

# Rapporto

numero	data	Dipartimento
<b>6420 R</b>	1° febbraio 2011	TERRITORIO
Concerne		

**della Commissione della gestione e delle finanze  
sul messaggio 23 novembre 2010 concernente la richiesta di un credito di Fr. 8'740'000 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**

## PREMESSA

Con il Messaggio in oggetto viene sottoposta al Legislativo la richiesta di un credito per la realizzazione della seconda tappa attuativa del progetto di sistemazione dell'area della stazione di Lugano.

Un progetto articolato in quattro fasi così suddivise:

- Modulo 1
  - Formazione del 3° marciapiede di 170 m
  - Adattamento del sottopasso pedonale lato via Basilea
- Modulo 2
  - Sistemazione atrio funicolare (in contemporanea con rinnovo funicolare e stazione)
  - Sottopasso pedonale via Maraini e raccordo con il parco del Bertaccio (città FLP)
  - Sistemazione marciapiede 1 (parte centrale) e piazzale centrale
  - Ristrutturazione conservativa del fabbricato viaggiatori e formazione di vani commerciali, poco meno di 300mq, (a carico delle FFS)
- Modulo 3
  - Anello stradale con adattamento posteggi sud e nord e relativi accessi
  - Realizzazione autosilo (200 P+R e 200 comune) e terminale bus
  - Nuovo sottopasso pedonale di Besso
- Modulo 4
  - Impianti binari testate nord e sud
  - Prolungamento marciapiedi a 420 m

Va evidenziato che l'approfondimento e la realizzazione del modulo 1 del progetto è stato avviato nel corso del 2005, in stretta collaborazione tra le FFS, il cantone e la città di Lugano, ottenendo da subito il consenso degli enti preposti all'approvazione e i relativi crediti di costruzione. Le nuove infrastrutture sono state inaugurate nel dicembre del 2007 nel pieno rispetto del programma e del quadro finanziario.

Il modulo 2 (quello che interessa il messaggio in oggetto) e che comprende il settore centrale della stazione è ritenuto particolarmente importante e prioritario da parte della committenza, in quanto la zona d'accesso necessita urgentemente di un potenziamento. In particolare, le barriere architettoniche esistenti, oltre a rendere praticamente impossibili gli spostamenti per le persone disabili, rendono difficoltoso anche l'accesso ai treni e l'interscambio tra i diversi vettori di trasporto. Inoltre, le dimensioni esigue degli spazi sono già oggi insufficienti a smaltire i flussi pedonali e sono d'intralcio ai futuri sviluppi della stazione in vista dell'apertura di ATG e FMV.

Infine, l'esigenza di rinnovare in tempi brevi la funicolare cittadina (la concessione è scaduta nel 2008 ed è stata provvisoriamente rinnovata) impone una sistemazione definitiva che tenga conto della globalità del progetto.

Parallelamente a questo intervento, le FFS effettueranno, a proprio carico, investimenti per ulteriori 20 milioni di franchi destinati alla ristrutturazione del fabbricato viaggiatori e alla realizzazione di spazi commerciali.

Tutto il lavoro dovrà essere eseguito a tappe per consentire il normale funzionamento di tutti i servizi in modo da permettere lo smaltimento del traffico ferroviario e dell'interscambio con il traffico su gomma, giacché il servizio funicolare dovrà essere interrotto per tutto il tempo di realizzazione dell'abbassamento della stazione e del rinnovamento degli standard tecnologici della funicolare stessa.

I committenti (Cantone, città, FFS) sono determinati a voler procedere in tempi rapidi alla messa in cantiere del progetto attualmente proposto, anche perché eventuali tentennamenti o temporeggiamenti potrebbero determinare il dirottamento dei fondi ad esso riservato da parte delle FFS su altri progetti nel resto della Confederazione. Ciò che significherebbe l'allontanamento nel tempo di tutta la fase realizzativa.

## **OBIETTIVI E DESCRIZIONE DEL PROGETTO**

### **Obiettivi**

Il progetto intende, in particolare, raggiungere i seguenti obiettivi:

- Migliorare la funzionalità e la qualità dell'interscambio tra la ferrovia, la funicolare e i vari vettori di trasporto
- Ampliare lo spazio di circolazione delle persone all'ingresso principale della stazione e assicurare le adeguate capacità d'accesso per i flussi d'interscambio futuri (Ferrovia Mendrisio - Malpensa e Alptransit)
- Eliminare le barriere architettoniche per l'accesso ai treni, alla funicolare e per l'attraversamento della stazione
- Realizzare il collegamento pedonale fra l'atrio stazione e il parco Bertaccio, rispettivamente il centro città
- Assicurare la coordinazione tra il settore centrale e i futuri sviluppi dell'area sia sud che a nord
- Assicurare un elevato grado di sicurezza per gli utenti della stazione
- Riqualificare l'area centrale della stazione quale biglietto da visita della città

E parallelamente (non a carico di sussidi cantonali)

- Realizzare la ristrutturazione conservativa del fabbricato viaggiatori, onde permettere la migrazione dell'ufficio viaggi FFS ed in seguito la demolizione del padiglione prefabbricato esistente nella zona atrio

- Ricavare degli spazi commerciali
- Permettere il rinnovo della funicolare cittadina, per la quale è previsto l'abbassamento della stazione a monte al livello – 1 eliminando l'esistente piano intermedio che costituisce una barriera architettonica
- Innalzare il livello del marciapiede 1 a quota P55 in linea con le nuove esigenze del traffico ferroviario

Per raggiungere gli obiettivi prefissati sarà necessario tenere in particolare considerazione le interdipendenze costruttive e la gestione delle tappe di cantiere in modo da ridurre al massimo i disagi per l'utenza, ciò che impone la realizzazione di progetti paralleli in coordinazione con il modulo 2.

### **Descrizione del progetto**

Il progetto prevede di trasformare lo spazio dell'atrio in uno spazio unitario che permetta una facile e sicura circolazione e una compatibilità con i collegamenti circostanti.

Il piano -1 diventerà la piattaforma di smistamento dei viaggiatori, in arrivo e in partenza sui marciapiedi 2 e 3, ma anche dei pedoni da e per il quartiere alto con il resto della città. Si potrà poi accedere alla funicolare senza dislivelli o proseguire a piedi verso il parco del Bertaccio attraverso un nuovo sottopasso. Esso sarà delimitato da due spazi commerciali laterali pensati per evidenziare la scala luminosa e trasparente, senza impedire la visibilità degli accessi. La disposizione degli spazi così com'è stata definita permette di fluidificare i diversi spostamenti e contemporaneamente ricava i necessari atri di sosta per le persone in attesa della funicolare. 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 e il pianterreno avverrà tramite scale e ascensori vetrati, garantendo una continuità tra il piazzale stazione e il marciapiede principale. IL piano -2 sarà destinato ai locali tecnici di servizio della funicolare.

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 due lift per il collegamento con il piazzale della stazione, il fabbricato viaggiatori e il marciapiede 1
- Una nuova copertura dell'atrio stazione, del marciapiede 1 e dell'interscambio nella zona taxi
- La realizzazione di un collegamento pedonale fra l'atrio della stazione e il parco Bertaggio, la città e la stazione FLP
- La sistemazione delle superfici esterne compresi i necessari collegamenti pedonali
- L'innalzamento del marciapiede 1 a quota 55 cm per una lunghezza di 180 m
- La predisposizione degli accessi pedonali tra l'atrio e l'area sud

In parallelo saranno realizzati altri due progetti :

- "Stazione & Altro" interamente a carico FFS Immobili, che prevede la formazione di spazi commerciali e la ristrutturazione del servizio viaggiatori
- L'ammodernamento della funicolare, a carico della ZPL, per adeguare l'impianto alle nuove esigenze

## PROGETTAZIONI SPECIALISTICHE

La complessità del progetto ha richiesto tutta una serie di progettazioni specialistiche che brevemente possono così essere riassunte:

- Circolazione flussi pedonali ( dimensionamento dei passaggi pedonali ottimizzati attraverso modelli di simulazione elaborati da uno studio specializzato)
- Geomatica (progettazione relativa al marciapiede e alla posa del nuovo binario 1)
- Genio civile (per tutto quanto riguarda la realizzazione del settore centrale, in particolare il piano -1)
- Analisi geologiche e geotecniche (stratificazione del materiale di fondazione e natura della roccia, in relazione anche all'abbassamento della galleria della funicolare)
- Canalizzazione (evacuazione delle acque meteoriche)
- Sicurezza (in relazione alla continuità d'esercizio dei treni e della stazione)
- Impianti ad alta e bassa tensione
- Linee di contatto

La necessità di ricorrere a tutte queste progettazioni settoriali e specialistiche ha, di fatto, determinato oneri per ingegneri, architetti, specialisti vari per sicurezza e mantenimento esercizio stimato prudenzialmente in Fr. 4'425'841.- pari a quasi il 24% dell'investimento complessivo di Fr. 18'702'747.-

## 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.**

## **APPALTI**

Gli appalti verranno effettuati sulla base della Legge federale acquisti pubblici e relativa ordinanza che permette appalti diretti in materia di costruzione fino a 100'000 franchi e appalti a invito fino a un ammontare di 2'000'000 di franchi.

Gli intendimenti del rappresentante della committenza, nonché capo progetto generale Architetto Valerio Galli, sentito a tal proposito vanno nella direzione di assoggettare a concorso pubblico tutte le delibere e di frazionare per comparto professionale ogni capitolato.

Una procedura di questo tipo si giustifica ulteriormente per il fatto che la complessità dell'opera e la necessità di procedere a tappe impongono una possibilità di verifica e di controllo immediati e ben delimitate oltre che un rispetto dei termini imperativo.

## **CONCLUSIONI**

La stazione di Lugano costituisce una piattaforma strategica di interscambio nell'ambito delle opere del Piano regionale dei trasporti del Luganese. Gli indirizzi pianificatori sono stati affrontati e consolidati a più riprese. La pianificazione si estende su un vasto comprensorio, territorialmente complesso caratterizzato da diversi progetti correlati e sviluppati in stretta collaborazione tra Cantone, CRTL, città di Lugano e FFS infrastruttura e Immobili.

Il progetto di massima "StazLu1" è stato approvato da tutti i committenti nel giugno 2005 e costituisce la base di riferimento per tutti gli interventi realizzativi e di ordine finanziario sull'area della stazione.

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.

\* \* \* \* \*

In considerazione di quanto sopra esposto, la Commissione della gestione e delle finanze, preavvisa favorevolmente l'adozione del messaggio in oggetto.

Per la Commissione gestione e finanze:

Saverio Lurati, relatore

Bacchetta-Cattori - Beltraminelli - Bertoli -

Bignasca A. - Bobbià - Brivio - Celio - Chiesa -

Ghisletta R. - Jelmini - Merlini - Regazzi - Vitta