

La copertura della trincea ferroviaria di Massagno : gli obiettivi della procedura per la costruzione del consenso

Autor(en): **Bruschetti, Giovanni**

Objektyp: **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: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-133200>

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.

La copertura della trincea ferroviaria di Massagno

Gli obiettivi della procedura per la costruzione del consenso

Giovanni Bruschetti *

Istoriato introduttivo

I lavori per la realizzazione della copertura della «trincea ferroviaria» e per l'impostazione dello sviluppo urbanistico del comparto «Trincea FFS» di Massagno sono stati concretamente avviati nel 2001, dopo una serie di studi preliminari posti in atto negli anni scorsi dal Comune di Massagno e finalizzati a verificare quegli elementi di fattibilità tecnica della copertura e la definizione della zona di pianificazione comunale nell'ambito della revisione del Piano Regolatore (PR).

In tale ambito, con l'approfondimento delle differenti problematiche in atto, si è giunti ad individuare un'organizzazione dei lavori che, nell'arco dei prossimi anni, prevede di procedere secondo le seguenti fasi operative:

Fase 0 Identificazione della strategia (conclusa).

Fase I Elaborazione del concetto per la progettazione (fase attuale).

Fase II Formalizzazione del concetto (mandati di progettazione e pianificazione).

Fase III Realizzazione del progetto (investimenti pubblici e commerciali/privati).

La fase 0, che ha prodotto quale risultato una «disposizione strategica» sulla base di una verifica di opportunità, si è conclusa nel mese di maggio del 2003, con la sigla di una «dichiarazione di impegno» tra il Comune di Massagno, la Città di Lugano, Il Cantone (Dipartimento del Territorio), la Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) e le Ferrovie Federali Svizzere (FFS). Questa convenzione prevede di verificare, sotto la coordinazione del Municipio di Massagno, le modalità progettuali ottimali per un riassetto urbanistico dell'area della «trincea ferroviaria», in maniera integrativa rispetto al progetto di riorganizzazione del nodo trasportistico della stazione FFS di Lugano. A questo proposito occorre osservare come in questa fase, contrariamente ad altre dinamiche in atto sul territorio del Luganese e relative ai diversi progetti del PTL, il ruolo della committenza sia stato per l'occasione demandato dalle istanze di ordine superiore (FFS, Dipartimento del territorio e Commissione regionale dei tra-

sporti) ai due Comuni direttamente interessati (Lugano e Massagno) che, di fatto, hanno assunto, oltretutto anche attraverso i corrispondenti oneri di ordine finanziario con il diretto coinvolgimento dei due Consigli Comunali, la conduzione del progetto. Sulla base di tale convenzione la committenza sta quindi ora affrontando la fase dell'elaborazione concettuale per una soluzione che presenti i seguenti requisiti di massima:

- Fattibile dal punto di vista tecnico.
- Ottimale per lo sviluppo urbanistico del quartiere urbano di Massagno-Besso.
- Integrata nella logica del nodo dei trasporti pubblici della stazione FFS, conformemente alle modalità sancite nel Piano dei trasporti del Luganese (PTL).
- Realizzabile economicamente.

Dalla fase di «disposizione strategica» sono inoltre stati individuati e fissati 4 elementi progettuali da integrare in un unico concetto:

- 1 La realizzazione di un manufatto a copertura della «trincea ferroviaria», con modalità compatibili alle esigenze d'esercizio ferroviario (in fase di costruzione e in fase di esercizio). La realizzazione del manufatto apre, oltre ad ipotesi per lo sviluppo di nuove attività insediative, anche opportunità per la realizzazione di posteggi all'interno del manufatto stesso.
- 2 L'elaborazione di un concetto urbanistico d'insieme per il quartiere Massagno-Besso, che mostri le potenzialità insediative che derivano dalla copertura della «trincea ferroviaria» in un contesto territoriale più ampio e nel contempo identifichi le premesse per un aumento della qualità di vita all'interno di questo quartiere urbano.
- 3 L'identificazione di soluzioni confacenti per organizzare l'accesso stradale al nuovo quartiere lungo l'asse della «trincea ferroviaria», in maniera da evitare un ulteriore aggravio delle aree urbane lungo via Besso e Via San Gottardo.
- 4 La formulazione di ipotesi integrative con il progetto della stazione FFS di Lugano, sulla base soprattutto delle nuove strutture per posteggi e delle ipotesi di accessibilità formulate al punto 3.

Scelta della procedura: modalità di «progettazione-test» in parallelo

Per quello che invece attiene alla modalità procedurali per affrontare il tema della copertura della «trincea ferroviaria» e corrispondente recupero urbanistico territoriale, i Municipi di Lugano e di Massagno hanno ritenuto di non procedere già in questa fase dei lavori con l'assegnazione di un mandato di progettazione. Escludendo a priori una procedura di concorso di idee, che in fondo è già stata eseguita con il concorso di idee del 1987 per la stazione FFS, restavano aperte, secondo la legge sugli appalti, solo le differenti opzioni per cosiddetti «mandati di studio». Rispetto al tema specifico e allo stato delle conoscenze tra gli attori coinvolti, una procedura di «progettazione-test» è di conseguenza apparsa, per la sua intrinseca flessibilità esecutiva e per i suoi obiettivi specifici, più idonea rispetto a dei mandati per studi «di idee» oppure «di progetto». Le esperienze in altre realtà urbane svizzere, Zurigo come esempio particolare, hanno infatti convinto la committenza su come questa scelta possa determinare quei risultati di soddisfazione a cui si ambisce. La procedura di «progettazione-test» è uno strumento di lavoro compatibile con le normative di appalto pubblico e con quelle professionali emanate dalla SIA (Società Svizzera degli Ingegneri ed Architetti). Essa non prevede una valutazione della soluzione migliore, ma di mettere a confronto in maniera aperta e flessibile le strategie e le possibilità di soluzione, prima che queste siano già concretizzate. Rispetto ad un mandato di studio, questa procedura prevede soprattutto un ruolo attivo e partecipe dei progettisti e comporta l'esigenza di uno scambio intensivo ed aperto tra Committenza e incaricati, in modo da sviluppare soprattutto una comprensione comune della progettazione. Nel caso specifico, inoltre, la «progettazione-test» si presta in maniera ottimale per aiutare la Committenza ad individuare, all'interno di un ambito relativamente vasto di soluzioni, gli elementi migliori per raggiungere un consenso verso una soluzione costruita attraverso un attivo dialogo tra la committenza ed i progettisti. Soluzione intesa più come idea o concetto da raggiungere attraverso una procedura d'insieme ed in funzione di un programma da individuare e maturare con la committenza, piuttosto che il progetto scaturito da un processo di riflessione individuale dei progettisti in funzione di un bando di concorso prestabilito.

Attori coinvolti e metodologia di lavoro

Affinchè questo rapporto dialettico possa godere dei presupposti di un costruttivo e reciproco dia-

logo fra le parti, risulta essere di primaria importanza la presenza, in qualità di coordinatore tra committenza e progettisti, del *project manager*, figura professionale indipendente con chiare mansioni di sostegno e di regia e di gestione dell'intera procedura. Per quello che attiene alle figure professionali di riferimento, la Committenza dei due Comuni si avvale del supporto di un collegio di esperti per l'accompagnamento e la valutazione dei lavori dei progettisti. Tale gremio è stato composto con l'esplicito tentativo di raggiungere quegli elementi di interdisciplinarietà che possano garantire un esame ed un giudizio sufficientemente ampio e completo, in cui la componente politica sia sorretta da comprovate capacità professionali e sufficiente praticabilità economica. Secondo questi principi, quindi, nel collegio di esperti per la «trincea ferroviaria» ai due Sindaci dei Comuni interessati (ed architetti di formazione), si affiancano l'architetto capo della Città di Zurigo con ampia esperienza in materia di procedure di «progettazione test», il Direttore dell'Accademia di Architettura di Mendrisio ed autorevole urbanista con importanti esperienze professionali a livello internazionale, il Presidente del gruppo professionale degli ingegneri SIA, il Direttore architetto del Dicastero del territorio cittadino ed il Municipale economista, ricercatore presso l'IRE. I partecipanti invitati alla progettazione-test sono stati selezionati secondo criteri di idoneità legati, oltre che alle capacità professionali, alla conoscenza diretta del tema specifico (la «trincea ferroviaria») e saranno retribuiti in funzione del lavoro svolto. Ai capigruppo è stata fatta esplicita richiesta di proporre un gruppo interdisciplinare, la cui formazione, e conseguente accettazione da parte della committenza, risulta essere già parte integrante del compito richiesto. La procedura di «progettazione test» mette a confronto tra loro, già nella prima fase di elaborazione, differenti ipotesi di lavoro e idee progettuali elaborate in parallelo dai gruppi incaricati. A differenza del concorso di idee, i lavori di «progettazione test» non si svolgono sotto il regime di anonimato: la Committenza, attraverso il collegio di esperti, può quindi interloquire e dialogare con i progettisti incaricati durante l'elaborazione dei progetti, ai sensi della logica del mandato di studio. A tale scopo sono di regola organizzate riunioni congiunte (*workshop*) nell'ambito delle quali si discussero i differenti lavori in funzione dell'elaborazione del risultato finale che, occorre ricordarlo, non necessariamente si deve allineare ad una singola proposta ma può essere una sintesi delle stesse con differenti contributi dei singoli



partecipanti. Nel caso specifico del progetto «trincea ferroviaria» la procedura adottata non mette i gruppi invitati in competizione tra loro, visto come la committenza non intende assegnare mandati derivanti direttamente dalle risultanze della «progettazione test». Le differenti riunioni di lavoro previste (*workshop*), così come la presentazione finale, si svolgeranno pertanto alla presenza contemporanea di tutti i gruppi incaricati, del collegio di esperti ed eventualmente anche di ulteriori rappresentanti della Delegazione delle autorità (FFS, Dipartimento del territorio, Commissione regionale dei trasporti).

Conclusioni

A fronte di tutta una serie di progettazioni che, nell'ambito dell'urbanistica e della riqualifica territoriale del nostro paese, stentano a decollare nonostante vi siano in atto importanti modifiche strutturali come i progetti Piani regionali dei trasporti, è importante che da parte di tutti gli addetti ai lavori si facciano le dovute considerazioni intese ad interrogarsi sul motivo di tale stato di cose. Lasciando ai progettisti ed ai tecnici il compito di attentamente riflettere su quelle che sono le eventuali responsabilità di una categoria professionale che, a prima vista, negli anni sembra aver diminuito il contatto con la realtà politica, economica e sociale del paese, agli amministratori di turno incombe il compito di valutare attraverso quali modalità, ai giorni nostri, l'intervento

pubblico viene effettivamente promosso. Un attento esame di coscienza ci potrebbe portare a riconoscere come spesso l'ente pubblico, per mancanza di tempo e per l'assenza di qualificati interlocutori, sia sorretto da valutazioni sommarie, parziali e non sufficientemente approfondite. Elementi e considerazioni che inevitabilmente determinano programmi, contenuti e progetti condizionati fin sul nascere, in funzione di un interesse pubblico non sufficientemente approfondito sia per quello che attiene alla sua funzione ed al suo comprovato bisogno (ed ecco i referendum e le raccolte di firme), sia per quel che concerne alla successiva, e spesso scarsa, praticabilità economica (ed ecco i bei progetti che rimangono nei cassetti). Nel caso di un progetto importante e particolarmente atteso come il recupero della trincea ferroviaria di Massagno, il rischio di valutazioni affrettate è condizione assolutamente impraticabile che tutti vorrebbero evitare. Ecco quindi l'opportunità, e la necessità, della verifica approfondita attraverso il dialogo e la discussione con i progettisti e gli addetti ai lavori, condizione offerta dalla procedura di «progettazione test»: un momento di riflessione importante, finalizzato a porre le sufficienti basi per raggiungere il necessario consenso per l'eventuale, ed auspicabile, successiva fase progettuale.

* Architetto, sindaco di Massagno