Piano di indirizzo dell'area della stazione FFS

Autor(en): **Galfetti, Aurelio**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica = Swiss review of architecture, engineering and urban planning**

Band (Jahr): **- (1999)**

Heft 2

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-131663

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

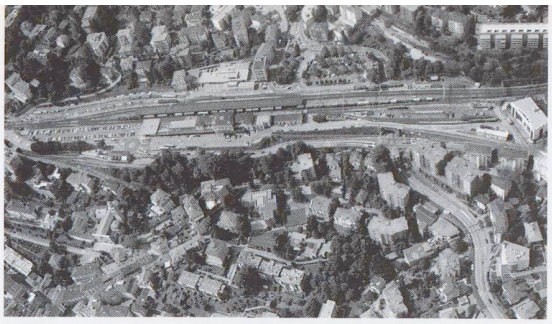
http://www.e-periodica.ch

Piano di indirizzo dell'area della stazione FFS

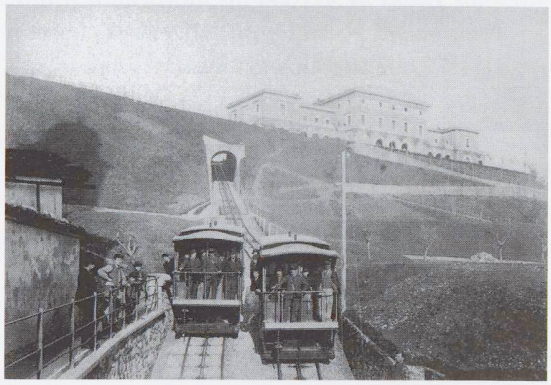
architetto Aurelio Galfetti

Facendo seguito al concorso di architettura per la "Sistemazione dell'area della stazione FFS" a Lugano, bandito nel 1989 dalla Città di Lugano, dalle FFS, dalle PTT e dal Cantone (in qualità di osservatore), vinto da Aurelio Galfetti e Antonio Antorini, il Dipartimento del Territorio (Sezione trasporti) ha incaricato Aurelio Galfetti di allestire il "Piano di indirizzo" che presentiamo qui di seguito.

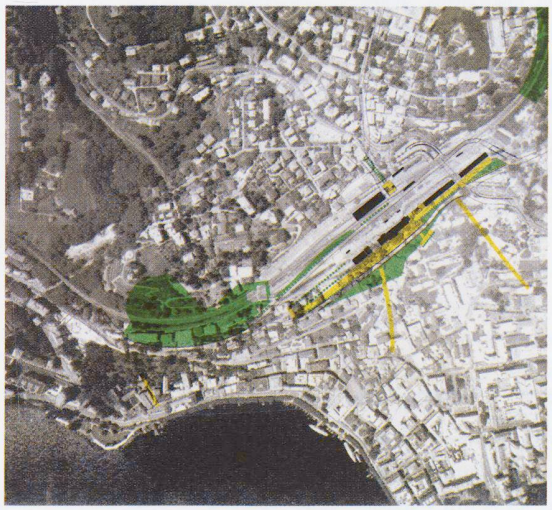
Rispetto alla radicalità della proposta del concorso, contraddistinta da decise nuove edificazioni ove gli aspetti tecnici e funzionali erano trattati come aspetti sostanziali e portanti del progetto, la proposta del "Piano di indirizzo" - del giugno 1997 - prevede una progettazione "per parti" da realizzare in tappe successive.
Le ragioni di questo cambiamento d'atteggiamento sono da ricercare nelle mutate condizioni culturali che, al giorno d'oggi, vedono preferite alle soluzioni della "tabula rasa" soluzioni di tipo conservativo, intese come continuo processo di trasformazione, e nelle note difficoltà economiche che investono le finanze dei settori pubblici e privati.
Le scelte fondamentali del "Piano di indirizzo" tengono conto, in prima linea, dei contenuti del Piano dei trasporti del Luganese e degli studi ad esso collaterali, quali il COTAL e il PTL, ma le proposte in esso formulate sono prioritariamente legate alla "lettura" della città - Lugano - e del luogo: l'area della stazione.
Riassumendo, tre sono le scelte urbanistiche che caratterizzano il "Piano di indirizzo":
La prima scelta, di natura generale, consiste nell'assecondare la volontà espressa dal PTL di creare alla stazione il principale nodo di interscambio del trasporto pubblico del Luganese.
A tale scopo si propone la realizzazione di un anello viario a senso unico attorno alla stazione, con le vie Basilea e Maraini a senso unico, passando sotto il ponte ferroviario esistente, costruendo un sottopassaggio sul lato nord della stazione verso Massagno, ove all'inizio del secolo vi era già un passaggio a livello, e prolungando la via Basilea verso la valle del Tassino.
Si ottiene così un sistema di circolazione semplice ed efficace che soddisfa le esigenze sia dei trasporti pubblici che privati. Concentrando in quell'area tutti i mezzi di trasporto, è possibile decongestionare il centro della città dal traffico veicolare.
È pure prevista la copertura della via Basilea, attraverso il parco del Tassino, a fianco dei binari, in modo da valorizzare il parco, proteggerlo dai rumori e migliorarne l'accessibilità pedonale.
Sul piazzale di Besso (ora adibito a posteggio) è proposta una stazione per gli autobus, con la possibilità per tutti i trasporti pubblici su gomma (filobus, ARL e PTT) di interscambiare fra di loro e le FFS.
Nuovi posteggi, per l'interscambio con i trasporti pubblici e per il servizio della stazione e dell'area attigua sono previsti a nord dell'edificio principale della stazione, e sotto il piazzale di Besso. A sud sono mantenuti quelli esistenti.
La seconda scelta consiste nella realizzazione di un atrio d'entrata alla stazione dal fronte di Besso. La stazione, nata nell'Ottocento, ha il fronte principale che guarda verso la città e il lago, perché lì si stava sviluppando la città, mentre oggigiorno è a monte, verso Besso e Massagno, che si assiste a una forte edificazione. Ne deriva l'esigenza di creare un nuovo fronte, cercando un equilibrio tra i due, ciascuno con importanti problemi tecnici e viari da risolvere.
La terza scelta consiste nella volontà di privilegiare il pedone, offrendogli, attraverso il disegno degli spazi pubblici che sono i parchi, i viali, i piazzali ed i sottopassi, una croce di percorsi pedonali che vanno da Massagno verso Loreto, seguendo il filo della terrazza panoramica - il balcone della città - che guarda a valle, liberando il piazzale della stazione dal traffico veicolare ad eccezione dei taxi, mentre nella direzione che va dal piazzale di Besso verso le scuole del Bertaccio sono previste scale mobili per superare i dislivelli e migliorare l'accesso ai binari.



A



B



C

A – Vista dell'area d'intervento (1990)
B – Funicolare della stazione (ca.1900)
C – Fotomontaggio della proposta d'intervento

Piano di indirizzo – schema

Interventi

Croce pedonale – La sistemazione dell'asse verticale Besso – Città (con i sottopassi pedonali quello di Besso e quello verso i binari, l'atrio d'entrata a monte e la scala mobile verso il Bertaccio) e quella dell'asse orizzontale Massagno-Loreto (con la pedonalizzazione del Piazzale della Stazione).

Assetto viario – L'anello di senso unico di via Maraini e di via Basilea, compresi gli innesti all'asse verticale di via Besso e via S. Gottardo, la semigalleria del Tassino e il sottopasso all'ex latteria luganese.

Parco del Tassino – La sistemazione del limite inferiore (protezione da strada e ferrovia) e la sistemazione dei percorsi pedonali verso la stazione FFS e la funicolare degli Angeli.

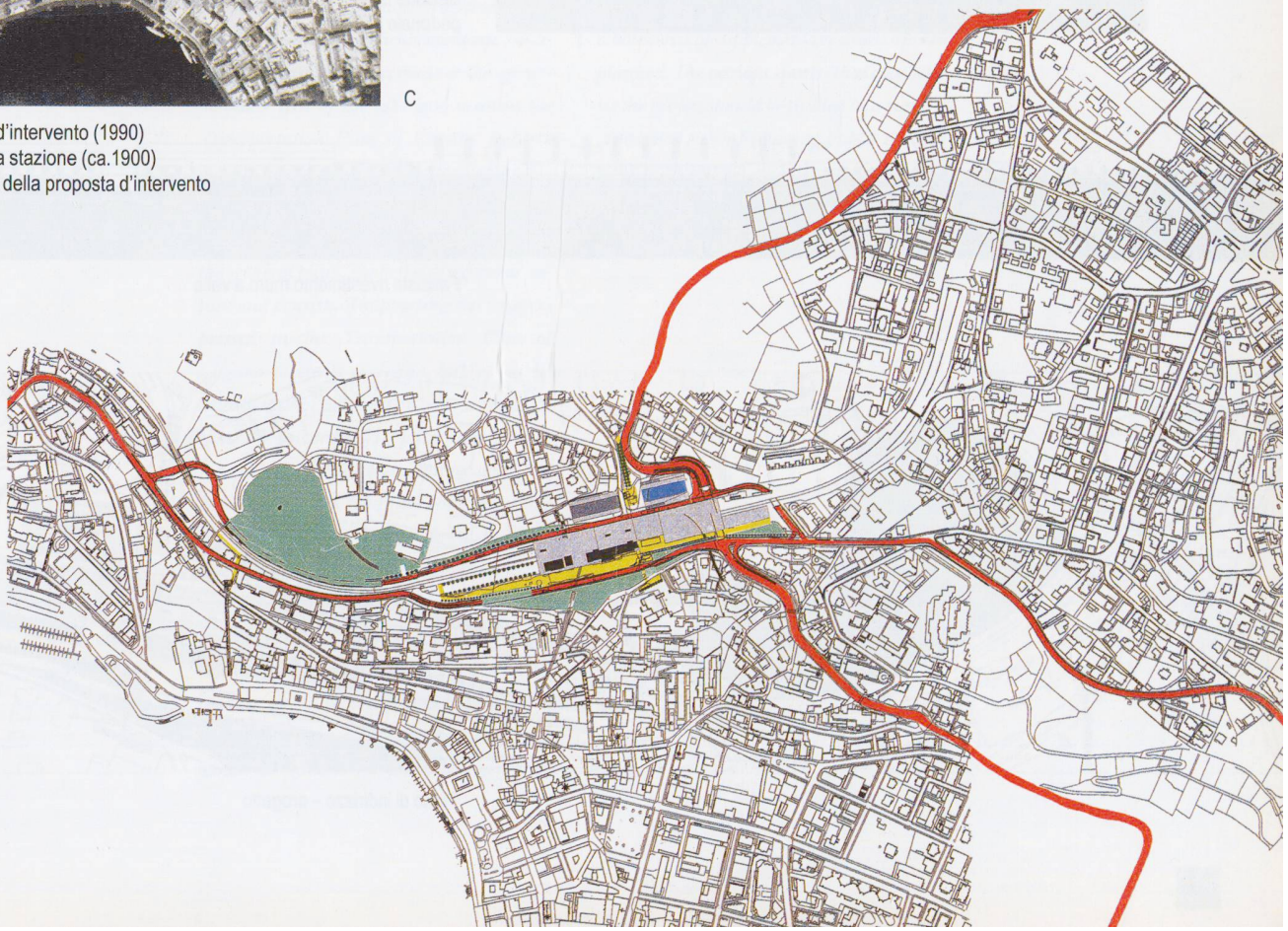
Piazzale di Besso – La sistemazione per le nuove fermate dei bus urbani-regionali in superficie e il parcheggio interrato per 300 posti auto. L'edificazione dell'area PTT è sopra le fermate dei bus.

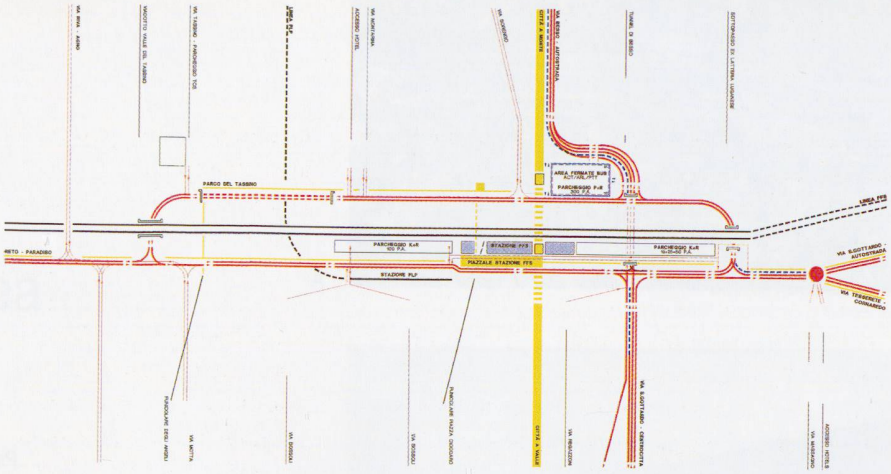
Ampliamento stazione FFS – L'atrio d'entrata a monte e, in un secondo tempo quello a valle dei binari, l'aggiunta di un terzo marciapiede e l'ampliamento della copertura dei binari.

Nuova funicolare nord – Dal Piazzale di Besso verso il centro città nord, in aggiunta a quella esistente.

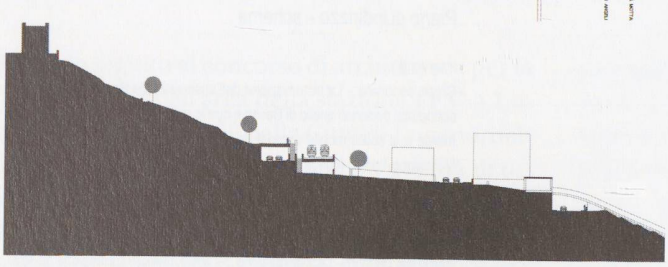
Nuova stazione FLP – La realizzazione del nuovo terminale interrato lungo via Basilea.

Parco del Bertaccio – La sistemazione definitiva di via Maraini sul sedime della stazione FLP, l'ampliamento con un piano interrato dell'area di parcheggio esistente , l'ampliamento del Piazzale della Stazione con un nuovo ristorante panoramico e la nuova sistemazione dell'intero Parco del Bertaccio, ampliandolo verso sud.

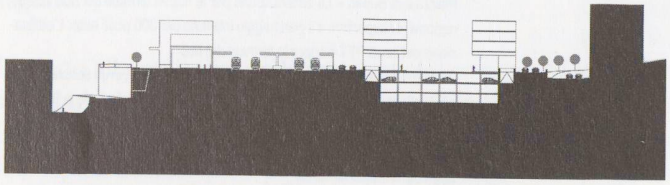




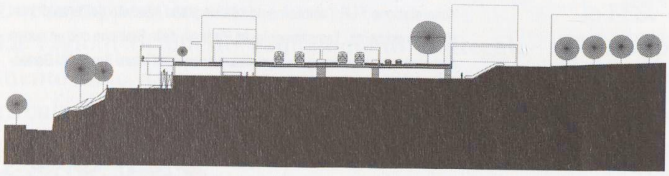
Assetto viario, schema base



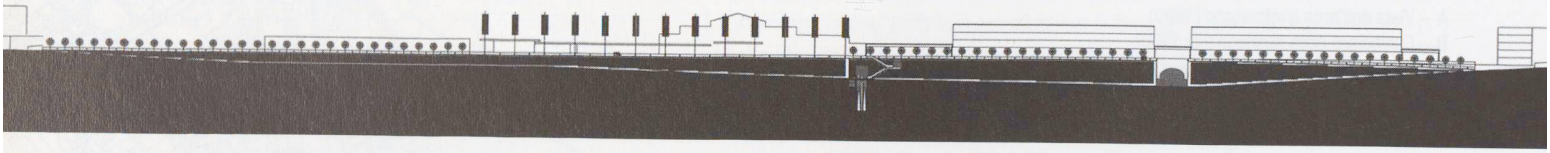
Sezione Parco del Tassino / via Basilea (coperta)



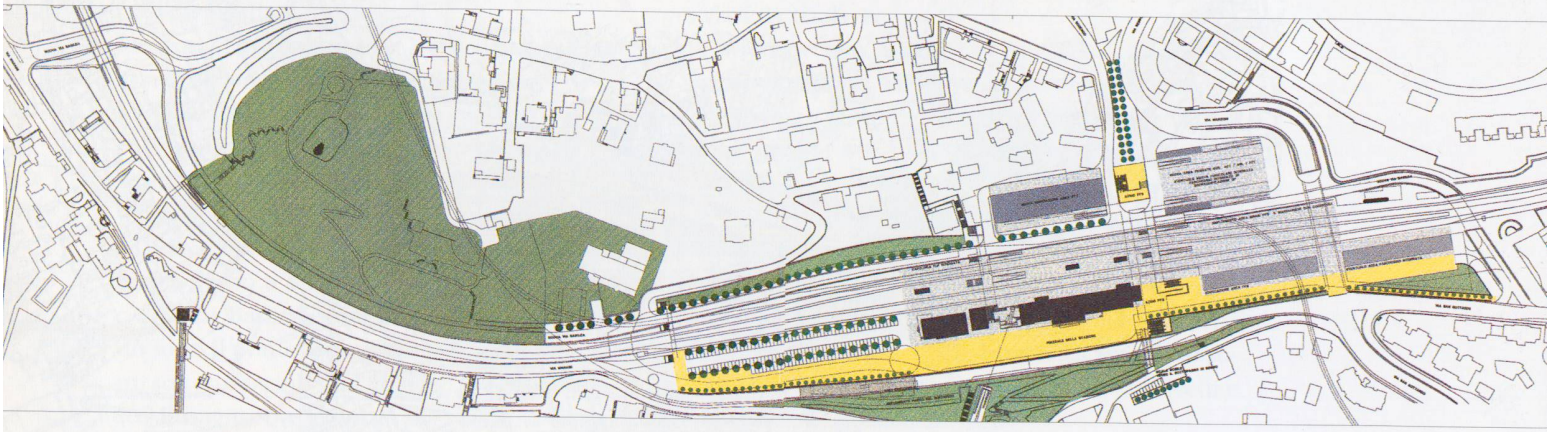
Sezione Area edificabile sul piazzale di Besso
e posteggio sotterraneo



Sezione Besso, atrio e sottopasso
pedonale FFS nord



Facciata rivestimento muro a valle



Piano di indirizzo – progetto

Altri interventi sono previsti a complemento di quanto sopraccitato:
L'aggiunta di un terzo marciapiede ferroviario per le esigenze regionali e di Alp-Transit.
La realizzazione di una nuova funicolare tra il piazzale di Besso e il centro città (zona di S. Anna).
Nuove edificazioni sul piazzale di Besso, sul sedime della Posta e dall'altro lato dei binari, nell'area a nord della stazione, verso Massagno, con contenuti da definire ma probabilmente connessi ad attività pubbliche.
Lo spostamento della linea FLP sotto via Basilea, in modo da recuperare sull'attuale sedime una area panoramica molto pregiata, permettendo l'interramento di via Maraini e ampliando la zona pedonale.
Le diverse "parti" che caratterizzano il progetto si prestano a studi più approfonditi attraverso concorsi di idee o mandati particolari, dai quali ci si può aspettare una rinascita graduale della città in questa sua porzione di territorio.
Al momento il "Piano di indirizzo" è all'esame del committente, che valuta le modalità per proseguire gli studi. (J.C.C.)

Summary

In respect to the radical plan proposed in the public competition of 1989, which was marked by definite new buildings with little attention paid to what had been built before, where technical and functional aspects were treated as the most important and basic parts of the project, the proposal of the «general plan» of 1997 provides for a project «by parts» that is to be completed in different stages. The reasons for this change in attitude are to be found in a different cultural situation, which gives precedence to conservative solutions rather than to the «clean slate» solutions which were popular in the recent past, and in the present difficult economic situation. The basic decisions made in the «general plan» first of all take into account the Transportation Plan of Lugano but are mainly due to an «interpretation» of the city and of the lay of the land. There are three decisions of urban planning that characterize the «general plan»: the first is of a general nature and consists of supporting the wish expressed in the Transportation Plan of Lugano to create the main hub of public transportation in Lugano at the railroad station. The construction of a one way circular road around the station is planned, with Via Basilea and Via Maraini both being one way, which would pass under the existing railroad bridge. An underpass on the north side of the station would be built in the direction of Massagno, and Via Basilea would be extended towards the Tassino Valley. Via Basilea would be covered. A bus station is proposed for the square of Besso, where it would be possible for all means of public transportation in the city to have a direct connection with the railroad. New parking places are planned north of the main railroad station building as well as under the square of Besso. The present parking places to the south would remain as they are. The second point consists of the construction of an entry hall to the station facing towards Besso. The third decision is the desire to give precedence to pedestrians by offering them, thanks to the intelligent designing of public spaces, intersecting pedestrian walks going from Massagno towards Loreto and from Besso towards the schools in the Bertaccio area. A whole series of supplementary works are also planned. The various «parts» that characterize the project should be studied in a more detailed way either by having public competitions or awarding special contracts. In this way one could reasonably hope for gradual renewal of the city in this part of its territory.

Il paesaggio ricostruito. Passeggiando sul piano Scairolo, nella direzione che va da Mac Donald (all'uscita sud dell'autostrada Lugano-Chiasso) al lago di Figino, si scoprono paesaggi e scorci mai visti. L'operazione è semplice, basta osservare bene e poi rinominare i luoghi. Abbiamo così un elenco di definizioni, oggetti e suggestioni. Un elenco di spazi e luoghi rilevati e ripensati (reinterpretati). Un elenco che è anche un'ipotesi progettuale.

di Lungo Domenico, Ira Piattini e Lukas Meyer

1. Delicatessen

6. Pecore al pascolo

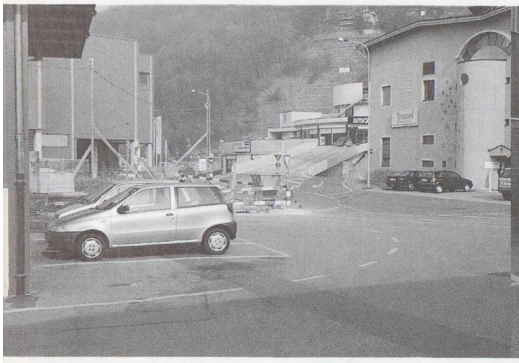
7. Il viale alberato

8. Coltura invernale (il maggese)

12. Il sentiero in mezzo ai campi

13. Dentro al mercato

14. La spiaggia



18. Il giardino

19. Paesaggio alpino

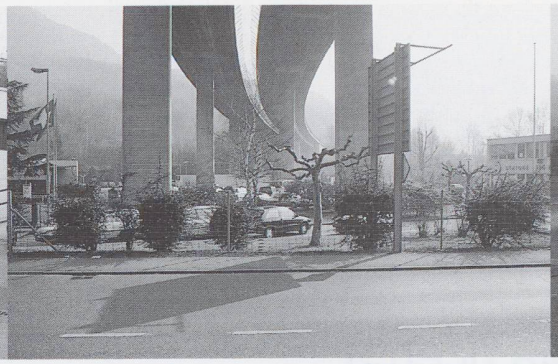
20. Il campeggio

24. Il campo e la gru

25. Il villaggio

26. Pista ciclabile

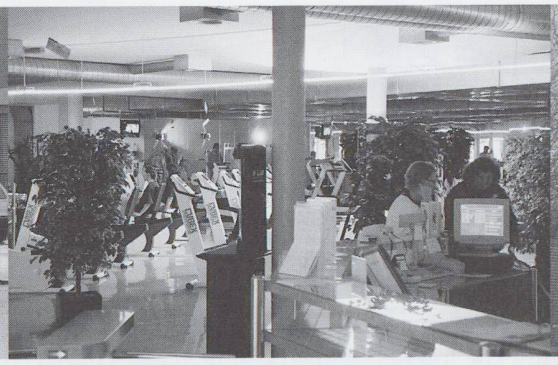
2. Enter



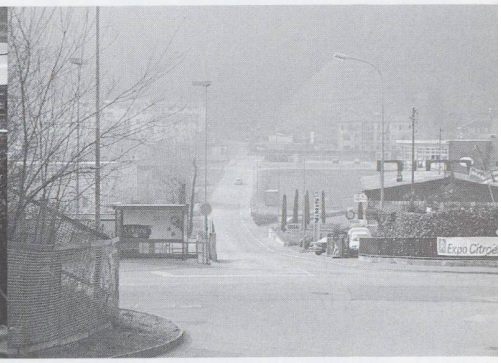
3. La fontana

4. Il verde sotto il ponte

9. La collina



10. Il corpo in movimento



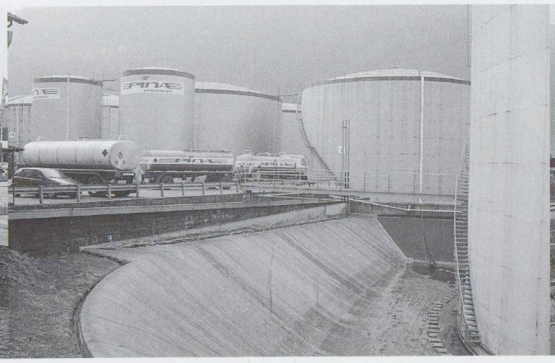
11. Tornando a casa

15. Il grotto

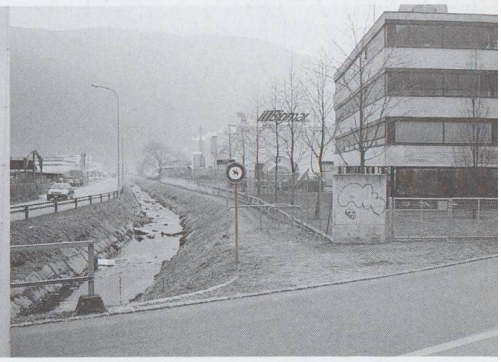
16. La siepe

17. Il ruscello

21. Aiuole in fiore



22. Il fossato



23. A piedi lungo il fiume

27. Sosta verde

28. Il bosco

29. Un tranquillo weekend di paura

errata corrige

pagine 68-69

Alla prima sequenza di immagini corrispondono le seguenti didascalie:

1. Delicatessen 2. Enter 3. La fontana 4. Il verde sotto il ponte 5. L'ulivo toscano

Ci scusiamo con gli interessati.