



MUNICIPIO

MESSAGGIO MUNICIPALE NO. 10336

**concernente la richiesta di adozione del PR-TriMa
Piano regolatore intercomunale Campus universitario / Parco Trincea ferroviaria
elaborato con il Comune di Massagno nell'ambito dell'attuazione del Masterplan Città Alta**

All'Onorando
Consiglio Comunale
6900 Lugano

Lugano, 11 luglio 2019

Onorevole Signora Presidente,
Onorevoli Signore e Signori Consiglieri comunali,

con il presente Messaggio, il Municipio sottopone alla Vostra attenzione, per esame e adozione ai sensi dell'art. 27 della Legge sullo sviluppo territoriale (Lst), la proposta di Piano Regolatore Intercomunale elaborata unitamente con il Comune di Massagno inerente il comparto della "*trincea ferroviaria*" di Lugano - Massagno (PR-TriMa), elaborato sulla base del disegno urbanistico codificato nel Piano direttore cantonale 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*", nella parte del comprensorio su territorio della Città di Lugano, è inserito in una "zona di pianificazione" senza contenuti urbanistici specifici denominata ZP4 (istituita nel maggio 1984 e ora decaduta). Nel PR del Comune di Massagno esso è invece genericamente regolato dall'art. 22 delle NAPR comunali, approvate dal Consiglio di Stato il 2 dicembre 1997, che prevede l'obbligo di allestire un Piano particolareggiato.

Per regolare lo svolgimento dei lavori pianificatori intercomunali, i Municipi di Massagno e Lugano hanno sottoscritto in data 27 ottobre 2008 una convenzione entrata in vigore definitivamente con la votazione comunale del 18 maggio 2014 che ha sancito l'avvio dai lavori pianificatori sulla base di un credito complessivo di CHF 280'000.- concesso nel 2010.

SOMMARIO

1.	INTRODUZIONE	3
2.	I LAVORI PIANIFICATORI NEL COMPARTO TRIMA	4
3.	IL QUADRO PIANIFICATORIO DEL COMPARTO TRIMA.....	5
4.	GLI OBIETTIVI DELLA VARIANTE PIANIFICATORIA	6
4.1	Contestualizzazione urbanistica.....	6
4.2	Un nuovo parco per ricucire il tessuto urbano.....	7
4.3	La determinazione di regole edilizio-urbanistiche per l'edificazione	7
4.4	L'individuazione di tracciati ciclabili di interesse regionale	8
5.	IL PERIMETRO DELLA VARIANTE PIANIFICATORIA PR-TRIMA	9
6.	ASPETTI PROCEDURALI	10
6.1	Le risultanze dell'esame preliminare	10
6.1.1	Obiettivi pianificatori.....	10
6.1.2	Verifiche ambientali in vista dell'allestimento della variante PR-TriMa.....	10
6.1.3	Modalità di attuazione della copertura della "trincea ferroviaria"	11
6.1.4	Relazioni con la variante di Piano Regolatore "StazLu2"	11
6.1.5	Campus universitario Fase 2 (CU2).....	12
6.1.6	Plusvalenze pianificatorie	12
6.1.7	Beni culturali.....	13
6.2	La procedura di informazione/consultazione.....	13
7.	LE COMPONENTI DELLA VARIANTE.....	14
7.1	Il piano delle zone.....	14
7.1.1	La Zona intensiva per l'abitazione (AI).....	15
7.1.2	La Zona semi-intensiva per l'abitazione (ASI).....	15
7.1.3	L'Area per la promozione della politica comunale dell'alloggio	15
7.1.4	La Zona semi-estensiva per l'abitazione (ASE)	16
7.1.5	La Zona per scopi pubblici	16
7.1.6	Le zone edificabili (ricapitolazione)	17
7.1.7	I Piani di quartiere (PQ) per la copertura della "trincea ferroviaria".....	18
7.2	Il piano dell'urbanizzazione: proposta pianificatoria	18
7.2.1	Strade di PR	18
7.2.2	Strade pedonali e percorsi ciclopedonali	19
7.2.3	Posteggi pubblici.....	19
7.2.4	Binari ferroviari	19
7.3	Il regolamento edilizio del PR-TriMa.....	20
8.	MODALITÀ ATTUATIVA	21
9.	VERIFICA DELLE CONSEGUENZE FINANZIARIE DEL PR-TRIMA (PROGRAMMA DI REALIZZAZIONE)	22
10.	DICHIARAZIONE D'INTENTI.....	25
11.	CONCLUSIONI	25

1. INTRODUZIONE

Con il Piano regolatore intercomunale “Campus universitario / Parco Trincea ferroviaria” (PR-TriMa), la Città di Lugano e il Comune di Massagno intendono creare le premesse formali per ordinare urbanisticamente la situazione venutasi a creare man mano, a partire dalla realizzazione nell’800 della ferrovia del Gottardo, nel territorio a confine dei due Comuni. Uno sviluppo insediativo che ha portato a quello che oggi può essere definito lo “sfregio urbanistico della trincea ferroviaria” di Massagno con le sue evidenti conseguenze (funzionali e formali) su tutta l’area della stazione di Lugano.

Di fatto, l’intervento infrastrutturale ottocentesco ha separato il "Centro storico" posto sulla riva del lago da quella che con il tempo è diventata (nella seconda metà del ‘900) una vera e propria "Città Alta" (indicativamente quel settore urbano racchiuso tra via San Gottardo - via Lepori - via Besso) che interessa i territori giurisdizionali di Lugano e di Massagno.

La ricucitura della cesura avviene in primis con un intervento infrastrutturale di ridefinizione del sistema della mobilità (nell’ambito della ristrutturazione del comparto della stazione FFS) e successivamente con la copertura della “trincea ferroviaria”, premessa infrastrutturale per la realizzazione di un parco pubblico entro il quale sviluppare nel tempo (a lato dei binari, eventualmente per fasi) un vero e proprio campus universitario, intervento cardine per consolidare la vocazione pubblica del comparto.

2. I LAVORI PIANIFICATORI NEL COMPARTO TRIMA

Le procedure di avvicinamento ai contenuti urbanistici ipotizzati con la presente variante pianificatoria, possono essere suddivisi cronologicamente in tre momenti specifici.

Anni '90 Fase tecnico-ingegneristica

Vari studi commissionati dal Comune di Massagno sulla fattibilità di una copertura della "trincea ferroviaria", che affrontavano principalmente l'opera in sé. Dunque, un'analisi degli aspetti tecnico/ ingegneristici e le prime valutazioni di ordine finanziario.

2000 - 2010 Fase urbanistica

L'elaborazione del Masterplan "Città Alta" da parte di un gruppo interdisciplinare coordinato dall'arch. Mario Campi a seguito delle decisioni maturate nell'ambito di una procedura di progettazioni-test, avente l'obiettivo di definire un concetto urbanistico di riferimento (la Città Alta, appunto) da consolidare a livello infrastrutturale e pianificatorio.

In questa sede viene anche deciso di sviluppare, sempre nel contesto urbanistico definito dal Masterplan, un campus universitario a partire da una specifica proposta da parte del proprietario di una parte preponderante dei sedimi (le Ferrovie Federali Svizzere).

2010 - 2015 Fase architettonico-paesaggistica

Con l'assegnazione di mandati di studio in parallelo a quattro team interdisciplinari incaricati dalle FFS in collaborazione con la SUPSI, si sono potuti identificare gli aspetti architettonici vincolanti per l'insediamento del nuovo Campus universitario nel comparto, lavori tesi a definire i futuri vincoli pianificatori.

L'iter procedurale della fase progettuale del comparto è stato interrotto più volte da procedure giuridiche (ricorsuali e referendarie) conclusosi definitivamente con la votazione popolare del 2 settembre 2014, decisione popolare che ha così finalmente permesso l'avvio degli studi pianificatori nel corso del 2014.

3. 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) e del Programma di agglomerato del Luganese (PAL), è stato consolidato nella scheda di coordinamento M3 del **Piano direttore cantonale** (oggetto PTL) ed in particolare nelle seguenti misure di attuazione:

Insedimenti

Concetto di sviluppo Città Alta (Dato acquisito - Misura aggiornata con il PAL2)

Realizzazione del concetto urbanistico per il comparto della Stazione FFS: nuova edificazione dei fondi adiacenti alla Stazione FFS; copertura della trincea ferroviaria e realizzazione di un sistema di parchi urbani (Tassino, ecc.) e valorizzazione dei percorsi pedonali di accesso al centro.

Promozione dei seguenti contenuti:

- comparto strategico di sviluppo a ridosso del principale nodo del trasporto pubblico dell'agglomerato, quale Polo di sviluppo economico (PSE);
- insediamento di funzioni pubbliche di rilevanza regionale (p. es. scuole professionali);
- funzioni residenziali di qualità e aree di svago nel centro urbano.

Trasporti pubblici: reti e nodi

Nodo di Lugano FFS (Dato acquisito - Misura ripresa dal PAL1)

La misura mira alla riorganizzazione del nodo e della viabilità nell'area della stazione FFS di Lugano e si prefigge in particolare di adeguare le infrastrutture di mobilità nell'area della stazione alle esigenze di un moderno e attrattivo nodo del TP, tenendo conto dell'aumento dell'utenza a seguito dello sviluppo del TILO e dell'apertura della galleria di base del San Gottardo e del Ceneri.

Si prevedono un nuovo terminale dei bus e un posteggio sotterraneo di ca. 400 posti auto (P&R e posteggi a breve durata) nel Piazzale di Besso, collegati alla stazione tramite un nuovo sottopasso pedonale che serve anche la Città Bassa.

Il completamento del sistema viario, con la realizzazione di un nuovo sottopasso a nord e il prolungamento di via Basilea fino alla valle del Tassino, con tracciato coperto in galleria, sotto il Parco del Tassino, permette di migliorare le condizioni di viabilità sia per l'accessibilità (pubblica e privata) alla stazione, sia per il transito e di eliminare l'attuale passaggio a livello.

La misura tiene conto di future edificazioni, con contenuti da definire, sopra il Piazzale di Besso, sul sedime ex-Posta e sull'area FFS nord verso Massagno e della sistemazione del Parco del Bertaccio, con ampliamento e nuovo disegno.

4. GLI OBIETTIVI DELLA VARIANTE PIANIFICATORIA

4.1 Contestualizzazione urbanistica

La Città di Lugano e il Comune di Massagno intendono sistemare dal punto di vista urbanistico la situazione di cesura urbanistica venutasi a creare nel tempo con la “trincea ferroviaria” nel contesto della realizzazione della ferrovia del Gottardo.

L'intervento avviene sulla scorta del concetto urbanistico fissato nel “Masterplan Città Alta”, elaborato nel 2007 dal gruppo interdisciplinare coordinato dall'arch. Mario Campi, e delle successive decisioni istituzionali (in particolare, la rinuncia a nuove strade di collegamento ancora previste dal Masterplan).

La ricucitura della cesura avviene innanzitutto con la copertura fisica della "trincea ferroviaria", sopra cui realizzare un parco pubblico di carattere urbano che farà da cornice al Campus universitario, definendo in tal modo il carattere prevalentemente pubblico del comparto, che verrà a costituire un sistema di parchi urbani (Parco del Tassino / Parco del Bertaccio / Parco della Trincea).

Il Masterplan Città Alta è stato strutturato attorno a 3 moduli operativi, con le rispettive competenze e responsabilità:

- il *Modulo 1 - StazLu1*: la sistemazione infrastrutturale (soprattutto viaria) del comparto della stazione FFS di Lugano e la realizzazione del nodo intermodale nel contesto del Piano dei trasporti del Luganese (PTL);
- il *Modulo 2 - StazLu2*: la sistemazione urbanistica e pianificatoria del comparto della stazione FFS nella parte di Lugano;
- il *Modulo 3 - TriMa*: la sistemazione urbanistica e pianificatoria della "trincea ferroviaria" nel comprensorio a cavallo del confine tra Massagno e Lugano.

Oltre alle risultanze del Masterplan Città Alta, l'elaborazione del PR-TriMa fa proprie le seguenti proposte urbanistiche scaturite dai lavori di approfondimento progettuale FFS/SUPSI del 2012:

- a. insediamento di un comparto a densità medio-alta verso sud, che potrà in futuro accogliere l'edificazione di un Campus universitario con attività annesse;
- b. diradamento della densità insediativa verso nord, per conformarsi alla tipologia urbanistica circostante;
- c. utilizzo della rete delle strade di servizio esistenti e di quella prevista nell'ambito del progetto StazLu1 per l'urbanizzazione del comparto, con esclusione di nuove strade principali di collegamento verso la rete stradale di ordine superiore;
- d. insediamento di contenuti a forte valenza pubblica nell'edificazione verso la stazione FFS, integrando funzionalmente le nuove strutture con il nodo di trasporto pubblico tramite adeguati collegamenti ciclabili e pedonali;
- e. impostazione del concetto urbanistico attorno alla qualità e alla coerenza degli spazi verdi lungo l'asse della “trincea ferroviaria”, promuovendone la loro fruibilità pubblica.

La variante del PR-TriMa ruota pertanto attorno alle seguenti **misure pianificatorie**:

- la **ricucitura della cesura nel tessuto urbano** causato dalla realizzazione della ferrovia (tracciato e stazione ferroviaria di Lugano) mediante la copertura della "trincea ferroviaria";
- la **formazione di un parco urbano** sopra la copertura della "trincea ferroviaria" con la possibilità di insediamento di un Campus universitario con attività annesse;
- la **ridefinizione delle densità insediative** in una visione urbanistica unitaria;
- l'**individuazione di tracciati ciclopedonali** che permettano di collegare, comodamente e in sicurezza, la stazione ferroviaria di Lugano con i quartieri della Città Alta.

4.2 Un nuovo parco per ricucire il tessuto urbano

Come già detto, la "trincea ferroviaria" si trova all'interno di un comparto densamente edificato di carattere urbano, in cui si trovano aree inedificate e sistemate a verde (in particolare su territorio di Massagno).

La copertura della "trincea ferroviaria" risulta essere l'intervento infrastrutturale centrale della variante, necessario per creare le premesse della ricucitura urbanistica e del recupero ambientale del comparto della Città Alta.

Infatti, oltre all'eliminazione dei rumori causati dai convogli ferroviari, la copertura permetterà anche una migliore percorribilità interna tra i quartieri.

Il comparto TriMa sarà caratterizzato da uno spazio verde unitario e strutturato (un vero e proprio parco urbano), nel quale oltre alle attività di svago di prossimità e quelle ricreative, potrà trovare spazio un Campus universitario.

4.3 La determinazione di regole edilizio-urbanistiche per l'edificazione

Le regole edilizio-urbanistiche devono consentire di mantenere l'idea di spazio verde e nel contempo permettere l'insediamento del Campus universitario, in particolare realizzare sale di riunione, strutture di servizio, mense ed esercizi pubblici ed eventualmente anche alloggi per professori e studenti.

L'insediamento del Campus universitario è separato in due fasi:

Per il Campus universitario - **fase 1** (CU1) le regole edilizio-urbanistiche derivano dai risultati scaturiti da un Mandato di studio in parallelo (MSP) Nuovo Campus Universitario SUPSI. Città Alta - Stazione FFS di Lugano, consegnato nel 2013.

Il Campus universitario - **fase 2** (CU2) presuppone la copertura della "trincea ferroviaria", la quale richiederà un impegno finanziario notevole che dovrà essere parzialmente recuperato anche tramite delle possibilità edificatorie, che permetteranno almeno parzialmente di coprire l'investimento.

Per questo, nel contesto del parco urbano, sono previste due aree edificabili sui sedimi di proprietà delle FFS e vincolate all'approvazione di due Piani di quartiere complementari:

- un adeguamento dell'attuale zona edificabile residenziale a lato di via Madonna della Salute, sottoposto al Piano di quartiere **PQ1**;
- la zona per attrezzature pubbliche del Campus universitario - fase 2 (CU2), sottoposta al Piano di quartiere **PQ2**.

Sono inoltre necessari adeguamenti alle regole pianificatorie in vigore, in particolare per uniformare le densità edificatorie delle zone edificabili adiacenti alla “trincea ferroviaria” e conferire di conseguenza un carattere urbanistico unitario al comparto.

4.4 L’individuazione di tracciati ciclabili di interesse regionale

Il comparto PR-TriMa è lambito dal percorso ciclabile regionale (via San Gottardo - via Genzana - via dei Sindacatori - via B. Foletti - via Povrò).

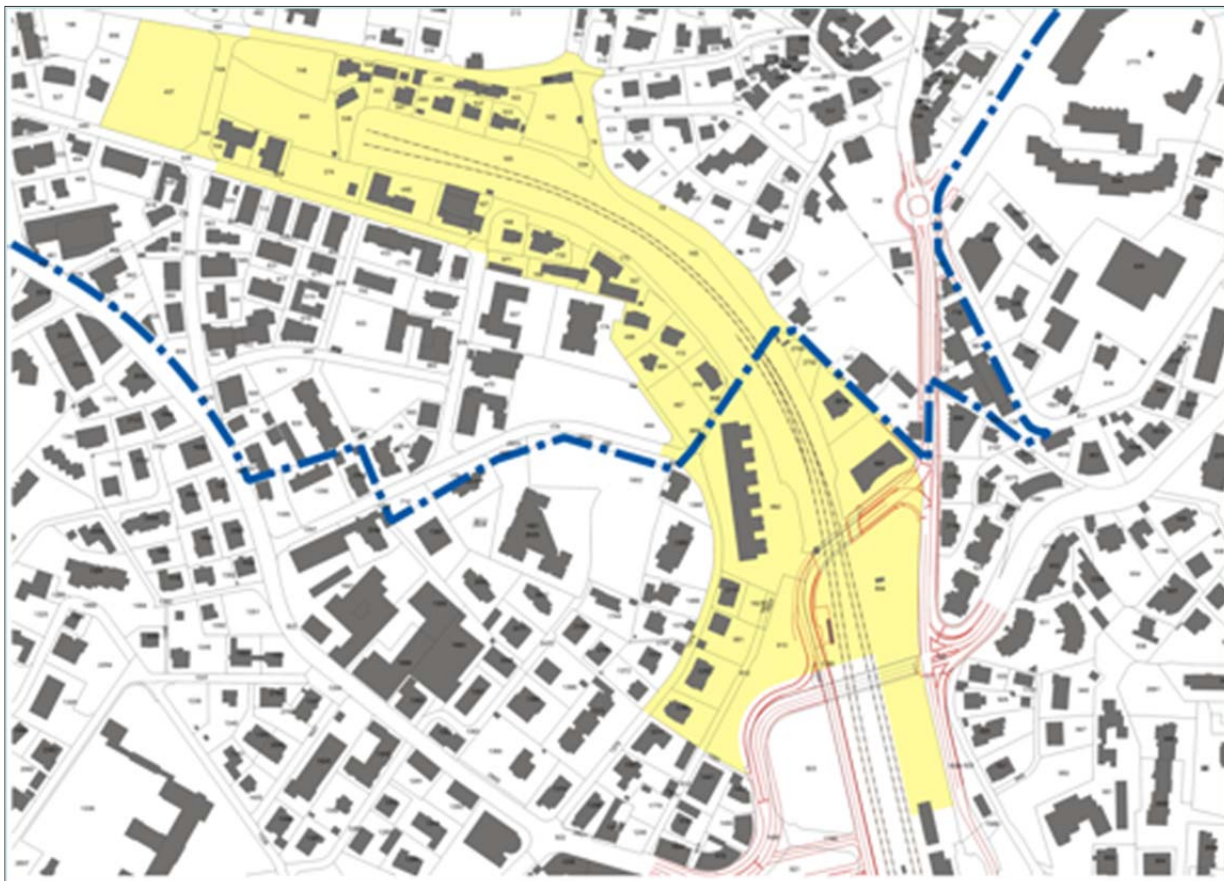
La variante codifica, integra e propone alternative alla rete dei percorsi ciclopedonali nell’intento di migliorare l’accessibilità da e per il comparto con percorsi comodi e sicuri, in particolare verso la stazione FFS e il centro di Lugano.

Il Programma d’agglomerato del Luganese di terza generazione PAL3 riprende nelle sue schede delle misure specifiche, precisamente nella scheda ML 4.2, e descrive così l’intervento:

“Il sistema ciclopedonale della Città Alta si inserisce nelle opere di trasformazione dell’assetto urbano previste per i comparti PR-TriMa e PR-StazLu2 oggetto di pianificazione congiunta fra il Comune di Massagno e la Città di Lugano. Esso consentirà di completare la rete dei percorsi ciclabili regionali attorno alla Stazione FFS di Lugano che attualmente non prevede né attraversamenti longitudinali, né trasversali. L’intervento fornisce nel contempo un valido contributo alla mobilità lenta locale in una zona contraddistinta da una situazione corografica avversa caratterizzata da forti pendenze e da calibri ridotti della viabilità urbana. Quest’ultima esigenza è destinata ad acquistare ancora maggiore importanza una volta che sarà giunta a completamento la nuova struttura universitaria del Campus SUPSI che sorgerà sul piazzale nord della stazione e che fungerà da sicuro richiamo per ulteriori potenziali utilizzatori del sistema ciclopedonale.”

5. 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.

Tale perimetro corrisponde a quanto stabilito nella “Convenzione per la realizzazione di un Piano regolatore intercomunale nel comparto della “trincea ferroviaria” di Lugano-Massagno (TriMa)”.

6. ASPETTI PROCEDURALI

6.1 Le risultanze dell'esame preliminare

Il 29 ottobre 2015 il Tavolo TriMa, organo di coordinamento dei Municipi di Lugano e Massagno istituito con la Convenzione per una pianificazione intercomunale a partire dal Masterplan Città Alta, ha inviato al Dipartimento del territorio (DT) una proposta pianificatoria (Piano di indirizzo) per un Piano regolatore intercomunale del comparto della “trincea ferroviaria” di Massagno (PR-TriMa) per l'esame preliminare dipartimentale (EP) ai sensi dell'art. 25 della Legge cantonale sullo sviluppo territoriale (Lst).

Il Piano di indirizzo del PR-TriMa è stato approvato dal Municipio di Lugano (22 ottobre 2015) e da quello di Massagno (26 ottobre 2016). Con data del 14 luglio 2016 il DT ha trasmesso l'EP all'indirizzo dei due Comuni, che hanno a loro volta informato i loro partner operativi (FFS Immobili e SUPSI), definendo congiuntamente i successivi passi operativi.

Questo capitolo riassume le considerazioni espresse dal DT nell'EP, nel merito “sostanzialmente positivo”.

6.1.1 Obiettivi pianificatori

Il PR-TriMa ha quale obiettivo prioritario quello di porre la basi pianificatorie per la copertura della “trincea ferroviaria”, premessa infrastrutturale per la realizzazione di un nuovo Campus universitario e il recupero di una vasta area da destinare a parco urbano, in un concetto di aree verdi della Città Alta (“Parco della trincea / Parco del Bertaccio / Parco del Tassino”).

Il DT nel suo esame preliminare ribadisce, nel contesto di un interesse pubblico rilevante, la sostanziale coerenza del progetto pianificatorio proposto con la pianificazione di ordine superiore (PD-Piano direttore cantonale e PAL-Programma di agglomerato del Luganese), sciogliendo nel contempo due nodi centrali dal punto di vista formale:

- il comparto ferroviario oggetto di variante può già oggi essere considerato quale “parte integrante della zona edificabile”, di modo che la proposta pianificatoria non è oggetto delle limitazioni determinate dalla moratoria federale riguardo l'estensione delle zone edificabili;
- i concetti urbanistici espressi nel 2007 dal Masterplan Città Alta sono ritenuti “ancora attuali” e forniscono tutt'ora le basi di riferimento per la variante di PR-TriMa.

6.1.2 Verifiche ambientali in vista dell'allestimento della variante PR-TriMa

L'EP insiste su una serie di verifiche tecniche, prevalentemente di natura ambientale, da eseguire in sede di allestimento della variante:

- lo studio sull'impatto fonico volto a determinare l'assegnazione dei gradi di sensibilità al rumore (GS);
- un'analisi specifica riguardo la prevenzione degli incidenti rilevanti sulla base della relativa Ordinanza OPIR;
- la definizione delle misure volte a garantire un'adeguata protezione dalle radiazioni non ionizzanti.

Per quanto riguarda i gradi di sensibilità al rumore (GS), non è stato effettuato uno studio specifico sull'impatto fonico, ma sono stati unicamente confermati i GS indicati nel Piano di indirizzo, ritenuto che con la copertura della "trincea ferroviaria" l'impatto fonico viene notevolmente ridotto e che nel comprensorio insediativo di riferimento, caratterizzato in maggior parte da edifici abitativi, non sono previste nuove vie di traffico che potrebbero incrementare le immissioni.

FFS ha invece eseguito i necessari approfondimenti tecnici, in particolare:

- per la prevenzione degli incidenti rilevanti sulla base della relativa Ordinanza OPIR, le FFS hanno dato mandato allo studio CSD Ingegneri di valutare i rischi del comparto stazione FFS di Lugano in considerazione delle varianti PR-TriMa e StazLu2. L'analisi è stata consegnata il 10 novembre 2017 ed è stata assunta come base per l'allestimento della versione definitiva del PR-TriMa;
- per l'adeguata protezione dalle radiazioni non ionizzanti, le FFS Infrastruttura hanno elaborato una valutazione del campo magnetico secondo l'ORNI consegnata nel mese di settembre 2017. La presente variante tiene conto dei risultati di detto studio.

Le risultanze degli studi hanno portato alle limitazioni d'uso del suolo con il divieto di contenuti sensibili (residenza, ecc.) e l'imposizione di modalità costruttive particolari (riprese nel Regolamento edilizio e in particolare all'art. 19) nelle zone edificabili a ridosso della linea ferroviaria.

6.1.3 Modalità di attuazione della copertura della "trincea ferroviaria"

Il DT propone che la realizzazione dell'opera per tramite dei Comuni (variante 2) sia codificata secondo le modalità definite dall'art. 53 Lst, ossia tramite l'allestimento di un Piano particolareggiato (PP) con autorizzazione a costruire in una procedura coordinata con domanda di costruzione.

Nell'EP viene inoltre rilevata l'esigenza di approfondire la sostenibilità finanziaria del PR-TriMa. La questione è stata affrontata dal Tavolo TriMa insieme a FFS Infrastruttura. In particolare, è stato allestito uno studio di fattibilità volto a determinare i costi dell'investimento.

In merito alla procedura secondo l'art. 53 Lst, i Comuni hanno invece deciso di non aderire alla proposta dipartimentale e di ribadire la loro volontà di affrontare l'edificazione tramite lo strumento del Piano di quartiere (e quindi in procedura edilizia). Mentre che per quanto riguarda la fattibilità della copertura della trincea ferroviaria, le FFS Immobili hanno fornito uno studio, riassunto e commentato nel Rapporto di pianificazione.

6.1.4 Relazioni con la variante di Piano Regolatore "StazLu2"

Il DT ritiene che il fondo no. 913 RFD Lugano, parte di una zona edificabile speciale riferita al comparto StazLu2, debba "prioritariamente restare libera", in funzione di un progetto generale di messa in rete delle aree verdi libere, oltre che dall'esigenza di proteggere una sequoia secolare.

La questione è stata risolta in sede di allestimento del PR-StazLu2, sulla base degli studi richiesti dalla Città in merito al Piazzale di Besso al Gruppo Architetti StazLu2. Tutte le varianti proposte prevedevano per il fondo no. 913 RFD Lugano l'utilizzo a verde come prolungamento del parco pubblico sopra la "trincea ferroviaria", confermando quanto suggerito dal DT.

La proposta prevede la codifica di un parco pubblico, in cui di principio non sono ammesse nuove costruzioni e impianti, ad eccezione di infrastrutture funzionali al PQ Nodo intermodale sul mappale no. 923 RFD Lugano, situato nel perimetro PR-StazLu2.

Con questo approccio pianificatorio viene facilitata la questione della protezione della sequoia presente sul fondo, il cui destino viene demandato al progetto di sistemazione definitiva dell'insieme del comparto.

Di conseguenza gli interventi sul mappale no. 913 RFD Lugano sono soggetti all'approvazione del PQ Nodo intermodale, eccetto le sistemazioni per lo svago e la ricreazione e gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria.

6.1.5 Campus universitario Fase 2 (CU2)

L'ipotesi di definire un comparto vincolato, molto intensivo, per l'insediamento delle attività del Campus universitario per la fase 2 lungo la parte occidentale dei binari è ritenuta potenzialmente conflittuale con obiettivi di valorizzazione degli spazi liberi, in particolare con il nuovo Parco Trincea ferroviaria.

Il DT è dell'avviso che "i Comuni debbano confrontarsi con questi elementi [critici, NdR] dai quali potrà anche scaturire che il PR non debba definire a priori in maniera così rigida le aree all'interno delle quali concentrare i nuovi potenziali edificatori".

"Il PR dovrebbe quindi limitarsi a stabilire il perimetro del PQ, i contenuti ammissibili, i requisiti qualitativi e i parametri edilizi minimi e massimi" integrando, se del caso, anche la nuova zona RSE a nord del comparto nel concetto del PQ per il nuovo Campus universitario.

La variante proposta tiene parzialmente conto dei suggerimenti dipartimentali, in particolare vengono codificati due Piani di quartiere che si differenziano sia nei contenuti sia nelle modalità e fasi di realizzazione. Questo approccio ha lo scopo di facilitare la verifica della concretizzazione degli obiettivi del PR-TriMa.

6.1.6 Plusvalenze pianificatorie

Il DT contesta l'ipotesi del Piano di indirizzo che le due zone EP destinate alla realizzazione del Campus universitario siano da esentare dal prelievo del contributo di plusvalore (art. 93 Lst) e chiede ai Comuni di allestire le necessarie verifiche in sede di documentazione finale PR-TriMa.

Nel capitolo specifico del Rapporto di pianificazione vengono fornite le giustificazioni e argomentazioni a sostegno del non prelievo dei contributi di plusvalore, in particolare ritenendo che la copertura della "trincea ferroviaria", opera di urbanizzazione di base, causa un impegno finanziario che annulla nei fatti l'aumento di valore dei terreni a seguito del nuovo azzonamento.

6.1.7 Beni culturali

Il DT segnala la presenza di un edificio meritevole di protezione sul fondo no. 172 RFD Massagno, per il quale è stata proposta nel 2011 una tutela locale.

Nell'ambito della variante inerente i beni culturali di interesse locale, attualmente in fase di allestimento, il Comune di Massagno al momento attuale non prevede la tutela dell'oggetto in questione. Pertanto, la variante PR-TriMa non viene modificata, rimandando le giustificazioni e i motivi della non inclusione tra i beni culturali locali dell'edificio sul fondo N. 172 RFD Massagno allo studio pianificatorio specifico.

6.2 La procedura di informazione/consultazione

Il rapporto di pianificazione sintetizza le osservazioni inoltrate nell'ambito della procedura d'informazione e consultazione del PR-TriMa (serata informativa il 12 aprile 2015 e deposito atti dal 13 aprile al 23 maggio 2015) e presenta la presa di posizione dei Municipi di Lugano e Massagno.

Non tutti i singoli punti sollevati nelle osservazioni hanno giocoforza una risposta ritenendo di entrare nel merito in particolare sulle osservazioni rilevanti per gli aspetti formali, procedurali e di coordinamento con altre procedure e legislazioni d'ordine superiore. Si è per contro tralasciato di rispondere a quelle osservazioni valutate come considerazioni di ordine generale oppure proposte di scenari alternativi da quelli descritti nel Masterplan Città Alta del 2007. Ritenuto quest'ultimo base di riferimento urbanistico per lo sviluppo del comparto intercomunale della "trincea ferroviaria" di Massagno e consolidato nella convenzione intercomunale per la pianificazione del comparto oggetto di variante.

7. LE COMPONENTI DELLA VARIANTE

Con l'elaborazione della versione definitiva della variante si è pure proceduto ad un aggiornamento formale secondo le disposizioni della Legge sullo sviluppo territoriale Lst. In particolare, l'adeguamento concerne il titolo dei piani (Piano delle zone e Piano dell'urbanizzazione), il Regolamento edilizio (RE) anziché le NAPR e le denominazioni delle zone edificabili.

La documentazione della variante di PR è composta dai seguenti documenti grafici:

- 01-PR-TriMa: Piano delle zone: proposta pianificatoria, in scala 1:1'000;
- 02-PR-TriMa: Piano dell'urbanizzazione: proposta pianificatoria, in scala 1:1'000.

Per quanto concerne il RE-TriMa ed il Programma di realizzazione, si rimanda ai capitoli e documenti specifici.

7.1 Il piano delle zone

Vedi 01-PR-TriMa: Piano delle zone: proposta pianificatoria, in scala 1:1'000

Questo capitolo descrive le modifiche pianificatorie proposte all'interno del perimetro PR-TriMa per le seguenti zone ed aree con i relativi vincoli:

- la Zona intensiva per l'abitazione (AI);
- la Zona semi-intensiva per l'abitazione (ASI);
- la Zona semi-estensiva per l'abitazione (ASE);
- l'Area per la promozione della politica comunale dell'alloggio;
- la Zona per scopi pubblici;
- la Zona ferroviaria;
- l'Area del portale ferroviario.

Sono inoltre indicate:

- la linea di arretramento del CU1 (Campus universitario - fase 1) a salvaguardia della realizzabilità delle opere ferroviarie (marciapiedi, ecc.);
- la linea di arretramento del CU2 (Campus universitario - fase 2) a salvaguardia dei binari ferroviari (esistenti e pianificati);
- la linea di arretramento nella zona ASI a salvaguardia della realizzabilità del percorso ciclopedonale;
- la linea di arretramento determinata dal campo magnetico ORNI (stato 2025).

Nel piano sono inoltre riportati i limiti dei due Piani di quartiere (PQ) della copertura della "trincea ferroviaria", che comprendono quasi esclusivamente la proprietà delle Ferrovie Federali Svizzere. Uniche eccezioni sono i mappali no. 892 parz. (in area del traffico), 2792 e 2793 RFD Lugano (in zona AP - Parco pubblico).

7.1.1 La Zona intensiva per l'abitazione (AI)

La Zona intensiva per l'abitazione (AI) si estende parzialmente sul mappale no. 457 RFD Massagno, dove ora sorge il campo di calcio in via Foletti, e va intesa come il termine della specifica zona edificabile del PR di Massagno compresa tra via Nosedo e via Madonna della Salute, della quale riprende i parametri edificatori.

L'estensione corrisponde all'area inclusa in zona edificabile secondo il vigente PR di Massagno (circa 2'600 mq), ma orientata parallelamente (e non più perpendicolarmente) a via Foletti e viene giustificata nell'ottica del nuovo disegno complessivo degli spazi verdi.

7.1.2 La Zona semi-intensiva per l'abitazione (ASI)

Con la Zona semi-intensiva per l'abitazione ASI si propone attorno al nuovo parco pubblico un contesto residenziale semi-intensivo unitario, valorizzato dalle strutture di svago di prossimità previste con la copertura della "trincea ferroviaria".

I sedimi privati sul lato Sud del comparto, posti dal vigente PR di Massagno nella zona intensiva (Zona R19), vengono attribuiti alla zona ASI (con i parametri della Zona R16), mentre vengono in generale confermati i principi dell'azzonamento semi-intensivo (Zona R5) dei sedimi in territorio di Lugano.

Ne consegue dunque:

- per Lugano (mappali no. 892-895-2814 RFD Lugano - ai lati della "trincea ferroviaria" e mappali no. 891-1293-1294-1621-2114 RFD Lugano - a monte di via Lucerna):
 - o la conferma in pratica dell'altezza per Lugano (16,0 invece di 16,70 metri);
 - o un aumento del 50% dell'indice di sfruttamento (1,5 invece di 1,0);
 - o introduzione di una quota massima non-residenziale (30%), con l'esonero per il mappale no. 895 RFD a seguito della valutazione OPIR.
- per Massagno:
 - o la diminuzione di fatto di un piano dell'altezza degli edifici (da 6 a 5);
 - o la diminuzione dell'indice di sfruttamento (1,5 invece di 1,8).

7.1.3 L'Area per la promozione della politica comunale dell'alloggio

Nel mese di gennaio 2015 è stata presentata un'interrogazione in Consiglio comunale a Massagno, che richiedeva di prevedere all'interno dell'edificazione nel comparto PR-TriMa, la realizzazione di alloggi a pigione moderata per famiglie con redditi medio-bassi.

Per dar seguito a questa richiesta, viene proposto il vincolo di "Area per la promozione della politica comunale dell'alloggio" sul mappale no. 374 RFD Massagno (di proprietà comunale, con superficie di 1'420 mq), appartenente alla zona semi-intensiva per l'abitazione ASI.

Nell'ambito della copertura della "trincea ferroviaria" le aree di svago verranno ampliate e risistemate, per cui la futura edificazione del mappale no. 374 RFD Massagno (vincolato ad Attrezzatura pubblica AP5 - Area di svago secondo il vigente PR), non va a pregiudicare il concetto del nuovo parco pubblico.

7.1.4 La Zona semi-estensiva per l'abitazione (ASE)

Nel comparto tra la "trincea ferroviaria" e via Madonna della Salute, dove il PR di Massagno prevede una zona residenziale intensiva R19, viene proposto un adeguamento alla Zona semi-estensiva per l'abitazione ASE, che meglio si conforma al contesto residenziale e di edilizia pubblica che lo contorna.

Viene dunque operata una riduzione delle possibilità edificatorie (Is da 1,8 a 1,1) ed effettuato l'abbassamento di 2 livelli degli edifici (da R19 a R13).

La zona viene inoltre adeguata di circa 13,50 metri verso sud sull'area della "trincea ferroviaria", senza sovrapporsi ai binari FFS. Questo adeguamento implica la realizzazione di una strada di servizio in continuazione di quella esistente (via Pasquée), prevista dal PR. L'edificazione di questa parte di zona ASE è subordinata all'elaborazione del PQ1 della copertura della "trincea ferroviaria" (vedi cap. 7.1.7).

7.1.5 La Zona per scopi pubblici

Le aree di svago e verdi presenti su Massagno vengono confermate nella Zona per scopi pubblici (eccetto il mappale no. 374 RFD Massagno, come indicato precedentemente assegnato alla zona ASI con vincolo "Area per la promozione della politica comunale per l'alloggio"), alla quale viene aggiunta l'attuale area ferroviaria. Questi sedimi andranno a costituire il nuovo parco pubblico della copertura della "trincea ferroviaria".

Sono pure riportate le due aree del Campus universitario e segnatamente:

- CU1 (Campus universitario - fase 1) sull'ala nord della stazione FFS;
- CU2 (Campus universitario - fase 2) nel parco urbano, sulla parte ovest della "trincea ferroviaria" tra il Ponte di ferro e il nuovo portale ferroviario.

Per le destinazioni e i parametri edificatori della Zona per scopi pubblici si rimanda ai singoli PR generali, eccetto per il Campus universitario (Fasi 1 e 2) indicati in questo capitolo e ripresi nel Regolamento edilizio.

Nell'ambito della sistemazione delle aree di svago e del parco pubblico si dovrà prevedere il ridisegno dei posteggi pubblici esistenti P6 e P8 nella zona AP5 di Massagno.

A. Edifici pubblici

Gli edifici pubblici presenti nel comparto PR-TriMa sono quelli del Campus universitario.

Di seguito riportiamo i dati quantitativi e le principali funzioni e parametri edificatori.

CU1: Campus universitario - fase 1 (ala nord della stazione FFS)

Superficie di riferimento: ca. 6'500 mq.

Funzioni ammesse:

- Formazione professionale / accademica;
- Attività di ricerca;
- Attività amministrative e di servizio dell'attività principale.

CU2: Campus universitario - fase 2 (sulla copertura della "trincea ferroviaria")

Superficie di riferimento: ca. 5'550 mq.

Modalità di intervento:

- PQ2 - Parco Trincea ferroviaria con CU2 (Campus universitario - fase 2).

Funzioni ammesse:

- Formazione professionale / accademica;
- Attività di ricerca;
- Attività amministrative e di servizio dell'attività principale;
- Abitazioni temporanee per studenti e professori (a carattere non-residenziale);
- Attività di ristorazione (mense ed esercizi pubblici);
- Parco pubblico: svago e ricreazione.

B. Attrezzature pubbliche

Lugano

Parco pubblico sul fondo no. 913 RFD Lugano

Superficie di riferimento: ca. 16'100 mq.

Massagno

Aree di svago (fondi no. 162 - 457p. - 538p. - 693 - 748 RFD Massagno)

Superficie di riferimento: ca. 9'000 mq.

Massagno / Lugano

Parco pubblico sopra la "trincea ferroviaria"

Superficie di riferimento: ca. 16'100 mq.

Modalità di intervento:

- parz. PQ1 e PQ2 della copertura della "trincea ferroviaria".

7.1.6 Le zone edificabili (ricapitolazione)

Nella tabella seguente sono illustrate le principali modifiche delle zone edificabili non pubbliche della variante rispetto ai PR vigenti.

Massagno

Variante di PR		PR vigente	
Zona AI	I.S. = 1,8 H edificio = 19,0 m	Zona R19	I.S. = 1,8 H edificio = 19,0 m
Zona ASI	I.S. = 1,5 H edificio = 16,0 m	Zona R19	I.S. = 1,8 H edificio = 19,0 m
Zona ASE	I.S. = 1,1 H edificio = 13,0 m	Zona R19	I.S. = 1,8 H edificio = 19,0 m
Zona ASEP	SUL = 6'000 mq H edificio = 13,0 m	-	-

Lugano

Variante di PR		PR vigente	
Zona ASI	I.S. = 1,5 H edificio = 16,0 m	Zona R5	I.S. = 1,0 H edificio = 16,70 m

7.1.7 I Piani di quartiere (PQ) per la copertura della “trincea ferroviaria”

Il Piano delle zone definisce e precisa i limiti dei vincoli di Piano di quartiere (PQ), posti in corrispondenza della “trincea ferroviaria”, e che possono così riassumere:

- il Piano di quartiere **PQ1**: Parco Trincea ferroviaria con zona ASEP Pasquée: che si estende dall’attuale portale ferroviario fino e compreso l’esistente Ponte di ferro (superficie: ca. 8’300 mq);
- il Piano di quartiere **PQ2**: Parco Trincea ferroviaria con CU2 (Campus universitario - fase 2): che si estende dall’esistente Ponte di ferro non compreso fin quasi al tunnel di Besso (superficie: ca. 12’350 mq).

Per le condizioni, le funzioni e i parametri si rimanda agli articoli del RE-TriMa, segnatamente art. 16 (PQ in generale), art. 17 (PQ1) e art. 18 (PQ2).

Facciamo notare che sono prescritti gli obblighi di realizzazione di SUL e di altezze minime (obbligatorie per almeno 2/3 della superficie edificata) conformemente alle disposizioni della Lst sui PQ. Queste condizioni sono intese a garantire un’edificazione minima (SUL) e di qualità, imponendo di fatto edifici con un minimo di 3 rispettivamente 4 piani (di un’altezza 3,0 metri) al fine di ottenere degli alloggi confortevoli e per almeno i 2/3 dell’edificazione complessiva.

7.2 Il piano dell’urbanizzazione: proposta pianificatoria

Vedi 02-PR-TriMa: Piano dell’urbanizzazione: proposta pianificatoria, in scala 1:1’000

7.2.1 Strade di PR

Le strade riportate nel perimetro del comparto PR-TriMa sono tutte esistenti, eccetto la strada di collegamento tra via San Gottardo e via Basilea e quella di servizio per l’urbanizzazione della Zona semi-estensiva per l’abitazione ASE (che si svolge comunque sul sedime di una coattiva già realizzata, che sarà allargata).

Questa tratta stradale costituisce il prolungamento di via Pasquée (strada di PR già indicata a PR), riprendendo il tracciato dell’accesso privato esistente, allargato verso valle fino alla larghezza di 4,50 metri, in modo da facilitare l’incrocio di due veicoli.

L’applicazione del vincolo “strada di servizio” sul sedime dell’accesso privato non causa problemi ai proprietari dal profilo dell’edificabilità in quanto sarà possibile il computo degli indici anche sulla parte di sedime indicata come superficie stradale.

Non si ritiene necessario prevedere esplicitamente in sede pianificatoria una piazza di giro terminale, in considerazione del fatto che la soluzione potrà essere trovata nell’ambito dell’elaborazione del PQ1 della copertura della “trincea ferroviaria”.

7.2.2 Strade pedonali e percorsi ciclopedonali

È indicata come strada pedonale la rampa esistente che dal tunnel di Besso porta al piazzale della stazione (belvedere), a lato di via Clemente Maraini.

All'interno del perimetro del comparto PR-TriMa risultano i seguenti percorsi ciclopedonali, ripresi nel PAL3:

- il percorso che si sviluppa su via Genzana / via dei Sindacatori;
- il percorso che dal ponte di ferro imbocca via al Ponte, prosegue lungo via Coremmo per congiungersi con il percorso ciclabile proveniente dal piazzale di Besso;
- i due percorsi che scendono dal ponte di ferro ai due lati del tracciato ferroviario e che raggiungono:
 - o uno, il piazzale della stazione (lato belvedere);
 - o l'altro, via Basilea e prosegue verso il parco del Tassino.

Per gli ultimi due percorsi, è stata verificata la fattibilità tecnico-costruttiva ai lati della "trincea ferroviaria", di modo che possano venire, se del caso, realizzati immediatamente nell'ambito del Programma di agglomerato, senza dover giocoforza attendere la realizzazione della copertura. Sarà compito dei PQ1 e PQ2 della copertura della "trincea ferroviaria" garantire la loro integrazione funzionale e formale con il progetto di sistemazione definitiva.

7.2.3 Posteggi pubblici

La variante non prevede nuovi posteggi pubblici. Vengono ripresi esplicitamente i due già esistenti, codificati nel PR di Massagno:

- il posteggio pubblico P9 di via Madonna della Salute (mappale no. 161 RFD Massagno);
- il posteggio pubblico P16 di via al Ponte (mappale no. 173 RFD Massagno parz.).

La sostituzione dei posteggi pubblici P6 e P8 (posti sui fondi no. 374, 693 e 748 RFD Massagno) avviene nell'ambito del progetto di sistemazione definitiva delle aree di svago AP5.

7.2.4 Binari ferroviari

Nel piano sono riportati i binari della linea ferroviaria, tenendo già conto anche del prolungamento del terzo binario.

Il posizionamento dei binari esistenti e futuri è determinante sia per i lavori di copertura della "trincea ferroviaria" sia per definire la cessione dei sedimi e/o dei diritti di superficie da parte delle FFS ai Comuni di Massagno e Lugano.

L'edificazione e la modifica di costruzioni e di altri impianti nelle adiacenze dei binari ferroviari non potranno in tutti i casi pregiudicare la sicurezza dell'esercizio e sarà comunque oggetto di autorizzazione particolare da parte del gestore della rete ferroviaria.

7.3 Il regolamento edilizio del PR-TriMa

Per il RE specifico del Piano regolatore intercomunale si rimanda al fascicolo specifico allegato. Si è approfittato della nuova stesura della variante per aggiornare le definizioni, in particolare delle zone edificabili, conformemente a quanto indicato nella Linea guida cantonale per l'elaborazione del Regolamento edilizio.

La denominazione delle zone edificabili riprende nella forma quelle proposte nell'adeguamento del PR Massagno alla Lst, di cui il DT ha recentemente rilasciato (11.12.2018) l'Esame preliminare di sua competenza.

Per alcune definizioni ci si è basati su quanto contenuto nella variante PR-StazLu2, anch'essa in fase di rielaborazione per la versione CC, sia per l'impostazione (ordine degli articoli) sia laddove si riscontrano situazioni simili.

Come specificato nell'art. 2 RE-TriMa sono applicabili le disposizioni dei PR generali (Massagno e Lugano) laddove non sia stabilito diversamente dallo stesso RE-TriMa.

8. MODALITÀ ATTUATIVA

Tranne che per la Fase 1 del Campus universitario ed i collegamenti ciclopedonali verso la stazione, la realizzazione dei principali contenuti previsti dal PR-TriMa viene codificata tramite l'introduzione in due casi del vincolo di obbligo procedurale di Piano di quartiere (PQ), a garanzia di una qualità urbanistica unitaria.

In particolare, il **PQ1** dovrà fornire le soluzioni per:

- la copertura della "trincea ferroviaria" dall'attuale portale ferroviario fino al Ponte di ferro;
- la sistemazione e arredo del Parco Trincea ferroviaria;
- il tracciato della strada di servizio della Zona semi-estensiva per l'abitazione ASE;
- l'eventuale edificazione della Zona ASE Pasquée (ASEP);
- la garanzia per la realizzabilità dei tracciati dei percorsi ciclopedonali proposti;
- i principi del finanziamento delle opere.

Mentre il **PQ2** dovrà fornire le soluzioni per:

- la copertura della "trincea ferroviaria" dal Ponte di ferro fino al nuovo portale ferroviario compreso, stabilendo nel contempo le tappe di realizzazione;
- la sistemazione e arredo del Parco Trincea ferroviaria;
- l'edificazione del CU2 (Campus universitario - fase 2);
- la garanzia per la realizzabilità dei tracciati dei percorsi ciclopedonali proposti;
- i principi del finanziamento delle opere.

I Municipi ritengono che il suggerimento del DT nel suo Esame preliminare di prevedere un Piano particolareggiato (PP), nel caso concreto, non sia opportuno. Infatti, la formulazione di un PP, con la sua necessità di anticipare indicazioni puramente planovolumetriche e di contenuto (procedura pianificatoria) senza il supporto di un'analisi economico-finanziaria realistica, risulta aleatoria e priva di solide basi. Il rischio è di trovarsi con vincoli edificatori non necessariamente corrispondenti alle necessità di realizzazione.

Al contrario, si ribadisce che lo strumento del PQ (procedura edilizia che si basa su indicazioni pianificatorie già assodate) permette all'istante di elaborare un progetto, verificabile dal profilo economico-finanziario. In pratica disporrebbe degli strumenti atti a valutarne la fattibilità non solo dal profilo costruttivo.

Per queste ragioni, la variante riconferma lo strumento del PQ, suddiviso in due comparti complementari, per pianificare e gestire l'edificazione del comparto.

9. VERIFICA DELLE CONSEGUENZE FINANZIARIE DEL PR-TRIMA (PROGRAMMA DI REALIZZAZIONE)

Di principio, le opere pubbliche da realizzare nell'ambito del PR-TriMa risultano essere:

- la copertura della "trincea ferroviaria" e la realizzazione del Parco Trincea ferroviaria, suddiviso in PQ1 e PQ2;
- il Campus universitario (Fasi 1 e 2) e strutture annesse;
- i percorsi ciclabili;
- il parco pubblico sul mappale no. 913 RFD Lugano.

Le Aree di svago site sui fondi no. 162 - 457p. - 538p. - 693 - 748 RFD Massagno, sono invece considerate parte integrante del Programma di realizzazione del PR di Massagno.

Copertura della "trincea ferroviaria"

Lo studio di fattibilità per la copertura della "trincea ferroviaria" ha fornito una stima dei costi per gli investimenti necessari alla realizzazione del parco urbano (senza l'edificazione), che riassumiamo e completiamo qui di seguito, riprendendo quanto esposto nel Rapporto di pianificazione.

PQ1 - Parco Trincea ferroviaria (ca. 200 m)

CHF	da definire*	messa a disposizione delle proprietà FFS
CHF	27'000'000	struttura e sistemazione a verde
CHF	500'000	prolungamento via Pasquée
CHF	27'500'000	<i>Totale complessivo (senza costi legati alla proprietà)</i>

PQ2 - Parco Trincea ferroviaria (ca. 240 m)

CHF	da definire*	messa a disposizione delle proprietà FFS
CHF	30'000'000	struttura e sistemazione a verde
CHF	5'000'000	portale ferroviario (stima di grande massima)
CHF	35'000'000	<i>Totale complessivo (senza costi legati alla proprietà)</i>

* Costo da definirsi in base ai criteri fissati nella Dichiarazione di intenti firmata tra FFS Immobili SA e i Comuni (allegata).

La valutazione di grande massima dei costi per il comparto PQ2 parte dall'ipotesi di una lunghezza doppia rispetto alla copertura verificata nell'ambito dello studio di fattibilità eseguito da parte di FFS Infrastruttura.

Edifici pubblici Campus universitario

Gli edifici che ospiteranno il Campus universitario (Fase 1 e 2) non determinano costi a carico del PR-TriMa, essendo questi finanziati nell'ambito della loro destinazione (strutture universitarie e di formazione). Nei costi del comparto PQ2, oltre ad una partecipazione all'investimento per la copertura della "trincea ferroviaria", vanno inclusi gli eventuali oneri supplementari di struttura necessari alla realizzazione delle nuove edificazioni (non inclusi quindi nella valutazione dei costi della copertura della "trincea ferroviaria").

Percorsi ciclopedonali

Il costo complessivo per i due percorsi ciclopedonali ai lati della "trincea ferroviaria" è stato stimato in 5'800'000 CHF.

Costituendone una misura di intervento (vedi scheda ML 4.2b), vengono finanziati tramite il PAL3, gravando dunque i Comuni solo nelle quote stabilite nell'ambito degli accordi presi in sede della Commissione regionale dei trasporti (CRTL) e non rientrano quindi nelle opere determinate da questa procedura pianificatoria.

Parco pubblico

Per il parco pubblico sul mappale no. 913 RFD Lugano non risultano costi in quanto già di proprietà pubblica (nessun esproprio). Rimangono i costi di gestione che però non rientrano nel programma di realizzazione.

Riassumendo si ha la seguente tabella (con cifre arrotondate a 0.5 mio. CHF)

Opere PR-TriMa	Investimento (CHF)	Introiti (ipotesi)	Rimanenza
Parco Trincea ferroviaria PQ1	min. 27'500'000	max. 6'000 mq SUL (50%)	min. 15'000'000 *
Parco Trincea ferroviaria PQ2	min. 35'000'000	max. 20'000 mq SUL (60%)	min. 15'000'000 *
Percorsi ciclopedonali	6'000'000	PAL (100%)	0
Parco pubblico 913 RFD	0	-	0
Totale	ca. 70'000'000		min. 30'000'000 (*)

Per la valutazione di possibili introiti dei comparti PQ1 e PQ2 (Parco Trincea ferroviaria) si ipotizza, a partire dalla cessione gratuita dei sedimi, per il comparto:

PQ1 la realizzazione di 6'000 mq di SUL della Zona ASEP con un valore di mercato (senza la costruzione) di 2'000 CHF/mq, per un totale di 12 mio. CHF.

PQ2 la realizzazione di 20'000 mq di SUL del CU2 (Campus universitario - fase 2) con un valore di mercato (senza la costruzione) di 1'000 CHF/mq, per un totale di 20 mio. CHF.

(*) *Il finanziamento della rimanenza degli investimenti per la realizzazione del Parco Trincea ferroviaria (opera di urbanizzazione di base per le rispettive edificazioni), dedotti quindi i potenziali introiti immobiliari, è stimata nell'ordine di 30 mio. CHF.*

Questo onere finanziario residuo, premessa per la realizzazione del Parco della Trincea, è da verificare nell'ambito dell'allestimento dei PQ, a partire dalla possibilità di trovare **sussidi (pubblici e privati) a fondo perso**.

Tutto questo premesso, si ritiene che il Piano regolatore intercomunale PR-TriMa non vada ad avere conseguenze finanziarie dirette sui Comuni.

10. DICHIARAZIONE D'INTENTI

A complemento dei contenuti del presente Messaggio, appare necessario informare i Consigli comunali che i rispettivi Esecutivi hanno concordato con le FFS una dichiarazione d'intenti (v. punto 9 del MM) che viene allegata. Questo documento entrerà in vigore con la conclusione dell'iter riferito all'adozione del PR-TriMa (LSt). Per l'attuazione dei relativi oggetti dovranno essere esperite tutte le procedure di legge. Sono salvaguardate tutte le competenze decisionali del Consiglio comunale al riguardo, quando quest'ultimo sarà chiamato ad esprimersi nell'ambito delle sue prerogative.

11. CONCLUSIONI

Il Piano Regolatore Intercomunale TriMa ha seguito sin qui tutti gli steps procedurali previsti dalla Lst. I Municipi dei comuni di Lugano e Massagno ritengono che i compiti di riqualifica urbanistica del comparto della "trincea ferroviaria", volti allo sviluppo di un nuovo Campus universitario SUPSI e di un parco pubblico nel contesto della pianificazione del Modulo 2 della Città Alta (il comparto della "trincea ferroviaria"), siano stati affrontati in maniera coerente con il disegno urbanistico del "Masterplan Città Alta", secondo le disposizioni della Convenzione intercomunale sottoscritta dalla Città di Lugano e dal Comune di Massagno.

Le risultanze del lavoro pianificatorio sono servite 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 per la realizzazione delle opere infrastrutturali (copertura della "trincea" e nuovo sistema infrastrutturale della mobilità), così come dei progetti di verde pubblico a valenza ricreativa regionale (nuovo parco sopra la copertura).

Visti i contenuti del presente documento, il Messaggio in oggetto viene trasmesso, per esame e allestimento rapporto, alla **Commissione della Pianificazione del Territorio** con i seguenti **allegati**:

- Atti Variante PR-TriMa:
Rapporto di pianificazione + Regolamento edilizio + Piani (zone e urbanizzazione) – stato 9 luglio 2019.
- Dichiarazione d'intenti fra i Comuni di Lugano e Massagno e le FFS Immobili SA *concernente la messa a disposizione dei sedimenti necessari all'attuazione dei contenuti previsti dal PR-TriMa in corrispondenza della trincea ferroviaria*, del 19 giugno 2019.
- Convenzione per la realizzazione di un Piano regolatore intercomunale nel comparto della "trincea ferroviaria" di Lugano-Massagno (TriMa) del 27 ottobre 2008 (con ratifica della Sezione enti locali del 22 gennaio 2015).

Sempre nel rispetto della citata Legge, il PR TriMa adottato sarà successivamente pubblicato e, trascorsi i termini ricorsuali, sarà trasmesso al Consiglio di Stato per la definitiva approvazione.

Considerato quanto sopra il Municipio sottopone questo Messaggio all'Onorando Consiglio Comunale invitandolo a voler

risolvere:

1. È adottato ai sensi dell'art. 27 Lst il nuovo Piano Regolatore intercomunale Campus universitario / Parco Trincea ferroviaria (PR-TriMa) comprensivo delle seguenti rappresentazioni grafiche:

1. Piano delle zone;
2. Piano dell'urbanizzazione;

e dalle seguenti componenti:

- il Regolamento edilizio (RE);
- il rapporto di pianificazione con il programma di realizzazione (indicativo).

Con ogni ossequio.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco:

Il Segretario:

Avv. M. Borradori

R. Bregy

Ris. mun.: 11/07/2019