

# Più spazio meno cemento

**Progetti urbani** Conclusa la consultazione sulle modifiche di Piano regolatore della stazione ferroviaria di Lugano. Un'area che diventerà nevralgica per l'intero Cantone. Ora il dossier passa ai Municipi e ai Consigli comunali

Fabio Dozio

Arrivare a Lugano con il treno può essere un'esperienza sensoriale. Dal marciapiede si scende nel sottopasso in direzione della città, dove le voci e i suoni rimbombano, si raggiunge l'atrio, il nuovo cuore della stazione, e il rumore di fondo svanisce.

**Il progetto proposto dalla Città prevede la costruzione della nuova sede della SUPSI sul parcheggio a nord, la stazione dei bus sul piazzale di Besso e altri due edifici sul piazzale a sud**

«C'è silenzio, l'atrio offre un momento di pace, di tranquillità, prima di salire le scale per andare a scoprire il magnifico panorama del luganese: non solo la Città, ma le cime che la circondano: Cavaldrossa, Bar, Camoghé, Gazzirola, Denti della vecchia, Boglia, Brè, Sighignola, Generoso e San Salvatore. Prima di salire le scale si scopre il cielo, la luce, le verdi cime. Molte grandi città, come Milano, Parigi, Berlino, Zurigo, offrono, all'arrivo in stazione, un grande spazio di riferimento che invita alla città. Lugano può offrire, come spazio di accoglienza, l'intera valle del Cassarate». È l'architetto Lorenzo Felder che descrive l'arrivo del viaggiatore a Lugano. Felder è il progettista della nuova stazione: atrio, scala, fermata della funicolare, sottopassaggio che porta alla cattedrale, tutto sotto la grande tettoia, il segno che dà la nuova dimensione alla stazione e che si protrae sul piazzale, ovvero su quella che è stata definita, un po' pomposamente, la «terrazza sul Ticino».

Gli architetti parlano delle loro opere come fossero dei figli. Felder si illumina quando descrive il tunnel che fa scoprire la cattedrale o quando spiega che ha scelto di abbassare tutto il lungo parapetto del piazzale per non ostacolare la vista a chi arriva e guarda verso la città. Il progettista della nuova stazione ci accompagna non tanto per vedere la sua opera, ma per discutere sui progetti futuri. Si è appena conclusa la consultazione che riguarda le varianti dei Piani regolatori per la nuova area della stazione (StazLu2) e la zona della trincea ferroviaria (TriMa). Due i comuni interessati, Lugano e Massagno. È una storia vecchia, che parte alla fine degli anni ottanta. L'architetto Felder è uno dei più autorevoli interlocutori su questo tema, perché se ne occupa da sempre. Fa parte infatti del gruppo, coordinato in origine da Aurelio Galfetti, che ha studiato il rinnovo della stazione di Lugano fin dall'inizio degli anni novanta.

Attorno alla stazione ci sono tre aree non edificate: il piazzale nord, dove ci sono i posteggi e le fermate dei bus, il piazzale sud, adibito pure a parcheggi e dove c'è il caseggiato che ospita il negozio di alimentari e l'edicola, che verrà abbattuto, infine il piazzale di Besso, a ovest, anche questo destinato alle automobili. Proseguendo verso Massagno, si incontra la trincea ferroviaria, creata con la costruzione della Gottardbahn a fine Ottocento, quando la città non si espandeva ancora in direzione del quartiere di Besso.

«Il comparto della stazione FFS – scrive il Municipio di Lugano – unitamente all'area della trincea ferroviaria, assume una valenza strategica di svi-

**Ai viaggiatori in arrivo la stazione di Lugano offre un «panorama di accoglienza» davvero unico.** (Ti-Press)



luppo per l'intero Cantone, dato che presenta importanti riserve di spazio per sviluppi edificatori della Nuova Città». Le stazioni ferroviarie rappresentano infatti, come afferma il Consiglio federale, «l'ossatura per lo sviluppo del sistema urbano svizzero».

Così il progetto proposto dalla Città prevede, in sostanza, di edificare questi spazi oggi vuoti. Sul parcheggio nord si costruirà la sede della SUPSI, un'operazione che garantisce la vocazione pubblica all'area, sul piazzale di Besso la stazione dei bus, sul piazzale sud due edifici con destinazione non ancora definita. Inoltre, si prevede di edificare lungo via Basilea, la strada che costeggia la ferrovia sul lato ovest della stazione, lungo la collina di Montarina. Ma non è finita: secondo il progetto che riguarda Massagno, sulla trincea ferroviaria si potrà installare la SUPSI 2, un'altra enorme costruzione.

Troppo cemento in spazi relativamente ristretti, anche se queste costruzioni massicce sarebbero giustificate dalla nuova Legge federale sulla pianificazione del territorio che prevede di densificare i centri città, salvaguardando le aree verdi? «Densificare non significa riempire tutti i vuoti – ci dice l'architetto Felder – al contrario, densificare significa creare il vuoto, un vuoto che deve essere destinato a spazio pubblico, alla comunità. Deve essere questa la volontà politica del Municipio, dare un contributo pianificatorio urbanistico garantendo spazi pubblici vuoti. Sarebbe un grande peccato, partendo dall'idea che bisogna densificare, finire per riempire tutti gli spazi vuoti attorno alla stazione». Può sembrare che Felder giochi con gli ossimori, quando dice che densificare vuol dire creare un vuoto, ma non è così. Il dibattito su questo tema è vivace. L'ASPAN (Associazione svizzera per la pianificazione del territorio), per esempio, sottolinea che la densificazione richiede una nuova cultura del costruire. «Cantoni e Comuni – afferma l'ASPAN – devono stabilire un quadro che favorisca i progetti di qualità e, per raggiungere questo obiettivo, è necessaria la stretta collaborazione tra i privati e le autorità, oltre al coinvolgimento della popolazione». Densificare non significa riempire, ma pensare «a strategie edilizie diverse, fra le quali, per esempio, una crescita intelligente,

la formazione di comunità di dimensioni controllabili, e uno sviluppo attento alle esigenze sociali» (Treccani).

A Lugano, a distanza di trent'anni dall'avvio dei progetti per la sistemazione urbanistica dell'area della stazione e della trincea, è la prima volta che è data alla popolazione la possibilità di esprimersi nella consultazione che si è conclusa a metà giugno. I «Cittadini per il territorio di Massagno» hanno inoltrato una serie di osservazioni e sulla costruzione della SUPSI non tralasciano le critiche: «L'opera è percepita come molto massiccia e ingombrante, nonostante l'indiscussa qualità del progetto» spiega l'ingegner Marco Sailer, presidente dei Cittadini. «Se realizzato in quel modo, costituirebbe l'edificio più mastodontico di Lugano, lungo 170 metri e alto sette piani. Sulla localizzazione della SUPSI nel piazzale nord della stazione tutti concordano. Per ridurre l'impatto visivo proponiamo di

estendere l'edificazione alla proprietà contigua, quella su cui è ora insediato l'Ufficio del lavoro. Sugeriamo inoltre di verificare i contenuti per eventualmente ridurre le esigenze. In questo modo pensiamo che si possa realizzare un edificio meno corpulento, limitato in altezza a cinque piani (come quelli esistenti in prossimità), più staccato dal complesso storico della stazione, così da marcare l'individualità della scelta e aumentare la trasparenza dai binari verso la città».

Troppo cemento anche su via Basilea? Se si costruisce come prevede la modifica di PR si realizzeranno due edifici che ostruiranno completamente la vista verso la collina di Montarina, dove, tra l'altro, c'è l'albergo omonimo iscritto nei beni meritevoli di protezione. «Mi sono reso conto – spiega Felder – che se costruisce su via Basilea secondo la linea di arretramento proposta, le costruzioni sono sottoterra. Costo di scavo notevoli

e metà dell'edificio non puoi illuminarlo naturalmente. Chi avrà interesse a costruire in quelle condizioni? O il Comune intende espropriare?».

Si parla molto di SUPSI e si tende a dimenticare che la stazione deve essere soprattutto il centro intermodale di tutti i trasporti pubblici, urbani ed extraurbani, il vero cuore del trasporto cittadino e regionale. «Il contenuto pubblico è la stazione ferroviaria» spiega Lorenzo Felder «quindi polo funzionale dei trasporti dove c'è un transito notevolissimo di persone. Essendoci questo afflusso considerevole di persone bisogna offrire uno spazio sufficiente. C'è chi arriva con il tram, con il bus, con gli autopostali, con la funicolare e con i treni. Il Piazzale di Besso sarà la stazione dei bus e dovrebbe restare solo a livello del suolo. Il terreno è comunale e non mi sembra che il Municipio abbia interesse a costruire in altezza. Le costruzioni non devono diventare muri, ci deve essere il massimo di aperture, mantenere la vista da Besso sulla città. La SUPSI deve essere il meno possibile vicino alla stazione. Sarebbe bello avere un vuoto tra la stazione e la SUPSI».

Anche il Dipartimento del territorio, nella sua analisi del progetto StazLu2, non manca di esprimere critiche sull'eccesso di volumetrie e sottolinea l'importanza di salvaguardare gli edifici storici e i beni culturali che si trovano nell'area: Montarina, tunnel di Besso, i muri del terrapieno, la funicolare degli Angeli, la stazione della ferrovia Lugano Ponte Tresa. «Il Dipartimento ritiene che le stazioni storiche FFS e FLP necessitano di un intorno caratterizzato per lo più da spazi liberi (spazi liberi disegnati, aree verdi, giardini, ecc.)» Per questo motivo il DT boccia la proposta di costruire due edifici sul piazzale sud della stazione.

«Non dobbiamo aver paura del vuoto» conclude l'architetto Felder. «Si può densificare all'esterno del comparto della stazione. Modificare il piano regolatore permettendo di ampliare le case della collina di Montarina o attorno al piazzale di Besso. Si può pensare anche a una torre, a un grattacielo dove oggi c'è l'ufficio postale di Besso. Costruire in altezza, come fanno a Basilea e a Zurigo, e lasciare spazio libero sui piazzali che circondano la stazione».

## Trincea verde

Che fare della trincea ferroviaria che attraversa Massagno?

Un primo progetto prevedeva che la trincea venisse coperta, si costruisce una sede SUPSI e si realizzasse una strada, sopra i binari, battezzata Viale della Stazione. Una proposta che si è scontrata con la reazione popolare che ha denunciato la dannosità e l'inutilità della strada.

Ora la nuova pianificazione urbanistica rilancia la copertura della trincea e anche la costruzione di un nuovo imponente campus della SUPSI, con un parco e nessuna strada.

Non è necessario essere esperti per capire che se si costruisce la SUPSI 2 (250 per 20 metri) il parco si assottiglia, perché gli spazi della trincea, larghi poco più dei doppi binari della ferrovia (da 10 a 30 metri), sono esigui, anche se si sviluppano lungo circa cinquecento metri. Nessuno spiega, nella variante di Piano regolatore intercomunale (TriMa), da chi e come potrebbe essere finanziata la copertura. E ancora, è verosimile l'idea che la SUPSI abbia bisogno a breve di una nuova sede di simili dimensioni?

La proposta più semplice e interes-

sante l'ha formulata l'architetto Felix Wettstein, presidente della Commissione cantonale del paesaggio, in una serata pubblica tenuta a Massagno recentemente. Se si vuole realizzare un parco, sostiene Wettstein, bisogna coprire di verde in modo leggero la trincea, senza alcuna costruzione. Se si intende edificare, va fatto all'esterno di questo parco, dove oggi ci sono quartieri residenziali che possono ospitare molti nuovi abitanti.

«Costruire nell'area della trincea ferroviaria di Massagno è particolarmente difficile» ci dice Marco Sailer, dei Cittadini per il territorio. «Si tratta di una superficie lunga e stretta, oltretutto con un vincolo di inedificabilità sulla striscia centrale sopra i binari. Costruire con queste condizioni comporta complicazioni e costi molto superiori al normale». Per ora, e per i prossimi anni, la trincea rimane al suo posto, così com'era alla fine dell'Ottocento, quando è nata per far scorrere la linea ferroviaria. Il rapporto di pianificazione la definisce «uno sfregio urbanistico». Giudizio severo: è invece uno spazio originale che non manca di un suo fascino.