

Stazione Si ridisegna il cuore della città

Le varianti di Piano regolatore attualmente in consultazione porteranno a un ulteriore e deciso sviluppo dell'area Besso diventerà il fulcro della mobilità regionale e vedrà un'intensificazione di residenze, commerci e zone verdi

Nei prossimi anni la città alta, la grande area attorno alla stazione FFS, cambierà completamente volto e godrà di investimenti (pubblici e privati) plurimiliardari. Diventerà ancora più di oggi il centro della mobilità regionale e per questo sarà estremamente interessante dal punto di vista residenziale e commerciale. Le due varianti di Piano regolatore (StazLu2 e TriMa) attualmente in consultazione vogliono preparare il comparto al suo futuro.

JOHN ROBBIANI

Il 11 dicembre, quando venne presentata la «Terrazza del Ticino» (la stazione ferroviaria di Lugano) e inaugurata la nuova funicolare, in molti parlarono di vera e propria rivoluzione urbanistica per Lugano. Quell'intervento - per quanto importante e difficile dal punto di vista ingegneristico - rischia di impallidire di fronte ai cambiamenti che nei prossimi anni si prospettano per l'intero comparto della stazione e della città alta. Settimana scorsa sono state messe in consultazione due varianti di Piano regolatore. Di una (denominata TriMa) abbiamo riferito nell'edizione del 13 aprile, mentre della seconda (chiamata StazLu2) siamo ora in grado di fornire maggiori dettagli.



Nel corso del 2017 anche le FFS elaboreranno un mandato di studio parallelo

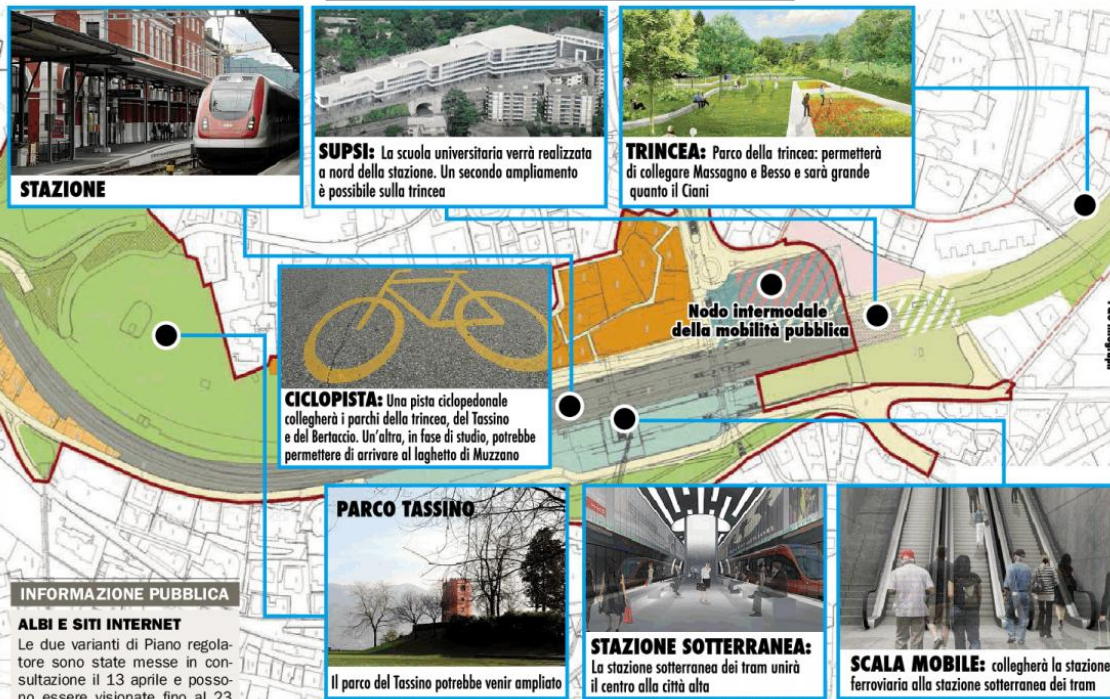
Trasporti con la città attorno

Nei secoli Lugano è stata costruita un po' a spizzichi e bocconi. Nel 1882 per esempio la stazione ferroviaria venne realizzata (un caso più unico che raro tra le grandi città elvetiche) in cima a una collina praticamente disabitata e scollegata dal centro. La funicolare - inaugurata nel 1886 - ovvio un po' a questo problema e la città alta (soprattutto Besso) iniziò a popolarsi in modo intenso. Le due varianti di Piano regolatore hanno ora un quadruplice scopo: preparare l'area della stazione al definitivo arrivo di AlpTransit (nel 2020), preparare il quartiere all'entrata in servizio della rete tram-treno, ricucire più efficacemente la città alta al centro e anche eliminare le cesure architettoniche (la trincea ferroviaria) tra Besso e Massagno. Il perché è presto detto: con l'alta velocità l'area della stazione, ancora più di oggi, diventerà un vero hub della mobilità. Le FFS ritengono che già nel 2025 il flusso di passeggeri raddoppierà, così come crescerà la mobilità interna al Ticino.

Tram, treno, bus, bici e funicolare

La stazione di Lugano diventerà in modo ancora più marcato una sorta di fulcro della mobilità regionale e internazionale. La rete tram-treno permetterà di raggiungere i quartieri cittadini più distanti (Comaredo e Pian Scairola), la valle del Vedeggio e il Malcantone. La funicolare garantirà sempre un accesso diretto al centro (stesso vale per il futuro nodo intermodale) e i percorsi di mobilità lenta miglioreranno gli scambi tra i quartieri della città alta (Besso e Loreto) e Massagno. E con il treno, appunto, si potrà raggiungere più rapidamente le altre città. L'auto, per chi abiterà vicino alla stazione, potrebbe diventare un'opzione.

UN QUARTIERE IN EVOLUZIONE



STAZIONE

SUPSI: La scuola universitaria verrà realizzata a nord della stazione. Un secondo ampliamento è possibile sulla trincea

TRINCEA: Parco della trincea: permetterà di collegare Massagno e Besso e sarà grande quanto il Ciani

CICLOPISTA: Una pista ciclopedonale collegherà i parchi della trincea, del Tassino e del Bertaccio. Un'altra, in fase di studio, potrebbe permettere di arrivare al laghetto di Muzzano

PARCO TASSINO

Il parco del Tassino potrebbe venir ampliato

STAZIONE SOTTERRANEA:

La stazione sotterranea dei tram unirà il centro alla città alta

SCALA MOBILE: collegherà la stazione ferroviaria alla stazione sotterranea dei tram

INFORMAZIONE PUBBLICA

ALBI E SITI INTERNET

Le due varianti di Piano regolatore sono state messe in consultazione il 13 aprile e possono essere visionate fino al 23 maggio. Per quanto riguarda la pianificazione dell'area tra Lugano e Massagno (TriMa, che riguarda soprattutto la copertura della trincea e l'edificazione del Campus SUPSI) è stato aperto un apposito sito internet (www.pr-trima.ch). La variante di Piano regolatore riguardante più propriamente il comparto stazione (StazLu2) è invece consultabile agli uffici della Divisione pianificazione ambiente e mobilità della Città di Lugano (al terzo piano di via della Posta 8) oppure sul sito internet della Città (www.lugano.ch). Entro il 23 maggio dunque ogni cittadino residente nei Comuni ed ogni persona o ente che dimostra un interesse legittimo potrà presentare, conformemente alla legge, le proprie osservazioni in forma scritta. Per la variante TriMa occorre rivolgersi alla Commissione intercomunale per la pianificazione della trincea di Massagno (c/o Studi Associati SA, CP 4046, 6904 Lugano), mentre per la variante StazLu2 si potrà scrivere al Municipio della città (Piazza Riforma, 6900 Lugano). Le due varianti, già esaminate preliminarmente dal Dipartimento del territorio, dovranno comunque ancora venir sottoposte ai Consigli comunali di entrambi i Comuni. I due Municipi prevedono di farlo già entro la fine di quest'anno.

Parola d'ordine: densificare

Il potenziato accesso alla mobilità ha già oggi trasformato le zone attorno alle stazioni (e questo in tutta la Svizzera) in aree estremamente interessanti dal profilo urbanistico e commerciale. Il settore immobiliare delle FFS per esempio ha in tutto il Paese dimostrato la volontà di trasformare le stazioni e le aree limitrofe in centri di servizio. E anche il Consiglio di Stato auspica la densificazione attorno alle stazioni. La variante di Piano regolatore intende realizzare proprio tutto questo. Ma non significherebbe costruire grattacieli. L'altezza delle future edificazioni sarà limitata a 22,7 metri ad eccezione dell'angolo di piazzale Besso, dove si potrebbe costruire fino a 31,5 metri. Con il Cantone è comunque in corso una fase di approfondimento per capire se, eventualmente, aumentare le altezze sul nodo intermodale che sorgerà al posteggio ex Pestalozzi. Nell'area sono previste destinazioni residenziali, alberghiere, di servizio e commerciale.

Gli obiettivi

Obiettivi della variante StazLu2 sono consolidare pianificatoriamente le aree edificabili, le destinazioni e i vincoli scaturiti dal Masterplan, garantire la realizzazione del nuovo assetto viario del comparto della stazione FFS, ridefinire urbanisticamente le aree edificabili e di svago circostanti e definire le possibilità edificatorie dei terreni di proprietà delle FFS, che proprio quest'anno effettueranno uno studio parallelo per capire le possibilità edificatorie, per esempio, sull'area oggi occupata dal Park&Ride sud (tra il passaggio a livello e il negozio Piccobello) e in cui, appunto, potrebbero sorgere edifici commerciali e abitativi. Scopo della variante è anche la salvaguardia degli edifici storici (e la stazione e tra questi) e la tutela dei beni culturali.

Il progetto universitario

Tra i progetti più importanti c'è senza dubbio la realizzazione (nell'area a nord della stazione) del nuovo Campus SUPSI. «Il Campus di Lugano stazione - ha spiegato il presidente della SUPSI Alberto Petruzzella durante la serata pubblica di presentazione delle varianti - è l'elemento centrale del nostro sviluppo logistico a medio e lungo termine». Dovrebbe costare 68 milioni di franchi, ospiterà 1.500



Il Campus è l'elemento centrale dello sviluppo a medio e lungo termine della SUPSI

studenti e 300 collaboratori e potrebbe venir realizzato entro il 2023. Occuperà una superficie di 18.000 metri quadrati e la Confederazione ha promesso 18,4 milioni.

Trincea e piste ciclabili

E la SUPSI, in un secondo tempo, potrebbe anche raddoppiare la sua presenza nell'area. La variante TriMa prevede infatti la possibilità di coprire la trincea ferroviaria di Massagno. L'intenzione dei due Municipi è di realizzare un grande parco - grande quanto il Ciani - e permettere alla SUPSI di costruire un secondo stabile (più o meno delle stesse dimensioni). Il parco garantirà un collegamento verde tra Massagno e Besso. Sarà poi collegato con percorsi ciclopedonali (sulla trincea non sono previste strade) al parco del Bertaccio e al Tassino (che verrebbe ampliato includendo il posteggio TCS). Si verrebbe così a creare «l'angolo dei tre parchi».

Il nodo intermodale

Punto nevralgico della «città alta» sarà il nodo intermodale della mobilità pubblica, previsto al posteggio ex Pestalozzi. L'area è ancora oggetto di analisi tra il Municipio di Lugano e il Dipartimento del territorio. È possibile che a livello della strada verranno convogliati buona parte dei bus, mentre ai piani superiori si costruiranno edifici.

La gigantesca scala mobile

La stazione FFS sarà collegata con una gigantesca scala mobile alla stazione sotterranea del tram. Proprio all'interno della collina di Breganzona infatti scorre la galleria che permetterà al tram di collegare Lugano a Manno. Dalla stazione si potrà dunque prendere il tram come se fosse una metrò.

Un sentiero fino a Muzzano

C'è poi al vaglio un'altra ipotesi riguardante la mobilità lenta. La tratta della Ferrovia Lugano-Ponte Tresa tra la stazione e Muzzano potrebbe infatti venir dismessa e i pianificatori immaginano al suo posto un sentiero ciclopedonale fino al laghetto di Muzzano e poi, di conseguenza, alla valle del Vedeggio.

La viabilità

Si è parlato molto di mobilità lenta e pubblica, ma la variante StazLu2 prevede anche la sistemazione del Piano viario e l'inserimento del famoso «anello» attorno alla stazione. Sono previsti anche 400 posteggi per veicoli a 2 ruote e un Park&Ride sul piazzale di Besso. L'esame preliminare del Dipartimento del territorio suggerisce comunque di diminuire a 100 i posteggi (mantenendone però 119 al Park&Ride a sud della stazione, anche in caso di edificazione) e la creazione di posteggi attrattivi per le biciclette (velostation).