



# infoMassagno

INFORMAZIONI DEL COMUNE DI MASSAGNO

Ottobre 2013 - N° 80

## Oltre la trincea: il futuro urbanistico, economico e sociale di Massagno

La Pianificazione intercomunale per il Campus Universitario SUPSI Città Alta / Stazione FFS

### L'origine di un'idea di sviluppo del territorio: un po' di storia

Nel 2001 il Comune di Massagno avvia una serie di studi preliminari per dare un risposta alla realizzazione di una copertura della 'trincea ferroviaria FFS'. Del tema 'trincea' si parla, tuttavia, già da diversi anni: sin dal 1995, quando prende corpo la consapevolezza che occorre dare una soluzione al problema. Nel contesto urbanistico dell'agglomerato di Massagno e Lugano la 'trincea' rappresenta una 'rottura' dell'unitarietà del territorio, soprattutto per la popolazione di Massagno, che nel corso dei decenni ha visto crescere il proprio Comune sia per importanza economica ed urbanistica, sia per funzionalità, posto a cerniera di quella 'città alta' luogo altamente privilegiato sull'asse ferroviario e autostradale nord-sud.

La 'trincea ferroviaria', nell'attenzione degli amministratori che si sono succeduti alla guida dei comuni di Massagno e Lugano, diviene questione via via più rilevante ai fini di un progetto di sviluppo armonico e funzionale del territorio. Nel 2003, il Comune di Massagno, la Città di Lugano, il Cantone, la Commissione regionale dei trasporti del luganese e le FFS sottoscrivono una 'dichiarazione d'impegno che affida al Comune di Massagno la responsabilità di coordinamento e verifica delle modalità progettuali per un riassetto urbanistico dell'area della 'trin-



Intervista a Giovanni Realini, FFS Immobili, responsabile del Progetto Campus SUPSI-FFS

## La stazione FFS di Lugano, un nuovo polo per il territorio

*Da quale concetto discende la scelta di assegnare un ruolo urbanistico alla ‘trincea di Massagno’?*

*“Il concetto nasce dalla volontà strategica di FFS immobili di sviluppare le aree di proprietà FFS attorno alle stazioni attraverso una rivalutazione urbanistica sostenibile. Questo permette di creare un valore aggiunto sia per FFS, sia per la città e per l’intera comunità. Inoltre le linee direttive della pianificazione del territorio a livello federale prevedono una possibile densificazione delle aree attorno ai nodi di interscambio del trasporto pubblico.*

*In questa strategia si inserisce quindi il progetto “Trincea”*

*Quali sono i principi della politica immobiliare seguita da FFS?*

*“FFS non è solo la più grande impresa di trasporto Svizzera ma è anche una delle principali società immobiliari del paese. FFS Immobili trasforma le grandi stazioni e le aree limitrofe in interessanti centri di servizio, attraverso uno sviluppo sostenibile con molta responsabilità per la Svizzera del futuro. La strategia di FFS Immobili si sviluppa attraverso i tre Portafogli immobiliari: Ottimizzazione di edifici per uffici, esercizio e produzione; miglioramento dell’offerta delle Stazioni secondo la domanda della nostra clientela aumentando quindi la qualità e l’attrattiva della sosta, rivalutando gli accessi ai binari e trasformando le grandi stazioni in accoglienti centri di servizio; rivalutazione urbanistica sostenibile attraverso lo sviluppo delle aree limitrofe, con la conseguente creazione di valore aggiunto per FFS per la città e per l’intera comunità e attraverso una politica mirata di investimento garantire in modo sostenibile l’aumento del valore del portafoglio immobiliare”.*

*Per la prima volta in Ticino FFS e SUPSI collaborano ad un progetto comune. Come commenta questa novità?*

*“Per FFS il tema dei contenuti legati all’istruzione nei sedimi attorno alle stazioni non è una novità, Neuchatel, Coira, Zurigo, sono esempi dove abbiamo costruito delle università professionali. La collaborazione finora è stata ottima e sono sicuro che riusciremo portare a termine assieme questo progetto con pieno successo. Ognuno dei partner potrà godere sicuramente di vantaggi sinergici”.*

*Come il progetto salvaguarda e valorizza il nodo ferroviario luganese e la Stazione di Lugano?*

*“Oggi le stazioni non sono più solamente luoghi di arrivo e partenza, le stazioni e le Aree circostanti diventano poli di incontro attrattivi. Oggi spesso le zone ferroviarie sono dei non luoghi all’interno delle città, i potenziali di sviluppo di queste aree sono molto importanti e Lugano ne è un esempio importante. Le stazioni assumono quindi contenuti diversi, di servizio, di istruzione, spazi legati al commercio e perché no anche spazi a disposizione per attività culturali. L’arrivo della SUPSI presso la stazione di Lugano con gli studenti che ravrivveranno a tutte le ore questi nuovi “luoghi” saranno sicuramente elemento positivo per l’attrattiva”.*



do. La procedura, guidata da un project manager, coinvolge in un Collegio di esperti i due Sindaci di Massagno e Lugano (nella fattispecie anche architetti), l’architetto capo della Città di Zurigo (con vasta esperienza nella progettazione-test), l’allora Direttore dell’Accademia di Architettura di Mendrisio, il presidente degli ingegneri SIA, il direttore del Dicastero del territorio cittadino di Massagno ed un Municipale economista, ricercatore presso l’IRE, oltre a tre team interdisciplinari coordinati dai loro capigruppo. Nel 2006 vengono presentati i risultati della ‘progettazione-test’, frutto dell’elaborazione di tre gruppi interdisciplinari di lavoro ai quali contribuiscono architetti, urbanisti, ingegneri civili, economisti ed esperti della mobilità. Prevale sulle altre una soluzione che prevede attraverso una linea di edifici affacciati lungo



cea ferroviaria’. Si tratta di mettere ordine e dare senso unitario ad una molteplicità di fattori e progetti che vedono Massagno e Lugano comunemente interessati al riassetto urbanistico dell’area della Stazione FFS di Lugano e del suo circondario. Nel 2005 i Municipi di Massagno e Lugano decidono una procedura di ‘proget-

tazione-test’, cioè una valutazione aperta e flessibile delle soluzioni da dare al tema della ‘trincea ferroviaria’. Progettisti incaricati ed esperti municipali si mettono al lavoro per affrontare i molteplici aspetti legati ad una possibile soluzione urbanistica, in un confronto di ipotesi destinato soprattutto ad individuare un ‘concetto’ di fon-

un nuovo viale urbano, collegati da corti e piazze e da scale mobili; non manca un parco alberato, attività commerciali, locali pubblici...

### La SUPSI sopra i binari: la svolta

Nel 2007 i Comuni di Massagno e di Lugano consolidano nel concetto di sviluppo urbanistico del territorio denominato 'Masterplan Città Alta' il progetto completato ed affinato del team interdisciplinare dell'architetto Mario Campi realizzato nella precedente fase dei lavori e ritenuto il più idoneo a servire da base per l'allestimento dei futuri lavori pianificatori. Nell'ambito della riorganizzazione di questo territorio, le due amministrazioni comunali suscitano nel contempo l'interesse delle FFS e della SUPSI, la Scuola Universitaria della Svizzera Italiana, ipotizzando l'insediamento di un Campus Univer-

sitario. L'interesse delle ferrovie federali e della SUPSI rappresenta una svolta per il tema 'trincea ferroviaria'. L'idea di installare sull'area un Campus Universitario imprime al progetto di copertura della trincea un nuovo significato urbanistico, economico, sociale ed ambientale.

Si sposano cioè molteplici esigenze: l'interesse delle FFS di valorizzare l'importante potenziale urbanistico in una località altamente strategica all'interno dell'agglomerato luganese, insediando attività affini al trasporto ferroviario; l'interesse della SUPSI di allocare le proprie attività nei pressi di uno snodo fondamentale per la mobilità pubblica cantonale quale la Stazione FFS di Lugano; l'interesse dei Comuni di Massagno e Lugano di vedere risolta la 'frattura' urbanistica rappresentata dalla 'trincea' acquisendo così una nuova porzione di territorio uti-

## La SUPSI

La Scuola Universitaria della Svizzera Italiana è una delle nove scuole universitarie professionali riconosciute dalla Confederazione. La SUPSI offre più di 30 corsi di laurea e master. Attualmente, conta 3378 allievi (2012/2013). La crescita del numero di studenti e dei volumi di ricerca, la facilità di inserimento professionale dei diplomati, in particolare in Ticino, l'aumento di studenti che frequentano formazioni in regime parallelo all'attività professionale, sono alcuni dei segnali concreti che dimostrano la capacità di affermarsi in un paesaggio universitario sempre più competitivo mantenendo la massima prossimità alle esigenze dei sempre più diversificati contesti professionali di riferimento. In dieci anni, la SUPSI ha più che triplicato i suoi studenti acquisendo nuove sedi sul territorio cantonale, bisognosa di nuovi e più funzionali spazi per lo studio e la ricerca.



lizzabile per lo sviluppo della 'Città Alta'.

La prospettiva di vedere affrontate e risolte molteplici esigenze porta nel 2010 alla sottoscrizione di un accordo finalizzato all'avviamento di uno studio di fattibilità per la realizzazione del progetto in due moduli distinti. In attesa della decisione del TF relativa ad un ricorso che nel frattempo blocca la convenzione, le FFS, che sono proprietarie del terreno e il committente del progetto, avviano una procedura di mandati di studio in parallelo. L'obiettivo è quello di identificare le soluzioni urbanistiche e progettuali di quello che diventerà il Campus Universitario, tramite la rivisitazione del concetto insediativo sviluppato con il Masterplan Città Alta, così contraddistinto:

- sull'area a nord della Stazione di Lugano la realizzazione immediata di spazi per la SUPSI destinati a insegnamento, amministrazione, ricerca e servizi generali: si tratta di 18mila metri quadrati di superficie lorda, oltre ai parcheggi, da realizzarsi entro il 2016;
- in una seconda fase, sulla 'trincea ferroviaria' compresa nel territorio comunale di Massagno, la realizzazione di ulteriori 25mila metri quadri lordi di strutture per il Campus Universitario vero e proprio, oltre ad un ampio

Team Arch. Mario Campi:  
'Masterplan Città Alta' 2007:  
il primo concetto di sviluppo urbanistico.

Intervista ad Alberto Cotti, Presidente SUPSI e a Franco Gervasoni, Direttore SUPSI

## Un'opera fondamentale per lo sviluppo della SUPSI

*Da quali valutazioni scaturisce l'idea di realizzare un Campus SUPSI a Massagno?*

*“La strategia del Consiglio prevede di realizzare un Campus diffuso in Ticino, vista l'impossibilità di concentrare in un solo luogo l'insieme della SUPSI, anche pensando agli sviluppi nel medio e lungo termine. L'idea di fondo è anche di sviluppare il massimo di sinergie con l'USI e pertanto a Viganello vi sarà un polo tecnico-informatico e a Mendrisio quello della costruzione e del design. A Lugano stazione e sulla trincea è previsto un terzo insediamento, di cui diremo in seguito, mentre nel locarnese si conferma il polo della formazione docenti e della formazione teatrale”.*

*Cosa rappresenterà il Campus per lo sviluppo della SUPSI?*

*“Il Campus è fondamentale per lo sviluppo della SUPSI, per mantenersi competitiva con le altre regioni svizzere e attrattiva per i suoi fruitori, garantendo luoghi di formazione e di ricerca di alta qualità. L'accessibilità e la sostenibilità degli edifici con un razionale impiego delle risorse costituiranno un valore aggiunto sostanziale rispetto alla precaria situazione attuale”.*

*Quali attività si concentreranno nella nuova sede?*

*“La trincea di Massagno costituisce il tassello principale dello sviluppo strategico a medio e lungo termine della SUPSI. Gli edifici previsti nei prossimi 5 anni alla stazione di Lugano, a Viganello e a Mendrisio, coprono infatti solo il fabbisogno prevedibile per i Dipartimenti attuali e per la direzione con un orizzonte di 10 anni dopo la loro edificazione. I primi sviluppi lungo la trincea potranno interessare il Conservatorio della Svizzera italiana, un edificio destinato all'alloggio di studenti.*

*Gli sviluppi ulteriori, le nuove offerte e le eventuali ulteriori integrazioni di istituti a livello terziario attivi sul piano cantonale, come già avvenuto in altre regioni della Svizzera potranno trovare spazi proprio lungo la trincea di Massagno.*

*Quanto è importante l'integrazione col territorio?*

*“La SUPSI è profondamente legata al territorio: a lato della formazione di base e continua vi è un ampio legame con le aziende e con gli enti pubblici, soprattutto per quel che concerne la ricerca e i mandati elaborati con i nostri partner. Gli insediamenti previsti sulle stazioni di Lugano e Mendrisio, favoriranno l'accesso tramite mezzi pubblici e permetteranno una maggiore vicinanza operativa con tutti i nostri innumerevoli portatori di interesse”.*



parco pubblico ed eventuali insediamenti residenziali da realizzazione dopo il 2020 attraverso la copertura del tracciato ferroviario. Il lungo percorso progettuale, articolato nell'arco di quasi un ventennio attraverso un vasto dibattito che ha coinvolto centinaia di interlocutori tra responsabili municipali, cantonali e federali, esponenti politici e della società civile, associazioni e istituzioni, esperti, tecnici e studi di progettazione, si avvia verso la concreta realizzazione.

### L'iter del mandato di studio delle FFS

Nel luglio 2012 quattro team multidisciplinari di progettazione sono stati incaricati di sviluppare le loro proposte progettuali. I gruppi di progettazione si sono confrontati con il committente FFS per giungere nel dicembre del 2012 alla presentazione di una soluzione progettuale considerata valida. Essa prevede:

- la costruzione di un edificio sul piazzale nord della Stazione di Lugano destinato alla SUPSI e compatibile con la riorganizzazione funzionale della Stazione FFS secondo il progetto denominato 'StazLu1';
- lo sviluppo lungo la 'trincea ferroviaria' di un insediamento sufficiente a garantire l'ampliamento della SUPSI a medio lungo termine, realizzando così il Campus Universitario quale elemento di riqualificazione urbanistica della Città Alta;
- il completamento dell'edificazione con interventi abitativi di tipo residenziale e terziario, rispettosi della tipologia urbanistica del contesto esistente, con la realizzazione di un parco verde, parcheggi, servizi vari.

L'analisi dei progetti porta all'individuazione di due proposte urbanistiche diverse e complementari che (foto dei progetti selezionati e citazione degli autori) prevedono l'insediamento di un comparto a densità medio-alta verso sud, che potrà in futuro accogliere l'ampliamento della SUPSI e il diradamento della densità insediativa verso nord.

Entrambe le proposte fanno capo alla rete di strade esistente e a quelle previste nell'ambito del progetto StazLu1 di riqualificazione della stazione FFS: non è, dunque, prevista alcuna nuova strada principale di collegamento; sono però previsti spazi verdi lungo l'asse della 'trincea ferroviaria' sì da rispondere al bisogno da più parti espresso di garantire alla nuova urbaniz-

Architetti Cruz Ortiz/Giraudi Radczuweit:  
il futuro edificio della SUPSI presso la Stazione FFS di Lugano.



## La convenzione tra il Comune di Massagno e la Città di Lugano

Il 27 ottobre 2008 la Città di Lugano e il Comune di Massagno hanno sottoscritto una Convenzione per la realizzazione di un 'Piano Regolatore intercomunale nel comparto della trincea ferroviaria di Lugano Massagno (TriMa)'. Tale convenzione è stata aggiornata con una risoluzione del 15 luglio 2013 denominata 'Pianificazione intercomunale per il Campus Universitario SUPSI Città Alta / Stazione FFS'

La Convenzione – qui richiamata nei suoi capisaldi principali – ricorda in premessa gli atti amministrativi che i due Comuni, unitamente al Cantone, alle FFS e al Comune di Sorengo, hanno varato nel corso degli ultimi dieci anni, a partire dal 2003 quando è stato approvato lo Studio pianificatorio dell'area della Stazione FFS di Lugano (StazLu).

Tra il 2006 e il 2007 i Comuni hanno promosso una Progettazione-Test che ha portato alla realizzazione di un Masterplan Città Alta; il 7 settembre 2007 i Comuni, la Commissione regionale dei trasporti del Luganese, il Dipartimento del territorio e le FFS hanno sottoscritto un'altra Convenzione che stabilisce modalità di collaborazione, compiti di pertinenza del Cantone, affidamento ai Comuni di una ulteriore pianificazione sulla base del Masterplan Città Alta.

Contemporaneamente i due Comuni interessati sono stati chiamati a stanziare i rispettivi crediti. La Convenzione tra Massagno e Lugano sancisce, in sintesi, quanto segue:

- 1 regola l'organizzazione e le modalità operative per l'allestimento degli strumenti di pianificazione intercomunale sulle base dei Piani regolatori e del Masterplan Città Alta;
- 2 impegna i Comuni ad allestire in modo 'congiunto, coordinato e consensuale' i rispettivi Piani regolatori con tutte le specifiche pianificatorie

del caso: Piano generale, azzonamento, Piano del traffico e del paesaggio, ecc.

- 3 istituisce un Tavolo TriMa per la conduzione e il coordinamento del lavoro composto da rappresentanti dei Comuni, da un rappresentante del Cantone e da un eventuale project manager;
- 4 autorizza i Comuni a conferire mandati per l'allestimento dei PR-TriMa;
- 5 regola le modalità e le procedure di adozione dei PR-TriMa;
- 6 stabilisce che eventuali modifiche successive dei PR-TriMa saranno subordinate ad una corrispondente modifica del Masterplan Città Alta;
- 7 definisce le procedure per le domande di costruzione che, nella fase progettuale, dovessero essere sottoposte a due Municipi.

Il 15 luglio e 23 settembre 2013, la Convenzione subisce alcuni aggiornamenti con due risoluzioni dei due Comuni che 'modificano e completano' gli obiettivi della pianificazione delineati dalle proposte di progettazione nel frattempo selezionate (Cruz Ortiz / Giraudi e Matteo Thun /ARUP) stabilendo che:

- a) il comparto della 'trincea ferroviaria' dovrà accogliere verso sud l'ampliamento della SUPSI
- b) gli insediamenti verso il nord dell'area interessata dovranno conformarsi alla tipologia urbanistica circostante
- c) è esclusa la realizzazione di nuove strade di collegamento alla rete stradale superiore
- d) è sancita la 'forte valenza pubblica' degli insediamenti
- e) vengono confermate importanti aree verdi di svago a fruizione pubblica.

zazione una significativa quota di verde ad uso pubblico. I progetti sono stati giudicati da un collegio di esperti, composto da urbanisti, architetti e rappresentanti di SUPSI ed FFS. L'inse-

ramento nel contesto, la qualità degli spazi esterni e interni, la funzionalità, l'organizzazione, i costi e la sostenibilità sono stati principali criteri di valutazione.

### Il parere degli esperti e le decisioni delle FFS

Le FFS, in qualità di committente, si sono avvalsi di un Collegio di esperti (vedi scheda) composto

## Le raccomandazioni dei tecnici

Sulla scorta delle valutazioni relative ai quattro progetti consegnati le conclusioni del collegio di esperti, per quel che riguarda lo sviluppo del comparto della trincea ferroviaria, sono le seguenti:

- si propone ai Comuni di procedere con una rivisitazione/aggiornamento del Masterplan Città Alta del 2007 sulla scorta delle risultanze della presente procedura;
- gli indirizzi pianificatori al comparto della trincea potranno essere elaborati a partire dalle proposte dei team di progettazione Cruz Ortiz / Giraudi e Matteo Thun / ARUP, così come da una combinazione tra i due concetti, prevedendo in particolare, se del caso il coinvolgimento progettuale dei due team;
- un comparto insediativo a densità medio-alta verso sud, potrà in futuro prestarsi per accogliere l'ampliamento della SUPSI;
- il diradamento della densità insediativa verso nord, onde conformarsi

alla tipologia urbanistica circostante;

- per l'urbanizzazione e il servizio del comparto, non è necessaria la realizzazione di alcuna nuova strada principale di collegamento del comparto verso la rete stradale superiore, e si potrà far capo alla rete delle strade di servizio esistente e a quella prevista nell'ambito del progetto StazLu1;
- l'edificazione verso la stazione FFS si presta prevalentemente per l'insediamento di contenuti a forte valenza pubblica (SUPSI), con l'esigenza di integrare funzionalmente le nuove strutture con il nodo di trasporto pubblico tramite adeguati collegamenti ciclabili e pedonali;
- la necessità di improntare il concetto urbanistico da formalizzare nella pianificazione intercomunale, attorno alla qualità e alla coerenza degli spazi verdi lungo l'asse della trincea ferroviaria, così come alla loro fruibilità pubblica.

## Le tappe del progetto

**Lo scadenario della procedura è stato il seguente:**

- Pubblicazione del bando di prequalifica 19 giugno 2012
- Scelta dei Team 12 luglio 2012
- Invito dei team selezionati 31 luglio 2012
- Forum di avvio dei lavori  
e consegna del materiale 23 agosto 2012
- Messa a disposizione del plastico 17 settembre 2012
- Workshop 1 - 02 ottobre 2012
- Workshop 2 - 25 ottobre 2012
- Workshop 3 - 21 novembre 2012
- Consegna degli elaborati di progetto 10 dicembre 2012
- Consegna del plastico 12 dicembre 2012
- Presentazione finale 13 dicembre 2012
- Rapporto del Collegio di esperti 7 marzo 2013
- Conferenza stampa di presentazione dei risultati 5 luglio 2013
- Esposizione pubblica dal 5 al 30 luglio 2013

**Per info: [www.campus-citta-alta.ch](http://www.campus-citta-alta.ch)**

da tecnici in grado di valutare ogni aspetto del progetto Campus Universitario – Città Alta – Stazione FFS di Lugano. Essi hanno deciso di proporre ai Comuni di approfondire, nell'ambito della successiva fase di consolidamento pianificatorio (variante di Piano regolatore intercomunale, come da convenzione fra i due Municipi) le proposte progettuali avanzate dai team Cruz Ortiz/Giraudi Radczuweit e Matteo Thun / ARUP, al fine di scegliere quelle soluzioni che meglio si integrano nelle aspettative di sviluppo locale (ritenendo comunque entrambi i progetti validi da un punto di vista urbanistico). Per quanto concerne la realizzazione dell'edificio della prima fase insediativa della SUPSI in territorio di Lugano, le FFS intendono assegnare

al team di progettazione Cruz Ortiz / Giraudi Radczuweit un mandato di approfondimento con il compito di precisare maggiormente gli aspetti legati alla materializzazione delle facciate, di valutare le possibilità di ottimizzare il programma degli spazi onde trovare la migliore corrispondenza possibile con le esigenze del futuro utilizzatore e di migliorare i collegamenti pedonali con il previsto terminale autobus a ovest della linea ferroviaria. “La modalità di lavoro adottata ha sicuramente portato all'identificazione della soluzione che meglio risponde all'insieme delle aspettative del committente dal profilo urbanistico, architettonico e funzionale, con la possibilità di realizzare un progetto in grado di raggiungere gli obiettivi di sostenibilità

## Il Collegio degli esperti

**Presidente**

- Franz Eberhard urbanista esperto indipendente, Zurigo

**Rappresentanti della Committenza e del partner SUPSI**

- Giovanni Realini architetto FFS Immobili
- Marco Imboden architetto FFS Immobili
- Franco Gervasoni ingegnere SUPSI (Direttore)
- Ivan Cinesi SUPSI (Dir. dip. sanità)

**Esperti esterni**

- Charles De Ry architetto esperto indipendente, Lugano
- Lorenzo Giuliani architetto esperto indipendente, Zurigo

**Supplenti**

- Frank Bühler architetto FFS Immobili
- Domenico Iacobucci architetto SUPSI (Servizio logistica)

auspicata”, scrivono le FFS in un comunicato stampa del 5 luglio 2013.

## Le prossime tappe

Il 15 luglio 2013 il Comune di Massagno e la Città di Lugano hanno assunto congiuntamente la decisione di approfondire gli indirizzi urbanistici delineati dalle proposte dei team di progettazione Cruz Ortiz/Giraudi Radczuweit e Matteo Thun/ARUP nell'ambito della procedura dell'assegnazione del mandato per l'elaborazione della variante pianificatoria del comparto intercomunale Città Alta-TriMa, con l'obiettivo di allestire nel corso del 2014 un Piano di indirizzo per l'esame preliminare cantonale, piano che sarà posto anche in consultazione pubblica.





**Periodico edito dal Municipio**

**Redazione:**

Amministrazione comunale  
via Motta 53, tel. 091 960 35 35  
cancelleria@massagno.ch

**Stampa:**

TBS, La Buona Stampa sa  
Via Fola 11  
6963 Pregassona (Lugano)