

## MUNICIPIO DI MASSAGNO

Messaggio Municipale N. 2112

concernente la richiesta di un credito di Fr. 140'000.-  
per l'allestimento del PR-TriMa - Piano regolatore intercomunale  
del comparto "trincea ferroviaria" con la Città di Lugano  
nell'ambito dell'attuazione del Masterplan Città Alta (Modulo 2)

---

Onorando Consiglio comunale  
6900 Massagno

Ris. Mun. 12.1.2010

Massagno, 13 gennaio 2010

Signora Presidente, Signore e Signori Consiglieri,

con il presente messaggio, il Municipio sottopone alla Vostra attenzione per esame e approvazione la richiesta di un credito per l'allestimento di una variante pianificatoria intercomunale con la Città di Lugano inerente il comparto della "trincea ferroviaria" di Lugano - Massagno (TriMa), procedura da svolgere nel contesto dell'attuazione del disegno urbanistico denominato "Masterplan Città Alta" e dell'ipotesi di insediamento in loco di un nuovo Campus universitario per la Scuola universitaria professionale della Svizzera Italiana (SUPSI).

Il comparto della "trincea ferroviaria" è genericamente regolato nel PR del Comune di Massagno dall'art. 22 delle NAPR comunali, approvate dal Consiglio di Stato il 2 dicembre 1997, che prevede l'obbligo di allestire un Piano particolareggiato, mentre nella parte del comprensorio su territorio della Città di Lugano esso è inserito in una "zona di pianificazione" senza contenuti urbanistici specifici denominata ZP4.

Per regolare lo svolgimento dei lavori pianificatori intercomunali giusta l'art. 24 cpv. 5 della LALPT, I Municipi di Massagno e Lugano hanno sottoscritto in data 27 ottobre 2008 una convenzione la cui ratifica vi viene richiesta con il presente messaggio.

## Sommario

1.	Introduzione .....	2
2.	Il quadro pianificatorio del comparto TriMa .....	4
3.	Gli elementi salienti del "Masterplan Città Alta" .....	5
4.	Verso il nuovo Campus universitario SUPSI .....	8
5.	Implementazione della strategia a livello di coordinamento dei lavori.....	10
6.	Il perimetro della variante pianificatoria PR-TriMa .....	12
7.	Organizzazione dei lavori.....	13
8.	Compiti pianificatori e di accompagnamento specialistico .....	14
9.	Assegnazione dei mandati.....	15
10.	Costi e tempistica .....	15
11.	Conclusioni .....	16

### 1. INTRODUZIONE

A partire dal 2002 gli esecutivi dei Comuni di Massagno e Lugano hanno affrontato in maniera congiunta le diverse tematiche strategiche ed operative che scaturiscono da un compito di grande rilevanza per lo sviluppo dell'agglomerato urbano del Luganese: la gestione della riqualifica e dello sviluppo del comparto territoriale a ridosso nella parte nord della Stazione FFS di Lugano denominato "trincea ferroviaria" di Massagno (TriMa). Questo approccio coordinato vuole garantire la realizzabilità delle necessarie misure di ordinamento territoriale e l'adeguato accompagnamento alla realizzazione degli investimenti pubblici e privati sulla base di un ampio consenso politico-istituzionale.

Il lavoro svolto negli ultimi anni non ha generato solo una mera analisi dei compiti, ma ha portato a delle proposte concrete sulle modalità con cui affrontare e gestire in maniera appropriata lo sviluppo del comparto TriMa.

Queste proposte costruivano sullo "studio di opportunità" del 2003 per una copertura della "trincea ferroviaria" di Massagno (Fase 0) e sono state esplicitate, per quel che riguarda l'organizzazione territoriale ed urbanistica, con l'allestimento nel 2007 di un "Masterplan Città Alta", risultato formale di una "progettazione-test" svolta nel 2005 (Fase I) per il quale era già stato concesso un credito di Fr. 100'000 con la risoluzione No. 1848 del 22.03.2004.

Nel 2005 i Municipi del Comune di Massagno e della Città di Lugano avevano quindi infatti promosso, sulla base dello specifico mandato dei rispettivi Consigli comunali, dei lavori di progettazione urbanistica, invitando 3 gruppi interdisciplinari ad affrontare il tema dello sviluppo della Città Alta da vari punti di vista (architettonico, ambientale, trasportistico, ecc.).

I progettisti hanno sviluppato delle valide ipotesi che sono state analizzate da un gremium di esperti esterni, che ha accompagnato i due Municipi nei lavori di valutazione.

I risultati di questo lavoro sono confluiti in una dichiarazione di intenti siglata nell'estate 2006 fra i due Comuni, il Cantone, la Commissione regionale dei trasporti e le ferrovie federali (la cosiddetta Delegazione delle Autorità, DA), che prevedeva di consolidare il progetto Linkage del gruppo interdisciplinare condotto dall'arch. Mario Campi in un piano urbanistico generale (Masterplan) della Città Alta, approvato poi dalla DA nel settembre 2007.

Il Masterplan Città Alta rappresenta la sintesi delle opzioni urbanistico - pianificatorie emerse nell'ambito della procedura di "progettazione-test", così come delle successive verifiche svolte dal Dipartimento del territorio (DT) e dalla Commissione regionale dei trasporti del luganese (CRTL). In quanto tale esso ha raggiunto un significativo e generalizzato consenso istituzionale da parte delle istanze competenti, elemento di fondamentale importanza per i prossimi passi pianificatori che attendono i Comuni interessati.

Nell'ottobre del 2008 i Municipi del Comune di Massagno e della Città di Lugano hanno siglato una convenzione per il coordinamento dei lavori di pianificazione intercomunale (PR-TriMa) sotto forma di un "piano regolatore intercomunale" ai sensi del Regolamento della Legge cantonale di applicazione della Legge federale sulla pianificazione del territorio (conformemente all'art. 16 RLALPT), istituendo in particolare il "Tavolo TriMa", organo di coordinamento fra i due Municipi.

Il "Tavolo TriMa" ha coinvolto nell'aprile del 2009 le FFS Immobili, maggiore proprietario fondiario nel comparto della Città Alta con le quali è scaturita l'ipotesi di realizzare nel contesto della pianificazione intercomunale un progetto di ampia portata per lo sviluppo di tutto l'agglomerato urbano: un "Campus universitario della Città Alta", che permettesse in particolare l'insediamento di parte della Scuola universitaria professionale della Svizzera Italiana (SUPSI). Questa ipotesi progettuale, convalidata dalla SUPSI stessa durante l'estate del 2009, è stata presentata il 27 ottobre 2009 ad una seduta informativa congiunta dei due Consigli comunali di Lugano e Massagno.

Con queste premesse, i due Municipi portano all'attenzione dei rispettivi Consigli comunali questa strategia di sviluppo e, tramite il presente Messaggio municipale, chiedere i crediti per l'avvio della variante pianificatoria intercomunale (Fase II).

Il programma generale dei lavori PR-TriMa si svolge secondo la seguente organizzazione di massima:

<b>Fase 0:</b>	Studio di fattibilità	2001-2003	(concluso)
<b>Fase I:</b>	"Progettazione-test" TriMa	2005	(conclusa)
	"Masterplan Città Alta"	2006-2007	(concluso)
<b>Fase II:</b>	Pianificazione intercomunale	2010-2011	(Comuni)
	Realizzazione infrastrutture viarie StazLu	2009-2014	(Cantone)
<b>Fase III:</b>	Investimenti pubblici (SUPSI prima tappa)	dal 2014	
	Realizzazione di altri investimenti	dal 2015	

I costi delle diverse fasi di lavoro, incluso l'allestimento della variante pianificatoria e il loro finanziamento sono riassunti nella tabella successiva.

	<b>Complessivo</b>	<b>Cantone</b>	<b>Lugano</b>	<b>Massagno</b>
<b>Fase 0</b> Studio di fattibilità	40'000.- CHF	0.- CHF	0.- CHF	40'000.- CHF
<b>Fase IA</b> "Progettazione-test"	200'000.- CHF	0.- CHF	100'000.- CHF	100'000.- CHF
Verifica risultanze Fase IA	50'000.- CHF	50'000.- CHF	0.- CHF	0.- CHF
<b>Fase IB</b> Masterplan Città Alta	110'000.- CHF	40'000.- CHF	35'000.- CHF	35'000.- CHF
<b>Fase II</b> PR-TriMa *	280'000.- CHF	0.- CHF	140'000.- CHF	140'000.- CHF
<b>TOTALE</b>	<b>680'000.- CHF</b>	<b>90'000.- CHF</b>	<b>275'000.- CHF</b>	<b>315'000.- CHF</b>
	100%	13.3%	40.4%	46.3%

- Esclusi i costi delle FFS Immobili per la progettazione delle nuove strutture del Campus universitario SUPSI

## 2. IL QUADRO PIANIFICATORIO DEL COMPARTO TRIMA

L'ordinamento infrastrutturale generale del comparto territoriale della Stazione FFS di Lugano, elaborato nell'ambito della codifica del Piano dei trasporti del Luganese (PTL), è stato consolidato nella scheda di coordinamento M3 del **Piano direttore cantonale** (oggetto PTL) ed in particolare nelle seguenti misure di attuazione:

### 3.5d. Adattamento della viabilità e rafforzamento del nodo intermodale alla stazione FFS di Lugano

Lo specifico piano di indirizzo del comparto della Stazione FFS propone:

#### a. Elementi di base

- anello viario;
- copertura di via Basilea con sistemazione del Parco del Tassino lungo la linea ferroviaria;
- sistemazione pedonale del piazzale della stazione;
- percorso pedonale Besso - Città, comprendente l'atrio d'entrata alla Stazione, il prolungamento del sottopasso d'accesso ai binari e le scale mobili dal Bertaccio al Piazzale FFS;
- parcheggio sotterraneo per ca. 300 p.a. nel Piazzale di Besso;
- fermate per i trasporti pubblici sul Piazzale di Besso.

## b. Complementi

Allo schema base possono aggiungersi i seguenti complementi:

- l'ampliamento della Stazione FFS, con l'atrio a valle dei binari e un terzo marciapiede ferroviario supplementare;
- una nuova funicolare (in aggiunta e non in sostituzione della funicolare esistente) dal Piazzale di Besso alla nuova fermata di Lugano S. Anna della Rete tram del Luganese;
- le **nuove edificazioni** con contenuti da definire:
  - sopra il Piazzale di Besso e sul sedime La Posta di Besso;
  - sull'area FFS nord verso Massagno;
- la sistemazione del Parco del Bertaccio, con l'ampliamento e un nuovo disegno del Parco.

Per quel che riguarda invece l'ordinamento territoriale generale fa ancora stato il Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato urbano del Luganese (COTAL) elaborato durante gli anni '90 e codificato nella scheda R3 del Piano direttore cantonale (oggetto COTAL), che per il comparto della Città Alta (Quartiere Besso - Massagno) ipotizza lo sviluppo di un quartiere plurifunzionale a forte densità urbana, auspicando lo sviluppo dei seguenti contenuti urbanistici:

- residenza;
- mantenimento delle strutture commerciali di servizio al quartiere;
- copertura della trincea FFS a Massagno;
- realizzazione della stazione AlpTransit;
- valorizzazione dei percorsi pedonali di accesso al Centro;

oltre ai citati interventi legati alla gestione della mobilità, in particolare:

- predisposizione di collegamenti meccanizzati Stazione – Centro;
- attuazione dell'interscambio e del nuovo anello stradale;
- dimensionamento del traffico di penetrazione e di collegamento interno all'agglomerato;
- riqualifica e ristrutturazione in viali urbani degli assi di penetrazione.

## 3. **GLI ELEMENTI SALIENTI DEL "MASTERPLAN CITTÀ ALTA"**

Di seguito sono proposti degli estratti dal documento "Masterplan Città Alta – Versione D" datato 7 settembre 2007, elaborato dal gruppo interdisciplinare Linkage, coordinato dall'arch. Mario Campi. Questo documento è da considerare un quadro di riferimento indicativo sulle grandi opzioni di organizzazione territoriale del comparto e l'oggetto del PR-TriMa sarà unicamente il modulo 2 senza il collegamento viario verso l'uscita autostradale Lugano-nord (modulo 3). Il Viale Stazione 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.

### **La “visione” urbanistica nel contesto della città storica**

Elemento generatore della nuova immagine urbana proposto dal Masterplan é Il disegno di un viale, quello della Stazione, un’arteria cittadina multifunzionale, che da solo rappresenta la risposta più semplice al problema.

Esso dà forma concreta ad una nuova interpretazione della viabilità dei luoghi in esame, e comporta benefici notevoli per i quartieri ed i territori della città alta, incrementandone la qualità urbana e l’identità.

Per i quartieri della città alta, questo viale che li collega alla stazione, è un asse cittadino tradizionale con fabbricati urbani densi di contenuti programmatici complessi che, consolida da un lato l’identità discorde dei suoi quartieri, ed evita dall’altro il disperdersi della città nel territorio. In definitiva esso consente l’urbanizzazione dell’intera area della trincea a partire dal polo intermodale della stazione.

Da un lato, ciò permette di dare forma urbana concreta e riconoscibile a questa parte della città alta mentre dall’altro, accresce quella permeabilità, in sostanza quel facile collegamento necessario, oggi inesistente, con i servizi del nodo intermodale della stazione, dell’area di posteggio, oltre che del nuovo centro di quartiere a carattere commerciale e a densità elevata attorno alla stazione. Quale migliore collegamento con Montarina e Breganzona per i quartieri residenziali a monte della ferrovia proponiamo lungo il viale della Stazione, una tipologia urbana a corti differenziate. Questa tipologia é in grado di dare soluzione adeguata ai problemi di permeabilità dei Quartieri Ovest con la stazione FFS, superando la soglia topografica dell’area da un lato, e collegando tramite le sue corti, i quartieri residenziali retrostanti con la piattaforma d’interscambio modale della stazione FFS dall’altro.

In definitiva, pensiamo ad un progetto urbano che, procedendo dalle preesistenze, sia elementare, fattibile, attuabile per gradi, e che nel contempo possa attrarre e coinvolgere attori pubblici e privati.

L’intervento mostra quattro parti caratteristiche: In faccia alla stazione a Besso troviamo il nuovo viale insediato sul sedime esistente di via Basilea che, in questo modo, diventa nuovo accesso e nel contempo marciapiede della stazione. La stazione è ora facilmente accessibile dai quartieri a monte; una stazione aperta alla città.

### **La mobilità nella Città Alta**

Da più di un secolo da quando fu costruita 120 anni fa la ferrovia, la stazione di Lugano e la trincea di Massagno separano il centro storico dai quartieri della città alta. Dalla costruzione dell’autostrada A2

il traffico di transito nord-sud aggira la città. Il traffico veicolare diretto al centro di Lugano in provenienza da nord dal piano del Vedeggio grava in modo sempre più massiccio sugli accessi storici di via Besso e via San Gottardo. Con la costruzione in atto della tangenziale Omega e della galleria Vedeggio - Cassarate, queste arterie storiche vengono alleggerite dal traffico.

Lo spazio stradale attuale, dominato com’è dal traffico motorizzato, pregiudica gravemente il movimento del traffico pubblico. Esso non consente un movimento pedonale agevole, che è l’elemento centrale per una migliore qualità di vita nel quartiere. Inoltre esso rende difficoltoso e poco attrattivo l’accesso, già di per se insufficiente, alla stazione ferroviaria.

Per una nuova e più attuale soluzione dei problemi di traffico, le necessità fondamentali sono rappresentate dai collegamenti attrattivi da Massagno alla stazione ed al centro di Lugano, dall' accesso facilitato dalla città alta alla stazione, dai percorsi semplificati e dagli accessi più attrattivi per il traffico pubblico nonché dai collegamenti specifici per ciclisti e pedoni tra i quartiere della città alta.

Lo scopo primario della nuova organizzazione viaria della città alta è perciò una rete di collegamenti che ristabilisce le connessioni indispensabili per un quartiere attrattivo e prospero. Spina dorsale dei collegamenti della città alta è il viale della Stazione, collegamento urbano fra Massagno e la stazione FFS.

La rete per la mobilità lenta è capillare, mentre il traffico motorizzato individuale si concentra sugli assi principali di penetrazione e collegamento esistenti. Il viale Stazione in questo ambito funge da strada di collegamento locale.

### **Un nuovo parco per dare qualità allo spazio pubblico**

Il bosco-parco, una tipologia che si distingue per qualità e utilizzo dalle altre aree verdi già presenti a Massagno, si propone come uno spazio aperto, elemento verde cittadino per il riordino urbano dei quartieri nell'area di intervento della trincea.

Un disegno semplice di sentieri pedonali attraversa il parco e si allaccia ai punti strategici della maglia dei percorsi esistenti.

Due passerelle fra gli alberi del parco offrono collegamenti orizzontali fra il tessuto urbano odierno di Massagno, le nuove edificazioni ed il quartiere retrostante verso Besso.

Nel parco, in prossimità di queste passeggiate panoramiche sopraelevate, possono situarsi alcune piccole infrastrutture quali ad esempio un chiosco, un caffè, alcuni giochi: ed i necessari collegamenti verticali fra il percorso aereo e le attività nelle radure del parco.

In uscita dal parco verso il lago si raggiunge una terrazza, autentico belvedere sul Ceresio.

Da qui, su di un declivio-giardino, ha inizio una rete di sentieri che si allaccia, per funzione e tipologia, a quella esistente che, oltre la stazione, conduce in centro città.

#### 4. VERSO IL NUOVO CAMPUS UNIVERSITARIO SUPSI

Nel settembre del 2007 la Delegazione delle Autorità (DA), composta dai rappresentanti:

- delle Ferrovie Federali Svizzere (FFS),
  - del Dipartimento del territorio (DT),
  - della Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL),
  - del Municipio della città di Lugano,
  - del Municipio del Comune di Massagno,
  - del Municipio del Comune di Sorengo,
- richiamato il complemento alla dichiarazione d'impegno del 23 maggio 2003 per lo "Studio pianificatorio della stazione FFS di Lugano", sottoscritto il 12 giugno 2006;
- preso atto del documento "Masterplan Città Alta" (versione D del 7 settembre 2007), parte integrante della presente risoluzione, elaborato dal Gruppo interdisciplinare Linkage (approvato nei principi dai Municipi di Lugano con risoluzione no. 30.143 del 2 agosto 2007 e di Massagno con risoluzione no. 527 dell'11 luglio 2007);
- considerati esauriti i compiti delegati dalla DA al Municipio di Massagno, e cioè di allestire, in collaborazione con il Municipio di Lugano e sentiti i tecnici del DT, un "Masterplan Città Alta" sulla base del progetto Linkage (progetto scelto nell'ambito della procedura di "progettazione-test" del 2005 e verificato nel 2006 in relazione alla sua compatibilità con il Modulo "StazLu 1 ");
- verificata preliminarmente la disponibilità delle FFS Immobili di voler procedere, in base al "Masterplan Città Alta", nell'elaborazione e nel promovimento di progetti di sviluppo urbanistico sui propri terreni situati nel comparto della Città Alta, secondo modalità di collaborazione pubblico - privato,

ha preso le seguenti decisioni di fondo sulle modalità di attuazione del Masterplan Città Alta:

- La Città di Lugano, relativamente al Modulo 1 "StazLu2" e il Comune di Massagno, per quel che riguarda il Modulo 2 "TriMa", procedono nel loro consolidamento formale attraverso una procedura pianificatoria coordinata a livello comunale (varianti di Piano regolatore) e definita con le FFS Immobili. Essi informano regolarmente la DA sullo stato di avanzamento di detti lavori pianificatori.
- L'assegnazione dei mandati relativi alle pianificazioni/progettazioni dei Moduli 1 "StazLu2", 2 "TriMa" e 3 "Verifiche viabilistiche" è indipendente dalle procedure precedenti, che si esauriscono con i mandati sinora assegnati.
- Il DT, in collaborazione con la CRTL ed i Municipi di Lugano e di Massagno, si impegna, nell'ambito delle verifiche del PTL/2.a fase, ad approfondire anche la tematica dell'accessibilità generale alla stazione FFS di Lugano, in considerazione della realizzazione dei progetti infrastrutturali ed urbanistici di riferimento per l'area della Città Alta.

Su questa base è stata avviata nel 2008 la collaborazione fra Lugano e Massagno, per la quale che riguarda l'attuazione del Modulo 2 "TriMa", che attraverso il coinvolgimento delle FFS Immobili ha permesso di attivare uno scenario di sviluppo del comparto incentrato sull'ipotesi di un nuovo campus universitario per la SUPSI.

La SUPSI ha conosciuto nei suoi 12 anni di storia uno sviluppo molto significativo, sia in termini qualitativi che quantitativi. Conseguentemente è cresciuto e potrebbe ancora crescere il numero degli studenti, sia a tempo pieno che in regime parallelo all'attività professionale (oggi oltre 1'500), quello degli iscritti alla formazione continua (oggi quasi 7'000 all'anno) e quello dei collaboratori, che si avvicinano oggi alle 800 unità, rendendo lo SUPSI un datore di lavoro molto importante, attrattivo e qualificato per il nostro territorio.

Sono quindi complessivamente oltre 2'000 le persone che ogni giorno si muovono nel Cantone in relazione alle attività della SUPSI.

La logistica attuale, in particolare nelle sedi di Manno, non permette più di svolgere in modo confacente le attività formative e di ricerca, e di dare alla SUPSI e ai propri utenti - siano essi collaboratori o studenti - una adeguata identità e supporto infrastrutturale.

Per assicurare la competitività della SUPSI e del Ticino universitario più in generale, il Consiglio della SUPSI ha quindi definito una aggiornata strategia logistica capace di rispondere alle esigenze legate alle ulteriori previsioni di sviluppo dei prossimi anni, assicurando il rispetto dei principi della sostenibilità - nelle sue dimensioni ambientale, economica e sociale - a medio e a lungo termine.

Una sostenibilità applicata in senso globale, dalla diffusione nel territorio Cantonale, all'inserimento urbanistico, dalla vivibilità degli spazi alla concezione innovativa degli edifici. Il tutto considerando l'impatto che entro il 2020 avranno le nuove opere di viabilità pubbliche (AlpTransit, il collegamento da Lugano alla Malpensa, tramite il nuovo asse ferroviario Varese - Mendrisio) all'interno del Ticino e nel contesto del collegamento fra il Cantone e il resto della Svizzera e la Lombardia. Le città ticinesi saranno infatti molto più vicine fra 10 anni, grazie ai nuovi collegamenti ferroviari.

La nuova strategia logistica prevede quindi uno sviluppo in tre Campus a Locarno, Lugano e Mendrisio. Questi ultimi sono pensati anche per valorizzare le sinergie fra USI e SUPSI, in particolare nei settori delle costruzioni (a Mendrisio) e della tecnica (a Lugano-Viganello), con l'avvicinamento delle attività affini fra le due istituzioni universitarie presenti nel Cantone.

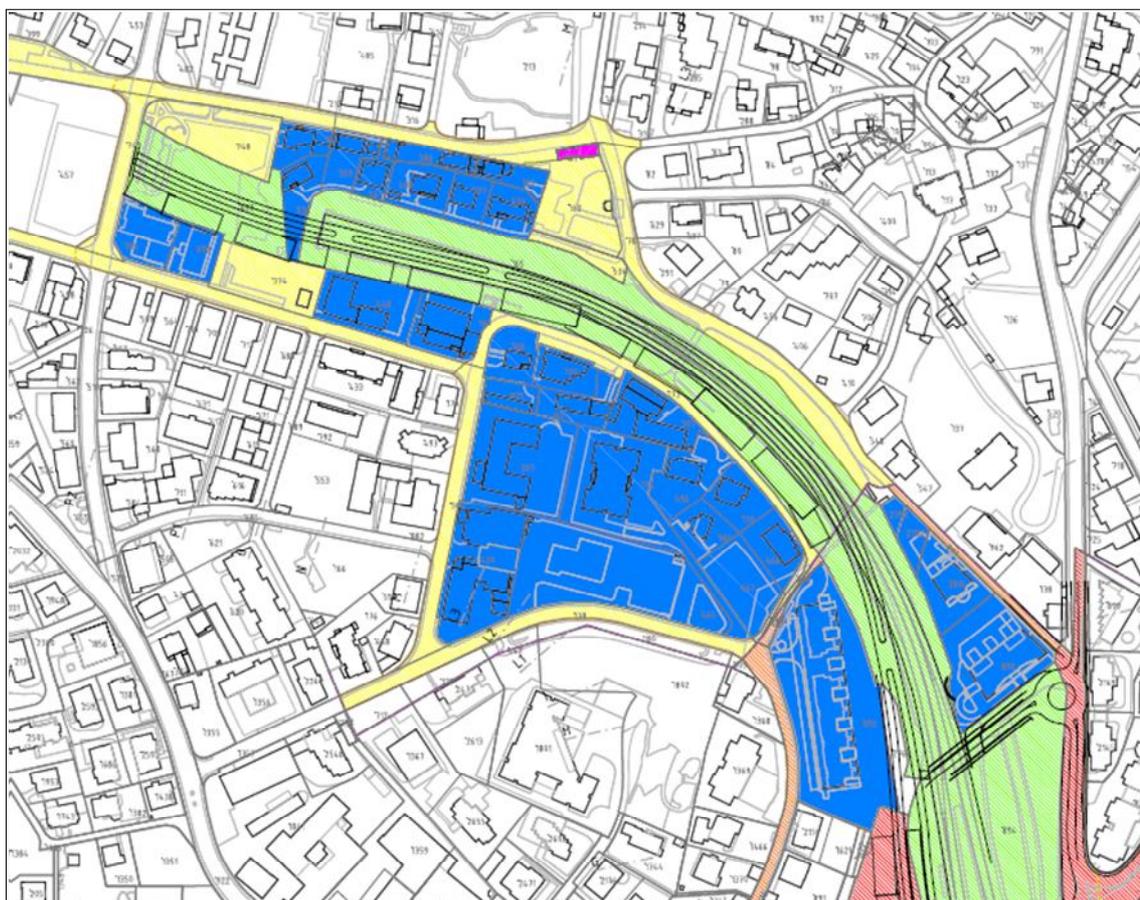
All'interno di questa pianificazione un ruolo centrale è pensato per l'insediamento strategico alla stazione FFS di Lugano, dove è previsto di ubicare la direzione della SUPSI e i Dipartimenti sanità e scienze aziendali e sociali, oltre agli uffici per i servizi centrali e alcune aule per la formazione continua.

Le nuove costruzioni sono da pensare in diretta correlazione con la copertura della trincea ferroviaria e la costruzione di un parco nel comune di Massagno che permetterebbe di creare un'interessante area comprendente anche alcune infrastrutture del comune quali la palestra, la piscina, la mensa del centro scolastico ristrutturato e il cinema Lux, fruibili - se realizzate ed adeguatamente concepite - anche dagli utenti SUPSI.

In una seconda fase lo sviluppo del comparto potrebbe arricchirsi con ulteriori edifici, come ad esempio per il Conservatorio della Svizzera italiana, una casa dello studente ed eventuali ulteriori spazi per i Dipartimenti e lo Direzione della SUPSI.

## 5. IMPLEMENTAZIONE DELLA STRATEGIA A LIVELLO DI COORDINAMENTO DEI LAVORI

La rappresentazione grafica seguente riassume la situazione fondiaria del comparto TriMa, con indicate in verde le proprietà della FFS, in blu le proprietà private, in giallo quelle del Comune di Massagno e in rosa quelle del Cantone.

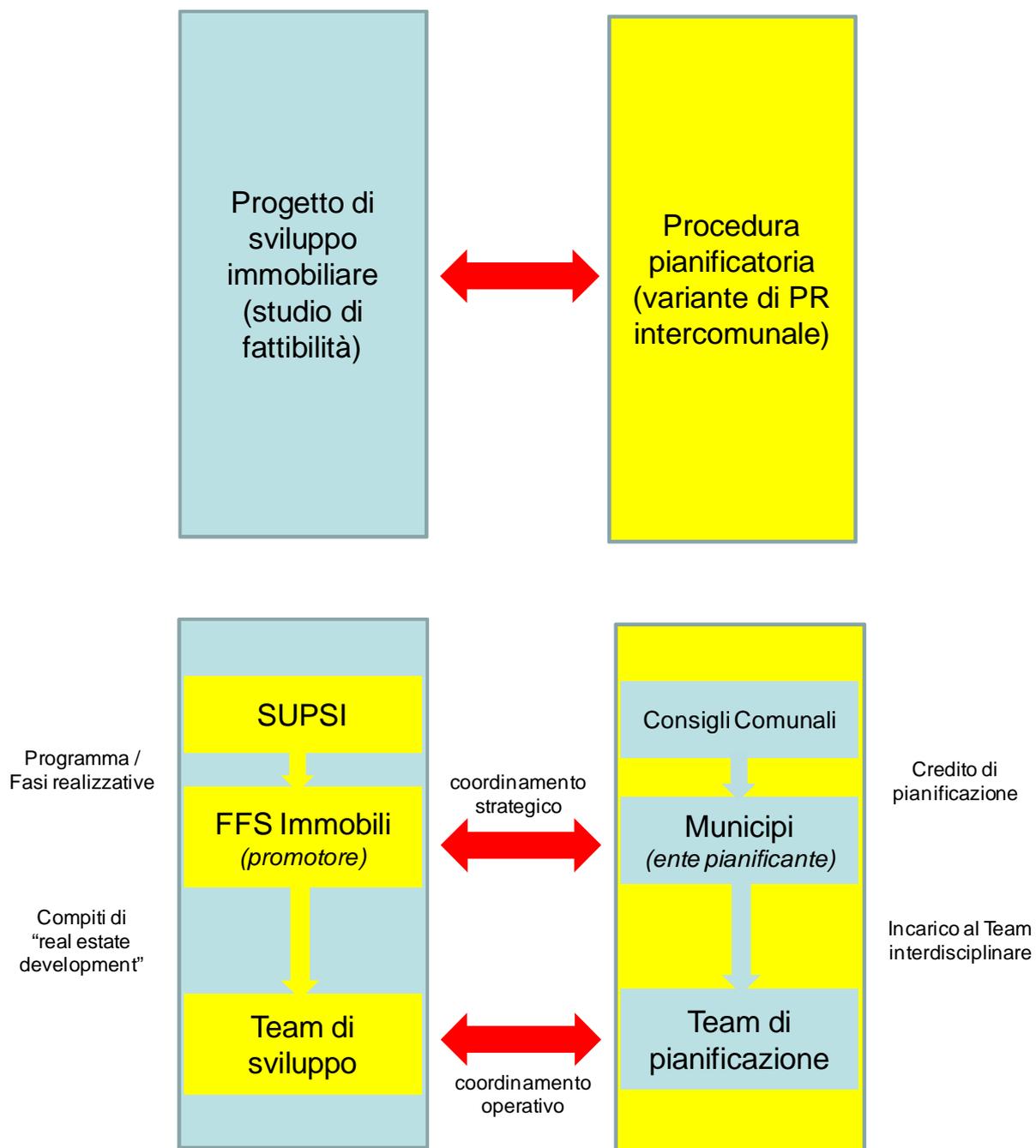


Di fatto, l'ipotesi della copertura della "trincea ferroviaria" permette, tramite l'attuazione del disegno urbanistico del Masterplan Città Alta, di valorizzare i terreni delle FFS con la possibilità di realizzare nuove costruzioni lungo l'asse del Viale di collegamento con il piazzale nord della stazione.

E' in questo comparto (del colore verde) che il proprietario (FFS) intende sviluppare le strutture insediative del nuovo Campus universitario, definendo direttamente con la SUPSI i contenuti, il programma e le eventuali tappe di realizzazione.

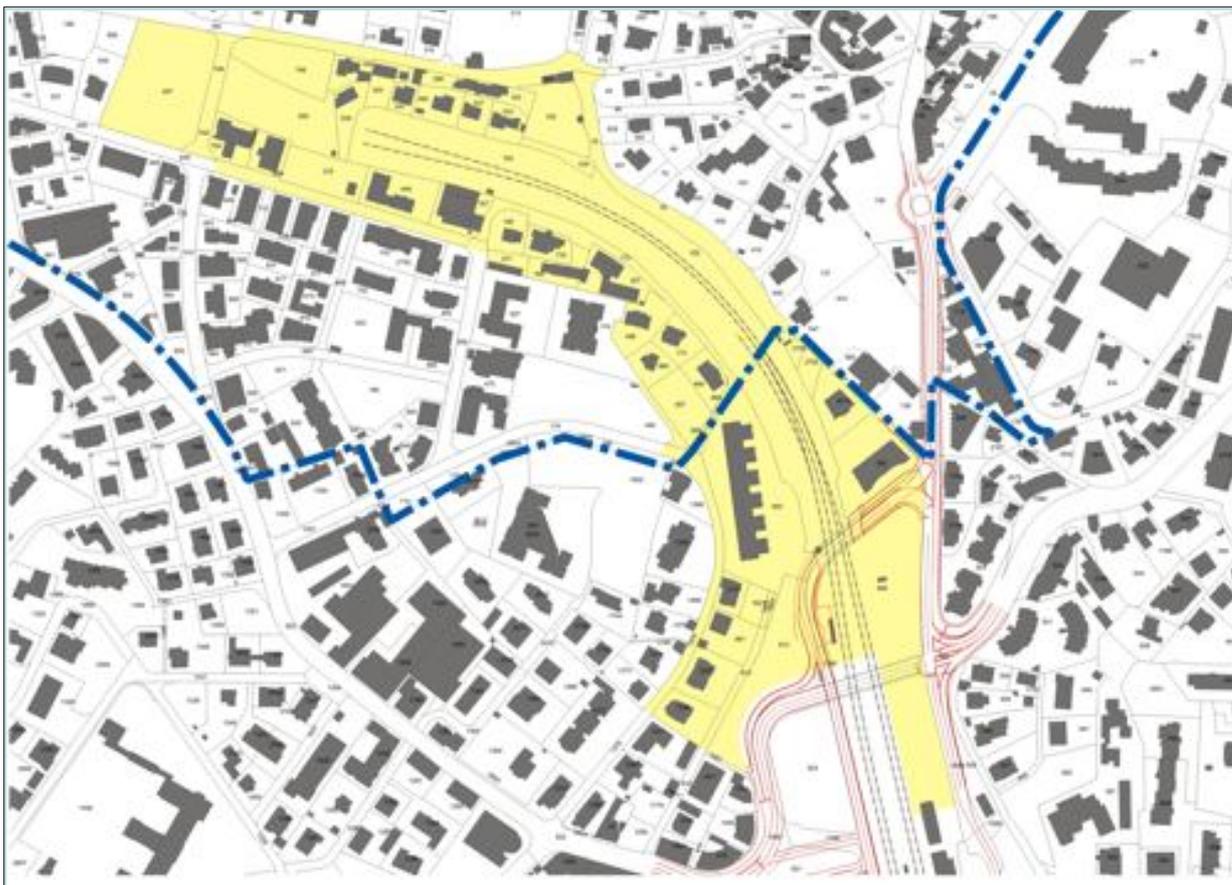
Il PR-TriMa riprenderà, coordinandolo con gli obiettivi generali di sviluppo del comparto, questo programma di sviluppo e lo codificherà nel piano regolatore intercomunale, garantendo nel contempo il coordinamento con la progettazione delle infrastrutture viarie della stazione FFS.

Di fatto, il “Tavolo TriMa” sarà responsabile di coordinare le due procedure, quella dello studio di fattibilità del Campus SUPSI (eseguito dalle FFS Immobili con la SUPSI stessa) e quello della procedura pianificatoria (elaborato da un team interdisciplinare di pianificazione incaricato dai Municipi), secondo il seguente approccio schematico:



## 6. IL PERIMETRO DELLA VARIANTE PIANIFICATORIA PR-TRIMA

Nella rappresentazione grafica seguente è indicato il perimetro della variante pianificatoria intercomunale (area messa in evidenza con il colore giallo), con indicato il confine comunale fra la Città di Lugano e il Comune di Massagno (linea blu tratteggiata).



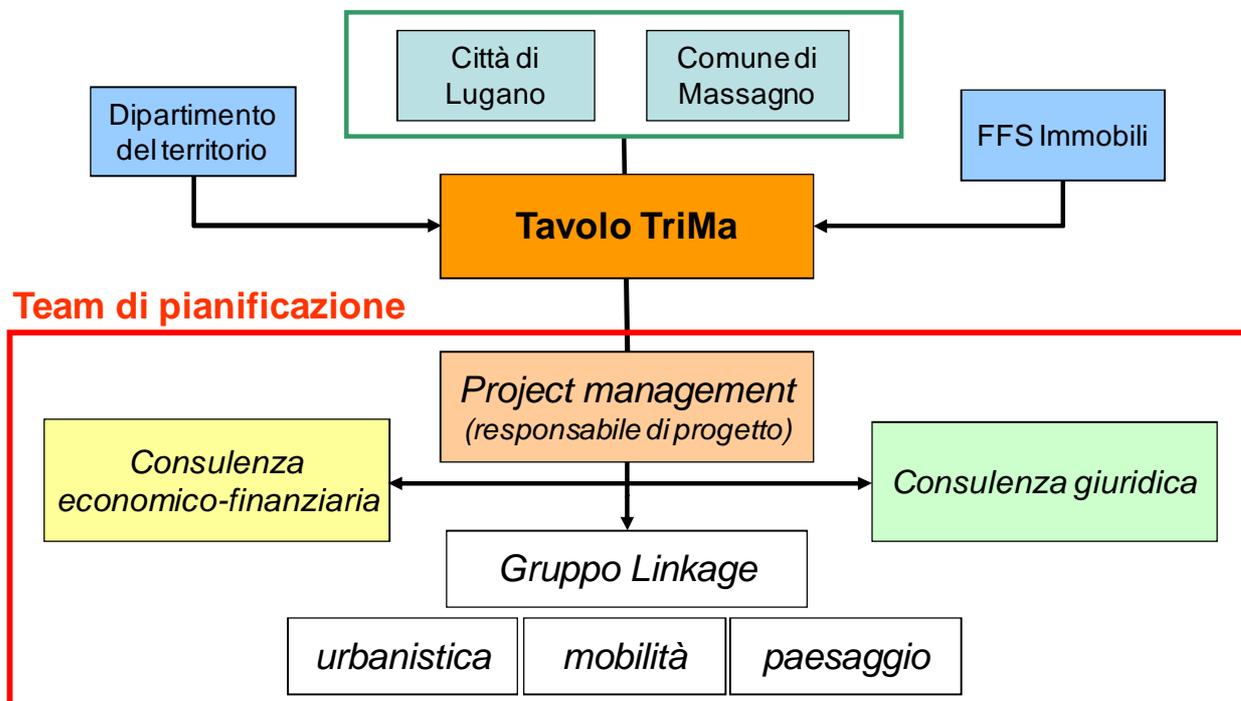
Il perimetro proposto riprende, oltre alle proprietà delle FFS su cui sviluppare il progetto del Campus universitario anche una fascia adiacente di proprietà comunali e soprattutto private che saranno toccate in maniera diretta o indiretta dal progetto urbanistico.

## 7. ORGANIZZAZIONE DEI LAVORI

La valenza strategica del comparto TriMa e la necessità di un coordinamento costante con le procedure di progettazione infrastrutturale nell'ambito del PTL / StazLu1, rendono necessarie un'organizzazione di progetto e una modalità di lavoro che esula da un tradizionale mandato di pianificazione comunale.

L'organizzazione istituzionale conferma le scelte fatte nelle fasi precedenti dei lavori e verte attorno ad un gruppo di coordinamento denominato "Tavolo TriMa", formato dai rappresentanti degli esecutivi comunali, completato dai rappresentanti del Dipartimento del territorio e delle FFS Immobili, che si avvale di un "project manager" esterno, incaricato con specifico mandato di prestazione.

Questo organo operativo coordina i lavori di attuazione del Piano regolatore intercomunale, insieme alla realizzazione delle opere del PTL, con la seguente organizzazione di progetto:



Schema organizzativo di massima della procedura PR-TriMa

## 8. **COMPITI PIANIFICATORI E DI ACCOMPAGNAMENTO SPECIALISTICO**

Tre sono i fondamenti su cui si intende allestire il *Piano Regolatore intercomunale TriMa*:

- Identificare le nuove aree edificabili, definendo in maniera chiara i contenuti e i vincoli formali che le governano, per garantire soprattutto una sicurezza di diritto, premessa per un clima favorevole agli investimenti nel comparto territoriale in vista della realizzazione del nuovo Campus universitario SUPSI.
- Stabilire sulle rimanenti aree edificabili un modo semplice per governare l'indirizzo costruttivo, integrato con la logica del Campus universitario, laddove i contenuti sono determinati dalle preesistenti e dalla volontà di realizzare le ipotesi di ordinamento urbanistico previste dal Masterplan Città Alta.
- Coordinare con il progetto urbanistico la realizzazione delle infrastrutture, in primis la copertura della "trincea ferroviaria" e l'anello stradale attorno alla stazione FFS, ma anche le modalità di attuazione del parco urbano e dei percorsi della mobilità lenta.

Da questo concetto operativo si deducono i compiti specifici necessari al raggiungimento degli obiettivi:

### **I. Organizzazione del progetto e preparazione dei mandati**

Questo modulo iniziale dei lavori serve a preparare tutto l'assetto formale e giuridico per dare avvio al lavoro di pianificazione vero e proprio, in particolare l'assegnazione dei mandati agli specialisti.

### **II. Allestimento del PR intercomunale**

Il gruppo di lavoro di specialisti Linkage elaborerà i contenuti del Piano regolatore intercomunale sulla base del Masterplan Città Alta e dalle indicazioni di programma delle FFS Immobili per quel che riguarda il Campus universitario SUPSI.

### **III. Programma di realizzazione e adozione formale del PR intercomunale**

Il Piano regolatore intercomunale sarà accompagnato dall'elaborazione di un piano finanziario per la sua realizzazione e necessiterà nella sua fase di adozione dell'accompagnamento di un giurista, soprattutto a partire dalla fase di pubblicazione, ma anche per l'elaborazione delle norme di attuazione.

### **IV. Informazione pubblica e coinvolgimento dei Consigli comunali**

La capacità di implementare in tempi rapidi lo strumento del Piano regolatore intercomunale dipende anche dalla capacità di creare un consenso tra la popolazione, ma soprattutto con i proprietari fondiari del comparto. A tale scopo si dovrà prevedere un vero e proprio progetto di comunicazione e coinvolgimento dei proprietari e dei Consigli comunali già nella fase di elaborazione del piano, non da ultimo con l'allestimento di un sito internet dedicato.

## V. Project management / coordinamento / segretariato

Il "Tavolo TriMa" intende avvalersi a tale scopo di un "project manager" esterno, che assume la funzione di coordinatore del lavoro tra gli specialisti, ma anche di segretariato del "tavolo" stesso.

## 9. ASSEGNAZIONE DEI MANDATI

L'assegnazione dei mandati avverrà conformemente alle disposizioni della Legge cantonale sulle commesse pubbliche (LCPubb) del 20 febbraio 2001 e del relativo Regolamento di applicazione del 12 settembre 2006.

I mandati diretti per gli specialisti non superano il massimo previsto dalla legge di Fr. 150'000.-, mentre il mandato per l'allestimento del PR intercomunale verrà assegnato, previa accettazione del capitolato d'onori, al gruppo Linkage, in base alle risultanze della precedente fase di "progettazione-test" (procedura ad invito con un limite massimo di mandato di Fr. 250'000.- complessivamente).

## 10. COSTI E TEMPISTICA

I costi complessivi per l'allestimento del PR intercomunale TriMa e per i lavori di accompagnamento specialistico sono stati valutati nel seguente modo:

Compiti	Costi
Organizzazione del progetto, crediti e preparazione dei mandati (lavori svolti nel 2008-09)	25'000.- CHF
Allestimento del PR intercomunale (mandati specialistici, prevalentemente al Gruppo Linkage)	125'000.- CHF
Programma di realizzazione (piano investimenti) e adozione formale del PR intercomunale (procedura formale e giuridica)	60'000.- CHF
Informazione pubblica e partecipazione (allestimento di un sito internet, comunicazione, ecc.)	20'000.- CHF
Project management / coordinamento / segretariato	50'000.- CHF
<b>TOTALE</b>	<b>280'000.- CHF</b>

I tempi per l'implementazione del "Masterplan Città Alta – Modulo 2" a partire dall'ipotesi di un nuovo Campus universitario SUPSI codificato in un Piano regolatore intercomunale possono essere stimati complessivamente in almeno 2 anni e si suddividono come segue:

Fase	Tempo	Termine
Avvio dei lavori (conferimento mandati)	1 mese	febbraio 2010
Elaborazione del piano intercomunale ed invio per esame preliminare dipartimentale	5 mesi	giugno 2010
Esame preliminare e adozione CC *	6 mesi	dicembre 2010
Pubblicazione, rimedi giuridici a approvazione da parte del Consiglio di Stato	12 mesi	dicembre 2011
<b>TOTALE</b>	<b>24 mesi</b>	

\* Fase di lavoro con tempi estremamente ridotti rispetto alla tempistica di una procedura ordinaria che presuppone un coinvolgimento attivo del Dipartimento del territorio sin dall'inizio dei lavori, così come un'informazione costante ai Consigli comunali.

## 11. CONCLUSIONI

I Municipi dei comuni di Lugano e Massagno ritengono che i compiti per lo sviluppo di un nuovo Campus universitario SUPSI nel contesto della pianificazione del Modulo 2 della Città Alta (il comparto della "trincea ferroviaria") vadano affrontati in maniera dinamica ed innovativa. Propongono pertanto di formalizzare il "Masterplan Città Alta" con un Piano regolatore intercomunale, il cui allestimento è regolato da una convenzione tra i Comuni e coordinato con il principale proprietario, nonché promotore dell'iniziativa immobiliare (FFS Immobili). Questa procedura prevista dalla legge è stata applicata con successo in altri comparti strategici dell'agglomerato urbano del Luganese come il Nuovo Quartiere Cornaredo e il Pian Scairolo.

Le risultanze di questo lavoro pianificatorio serviranno anche da accompagnamento alla progettazione stradale vera e propria prevista nell'ambito del PTL – Nodo intermodale della Stazione FFS e coordinata dal Dipartimento del territorio e porrà le basi per la realizzazione delle opere infrastrutturali (copertura della "trincea" e il futuro Viale) così come dei progetti di verde pubblico a valenza ricreativa regionale (nuovo parco sopra la copertura).

L'adozione dello strumento pianificatorio dovrà avvenire entro il 2011, per permettere di procedere con la realizzazione dei primi investimenti della SUPSI, da attuarsi entro il 2015.

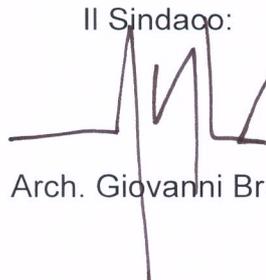
Si invita pertanto codesto Onorando consesso a voler

## Risolvere:

1. È adottata la convenzione del 27 ottobre 2008 per la pianificazione intercomunale del comparto della "trincea ferroviaria" di Lugano - Massagno (TriMa), ai sensi dell'art. 16 RLALPT.
2. È concesso un credito di Fr. 140'000.- per lo svolgimento dei lavori di pianificazione intercomunale e di verifica delle modalità di gestione economico-finanziario dello sviluppo del comparto.
3. L'utilizzo del credito è subordinato all'approvazione della rispettiva quota parte della Città di Lugano
4. L'importo sarà a carico del conto investimenti ed ammortizzato a norma di LOC.

Con ogni ossequio.

PER IL MUNICIPIO:

Il Sindaco:  Arch. Giovanni Bruschetti

Il Segretario:  Damiano Ferrari



## Allegati:

- "Masterplan Città Alta – Versione D" del 7 settembre 2007
- Convenzione per la pianificazione intercomunale TriMa del 27 ottobre 2008

# Convenzione

## per la realizzazione di un Piano regolatore intercomunale nel comparto della "trincea ferroviaria" di Lugano-Massagno (TriMa)

(27 ottobre 2008)

Fra

- la **Città di Lugano**, rappresentata dal proprio Municipio, Lugano
- il **Comune di Massagno**, rappresentato dal proprio Municipio, Massagno

(in seguito detti anche *Comuni*)

### Premesso che

- > la scheda di coordinamento del Piano direttore cantonale (PD) n. 12.23.4.8, di categoria dato acquisito, prevede la definizione di contenuti complementari alla realizzazione del nodo intermodale della stazione FFS di Lugano ed in particolare:

- le nuove edificazioni sull'area FFS nord verso Massagno.

Nel contempo la scheda del PD n. 10.4.2.7 definisce fra gli interventi auspicati a livello di sviluppo del quartiere urbano, in particolare:

- la copertura della "trincea ferroviaria";
- la valorizzazione dei percorsi pedonali di accesso al Centro.

- > il Cantone e la Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL), con la collaborazione dei Comuni Lugano, Massagno e Sorengo e delle Ferrovie Federali Svizzere (FFS), hanno dato seguito in maniera congiunta, sotto la denominazione *Studio pianificatorio dell'area della Stazione FFS di Lugano (StazLu)*, alle citate indicazioni del PD, formulando nella Dichiarazione di impegno del 23 maggio 2003 le loro proposte strategiche ed operative,

- > in conformità a dette proposte, completate da una dichiarazione congiunta datata 12 giugno 2006, i Comuni, previo stanziamento dei relativi crediti da parte dei Legislativi comunali, hanno promosso una procedura di progettazione-test che ha portato alla presentazione, durante il 2007, del *Masterplan Città Alta*, strumento che stabilisce anche le linee d'indirizzo territoriali ed urbanistiche per la pianificazione del comparto della "trincea ferroviaria" di Lugano-Massagno,
- > sulla base del *Masterplan Città Alta* i Municipi dei Comuni, la Commissione regionale dei trasporti del Luganese, il Dipartimento del territorio e le Ferrovie

Federali Svizzere (FFS) hanno sottoscritto il 7 settembre 2007 una Convenzione mediante la quale hanno in particolare stabilito:

- le modalità di collaborazione fra Comuni, il Cantone e le FFS per il coordinamento delle diverse procedure per la messa in atto del *Masterplan Città Alta*;
- l'affidamento al Cantone di tutti i compiti riferiti alla realizzazione delle opere infrastrutturali legate al progetto della stazione FFS di Lugano e alla viabilità di ordine superiore (nuovo asse di penetrazione), in conformità ai contenuti del *Masterplan Città Alta*;
- l'affidamento ai Comuni del compito di allestire, coinvolgendo le FFS, l'ulteriore pianificazione di utilizzazione del comparto della "trincea ferroviaria), sulla base sempre dei contenuti del *Masterplan Città Alta*.

- > contestualmente alla ratifica della presente convenzione i Legislativi comunali provvedono allo stanziamento dei rispettivi crediti per l'esecuzione dei lavori per l'allestimento della pianificazione intercomunale e l'accompagnamento specialistico,
- > giusta l'art. 24 cpv. 5 LALPT più Comuni possono adottare un piano regolatore intercomunale, e giusta l'art. 16 RLALPT l'adozione di un siffatto piano può avvenire mediante apposita convenzione (cpv. 1), la quale deve essere adottata dai rispettivi Legislativi comunali (cpv. 2),
- > con la presente convenzione le parti intendono quindi definire l'organizzazione e le modalità operative per assicurare uno svolgimento coordinato dei citati lavori e per la futura gestione della pianificazione intercomunale,
- > qui di seguito vengono utilizzate le seguenti abbreviazioni / formulazioni:
  - TriMa: Comparto della "trincea ferroviaria" di Lugano-Massagno
  - *Masterplan Città Alta*: strumento che stabilisce le linee d'indirizzo territoriali ed urbanistiche per la pianificazione del comparto TriMa (versione del 7 settembre 2007)
  - PR-TriMa: (parti dei) piani regolatori comunali (PR) disciplinanti il comparto definito nel *Masterplan Città Alta - Modulo2*
  - Tavolo TriMa: organo di conduzione e coordinamento della pianificazione intercomunale
  - DT: Dipartimento del territorio
  - LALPT: legge cantonale di applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio, del 23 maggio 1990,
- > le suesposte premesse costituiscono parte integrante della presente convenzione,

si stipula e conviene quanto segue.

## **1. Principio**

La presente convenzione regola l'organizzazione e le concrete modalità operative per l'allestimento coordinato degli strumenti della pianificazione di utilizzazione intercomunale, e segnatamente dei piani regolatori comunali, disciplinanti il comprensorio ubicato nei territori dei Comuni di Lugano e Massagno definito nel *Masterplan Città Alta - Modulo 2*, nonché per l'eventuale successivo loro adattamento.

## **2. Pianificazione intercomunale coordinata**

**2.1** Riservata la competenza del Cantone per quanto riguarda la pianificazione e realizzazione delle opere infrastrutturali legate alla Stazione FFS di Lugano e alla viabilità di ordine superiore (nuovo asse di collegamento Stazione FFS - svincolo autostradale Lugano-Nord), i Comuni si impegnano ad allestire in modo congiunto, coordinato e consensuale i rispettivi PR disciplinanti il comparto definito nel *Masterplan Città Alta* (PR-TriMa).

A tal fine fanno stato gli atti del *Masterplan Città Alta*, in particolare i relativi Piano generale, Piano degli azzonamenti, Piano del traffico e Piano del paesaggio.

**2.2** L'impegno di cui al precedente p.to 2.1 vale, senza eccezione, per le seguenti componenti della pianificazione di utilizzazione:

- Le destinazione d'uso (azzonamento)
- Gli indici dei singoli comparti
- L'organizzazione viaria, con la sua gerarchia stradale
- Il Parco urbano sopra la copertura della "trincea ferroviaria)

Eventuali modifiche, in sede di allestimento dei PR-TriMa, rispetto a tali componenti sono subordinate all'accordo di entrambi i Municipi.

### **3. Organo di conduzione e coordinamento (Tavolo TriMa)**

- 3.1** I Comuni provvedono all'allestimento dei PR-TriMa tramite un organismo denominato *Tavolo TriMa*, incaricato della conduzione e del coordinamento di tutti i lavori.  
Il Tavolo TriMa promuove inoltre, in generale, la messa in atto della pianificazione intercomunale e lo sviluppo del Comparto della Stazione FFS di Lugano, in conformità agli obiettivi e principi del *Masterplan Città Alta*.
- 3.2** Il Tavolo TriMa è composto da due rappresentanti per ogni Comune, designato dal rispettivo Municipio.  
Esso potrà decidere autonomamente, all'unanimità dei suoi membri, un ampliamento o una modifica della sua composizione.
- 3.3** Il Tavolo TriMa può avvalersi di un Project Management, designato di comune accordo dai Municipi, ed è coadiuvato da un rappresentante del Cantone, designato dal DT, che assicura il coordinamento con l'Autorità cantonale e da un suo sostituto.

### **4. Mandati per l'allestimento dei PR-TriMa**

I Municipi conferiranno congiuntamente, con procedure promosse di comune accordo e sulla base delle proposte del Tavolo TriMa, i mandati per l'allestimento dei PR-TriMa e per l'accompagnamento specialistico.

### **5. Procedura di adozione dei PR-TriMa**

- 5.1** Il Tavolo TriMa sottoporrà in medesimo tempo ai Municipi, per le decisioni di loro competenza, i pre-progetti, piani di indirizzo e progetti dei PR-TriMa riferiti all'intero comprensorio TriMa.
- 5.2** I Municipi si impegnano a sottoporre in medesimo tempo i piani di indirizzo dei PR-TriMa riferiti all'intero comprensorio TriMa al DT per l'esame preliminare.
- 5.3** I Municipi si impegnano a sottoporre in medesimo tempo i rispettivi PR-TriMa ai rispettivi Legislativi per adozione; per quanto possibile, coordineranno pure i relativi periodi di pubblicazione ai sensi della LALPT.

- 5.4** Per il resto si applicano gli art. 32 e segg. LALPT. Il Tavolo TriMa sarà in particolare incaricato di predisporre le procedure di informazione e partecipazione prescritte da dette norme e, in generale, di promuovere un opportuno coinvolgimento della popolazione e degli enti interessati nell'ambito dell'elaborazione dei PR-TriMa.
- 5.5** In tutte le predette fasi gli organi comunali si impegnano a garantire la messa in atto dei principi di cui al precedente p.to 2, segnatamente p.to 2.2.
- 5.6** Il Consiglio di Stato assicurerà, in sede di approvazione dei PR-TriMa, che detti strumenti rispondano alle finalità ed impegni di cui ai punti precedenti, segnatamente p.to 2.

## **6. Modifiche dei PR-TriMa**

- 6.1** I Comuni si impegnano a coordinare eventuali successive modifiche dei rispettivi PR-TriMa, secondo i medesimi principi e modalità di cui precedenti p.ti 2 e 3.
- 6.2** Essi si impegnano in particolare a mantenere in funzione il Tavolo TriMa.
- 6.3** Eventuali modifiche dei PR-TriMa concernenti le componenti indicate al precedente p.to 2.2 saranno subordinate ad una corrispondente modifica del *Masterplan Città Alta* o, per lo meno, all'accordo di entrambi i Municipi.
- 6.4** Il Consiglio di Stato assicurerà, in sede di approvazione delle eventuali modifiche dei PR-TriMa, il corretto loro coordinamento.

## **7. Procedure di domanda di costruzione**

A far tempo dall'entrata in vigore della presente convenzione, tutte le domande di costruzione in forma ordinaria presentate nel comparto definito nel *Masterplan Città Alta* dovranno essere sottoposte dai Municipi al Tavolo TriMa per preavviso.

**8. Validità della presente convenzione**

La validità della presente convenzione è subordinata

- alla sua approvazione da parte di entrambi i Legislativi comunali
- allo stanziamento da parte dei medesimi Legislativi comunali dei rispettivi crediti per l'allestimento dei PR-TriMa.

Essa viene sottoposta per approvazione al Consiglio di Stato (art. 188 cpv. 1 e 193 cpv. 3 LOC).

PER IL MUNICIPIO DI LUGANO

Lugano, .....

30 OTT. 2008

Il Sindaco:

G. Giudici



Il Segretario:

M. Delorenzi

PER IL MUNICIPIO DI MASSAGNO

Massagno, .....

Il Sindaco:

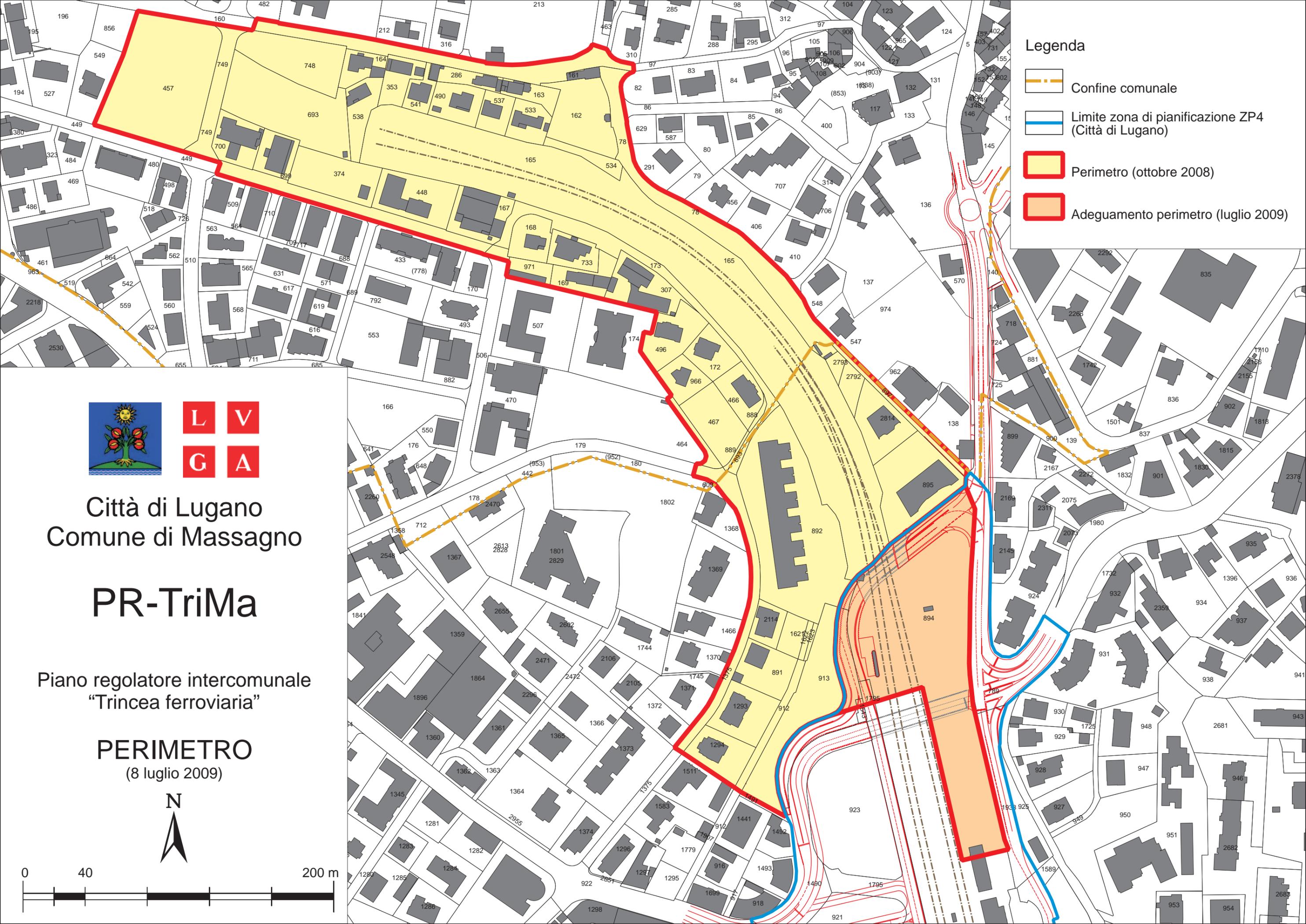
G. Bruschetti



Il Segretario:

D. Ferrari

Annesso: Perimetro del "PR-TriMa" del 20.02.2008 (Masterplan Città Alta - Modulo 2)



Legenda

-  Confine comunale
-  Limite zona di pianificazione ZP4 (Città di Lugano)
-  Perimetro (ottobre 2008)
-  Adeguamento perimetro (luglio 2009)



L V  
G A

Città di Lugano  
Comune di Massagno

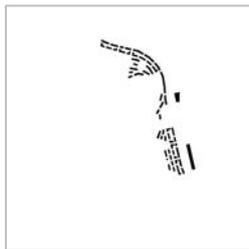
PR-TriMa

Piano regolatore intercomunale  
"Trincea ferroviaria"

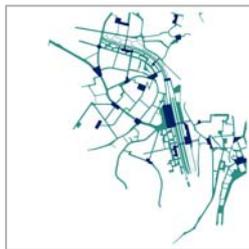
PERIMETRO  
(8 luglio 2009)



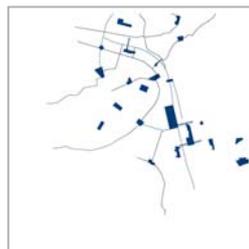
# MASTERPLAN CITTÀ ALTA



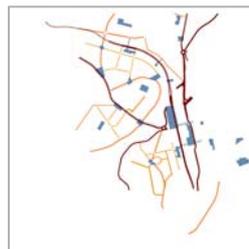
Edificazione



Collegamenti pedonati



Rete ciclabile



Rete stradale



Paesaggio

Versione D / 7 settembre 2007

Mario Campi architetto FAS e associati SA / Gruppo Linkage

## Committenti

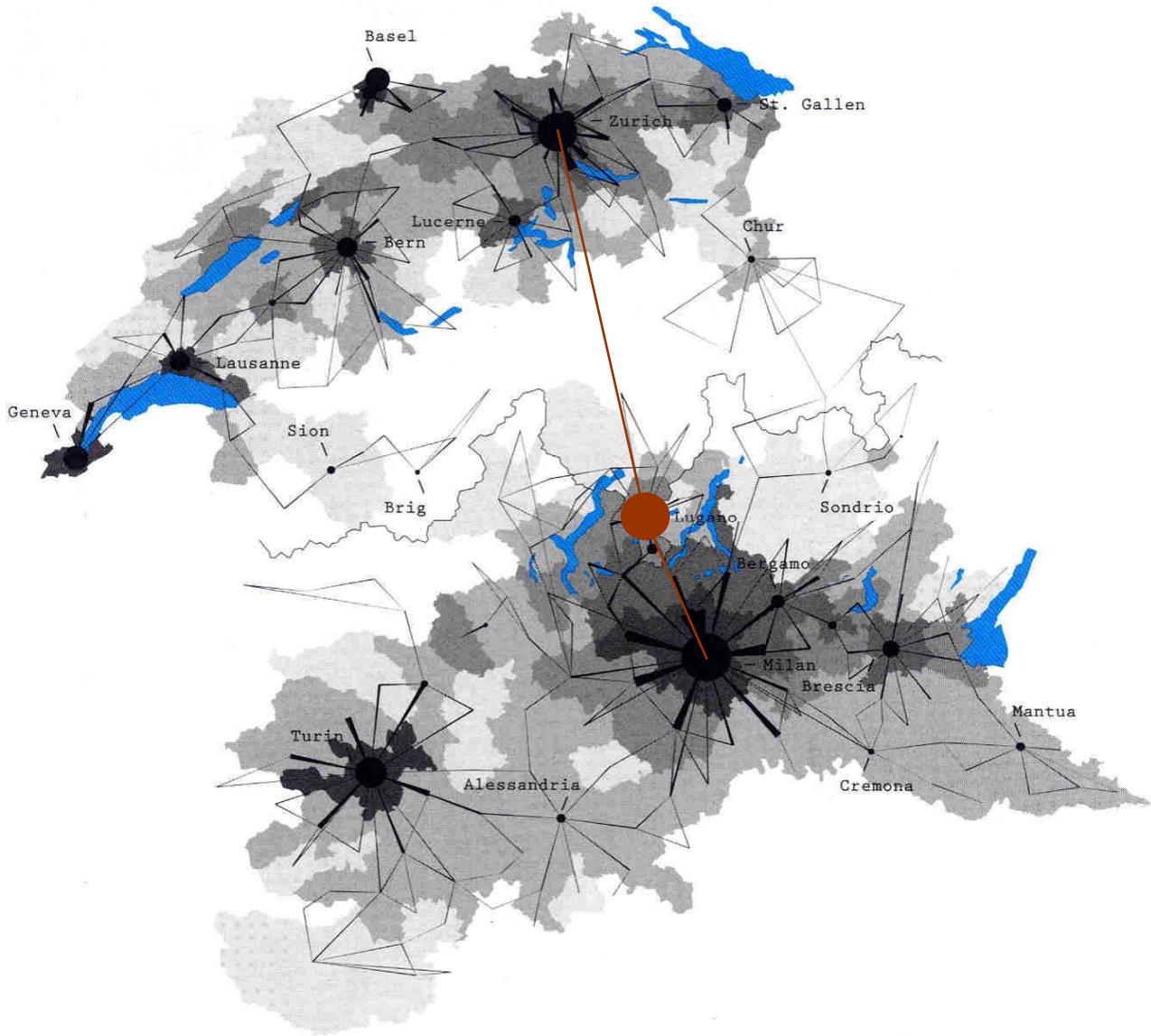
Cantone Ticino,  
Dipartimento del Territorio

Città di Lugano

Comune di Massagno

## Contenuto

Committenti	2
Contenuto	3
Nuova centralità	5
Piano urbanistico	7
Piano del traffico	11
Paesaggio e svago	15
Piano degli azzonamenti	17
Attuazione	20
Lista di controllo	26
Materiali	27
Gruppo Linkage	28
Allegati	29



Densità abitativa e spostamenti pendolari  
[Illustrazione da Rossi, Torricelli, 2003]

## Nuova centralità

Nel repertorio di forme e di spazi che oggi costituiscono la città contemporanea il centro storico a struttura consolidata appare ormai per essere un'eccezione.

All'idea di città contemporanea corrisponde invece qualcosa di molto diverso. A prima vista una commistione di edifici eterogenei e di spazi aperti. Ad una lettura più approfondita l'apparire di un nuovo ordine, più complesso e diversificato del concetto di centro storico. Un territorio urbanizzato segnato dalla presenza di infrastrutture e nuove attrezzature. Autostrade, ferrovie, stazioni, nodi di traffico e attorno una rete di altre attività. Edifici per l'industria, per uffici, per scopi culturali e del tempo libero ed abitazioni.

Di conseguenza la parola città si deve estendere alla comprensione di tutto il territorio urbanizzato, e fare un progetto urbano significa costruire una nuova idea di città a partire dai valori e dalle energie presenti.

È dunque il momento di un progetto per una città che cresce e si trasforma, che voglia o sappia confrontarsi con i nuovi contenuti ed i nuovi programmi del nostro modo di vivere. Questa strategia riguarda non solo gli edifici ma in primo luogo anche le infrastrutture.

In definitiva un progetto che si occupa della complessità dei valori della città contemporanea. Valori che abbiamo inteso scoprire senza pregiudizi, con spirito critico e consapevolezza storica.

A proposito della città. Roland Barthes scriveva: "Il centro deve essere denso e pieno".

A questo scopo immaginiamo soluzioni che seppur nuove non intendono dimenticare le lezioni sulla qualità urbana della città

storica. E per porre rimedio alle costrizioni riscontrate non c'immaginiamo soluzioni spettacolari con binari sospesi o viadotti audaci, elementi così difficili da inserire negli spazi urbani.

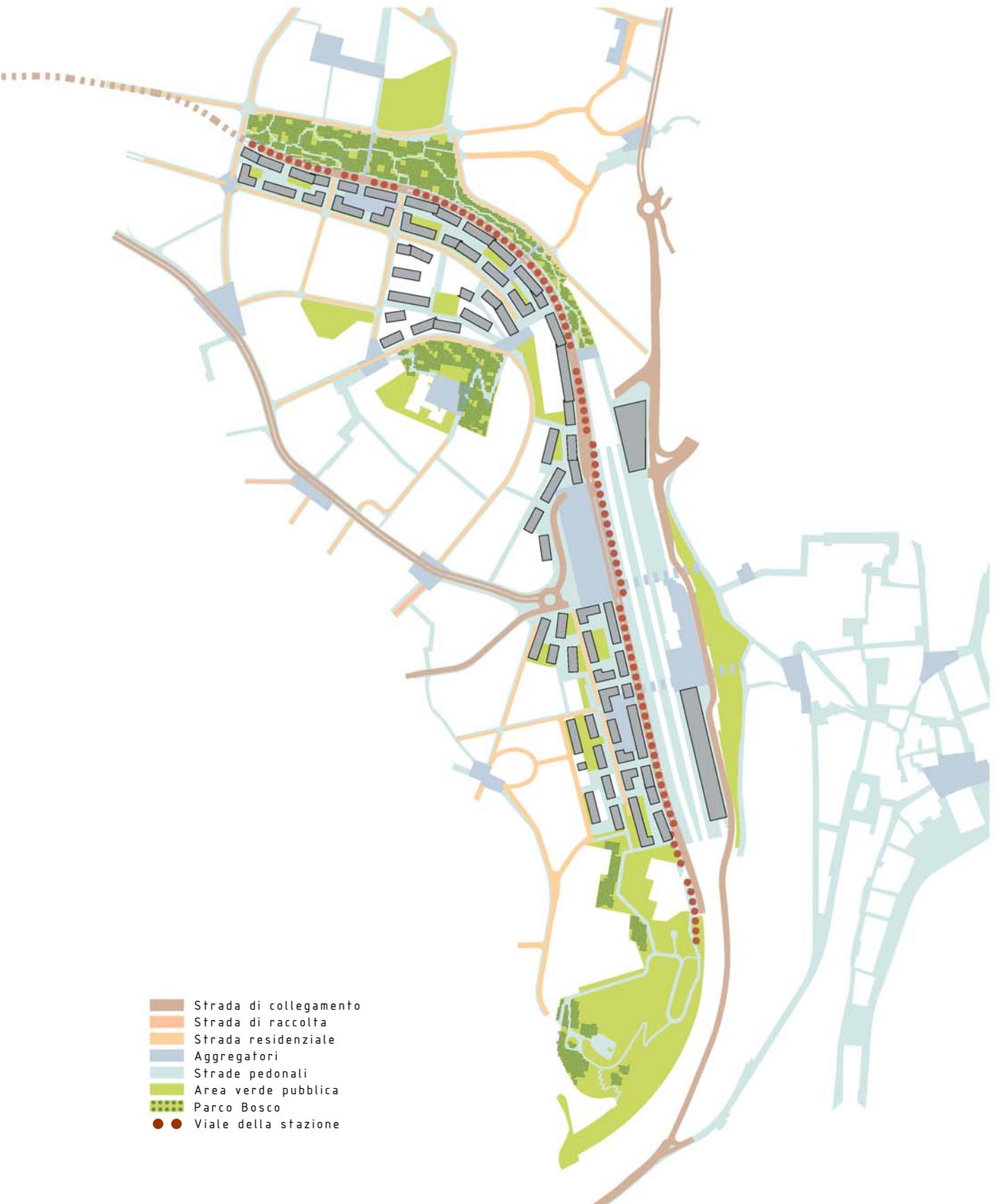
C'immaginiamo invece un nuovo viale della Stazione, un asse cittadino tradizionale che collegherà Massagno con la stazione, lungo il quale stiano allineati dei fabbricati urbani, densi di contenuti programmatici complessi del tipo post-terziario, commerciale ed abitativo.

Questi fabbricati lungo il viale della Stazione si affacciano anche sullo spazio aperto del nuovo parco. Essi consolidano da un lato l'identità diversa dei quartieri di Massagno, e dall'altro addensano le strutture cittadine esistenti evitando il disperdersi della città nel territorio. Nel contempo proponiamo per il quartiere di Besso un'accessibilità della stazione ferroviaria facilitata, non più isolata, bensì parte della fabbrica cittadina, e catalizzatrice di un nuovo centro cittadino a carattere commerciale lungo il viale della Stazione.

Un luogo della città a densità edilizia elevata, dove la convivenza quotidiana sia agevole per tutti.



Rämistrasse, Zurigo Arch. Ernst 1893



## Piano urbanistico



Per raggiungere gli assunti che ci siamo proposti in introduzione, e cioè quelli del perseguimento di un concetto in armonia con gli elementi capaci di restituire il senso completo di una città a misura d'uomo, ci siamo avvalsi da un lato di fenomeni urbani già esistenti, dall'altro abbiamo introdotto elementi nuovi atti a consolidare i caratteri sinora negletti della città alta, da Montarina a Besso, da Massagno a Breganzona.

Elemento generatore della nuova immagine urbana é il disegno di un viale, quello della Stazione, un'arteria cittadina multifunzionale, che da solo rappresenta la risposta più semplice al problema.

Esso dà forma concreta ad una nuova interpretazione della viabilità dei luoghi in esame, e comporta benefici notevoli per i quartieri ed i territori della città alta,

incrementandone la qualità urbana e l'identità.

Per i quartieri della città alta, questo viale che li collega alla stazione, è un asse cittadino tradizionale con fabbricati urbani densi di contenuti programmatici complessi che, consolida da un lato l'identità discorde dei suoi quartieri, ed evita dall'altro il disperdersi della città nel territorio. In definitiva esso consente l'urbanizzazione dell'intera area della trincea a partire dal polo intermodale della stazione.

Da un lato, ciò permette di dare forma urbana concreta e riconoscibile a questa parte della città alta mentre dall'altro, accresce quella permeabilità, in sostanza quel facile collegamento necessario, oggi inesistente, con i servizi del nodo intermodale della stazione, dell'area di posteggio, oltre che del nuovo centro di quartiere a carattere commerciale e a densità elevata attorno alla stazione.

Quale migliore collegamento con Montarina e Breganzona per i quartieri residenziali a monte della ferrovia proponiamo lungo il viale della Stazione, una tipologia urbana a corti differenziate. Questa tipologia é in grado di dare soluzione adeguata ai problemi di permeabilità dei Quartieri Ovest con la stazione FFS, superando la soglia topografica dell'area da un lato, e collegando tramite le sue corti, i quartieri residenziali retrostanti con la piattaforma d'interscambio modale della stazione FFS dall'altro.

In definitiva e per ripeterci, pensiamo ad un progetto urbano che, procedendo dalle preesistenze, sia elementare, fattibile, attuabile per gradi, e che nel contempo possa attrarre e coinvolgere attori pubblici e privati.

L' intervento mostra quattro parti caratteristiche:

In faccia alla stazione a Besso troviamo il nuovo viale insediato sul sedime esistente di via Basilea che, in questo modo, diventa nuovo accesso e nel contempo marciapiede della stazione. La stazione è ora facilmente accessibile dai quartieri a monte; una stazione aperta alla città.

Al di là del sottopassaggio di Besso il viale comincia a salire dolcemente. L'attuale scarpata di proprietà FFS, coperta di vegetazione minore, viene utilizzata per insediarvi edifici e posteggi che servono anche da muro di sostegno.

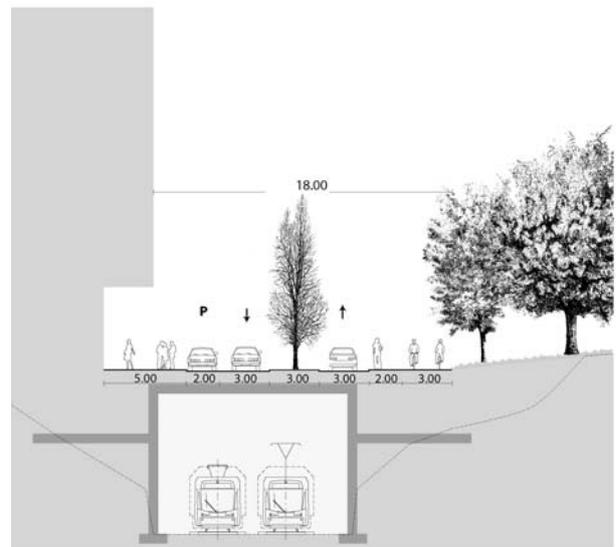
La ferrovia entra in galleria più o meno 100 metri dopo la stazione. Da questo punto il viale va sopra la copertura della trincea e segue la linea dei binari. A est viene accompagnato dalla vegetazione del parco, uno spazio aperto cittadino.

Gli edifici allineati lungo il nuovo viale utilizzano in questa zona centrale dell'intervento il dislivello tra il quartiere verso Besso ed il livello stradale per formare una serie di edifici a corte, disposti su vari livelli, generando un percorso pedonale digradante dal quartiere verso la stazione.

Proponiamo di utilizzare questa vasta superficie di facile accesso veicolare e pedonale per servizi e commercio. Abitanti, turisti e viaggiatori potranno attraversare i vari livelli delle corti del nuovo

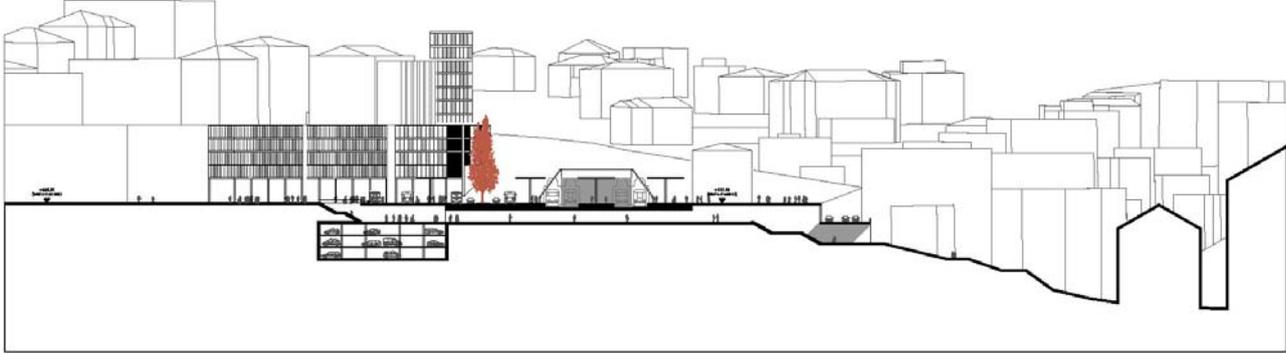
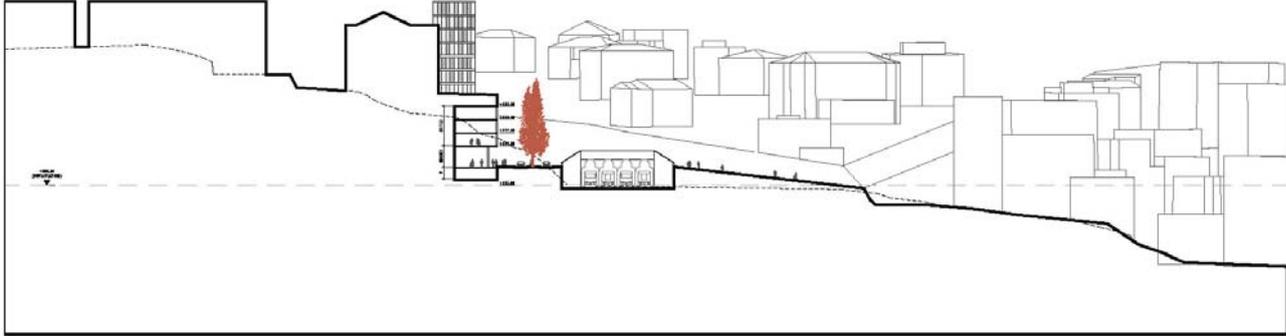
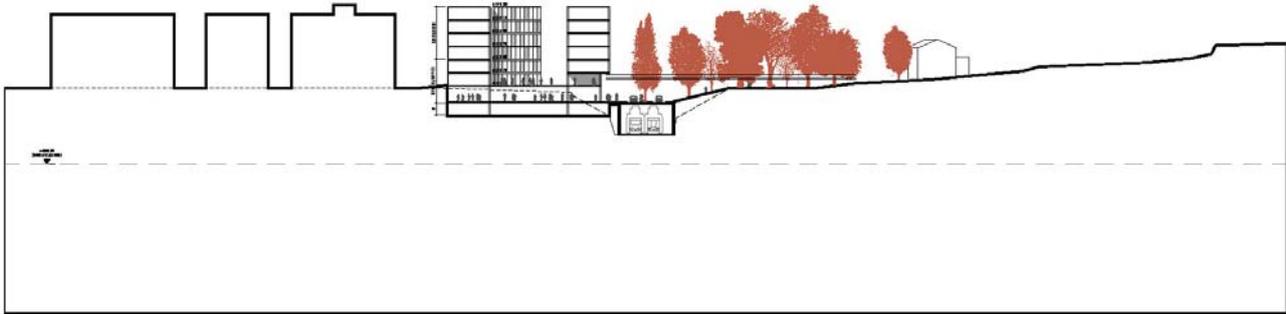
complesso per recarsi in stazione in un andare per vetrine.

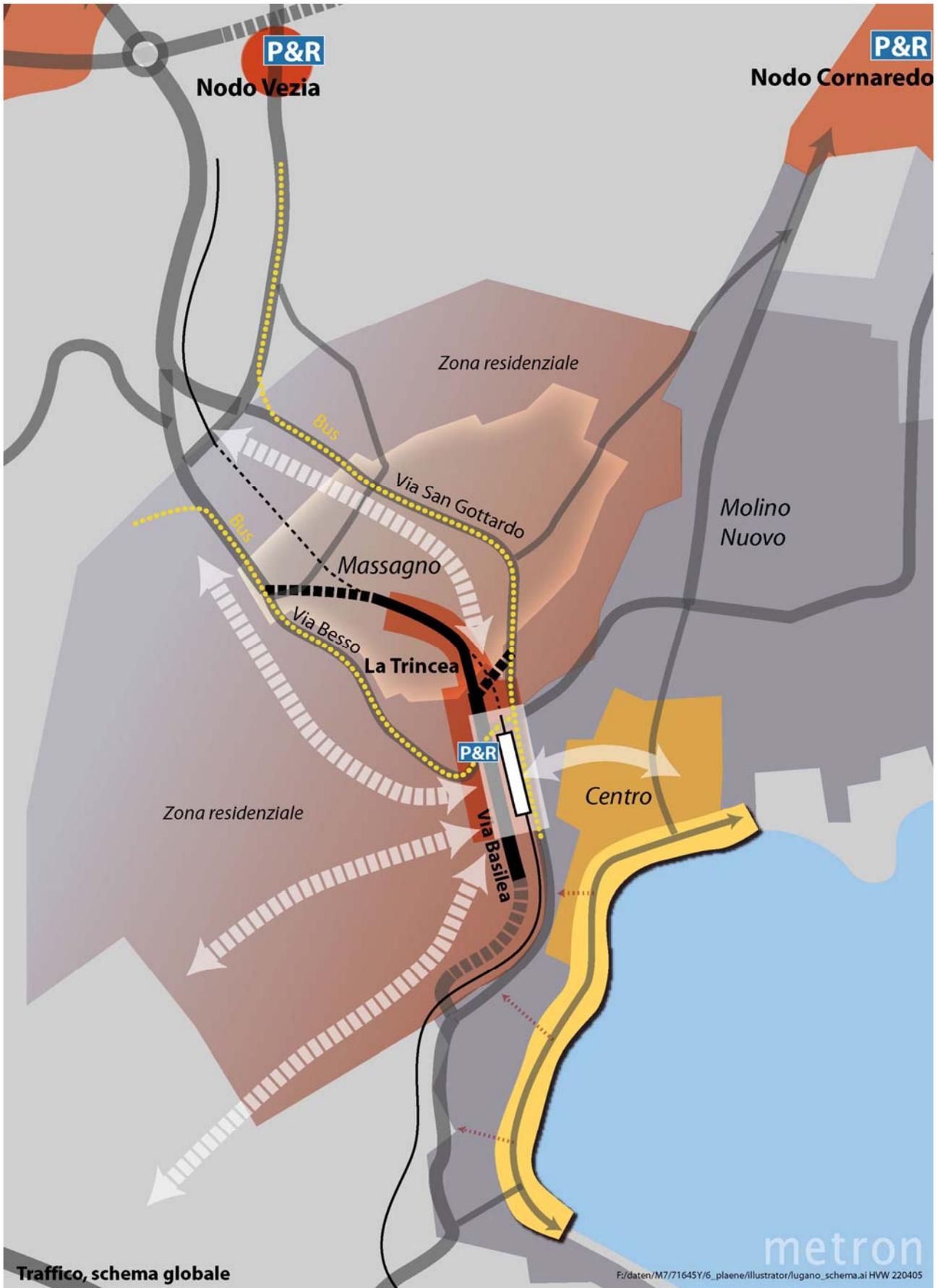
Più in alto poi, più o meno dove oggi il treno entra in galleria il viale si ritrova in quota vicino all'andamento del terreno e viene quindi allacciato in modo naturale alla rete stradale esistente di Massagno.



La sezione del viale

# Masterplan Città Alta





## Piano del traffico

Da più di un secolo da quando fu costruita 120 anni fa la ferrovia, la stazione di Lugano e la trincea di Massagno separano il centro storico dai quartieri della città alta. Dalla costruzione dell'autostrada A2 il traffico di transito nord-sud aggira la città. Il traffico veicolare diretto al centro di Lugano in provenienza da nord dal piano del Vedeggio grava in modo sempre più massiccio sugli accessi storici di via Besso e via San Gottardo. Con la costruzione in atto della tangenziale Omega e della galleria Vedeggio - Cornaredo, queste arterie storiche vengono alleggerite dal traffico.

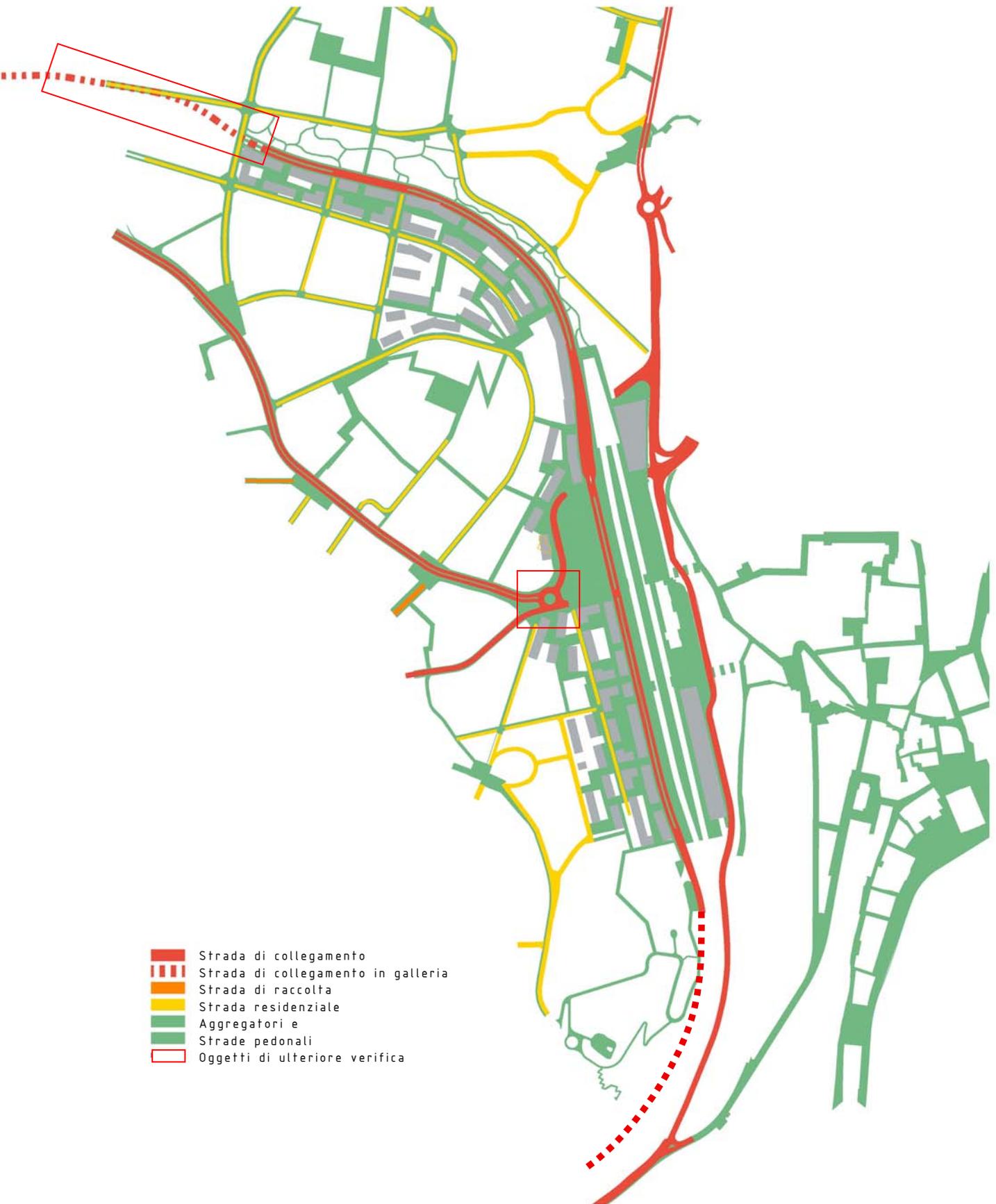
Lo spazio stradale attuale, dominato com'è dal traffico motorizzato, pregiudica gravemente il movimento del traffico pubblico. Esso non consente un movimento pedonale agevole, che è l'elemento centrale per una migliore qualità di vita nel quartiere. Inoltre esso rende difficoltoso e poco attrattivo l'accesso, già di per se insufficiente, alla stazione ferroviaria.

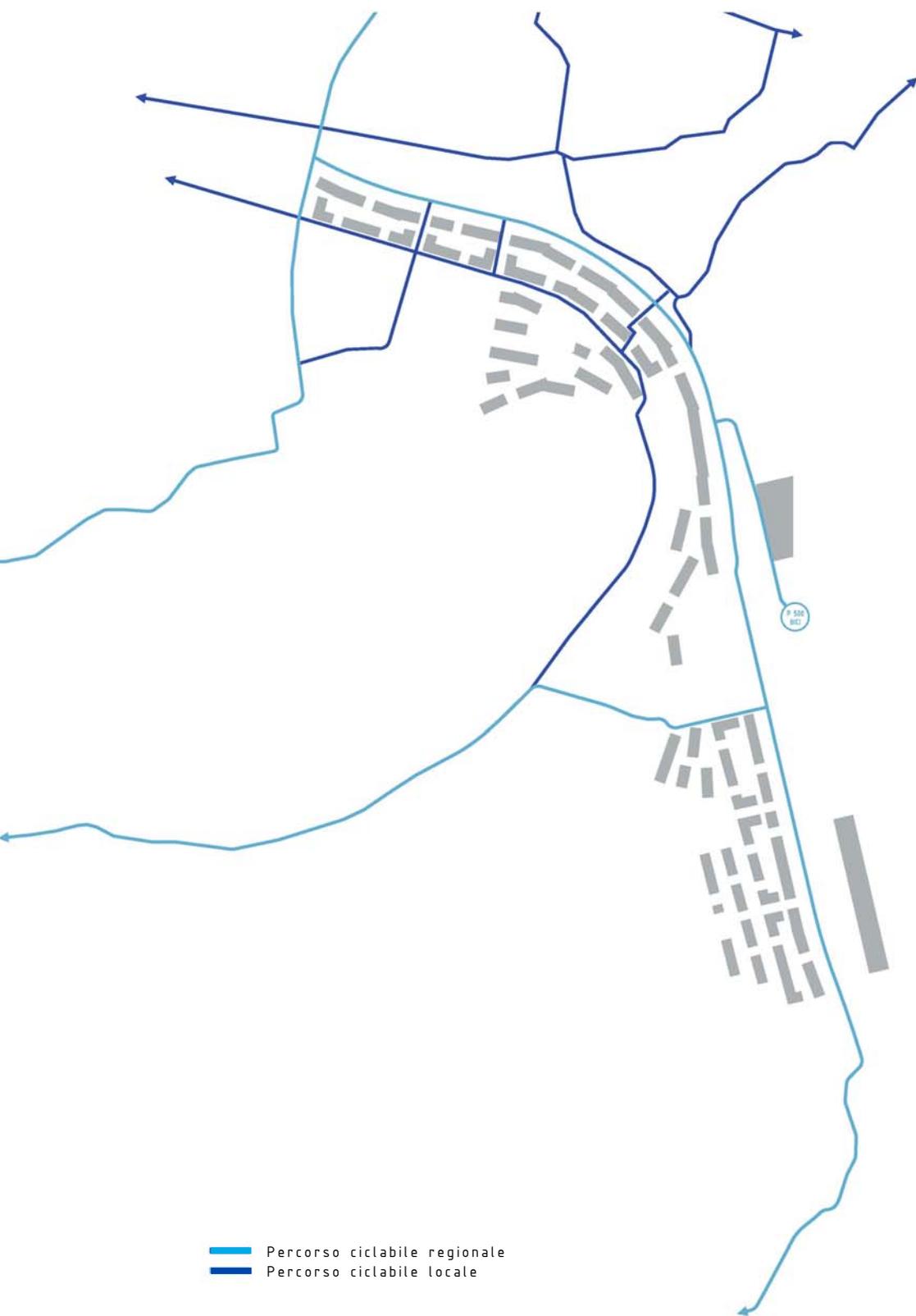
Per una nuova e più attuale soluzione dei problemi di traffico, le necessità fondamentali sono rappresentate dai collegamenti attrattivi da Massagno alla stazio-

ne ed al centro di Lugano, dall'accesso facilitato dalla città alta alla stazione, dai percorsi semplificati e dagli accessi più attrattivi per il traffico pubblico nonché dai collegamenti specifici per ciclisti e pedoni tra i quartiere della città alta.

Lo scopo primario della nuova organizzazione viaria della città alta è perciò una rete di collegamenti che ristabilisce le connessioni indispensabili per un quartiere attrattivo e prospero. Spina dorsale dei collegamenti della città alta è il viale della Stazione, collegamento urbano fra Massagno e la stazione FFS.

La rete per la mobilità lenta è capillare, mentre il traffico motorizzato individuale si concentra sugli assi principali di penetrazione e collegamento esistenti. Il viale Stazione in questo ambito funge da strada di collegamento locale. A lungo termine (Vedi attuazione, modulo 3) il collegamento del viale della stazione con l'autostrada A2 permetterà, se del caso, lo sgravio delle attuali arterie di penetrazione. L'opportunità di tale operazione dovrà essere valutata nel tempo.







## Paesaggio e svago

Il piano del paesaggio rappresenta l'elaborazione degli elementi di relazione del parco bosco nuovo con gli spazi pubblici, verdi e non, della zona attorno alla trincea e la stazione .

Il bosco-parco, una tipologia che si distingue per qualità e utilizzo dalle altre aree verdi già presenti a Massagno, si propone come uno spazio aperto, elemento verde cittadino per il riordino urbano dei quartieri nell'area di intervento della trincea.

Un disegno semplice di sentieri pedonali attraversa il parco e si allaccia ai punti strategici della maglia dei percorsi esistenti.

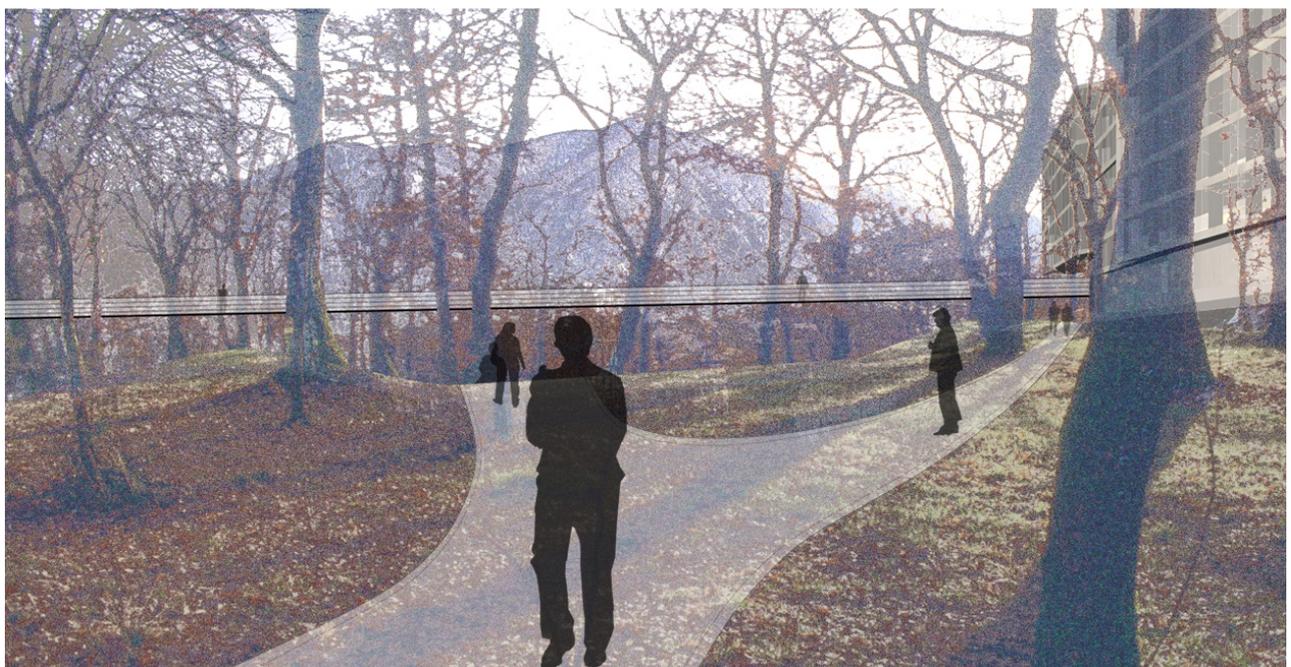
Due passerelle fra gli alberi del parco offrono collegamenti orizzontali fra il tessuto urbano odierno di Massagno, le nuove edificazioni ed il quartiere retrostante verso Besso.

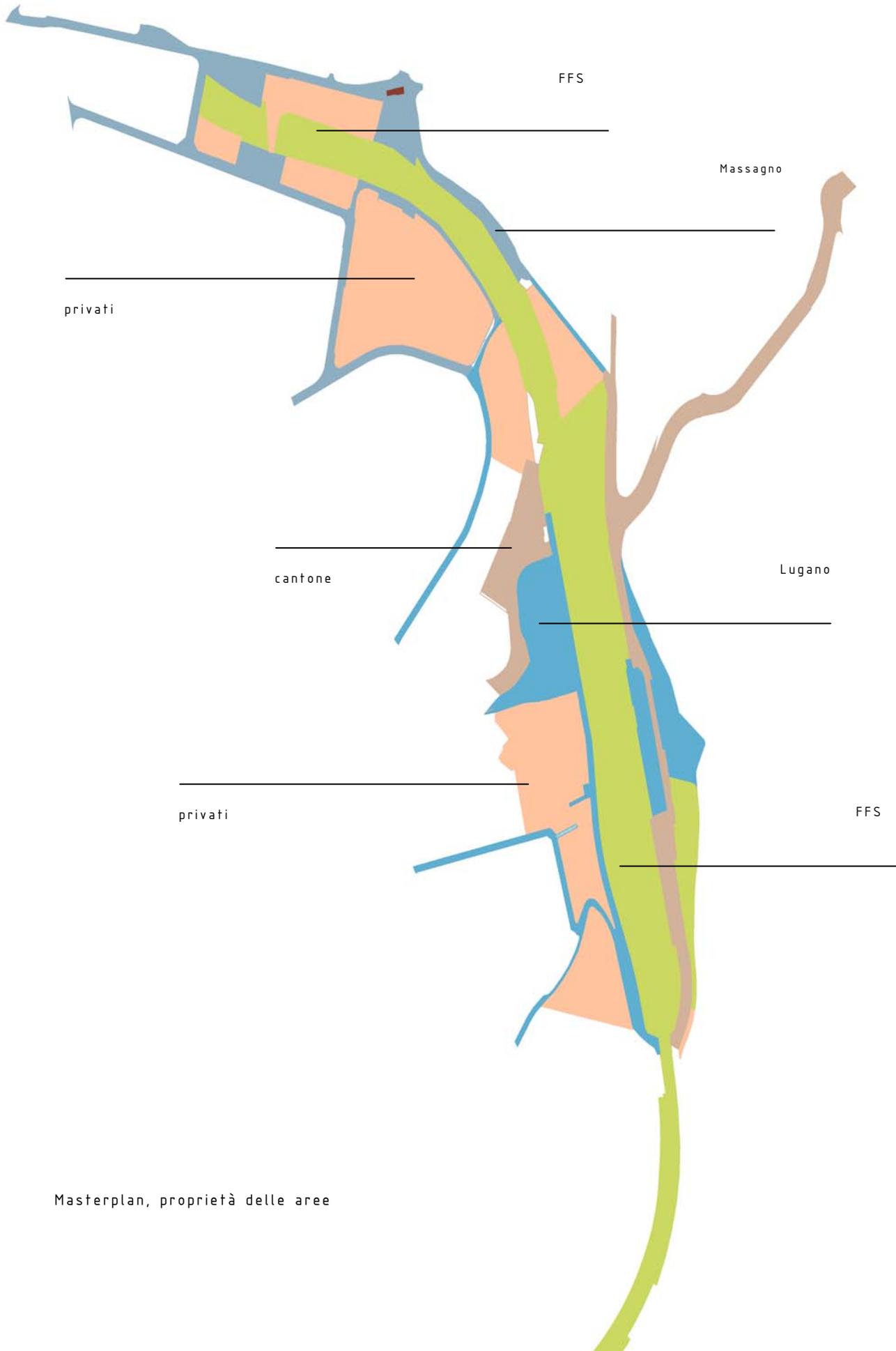
Nel parco, in prossimità di queste passeggiate panoramiche sopraelevate, possono situarsi alcune piccole infrastrutture quali ad esempio un chiosco, un caffè, alcuni giochi: ed i necessari collegamenti verticali fra il percorso aereo e le attività nelle radure del parco.

In uscita dal parco verso il lago si raggiunge una terrazza, autentico belvedere sul Ceresio.

Da qui, su di un declivio-giardino, ha inizio una rete di sentieri che si allaccia, per funzione e tipologia, a quella esistente che, oltre la stazione, conduce in centro città.

È auspicabile approfondire la relazione tra città alta e centro storico con lo studio di una fitta rete di percorsi pedonali nel verde e con scale mobili o ascensori cittadini.





Masterplan, proprietà delle aree

## Piano degli azzonamenti

Fino ad oggi lo sviluppo urbano dei due Comuni di Lugano e di Massagno si è concentrato soprattutto lungo gli accessi storici di via Besso e di via San Gottardo. I rispettivi piani regolatori riflettono tuttora questa situazione. La presenza ultracentenaria della stazione ferroviaria nel territorio non sembra aver influenzato più di tanto il disegno urbano dei due comuni.

Questo Masterplan della Città Alta ha come obiettivo quello di emendare questa situazione riferendola alle nuove strutture urbane e di traffico locale ed intermodale che si manifestano oggi.

Alptransit e Tilo sono le opportunità per ripensare il quadro urbanistico del comparto della stazione ferroviaria e l'occasione da non mancare per l'utilizzo di queste aree in grado di generare un nuovo fulcro per la città sopra i binari.

Costruire attorno alla stazione ferroviaria il nuovo centro della Città Alta significa in concreto mettere in atto una strategia per una nuova centralità. L'attuazione di questo intento urbanistico si manifesta inizialmente con l'inserimento di una strada di collegamento in funzione di integratore urbano della Città Alta per i quartieri situati a monte dei binari.

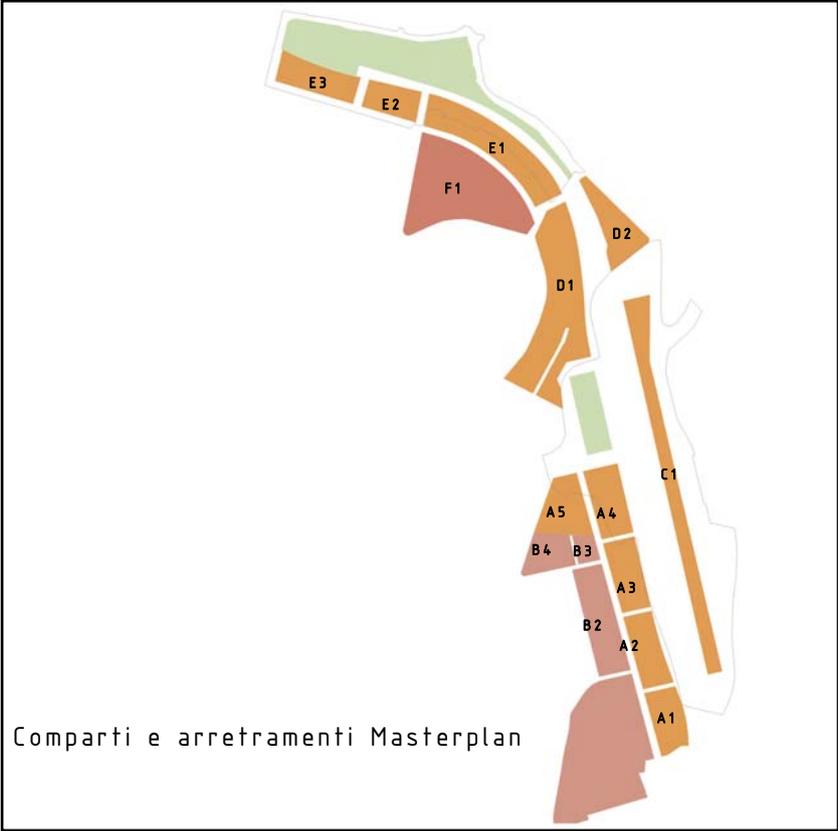
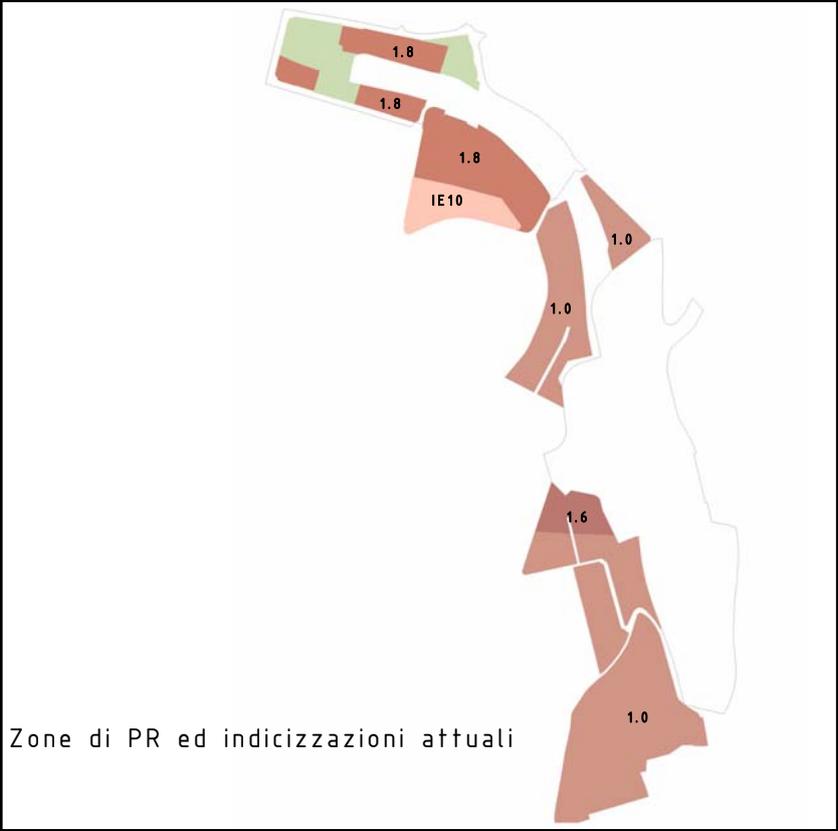
Questa strada è in parte prevista e finanziata nel quadro del progetto StazLu1.

La novità dell'approccio del Masterplan della Città Alta consiste nell'individuare le potenzialità, non solo dal profilo della soluzione da dare ai problemi di traffico del nodo viario della stazione, bensì come modello di integrazione per l'edificazione dei quartieri di Montarina, Besso e Massagno lungo il viale della Stazione.

L'importanza di questo nuovo rilievo urbanistico della parte alta della città troverà forza espressiva nell'incremento di densità del fronte urbano. L'uno quello verso la stazione a Montarina, l'altro lungo il crinale collinare di Massagno. Questi fronte costruito, determinerà con chiarezza d'espressione l'immagine di nuova centralità.

Risulterà essenziale sviluppare un linguaggio in grado di dare carattere urbano all'architettura di questi nuovi insediamenti nella Città Alta. A tal fine sembra opportuno indicare regole minime, che senza limitare l'iniziativa privata assicurino tuttavia un'immagine possibilmente aggregante per i nuovi quartieri. Tali regole minime possono essere individuate nel rispetto della tipologia a corte generatrice di spazi pubblici pedonalizzati ed in quello del rispetto dello spazio porticato lungo i fronti del viale della stazione, ed anche nell'interpretazione nuova di elementi urbani preesistenti oltre che nell'indicazione delle materializzazioni.

	PR attuale					PR previsto					Differenza		
	terreno.	I.S	tot	abitanti	utenti	Sup.	I.S	tot	abitanti	utenti	SUL	Abitanti	Utenti
<b>Massagno</b>													
AC1			-	-	-	15'000	3.9	58'500	680	440			
R19	22'000	1.8	39'600	660	-	14'000	1.8	25'200	290	190			
AP	9'000		-	-	-	15'000	-	-	-	-			
Car	6'000		-	-	150	-		-	-	-			
<b>Totale Massagno</b>			<b>39'600</b>	<b>660</b>	<b>150</b>			<b>83'700</b>	<b>970</b>	<b>630</b>	<b>44'100</b>	<b>310</b>	<b>480</b>
<b>Lugano</b>													
AC			-	-	-	45'000	2.2	99'000	830	1'240			
R7	4'000	1.6	6'400	110	-	-	1.6	-	-	-			
R5	65'000	1.0	65'000	1'080	-	27'000	1.0	27'000	230	340			
AP		1.0		-	-	4'000	1.0		-	-			
<b>Totale Lugano</b>			<b>71'400</b>	<b>1'190</b>	<b>0</b>			<b>126'000</b>	<b>1'060</b>	<b>1'580</b>	<b>54'600</b>	<b>-130</b>	<b>1'580</b>
<b>Totale</b>			<b>111'000</b>	<b>1'850</b>				<b>209'700</b>	<b>2'030</b>	<b>2'210</b>	<b>98'700</b>	<b>-180</b>	<b>2'060</b>



## Attuazione

Il Masterplan della Città Alta rappresenta la base pianificatoria per una convenzione tra la città di Lugano, il comune di Massagno ed il Canton Ticino che garantisca l'elaborazione coordinata dei piani regolatori comunali o dei piani particolareggiati comunali e dell'eventuale aggiornamento del piano direttore cantonale.

La strutturazione del Masterplan in tre moduli permette sia l'attuazione graduale nel tempo sulla base dei mutamenti progettati delle accessibilità, sia l'attuazione per comparti territoriali, rispecchiando le fattibilità pianificatorie ed economiche diverse.

L'attuazione graduale del Masterplan nel tempo si orienta ai mutamenti dell'accessibilità seguenti:

2012: Realizzazione della linea ferroviaria Stabio Arcisate: collegamento Lugano - Varese (30/40 minuti).

2019: Apertura NEAT con riduzione dei tempi di percorrenza IC/EC per Zurigo da 3 ore a 2 ore e potenziamento S-Bahn TILO da Locarno a Lugano 22min. (oggi

54min.), da Lugano a Bellinzona 12min. (oggi 23min.)

Oltre 2030: collegamento veloce Lugano Milano che ridurrà i tempi di percorrenza Milano - Lugano da un'ora a 30 minuti. (distanza da pendolare da Milano)

In ogni fase proposta i moduli e con ciò il programma d'investimento sia infrastrutturale, sia edificatorio sono compatibili con l'accessibilità offerta, e dunque con l'incremento della qualità dell'ubicazione. L'utilizzo dei terreni non deve precludere l'insediamento di attività più pregiate per le fasi future

Per un efficace coinvolgimento degli attori privati e pubblici nel rispetto dei reciproci interessi, è auspicabile una strutturazione mirata degli ulteriori processi di elaborazione dei piani necessari per fissare tutti gli aspetti formali considerati dal Masterplan.

Proponiamo un'organizzazione differenziata per attori coinvolti con accompagnamento politico adeguato all'ottenimento del consenso necessario per l'esito positivo del progetto.

## Modulo 0

Il modulo 0 costituisce lo stato antecedente all'attuazione del Masterplan della Città Alta. Comprende il progetto infrastrutturale StazLu1 inclusa la sistemazione viaria attorno alla Stazione tramite sottopasse Genzana e l'eliminazione del passo a livello. Inoltre contempla la sistemazione della stazione ferroviaria con la costruzione del quarto marciapiede a ovest della stazione e l'assestamento del sottopasso di Besso e la nuova collocazione dei Bus in un terminale sull'area Ex Pestalozzi assieme ad un nuovo posteggio Park&Ride di 400 posteggi.

-  Strada di collegamento / in galleria
-  Strada di raccolta
-  Strada residenziale
-  Aggregatori
-  Strade pedonali
-  Area verde pubblica
-  Parco Bosco
-  Alberatura viale della stazione



## Modulo 1

La costruzione sui terreni adiacenti alla stazione ferroviaria, contenuti che facevano parte del progetto StazLu 2, sono compresi nel modulo 1. Sia la nuova edificazione sul terreno delle FFS ai fianchi dell'edificio esistente della stazione, sia la costruzione degli edifici a corte permettono un miglior accesso alla stazione dai quartieri della città alta e propongono una densità edificatoria commisurata alla qualità dell'ubicazione.





-  Strada di collegamento / in galleria
-  Strada di raccolta
-  Strada residenziale
-  Aggregatori
-  Strade pedonali
-  Area verde pubblica
-  Parco Bosco
-  Alberatura viale della stazione

## Modulo 2

Copertura della trincea e costruzione del viale della stazione sul territorio di Massagno e realizzazione del collegamento ciclopedonale fra Massagno e la stazione ferroviaria di Lugano a completamento della rete di mobilità lenta della Città Alta. Per la costruzione di edifici nell'attuazione del modulo 2 esistono chiare premesse di fattibilità.



### Modulo 3

Costruzione della rete di collegamenti di mobilità lenta e stradale fra i principali nodi di aggregazione della città alta. Tra questi spicca per importanza il completamento del viale della stazione tra Massagno e la stazione ferroviaria di Lugano. Modifica del nodo intermodale a monte della Stazione, accessibile dal nuovo asse viario a doppio senso di marcia.

Se in futuro lo sviluppo a Massagno ed attorno alla Stazione ferroviaria di Lugano porteranno questa parte della città a svolgere funzioni di subcentro dell'area metropolitana milanese, la Città Alta necessiterà verosimilmente di un migliore collegamento diretto ai nodi di traffico esistenti. Il viale della Stazione potrà allora essere allacciato alla autostrada A2, con l'effetto di sgravare il traffico degli assi di penetrazione storici di via Besso e di via San Gottardo.

-  Strada di collegamento / in galleria
-  Strada di raccolta
-  Strada residenziale
-  Aggregatori
-  Strade pedonali
-  Area verde pubblica
-  Parco Bosco
-  Alberatura viale della stazione



## Lista di controllo

	Situazione	Verifiche da svolgere	Resp	Stato
1.	Piano urbanistico			
1.1	Il Masterplan prevede un viale della stazione con una larghezza maggiore rispetto al progetto StazLu1	Valutare la necessità di adeguare gli espropri per StazLu1 alle esigenze del Masterplan.		
2.	Traffico			
2.1	Il Masterplan prevede la gestione del viale Stazione in doppio senso	Verificare le capacità con il modello del traffico		
2.2	L'entrata del Posteggio R&R viene modificato rispetto a StazLu1	Verificare l'eventuale adattamento del posteggio nella fase di progetto definitivo StazLu1		
3.	Nodo intermodale			
3.1	Il nodo intermodale prevede un terminale Bus dinamico con modifica	Verifica della capacità, dei percorsi Bus e della posizione delle fermate delle singole linee.		
4.	Paesaggio e svago			
4.1	Collegamenti tra Centro storico e città alta insufficienti	Migliorare l'offerta di collegamenti pedonali, con eventuali ascensori o scale mobili oltre alla progettazione in atto di nuove funicolari		
5.	Azzonamenti			
5.1	Il Masterplan prevede la modifica di alcuni fondi per permettere un loro sfruttamento più opportuno	Approfondire lo studio della suddivisione, degli indici di sfruttamento e della relativa superficie.		
6.	Attuazione			
6.1	Linee di arretramento e densità edificatorie devono essere coordinate	Approfondire lo studio con piano particolareggiato intercomunale o in alternativa con piani particolareggiati mirati per ogni comune.		
7.	Fattibilità economica			
7.1	Il Masterplan prevede un intervento infrastrutturale oneroso	Verificare le possibilità di ricorrere a contributi di miglioria verso i proprietari di fondi privati.		

## Materiali

- Campi, M; Städtebau, Fumagalli, P., Architektur; Passera, R., Statik; Bürgi, P.Landschaftsgestaltung; Eichenberger, U., Verkehrsplanung; Rossi, A. Ökonomie (2005) LINKAGE, copertura Trincea Massagno, Lugano
- Campi, M. (1996) Die Wiedergewinnung des Zentrums: Neue Städtelandschaften, Professur Mario Campi, Architekturabteilung ETH Zürich
- Città di Lugano, (1988) Norme di attuazione del piano regolatore
- Comune di Massagno, Studi associati SA (2002) Copertura della "trincea" ferroviaria, Verifica di opportunità
- Comune di Massagno, (1999) Norme di attuazione del piano regolatore NAPR
- Comune di Massagno, Fabio Giacomazzi & associati (1994) Piano particolareggiato Trincea FFS, progetto preliminare, Rapporto di pianificazione
- Repubblica e Cantone Ticino, Comune di Lugano, Ferrovie Federali Svizzere FFS (2005) StazLu 1, Progetto di massima, Stazione di Lugano
- Repubblica e Cantone Ticino, Dipartimento del territorio, Commissione regionale dei trasporti del Luganese (2003) Piano dei posteggi del Polo luganese (PPP), Rapporto per la consultazione dei Comuni
- Repubblica e Cantone Ticino, Sezione dei Trasporti, Cantone Ticino (2003) Nuovo collegamento ferroviario Lugano (Chiasso) - Mendrisio - Varese - Gallarate - Aeroporto di Malpensa (FMV), Rapporto finale, Progetto preliminare
- Repubblica e Cantone Ticino, Dipartimento del territorio, Commissione regionale dei trasporti del Luganese (2002) Piano della viabilità del Polo luganese (PVP), Rapporto per la consultazione dei Comuni
- Repubblica e Cantone Ticino, Dipartimento del territorio, Commissione regionale dei trasporti del Luganese (2001) Piano dei trasporti del luganese (PTL)
- Repubblica e Cantone Ticino, Dipartimento del territorio, Divisione della pianificazione territoriale (2004) Elementi per uno sviluppo territoriale del Cantone Ticino 1980-2000, Supplemento alla rivista dati - statistiche e società, anno IV - n°2-giugno 2004
- Rossi, A.; Torricelli, G. P. Triangolo insubrico in Eisinger, A.; Schneider, M. (2003) Urbanscape Switzerland, Birkhäuser, Basel, Boston, Berlin
- Scolari, A (1996) COMMENTARIO, Legge cantonale di applicazione della Legge federale sulla pianificazione (LALPT), Legge edilizia cantonale (LE), Legge di applicazione e complemento del CC (Rapporti di vicinato; LAC), Cadenazzo
- Seiler, M.; Brugnoli, G. (2002) "Influsso del progetto sulla viabilità urbana, Commissione regionale dei trasporti, Dipartimento del territorio, Divisione della pianificazione territoriale

## Gruppo Linkage

Capo gruppo Mario Campi architetto FAS e Associati SA

Prof. Mario Campi  
Felix Günther, arch. ETH  
Urduja Morelli, arch. Supsi

Via Cassarinetta 28, CH\_6900 Lugano  
T +41 91 993 14 77 / F +41 91 993 13 29  
Südstrasse 43, CH\_8008 Zürich  
T +41 44 422 27 59 / F +41 44 422 27 69  
M studio@mariocampi.ch

Progettista Buletti Mauro L. & Fumagalli

Paolo Paolo Fumagalli, arch. ETH FAS  
  
Piazza Cioccaro 8, CH\_6900 Lugano  
T +41 91 923 99 83 / F +41 91 923 65 50  
M bufu@ticino.com

Ingegnere Passera & Pedretti, Consulting Engineers

Rinaldo Passera, ing. ETH  
Renato Guidicelli, ing. FH  
  
Via al Molino 6, CH\_6916 Grancia  
T +41 91 993 05 33 / F +41 91 993 00 08  
M lugano@ppeng.ch

Paesaggista Prof. Paolo Bürgi, ing. FH OTIA

In Tirada  
CH\_6528 Camorino  
T +41 91 857 27 29  
F +41 91 857 36 26  
M burgi@burgi.ch

Mobilità Metron Verkehrsplanung AG

Urs Eichenberger, ing. ETH  
Han Van de Wetering, ing. TU  
  
Stahlrain 2 (postfach 253), CH\_5201 Brugg  
T +41 56 460 92 12 / F +41 56 460 91 00  
M info@metron.ch

Economista Trends and Bends

Prof. Angelo Rossi  
  
Lettenring 33, CH\_8114 Dänikon  
T +41 44 845 06 85 / F +41 44 845 06 71  
M aa.rossi@bluewin.ch

## Allegati

Allegato 1: Parametri edificatori

Allegato 2: Posteggi

Allegato 3: Terminale bus

Allegato 4: Progetto tipo

Allegato 5: Piani Masterplan

## Allegato 1: Parametri edificatori

Il Masterplan prevede la ristrutturazione urbanistica del comparto della città alta attorno alla stazione ferroviaria di Lugano e la trincea ferroviaria di Massagno. Sono da creare i presupposti per una edificazione urbana di qualità eccezionale, densa con un utilizzo misto e variato, spazi pubblici di qualità superiore ed un'accessibilità sostenibile.

L'aspetto delle costruzioni e delle installazioni è da determinare, in se ed in rapporto con l'intorno costruito, in modo tale da conseguire un effetto formale distintivo.

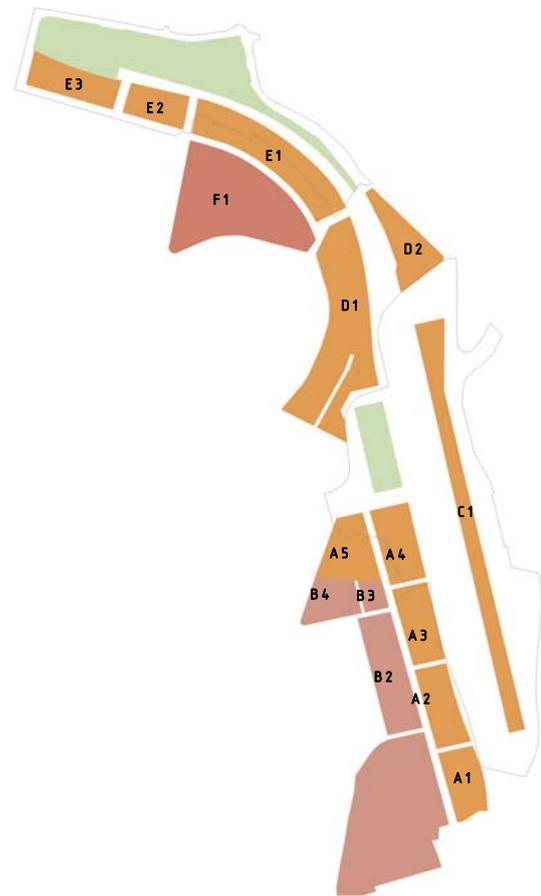
Il Masterplan viene suddiviso nei comparti A-D, sul terreno di Lugano e nei comparti E-F sul terreno di Massagno. Le potenzialità edilizie dei singoli comparti sono elencate nella tabella a lato.

La redazione del piano regolatore o particolareggiato approfondisce i vincoli pianificatori speciali per il comparto. In particolare sono da prevedere norme riguardanti i seguenti aspetti:

- Obbligo di allineamento lungo viale stazione, con eccezione di una sporgenza massima di tre metri.
- Creazione di un portico continuo lungo viale della Stazione.
- Possibilità di costruire a confine all'interno dei comparti con eccezione fatta per disposizioni di vicinato e igiene edilizia.
- Una distanza minima tra edifici di dieci metri.
- Una profondità massima degli edifici di dodici metri.

- L'altezza degli edifici viene fissata per i singoli terreni, con la possibilità di sopraelevazione di tre metri su un massimo di 30% della superficie del edificio.
- Utilizzo per attività abitativa o commerciale a minimo impatto ambientale libera, sempre rispettando la superficie minima di abitazione primaria prevista.

Spazi non costruiti sono da sistemare quale sequenza di spazi pubblici di alta qualità per il soggiorno dei residenti.



Comparti e arretramenti Masterplan

## Masterplan Città Alta

comparto	sup. terreno	sup. terreno	SUL max.	i.s.	%min. SULAP	Altezza slm.
A1	3'370	18'840	9'100	270%	0%	354
A2	3'660		9'880	270%	0%	354
A3	3'700		9'990	270%	0%	354
A4	3'990		10'770	270%	0%	354
A5	4'120		11'120	270%	0%	354
B1	17'550	27'050	17'550	100%	50%	363
B2	5'710		5'710	100%	50%	363
B3	970		970	100%	50%	363
B4	2'820		2'820	100%	50%	363
C1	12'510	12'510	25'020	200%	0%	354
D1	13'230	17'200	35'720	100%	50%	354/372
D2	3'970		10'720	100%	0%	354
E1	7'930	28'210	29'500	370%	70%	369/372
E2	2'720		10'850	400%	70%	372
E3	3'870		15'490	400%	70%	375
F1	13'690		24'640	180%	70%	378
<b>Totale</b>	<b>104'000</b>		<b>230'000</b>	<b>220%</b>		<b>378</b>

## Allegato 2: Posteggi

Il Calcolo dei posteggi si basa sul regolamento cantonale. Viene rispettato anche la normativa VSS 640 281 del anno 2006 riguardante i posteggi privati. Il numero di posteggi pubblici non viene modificato rispetto al modulo 0. Il numero dei posteggi pertinenti ad uffici ed abitazioni viene ridotto come previsto dal regolamento cantonale per la qualità di servizio del traffico pubblico dal 40% al 60%. In mancanza di un regolamento comunale in materia di posteggi che regola il fabbisogno a livello dei singoli map-pali è auspicata l'iscrizione dei valori per i singoli comparti nel piano particolareggiato, seguendo la tabella sottostante.

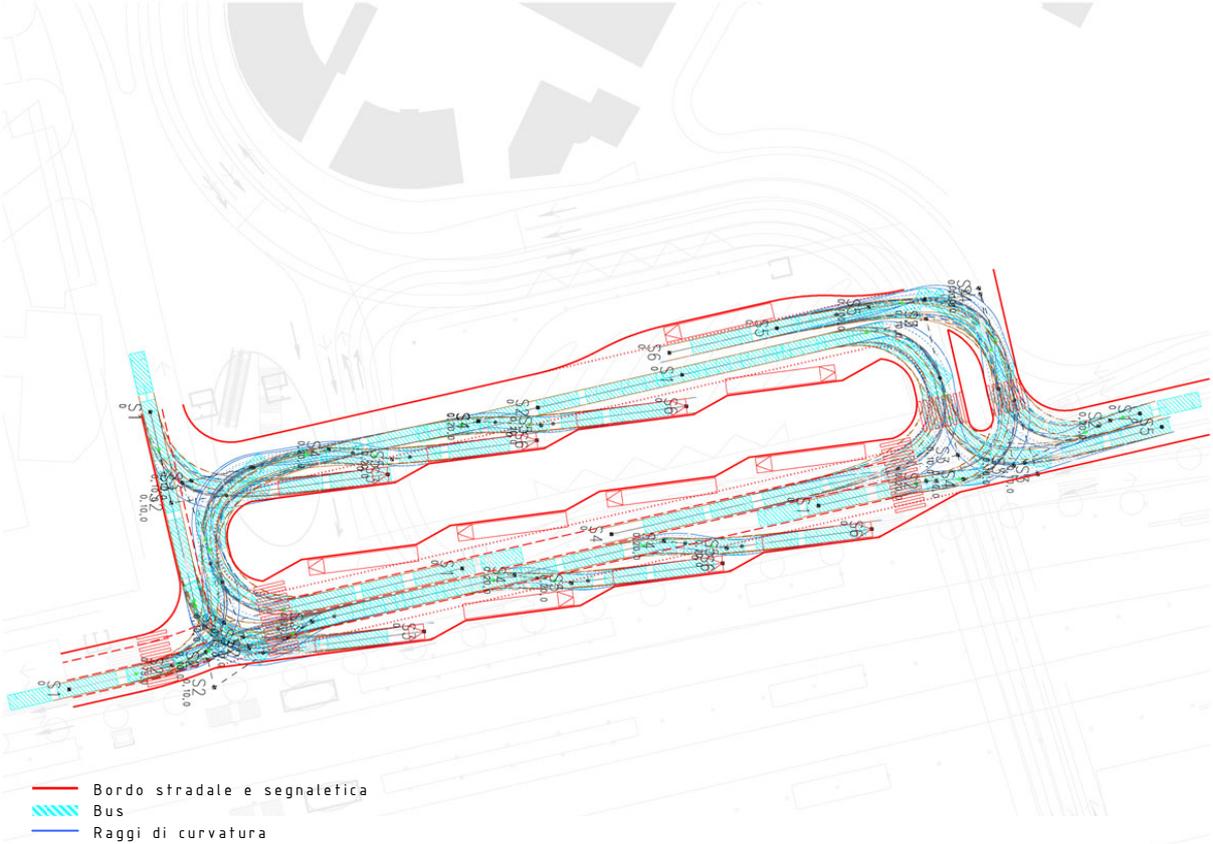


Masterplan, piano dei posteggi

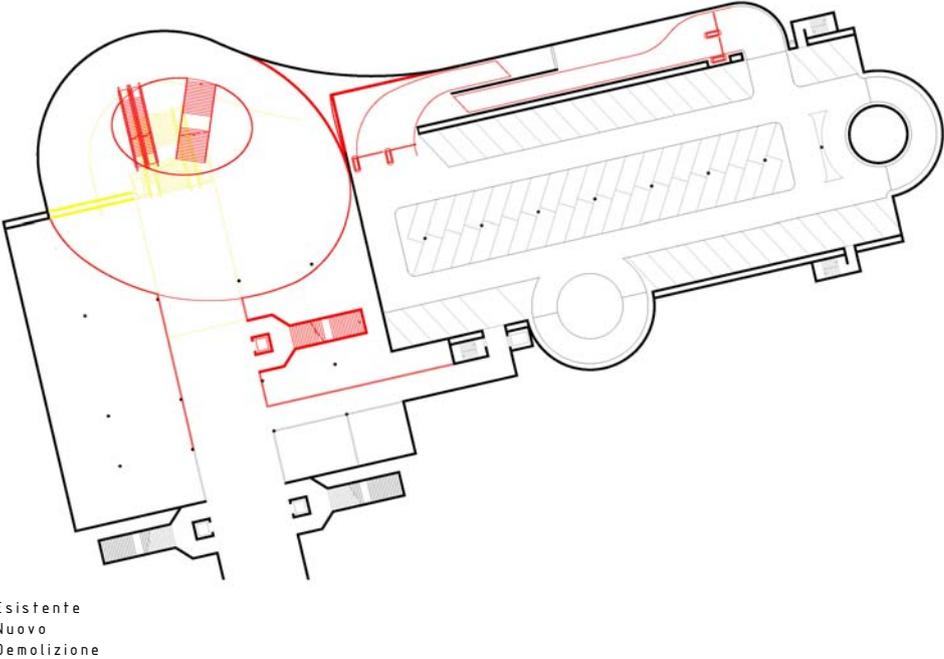
## Masterplan Città Alta

comparto	P abitazione		P uffici		Fabbisogno massimo rif.	riduzione	Posteggi necessari
	inquilini	visite	inquilini	visite			
A1	-	-	182	73	255	60%	<b>102</b>
A2	-	-	198	79	277	60%	<b>111</b>
A3	-	-	200	80	280	60%	<b>112</b>
A4	-	-	215	86	302	60%	<b>121</b>
A5	-	-	222	89	311	60%	<b>125</b>
B1	88	9	176	70	342	60%	<b>137</b>
B2	29	3	57	23	111	60%	<b>45</b>
B3	5	0	10	4	19	60%	<b>8</b>
B4	14	1	28	11	55	60%	<b>22</b>
C1	-	-	500	200	701	60%	<b>280</b>
D1	179	18	357	143	697	60%	<b>279</b>
D2	-	-	214	86	300	60%	<b>120</b>
E1	207	21	177	71	475	50%	<b>237</b>
E2	76	8	65	26	175	50%	<b>87</b>
E3	108	11	93	37	249	40%	<b>150</b>
F1	172	17	148	59	397	50%	<b>198</b>
<b>Totale</b>					<b>4'945</b>		<b>2'130</b>





Schema funzionale terminale Bus



Modulo 3: Schema delle modifiche autosilo rispetto a Modulo 0 (StazLu1)

## Allegato 4: Progetto tipo

L'edificazione propone una tipologia a corte, aperte verso il bosco-parco o la stazione ferroviaria, che seguendo l'andamento topografico, generano al loro interno un percorso pedonale digradante dal quartiere verso la stazione in un piacevole andar per vetrine. La relazione tra la stazione ferroviaria ed il sedime della trincea, giudicata fondamentale per un'ottimale sviluppo del concetto architettonico, è ora preminente.

In verticale l'edificazione si sviluppa a partire dai centri commerciali situati al livello ed al di sotto delle corti, che aprono vetrine anche sul fronte lungo il viale della Stazione. Gli spazi per gli uffici stanno ai primi piani superiori, quelli degli appartamenti in alto con viste sul parco e sul lago.



- Edificazione nuova
- Viale alberato
- Terreno sezionato

sezione interna pubblica, comparti E1, E2



- Funzioni pubbliche al pianterreno
- Corti e terrazzi aperti sul parco
- Parco Bosco

Pianta livello corte interna pubblica, comparti E1, E2

## Allegato 5: Piani masterplan

<b>Piano nr.:</b>	<b>Titolo:</b>
C195.101	Piano generale
C195.102	Piano del paesaggio
C195.103-1	Piano del traffico 2015
C195.103-2	Piano del traffico >2020
C195.104	Piano della rete ciclabile
C195.105	Piano degli azzonamenti
C195.106	Sezioni