

Diario

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): - **(2014)**

Heft 2: **Il ruolo del colore nella costruzione**

PDF erstellt am: **16.07.2024**

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.

A cura di
Paolo Fumagalli

Diario dell'architetto

27 febbraio 2014

Tra passato, presente, futuro: il caso della trincea ferroviaria di Massagno

All'inizio di ogni progetto – come ovvio – occorre procedere all'analisi del luogo, per capirlo. Se poi questo progetto concerne un intero territorio, la valutazione si dilata ben oltre, coinvolge il paesaggio, gli spazi, le emergenze, gli aspetti sociali e abitativi e culturali e identitari, le attività economiche. Sufficiente? Certamente se di questo territorio vogliamo sapere solo come è fatto, ma insufficiente se ne vogliamo comprendere anche il perché, perché si è costituito nel modo in cui lo vediamo. Insomma, se si vuole veramente conoscerlo, di questo territorio occorre anche sapere la storia: per afferrarne le dinamiche evolutive, per individuarne i valori presenti o quelli assenti o quelli inespressi. E gli errori o le offese che ha subito.

Il pendolo oscilla sempre tra passato, presente e futuro, l'uno si fonda e si innesta nell'altro. E viceversa. Perché se si può affermare che la conoscenza del passato ci permette di comprendere il presente e immaginare il futuro, si può anche – come da par suo affermava Livio Vacchini – rovesciare il concetto: «è disegnando il futuro che ho capito il passato».

Se questo pendolo che oscilla tra passato, presente e futuro lo facciamo dondolare sopra la trincea ferroviaria tra Lugano e Massagno, si possono ricavare delle riflessioni molto interessanti. Perché è un caso emblematico.

Trincea di Massagno: il passato

Quando tra il 1879 e il 1880 fu scavata la trincea ferroviaria e il 10 aprile 1882 inaugurata la tratta che da Lugano conduce a Giubiasco, Massagno era allora un paesello di 700 abitanti. Nei suoi due nuclei storici si raggruppavano le case degli abitanti, mentre il resto era utilizzato per piccole attività agricole. Ciò vale del resto anche per Lugano: l'odierna stazione fu costruita allora al margine della città, su un terrapieno artificiale creato poco sopra la Cattedrale di San Lorenzo. Da lì il treno imboccava la linea in direzione nord ficcandosi dentro un lungo fossato – l'odierna trincea –, si incuneava in un territorio vergine fino a raggiungere l'imbocco della galleria per Vezia.

La trincea ferroviaria allora posta in quel lembo di campagna non dava fastidio a nessuno perché nessuno abitava quei luoghi. Al massimo si zappava l'orto. Fu solo anni dopo che si svilupparono a Massagno i quartieri lungo via San Gottardo e via Motta, e a Besso – soprattutto dopo il 1926 con l'apertura dell'omonimo tunnel – i quartieri a monte della Stazione. Una crescita urbana che tappa dopo tappa è andata poi a



Foto Paolo Fumagalli

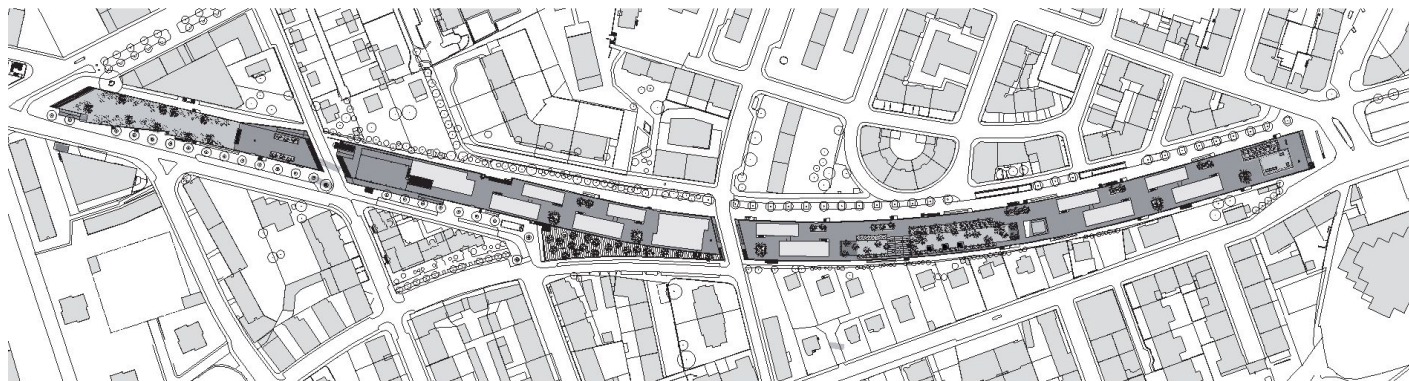
lambire i bordi della trincea ferroviaria. Quartieri sorti quindi quale espansione degli abitati di allora e indifferenti – se non ostili – al fossato della trincea ferroviaria. Nessun progettista o pianificatore si è mai occupato o ha fatto riferimento nei suoi progetti a questa arcuata frattura nel territorio.

Trincea di Massagno: il presente

Ecco perché la trincea ferroviaria è uno spazio privo di qualità. Lo insegna la storia. Pensato per far passare i treni, tracciato secondo le logiche della ferrovia e infossato un bel po' per poterlo poi infilare dentro una galleria. Mai disegnato riflettendo su questioni territoriali né tantomeno urbane. L'urbano, allora, non esisteva nemmeno. Ecco perché le aree ai lati della trincea – i quartieri d'abitazione o le ville con i loro giardini o gli spazi a verde – sono senza particolari qualità urbane e spaziali, da sempre irrivolti, ultime frange di un'espansione che ha avuto origine altrove e con altre regole. Non solo. Nemmeno si può affermare che la trincea abbia il fascino che possono avere certi manufatti ferroviari – che so, un ponte ad esempio – né che questa lunga profonda fossa sia un segno identitario della ferrovia o del paesaggio. Anzi, è una frattura nel tessuto urbano, lacerato nella sua unità, dove la città è divisa in due parti.

È allora comprensibile perché l'unico valore che si può dare alla trincea ferroviaria sta nel suo vuoto, nel senso di ampia area non edificata che lascia libera la vista in tutte le direzioni.

Le ragioni di questo stato di fatto sono proprio da ricercare nella storia, nelle origini, a oltre un secolo fa, quando la Massagno di oggi ancora non esisteva, dentro la campagna di allora. Ma la trincea ferroviaria oggi è dentro la città.

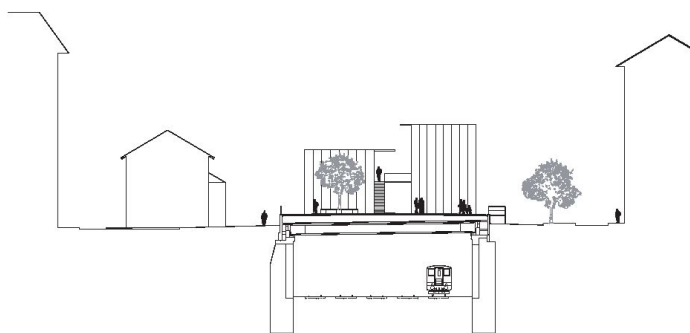


Master plan della copertura dei binari ferroviari a St-Jean, Ginevra 1992-2002. P. Bonnet - P. Bosson - A. Vaucher architectes associés

Trincea di Massagno: il futuro

E proprio perché questa trincea – questo vuoto urbano – è oggi dentro la città, essa costituisce per il territorio di Massagno un'opportunità. Che si vada finalmente a coprirla: permetterebbe, come ovvio, di annullare la frattura che oggi divide in due parti il Comune e di risolvere in modo adeguato l'incontro di due quartieri oggi contrapposti. Anzi, realizzare la loro saldatura urbanistica sarebbe l'occasione per qualificare spazialmente il quartiere oggi più sfavorito, quello posto sul versante sud, verso Besso. Con la copertura della trincea verrebbe inoltre a formarsi una straordinaria riserva di territorio, un vasto spazio urbano da destinare all'abitazione, a contenuti pubblici, allo svago e al verde. Non solo, darebbe finalmente la possibilità all'abitante di Massagno di avere uno spazio qualificato oggi inesistente – quello verso sud – e permetterebbe di raggiungere l'area della stazione e più oltre il centro di Lugano e il lago non camminando lungo i marciapiedi di strade trafficate, ma percorrendo questo nuovo quartiere, questo *parco urbano*.

Certo, ci vuole un buon progetto, capace di definire con qualità i nuovi volumi e i limiti dell'edificato, di recuperare le aree verdi e inserirle nelle logiche di un parco, di tracciare percorsi pedonali, di creare luoghi urbani pieni di vita. Le idee oggi ci sono, scaturiscono dopo anni di riflessioni e di concorsi di progettazione, già ben concrete in alcune parti e comunque definite nei concetti progettuali e nelle linee urbanistiche. Ma non solo idee sulla carta, anche contenuti ben concreti: come il Campus della SUPSI. È la chiave per coinvolgere anche finanziariamente le FFS nel coprire la trincea, è l'occasione per inserire in questa *nuova* area un alto valore aggiunto, è la garanzia – fondamentale – per evitare che questa copertura non si traduca in una scadente speculazione immobiliare. È occasione anche per i valori sociali che propone: un centro universitario, frequentato da studenti e professori e ricercatori, sottintende un quartiere



Sezione trasversale. P. Bonnet - P. Bosson - A. Vaucher architectes associés

ricco di vita, dinamico, luogo di incontri e di iniziative. Non quindi un quartiere-dormitorio.

Una nuova area di tale estensione dentro la città esistente costituisce un valore di cui non si è capita ancora l'importanza. Eppure, andate a vedere quello che è stato fatto – per portare un esempio concreto – in quel di Ginevra. A ovest della stazione Cornavin, un intervento concluso nel 1994 ha dato origine tra Charmilles e Vieux St-Jean a un nuovo quartiere animato, dove spazi urbani a verde e piazze e aree di gioco e edifici scolastici e ateliers e percorsi pedonali s'intrecciano tra loro. Un'opera che è stata capace di positivamente rigenerare questa parte della città e che dimostra che il nuovo, se ben fatto, può ulteriormente qualificare ciò che il passato e la sua storia ci hanno lasciato.

È necessario un progetto condiviso

Non solo la storia antica è importante, anche quella recente. Ci insegna che un progetto territoriale, oltretutto di vasta portata per lo sviluppo e i modi di abitare di un Comune, coinvolge attori e fattori che non possono più essere limitati ai soli progettisti e tecnici e specialisti, ma devono anche includere chi di questi