

# Alla ricerca di un'idea di città per Lugano

Autor(en): **Fumagalli, Paolo**

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: **16.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-131649>

## **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.

# Alla ricerca di un'idea di città per Lugano

Paolo Fumagalli  
architetto

Quale è il vero volto di Lugano e dei Comuni che le fanno corona? È quello magnificato dagli enti turistici, fatto delle qualità paesaggistiche del golfo e delle montagne che lo circondano, delle qualità urbane del centro storico e di quelle architettoniche di alcuni suoi palazzi e chiese? O esiste anche una Lugano che sarebbe meglio nascondere? Ferite di un territorio che molte volte non ha trovato soluzioni adeguate ai suoi problemi, una lista di occasioni perse per la mancanza di un chiaro quadro di riferimento urbanistico complessivo. Esempi che, purtroppo, sono lì da vedere: pensiamo alla demolizione delle scuole centrali, un vuoto urbano che esiste da decenni, senza un disegno e una funzione malgrado la sua posizione di altissimo valore, privo persino di un nome per qualificarlo (piazzale UBS?); pensiamo alla costruzione del Palazzo dei congressi, un'architettura non solo scadente, ma soprattutto un errore urbano e l'occasione mancata per riformulare funzioni e soluzioni per la città di allora; pensiamo a tutta l'area della Foce e a quella del Campo Marzio, da sempre paragonabili alle squallide periferie delle aree dismesse delle grandi città, che non hanno mai trovato il progetto adeguato proprio perché mai inserito in un'idea organica di città; pensiamo all'area di Cornaredo e Resega, oggetto unicamente di importanti e negativi allargamenti stradali e impianti semaforici; pensiamo anche alla sponda sinistra del Cassarate, da Pregassona a Viganello alla Foce, dove lungo il fiume, tra capannoni e depositi, vengono costruiti edifici di abitazione, scuole, è sorto un intero quartiere, ma vengono ignorate le qualità naturali del fiume e le potenziali bellezze spaziali di un ipotetico e possibile percorso pubblico; pensiamo al Palace, pietosa rovina in uno dei luoghi più suggestivi e qualificati della città; pensiamo a Paradiso e all'infelice conclusione dell'autostrada, con il suo goffo finale tra viadotti incompleti e impianti semaforici e corsie verso lago.

## Non un piano regolatore, ma un progetto per la città

Questi errori urbani, queste soluzioni mancate,

questi pasticci e incongruenze, questi spazi vuoti e privi di significato sono dovuti soprattutto al fatto che la città ha finora operato in assenza di un progetto complessivo, di un modello urbano cui riferirsi.

È allora importante che oggi i diversi Comuni delle valli del Cassarate e del Veduggio, tra cui Lugano, sappiano approfittare degli studi urbanistici scaturiti dal Piano del Traffico del Luganese (PTL). Altrimenti avranno perso un'ulteriore occasione. Perché sono studi che non si limitano a ordinare, coordinare e quantificare il territorio, non sono dei piani urbanistici di tipo "piano regolatore", ma sono dei concetti che propongono un modello di città. Il territorio che si stende dalla sponda sinistra del Cassarate - da Castagnola, Viganello, Pregassona - alla sponda destra del Veduggio - Gravesano, Bioggio, Agno - viene considerato come un'unica entità urbana, una città che trova la sua specificità non in una inesistente omogeneità, ma proprio nella sua eterogeneità: essa risulta composta da singole entità urbane - i quartieri di Lugano, i nuclei dei villaggi, gli abitati compatti - aventi qualità e unità morfologica e strutturale, e collegate e strutturate tra loro dalle reti viarie dei diversi traffici. Sulla base di tale valutazione vengono elaborate una serie di proposte che non sono ancora delle soluzioni, ma dei possibili modelli che riguardano sia il costruito, sia gli spazi verdi, sia la gestione del traffico pubblico e di quello privato. Lugano e i Comuni che le fanno corona devono avere il coraggio e la perspicacia, alle soglie del nuovo secolo, di non limitarsi a piccoli interventi sporadici nel loro territorio e ad affidarsi ai soli Piani regolatori, ma ad abbracciare un'idea complessiva, un progetto totale, di affidarsi ad un modello.

## Via Pioda

Talvolta non è necessario nemmeno un "grande progetto" complessivo, ma è sufficiente un edificio, un'architettura che sia portatrice di qualità urbana, vale a dire capace di prefigurare un possibile modo di sviluppo della città. Progetti allo-

ra fatalmente episodici, limitati ad uno o due edifici, ma carichi di valenze positive, e che "in nuce" costituiscono dei modelli per una possibile "idea di città". A Lugano simili architetture non sono mancate.

Se si procede in ordine cronologico dal primo dopoguerra in poi, una "idea di città" è contenuta nell'edificio Corso realizzato da Rino Tami nel 1956. Via Pioda, allora nuova arteria cittadina che si snoda in senso lineare dal margine del centro storico verso nord, a copertura di una roggia preesistente, è un nuovo spazio cittadino da inventare. L'edificio realizzato da Tami propone una precisa tipologia e amalgama funzionale, con i negozi al piano terreno, la sala cinematografica all'interno e gli appartamenti ai piani superiori. Propone un edificio allineato sulla strada, dalla struttura portante in calcestruzzo armato a vista, facciate in mattoni di cotto, serramenti a banda in legno dipinto. L'idea architettonica di Tami è di grande semplicità, ma squisitamente urbana: egli presuppone che questo edificio sia di prototipo per gli altri che verranno costruiti nel futuro, un modello che se ripetuto più volte, con gli stessi materiali e con analoghe tipologie, potrà generare uno spazio stradale di qualità. Per mezzo del progetto, e non di un astratto piano urbanistico, per mezzo dell'architettura e dei suoi materiali si riuscirebbe a qualificare la nuova strada e a conferirle una propria specificità e coerenza. Tami costruisce un anno dopo il Palazzo delle Dogane, mentre Luigi Nessi realizza un nuovo edificio accanto al palazzo Corso: tutti fabbricati con gli stessi materiali, in calcestruzzo armato e mattoni a facciavista. Un'idea semplice, che conferma ancora una volta come lo spazio della città dipenda dal progetto architettonico: un'idea purtroppo naufragata nella banalità, se non nell'arroganza, degli edifici sorti in seguito su questa strada, dimostrazione della cecità degli architetti nel leggere la città e il suo divenire, e dell'impotenza degli strumenti pianificatori nel disegnare lo spazio urbano.

### La Casa Torre

La Casa Torre costruita da Rino Tami nel 1957 contiene anch'essa un concetto ben preciso di città, o comunque della possibile evoluzione di una sua parte. In fondo alla piana del Cassarate, là dove essa muore contro le falde del Brè e del Boglia, una serie di case alte vengono costruite negli anni Sessanta: la prima è appunto quella di Tami, in calcestruzzo armato a vista, sedici piani affacciati direttamente a lago; la seconda è sorta a Viganello, un brutto volume in calcestruzzo ar-

mato; la terza infine a Pregassona, ad opera dell'architetto Sergio Pagnamenta, con una pianta stellare e facciate vetrate. La domanda è lecita ancora oggi: potevano, o possono ancora oggi, sorgere delle case alte, tali non solo da offrire vantaggi funzionali ai loro abitanti, con appartamenti che abbracciano il sole e il paesaggio, ma tali anche da opportunamente configurare e qualificare la città? Capaci di proporre una valida alternativa formale al disegno urbano nell'accento dei volumi verticali in contrapposizione al verde e alla superficie orizzontale del piano?

"Al di fuori del centro storico - ha affermato Rino Tami - è possibile scaricare funzioni e servizi, e quindi far nascere rapporti tutti diversi. È quanto ho voluto fare costruendo la Casa Torre. Anche se mi è costata opposizioni e polemiche, oggi la rifarei. Ricevevo lettere anonime piene di insulti, svizzeri tedeschi che mi dicevano "pfui, pfui ...". Ora, l'edificio in sé lo lascio giudicare dagli altri, in quanto al suo inserimento mi è sembrato che lì dov'era, in una zona periferica, una presenza verticale opportunamente contrappuntata da elementi orizzontali, fosse un intervento positivo. Del resto l'architetto Meili, il progettista della leggendaria "Landi" del '39 (l'Esposizione nazionale di Zurigo), che aveva ricevuto l'incarico di allestire un primo progetto per la sistemazione della foce, aveva proposto appunto di creare una zona di elementi verticali sull'altra sponda del Cassarate."

### Viale Stefano Franscini

Anche la Banca del Gottardo realizzata da Mario Botta nel 1988 non ha valore unicamente per le sue specificità di oggetto architettonico, ma anche per l'idea di città che prefigura. Il lungo edificio segnato dalle quattro torri verticali, con il filare di alberi piantato davanti, vuole anche ridisegnare una strada cui la storia aveva affidato un ruolo periferico, con villini d'epoca immersi nel verde, ma che oggi viene a costituire un importante asse viario interno alla città. La Banca del Gottardo non è un'architettura di integrazione nel contesto, ma si propone anzi quale vera e propria alternativa ad un tessuto urbano oramai anacronistico. L'idea urbana di questa architettura è tutta contenuta nel ritmo dei suoi accenti verticali, nella cadenza dei corpi avanzati rispetto a quelli arretrati, nell'assenza di superfici continue a favore di una struttura articolata, così come articolati ed episodici possono essere i futuri altri edifici che nel tempo andranno a sostituire quelli esistenti. Per creare un nuovo viale dal forte "spessore" urbano che dal centro città conduce ad un quartiere oramai divenuto centrale, Piazza Molino Nuovo.

### Un'idea di città: il Quartiere Sassello

“La parola al piccone” e “Sü che tacum” sono i motti dei progetti che Guidini e Frascina, e rispettivamente Carlo e Rino Tami, presentano al concorso, bandito nel 1935, per la sistemazione del Quartiere di Sassello. A conferma dell'adesione e della convinzione dei progettisti agli obiettivi del concorso: la demolizione della parte a monte del centro storico, alle spalle di via Nassa, al fine di liberare il centro dalle case allora più fatiscenti, nonché di immaginare un nuovo quartiere sulle falde della collina, tra il centro e la ferrovia e la Cattedrale. Un intervento urbanistico di grande peso, che sarà realizzato con il progetto dal motto “B.S.35” di Bruno Bossi, e che provoca un profondo mutamento nella sostanza edile della parte più antica della città.

È un progetto urbano che si rifà al modello in voga nell'Italia di quegli anni, dove le strette strade del tessuto urbano medievale, con i loro spazi angusti, la sporcizia negli angoli, gli odori delle cucine, le abitazioni aperte direttamente sulla strada, la biancheria stesa ad asciugare non erano viste quali espressioni di folklore popolare come le intendiamo oggi, ma come fatti indecorosi di una città che ha conservato dentro di sé rimasugli dell'antica povertà: da nascondere quindi. Si costruiscono allora un paio di “case popolari” in periferia per gli abitanti, e le loro antiche case in centro vengono sostituite da palazzotti in travertino, squadriati come le nuove piazze prospicienti.

Il nuovo Quartiere di Sassello, le cui singole architetture sono del resto tutt'altro che disprezzabili, costituisce comunque un grave colpo per la città: non solo perché distrugge una fetta importante del centro storico, ma anche perché nega un positivo sviluppo dell'abitato sulla collina. Mentre da un lato Sassello rimane un episodio avulso dal contesto, un'isola all'interno del centro storico, dall'altro disegna la via Motta, una strada malaugurata il cui tracciato taglia in diagonale la collina, generando muraglioni e impossibili rapporti topografici.

Eppure, eppure quel “Sü che tacum” era significativo di un concetto che avrebbe potuto portare ad altri esiti la città contemporanea, in cui il territorio urbano era considerato in un modo differente da oggi. Già, perché oggi, dal dopoguerra in poi, la città viene sempre suddivisa in due parti: il “centro storico” da un lato e la “periferia” dall'altro. Il primo viene ritenuto di grande qualità, con valori urbani da salvaguardare e architetture da conservare, e dove ogni intervento atto a valorizzare è ritenuto indispensabile. La seconda invece, la periferia, viene lasciata a modesti Piani

Regolatori, limitati a quantificazioni passive della possibile sostanza edilizia, le cui aree verdi vengono l'una dopo l'altra occupate, dove si operano correzioni e allargamenti delle strade esistenti e nulla viene speso per lo spazio pubblico: non una nuova piazza o un viale alberato.

I centri storici diventano delle entità autonome, quasi avulse dalla città che sta intorno, e lì vengono concentrati tutti gli sforzi per valorizzare la qualità urbana. La città diviene disomogenea non solo a livello funzionale, ma anche a livello progettuale, nei concetti stessi con cui sono elaborati i Piani Regolatori e definite le strategie politiche. L'idea contenuta nel progetto del Quartiere di Sassello era invece diversa: si osava scalfire il centro storico considerandolo non un feticcio da conservare, ma un elemento costitutivo da immettere in una configurazione globale della città moderna. I nuovi edifici incastonati nel centro storico e gli spazi che essi configurano tra nuovo e antico potevano essere la saldatura, il perno tra la struttura antica preesistente e quella nuova in via di sviluppo. Sassello e via Motta sono stati sicuramente un “errore urbano”: ma se il progetto aveva scarse qualità, il modello cui si riferiva - quello di una visione totale della città, con ogni sua parte interagente con le altre - era invece interessante, e avrebbe potuto costituire un possibile modello per gli sviluppi futuri dei quartieri posti a corona del centro storico. Ma così non è stato.

### Quando la città nasce: il lungolago

Un progetto qualifica la Lugano dell'Ottocento: il lungolago. Allora, all'inizio del secolo, la città è poco più che un borgo raccolto su se stesso, con le spalle rivolte al lago, e i cui abitanti percorrono le vie centrali sotto i portici, riparati non solo dalla pioggia, ma soprattutto dagli escrementi degli umani e delle bestie, i primi dovuti ovviamente alla vita domestica, i secondi ai cavalli e ai buoi che trainavano i carri. Verso lago le case di via Nassa mostravano i retri, si aprivano locali di deposito, mentre sulla breve riva, tra piccoli orti, erano attraccate le barche e si riparavano le nasse, le reti per la pesca. Il traffico, il poco che c'era, era convogliato da nord per le attuali vie Peri e Luvini per giungere alla riva del lago, nell'attuale Piazza Manzoni, dove le merci venivano caricate sulle barche per essere trasportate a Capolago. Oppure, percorsa via Nassa, prendevano la strada per Paradiso e per la pericolosa Forca di San Martino e giungere a Melide, ed essere sbarcate a Bissone.

Quando il giovane Cantone Ticino costruisce le nuove strade cantonali, questo equilibrio secolare

viene sconvolto. Tra il 1808 e il 1920 vengono costruite le strade che da Lugano conducono a Bellinzona, a Ponte Tresa, a Chiasso, mentre nel 1831 viene costruita la strada carrozzabile del San Gottardo, ponendo fine all'isolamento verso nord. La chiatta tra Melide e Bissone trasporta sempre più carri e diligenze, e l'angusta via Nassa diviene il percorso obbligato per tutti i traffici che da nord, passando per Lugano, vanno verso sud.

La città reagisce come può: si aggiungono dei portici ad alcune case, viene fatto il selciato delle strade e si demoliscono gli ostacoli maggiori: la porta di S.Margherita nel 1812, quella degli Angioli nel 1816, quelle di S.Francesco e di S.Caterina nel 1817. Ci si preoccupa anche della collina alle spalle del borgo, e tra il 1819 e il 1827 si realizza il nuovo accesso alla Cattedrale, con la formazione della terrazza panoramica.

Sono le risposte episodiche e frammentarie alla mutata entità dei traffici che attraversano la città, e anche ad un nuovo e importante ruolo che la città deve svolgere nell'ambito cantonale. Ma quando nel 1847 viene realizzato il Ponte di Melide e la Chiasso-Airolo diventa definitivamente l'asse nord-sud dei traffici, la città sa rispondere ai nuovi importanti impegni viari non più in modo episodico, ma con un progetto importante.

Il progetto è quello del lungolago. Una strada alberata lungo la riva del lago che si snoda lungo tutto il fronte della città, fino a raggiungere l'estremità di Paradiso. Non è un intervento di mero aggiustamento: è un progetto. Un progetto la cui realizzazione dura decenni, che inizia nel 1864 e termina nel tratto fino a Paradiso nel 1908, un progetto che si basa su un modello urbanistico e un'idea architettonica. Il modello urbanistico è quello di creare una nuova città affacciata verso il lago, stravolgendo quindi la Lugano di allora, borgo introverso e rivolto all'interno. L'idea architettonica è quella di realizzare una struttura unitaria, caratterizzata dalla riva in muratura, dalla ringhiera in ghisa, dal doppio filare di alberi, e la cui forza formale sia tale da conferire coerenza ai differenti quartieri e alle loro diverse architetture che si affacciano a lago. Un intervento, tra l'altro, qualificato non solo dal profilo urbanistico e architettonico, ma anche da quello funzionale, spazio destinato al turismo, allora attività economica emergente. Turismo al quale si offre un'arteria urbana che, godendo di particolari qualità paesaggistiche, diviene il luogo privilegiato per gli insediamenti alberghieri.

#### A mo' di conclusione

La città - si usa dire - è come un organismo vivente, in continua e incessante trasformazione. E

le possibilità di reazione sono due: o di tipo passivo, nel senso che la città subisce le trasformazioni e vi risponde con soluzioni occasionali, episodiche, di mero aggiustamento nella struttura viaria e in quella edile. Oppure la città reagisce in modo attivo cercando di gestire i mutamenti con un progetto complessivo, dove vengono previsti un insieme di interventi in sé episodici, ma in realtà inseriti in un disegno progettuale globale. Progetti che talvolta si riferiscono a dei modelli magari limitati ad un quartiere, o ad una strada, ma comunque significativi della volontà di incidere sulla trasformazione della città, e di conferirvi un indirizzo preciso.

#### Note

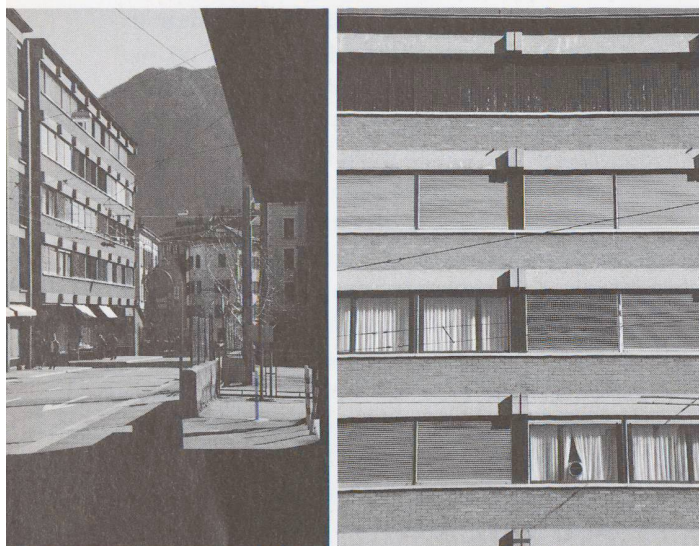
- (1) Si tratta di due documenti: il primo è il Concetto di Organizzazione del Traffico per l'Agglomerato di Lugano (COTAL), il secondo il Piano del Traffico dell'Agglomerato (PTA).
- (2) Intervista di Luciana Caglio a Rino Tami, nel «Corriere del Ticino» del 29 dicembre 1988.
- (3) Nel 1803 il Piccolo Consiglio definisce i tracciati delle strade maestre del Cantone, e nel 1804 il Gran Consiglio decreta l'esecuzione della rete viaria cantonale, che per decenni assorbe buona parte delle finanze cantonali.
- (4) Lugano è capitale del Ticino, a turno con Bellinzona e Locarno.

## Summary

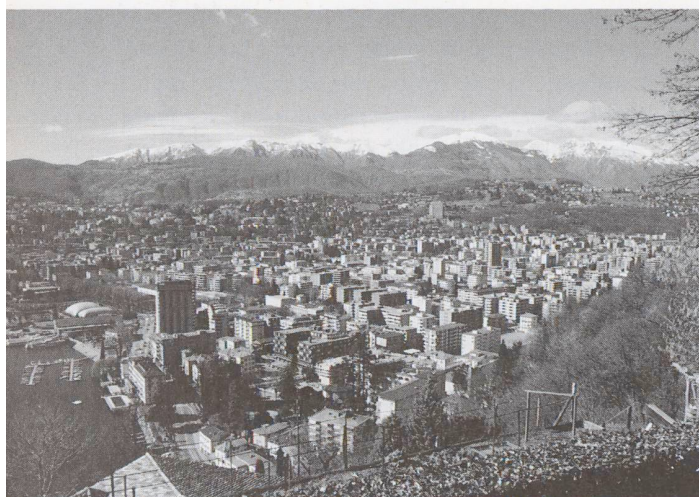
*The city needs a model which it can refer to. Single projects and individual constructions cannot be decided on from time to time in a casual and fragmentary manner but must in their turn be included within a totally encompassing idea of the city. Empty urban lots, abandoned buildings and architectural errors bear witness to what it means, in terms of urban planning, to work without any precise objectives. And yet, there have been examples of projects and constructions that have an urban quality, that is, they have a capacity of foreshadowing and imagining a possible development of the city and a possible model. In the private sector it is worthwhile remembering in the post-war period the Corso Building realized by Rino Tami in 1956. The intention of its designer was to provide a prototype that could be repeated with the same typology and the same building materials all along the new street that was being laid out at that time, Via Pioda, so as to give it a sense of unity and consistent quality. Torre House in Cassarate was also built by Rino Tami in 1957, and, together with two other high buildings realized in the following years, it constituted a possible model for the development of that part of the city. And also Mario Botta's building for the Banca del Gottardo represents an "urban fact". As an architectural structure, it can give an aesthetic sense to a street that has now become central to the life of the city. The public competition for the construction of Sassello, organized in 1935, resulted in the realization of the neighbourhood of the same name along Via Nassa and in the building up of the adjoining hill. The effect is not particularly brilliant. One may rather say that it was a disaster for the old city centre. On the other hand, there is something positive in the way the city was considered. It was thought of as an organism which had to be changed in every part so that each one of these parts could interact with the other parts. In the middle of the last century the city of Lugano was born out of the little town that it had been before. The most important and fundamental creation due to urban planning was the new lakefront, which completely changed the city from what it had been before and gave it architectural unity and an urban quality, thus creating the basis for its later development into a tourist centre.*

1

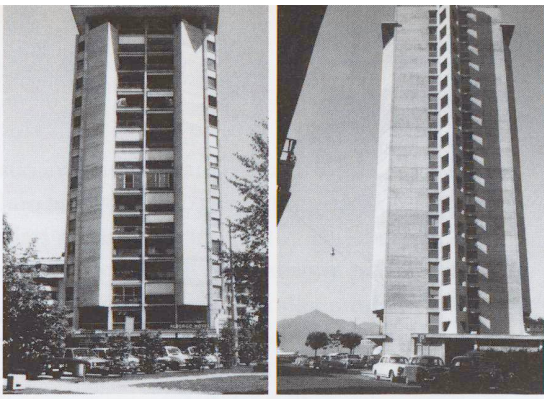
2



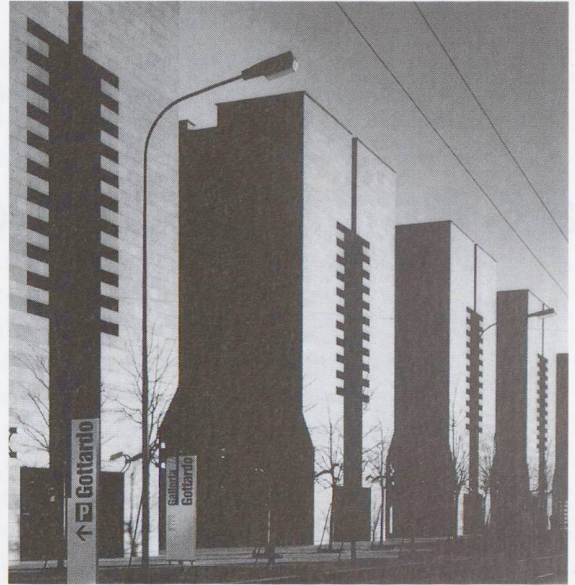
1- Rino Tami, Palazzo Corso in via Pioda, 1957  
2- Dettaglio della facciata



Il quartiere di Cassarate fotografato dall'alto, con la Casa Torre di Tami a sinistra; sullo sfondo, a destra, si intravede la casa alta di Viganello



Rino Tami, Casa Torre a Cassarate, 1957



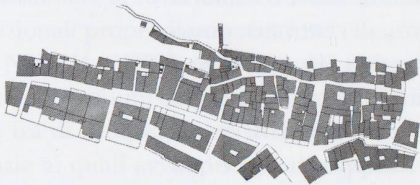
Mario Botta, Banca del Gottardo in Viale Franscini, 1988



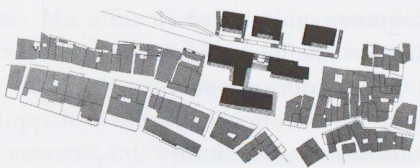
Demolizione del Quartiere Sassello



Il tratto di lungolago di Riva Vela appena terminato. Guazzo di Caratti, 1883, Ufficio Tecnico Lugano



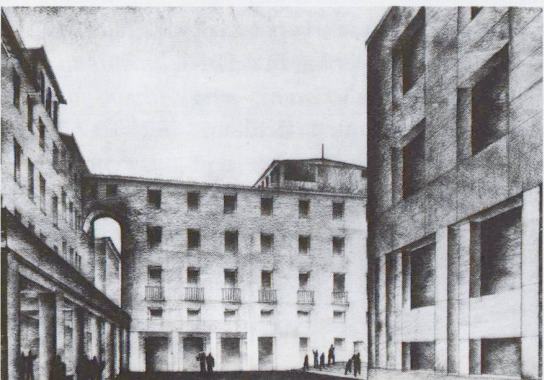
A



B

A-Pianta di via Nassa e del quartiere di Sassello prima dell'intervento  
B-Il progetto di Bruno Bossi per il nuovo quartiere di Sassello, 1935

Prospettiva di Bruno Bossi della nuova piazza di Sassello



Foglio centrale della prima mappa di Lugano dell'ing. Giuseppe Dozio, 1849