

La città sopra ai binari : la progettazione-test della copertura della trincea di Massagno

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): - **(2006)**

Heft 5-6

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-133498>

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 città sopra ai binari

La progettazione-test della copertura della trincea di Massagno

Enrico Sassi

Le tre proposte pubblicate sono il risultato di un mandato di studio in parallelo (progettazione-test) che si è realizzato nel corso del 2005. A proposito di questa procedura ci sembra importante sottolinearne alcune particolarità visto che, almeno per quanto riguarda il Ticino, si tratta di un'esperienza nuova.

La procedura «mandati di studio in parallelo», denominata anche «progettazione-test», ha come obiettivo quello di offrire alla committenza la possibilità di verificare simultaneamente, grazie al lavoro dei gruppi invitati, le potenzialità di diverse ipotesi che vengono individuate ed approfondite nel corso di workshop. La progettazione-test è stata organizzata «(...) con l'intento dichiarato di individuare, oltre ai contenuti, anche le competenze necessarie per continuare i lavori che porteranno alla progettazione vera e propria» (capitolato d'invito, pto. 2.2 Base giuridica). Da questo punto di vista la procedura differisce in larga misura dal concorso di architettura: i gruppi invitati partecipano in prima persona alle discussioni per sviluppare le differenti ipotesi mentre l'elaborazione e la presentazione delle proposte non avviene anonimamente. La committenza e il collegio di esperti, infatti, interagiscono con i gruppi di lavoro per concordare le diverse opzioni che interessa loro approfondire¹. La procedura obbedisce alle disposizioni della Legge cantonale sulle commesse pubbliche (LCPubb) del 20 febbraio 2001 e al relativo Regolamento d'applicazione (RLPubb) del 1 ottobre 2001; si appoggia inoltre all'«Annesso - Mandato di studio» del regolamento SIA 142, ed. 1998 e alla Direttiva, ed. gennaio 2004 della SIA «Studienauftrag - Weleitung der SIA Kommission für Architektur - und Ingenieurwettbewerbe». In questo caso la committenza per il mandato di studio in parallelo era costituita dal Comune di Massagno e dalla città di Lugano che hanno affidato all'ing. Stefano Wagner l'incarico di organizzare la procedura per la realizzazione della progettazione-test. Gli obiettivi erano quelli di elaborare un concetto di sviluppo urbanistico per il comparto

della «trincea ferroviaria» di Massagno che tenesse conto dei seguenti aspetti:

- la realizzazione di un manufatto per la copertura della «trincea ferroviaria»;
- l'elaborazione di un concetto urbanistico complessivo per il quartiere Massagno-Besso;
- l'identificazione di soluzioni per organizzare l'accesso stradale al nuovo quartiere lungo l'asse della «trincea ferroviaria»;
- la complementarità del concetto urbanistico in rapporto con il progetto della stazione FFS di Lugano (StazLu).

I committenti hanno invitato a prendere parte ai workshop tre capigruppo (un architetto e due ingegneri: arch. Mario Campi, Lugano; ing. Giovanni Balmelli, studio Balmelli & Filippini, Lugano; ing. Aurelio Muttoni, studio Grignoli & Muttoni, Lugano) ai quali è stato chiesto di formare un gruppo interdisciplinare con le seguenti competenze: architettura urbanistica, ingegneria civile, mobilità, economia. I nominativi dei capigruppo sono stati proposti dalla committenza e sono stati selezionati in base a competenze specifiche e precedentemente realizzate. I gruppi di lavoro che hanno partecipato alla procedura erano i seguenti:

Coordinatore	ing. Giovanni Balmelli, Lugano	arch. Mario Campi, Lugano	ing. Aurelio Muttoni, Lugano
Architetto/Urbanista	Sandra Giraudi e Felix Wettstein	Mario Campi (Felix Günther e Urduja Morelli)	Michele Arnaboldi
Ingegnere	Gianfranco Dazio (Giovanni Balmelli)	Rinaldo Passera	Franco Lurati
Traffico	Luigi Lucchini	Urs Eichenberger (Peter Marti)	Mauro Ferella Falda
Economista	Carlo Garzoni	Angelo Rossi	Christian Vitta
		Paolo Fumagalli (arch. progettista)	
		Paolo Bürgi (arch. paesaggista)	

La Committenza – per l'accompagnamento e la valutazione dei lavori dei progettisti – si è avvalsa del supporto di un collegio di esperti composto dai seguenti specialisti: arch. Josep Acebillo (Direttore dell'Accademia di Architettura di Mendrisio); arch. Giovanni Bruschetti (Sindaco di Massagno); arch. Franz Eberhard (architetto capo della Città di Zurigo); arch. Giorgio Giudici (Sindaco di Lugano); ing. Conrad Jauslin (Presidente del gruppo professionale degli ingegneri della SIA); i membri supplenti del collegio degli esperti erano: arch. Milo Piccoli (Direttore del Dicaste-

ro del territorio della Città di Lugano); Roman Rudel (Municipale di Massagno e ricercatore dell'IRE, economista).

Le proposte elaborate nel corso del workshop hanno approfondito vari aspetti, proponendo diverse soluzioni. Il gruppo Muttoni ha sviluppato un concetto della viabilità basato sulla realizzazione di un asse che dalla rotonda all'uscita dell'autostrada Lugano Nord si collega alla stazione ferroviaria con un viadotto in galleria; il nuovo asse si innesta in un grande anello distributivo



collocato sotto l'attuale stazione ferroviaria. Il tessuto urbano è caratterizzato da edificazioni di corpi alti collocati sul nuovo suolo creato dalla copertura, perpendicolarmente all'asse della linea ferroviaria. La proposta prevede anche la realizzazione della nuova stazione di Lugano, un grande edificio di quattro piani collocato sopra il fascio dei binari e combinato con due torri di diciotto piani destinate ad ospitare un albergo e funzioni terziarie.

Il gruppo Balmelli ha sviluppato un concetto di viabilità caratterizzato da una nuova strada completamente sotterranea ed integrata nella struttura di copertura della trincea che contiene anche da uno a due piani destinati a parcheggio. L'edificazione proposta definisce due tipi di tessuto urbano, nella parte alta un'edificazione di ricucitura che si compone di edifici i quali, attraversando lo spazio disponibile, si collegano ai due margini del tessuto preesistente, nella parte bassa volumi più alti che si affacciano su un'area destinata a parco; a fare da snodo tra i due sistemi un edificio pubblico. Alla fine del parco è proposta la realizzazione di un grande edificio per la nuova stazione ferroviaria, integrata con un volume dalla forma di una poderosa lama verticale. La proposta prevede la realizzazione per tappe e chiarisce la natura degli investimenti.

Il progetto proclamato vincitore è quello elaborato dal gruppo Campi: un concetto di viabilità che, a differenza degli altri due gruppi, prevede un collegamento di superficie lungo l'asse della trincea ferroviaria (la «via Trincea»). Il tracciato, sovrapposto a quello della ferrovia, una volta superata l'attuale stazione ferroviaria, si collega con via Basilea. Sui due principali assi stradali che conducono a Lugano convergendo sulla stazione, il TFM (Traffico Feriale Medio) è pari a 55'000 veicoli al giorno: 30'000 su via San Gottardo e 25'000 su via Besso; la proposta prevede la realizzazione del nuovo asse della «via Trincea» che, assorbendo 15'000 veicoli giornalieri, permetterebbe di ridurre del 45% il carico sui due assi preesistenti.

Il tessuto urbano proposto si compone di una linea di edifici affacciati lungo la nuova strada e di una seconda linea parallela arretrata; un sistema di isolati parzialmente aperti che delimitano un sistema di corti-piazze collegate da scale mobili. La sezione della soluzione proposta è molto importante e chiarificatrice: sopra la linea ferro-

viaria è collocata la via Trincea con due corsie (una per ogni senso di marcia), una fascia per il parcheggio laterale (dal lato delle edificazioni) e un filare di alberi a dividere le due fasce di percorrenza; al lato destro della strada è progettato il parco, riccamente alberato, che costeggia e caratterizza la via Trincea lungo tutta la lunghezza sale fino a raggiungere la quota del margine superiore del tessuto urbano di Massagno; sul lato sinistro della strada il sistema edificato: gli edifici direttamente affacciati su via Trincea sono più alti (8 piani) di quelli che compongono la seconda linea dell'edificazione (6 piani), tra i due sistemi è contenuta una corte, sorta di piazza/piattaforma rialzata rispetto alla quota della strada sulla quale si affacciano attività commerciali, i singoli blocchi edilizi sono tra loro collegati da un percorso meccanizzato e i locali pubblici alla quota superiore della piattaforma hanno una vista libera che si apre sul parco.

Note

1. A proposito della finalità della procedura «mandato di studio in parallelo» per lo studio delle potenzialità relative alla copertura della trincea di Massagno vedere l'articolo di G. Bruschetti, «La copertura della trincea ferroviaria di Massagno» in Archi n. 3-2005, Il treno e la città a cura di F. Colombo e E. Sassi, pp. 35-37.

progetto vincitore

Coordinatore: arch. Mario Campi; Lugano

Architetto/Urbanista: Mario Campi (Felix Günther e Urduja Morelli)

Ingegnere: Rinaldo Passera

Traffico: Urs Eichenberger (Peter Marti)

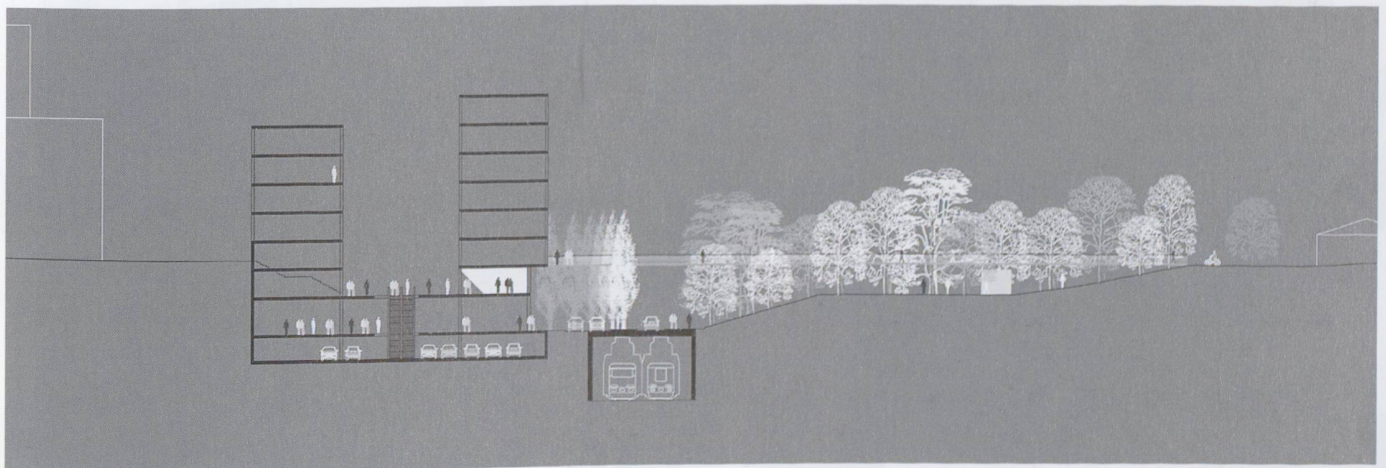
Economista: Angelo Rossi

Specialisti: Paolo Fumagalli (arch. progettista)

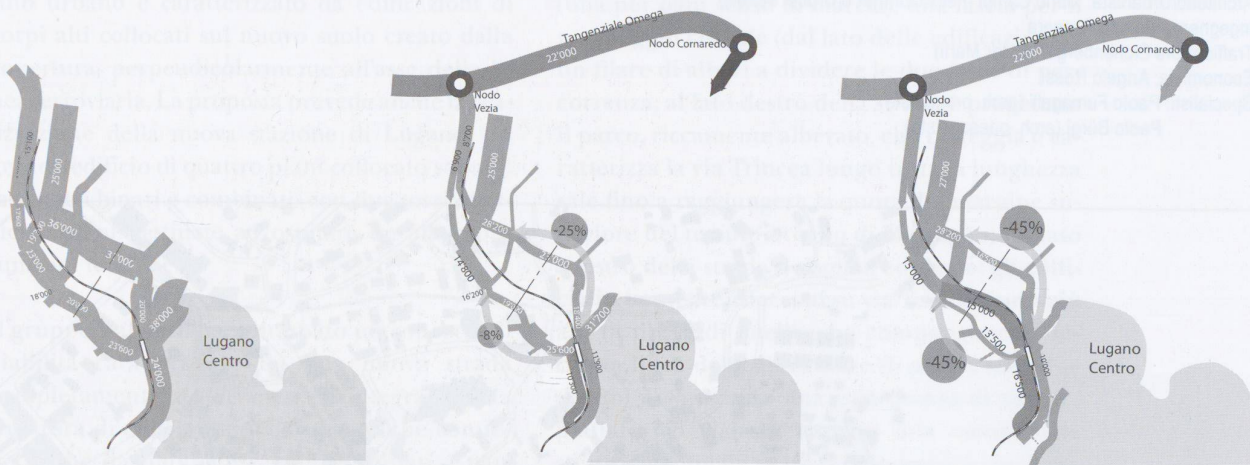
Paolo Bürgi (arch. paesaggista)



Planimetria generale



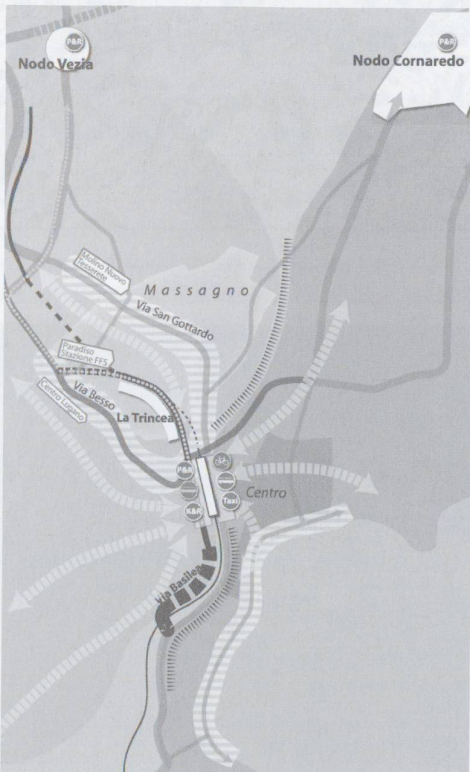
Sezione



Schemi del traffico allo stato attuale e previsione degli effetti della realizzazione di via Trincea

4: Traffico feriale medio (x1000)

	Via San Gottardo	%	Via Besso	%	Via Trincea	%	Total	%
Stato attuale	30	100	25	100	-	-	55	100
Galleria (Tang Omega)	21-24	75	22-24	92	-	-	43-48	83
Galleria + Trincea	15-18	55	12-15	55	15	100	42-49	83

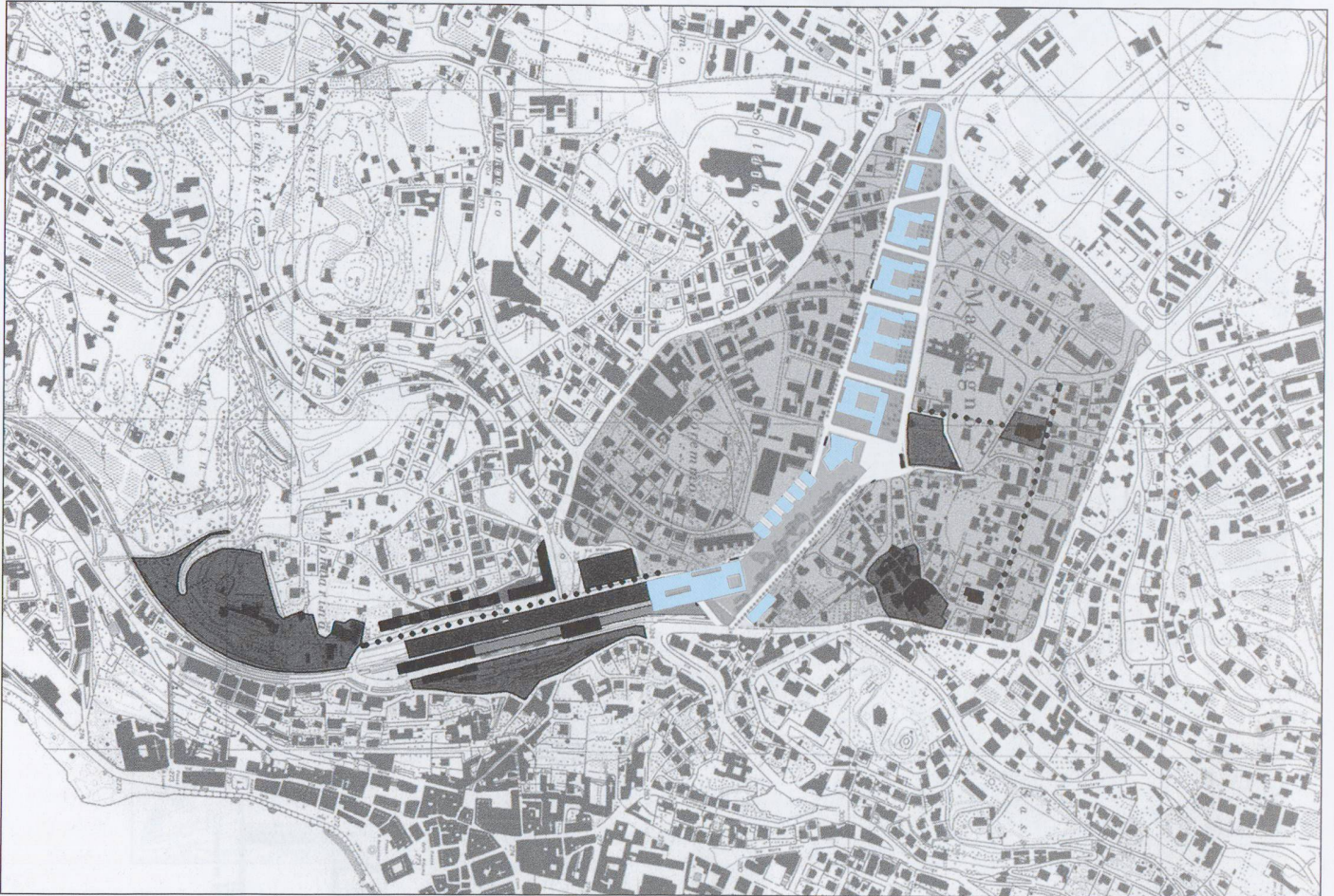


Traffico, schema generale



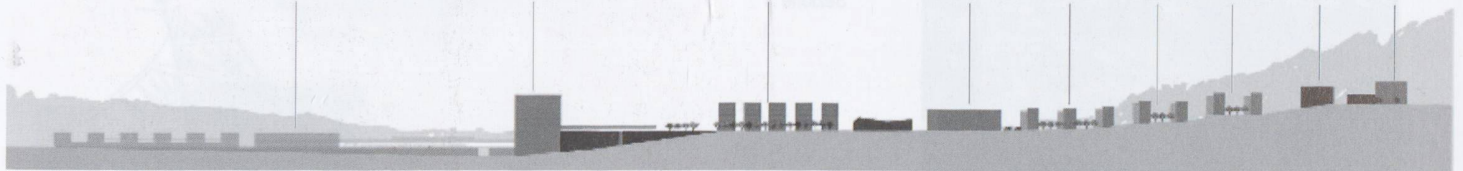
Planimetria dell'edificazione lungo la via Trincea

Coordinatore: ing. Giovanni Balmelli; Lugano
 Architetto/Urbanista: Sandra Giraudi e Felix Wettstein
 Ingegnere: Gianfranco Dazio (Giovanni Balmelli)
 Traffico: Luigi Lucchini
 Economista: Carlo Garzoni

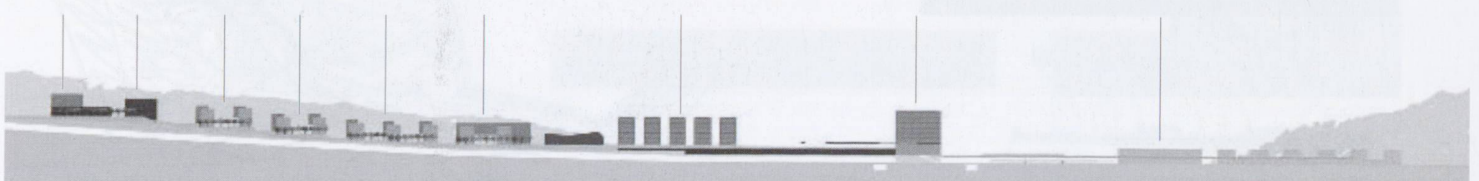


Planimetria generale

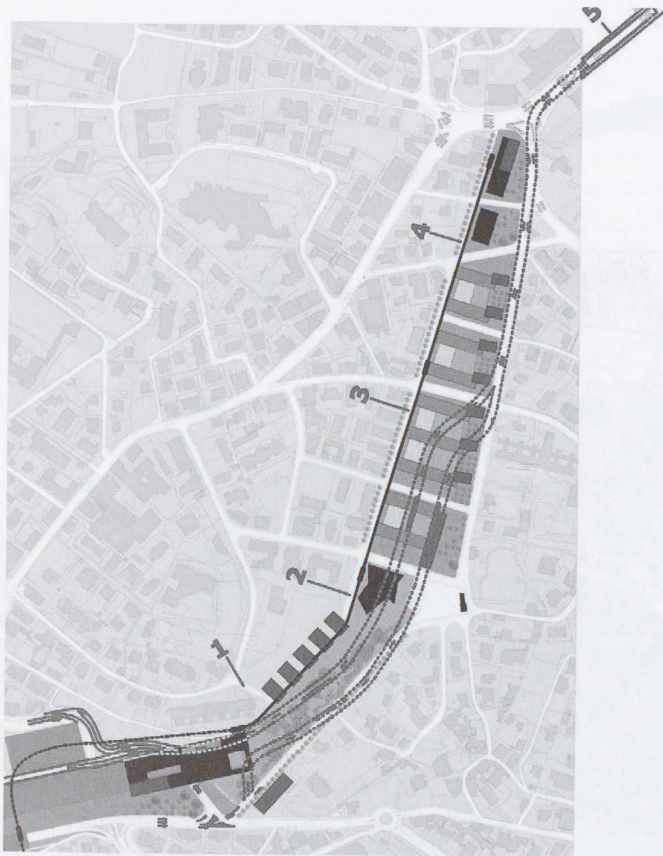
stazione FFS testa stazione edificazione ovest A B C D E F



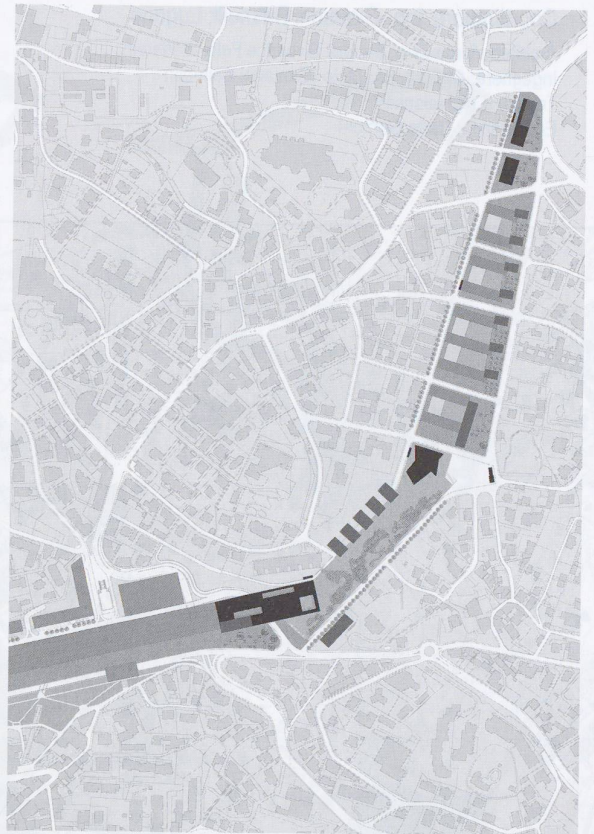
F E D C B A edificazione ovest testa stazione stazione FFS



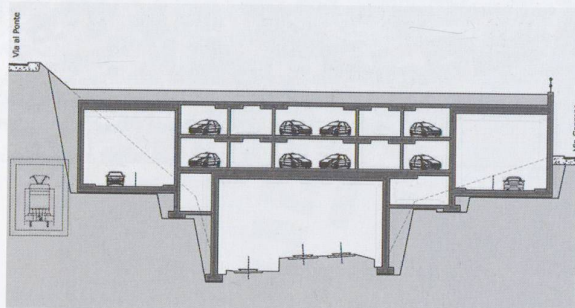
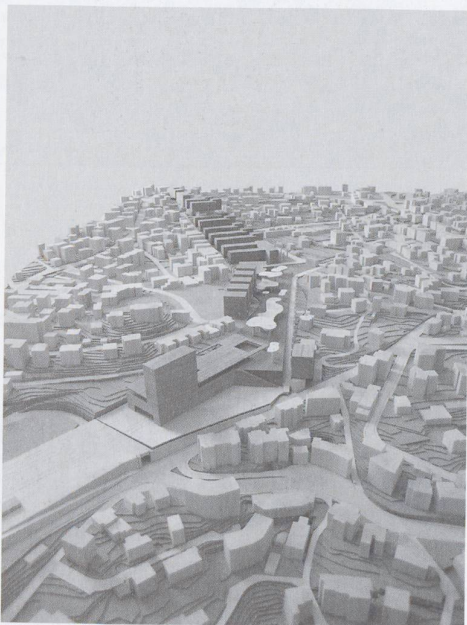
Sezioni



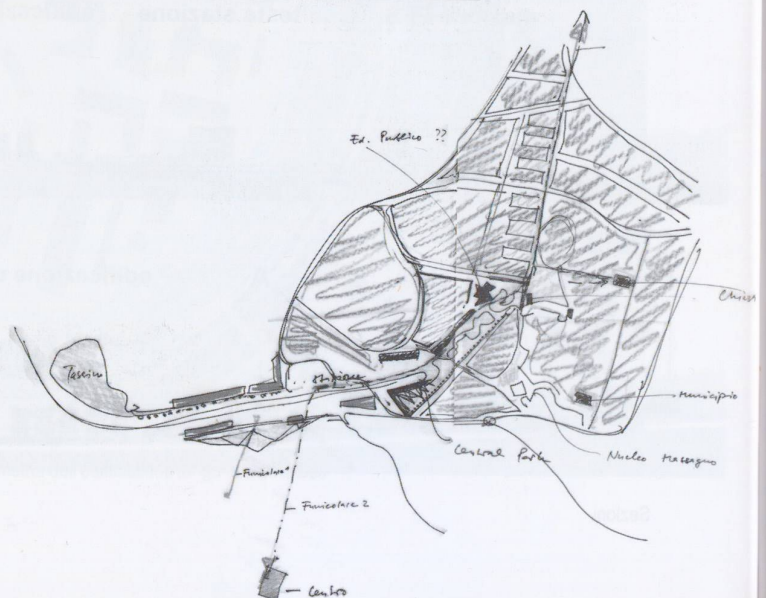
Schema della viabilità



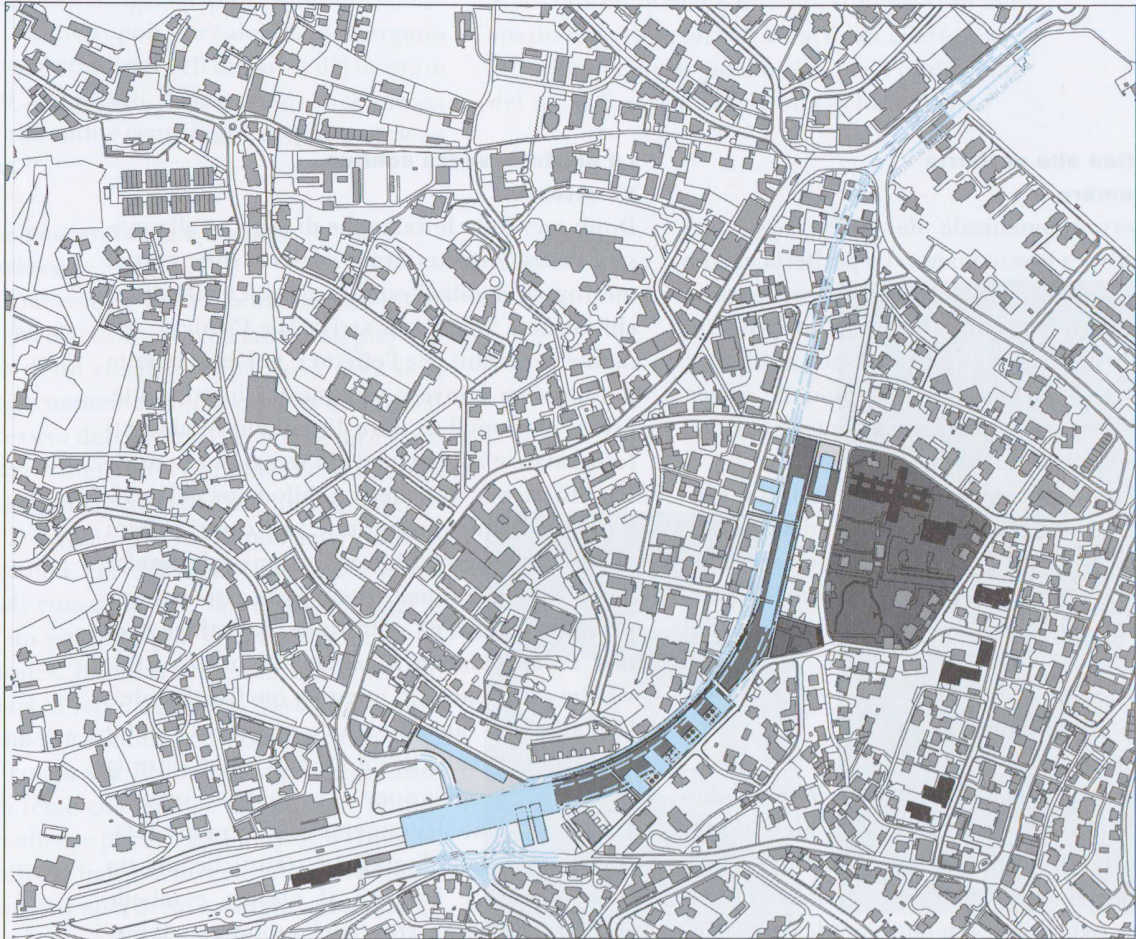
Schema dell'edificazione



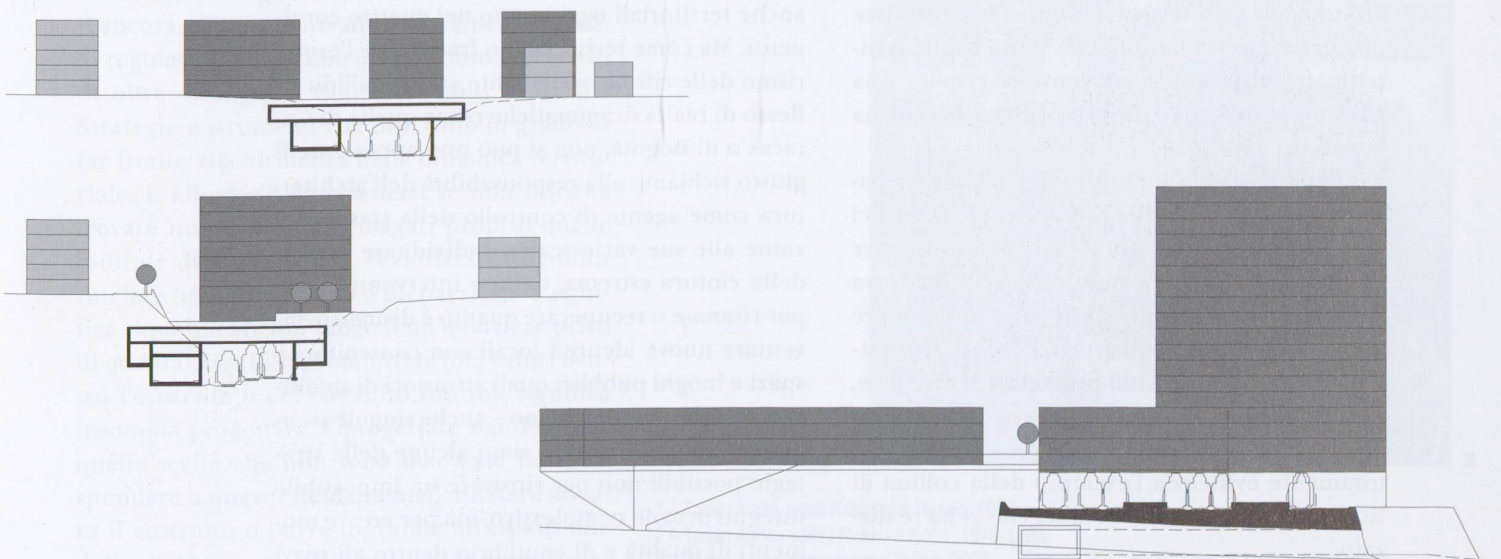
Sezione



Coordinatore: ing. Aurelio Muttoni, Lugano
Architetto/Urbanista: Michele Arnaboldi
Ingegnere: Franco Lurati
Traffico: Mauro Ferella Falda
Economista: Christian Vitta



Planimetria generale



Sezioni