L'officina FART della linea Locarno-Domodossola a Ponte Brolla

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (2005)**

Heft 3

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-133201

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.

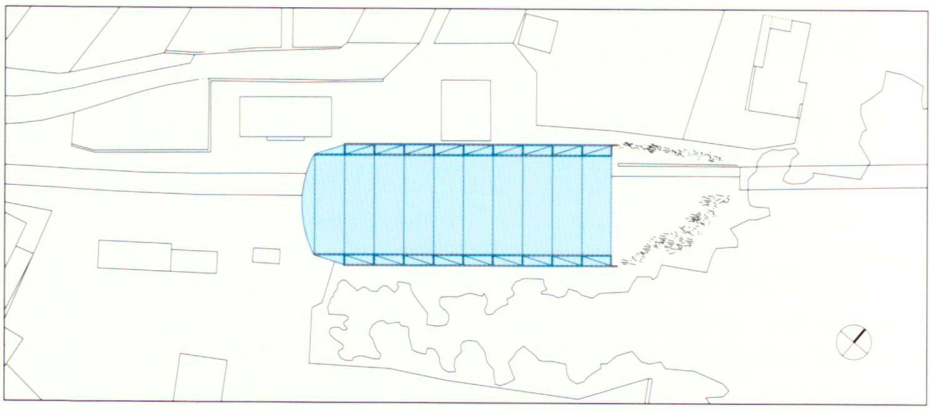
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

L'officina FART della linea Locarno-Domodossola a Ponte Brolla

Moro & Moro

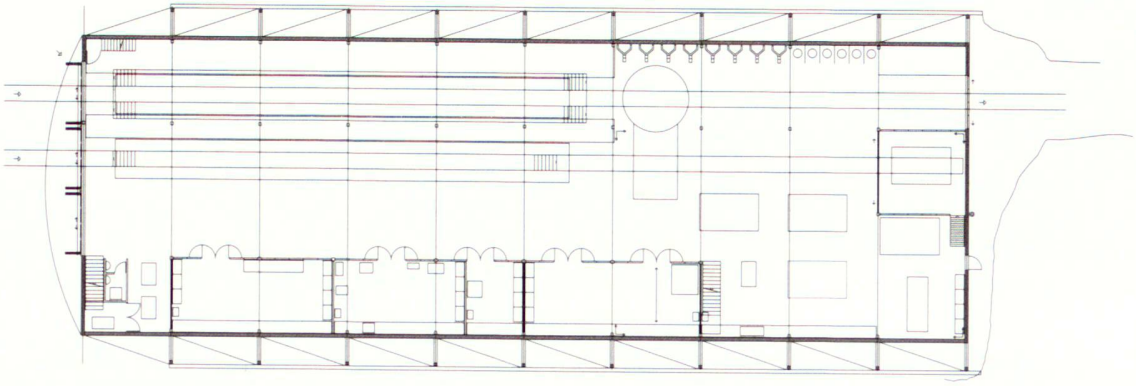
La nuova officina per la manutenzione dei treni insediata sul tronco residuo dell'antica ferrovia della Vallemaggia integra le caratteristiche orografiche e naturali di Ponte Brolla, rilevando la pregnanza storica dell'imbocco alla linea sulla quale ancora quarant'anni fa transitavano i treni per Bignasco. L'interpretazione del contesto ha quindi determinato l'impostazione architettonica dell'edificio, che incastrato nel promontorio roccioso emerge come un grande convoglio dalla vecchia galleria. La cornice naturale della montagna è stata ripristinata nel suo assetto primitivo ricostituendo la falda erosa verso ovest dal piazzale d'accesso all'officina provvisoria. L'inserimento nel massiccio roccioso è realizzato prolungando l'antica trincea ferroviaria con due muri di contenimento del terreno che staccano l'edificio dalla montagna, proteggendolo dall'importante afflusso d'acqua di scorrimento in caso di pioggia. L'impostazione architettonica dell'officina è determinata dalle vele ellittiche della copertura, sovrapposte a imbuto, per cogliere la luce naturale dall'alto, e dal loro prolungamento strutturale nei contrafforti lungo le pareti longitudinali. La plasticità organica dell'involucro dialoga con il contesto naturale della collina boschiva, mentre la dinamicità tecnologica delle sequenze strutturali rievoca la sensazione del movimento concatenato del treno. Per contenere i tempi di realizzazione in cantiere si è ricorso alla prefabbricazione degli elementi costruttivi: ossature metalliche all'interno, elementi in calcestruzzo per le facciate e per le strutture emergenti del terreno, legno per le volte del tetto e gli impalcati interni e copertura in profilati d'alluminio ramato. L'impiego di nuove tecnologie ha consentito di realizzare delle vele lignee di grande portata particolarmente sottili conferendo con la finestratura continua e le suddivisioni traslucide leggerezza e luminosità a tutti i settori operativi. L'officina è organizzata partendo dal sistema preesistente di manutenzione dei convogli con la fossa larga sul binario che porta in galleria e la fossa stretta sul binario laterale che termina nella cabina di lavaggio dei carrelli. Sospeso a 3 metri d'altezza parallelamente alla fossa principale corrono due passerelle che completano con i marciapiedi i tre livelli d'intervento sui treni. Il settore terminale dell'officina attrezzato con carro-ponte, e con gli specifici macchinari di lavorazione è utilizzato per gli interventi di manutenzione sui pezzi smontati. Il settore laterale parallelo ai convogli è organizzato su due livelli: al piano terreno sono situate le officine chiuse e l'ufficio di direzione tecnica e al primo piano troviamo il magazzino per i materiali e i pezzi di ricambio. Sul perimetro dell'officina abbiamo un canale di distribuzione per elettricità, acqua e aria compressa che serve ogni reparto di lavorazione e alimenta l'impianto sospeso di riscaldamento ad aria.



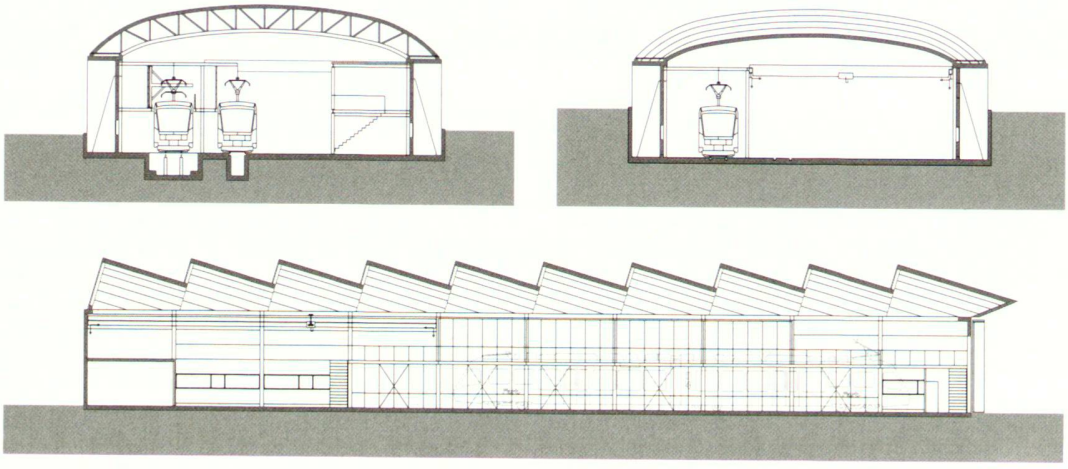
M. Pedrazzini

L'officina FART

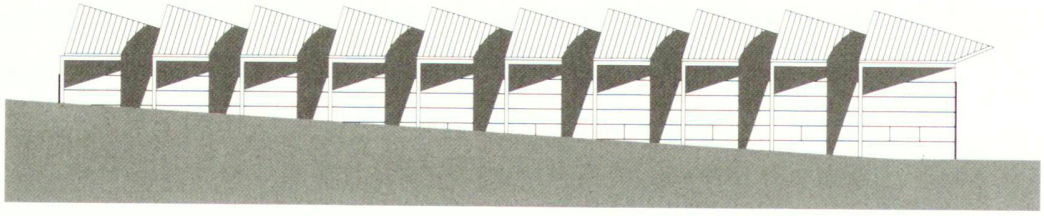
Committente	FART, Locarno
Architetti	Moro & Moro, Locarno
Collaboratori	F. Turuani, C. Plank
Ingegnere civile	Gianfranco Sciarini, Vira Gambarogno
Ing. termoclimatico	A.G.S. di Giorgio Scheu, Locarno
Ing. elettrico	SPED, studio De Lorenzi SA, Locarno
Fisica della costruz.	IFEC, Consulenze SA, Rivera
Date	Progetto: 1992
	Realizzazione: 2003



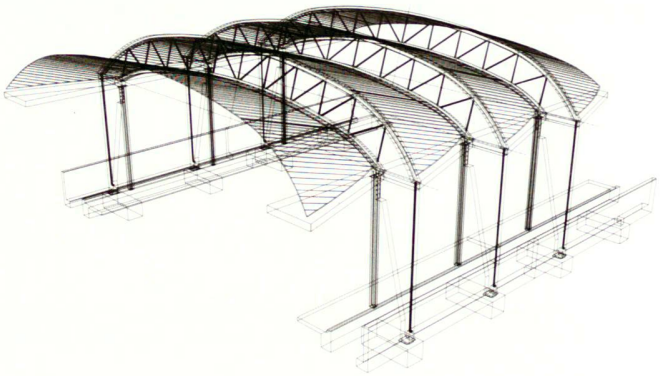
Pianta piano terra



Sezioni



Fronte



Schema strutturale della copertura

M. Pedrazzini