

## Trincea ferroviaria di Massagno

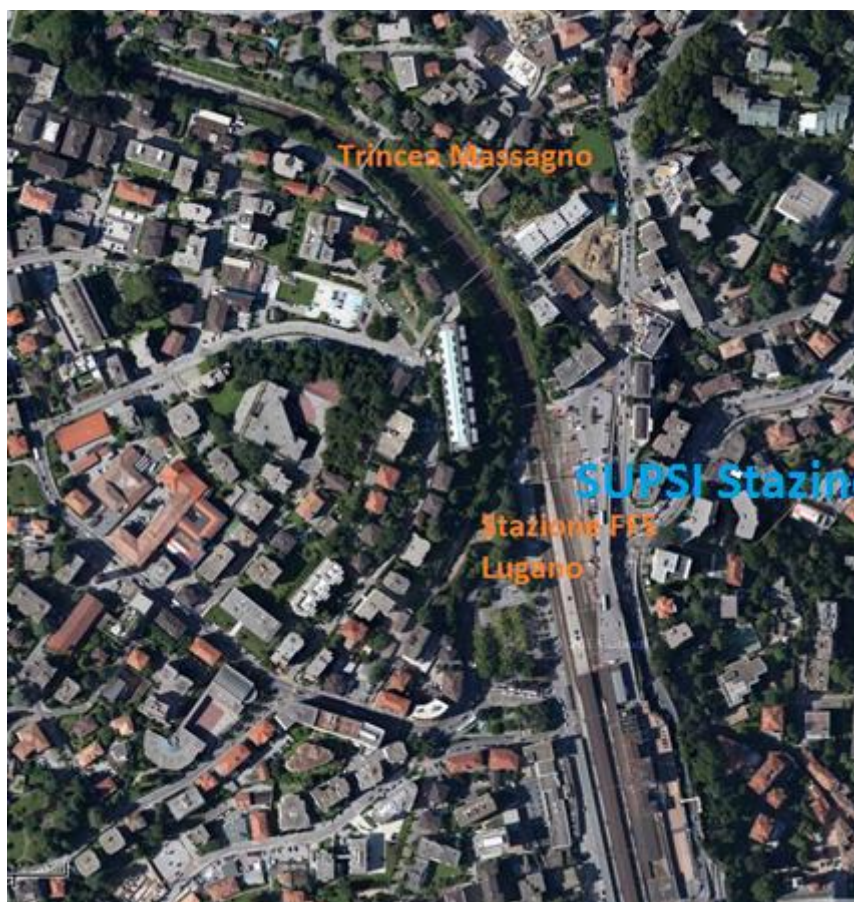
Il Comune di Massagno ha ca. 6000 abitanti e una superficie inferiore al Km quadrato. È un comune prevalentemente a carattere residenziale che si trova a ridosso della stazione ferroviaria di Lugano. Sulle arterie di Via San Gottardo e di Via Besso che portano nel centro di Lugano si rilevano elevati volumi di traffico; nelle zone residenziali interne è presente traffico parassitario che cerca vie più corte e veloci.

Verso Sud/Ovest il territorio è segnato da quella che è la trincea ferrovia, un avvallamento scavato al momento della realizzazione della linea del Gottardo, fra la stazione ferroviaria di Lugano e la galleria ferroviaria a nord.

La trincea ferroviaria è lunga ca. 300 m e la parte nord si trova sul territorio di Massagno e quella sud su quella di Lugano. La larghezza varia dai ca. 20 m ai ca. 50 m.

|                                                                                     |                                                                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  |
| <i>Trincea ferroviaria parte sud</i>                                                | <i>Trincea ferroviaria parte nord</i>                                                |

In questo tratto la ferrovia fa una curva per cui il transito dei treni merci provoca rumore. La trincea si trova nel mezzo di una zona densamente edificata a carattere residenziale.



*Trincea e Stazione Lugano viste dall'alto  
Supsi dove è previsto lo stabile*

Con la copertura della ferrovia si può recuperare un'area di ca. 14 000 mq.

La popolazione di Massagno e di Besso (Lugano) auspica da tempo che la trincea ferroviaria sia coperta e i terreni recuperati e ripristinati. L'investimento non è mai sembrato essere interessante. È unicamente verso l'inizio degli anni 2000 con il forte sviluppo, l'aumento dei prezzi dei terreni e le prospettive aperte da Alptransit che questa opzione si è fatta più concreta.

## **Il Masterplan Città alta**

Si tratta di un progetto pianificatorio molto dettagliato, praticamente un progetto di PR, con indicazioni delle altezze e degli indici di occupazione degli edifici. L'assetto urbanistico proposto per la zona Stazione FFS e Trincea ferroviaria prevede i seguenti elementi:

- Un nuovo Viale Stazione che dalla parte dietro alla stazione FFS di Lugano si alza e sale sopra la ferrovia verso Massagno.
- Un futuro collegamento stradale con l'uscita autostradale di Lugano Nord.
- Delle costruzioni molto intensive sia dietro alla Stazione FFS che nel territorio di Massagno.
- L'abbattimento delle costruzioni esistenti, compresa la proprietà del ricorrente Francesco Rizzello (indicata con il punto rosa), fra Via Pasquee e Via Madonna della Salute per ricavare un parco.



Il Masterplan Città Alta ultima versione

## Cronistoria

- 1983 il PR di Lugano individua attorno alla stazione FFS di Lugano una zona, che poi chiama ZP4, entro cui procedere a studi pianificatori per elaborare un Piano urbanistico particolareggiato.
- 1987, le FFS, le PTT e la Città di Lugano bandiscono un concorso di architettura per la zona ZP4 con la volontà di elaborare un Piano Particolareggiato.
- 23 febbraio 1989 Il primo premio vien assegnato al progetto Fucsia di Antonio Antorini e Aurelio Galfetti.
- 1997 il Consiglio di Stato, in collaborazione con la Città di Lugano e con le FFS, avvia lo studio funzionale e urbanistico per l'area della stazione FFS. Operatore prescelto: Aurelio Galfetti.
- 1998 L'indirizzo riguardante l'aspetto delle infrastrutture per la mobilità approda nella scheda di PD, adottata come "Dato acquisito".

In questo contesto era anche prevista la copertura della trincea ferroviaria.

- 24 ottobre 2001 il CC di Massagno stanZIA un credito di FR. 35'000 per finanziare un primo studio per lo sviluppo del comparto trincea.
- Nel 2002 il Municipio di Massagno propone al Cantone e alla Commissione regionale dei trasporti l'inclusione nel progetto di sviluppo della Stazione di Lugano del comparto trincea ferroviaria con una strada di raccordo con l'autostrada Lugano Nord.
- 3 ottobre 2002 serata informativa del Municipio di Massagno dove viene presentato un progetto di creazione di una nuova arteria stradale di collegamento fra l'autostrada e la stazione FFS di Lugano, passando sopra la trincea ferroviaria.
- 7 maggio 2003 la Delegazione delle Autorità (composta da CRTL, DT, FFS e Municipi di Lugano, Massagno e Sorengo) approva l'indirizzo urbanistico e funzionale, approfondito come progetto di massima (denominato StazLu), elaborato in collaborazione con gli operatori prescelti.

Nello stesso tempo la Delegazione delle Autorità incarica i Comuni di Massagno e di Lugano di approfondire la pianificazione dell'area della trincea ferroviaria di Massagno.

- Maggio 2003 viene avviata una progettazione test dell'area stazione FFS Lugano e "Trincea di Massagno", nell'ambito della quale viene sviluppato e messo a punto un nuovo concetto urbanistico denominato "Linkage". Il lavoro preesistente, già approvato dalle diverse autorità e senza strada, viene completamente dimenticato.
- 12 giugno 2006. Delegazione delle autorità (Commissione regionale dei Trasporti, Consiglio di Stato, Municipio di Lugano, Municipio di Massagno, Municipio di Sorengo, Ferrovie Federali Svizzere FFS) incaricano i Comuni di Lugano e Massagno di consolidare il concetto Linkage in un Masterplan che serva da base per una variante di Piano regolatore e per l'eventuale modifica del Piano dei trasporti del Luganese e della scheda di Piano direttore cantonale no. 12.23.5 con l'aggiunta del "Viale Stazione".
- 20 settembre 2006. Serata di presentazione pubblica del progetto Linkage.
- 7 settembre 2007. Le FFS, Il Dipartimento del Territorio (direttore On. Borradori), la Commissione dei trasporti del Luganese, i Municipi di Lugano, Massagno, Sorengo, approvano il "Masterplan Città Alta" e stabiliscono che la Città di Lugano e il Comune di Massagno "procedono al consolidamento formale attraverso una procedura pianificatoria coordinata a livello comunale (varianti di Piano regolatore) e definita con le FFS Immobili". Il progetto Masterplan è incentrato sull'idea di:
  - Creare un "Viale della stazione" che dalla Stazione FFS di Lugano, sale sopra la ferrovia, continua sulla trincea di Massagno e si collega all'autostrada Lugano Nord.
  - Realizzazione, su un lato del nuovo Viale stazione, di una serie di costruzioni intensive (indice d'occupazione del 400%) e di un numero importante di posteggi.
  - Eliminazione delle costruzioni private, esistenti fra Via Pasquee e Via Madonna della Salute, per realizzare al loro posto un parco alberato pubblico.
- 27 ottobre 2008. I Municipi di Lugano e Massagno firmano la convenzione per la realizzazione del piano regolatore intercomunale nel comparto della "trincea ferroviaria" di Lugano-Massagno (TriMa), sulla base del MasterPlan-CittàAlta.
- 2009 ulteriore coinvolgimento di FFS Immobili, maggiore proprietario fondiario nel comparto della Città Alta, e da qui è scaturita l'ipotesi di realizzare un campus universitario, costituito prioritariamente da un insediamento in stazione (piazzale nord).
- 8 luglio 2009. I Municipi di Lugano e Massagno modificano il perimetro del comparto "Trincea ferroviaria" allegato alla convenzione, includendovi parte del piazzale stazione

“che permetta l’attuazione dell’ipotesi di un campus universitario SUPSI verso la “trincea ferroviaria” di Massagno,”.

- 27 Ottobre 2009. I Municipi di Lugano e Massagno organizzano una presentazione ai membri dei rispettivi Consigli comunali circa l’idea di collaborare con la SUPSI e le FFS, per la realizzazione di un campus universitario nell’area della Stazione FFS di Lugano. Nella discussione che segue il rappresentante di Massagno Ambiente si complimenta con i Municipi e invita a organizzare una procedura condivisa in modo che la pianificazione possa procedere velocemente. Si raccomanda di evitare elementi contestati, come la strada, che suscitano opposizione.
- Novembre 2009. Il gruppo PS di Massagno invita, con uno scritto, il Municipio di Massagno a scegliere una soluzione il meno possibile contestata.
- 13 gennaio 2010. Il Municipio di Massagno rilascia il messaggio volto all’approvazione da parte del Consiglio Comunale (CC) della convenzione e concessione di un credito di Fr. 140'000 per la partecipazione all’allestimento del PR-TrimMa. Per la prima volta il Municipio dichiara esplicitamente di rinunciare al collegamento viario verso l’uscita autostradale Lugano-nord. Nello stesso tempo il Municipio conferma la volontà di realizzare "il Viale Stazione, il quale assume pertanto unicamente un significato di strada di servizio al quartiere, che permette di collegare i quartieri di Besso e Massagno con la stazione FFS".
- Febbraio/Marzo 2010. In una riunione dei capigruppo dei partiti rappresentati in CC, Massagno Ambiente, segnala che nella convenzione ci sono dei punti che vincolano eccessivamente la pianificazione alle risultanze del Masterplan e della contestata strada. Propone di concordare delle modifiche, eliminando il riferimento alla caratteristica vincolante, e i riferimenti agli elementi pianificatori del Masterplan (da sviluppare nella pianificazione) in modo che la convenzione possa essere votata da tutte le forze politiche e non susciti opposizione. Alla proposta non viene dato seguito, adducendo fra l’altro che essendo i testi già approvati dai due Municipi non possono essere modificati.
- 25 febbraio 2010. Il Municipio di Lugano, rilascia il messaggio municipale 8017, teso all’approvazione della convenzione con Massagno, del relativo credito di Fr. 140'000, e di un relativo credito di Fr. 180'000 per la pianificazione del comparto stazione FFS (StazLu2).
- 12 marzo 2010. La Commissione delle petizioni di Massagno, propone una modifica al testo della convenzione, che trova l’appoggio del Municipio di Massagno.

- 29 marzo 2009. Al Municipio di Massagno perviene un invito della Commissione della pianificazione del CC di Lugano, indirizzata alla commissione competente del CC di Massagno, perché le commissioni si trovino e coordinino l'analisi della convenzione e eventuali modifiche.

Il Municipio di Massagno discute dell'argomento prima della seduta del consiglio comunale, ma decide di non trasmettere però questo scritto al CC di Massagno.

- 29 marzo 2010. Consegna al Consiglio comunale della petizione "Cancellate l'ipotesi di una strada sulla trincea!" firmata da 765 cittadini di Massagno.
- 29 marzo 2010. Il Consiglio comunale (CC) di Massagno approva la convenzione con la modifica al testo proposta dalla Commissione petizione e concede il credito di Fr. 140'000.- per l'allestimento del PR-TriMa, "nell'ambito dell'attuazione del MasterPlan-CittàAlta".
- 30 marzo 2010. Il Municipio di Massagno risponde alla Commissione di Lugano segnalando che il CC di Massagno nel frattempo ha approvato la convenzioni e che l'incontro è inutile.
- 7 aprile 2010. Domenico Zucchetti chiede al Municipio di Massagno libero accesso a tutta la documentazione relativa alla fase di elaborazione del Masterplan e alla documentazione relativa la progettazione trincea.
- 14 aprile 2010. Il Municipio di Massagno nega l'accesso alla documentazione segnalando che è applicabile l'art. 105 LOC.
- Un gruppo di cittadini di Massagno interpone ricorso contro il testo della convenzione al Consiglio di Stato.
- 18 maggio 2010. La Commissione pianificazione di Lugano, rilascia un rapporto suggerendo una serie di modifiche alla Convenzione. La Commissione si rammarica nel suo rapporto di non avere potuto collaborare con la commissione di Massagno.  
Propone di realizzare il Viale della Stazione con le caratteristiche di strada di quartiere per il traffico lento.
- 14 giugno 2010. Il CC di Lugano approva la convenzione con le modifiche suggerite dalla sua Commissione di pianificazione.
- Luglio 2010 RailValley (railvalley.org) realizza e presenta ai Municipi dei comuni interessati uno studio denominato "La terrazza sul Lago", che approfondisce i potenziali della Stazione FFS di Lugano e ripropone interventi utili a valorizzare dal punto paesaggistico ed economico il comparto.
- 22 settembre 2010. Il CdS respinge il ricorso, sostanzialmente non entrando nel merito.

- Settembre 2010. Contro la decisione del CdS viene interposto ricorso al TRAM.
  - Il Municipio di Massagno, nella sua risposta al ricorso indica che, non appena sarà terminato l'iter ricorsuale, il Municipio sottoporrà al CC il testo già approvato da Lugano.
  - I ricorrenti Bernasconi e Zucchetti sottopongono una duplica al ricorso al TRAM in cui prendono atto del fatto che il testo della convenzione sarà modificato.
  - 13 aprile 2011. Il TRAM respinge il ricorso indicando in particolare che la Legge sulla pianificazione del Territorio prevede che contestazione di ordine pianificatorio e relative alla partecipazione dei cittadini possano essere fatte valere solo al termine della procedura di pianificazione.
  - 8 giugno 2011. Il Municipio di Massagno licenzia il messaggio concernente l'allineamento del testo della convenzione con la Città di Lugano.
  - 1 Settembre 2011. Un rapporto di minoranza della Commissione delle petizioni propone che il testo della convenzione sia rivisto, in modo che siano eliminati i riferimenti alla strada e altri elementi pianificatori del Masterplan.
  - 12 settembre 2011. Il CC approva la convenzione con le modifiche apportate da Lugano.
  - 22 settembre 2011. Inizio raccolta firme per il referendum e l'iniziativa "Parco Genzana".
  - 30 Settembre 2011. Contro il testo della convenzione sono introdotti al CdS due ricorsi separati da parte del Sig. Rizzello, proprietario di un terreno incluso nel comparto di pianificazione e dei Sig. Bernasconi e Zucchetti (Consiglieri comunali).
  - 7 ottobre 2011. Le FFS e la SUPSI chiedono ai comuni di Lugano e Massagno che la zona di pianificazione della stazione sia staccata da quella della trincea (ritorno ai perimetri stabiliti della convenzione del 2008), in modo che sia possibile iniziare con la progettazione del futuro edificio della SUPSI, previsto a nord della Stazione FFS in territorio di Lugano, nei tempi previsti.
  - 21 novembre 2011. Il Municipio attesta la riuscita del Referendum (561 firme) contro la decisione del CC, e che la votazione popolare sarà convocata a dipendenza dell'esito dei ricorsi.
  - 11 gennaio 2012. Il Municipio attesta la ricevibilità dell'iniziativa "Parco Genzana" (547 firme) che prevede la copertura della trincea ferroviaria e la copertura della trincea con la creazione di un parco pubblico integrato in un campus universitario.
  - 12 gennaio 2012. Il CC di Massagno tratta la petizione "Cancellate l'ipotesi di una strada sulla trincea!" e risolve di non entrare in materia e di archivarla.
- Non risponde quindi alle preoccupazioni di chi teme che venga costruita una strada.

- 12 gennaio 2012. La pianificazione Masterplan città alta è inserita come progetto del PAL2 (Piano agglomerato del Luganese), compresi la strada sopra la trincea, l'edificazione intensiva e la creazione di un parco al posto delle case fra Via Pasquee e Via Madonna della Salute (fra cui quella del ricorrente).
- 22 marzo 2012. Al convegno ASPAN il capo di FFS-Immobili conferma la volontà di costruire sulla trincea e ripresenta le criticatissime volumetrie previste dal MasterPlan-Città Alta.
- 29 maggio 2009. Il Municipio informa durante il CC che FFS Immobili ha invitato il Comune a partecipare a un gruppo di lavoro per elaborare pianificazioni alternative.
- 30 maggio 2012. Il CdS Respinge i ricorsi contro la convenzione adottata il 12 ottobre 2011.
- Giugno 2012. Contro la decisione del CdS viene interposto ricorso al TRAM.
- Il 25 giugno 2012 le FFF e la SUPSI indicano un concorso di progettazione per la realizzazione entro il 2016 di una sede SUPSI in zona stazione e verso il 2020 di un campus universitario sopra la trincea ferroviaria.
- 17 agosto 2012. Il Municipio scrive a Domenico Zucchetti, rappresentante iniziativa "Parco Genzana" per informarlo che intende tenere in sospeso l'iniziativa e avere un parere al riguardo.
- 19 settembre 2012. Domenico Zucchetti risponde al Municipio.
- 11 ottobre 2012. Il Municipio risponde a Domenico Zucchetti.
- Dicembre 2013 vi è un incontro fra la direzione del progetto FFS e due ricorrenti. Le FFS informano che a breve saranno presentati i progetti alla giuria e che entro fine marzo 2013 i progetti saranno resi pubblici.  
Le FFS comunicano che la presentazione dei progetti è stata spostata a fine maggio 2013.
- 2 maggio 2013 il TRAM respinge il ricorso.
- Inizio giugno 2013 sembra che i progetti elaborati nel concorso FFS saranno presentati pubblicamente il mese di luglio.
- 7 giugno 2013 viene interposto il presente ricorso al Tribunale Federale.