



PARTITO SOCIALISTA
Sezioni di Lugano e Massagno



di Lugano e Massagno

Al Municipio di Lugano,
Piazza Riforma
6900 LUGANO

Al Municipio di Massagno
6900 MASSAGNO

Alla Commissione Intercomunale
Per la pianificazione
della Trincea di Massagno
CP 4046
6904 LUGANO

Lugano, 10 giugno 2017

OSSERVAZIONI a PR StazLu2 e PR TriMa

Lodevoli Autorità,
inoltriamo le osservazioni maturate al nostro interno coinvolgendo i rispettivi Comitati con l'obiettivo di presentare una visione condivisa e largamente rappresentativa delle sensibilità verso una qualificata politica di sviluppo urbano quale la realtà urbana luganese merita.

Abbiamo preso visione della documentazione relativa alla consultazione :

1. Piano regolatore intercomunale del 27 ottobre 2015
Campus SUPSI/Trincea ferroviaria
2. Esame preliminare del Dipartimento del Territorio del 14 luglio 2016
3. Variante di Piano regolatore comunale **PR StazLu2** del 22 ottobre 2015
4. Esame preliminare del Dipartimento del Territorio (senza data)

e nuovamente

5. il **Masterplan Città Alta** del gruppo Linkage del 7 settembre 2007
più volte citato in tutti gli atti in consultazione

1. PREMESSE

I firmatari delle presenti Osservazioni hanno rispettato l'indice dei due testi d'esame preliminare redatti dai funzionari del DT affinché il documento fosse facilmente confrontabile, ma soprattutto perché rispetto ai due rapporti di pianificazione risulta essere più preciso e meglio argomentato poiché strumento di analisi multidisciplinare. Le citazioni dai suddetti documenti sono in corsivo senza ulteriori indicazioni, ma chiaramente riferibili all'argomento trattato e ai rispettivi EP.

Al paragrafo *Principi pianificatori e disposizioni per il dimensionamento delle zone edificabili* si enuncia in conformità al diritto superiore e alla migliore prassi disciplinare il principio che deve stare, anche a nostro parere, alla base di tutta l'operazione: **«occorre garantire una gestione parsimoniosa del suolo, fissare zone edificabili conformi alle reali necessità di sviluppo e ben allacciate alla rete di trasporto pubblico, nonché promuovere insediamenti compatti e di elevata qualità».**

2. CONSIDERAZIONI FORMALI

Osservazioni sugli elaborati grafici

Concordiamo con il DT per quanto riguarda la richiesta di aggiornamento dei Piani 01, 02 e 03 di Lugano (rotonda su via Marainil) e chiediamo che anche i piani di Massagno siano aggiornati (nuove edificazioni del rione di S.Lucia, Palestra etc.). Inoltre esigiamo che non abbondino il colore verde nella cartografia soprattutto quando indica edificazioni e impianti stradali.

CONSIDERAZIONI SEMANTICHE

In tutti i documenti in questione si rileva l'espressione quartiere riferito giustamente a Besso e a Massagno. Appare però anche sul testo del DT il termine discutibile di *Quartiere della Trincea ferroviaria, Città Alta*, parte del quartiere di Massagno citato altrove. Sugeriamo un'altra denominazione per definire le parti di città con criteri più rigorosi e chiari (quartiere, rione, isolato, contrada).

3. SITUAZIONE PIANIFICATORIA

Al paragrafo 3.3 *Progetti urbanistico-pianificatori* dell'Esame Preliminare Massagno e al cap.3 *Situazione pianificatoria* dell'Esame Preliminare Lugano si traccia la storia e l'avanzamento della pianificazione fino al Masterplan Città Alta del gruppo Linkage. A quale disegno urbanistico ci si riferisce ora dal momento che l'arteria di penetrazione non c'è più e neanche la strada di "cabotaggio" dal centro di Massagno alla stazione?

4. CONFORMITÀ CON LA PIANIFICAZIONE DI ORDINE SUPERIORE. PIANO DIRETTORE CANTONALE E PROGRAMMA D'AGGLOMERATO DEL LUGANESE PAL.

Condividiamo la destinazione a Polo di sviluppo economico e l'insediamento di scuole pubbliche di rilevanza regionale, nonché di aree di svago per la cittadinanza e gli utenti di tali istituti. *Sono quindi date le condizioni anche per definire attraverso un piano di utilizzazione comunale gli usi **ammissibili** (noi aggiungerei **e opportuni**) secondo il diritto cantonale e comunale di quelle superfici considerate dagli stessi come "area bianca" o al più come area ferroviaria.*

Gli insediamenti abitativi non sono auspicati in prossimità della ferrovia e sulla trincea per tener conto dei problemi di sicurezza evocati dallo stesso DT e della necessità di avvicinare alla stazione non solo gli studenti e gli insegnanti della SUPSI ma, in prospettiva futura, anche quelli della SPAI di Trevano, correggendo un evidente errore pianificatorio del passato.

5. CONTENUTO DELLA VARIANTE

NODO di Lugano FFS Condividiamo la misura che riconferma **la doverosa e prioritaria organizzazione del nodo intermodale della Stazione** *tenendo conto dell'aumento dell'utenza a seguito dello sviluppo del TILO e dell'apertura della galleria di base del S.Gottardo e del Ceneri.* Nel concreto condividiamo la definizione dell'anello stradale StazLu: Sottopasso Tassino, v.Basilea, Terminale autobus, sottopasso Genzana, v.S.Gottardo, v. Maraini con circolazione **a senso unico e facilitato per il TP.**

Si apprezza il concetto di *utilizzo della rete delle strade di servizio esistenti e di quella prevista nell'ambito del progetto StazLu1 per l'urbanizzazione del comparto* (NdR Sottopasso Tassino, sottopasso Genzana, Rotonda Besso), *con esclusione di nuove strade di collegamento verso la rete stradale di ordine superiore.* Il ribadito riferimento al Masterplan Città Alta Modulo 2 risulterebbe caduco (viale della Stazione, nuovo centro cittadino in territorio di Massagno). Il previsto Terminale degli autobus regionali e urbani, nel contesto condiviso di una stazione aperta verso la città, deve essere **visibile dai viaggiatori e quindi posta allo stesso livello della strada.** L'edificio previsto sul fondo ex Pestalozzi deve quindi iscriversi a norma di PR una struttura a *pilotis* (pilastrata) con superficie coperta interamente destinata a Terminale autobus, un parcheggio sotterraneo di dimensioni non eccessive considerando l'attuale forte livello di motorizzazione e la scarsa occupazione dell'attuale parcheggio, mentre va portata una certa attenzione agli stalli riservati alle fermate di corta durata K+R in questo caso sui due lati della stazione dovrebbero esserne previsti almeno una dozzina in più degli attuali.

6. ESAME DEI CONTENUTI DELLE VARIANTI

Significato storico del comparto: andrebbe precisato il contesto storico-geografico che vede negli anni 1872-74 l'inizio della trasformazione del Borgo di Lugano, dei suoi sobborghi (tra cui i Corpi Santi di Massagno Gerso e Rovello), dei villaggi della Valle del Cassarate in agglomerato urbano diffuso. La

“cesura“ della trincea ferroviaria ha modificato e ampliato la valle del riale Genzana che ha avuto un ruolo non marginale nella definizione della forma del borgo medioevale di Lugano con il riale di S.Lorenzo che raggiungeva l'antica riva di piazza Cioccaro. Quindi l'avvallamento della trincea ferroviaria, pur essendo stato fortemente modificato dal lavoro umano non è che la persistente caratteristica della collina e rappresenta ora l'occasione di riproporla, soprattutto come area libera e verde, con il percorso pedonale naturale verso il centro città da Massagno, ora disagiata su via Genzana e fortemente compromessa dalla motorizzazione su via S.Gottardo.

*Beni culturali protetti e perimetro di rispetto LBC e Inventario degli insediamenti svizzeri da proteggere (ISOS): apprezziamo le indicazioni e suggestioni dipartimentali e ne auspichiamo l'accoglimento da parte di esecutivi e legislativi comunali. Consideriamo anche noi fondamentale che **determinante sarà il ruolo assunto dagli spazi liberi di relazione, così come la nuova gerarchia che verrà ad instaurarsi tra i nuovi corpi di fabbrica e le preesistenze, dove le seconde dovranno preservare il loro carattere di emergenza urbana e paesaggistica*** Estendendo la disposizione all'arredo urbano che non deve in alcun modo interferire, come nel recente passato, sulle viste dal Belvedere della stazione verso il lago, il nucleo storico e soprattutto il campanile della Cattedrale.

Interesse pubblico per il cambiamento di destinazione dell'area ferroviaria. PR Massagno. Piano di quartiere per la copertura della “Trincea ferroviaria”. Condividiamo le considerazioni espresse sul Parco e Campus SUPSI anche alla luce della realizzazione del tratto di trincea ferroviaria coperta a Ginevra (Eaux-Vives – frontiera CH/F). Segmento del collegamento Cointrin CFF: Annemasse SNCF di larghezza simile alla nostra e per una lunghezza di tre chilometri, definita semplicemente Voie Verte (ciclabile e pedonale) sulla quale si affacciano generosi spazi verdi pubblici e privati. Sottolineiamo comunque l'importanza delle affermazioni, per noi incontestabili, contenute nell'EP dipartimentale:

L'inevitabile conformazione lunga e stretta delle superfici in questione, per di più con la porzione centrale che esclude la realizzazione di nuovi edifici sopra la soletta di copertura dei binari, condiziona fortemente l'impianto complessivo, rispettivamente il concetto di campus e l'immagine di parco entro il quale s'inserisce.

*La soluzione qui proposta, nella misura in cui predilige la concentrazione dei nuovi volumi destinati alla seconda fase del campus SUPSI (20.000 mq SUL) in una superficie di 5.000 mq ca in prossimità del limite meridionale del comparto, porta alla realizzazione di un impianto di forte impatto ed incidenza paesaggistica, tanto che **dal piazzale della stazione la percezione del costruito prevarrebbe sulla percezione degli spazi liberi.***

Condividiamo anche il suggerimento che i Comuni si attivino per non indicare zone e potenziali edificatori rigidi nel PR demandando al più approfondito PQ la definizione architettonica e paesaggistica di qualità che il comparto esige.

Area A1-Campus SUPSI fase 1

Alla luce di quanto affermato dal DT e da noi confermato al punto precedente non comprendiamo l'affermazione conclusiva *Date queste indicazioni* (NdR tutte da noi condivise), *è possibile prescindere dall'impartire in modo imperativo le altezze massime e le volumetrie del nuovo edificio come richiesto dall'UBC.* Le

volumetrie proposte non devono creare, insieme al muro di sostegno del terrapieno, una situazione soffocante e fuori misura rispetto alla dimensione della città. L'esistente palazzo Genzana, occupato da uffici cantonali, deve in qualche modo essere considerato in sé (possibile naturale estensione della SUPSI) e per l'altezza massima da non superare della nuova edificazione.

Modalità per l'allestimento del PQ: Se allestito dai Comuni per il DT sarà un Piano particolareggiato.

Promozione della politica comunale dell'alloggio: Parere favorevole del DT sulla destinazione d'uso del mappale N.374 RFD di proprietà comunale con superficie 1420 mq . Suggerimento da noi condiviso di definizione di una porta verso il "parco della trincea" con la traduzione *a livello normativo con la richiesta ad esempio di un piano terreno libero e permeabile* (NdR pilotis, pilastrata).

Zona residenziale semi estensiva RSE: I valori edificatori proposti convergono alla conservazione di una parte relativamente omogenea e significativa del centro del quartiere di Massagno che con casa Pasquée e il parco Ippocastano danno qualità ambientale al percorso pedonale storico verso la stazione, passando davanti a un monumento autentico quale l'oratorio pubblico di Cappella della Salute. Non si giustifica l'ampliamento dell'isolato di Pasquée con la conseguente cancellazione della vigna che ha indubbiamente pregnanza storico culturale e fungerebbe da filtro naturale tra le residenze e lo spazio di verde pubblico con il percorso ciclopedonale.

Zona residenziale semi intensiva RSI: Condividiamo il parere del DT in questo caso una moderata densificazione di qualità non pregiudica l'aspetto del comparto né quello del "parco".

Messa in rete delle aree libere: Condividiamo pienamente la raccomandazione che *i progetti relativi all'area del portale (NdR FFS), al comparto A e all'area della SUPSI fase 1, dovranno essere l'occasione per proporre una progettazione unitaria o perlomeno essere debitamente coordinati in modo da permettere una **progettazione integrata, coerente e qualificata dei percorsi pubblici ciclabili e pedonali.***

Non si giustifica a nostro avviso, considerata l'esiguità del sito più di un percorso ciclopedonale discendente. Va presa in seria considerazione la cancellazione della tratta ciclabile e il declassamento del percorso pedonale lungo via Genzana per l'eccessiva pendenza, perché è anche strada carrozzabile, perché non è adatta a tutte le età, perché pericolosa in caso di gelo.

Perimetro della variante adeguato ma con non pochi rischi per una corretta pianificazione dovuti ai particolarismi comunali. I due PR devono essere trattati unitariamente e ciò significa che il Consiglio comunale di Lugano deve adottarli contemporaneamente.

Relazioni con il piano del traffico Mobilità lenta: condividiamo le suggestioni del DT. Sosteniamo in modo particolare la fondatezza della proposta di riattivazione della funicolare degli Angeli, con una funzione di trasporto complementare (biciclette) a quella della Stazione nonché l'opportuno collegamento con il parco del Tassino e le necessarie misure di moderazione del traffico quale incentivo all'uso del percorso pedonale esistente su via Maraini.

Relazioni con il piano del traffico, Posteggi Il posteggio P8 a Massagno insiste sulla futura area della citata politica comunale dell'alloggio.

Aspetti ambientali. Prendiamo atto di tutte le osservazioni del DT che sono sorrette da disposizioni e prassi affermate.

Sostenibilità finanziaria. Prendiamo atto che il DT segnala l'attuale lacuna nella previsione dei costi sulla gestione corrente dei due comuni.

Compensazione di vantaggi e svantaggi derivanti dalla pianificazione territoriale. Prendiamo atto che contrariamente a quanto asserito al cap.8.1.2 del rapporto di pianificazione, entrambe le zone EP destinate alla realizzazione del campus SUPSI (fase 1 e fase 2) devono essere considerate soggette a prelievo del contributo di plusvalore (art. 93 Lst). Inoltre nulla si oppone a una partecipazione finanziaria cantonale di ca il 30% per la copertura della trincea.

PR LUGANO NUOVE AREE EDIFICATE

Aree edificabili A e B. Area edificabile di via Lucerna e Nodo intermodale. Viene colta la condizione problematica dovuta alla definizione dei due perimetri PR delle due aree. S'impone sia per la definizione dei percorsi che per l'edificazione una **perfetta armonizzazione degli interventi**. Inoltre se per l'area A il Dipartimento ritiene determinante escludere a priori nuove edificazioni a tutela dell'area verde, per l'area B, destinata alla realizzazione del nodo intermodale, è anche possibile ipotizzare un'edificazione in altezza.

Fatto salvo quello che lo stesso DT afferma per le aree C1 e C2: *la realizzazione di un edificio emergente deve giustificarsi non solo dal profilo urbanistico, ma anche per rapporto ai contenuti proposti.*

Aree edificabili C1 e C2. Condivise le argomentazioni critiche soprattutto riguardo al primo modulo C2 da sud che definirebbe una inopportuna uniformità a quel tratto di via Basilea indebolendo l'unica area tuttora destinata all'accoglienza alberghiera e che varrebbe la pena rinforzare piuttosto che ipotizzare altre localizzazioni. L'opportunità esistente di cogliere dai marciapiedi della stazione con un colpo d'occhio la presenza di alberghi alle porte del parco del Tassino non va assolutamente sprecata.

Si suggerisce di riconsiderare la destinazione residenziale intensiva della metà della zona speciale interessata dalla presenza dell'Hotel Continental, tra V.Montarina e il Parco del Tassino. Non deve perdersi in questa parte, ormai piuttosto ridotta il carattere di città-giardino con funzione turistica dominante.

Aree edificabili D1 e D2. Perfettamente condivise le osservazioni del DT e a sostegno delle nostre citiamo la considerazione conclusiva:

La percezione di chi transita sul piazzale della stazione e nel comparto deve pertanto continuare ad essere unica e privilegiata: non sono infatti molte le stazioni in Svizzera che permettono di avere uno sguardo complessivo sulla città e la regione.

Giardini e spazi verdi. L'affinamento della variante deve comprendere la giusta considerazione dei giardini storici. Inoltre la presenza di una sequoia gigante

nell'area edificabile A di via Lucerna dovrebbe suggerire una destinazione di servizio e di svago per la SUPSI piuttosto che una generica destinazione residenziale.

Relazioni con il piano del traffico. Rete stradale, percorsi ciclabili, percorsi pedonali, posteggi pubblici e privati zone edificabili osservazioni di dettaglio

Non sono chiare per il DT e ancor meno per chi esamina la documentazione senza informazioni insider, le modalità di funzionamento del nodo intermodale della stazione.

Aspetti ambientali. Prevenzione del rumore, protezione acque, aspetti energetici. Prevenzione degli incidenti rilevanti (OPIR) Protezione dalle radiazioni non ionizzanti.
Per evidenti limiti di competenza in ambiti così specialistici, prendiamo atto delle precisazioni degli uffici competenti.

Modalità di realizzazione (sostenibilità finanziaria). Ambito fondamentale tutto da definire.

Compensazione di vantaggi e svantaggi derivanti dalla pianificazione territoriale.
Va presa nel dovuto conto per quanto lo stesso DT ha fatto emergere in relazione alle destinazioni AP-EP di TriMa.

7. CONCLUSIONI

- Ribadita la necessità di una visione globale unitaria del comparto della stazione in un'ottica di **sviluppo qualitativo e non di crescita quantitativa diffusa**.
- La pianificazione del polo amministrativo e formativo a carattere regionale è d'interesse soprattutto cantonale ciò che è dal CdS (DT e DECS) esplicitamente riconosciuto con il prospettato e articolato sostegno finanziario per SUPSI e "Parco della trincea".
- La costruzione del "parco della trincea ferroviaria" deve avvenire nel quadro della qualifica generale del comparto della Stazione facendo capo alle plusvalenze (v. convenzione CEVA Genève), non escludendo a priori una partecipazione dei comuni più direttamente interessati.
- La corretta ed efficiente ridefinizione del nodo intermodale è d'interesse locale, quindi non solo di Massagno e Lugano. **La buona funzionalità del nodo d'interscambio dei trasporti è essenziale e prioritaria.** La regola vorrebbe che il piano delle infrastrutture sia definito e presentato prima o contemporaneamente a quello delle edificazioni.

I presidenti delle sezioni del Partito Socialista di Lugano e di Massagno

I presidenti de I Verdi del Ticino di Lugano e di Massagno