate nei progetti, e di conseguenza non si capiscono le relazioni



con gli altri vettori, mancando quasi completamente di visualizzazioni tridimensionali. Quelle presenti nel rapporto le abbiamo prese in prestito dal messaggio Municipale della Città di Lugano. Mancano pure le informazioni su quanto succede a lato dei singoli progetti, sia sopra l'attuale posteggio P&R da parte delle FFS, sia da parte dei privati nelle immediate vicinanze, per esempio sul piano regolatore tuttora con ricorsi pendenti e i nuovi edifici con posteggi che si pensa di realizzare nelle parti private verso via Basilea, aumentando la disponibilità di stalli del comparto, senza dimenticare le discussioni che ci risultano ancora aperte per discussioni con privati in merito a un nuovo sottopasso verso la stazione nell'interrato che cambierebbero ulteriormente il flusso pedonale qui indicato, o meglio non indicato. Senza parlare del costo di realizzazione della pensilina del nodo intermodale qui inserito come fosse la scelta definitiva.

In zona cesarini la minoranza ritiene si possa e debba ancora intervenire per migliorare prima di passare alla fase esecutiva. Vista l'importanza del comparto, gli importanti costi e la lunga durata dei cantieri che metteranno a dura prova tutta l'utenza e la cittadinanza, la minoranza ritiene che sia necessaria più coordinazione fra i vari progetti e una maggiore attenzione all'arredo urbano e alla funzionalità degli spazi che sono condivisi da tanti utenti senza una suddivisione chiara o perlomeno qui non spiegata.

A seguito di quanto illustrato, la minoranza della commissione della gestione mette condizioni precise per poter approvare il messaggio concernente lo stanziamento di un credito, ridotto a 25'950'000 franchi netti con autorizzazione alla spesa di 70'200'000 franchi per la progettazione e l'esecuzione del Comparto Besso nel Comune di Lugano, nell'ambito dell'attuazione delle opere delle infrastrutture stradali e di interscambio (progetto StazLu1, modulo 3), vale a dire nuovo autosilo, nodo intermodale trasporti pubblici, atrio interscambio, sottopasso Besso alta e interventi, fatto salvo i sotto progetti 5.1, 5.2, 5.3, e autorizza ulteriori 1'000'000 di franchi per studi di fattibilità, concorsi di progetto o mandati di studio in parallelo, da svolgere con la partecipazione della città di Lugano, per la ridefinizione coordinata e l'ottimizzazione finanziaria dei sotto progetti 5.1, 5.2, 5.3 e della ciclopista (misura ML 4.2b PAL3 vedi decreto legislativo seguente), del Programma di agglomerato del Luganese (PAL1). Di conseguenza il secondo decreto legislativo che stanziava 1'000'000 franchi 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) – entra in vigore solo dopo che il percorso ciclabile completo fra il Parco del Tassino e la trincea di Massagno sarà coordinato con le parti d'opera del decreto principale per le opere di Stazlu3, previa decisione da parte della Delegazione delle Autorità Stazlu e della CRTL, sentite le associazioni del territorio. L'obiettivo generale è di migliorare la funzionalità per tutti gli utenti (pedoni, biciclette, traffico pubblico e privato) e l'assetto paesaggistico del comparto.

Per la minoranza della commissione della gestione:

Samantha Bourgoïn, relatrice  
Durisch - Sirica

Disegno di

### **Decreto legislativo**

**concernente lo stanziamento di un credito netto di 26'950'000 franchi e l'autorizzazione alla spesa di 71'200'000 franchi per la progettazione e l'esecuzione del nuovo Comparto Besso, nel Comune di Lugano, nell'ambito dell'attuazione delle opere delle infrastrutture stradali e di interscambio e del Programma di agglomerato del Luganese del .....**

IL GRAN CONSIGLIO  
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

visto il messaggio del Consiglio di Stato n. 8453 del 3 luglio 2024,  
visto il rapporto di minoranza della Commissione gestione e finanze n. 8453R2 del 16 gennaio 2025,

decreta:

#### **Art. 1**

<sup>1</sup>È stanziato un credito netto di 25'950'000 franchi ed è autorizzata la spesa di 70'200'000 franchi per la progettazione e l'esecuzione del Comparto Besso, 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).

<sup>2</sup>È rimandata la realizzazione delle opere D5.1 Copertura Nodo intermodale, D5.2 Copertura Atrio e D5.3 Copertura Besso Alta.

#### **Art. 2**

È stanziato un credito netto di 1'000'000 franchi per studi di fattibilità, concorsi di progetto o mandati di studio parallelo, da svolgere con la partecipazione della Città di Lugano, per la ridefinizione coordinata e l'ottimizzazione finanziaria dei progetti di cui all'art. 1 cpv. 2 e del percorso ciclopedonale Città Alta–tratta nord, (attuazione della misura ML 4.2b del Programma di agglomerato del Luganese), con l'obiettivo di migliorare la funzionalità per tutti gli utenti (pedoni, biciclette, traffico pubblico e privato) e l'assetto paesaggistico del comparto.

#### **Art. 3**

Il credito è iscritto al conto investimenti del Dipartimento del territorio, Divisione delle costruzioni. I contributi e le entrate relative alle partecipazioni degli enti coinvolti sono iscritte nelle rispettive voci d'entrata.

#### **Art. 4**

<sup>1</sup>Il presente decreto legislativo sottostà a referendum facoltativo.

<sup>2</sup>Esso entra in vigore immediatamente.

Disegno di

**Decreto legislativo**

**concernente lo stanziamento di un credito di 1'000'000 franchi per la progettazione definitiva del percorso ciclopedonale Città Alta–tratta nord, nell'ambito dell'attuazione della misura ML 4.2b del Programma di agglomerato del Luganese del .....**

IL GRAN CONSIGLIO  
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

visto il messaggio del Consiglio di Stato n. 8453 del 3 luglio 2024,  
visto il rapporto di minoranza della Commissione gestione e finanze n. 8453R2 del 16 gennaio 2025,

decreta:

**Art. 1**

È stanziato un credito di 1'000'000 franchi per la progettazione definitiva del percorso ciclopedonale Città Alta–tratta nord, nell'ambito dell'attuazione della misura ML 4.2b del Programma di agglomerato del Luganese (PAL3).

**Art. 2**

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

**Art. 3**

Il presente decreto legislativo entra in vigore una volta che il percorso ciclabile completo fra il Parco del Tassino e la trincea di Massagno sarà coordinato con le parti d'opera del decreto legislativo concernente lo stanziamento di un credito netto di 26'950'000 franchi e l'autorizzazione alla spesa di 71'200'000 franchi per la progettazione e l'esecuzione del nuovo Comparto Besso, nel Comune di Lugano, nell'ambito dell'attuazione delle opere delle infrastrutture stradali e di interscambio e del Programma di agglomerato del Luganese, previa decisione da parte della Delegazione delle Autorità Stazlu e della CRTL, sentite le associazioni del territorio.