

Rapporto

numero	data	Dipartimento
5865 R	6 marzo 2007	TERRITORIO
Concerne		

**della Commissione della gestione e delle finanze
sul messaggio 12 dicembre 2006 concernente la richiesta di un 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 milioni di fr. concesso a
favore delle opere di prima fase del Piano regionale dei trasporti del
Luganese con Decreto legislativo del 12 marzo 2003**

Riprendendo il nostro precedente rapporto del 7 febbraio 2006 (sul *messaggio 5738 13 dicembre 2005 concernente la richiesta di un credito di fr. 485'000.- quale partecipazione del Cantone all'ampliamento del sottopasso pedonale della stazione FFS di Lugano nell'ambito del credito-quadro di 905 milioni di franchi concesso a favore delle opere di prima fase del Piano regionale dei trasporti di Luganese con decreto legislativo del 12 marzo 2003*), **l'investimento complessivo prospettato sulla stazione FFS di Lugano ammonta a 173 milioni Fr** (progettazione provvisoria 3.6.2005) e ha lo scopo di:

- 1) realizzare un'efficiente piattaforma di interscambio tra trasporti su ferro, bus e mezzi privati, in particolare in vista dei potenziamenti determinati da Alptransit;
- 2) migliorare la viabilità (incrocio del tunnel di Via Besso, passaggio a livello di Via Basilea, l'ultimo rimasto sulla linea ferroviaria del Gottardo a sud delle Alpi)
- 3) favorire lo sviluppo dell'area urbana attorno alla stazione, che è destinata ad accogliere importanti infrastrutture pubbliche e private.

Su 173 milioni d'investimento l'autofinanziamento è di 18 milioni: 14,5 milioni fr tramite l'autosilo e il Park+Ride e 3,5 milioni tramite le aree commerciali nella stazione.

Il progetto, finanziato da FFS, Cantone e Comuni, mira a creare una stazione a due fronti, lato lago e lato Besso. L'organizzazione del progetto è in sintesi la seguente:

Committenti	:	DT, FFS, Lugano
Comitato direttivo del progetto (CDP)		
	DT	: Riccardo De Gottardi, presidente
	FFS	: Luca Rossinelli, Infrastrutture Laurent Staffelbach, Immobili
	Comune di Lugano	: Giuliano Bignasca, Paolo Beltraminelli, Giovanna Masoni
	Comune di Massagno	: Giovanni Bruschetti (<i>in qualità di osservatore</i>)
Direzione di progetto (DP)	:	<i>Maurizio Giacomazzi</i> Capo progetto, DT Sdt Jonathan De Bernardi DT, Divisione Costruzioni Valerio Galli FFS Infrastrutture Roberto Carusone FFS Immobili Milo Piccoli Comune di Lugano Luigi Bruschetti Massagno (<i>secondo necessità</i>)

L'inizio del grosso della realizzazione avverrà nel 2011 e la **conclusione dei lavori nel 2015**: ricordiamo che nel 2016 dovrebbe essere conclusa la galleria di base del Gottardo e nel 2019 quella del Ceneri; inoltre nel 2011 dovrebbe essere attiva la linea Lugano-Mendrisio-Gallarate-Romandia/Berna. Altra data chiave sarà quella del 2010, apertura della galleria stradale del Vedeggio, che libera corsie per i trasporti pubblici gravitanti attorno alla stazione FFS Lugano.

DUE NODI DA SCIogliere

Nel messaggio 5865 si accenna a più riprese al concetto urbanistico per la copertura della **trincea ferroviaria di Massagno (Trima)**, sul modello di quanto realizzato anche in altre città, per recuperare spazi residenziali, verdi e commerciali, oltre che una strada: attualmente è in fase di concretizzazione un masterplan (piano d'indirizzo pianificatorio), che tra l'altro è sussidiato anche nella misura di fr 35'000 dal Cantone. Gli accenni a Trima nel messaggio derivano dal fatto che opportunamente il Comune di Massagno con la Città di Lugano hanno intenzione di sviluppare un concetto urbanistico della città alta compatibile con la sistemazione dell'area della stazione FFS, tendente a valorizzare aree dismesse e fonte di cesura tra la città alta ed il centro. Sulla base del concetto urbanistico "Linkage" dell'arch. Campi, vincitore della progettazione test indetta dal Comune di Massagno con la Città di Lugano, sono state effettuate le verifiche di compatibilità con il progetto di sistemazione dell'area della Stazione di Lugano. La **compatibilità** tra la sistemazione della stazione di Lugano e la copertura della trincea di Massagno è garantita e questo permette alla committenza della Stazione di Lugano di proseguire i lavori senza spreco di denaro pubblico, qualora un domani fosse realizzata la trincea di Massagno: si tratta di un progetto valutato a grandi linee in 15 milioni di Fr, che chiaramente saranno da reperire dagli enti locali e dai privati -e in ogni caso è escluso l'utilizzo di mezzi cantonali nell'ambito della prima fase del PTL del credito quadro di 905 milioni Fr votato dal Parlamento ticinese il 12 marzo 2003.

Dal momento che la copertura della trincea di Massagno non avverrà in tempi brevi, la Commissione della gestione e delle finanze sottolinea che per contro dovrà essere data in tempi brevi una risposta al **problema del rumore causato dalla ferrovia a Massagno**: si ricorda infatti a tal proposito che nell'estate del 2006 l'Associazione Quartiere Bomborozzo di Massagno ha richiesto soluzioni rapide e concrete alle immissioni foniche nella tratta Massagno-Lugano-Paradiso tramite una petizione alle FFS munita di 600 firme e tramite tre lettere ai Comuni di Massagno, Lugano e Paradiso. Si fa inoltre presente che vi è il concreto rischio di perdere il sussidiamento federale per queste opere, se esse non verranno eseguite entro il 2008.

Una delle varie ipotesi legata alla copertura della trincea di Massagno, emersa pubblicamente, è la realizzazione di una **nuova strada d'accesso**, che, dall'uscita autostradale di Breganzona, tramite un anche un piccolo tunnel, si immetterebbe sopra la trincea di Massagno e giungerebbe alla stazione FFS di Lugano (non sarebbe prevista una sua prosecuzione della stessa verso Paradiso e l'uscita autostradale Lugano Sud). Va chiarito inequivocabilmente qual'è la situazione odierna relativamente a questa ipotesi: da un lato il Cantone vuole potenziare i mezzi pubblici a Lugano e non creare nuove strade e dall'altro questa nuova strada d'accesso non è né contemplata dal Piano direttore cantonale, né dal Piano dei trasporti del Luganese, né è stata approvata dal Governo e dall'autorità federale (ai quali compete la modifica dell'esistente scheda 12.23.5 del Piano direttore cantonale).

Il secondo nodo politico da sciogliere compete alla Città di Lugano e riguarda il **futuro della funicolare esistente**, la cui concessione scade nel 2008: si tratta di decidere di una sua automazione o trasformazione in scala mobile in modo da renderla efficiente e comoda. Si auspica una rapida decisione della Città, perché essa condiziona l'eventuale anticipo nel 2007 dei lavori di sistemazione alla stazione dell'atrio della funicolare, che è veramente troppo esiguo per il numero di persone che già oggi vi circolano.

* * * * *

Invitiamo senz'altro il parlamento a fare un secondo passo, a distanza di un anno del primo messaggio 5738, per varare il progetto definitivo della prima sistemazione dell'area della stazione FFS di Lugano, denominato StazLu1. Con il presente rapporto invitiamo quindi il Gran Consiglio ad approvare il decreto legislativo allegato al messaggio

Per la Commissione gestione e finanze:

Raoul Ghisletta, relatore

Arn (con riserva) - Bacchetta-Cattori (per le conclusioni) -

Beltraminelli - Bignasca (per le conclusioni) - Bonoli -

Carobbio Guscelli - Croce - Dell'Ambrogio - Ferrari M. -

Lepori Colombo - Lombardi - Merlini - Robbiani

Allegato 1: Studio pianificatorio dell'area della stazione FFS di Lugano, 23.5.2003

Allegato 2: Studio pianificatorio dell'area della stazione FFS di Lugano, Complemento 12.6.2006

Allegato 3: Credito del 13.9.2006 del Consiglio di Stato di fr 35'000 per il Masterplan della città alta

Allegato 4: Accordo concernente il progetto definitivo e la procedura di approvazione dei piani della prima fase della sistemazione della stazione FFS di Lugano (StazLu1) del 13.10.2006