

CITTADINI PER IL TERRITORIO - GRUPPO DI MASSAGNO

L'Associazione, costituitasi nel 2010, opera a tutela dell'ambiente naturale e del patrimonio architettonico secondo i concetti dello sviluppo sostenibile con l'obiettivo di garantire una buona qualità di vita a tutti i suoi cittadini.

<http://www.cittadiniperilterritorio-massagno.ch/>

CT-M, CP 409, 6908 Massagno

Al Municipio di Lugano,
Piazza Riforma,
6900 Lugano

Alla Commissione intercomunale per la
pianificazione della "Trincea di Massagno"
CP 4046, 6904 Lugano

Massagno, 12 giugno 2017

Osservazioni a PR StazLu2 e PR TriMa

Spettabili Autorità,

vi inoltriamo le nostre osservazioni sui piani di indirizzo del PR dell'area della stazione FFS di Lugano e della trincea ferroviaria di Massagno. Il testo è conseguenza di un dibattito pubblico, ben frequentato e con molteplici interventi che si è tenuto il 25 aprile, e di alcune successive riunioni che sono servite a mettere a punto la risposta.

La consultazione indetta dalle Autorità, in conformità delle Leggi federali e cantonali che la prescrivono, rappresenta una fase conoscitiva supplementare nell'ambito dell'elaborazione del PR. Essa serve a:

- Individuare elementi critici
- Segnalare interessi non considerati
- Raccogliere segni di opposizione o di consenso.

Noi la consideriamo una forma di collaborazione con le Autorità.

1. Informazioni scarse e di difficile comprensione

Le informazioni che sono state fornite ai cittadini sono esclusivamente quelle trasmesse al Dipartimento del territorio per l'esame preliminare, informazioni redatte e rivolte ai professionisti della pianificazione territoriale. Sono di difficile comprensione per il pubblico. Agendo in questo modo le Autorità interpretano male le regole base della pianificazione che vogliono l'informazione completa e *comprensibile*.

In particolare mancano le visualizzazioni degli effetti volumetrici delle costruzioni previste, senza le quali è impossibile per i cittadini rendersi conto dell'impatto visivo delle scelte che si propongono. Non solo mancano queste informazioni, ma quelle poche che esistono e che sono state proiettate alla serata pubblica del 12 aprile scorso, non sono state divulgate, nonostante la nostra richiesta.

Ringraziamo invece la Sezione della mobilità del Dipartimento del territorio che ci ha fornito informazioni supplementari sulla conduzione della circolazione stradale e delle linee degli autobus, come pure ringraziamo il direttore Marco Hubeli (Lugano), senza le loro informazioni la documentazione sarebbe rimasta del tutto oscura.

2. Tempi eccessivamente ristretti

Da anni chiediamo che i termini per inoltrare le osservazioni siano commisurati all'impegno richiesto alle associazioni non professioniste. L'esperienza ci ha ampiamente provato che in 30 giorni un'associazione come la nostra, con tutta la buona volontà non riesce ad elaborare una risposta concordata. In una prima fase dobbiamo raccogliere le informazioni e verificarle, poi dobbiamo discutere la tematica e, con una o due riunioni, formarci una opinione. Poi dobbiamo formularla per scritto e metterla in consultazione tra noi. Valutare i contributi, sintetizzarli e integrarli nel testo è il compito successivo. La versione definitiva deve raccogliere il benessere di tutti. Ci vuole tempo, almeno due mesi per compiti delimitati, anche tre per compiti complessi come era stato per il PAL2.

Ci fa piacere constatare che le Autorità alle fine ci hanno concesso la proroga richiesta.

3. Unità spezzettata

L'area della stazione FFS di Lugano costituisce un'unità spaziale-funzionale unica. Tutti gli interventi pianificatori succedutisi nel tempo hanno rispettato questo

principio. Dal 1983 (istituzione della zona di pianificazione ZP4), al 1987 (Concorso di architettura), al 1998 (Piano direttore), al 2003 (Piano di indirizzo) a nessuno è mai venuto in mente di suddividere in due il comprensorio. Solo con la convenzione per la realizzazione del PR intercomunale TriMa, nel 2008, il comprensorio è stato tagliato in due, bisogna dire secondo una linea fantasiosa e arbitraria. Non sono valsi a nulla i richiami alla ragione, alla logica e alle regole consolidate della pianificazione. Nemmeno due perizie autorevoli, dell'architetto Aurelio Galfetti e del pianificatore Pierino Borella sono riuscite a indurre le autorità a ricostituire unitariamente l'area soggetta alla pianificazione.

Ci si trova dunque di fronte a due progetti di PR, ognuno di per sé incongruo e insostenibile. Addirittura paradossale è constatare che la regolamentazione della zona edificabile di via Lucerna, appartenente al PR-TriMa è trattata e regolata nel PR-StazLu2.

Consola constatare che perlomeno finora, i due PR sono in una certa misura coordinati tra loro. Ma le procedure sono diverse e non c'è nessuna garanzia che le loro vie proseguano parallelamente, senza divaricarsi. La condizione chiave è che il Consiglio comunale di Lugano approvi contemporaneamente i due PR. Se non dovesse succedere, cioè se prima si discute e si adotta un PR e poi si discute e si adotta l'altro, c'è il grande rischio di rompere l'unitarietà dell'area, con possibili ripercussioni e complicazioni anche giuridiche. Per aiutare la popolazione e i consiglieri comunali a farsi opinioni consapevoli sarebbe di grande utilità (se non addirittura una necessità) che i piani esplicativi, volumetrici e funzionali, fossero unitari per l'intero comprensorio della stazione FFS. Naturalmente un atto unico sarebbe ancora meglio.

4. Manca un'idea propulsiva.

La stazione FFS di Lugano è la principale fermata del Cantone per il servizio passeggeri internazionale, nazionale e regionale. La pianificazione regionale dei trasporti le assegna anche il ruolo di nodo di interscambio principale per la mobilità pubblica dell'agglomerato.

L'area della stazione FFS di Lugano, grazie alla posizione centrale e alla sua eccezionale accessibilità, dispone di un grande potenziale per lo sviluppo di attività e di servizi. Segnatamente si qualifica per l'insediamento di funzioni pubbliche, di rilevanza cantonale e regionale. Inoltre la magnifica posizione, aperta sulla città e sul golfo, aggiunge un elemento molto stimolante per sviluppare gli insediamenti di elevata qualità.

Ma nei progetti di PR messi in consultazione non si reperisce un'idea guida per lo sviluppo del comprensorio. Le proposte hanno il sapore di un incerto mosaico, con pochi punti salienti e sicuri. La mancanza di un'idea propulsiva, che possa guidare lo sviluppo dell'area, sconsiglia gli osservatori. Tra visioni enfatiche di centri sportivi, poli congressuali, nuove porte Nord e Sud, il progetto del quartiere della stazione si perde.

Noi sosteniamo la necessità per la città di dotarsi urgentemente di una chiara e realistica strategia di sviluppo urbano. Una scelta che deve essere solida e consapevole. Sottolineiamo che l'area della stazione FFS deve prestarsi ad insediamenti di interesse pubblico, di elevata rilevanza centrale, non solo sui terreni di proprietà pubblica ma anche su quelli privati, che dovrebbero perciò venir vincolati a tale funzione. La scelta di favorire l'installazione di centri scolastici, tipo SUPSI, è in linea con l'idea, ma dovrebbe essere verificata e consolidata. Anche gli insediamenti alberghieri e di ristorazione sono opportuni, ma non sono sufficienti a qualificare i contenuti dell'area.

5. Luogo sensibilissimo e particolare

Il luogo è particolare a causa di una situazione spaziale e urbanistica di grande visibilità. Le edificazioni progettate sono collocate su un terrapieno ed emergono dal tessuto cittadino. Saranno visibili da ogni parte, da vicino e da lontano, dal Lungolago e da Cassarate. L'immagine architettonica risultante dovrà dunque essere commisurata al luogo e al contesto cittadino, senza eccessi.

La qualità architettonica, pur difficile da definire, dovrà qualificare il nuovo quartiere in tutte le sue parti. La scelta e la sorveglianza delle realizzazioni dovrà restare compito pubblico, non delegabile ai singoli proprietari immobiliari.

Il dibattito architettonico urbanistico legato al concorso di architettura del 1987 e agli studi successivi aveva fatto emergere, tra gli altri, i principi direttivi che qui riportiamo¹ e che riteniamo di tutta attualità:

- *Le strutture che compongono la stazione emergono dal tessuto cittadino e richiedono pertanto che sia loro conferita un'immagine architettonica qualificata.*

¹ Estratti da Rapporto della giuria del concorso di architettura per l'area della stazione FFS di Lugano, 23 febbraio 1989

- *La stazione non è tanto un edificio, ma piuttosto un luogo, quindi devono essere qualificate non solo le singole costruzioni ma anche i percorsi degli spazi liberi, siano esse a cielo aperto o sotterranei.*
- *La qualità volumetrica complessiva delle nuove strutture deve essere proporzionata, sia nei rapporti architettonici, sia in termini funzionali, al contesto in cui si trova.*
- *Il progetto deve risolvere le due facce della stazione: il fronte est verso la città che deve costituire l'entrata principale, di cui è innegabile anche il ruolo simbolico che assume, e il fronte ovest verso monte, che è anch'esso un'entrata, a conclusione del quartiere di Besso.*
- *Un obiettivo auspicato è la riconoscibilità con il luogo da parte del viaggiatore: al viaggiatore in transito o in arrivo dovrebbero essere lasciate libere delle viste verso la città.*

Il progetto di PR ossequia solo in parte questi principi; di quelle che riteniamo manchevolezze diremo in seguito. Qui ci preme far valere la preoccupazione che il dibattito urbanistico e architettonico non sia mantenuto solo in ambiti amministrativi ma che sia aperto al pubblico, così da indurre l'accettazione consapevole dei progetti da parte della popolazione.

6. Effetto volumetrico e spaziale.

Questa è una questione delicata e difficile. Per farsi un'opinione si dovrebbe disporre di elementi concreti, per esempio studi volumetrici, modellini, prospettive, visioni spaziali costruite virtualmente. Strumenti di lavoro oggi di corrente pratica, ma che mancano del tutto negli atti messi in consultazione. Ci dobbiamo basare solo su alcune visioni dell'edificio SUPSI 1 sul Piazzale nord della stazione, sulle relazioni tecniche e sull'esame preliminare del Dipartimento del territorio. Del dibattito interno alle amministrazioni comunali e cantonali non c'è traccia, e sarebbe stato di grande utilità conoscere anche i punti di vista tenuti nel cassetto.

Stabile SUPSI 1.

La proposta architettonica di nuovo edificio per la SUPSI1 (direzione generale, Dipartimento di economia aziendale, sanità e socialità, mensa, asilo nido) per 20'000 m² SUL, appare a molti di noi, troppo ingombrante. Nonostante la

apprezzabile cura architettonica e il tentativo di scalare le altezze in crescendo verso nord, l'edificio si presenta enorme ed eccessivamente massiccio. Colpiscono soprattutto la sua notevole lunghezza, circa 170 m, l'altezza massima di sette piani e l'ingrossamento a bulbo della parte finale. Il risultato contrasta con la ricerca di soluzioni misurate che sia la Città che il Dipartimento del territorio esprimono per le altre costruzioni previste nel comparto (per esempio nel piazzale sud, dove il Dipartimento del territorio propone un contenimento delle altezze e un distacco dagli edifici esistenti). Condividiamo la scelta di situare l'insediamento della SUPS11 sul Piazzale nord della Stazione, ma se dobbiamo basarci sull'esempio fornito dallo studio intrapreso dalle FFS (studio in parallelo), dobbiamo dichiararci insoddisfatti. Manifestamente le condizioni quadro imposte dai committenti ai progettisti (superficie edificabile ristretta ed elevata SUL) portano a prefigurare un'edificazione eccessiva, mastodontica. Chiediamo perciò che i vincoli siano allentati, dando maggior peso alle valutazioni urbanistiche e architettoniche del comparto. Pensiamo che gioverebbe molto ampliare l'area su cui insediare la scuola, per esempio conglobandovi la parcella che oggi ospita l'ufficio del lavoro, ed eventualmente scindendo alcuni contenuti per realizzarli in altre parti dell'area. Si vorrebbe un'edificazione più misurata, ma pur sempre rappresentativa, più staccata dal complesso storico della stazione, così da marcare l'individualità della scelta e aumentare la trasparenza dai binari verso la città.

Area edificabile sud.

Il piano di indirizzo del PR su quest'area stabilisce edifici di uso misto di due tipi: il primo D1, posto verso l'estremo sud di 60 m di lunghezza e di 22.7 m di altezza (7 piani), il secondo D2, lungo 120 m e basso 12.5 m. Il Dipartimento del territorio nel suo esame preliminare critica fortemente la proposta, suggerendo di ridurre l'altezza dello stabile D1 e di rinunciare allo stabile D2. Le divergenze sono dunque sostanziali, sia nella forma che sui contenuti.

Anche noi siamo molto perplessi di fronte alla proposta del Municipio, soprattutto per due motivi: il primo è che non è proposta una destinazione rilevante, congrua con l'unicità e l'emergenza del luogo, la seconda è che si prospetta un'edificazione molto lunga che chiuderebbe come un muro l'area dei binari e dei marciapiedi ferroviari impedendo da quelle posizioni la percezione della città e del lago (un obiettivo consolidato dagli studi urbanistici e architettonici precedenti). In conclusione pensiamo che le indicazioni urbanistiche del Piano di indirizzo su quest'area debbano essere rielaborate. Riteniamo che l'area debba essere riservata per insediamenti di chiaro interesse pubblico, come potrebbero essere nuovi edifici scolastici di richiamo cantonale (per es. SUPSI o SPAI). Una certa mole, però più contenuta di quella proposta dal PR, ci sembra accettabile, purché

sia tenuta a buona distanza dal complesso della stazione. Sugeriamo di lasciare aperte molte opzioni, sia volumetriche che di contenuti, e di consolidare la normativa solo quando le proposte realizzative saranno concrete, mature e condivise.

Le edificazioni su via Basilea

Il Piano di indirizzo propone su via Basilea edifici in contiguità (C1 e C2) di altezze fino a 22.7 m (sette piani) e con contenuti commerciali, amministrativi o alberghieri. Nell'angolo tra via Basilea e via Sorengo (ex posta di Besso) è concessa una sopraelevazione di altri tre piani (in totale 31.7 m=10 piani).

Sulla proposta il Dipartimento del territorio formula alcune riserve, che in parte ci sembrano opportune. Innanzitutto il DT giudica inopportuna l'edificazione C2 davanti all'albergo Montarina, perché poco rispettosa dell'edificio storico protetto e perché in contrasto con le strade d'accesso al quartiere. Su quest'osservazione e sulle sue motivazioni concordiamo.

Poi il Dipartimento del territorio ritiene ingiustificata la torretta C1, e anche a noi sembra strano mettere un accento su un edificio commerciale di fatto poco rilevante.

Il Dipartimento del territorio è infine dubbioso sulla proposta di dare contiguità agli edifici di via Basilea e anche sulle altezze proposte che vorrebbe più contenute per tutelare il retrostante quartiere giardino di Montarina. L'osservazione sulle altezze ci convince. Noi crediamo che i principi di densificazione e di creazione di un nuovo fronte urbano retrostante ai binari, siano di per sé opportuni. Però ci rendiamo conto che edificare al posto dell'imponente muraglione di Via Basilea ponga seri problemi costruttivi e di immagine, per cui anche l'edificazione C2 centrale è messa in dubbio. Resta dunque certa solo la proposta di riedificare sul sedime della vecchia posta di Besso, con un edificio d'angolo, in cui vorremmo si insediassero contenuti di interesse pubblico.

L'edificazione sopra il nodo intermodale.

Il Piano di indirizzo permette di edificare 4-5 piani sopra la stazione degli autobus prevista nel sedime ex-Pestalozzi. Vi sono autorizzati usi misti (residenza, albergo, scuole, servizi, commercio) per un'altezza fino a 22.7 m (sette piani). Non siamo contrari all'edificazione in altezza, purché essa serva contenuti di rilevante interesse pubblico, contenuti oggi ignoti. Pensiamo che se tali destinazioni lo giustificassero l'edificio potrebbe svilupparsi in altezza anche oltre il limite dei sette piani.

A proposito del nodo intermodale chiediamo che lo spazio ad esso riservato sia ampio, comodo, luminoso e con apprezzabile altezza, cioè non schiacciato da un soffitto incombente. Si tratta del principale nodo dei trasporti su gomma dell'agglomerato, e come tale deve essere trattato.

Però la costruzione della stazione degli autobus e la sua sopraelevazione saranno presumibilmente scalate nel tempo, anche di molto. Di conseguenza vedremo favorevolmente una realizzazione a tappe, rimandando la normativa per la sopraelevazione a tempi successivi, pur vincolando nella prima (urgente) le condizioni per realizzarla.

Zona edificabile A (Via Lucerna).

Pensiamo che quest'area, di proprietà cantonale, debba essere usata solo come eventuale complemento al nodo intermodale, ma non essere edificabile autonomamente. Potrebbe essere utile per svilupparvi il raccordo ciclabile con Via Lucerna e la trincea.

7. Parchi pubblici.

I PR in esame sono caratterizzati da tre parchi pubblici collegati tra loro da attrattivi percorsi pedonali e ciclabili.

Il parco del Tassino.

Il parco del Tassino, sormontato dalla bella torretta Enderlin, è una realtà di grande qualità, per la cura in cui è tenuto e per la magnifica posizione panoramica. Fa piacere constatare che la nuova strada che attraversa il parco e prolunga verso sud l'esistente via Basilea, sarà realizzata in sotterraneo, quindi senza rovinare l'area verde.

Suggeriamo che i giardini degli alberghi Continental e Montarina siano considerati parte integrante del parco del Tassino.

Il parco del Bertaccio.

Il parco del Bertaccio, sotto la stazione, rappresenta un valore storico, oltre che paesaggistico. Ci compiacciamo che i percorsi pedonali zigzaganti e gli accessi ai primitivi alberghi Weisses Kreuz e Adler (realizzati in occasione del Tiro Federale del 1883), siano mantenuti. Vorremmo che i posteggi ricavati all'interno del parco siano tolti. L'estensione del parco sul sedime dei binari della FLP è certamente

buona cosa, anche se giudichiamo con amarezza e dissenso la soppressione della linea ferroviaria di collina.

Il parco della trincea ferroviaria di Massagno.

Lungo 600 m e largo 10-30 m, la nuova zona verde colora piacevolmente il PR. Anche le massicce edificazioni ivi previste sono colorate di verde. Esse sono però conflittuali con l'idea di parco urbano, poiché ne sminuiscono il valore e la portata. Così, il parco sulla trincea non si può definire al servizio della città.

8. Aspetti funzionali

8.1 I legami con la città.

La stazione FFS deve essere solidamente legata alla Città, soprattutto al Centro, con adeguati e comodi percorsi pedonali e con efficienti mezzi di risalita che aiutino a superare il dislivello di quasi 100 m. Questo aspetto non è citato dal PR, ma deve nondimeno essere studiato e programmato. Oggi esistono due percorsi pedonali principali tra la Stazione e il Centro città, Via Cattedrale e la scalinata accanto alla funicolare. Mal raccordati alla stazione sono per contro i due percorsi esterni: a nord, la Salita dei Frati, a sud la Scalinata degli Angeli e il percorso del parco Lac. La loro pianificazione dovrebbe essere considerata dal PR cittadino.

La sola funicolare esistente non basta a soddisfare la domanda di risalita verso l'alto. Noi vediamo bene l'integrazione di due nuovi sistemi: 1) un percorso di scale mobili da Sant'Anna al Bertaccio e alla Stazione; 2) la rimessa in esercizio della Funicolare degli Angeli, restaurata con cura storica e con esercizio a chiamata, come un ascensore obliquo. L'arrivo alto della funicolare dovrà essere collegato al Parco del Tassino con un percorso che preferiamo passi sotto i binari del treno piuttosto che sopra, perché di più facile realizzazione e più funzionale.

8.2 La circolazione stradale.

Lo schema viario riprende lo schema dell'anello attorno alla stazione, con due strade di scorrimento, una a valle e l'altra a monte dei binari. Il concetto deriva dalla soluzione storica (del 1875 circa) che presentava due passaggi a livello (il primo in zona ex-latteria, il secondo, ancora esistente, in fondo a via Basilea). Per eliminare il vecchio passaggio a livello rimasto, la soluzione proposta dal PR prolunga via Basilea fino al Tassino, raccordandosi a via Maraini (l'idea è apparsa per la prima volta nel concorso di architettura del 1987, poi è stata inserita nel PD nel 1998). Gli

studi del MasterPlan-CittàAlta hanno cercato di scombusolare il concetto, ma senza risultati tangibili se non quello di ritardare di oltre 10 anni l'elaborazione dei piani.

Il Piano viario presentato nel PR-StazLu2 sarebbe stato incomprensibile se non ci fossero state date informazioni supplementari dal Dipartimento del territorio. Rispetto al PD e al Piano di indirizzo del 2003 (anello a senso unico) sono state apportate sostanziali modificazioni; le principali sono due: 1) la conduzione della circolazione a doppio senso su via Basilea e via Maraini; 2) l'inserimento di una "rotonda" nell'incrocio del piazzale di Besso e la soppressione dei collegamenti con via Basilea da via Sorengo e da via Besso. Quanto abbiamo visto però non ci soddisfa, non tanto nell'impostazione di base, quanto nei dettagli costruttivi. Per esempio non riteniamo accettabile che Via Basilea non corra parallela ai binari ma presenti curve e controcurve. E poi che la pista ciclabile non abbia un concetto chiaro e rigoroso, e che gli spazi di carico e scarico non siano definiti.

La nuova organizzazione del piazzale di Besso è la vera innovazione presentata dal sistema. Essa permette di preservare, in parte, lo spazio del Piazzale dagli invadenti vincoli viari, creando una continuità pedonale tra i portici di via Basilea e il nodo intermodale ex-Pestalozzi. Questa positiva invenzione permetterà di dare al piazzale di Besso un assetto migliore. Ma c'è ancora molto da studiare e da progettare, per completare l'idea, che, come è presentata nel Piano di indirizzo, è del tutto insufficiente. Anche per dare un assetto conveniente a via Basilea ci sarà ancora molto da lavorare. Non crediamo che il problema debba essere demandato al PQ, a nostro parere sarebbe meglio che sia prima studiato dalle autorità cittadine e poi usato nel PQ (piano di quartiere) o in un PP (piano particolareggiato) a mo' di condizioni quadro.

La soluzione del piazzale di Besso è indipendente dalla organizzazione della circolazione su via Basilea e su via Maraini, vale a dire che si può realizzare sia con la circolazione a doppio senso che con quella a senso unico. Per esprimerci compiutamente su questo aspetto ci mancano molte informazioni. Noi, sulla conduzione a doppio senso delle due strade abbiamo molte riserve e preoccupazioni. Intanto possiamo dire che il nuovo concetto indebolisce la funzione strategica di asse interno longitudinale (un alleggerimento del carico del Lungolago e del transito nel centro città) e che il doppio senso rende difficile, se non impossibile, la creazione di corsie riservate alla circolazione dei mezzi pubblici (un aspetto per noi preminente). Abbiamo poi il timore (a prima vista) che la criticità dell'incrocio del Tunnel di Besso venga trasferita all'incrocio del Tassino e che la soluzione con una rotonda senza semafori in Piazzale di Besso non filtri gli accessi, creando problemi ai trasporti pubblici. Ci aspettiamo dunque uno studio specifico

sull'argomento, redatto da professionisti competenti, che valutino i pro e i contro delle due varianti.

Concordiamo sul numero ridotto di posteggi pubblici previsti (100 + 100), perché l'ottima raggiungibilità dell'area con i trasporti pubblici non richiede la costruzione di costosi e grandi autosili.

8.3 I trasporti pubblici su gomma.

La stazione di Lugano, si è detto ripetutamente, è il principale nodo di interscambio dei trasporti pubblici del Luganese e del Cantone. È quindi fondamentale che la funzione sia sostenuta da un'efficiente organizzazione dei servizi di trasporto pubblici urbani e regionali. La stazione deve dunque essere ben servita dalle linee di autobus urbani, non necessariamente da tutte. Una ragione in più per collegare comodamente ed efficacemente il nodo del centro città con la stazione (ricordiamo la nostra proposta di realizzare scale mobili tra Sant'Anna e il nuovo sottopasso di Besso).

Per quanto riguarda il servizio degli autobus regionali si deve adottare un concetto chiaro. A nostro parere nel nodo intermodale della stazione FFS di Lugano devono transitare tutte le linee regionali del bacino del Luganese, mentre le linee del comprensorio del Malcantone e del Veduggio possono essere attestate alle stazioni della nuova linea tramviaria FLP. In quel nuovo contesto un ruolo eminente lo avrà il nodo di Bioggio-Cavezzolo.

Come abbiamo scritto precedentemente, desideriamo che la nuova stazione degli autobus sia comoda, luminosa e facilmente raggiungibile pedonalmente.

Le nostre sono solo osservazioni abbozzate (in mancanza di indicazioni concrete) ma che sottolineano l'importanza e la priorità che diamo al settore della mobilità pubblica.

8.4 La rete pedonale e ciclabile

In un comparto come quello della stazione FFS di Lugano, parte integrante del centro cittadino, la circolazione e l'accessibilità pedonale assumono un rilievo particolare. Sono soprattutto i percorsi trasversali ad assumere un ruolo preminente. Nei due sottopassi principali sono attestati, nel primo la stazione superiore della funicolare e nell'altro le scale mobili che portano alla stazione sotterranea del tram luganese. Il nuovo sottopasso di Besso, completamente rinnovato, costituirà il principale asse di collegamento pedonale tra i quartieri di Besso e il centro città, percorso che si spera venga meccanizzato con scale mobili anche dal Bertaccio a Sant'Anna.

L'altro percorso pedonale di grande rilevanza è quello del Parco del Tassino. Il Piano di indirizzo propende, ci sembra, per una passerella sopra i binari, tra il parco e la stazione alta della Funicolare degli Angeli. A noi questa soluzione sembra complessa. Considerati gli elevati costi di realizzazione e i raccordi non molto funzionali valuteremmo con più favore la possibilità di riuso del sottopasso della Chiesa anglicana e l'attraversamento, con passaggio pedonale o sottopasso, di via Maraini, soluzione meno costosa che mette anche in relazione il parco del Lac, con il parco del Tassino e il suo percorso verso la stazione.

Nella zona dell'albergo Continental è prevista una passerella pedonale, che ci sembra di capire, il Piano di indirizzo vede di ipotetica realizzazione, poiché, si sottolinea, sarebbe tutta a carico delle finanze cittadine. E se questo sembra un ostacolo finanziario, immaginiamoci altri impegni molto più consistenti, come per esempio quelli ipotizzati per la copertura della trincea ferroviaria.

Un altro importante collegamento trasversale è quello nord, nella zona ex-Latteria Luganese, in corrispondenza del sottopassaggio veicolare. Il percorso pedonale non è evidenziato dalla proposta di PR e nemmeno è spiegato nei suoi possibili sviluppi. Questo percorso è però importante perché può mettere in contatto l'area della stazione con la discesa dei Frati e (con certi auspicabili interventi costruttivi) con la scuola commerciale, con il palazzo Bettydo e con la piazza Ferruccio Pelli.

Longitudinalmente ci sono percorsi pedonali e ciclabili da nord a sud, dalla trincea al Tassino, e viceversa. I collegamenti con Massagno possono essere realizzati indipendentemente dalla ipotizzata copertura della trincea e sarebbe auspicabile che vengano attuati presto. Lungo Via Basilea il percorso pedonale, se abbiamo capito giusto, si svolge sul lato ovest, in parte in porticato; il percorso ciclabile invece correrebbe parzialmente sul lato opposto e presenta un tracciato contorto, con vari conflitti con pedoni e autoveicoli.

Allo stadio attuale della progettazione i percorsi ciclabili longitudinali e trasversali non hanno un assetto soddisfacente e nel complesso non appaiono comodi e attraenti. Pensiamo però che il progetto da noi visto sia ancora in corso di verifica e di approfondimento, per cui non insistiamo nelle critiche.

Ci piacerebbe che la quota stradale di Via Basilea fosse, diversamente da oggi, allo stesso livello del marciapiede ferroviario 4, così da permettere (come succede alla stazione di Zurigo) una comoda permeabilità pedonale.

Il percorso ciclabile istituito sul sedime della FLP (quando purtroppo sarà dismessa) arriva alla stazione FLP, ma poi non si sa dove continuerà. Potrebbe essere attrattivo se il progetto venisse approfondito e ben sostenuto. In generale rileviamo

che la rete ciclabile è esposta in modo poco comprensibile e generico. Ci aspettiamo un successivo approfondimento.

9. La copertura della trincea ferroviaria di Massagno

Giunge finalmente davanti ai cittadini il progetto del PR per la sistemazione dell'area della trincea ferroviaria di Massagno. L'operazione ha avuto una storia travagliata che vale la pena di raccontare per l'ultima volta.

L'idea di coprire il sedime ferroviario per guadagnare terreni edificabili, risale all'ultimo decennio del secolo scorso e la paternità va attribuita all'ingegner Helios Robbiani, allora municipale di Massagno. Egli presumeva che vi si potessero ricavare terreni edificabili a prezzi di mercato competitivi, ma gli studi hanno poi smentito l'ipotesi. Allora sono intervenuti i sindaci di Massagno e di Lugano, i quali hanno appoggiato l'idea di coprire i binari, realizzandovi sopra una strada, i cui costi sarebbero stati presi a carico da enti superiori. Così è nato il MasterPlan-CittàAlta, il quale, anticipando una moda attuale, ipotizzava la realizzazione dell'impresa a costo zero: la strada avrebbe pagato la copertura dei binari e l'edificazione, molto massiccia e con alti indici di sfruttamento avrebbe anche finanziato il parco verde di Pasquee, ricavato al posto dell'omonimo quartiere abitato.

Sembra incredibile ma un'operazione così sballata, ha trovato l'adesione delle autorità comunali di Lugano e di Massagno. Solo un gruppo di cittadini, sostenuti in Consiglio comunale dal PS e da Massagno-Ambiente, venuti a conoscenza dell'idea si sono opposti raccogliendo firme per una petizione, un referendum e un'iniziativa popolare volte a contrastare il MasterPlan.

Al centro della controversia stava la strada di penetrazione, prima presentata con orgoglio dalle Autorità (chiamandola Viale della Stazione e anche Viale degli Studi) e poi negata quando è stato chiaro che la popolazione non ne voleva sapere. Ma la strada era contenuta nel MasterPlan e le autorità si sono rifiutate di toglierla. Anzi hanno sostenuto che non c'era. Ancora ultimamente il sindaco di Massagno ha scritto che gli iniziativaisti e i referendisti "non hanno capito" che la strada non c'era. Non possiamo lasciar passare una mistificazione così impudente, perciò citiamo, tra i molti appropriati, un estratto che smentisce l'affermazione:

- Il MasterPlan a pagina 23, scrive che nel modulo 2 (quello che i municipi si sono impegnati a consolidare nel PR) si realizzerà la "copertura della trincea e la *costruzione del viale della stazione*".

Ci possono essere dubbi di comprensione?

Qui chiudiamo la storia e la polemica.

Il PR-TriMa pianifica un'appendice dell'area della stazione sul territorio di Lugano-Massagno. Si tratta di un comprensorio complementare che non si può far passare per elemento chiave dello sviluppo del polo della stazione.

Già abbiamo scritto della grave incongruenza del perimetro del PR intercomunale, che spezzetta illogicamente un comprensorio di fatto unitario. Anche sull'edificazione della SUPSI1 ci siamo espressi precedentemente, rilevando che i volumi proposti ci sembrano eccessivamente ingombranti. Ora ci limitiamo ad alcune osservazioni riguardanti il piano delle zone e la copertura della trincea.

Innanzitutto ci sembra esagerato il giudizio del rapporto di pianificazione che giudica la trincea ferroviaria di Massagno "*uno sfregio urbanistico*". Il che non è affatto vero, il vallo ferroviario non è vissuto come una deprecabile eredità storica, né ha impedito lo sviluppo dell'edificazione del quartiere, che anzi sui due lati sta rinnovandosi. Il vallo è innanzitutto un grande spazio libero che contribuisce ad alleggerire la densità edificatoria, è uno spazio vivo frequentato sui suoi margini prevalentemente da pedoni, bambini e ciclisti e presenta alcune ammirevoli culture di orti e di filari di vigna.

Il disturbo deriva semmai dalle emissioni di rumore dei treni in transito (oggi comunque meno molesti). L'impegno a realizzare i progettati ripari fonici è però sempre stato rinviato, né l'autorità comunale si è attivata per risolvere la questione in tempi brevi. Quindi nessuna ferita che chiama urgentemente di essere rimarginata. Dobbiamo piuttosto dichiararci fortunati che sia stata accantonata la ricetta prescritta un decennio fa dal MasterPlan (il quale riempiva il vuoto con massicce costruzioni in doppia fila alte 8-6 piani, e con una strada che, quella sì, tagliava nettamente il territorio).

La copertura della trincea proposta da questo PR-TriMa genera un parco lungo e stretto (lungo 500 m e stretto 10-30 m). Su di esso si innestano due zone edificabili, una zona EP (edifici pubblici) per la SUPSI2 di 250x20 m (20'000 m² SUL, altezza 16 m = 5 piani) e una zona residenziale semintensiva di 140x12 m (quasi 2000 m² SUL, altezza 13 m = 4 piani). La superficie per il campus SUPSI2 è edificabile con *l'altissimo indice di sfruttamento pari a 4*, e si estende parzialmente anche sopra i binari, una opzione finora sempre esclusa dalle FFS. La novità è taciuta, né i massicci volumi risultanti sono visualizzati.

Si può dire che l'assetto proposto è problematico per vari aspetti. Da una parte le edificazioni previste nella parte inferiore della trincea determinano un grande impatto visivo e una forte incidenza paesaggistica, un impatto che può apparire negativo, nel senso di imbruttimento del luogo. Né si devono sottacere le difficoltà costruttive e gli elevati costi, superiori al normale, richiesti per attuare l'opera; ad esempio costruire a filo dei binari e realizzare un accesso veicolare, anche solo per

le forniture e per le emergenze, risulta problematico e invasivo. Infine la costruzione intensiva nel parco della trincea sminuisce la funzione auspicata di parco cittadino, cioè al servizio della città. Così infatti il parco si pone prevalentemente al servizio delle edificazioni sulla trincea e quindi perde attrattiva per i cittadini luganesi e per i turisti. Come rileva il Dipartimento del territorio "dal piazzale della stazione la percezione del costruito prevale sulla percezione degli spazi liberi". Nel senso opposto le massicce costruzioni chiudono la vista sulla città e, simbolicamente, isolano il Comune di Massagno. È evidente che le due funzioni principali (edificazione densa e parco urbano) sono in buona misura conflittuali tra loro. Tra le due, unanimemente, noi diamo la priorità alla realizzazione di un ampio parco pubblico.

Secondo la proposta del PR-TriMa, la realizzazione delle edificazioni soggiace al vincolo di un Piano di Quartiere, che può essere allestito o dai proprietari del terreno (cioè dalle FFS) o dai comuni di Lugano e di Massagno. La doppia alternativa fa pensare che le FFS non siano molto propense ad ingaggiarsi in una simile operazione. La responsabile delle FFS, Signora Zenker, ha d'altronde detto pubblicamente che se si presenta una buona occasione commerciale è disposta a vendere i diritti; ha pure detto che non si sente legata a realizzare solo le infrastrutture per la SUPSI ma che pensa anche ad altre destinazioni di reddito.

La principale questione legata alla copertura della trincea ferroviaria di Massagno consiste nella sua realizzabilità. Abbandonato il modello MasterPlan-Modulo 2 che doveva essere finanziariamente autosufficiente, ci si è resi conto che una soluzione a costo zero non è possibile. L'investimento complessivo previsto in questa nuova versione, per la copertura dei binari e per la costruzione degli edifici, sarà di grande mole, valutabile attorno ai 150 milioni di franchi. La parte economicamente redditizia, cioè sostenibile finanziariamente, si aggira presumibilmente un po' sopra il 50%. Il resto deve essere assunto dagli enti pubblici, cioè dai comuni di Lugano di Massagno, perché né FFS, né SUPSI vi parteciperanno. Messa in questi termini l'operazione appare senza speranza.

Purtroppo negli atti del PR messi in consultazione non si trova nessuna analisi sulla fattibilità economica, né sulla partecipazione finanziaria richiesta agli Enti pubblici, né sul finanziamento delle opere. Non c'è nemmeno una bozza di programma di urbanizzazione, pur obbligatorio per legge (art 19 LPT). In mancanza di questi elementi la proposta di PR-TriMa resta solo declamatoria.

Ma ci sono altri argomenti che rendono fragile il progetto. L'ipotesi SUPSI2 appare del tutto aleatoria, remota nel tempo e incerta nei contenuti. La scuola universitaria professionale ha programmi di assestamento logistico che la impegneranno nei

prossimi lustri con investimenti enormi per realizzare ex novo tre nuove sedi: Mendrisio FFS, Viganello USI e, in terza priorità, Lugano FFS (SUPSI1). Parlare di una ulteriore concreta tappa, oggi non è realistico. Inoltre si deve prendere atto che nell'area della stazione FFS ci sono molte potenzialità edificatorie che aspettano di essere usate per finalità di interesse pubblico e che, rispetto alla copertura della trincea, sono di più facile attuazione e perciò entrano per prime in linea di conto. Se la SUPSI cerca ampliamenti, è laggiù che deve cercarli prioritariamente.

Né si intravedono, per ora, altri usi pubblici di rilevanza centrale che potrebbero insediarsi al posto della SUPSI sulla trincea.

Dunque l'operazione SUPSI2 con copertura della trincea non si presenta con prospettive favorevoli. A queste considerazioni si aggiungono valutazioni di correttezza pianificatoria. Il cambiamento di destinazione da zona ferroviaria a zona edificabile, a nostro parere, ricade nell'ambito della "moratoria" stabilita dalla Legge federale che impedisce l'aumento delle zone edificabili. Le giustificazioni del rapporto di pianificazione, secondo noi, non sono pertinenti per questo comprensorio, possono valere semmai solo per l'area della stazione. Inoltre la Legge federale prescrive che i comuni possono stabilire le zone edificabili solo per soddisfare al fabbisogno prevedibile nei prossimi 15 anni (art 15 LPT).

L'edificazione della SUPSI 2 è certamente fuori da questo termine.

In conclusione noi pensiamo che la revisione e gli approfondimenti seguiti al modello MasterPlan del 2007, per ora, non siano sufficientemente solidi e convincenti. Pensiamo che sia opportuno cambiare modo di gestire il territorio, stare maggiormente con i piedi per terra e rinunciare a suscitare aspettative illusorie. L'area della trincea ferroviaria non è minacciata da nessun uso improprio, il suo potenziale di sviluppo rimane protetto, non c'è alcuna urgenza di cambiare la sua destinazione d'uso. Proponiamo dunque che si faccia tesoro degli studi svolti, ma che non li si renda vincolanti nel PR-TriMa fintanto che i progetti concepiti non saranno maturi, cioè condivisi nei contenuti e nel finanziamento e pronti per essere realizzati.

Secondo noi sarebbe conveniente scindere la problematica in due moduli. Nel primo gestire il progetto di copertura della trincea, su cui realizzare un ampio parco pubblico per la città, i turisti e per le attività scolastiche che si insedieranno nell'area della stazione FFS. La conduzione di questo modulo spetta evidentemente ai comuni di Massagno e di Lugano. Essi dovranno precisare gli aspetti realizzativi e finanziari, segnatamente le condizioni di fattibilità, i costi, i contributi esigibili (prelievo dei contributi al plusvalore) e la sostenibilità finanziaria per le casse pubbliche. Potrebbero prevedere un'esecuzione a tappe. Il progetto sarà certamente condiviso dai cittadini e potrebbe anche essere da loro sostenuto se i

conseguenti sacrifici economici apparissero ragionevoli.

Nel secondo modulo si tratterà il tema delle eventuali edificazione di interesse pubblico che potrebbero insediarsi nel parco. Questa parte del progetto è però ancora troppo incerta per venir statuita nel PR. D'altronde non c'è necessità di vincolare da subito l'edificabilità dell'area, che potrà venir stabilita al momento opportuno, quando i progetti saranno maturi in tutti i loro aspetti, applicando per esempio la procedura del piano particolareggiato con effetto di autorizzazione a costruire (art.53 Lst), come suggerito dal Dipartimento del territorio.

Agendo in questo modo, secondo noi, si eviterà di adottare prematuramente un PR astratto e rigidamente vincolante, che con molta probabilità non sarà più adeguato quando si presenteranno le occasioni concrete di realizzazione.

Sulle altre proposte del PR-TriMa osserviamo:

- Condividiamo la proposta di dedicare la particella di proprietà comunale di via Nosedo alla promozione dell'alloggio con fini sociali.
- Condividiamo la proposta di ridurre gli indici di sfruttamento nel quartiere di Pasquee, quelli precedenti erano manifestamente eccessivi per la minuta parcellazione esistente.
- Non ci sembra giustificata, né se ne sente il bisogno, di ingrandire la zona edificabile di Pasquee invadendo l'area della trincea. La proposta intacca i valori immobiliari esistenti e suscita solo inutili inquietudini.
- La riduzione degli indici di sfruttamento nella parte antistante del quartiere di Lisano (via al Ponte) non è motivata. Mancano considerazioni volumetriche, realizzative e indicazioni su come sviluppare un quartiere denso, compatto e ordinato. Di fronte al grande vuoto sulla trincea ci può stare anche un quartiere denso.
- Sosteniamo la realizzazione dei percorsi pedonali e ciclabili lungo la trincea fino all'area della stazione FFS. Tali collegamenti possono essere realizzati indipendentemente dalla copertura dei binari e quindi dovrebbero essere esclusi dal vincolo di Piano di quartiere, d'altronde da noi giudicato inopportuno.

10. Conclusioni

Le analisi delle proposte di PR-StazLu2 e PR-TriMa, esposte nelle pagine precedenti, ci inducono a sottolineare alcuni aspetti principali della tematica.

- 1) La stazione FFS di Lugano, principale nodo della mobilità pubblica del cantone, richiede una puntuale progettazione delle infrastrutture di traffico: fermate ferroviarie, conduzione della circolazione stradale, pianificazione dei posteggi pubblici e privati, organizzazione del servizio delle fermate delle linee degli autobus urbani e regionali, realizzazione di collegamenti meccanizzati con la città, integrazione della nuova linea tram/treno, rete dei percorsi ciclabili e pedonali. Questi aspetti essenziali riguardanti la pianificazione dell'area della stazione sono presentati nel progetto PR-StazLu2 solo in maniera sommaria, mentre si sa che in questi campi i problemi risiedono spesso nei dettagli. In particolare mancano informazioni sufficienti per giustificare l'ingombro delle edificazioni pianificate su via Basilea e nel piazzale di Besso. Non è nemmeno possibile giudicare l'efficienza delle soluzioni trasportistiche presentate, né valutare se gli spazi riservati al traffico (pubblico e privato) siano adeguati. La regola vorrebbe che il piano delle infrastrutture stradali e di mobilità pubblica sia presentato, almeno allo stadio di progettazione di massima, prima o assieme al piano delle edificazioni.
- 2) Il secondo tema fondamentale riguarda i contenuti e i volumi degli edifici che si stanno pianificando nell'area della stazione FFS di Lugano. Anche in questo campo le proposte delle autorità sono appena abbozzate e fragili. Mancano le visualizzazioni volumetriche. Saranno comunque utili i contributi che si raccoglieranno in questa consultazione, che si aggiungono a quelli del Dipartimento del territorio, espressi con precisione e competenza. Mentre nell'area sono progettati investimenti infrastrutturali per centinaia di milioni di franchi, le Autorità non hanno definito, se non vagamente, la destinazione degli insediamenti previsti e il ruolo che l'area avrà nel contesto dell'agglomerato luganese. Si sa solo con certezza, che la SUPSI vorrebbe trasferire certe sue attività didattiche e direzionali nel piazzale nord della stazione. Nelle altre aree edificabili (piazzale sud, via Basilea, piazzale ex-Pestalozzi), tutte attrattive e con grandi potenziali, le destinazioni sono indefinite. Se, come noi pensiamo, il luogo deve essere destinato ad accogliere attività di forte rilevanza pubblica, sarebbe ora di avviare uno studio specifico sull'argomento. Noi proponiamo di dare priorità all'insediamento di quei centri scolastici cantonali che raccolgono gli allievi e i docenti da tutto il cantone e di dedicare a queste attività il piazzale sud della stazione e, come

riserva, l'edificazione sopra la stazione degli autobus.

Speciale attenzione deve essere rivolta all'immagine architettonica del luogo che, come abbiamo scritto, è esposta a grande visibilità. In questo campo le autorità sono caricate di alta responsabilità nella ricerca di soluzioni equilibrate, commisurate al luogo e al contesto urbano. A nostro giudizio la proposta dell'edificio SUPSI1, scaturita dallo studio in parallelo delle FFS, è volumetricamente eccessiva e occlude la permeabilità visiva dai treni. Pur confermando la localizzazione, riteniamo opportuno un ridimensionamento e un adattamento del progetto.

3) L'area della trincea ferroviaria di Massagno.

Passate le visioni legate al primo progetto, ora la proposta urbanistica si presenta in tutta semplicità ed essenzialità, ma non per questo rimane scevra da complesse problematiche. Problematiche di due generi, di fattibilità e di destinazione, tra loro strettamente legate. La valutazione di fattibilità, specialmente quella della sostenibilità finanziaria, è basilare. A 10 anni dai primi progetti si dovrà finalmente approntare la stima attendibile dei costi di realizzazione dell'opera.

La nostra analisi ci induce a considerare:

- a) che i prelievi sul plusvalore delle edificazioni nell'area della stazione saranno poca cosa rispetto agli elevati costi della copertura dei binari.
- b) che la costruzione di SUPSI2 sulla trincea non coprirà le spese di copertura dei binari nemmeno per la parte su cui essa inciderebbe.
- c) che dunque la maggior parte dei costi ricadrebbe sul comune di Massagno (ed eventualmente sul comune di Lugano se il parco avesse risonanza cittadina, il che è dubbio).

L'insediamento della SUPSI2 sulla trincea entrerebbe in conflitto con la destinazione dell'area a parco urbano di portata cittadina (analogo al parco Ciani o al parco del Tassino). Infatti la costruzione renderebbe il parco circostante un'area al servizio della scuola e non più al servizio della città. In questo caso sarà più arduo contare sui finanziamenti di Lugano.

Dal punto di vista pianificatorio non ci pare perciò opportuno decretare subito l'edificabilità dell'area della trincea, peraltro legata a oggettive difficoltà costruttive, urbanistiche e a costi di costruzione molto elevati. Secondo noi potrebbe essere più conveniente prevedere nel PR la destinazione a parco pubblico di portata cittadina, pur nella consapevolezza che la sua realizzazione non avverrà a breve termine. Questa scelta potrebbe essere condivisa dai cittadini e manterrebbe aperto il territorio a futuri adattamenti.

Ringraziamo le Autorità per l'occasione dataci di conoscere per tempo i loro intendimenti riguardanti l'organizzazione territoriale di un comparto di importanza preminente per la città e per l'agglomerato luganese. Saremmo lieti se fossimo tenuti al corrente degli sviluppi futuri e fosse dato riscontro alle nostre osservazioni. Seguiremo con attenzione la maturazione dei piani urbanistici ora esaminati.

Con stima.

CITTADINI PER IL TERRITORIO - GRUPPO DI MASSAGNO

Marco Sailer, Presidente

Fabio Dozio Vicepresidente