



## MUNICIPIO DI MASSAGNO

### Presentazione del Masterplan Città Alta al Consiglio Comunale

Mercoledì 14 novembre 2007

Ris. Mun. 5.11.2007

Massagno, 6 novembre 2007

Onorevoli Consiglieri comunali,

il Masterplan Città Alta, che vi sarà presentato durante la riunione straordinaria del Consiglio Comunale di mercoledì 14 novembre 2007, rappresenta un importante elemento del consolidamento politico-istituzionale relativo all'annoso tema, cruciale per lo sviluppo di Massagno, del recupero dell'area della "trincea ferroviaria FFS" che sorge sul territorio del nostro Comune: una "ferita" che spacca il territorio comunale in due, privandolo di parte delle sue potenziali qualità insediative.

Il Municipio per migliore informazione ritiene opportuno diramare il documento che viene qui allegato unitamente alla risoluzione di approvazione della Delegazione delle Autorità composta dalle Ferrovie Federali Svizzere, dal Dipartimento del territorio, dalla Commissione regionale dei trasporti del Luganese e dai Municipi di Lugano, Massagno e Sorengo.

Per introdurre questo documento finalmente pronto per essere sottoposto alla vostra attenzione, possiamo fare riferimento ai primi studi tecnici degli anni '90 per la valutazione di fattibilità tecnica di una copertura (1990, studio Kessel + Blaser e 2000 Studio Balmelli e Filippini), ma soprattutto al lavoro del 2002 del pianificatore comunale ing. Wagner, base di riflessione per quel che riguarda l'impostazione politico-istituzionale di fondo che l'allora Municipio ha voluto dare alla modalità con cui sviluppare la questione.

Il lavoro svolto negli ultimi 5 anni ha permesso di confermare alcune delle sfide lanciate dal Municipio a partire da questa impostazione strategica, in particolare:

- La collaborazione con la Città di Lugano, laddove è finalmente confermata l'ipotesi che la copertura della "trincea ferroviaria" non è un progetto di sola ed esclusiva valenza locale ma determina delle opzioni di sviluppo per tutto l'agglomerato urbano del Luganese.
- L'esigenza di completare il progetto di ripari fonici delle ferrovie, progetto che avrebbe permesso di raggiungere solo parzialmente la riqualifica ambientale del

comparto (come confermato anche dall'ufficio federale dei trasporti in una missiva al Comune di alcuni mesi fa).

- La necessità di inserire il progetto della stazione ferroviaria, che vede coinvolto anche Massagno, in un contesto più generale di sviluppo urbanistico della città alta, di cui il nostro comune è ormai parte integrante.

Nel 2005 il Municipio di Massagno, insieme a quello della Città di Lugano, aveva promosso sulla base di un mandato specifico dei Consigli comunali dei lavori di progettazione, invitando 3 gruppi interdisciplinari ad affrontare il tema da vari punti di vista (urbanistico, ambientale, trasportistico, ecc.).

I progettisti hanno sviluppato delle valide ipotesi che sono state valutate da un gremium di esperti esterni, molto qualificato, che ha accompagnato i due Comuni nei lavori di valutazione delle proposte tecniche.

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), che prevedeva di consolidare il progetto Linkage del gruppo interdisciplinare condotto dall'arch. Mario Campi in un piano urbanistico generale (Masterplan) della Città Alta.

Va qui subito specificato in maniera chiara, che il Masterplan (inteso quindi come piano generale di sviluppo urbanistico) che vi viene oggi presentato non rappresenta uno strumento tradizionale previsto dalla legge sulla pianificazione del territorio, se non come uno "studio di base" e quindi non presenta un grado di vincolo formale, soprattutto per i proprietari.

D'altra parte va messa in evidenza l'importanza politico-istituzionale dello strumento proposto, che viene sempre più spesso utilizzato nell'ambito della pianificazione di sviluppo delle aree strategiche intercomunali (vedi ad esempio il caso di Cornaredo), quale strumento che impegna i diversi attori istituzionali, con le loro specifiche competenze decisionali, sulla direttrice di sviluppo proposta.

Il Masterplan Città Alta rappresenta pertanto lo strumento per affrontare in maniera coordinata lo sviluppo di una parte importante della città in relazione a sfide cruciali nei prossimi 10 anni, fra cui in particolare la realizzazione di AlpTransit e del Piano dei trasporti del Luganese.

In questo senso possiamo affermare che la copertura della "trincea ferroviaria" è oggi considerata un tassello cruciale per lo sviluppo di quella che giustamente è stata definita la "Città Alta", cioè quella parte di territorio del polo urbano che si sviluppa attorno alla stazione ferroviaria di Lugano.

Con l'adozione del Masterplan Città Alta da parte della Delegazione delle Autorità, avvenuta nel settembre 2007, cioè un anno dopo l'incarico all'arch. Campi, i singoli attori istituzionali si sono impegnati a realizzare in tempi commisurati le procedure (in questo caso formali) di loro competenza, in particolare:

- Il Comune di Massagno e la Città di Lugano di adeguare i loro piani regolatori comunali.
- L'Autorità cantonale di ulteriormente approfondire la questione dell'accessibilità alla stazione ferroviaria nell'ambito degli studi del PTL fase 2 (cioè per il periodo oltre il 2015-2020).
- Le Ferrovie Federali Svizzere di dare avvio ai lavori di pianificazione per lo sviluppo delle loro proprietà.

Il presente documento, pertanto, è la sintesi delle opzioni urbanistico-pianificatorie emerse nell'ambito della procedura di "progettazione-test" condotta da Lugano e Massagno nel 2005, 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 politico da parte delle istanze competenti, elemento di fondamentale importanza per i prossimi passi pianificatori che attendono ora i Comuni interessati e Massagno in particolare.

Ci è gradita l'occasione per porgere cordiali saluti.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco:

Il Segretario:



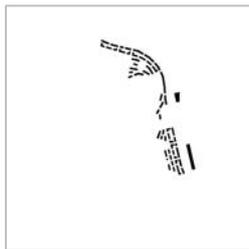
Arch. Giovanni Bruschetti

Damiano Ferrari

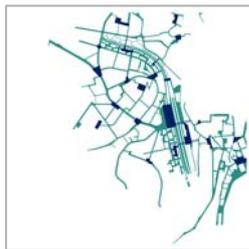
Allegata:  
documentazione



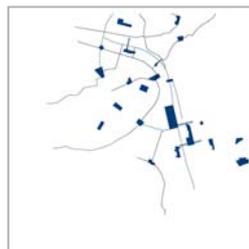
# MASTERPLAN CITTÀ ALTA



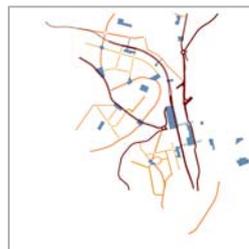
Edificazione



Collegamenti pedonati



Rete ciclabile



Refe stradale



Paesaggio

Versione D / 7 settembre 2007

Mario Campi architetto FAS e associati SA / Gruppo Linkage

## Committenti

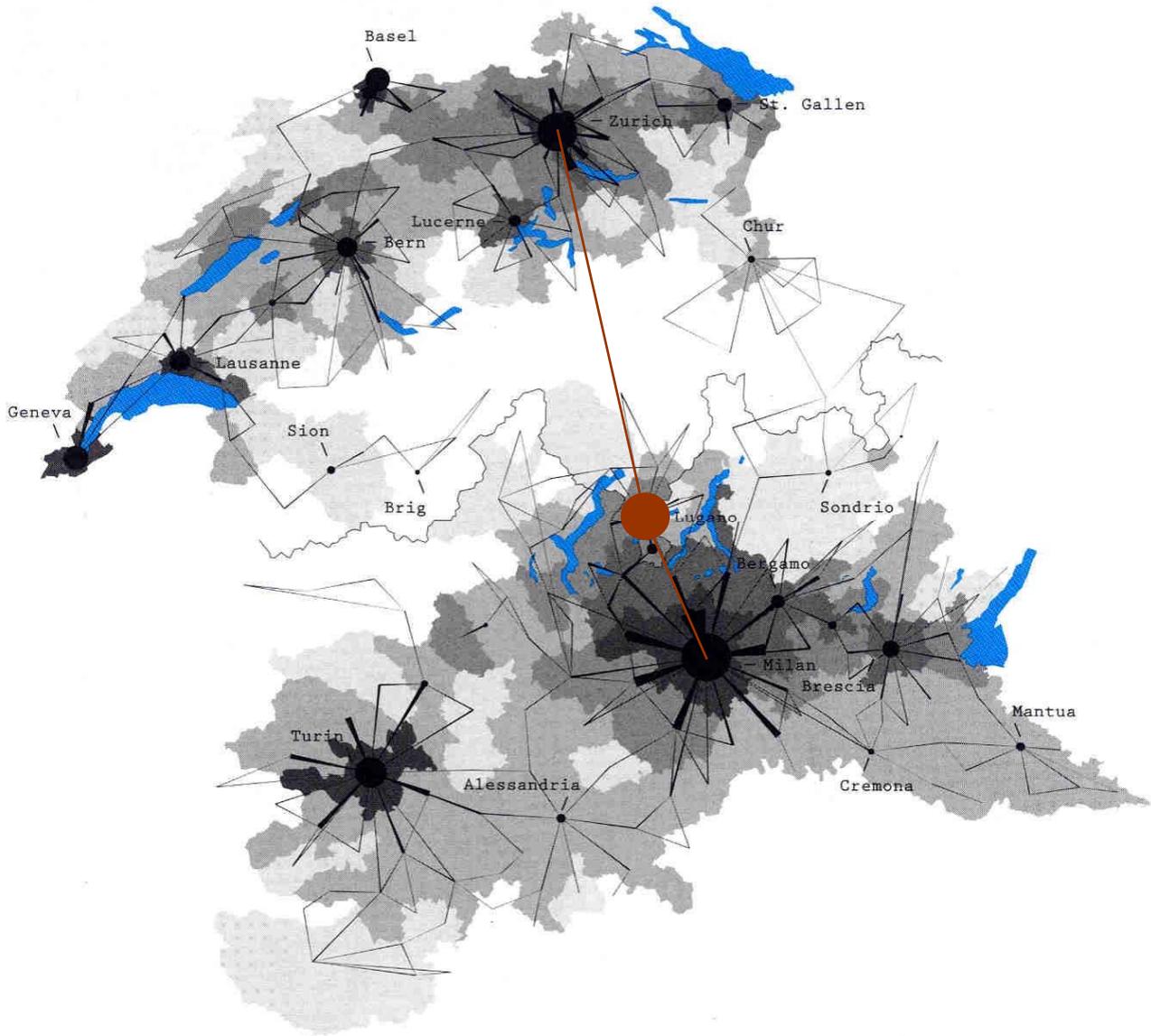
Cantone Ticino,  
Dipartimento del Territorio

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.

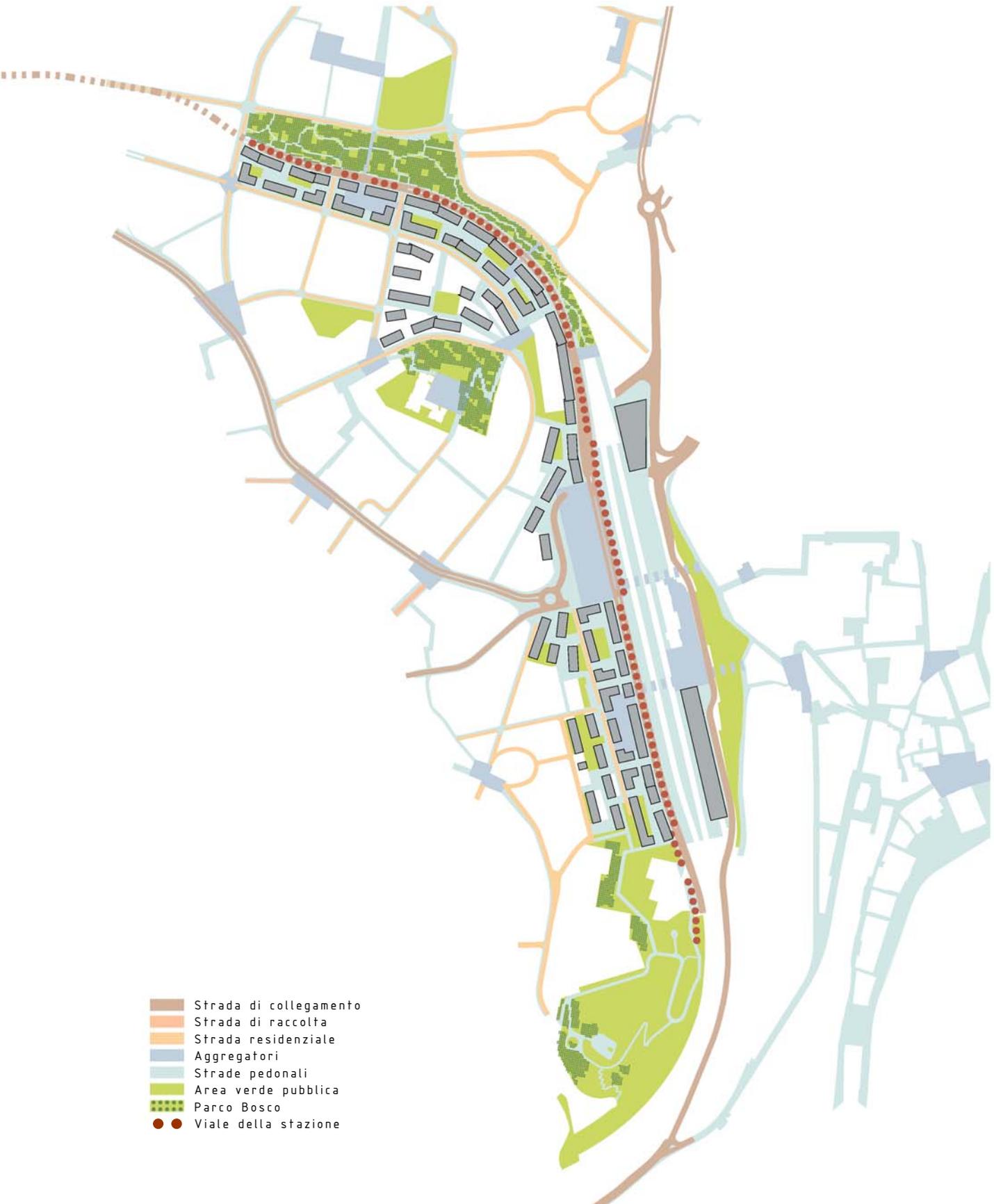
C'immaginiamo invece un nuovo viale della Stazione, un asse cittadino tradizionale che collegherà Massagno con la stazione, lungo il quale stiano allineati dei fabbricati urbani, densi di contenuti programmatici complessi del tipo post-terziario, commerciale ed abitativo.

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.

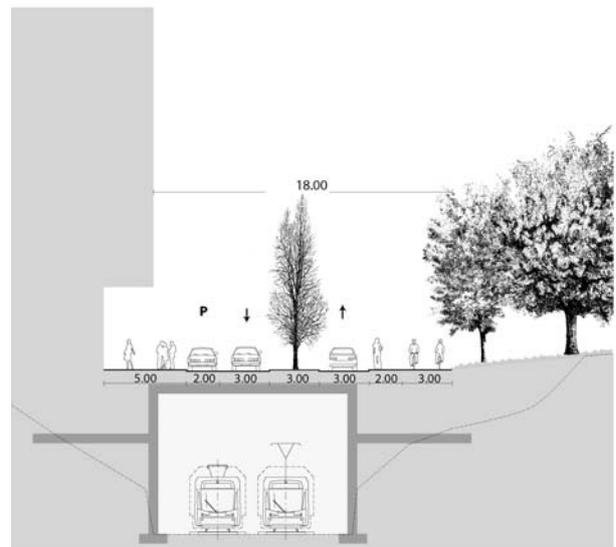
La ferrovia entra in galleria più o meno 100 metri dopo la stazione. Da questo punto il viale va sopra la copertura della trincea e segue la linea dei binari. A est viene accompagnato dalla vegetazione del parco, uno spazio aperto cittadino.

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

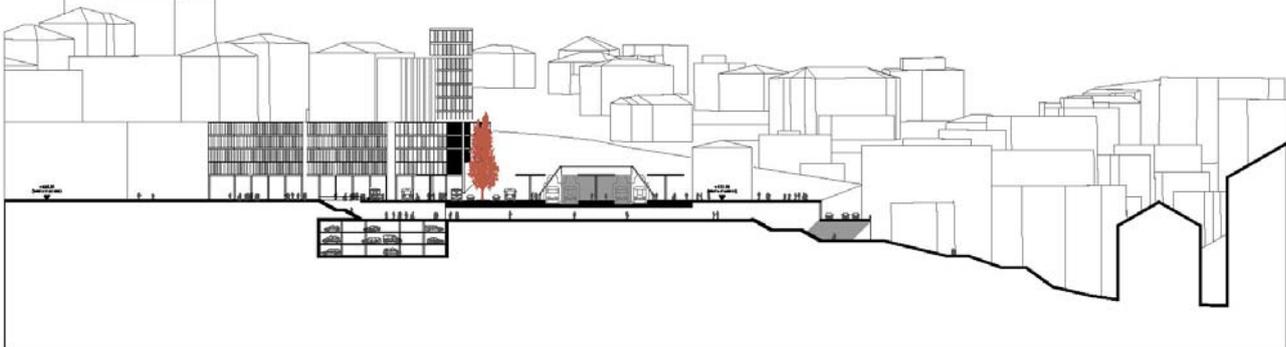
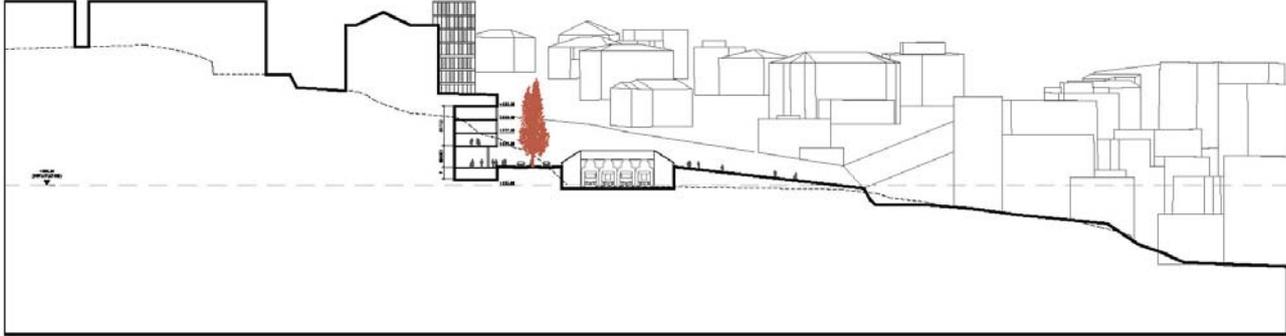
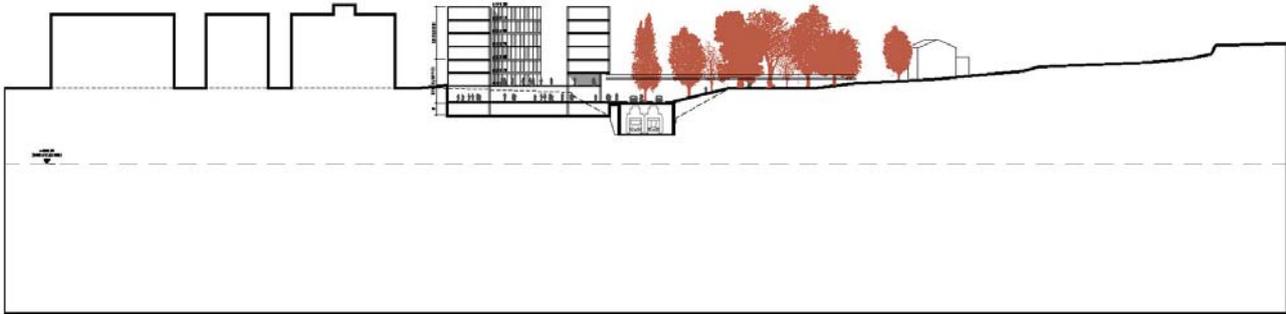
complesso per recarsi in stazione in un andare per vetrine.

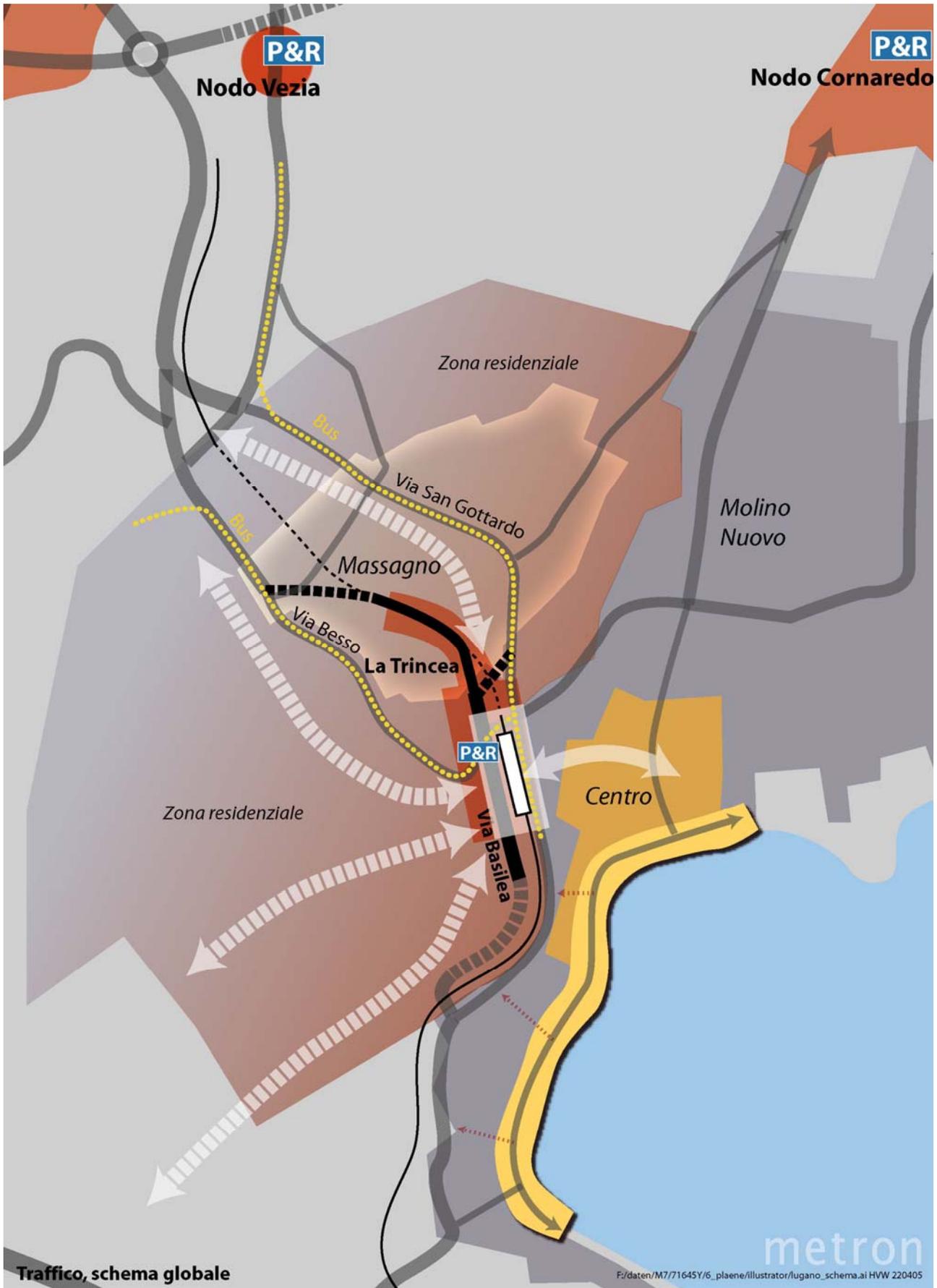
Più in alto poi, più o meno dove oggi il treno entra in galleria il viale si ritrova in quota vicino all'andamento del terreno e viene quindi allacciato in modo naturale alla rete stradale esistente di Massagno.



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.

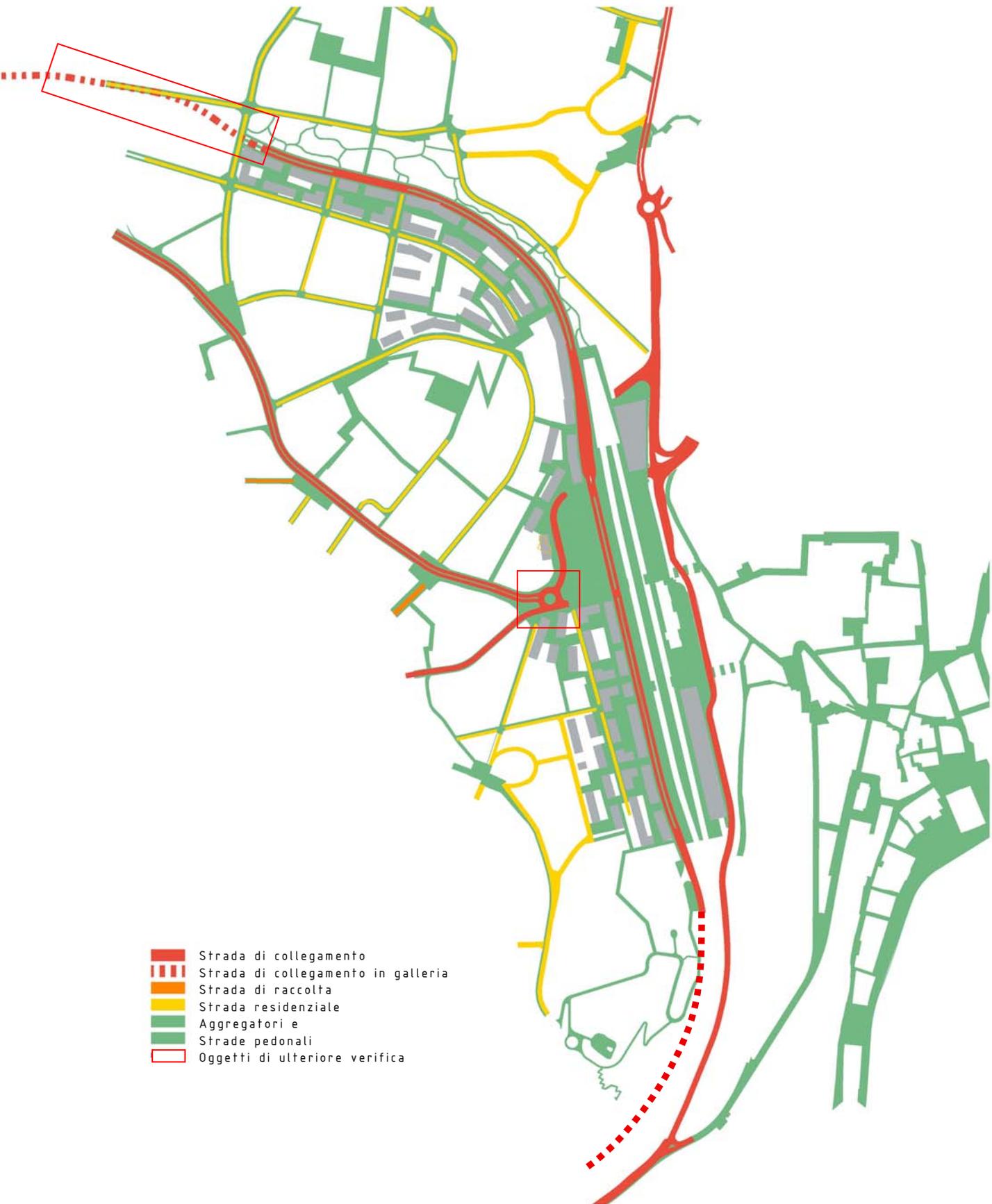
Lo spazio stradale attuale, dominato com'è dal traffico motorizzato, pregiudica gravemente il movimento del traffico pubblico. Esso non consente un movimento pedonale agevole, che è l'elemento centrale per una migliore qualità di vita nel quartiere. Inoltre esso rende difficoltoso e poco attrattivo l'accesso,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

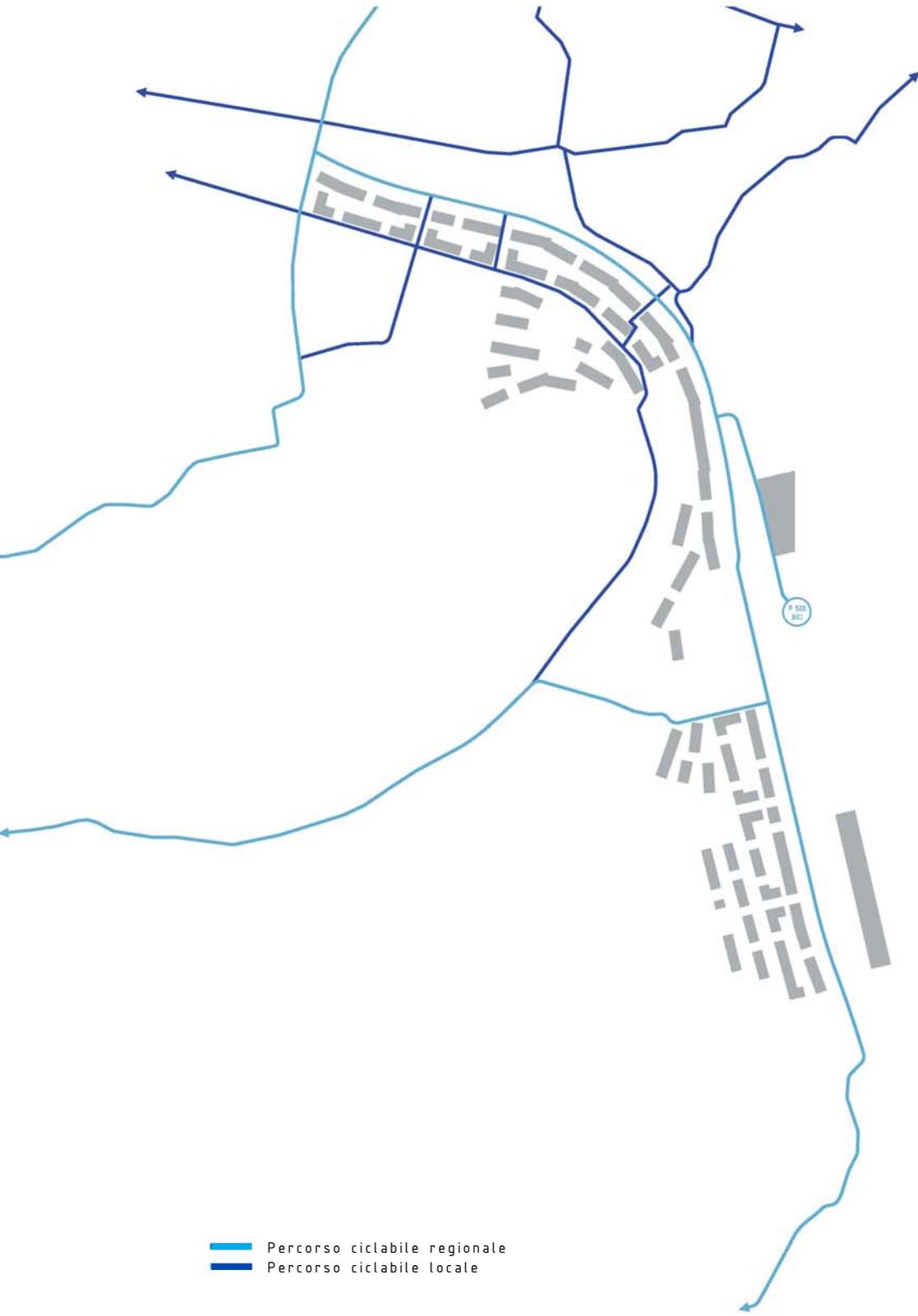
Per una nuova e più attuale soluzione dei problemi di traffico, le necessità fondamentali sono rappresentate dai collegamenti attrattivi da Massagno alla stazio-

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.





Masterplan, rete ciclabile



## 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.

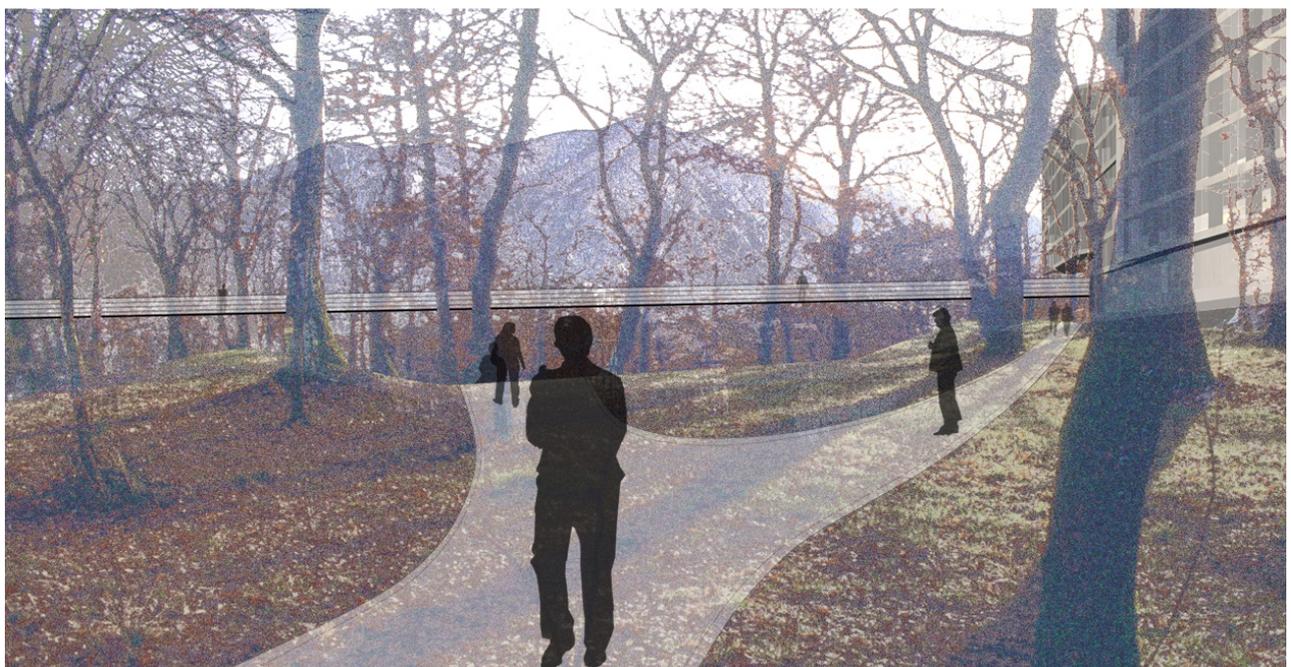
Due passerelle fra gli alberi del parco offrono collegamenti orizzontali fra il tessuto urbano odierno di Massagno, le nuove edificazioni ed il quartiere retrostante verso Besso.

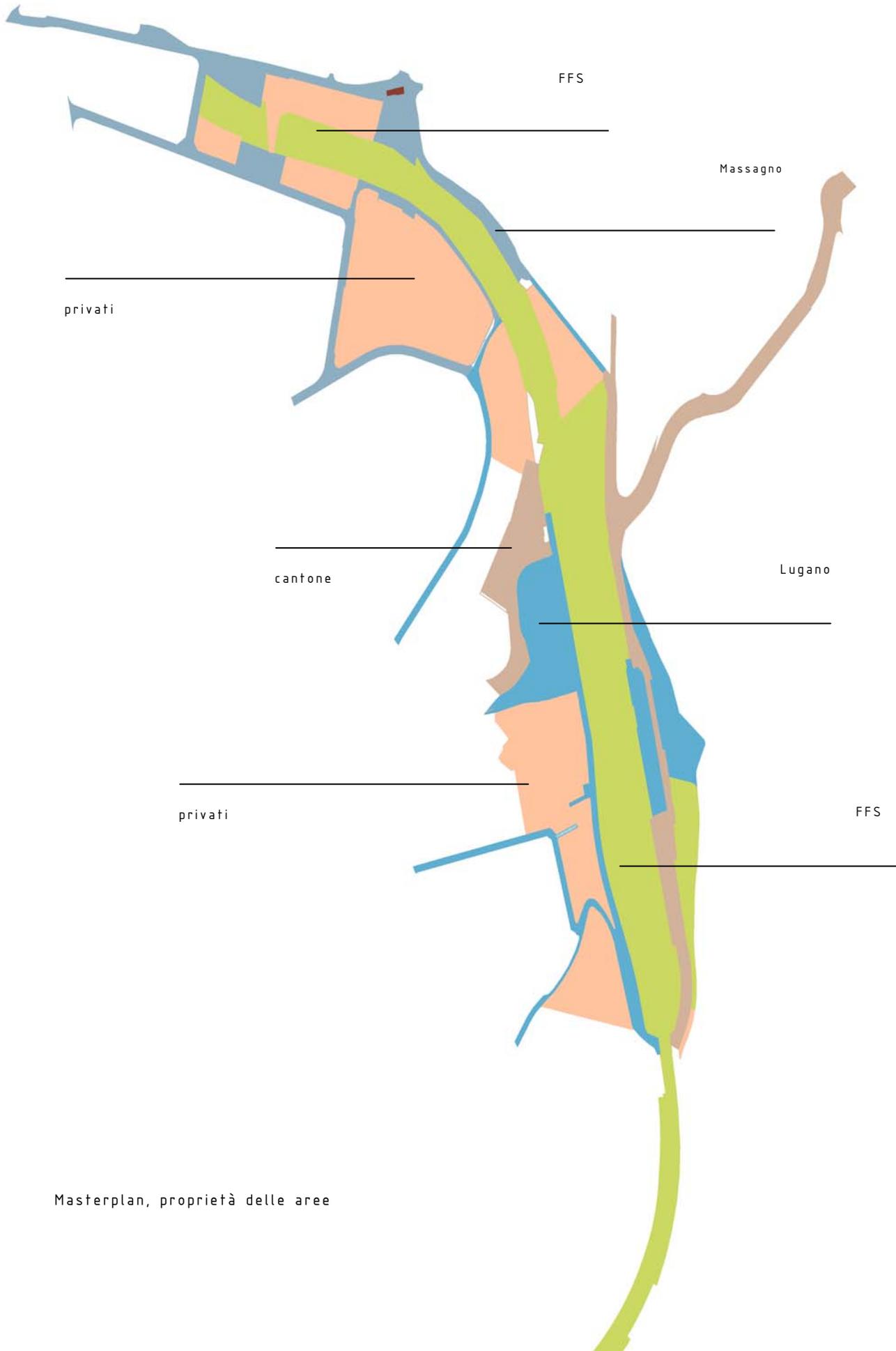
Nel parco, in prossimità di queste passeggiate panoramiche sopraelevate, possono situarsi alcune piccole infrastrutture quali ad esempio un chiosco, un caffè, alcuni giochi: ed i necessari collegamenti verticali fra il percorso aereo e le attività nelle radure del parco.

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.





## 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.

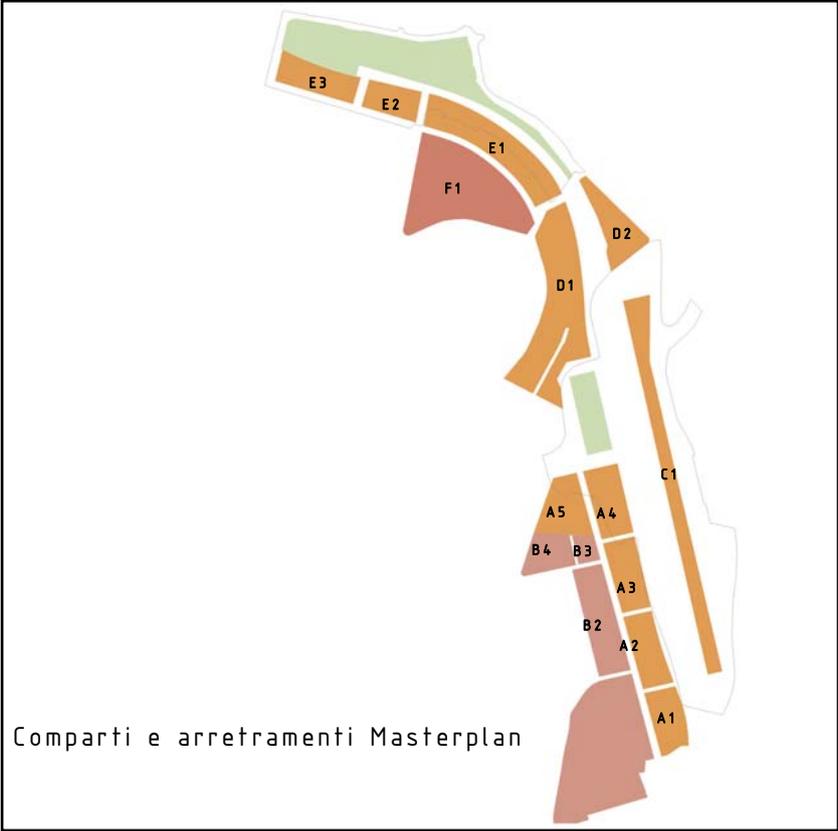
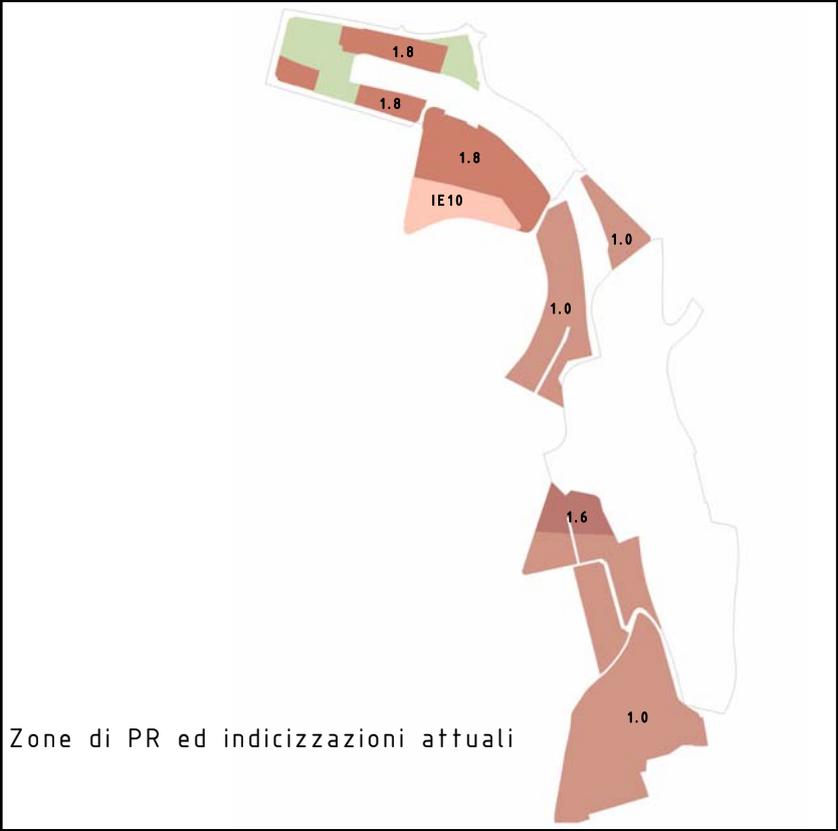
Questa strada è in parte prevista e finanziata nel quadro del progetto StazLu1.

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 ciclopeditonale 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.

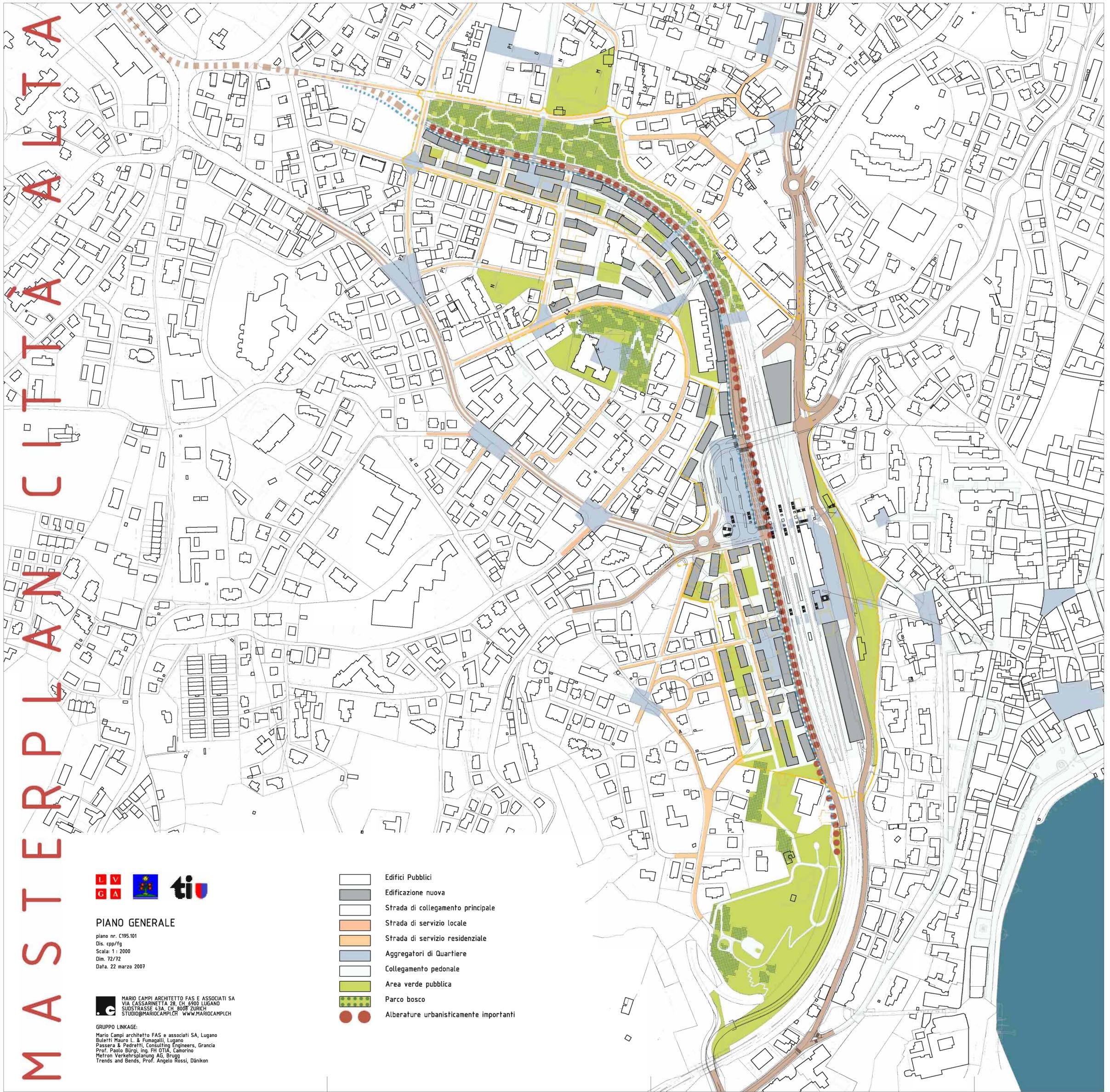


-  Strada di collegamento / in galleria
-  Strada di raccolta
-  Strada residenziale
-  Aggregatori
-  Strade pedonali
-  Area verde pubblica
-  Parco Bosco
-  Alberatura viale della stazione

### 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.



# MASTERP LANCIA



## PIANO GENERALE

piano nr. C195.101  
 Dis. cpp/fg  
 Scala: 1 : 2000  
 Dim. 72/72  
 Data. 22 marzo 2007

**MARIO CAMPI ARCHITETTO FAS E ASSOCIATI SA**  
 VIA CASSARINETTA 28, CH 6900 LUGANO  
 SUDSTRASSE 43A, CH 8008 ZÜRICH  
 STUDIO@MARIOCAMPI.CH WWW.MARIOCAMPI.CH

GRUPPO LINKAGE:  
 Mario Campi architetto FAS e associati SA, Lugano  
 Buletti Mauro L. & Fumagalli, Lugano  
 Passera & Pedretti, Consulting Engineers, Grancia  
 Prof. Paolo Bürgli, Ing. FH OTIA, Camorino  
 Metron Verkehrsplanung AG, Grugg  
 Trends and Bends, Prof. Angelo Rossi, Dänikon

-  Edifici Pubblici
-  Edificazione nuova
-  Strada di collegamento principale
-  Strada di servizio locale
-  Strada di servizio residenziale
-  Aggregatori di Quartiere
-  Collegamento pedonale
-  Area verde pubblica
-  Parco bosco
-  Alberature urbanisticamente importanti



## Risoluzione di approvazione del "Masterplan Città Alta"

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,

- a) 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;
- b) 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);
- c) 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 0 "StazLu1");
- d) 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,

**decide:**

1. È approvato il documento "Masterplan Città Alta" (versione D del 7 settembre 2007), elaborato dal Gruppo interdisciplinare Linkage.
  
2. 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.
  
3. 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.
  
4. 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.

Per le Ferrovie Federali Svizzere

Per il Dipartimento del territorio

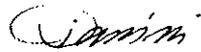
Il Consigliere di Stato  
Direttore:

Il Capo della Divisione dello  
sviluppo territoriale e della mobilità:

Per la Commissione regionale dei trasporti del Luganese

Il Presidente:

Il Segretario:



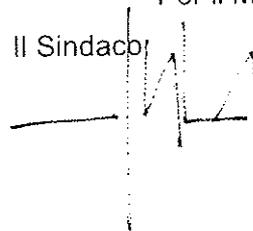
Per il Municipio di Lugano

Il Sindaco:

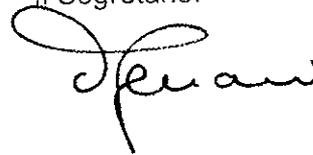
Il Segretario:

Per il Municipio di Massagno

Il Sindaco:



Il Segretario:



Per il Municipio di Sorengo

Il Sindaco:

Il Segretario:

Lugano, 7 settembre 2007