

Piazzale di Besso

Studi di fattibilità sopra la Stazione bus e autosilo
mappali 923-913 e aree limitrofe, Lugano



Gruppo architetti **StazLu** resp.

**Architetti
Tibiletti
Associati**

Via Volta 3
CH - 6900 Lugano
t. + 41 91 910 10 40
f. + 41 91 910 10 49
info@tibilettiassociati.ch
www.tibilettiassociati.ch

ANTORINI ANTONIO STUDIO DI ARCHITETTURA SA

VIA PIANGALLINA 4 - 6900 PORZA
TEL 091 966 07 04 - FAX 091 966 32 53
www.antoriniarchitetti.ch - antorinierch@bluewin.ch

ANTONIO+ LUCA ANTORINI ARCHITETTI
ETH - SIA - OTIA



20.06.2018

Indice

- Introduzione al mandato e obiettivi
- Cronistoria dal 1987 al 2017
- Workshop: organizzazione della procedura
- 1° incontro, Workshop del 20.03.18
- 2° incontro, Workshop del 24.04.18
- Proposte per edifici ai mappali limitrofi
- Conclusioni e prossimi passi

Introduzione al mandato, obiettivi dello studio di fattibilità

Gli studi pianificatori per la sistemazione della zona della stazione FFS di Lugano si sono svolti nel corso degli anni attraverso varie idee e proposte di urbanizzazione o di masterplan che hanno visto come oggetto di analisi, oltre all'edificio storico della stazione, le zone limitrofe circostanti delineando delle soluzioni urbanistiche diverse e qualitative per il comparto nel suo insieme (segue cronistoria).

Data la complessità delle esigenze, con committenze diverse, terreni appartenenti vari attori FFS, città di Lugano, Comune di Massagno, privati, etc., non sempre le soluzioni proposte sono risultate coordinate fra di loro.

L'urgenza attuale, dettata dall'arrivo dell'opera Tram-Treno, e a causa di situazioni problematiche in alcune parti del quartiere di Besso, spinge a concretizzare un PR condiviso da tutti gli attori in tempi più brevi possibili.

Dopo l'elaborazione del Piano di indirizzo (PR StazLu2, studi associati 2015) andato in consultazione recentemente, e dopo aver raccolto l'esame preliminare del Dipartimento del territorio e le osservazioni dei privati confinanti, si è riscontrata la necessità di studiare in maniera più approfondita anche la zona del Piazzale di Besso, e zone limitrofe.

Il presente mandato, attribuito agli arch. Stefano Tibiletti e Luca Antorini, responsabili per il gruppo StazLu del lato Besso della stazione, da parte della città di Lugano, è inteso a studiare delle possibili soluzioni per una eventuale edificazione futura sopra la stazione dei bus e autosilo (progetto del Modulo 3, gruppo StazLu, su mandato del dipartimento del territorio, lavoro consegnato nel febbraio 2017).

L'obiettivo di questa procedura è la ricerca di un concetto urbanistico volumetrico tramite dialogo/incontri, fra architetti e gruppo d'accompagnamento, per arrivare ad una soluzione comune che serva da supporto per la rielaborazione del Piano Regolatore, che dovrà essere sottoposto di nuovo al C.C. di Lugano, alle autorità cantonali e ai cittadini secondo iter preposto.

Il gruppo d'accompagnamento preposto per a seguire questi studi di fattibilità è formato da rappresentanti delle autorità cantonali e comunali (Dipartimento del territorio – Divisione sviluppo territoriale e Divisione costruzioni) ed i responsabili della pianificazione e dei progetti strategici della Città di Lugano (Divisione pianificazione, ambiente e mobilità e Divisione Immobili – Progetti strategici).

Cronistoria dei progetti dal 1987 al 2017

A partire dal concorso per la stazione tenutosi nel 1989, il cui 1° premio venne assegnato al progetto *Fucsia* del team Antorini-Galfetti, si poteva già intravedere il potenziale dell'idea di un affaccio libero sulla città, in modo da favorire una trasparenza tra il lato a valle e quello a monte della Stazione. A seguito del concorso, il primo approccio da parte del gruppo architetti StazLu (con arch. Galfetti 1997 fino al 2003) è stato quello di dedicarsi in maniera approfondita al collegamento tra la città alta e la città bassa, creando un largo sottopasso pedonale a Besso.

Si è vista poi in seguito la necessità di intervenire in ambito urbanistico con la formazione di un fronte edificato continuo lungo via Basilea (studio pianificatorio del 2001). Sfociato in seguito con l'approvazione dell'indirizzo urbanistico approvato il 7 maggio 2003 dalla delegazione delle autorità.

In seguito, la stessa delegazione delle autorità approfondisce con il gruppo Linkage – (arch. M. Campi 2005) un progetto che riesamina il comparto della trincea di Massagno scendendo fin verso la stazione con l'idea di un collegamento tra i due comparti per mezzo di una strada e una copertura della trincea sul tratto ferroviario, qualificante lo spazio sovrastante con una zona verde e pedonale, sfociato nel Masterplan Città alta del 2007.

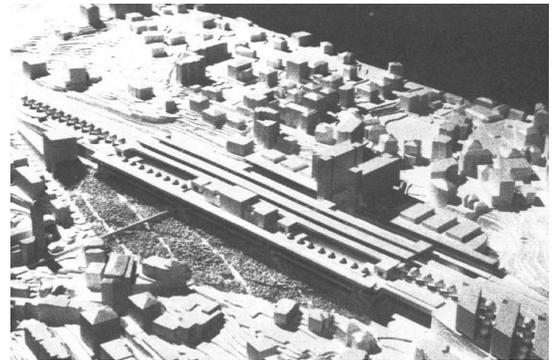
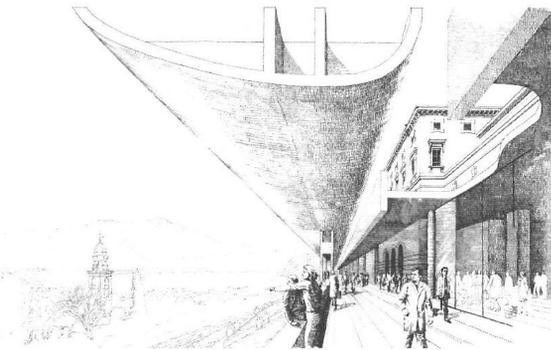
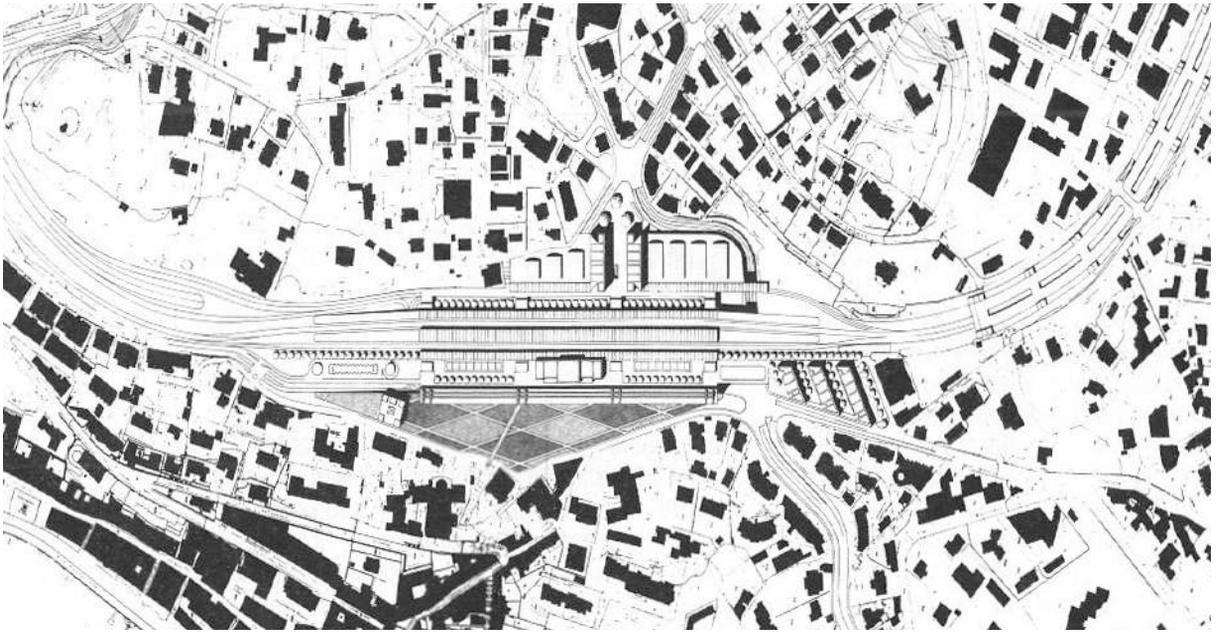
I Consigli comunali di Massagno e Lugano decidono poi nel 2010 di avviare la pianificazione secondo il Masterplan - Città Alta. Per attuarla suddividono il comparto in due piani regolatori: PR-TriMa e PR-StazLu2. Parallelamente il Cantone e la città hanno approfondito il modulo 2 con la realizzazione da parte di FFS della pensilina e nuova funicolare (gruppo StazLu 2016) e il modulo 3 con lo studio del sottopasso, stazione dei bus e autosilo (arch. gruppo StazLu 2017).

Elemento importante è anche il progetto scaturito dal concorso del 2013 organizzato dalla SUPSI per un nuovo edificio contenente il Campus SUPSI-SBB (team Crus Ortis + Giraudi Radczuweit Architetti). Così come gli studi di aggiornamento sul sottopasso e sulla stazione dei bus, con l'integrazione delle esigenze del progetto Tram-treno (2016/2017), appena preceduti dal piano di indirizzo per la variante di piano regolatore (PR StazLu 2, studi associati 2015) andato in consultazione recentemente, in seguito al quale si è riscontrata la necessità di studiare in maniera più approfondita la zona del Piazzale di Besso, per una possibile edificazione futura al di sopra della stazione dei bus e autosilo, oggetto di questo studio.

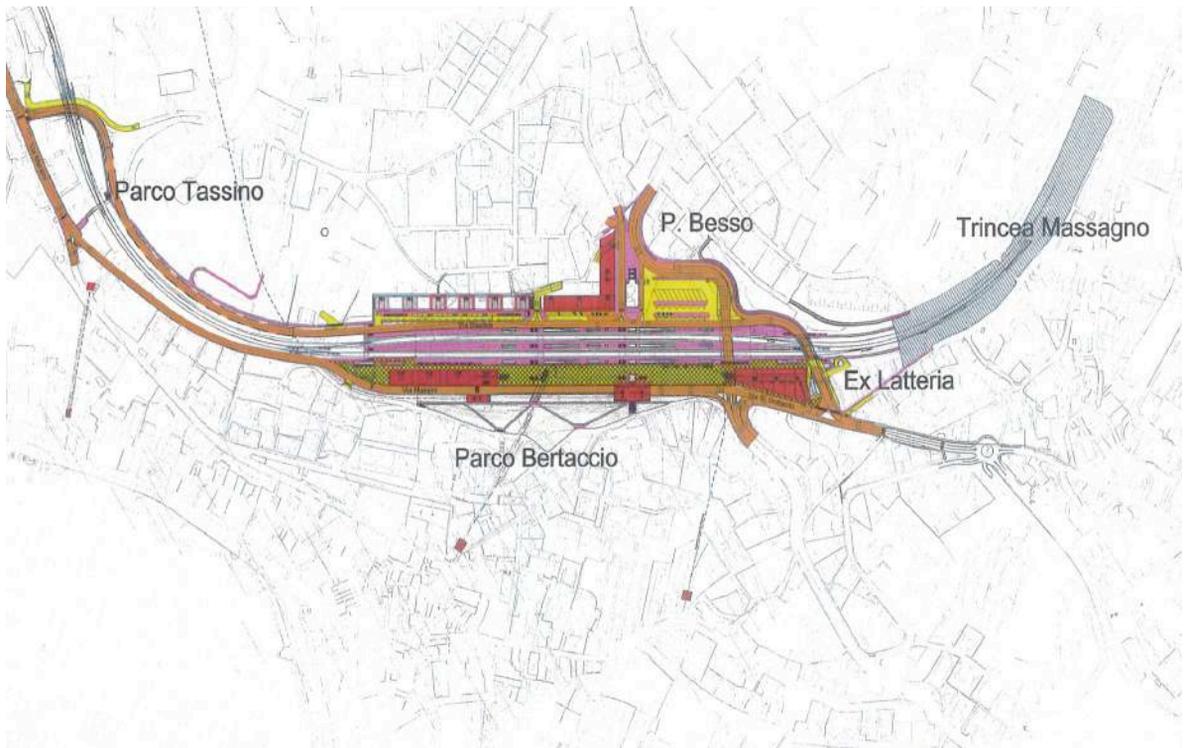
Cronistoria: 1987-89

Concorso per l'area della stazione
FFS di Lugano

1° premio: arch. Antonio Antorini, Aurelio Galfetti

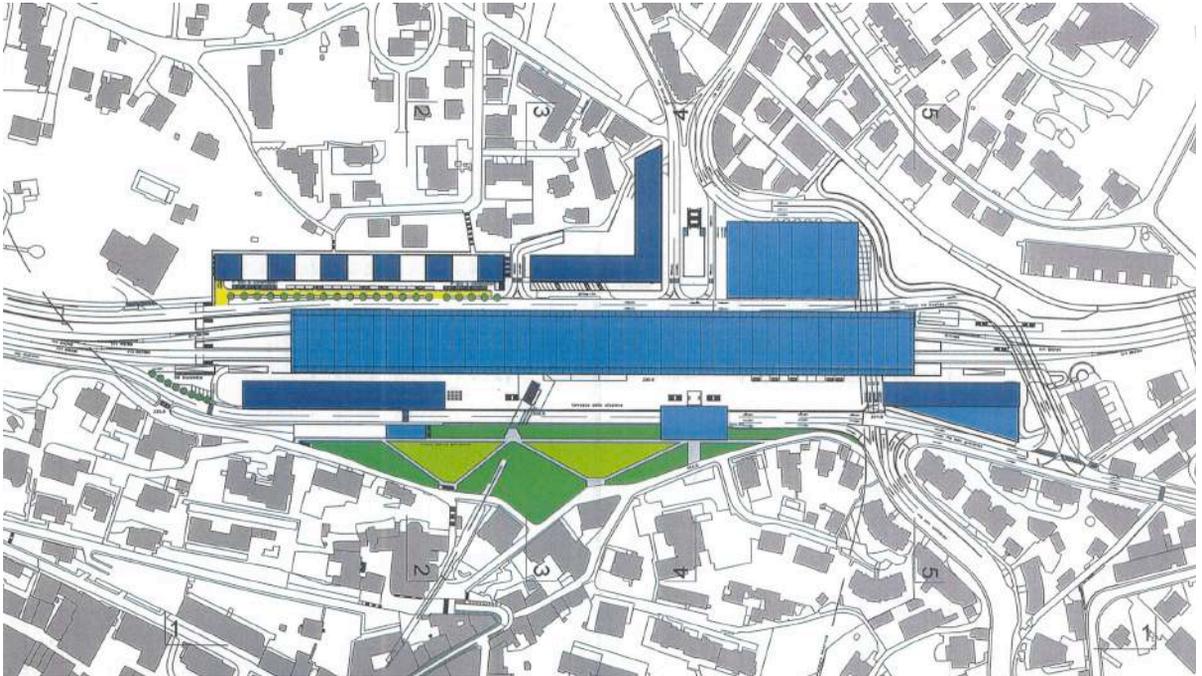


La qualità del progetto risiede nella volontà di lasciare libero da nuove costruzioni l'affaccio verso la città. Tale immagine è rafforzata da una lunga pensilina, che viene a definire lo spazio pubblico sottostante. Essa è un elemento qualificante il progetto, e forma lo spazio di transizione tra interno ed esterno, tra area di vendita e paesaggio.



Cronistoria: 2001

Studio pianificatorio dell'area della stazione
FFS di Lugano



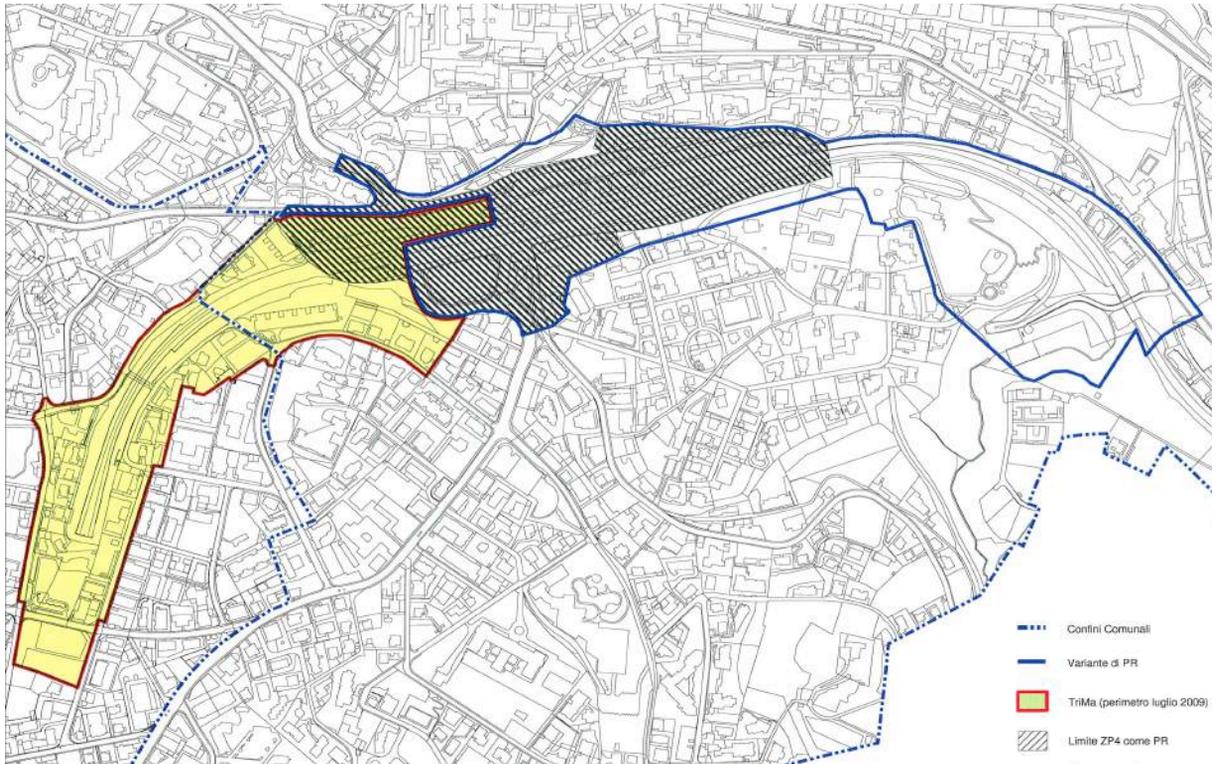
Cronistoria: 2007

Masterplan – città alta
Gruppo Linkage – M. Campi



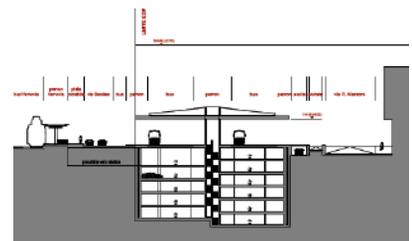
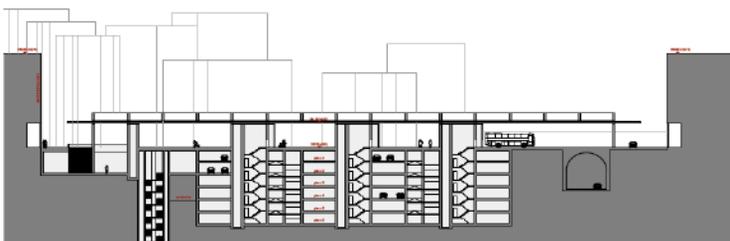
Cronistoria: 2010

Divisione del piano regolatore



Cronistoria: 2012

Atti preparatori al progetto di massima – Modulo 3

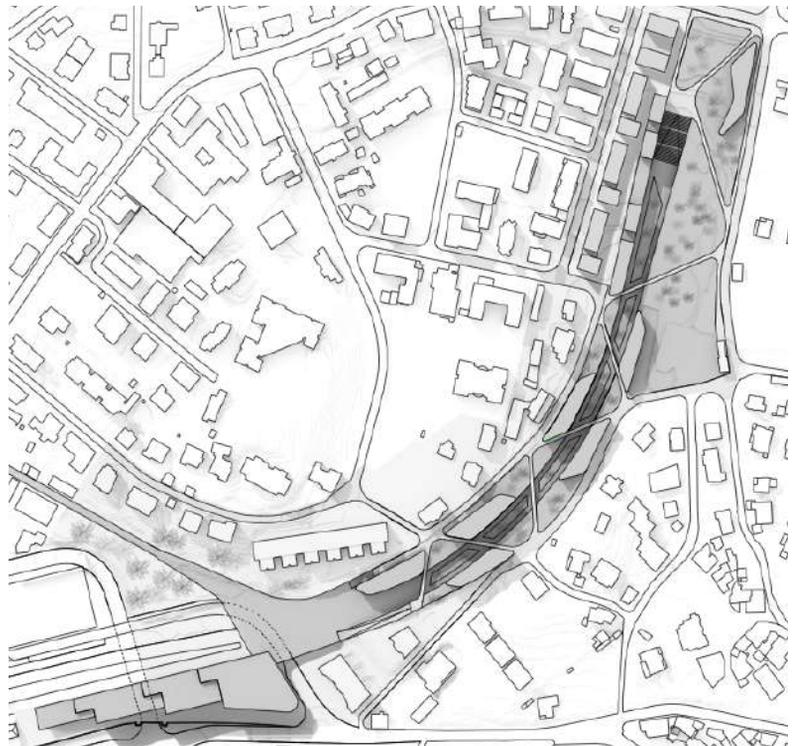


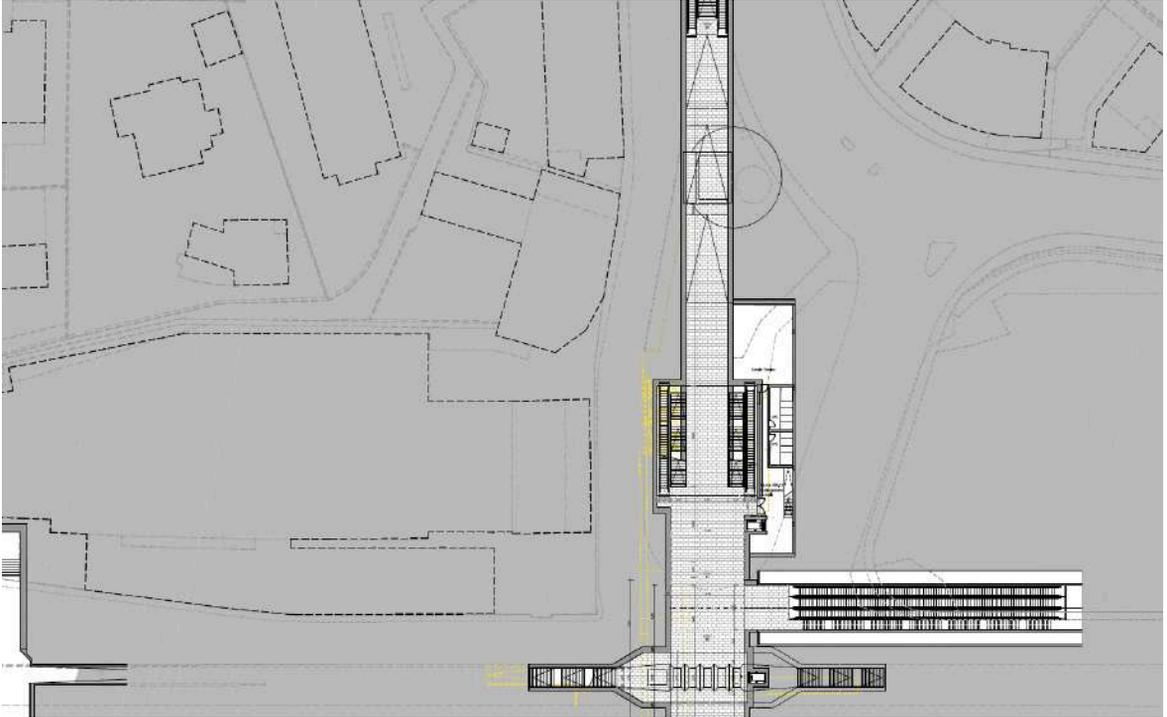
Versione pensilina



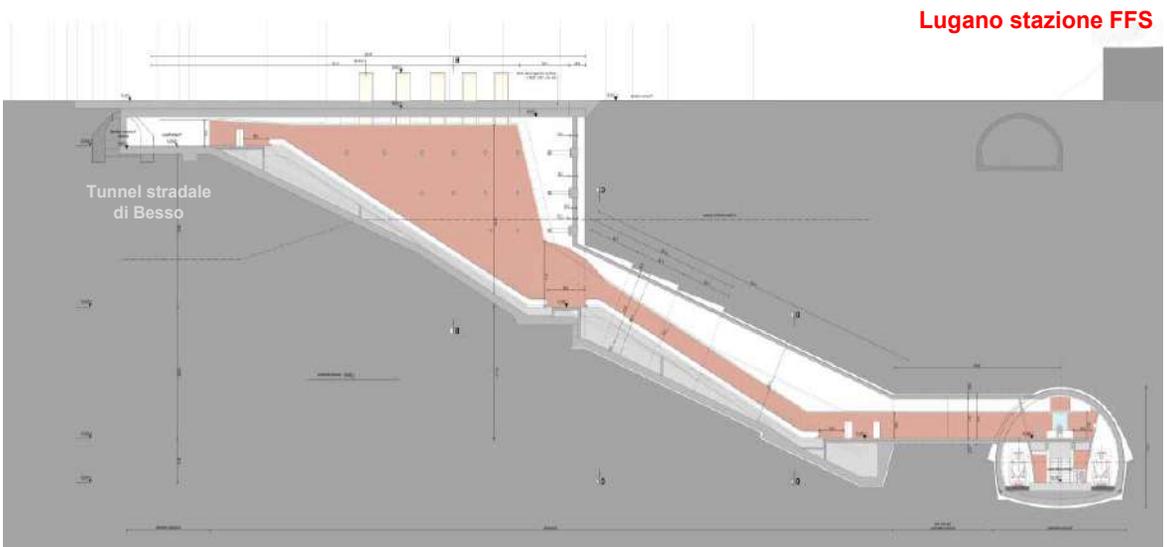
La prima decisione importante per il progetto è il prolungamento della copertura della Trincea fino al limite nord dei binari. Una consapevole volontà è fondare le radici per una solida relazione fra la Trincea, con i suoi nuovi spazi pubblici marcati dal parco e dal campus SUPSI, e la propria stazione ferroviaria.

Il filo conduttore fra la città alta e il centro urbano è così continuo, senza zone intermedie prive di appropriati significati.





Livello -2



Workshop: organizzazione della procedura e gruppo d'accompagnamento

Gli attori designati (gruppo d'accompagnamento) e relative responsabilità sono:

- 1) Il gruppo StazLu, architetti S. Tibiletti e L. Antorini responsabili lato Besso, si occuperà della coordinazione del mandato, degli studi di fattibilità e delle verbalizzazioni delle sedute.
- 2) La committenza, Municipio di Lugano, rappresentato dall'arch. Piccoli (responsabile StazLu1) e dall'arch. Hubeli (responsabile StazLu2 – Variante di PR), parteciperà possibilmente a tutte le sedute e approva i verbali.
(CD, committenza direzione)
- 3) Il Dipartimento del Territorio, responsabili del modulo 3 ev. ing. M. Giacomazzi, ing. F. Rodoni e ing. F. Tognola, parteciperanno possibilmente a tutte le sedute e approva i verbali.
(GA, gruppo d'accompagnamento)

4) Il Dipartimento del Territorio, responsabile dello sviluppo territoriale arch. M. Chiosi, parteciperà possibilmente a tutte le sedute e approva i verbali.

(GA, gruppo d'accompagnamento)

Le prestazioni del mandato si suddividono in una prima fase di preparazione e una di consegna finale.

In seguito una seconda fase con due momenti d'incontro/ workshop, preceduti dalle fasi di lavoro.

Gli architetti del gruppo StazLu hanno predisposto come materiale di supporto oltre a disegni su supporto informatico con PowerPoint, anche un modello planivolumetrico in scala 1:1000 messo a disposizione della città di Lugano.

Le riunioni si sono svolte presso lo studio degli Architetti Tibiletti Associati. Il lavoro si è svolto tra febbraio e Giugno del 2018.

1° incontro, Workshop del 20.03.18

Lo scopo del primo incontro/workshop è inteso a “provocare” risposte e suggerimenti generali da parte del gruppo d’accompagnamento.

Le esigenze:

Il Cantone realizza, oltre che il nuovo scambio intermodale stazione bus delle autolinee regionali luganesi al piazzale di Besso (come da progetto modulo 3, 2017), anche un posteggio interrato di ca. 100 per le esigenze della zona della stazione. Come anche realizza tutte le opere di miglioramenti della viabilità in generale, veicolare ciclabile e pedonale. Realizza il tram treno opera prioritaria futura.

La città di Lugano desidera verificare dei contenuti possibili per una realizzazione possibile futura sopra al piazzale, ed eventuali anticipazioni d’investimenti prima di realizzare la stazione dei bus. Come anche vuole risolvere le tematiche urbanistiche per il nuovo PR, legati per esempio all’impatto volumetrico degli stabili al loro buon inserimento nel contesto con allineamenti, altezze massime etc.

Tema1 : se la città di Lugano dovesse realizzare in futuro un’edificazione sopra la stazione dei bus (già costruita), come prospettato dalla variante di PR, il normale funzionamento della stazione stessa non potrà essere compromesso dal cantiere. Questo implica che la progettazione dello stabile e eventuali sottostrutture atte a supportare lo stesso vengano già concepite e realizzate prima dell’esecuzione del terminale delle autolinee.

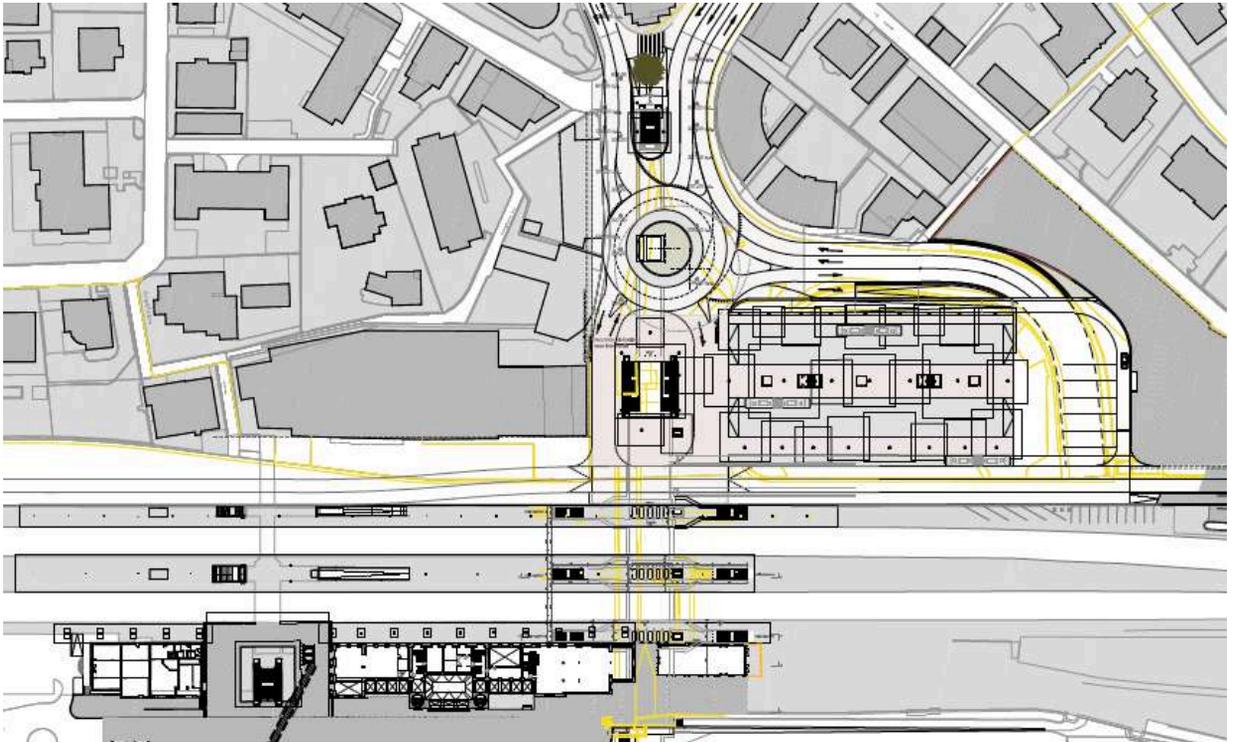
Tema 2: La realizzazione del posteggio sotterraneo, così come pensato dal progetto del modulo 3 (sotto la stazione dei bus) ha lo svantaggio di dover aspettare, per essere realizzato, la fine dei lavori per il Tram-Treno prevista per il 2027 ca. in quanto l’area del piazzale di Besso è necessaria come area di cantiere.

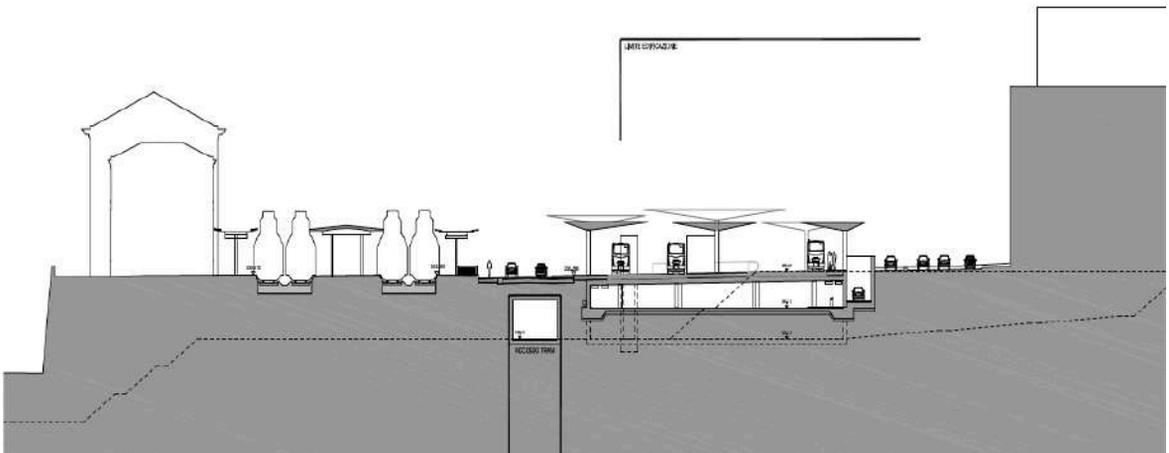
1° Proposta arch.: Tenendo conto delle esigenze diverse, soprattutto temporali, delle due committenze Cantone e Città (con realizzazione prioritaria dell’autosilo di 100 posti, e buon svolgimento del cantiere Tram-Treno) gli architetti propongono di spostare l’area destinata al parcheggio dal piazzale di Besso al parco di via Lucerna (sotto lo stesso), in modo anche da riqualificare a verde pubblico questo luogo della città ora marginale. Questa soluzione lascerebbe più tempo per studiare delle soluzioni comuni alle committenze mirate alla realizzazione definitiva di una stazione bus con un edificio posto al di sopra della stessa.

Questa soluzione ha destato l’interesse di entrambi i committenti.

Essi chiedono agli architetti di riprendere questa soluzione per il prossimo incontro e di verificarne fattibilità e dimensionamenti e il numero possibile di posteggi.

2° Proposta arch.: considerate le problematiche relative allo spazio relativamente esiguo del comparto piazzale Besso (occupato quasi interamente dallo spazio per i bus) e considerata anche la necessità di collegare le parti della città (trincea di Massagno, edificio SUPSI etc.), gli architetti propongono di sviluppare un tema detto “Piattaforma Pubblica” al primo piano.





1° incontro, Workshop del 20.03.18

Gli architetti hanno presentato in seguito alcune differenti proposte di edificazioni sopra il terminale dei bus con schemi plano-volumetrici modello e tipologie diversificate (a seguire Varianti 1,2,3,4)

La discussione si è concentrata anche sui contenuti possibili dell'edificio: vengono proposti contenuti commerciali, terziari, amministrativi e scolastici (estensione SUPSI) mentre vengono del tutto esclusi contenuti di tipo residenziale.

Variante 1: edificio a corti

edificio singolo/autonomo

Variante 2: edificio a corti

Edificio esteso verso il parco

Variante 3: edificio a corti

Edificio esteso verso il parco e verso binari

Variante 4: edificio a torre

Collegamento tra il parco e il sottopasso

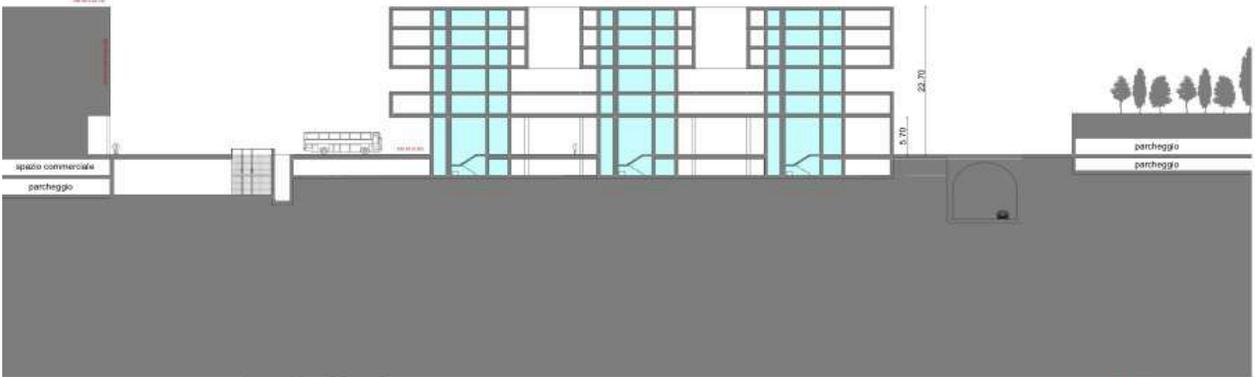
Variante 1
Edificio a corti

edificio singolo/autonomo



Variante 1
Edificio a corti

edificio singolo/autonomo



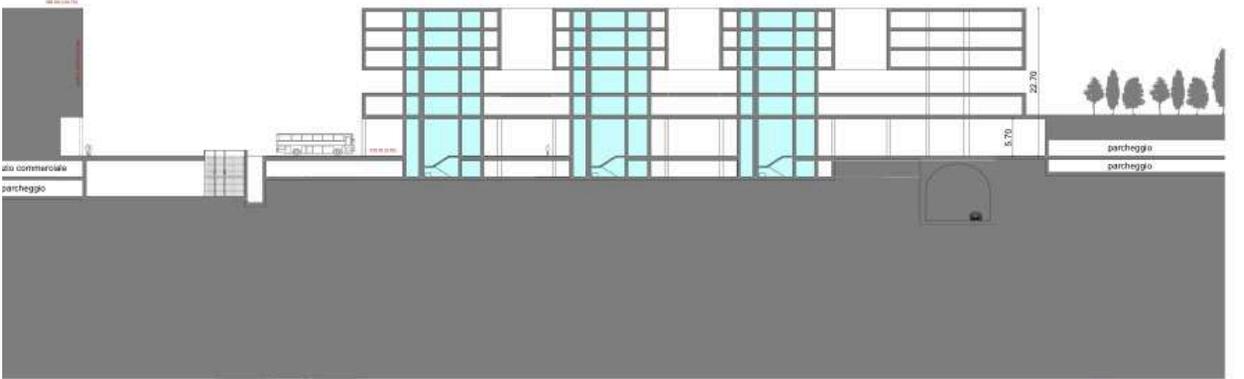
Variante 2
Edificio a corti

edificio esteso sino al parco



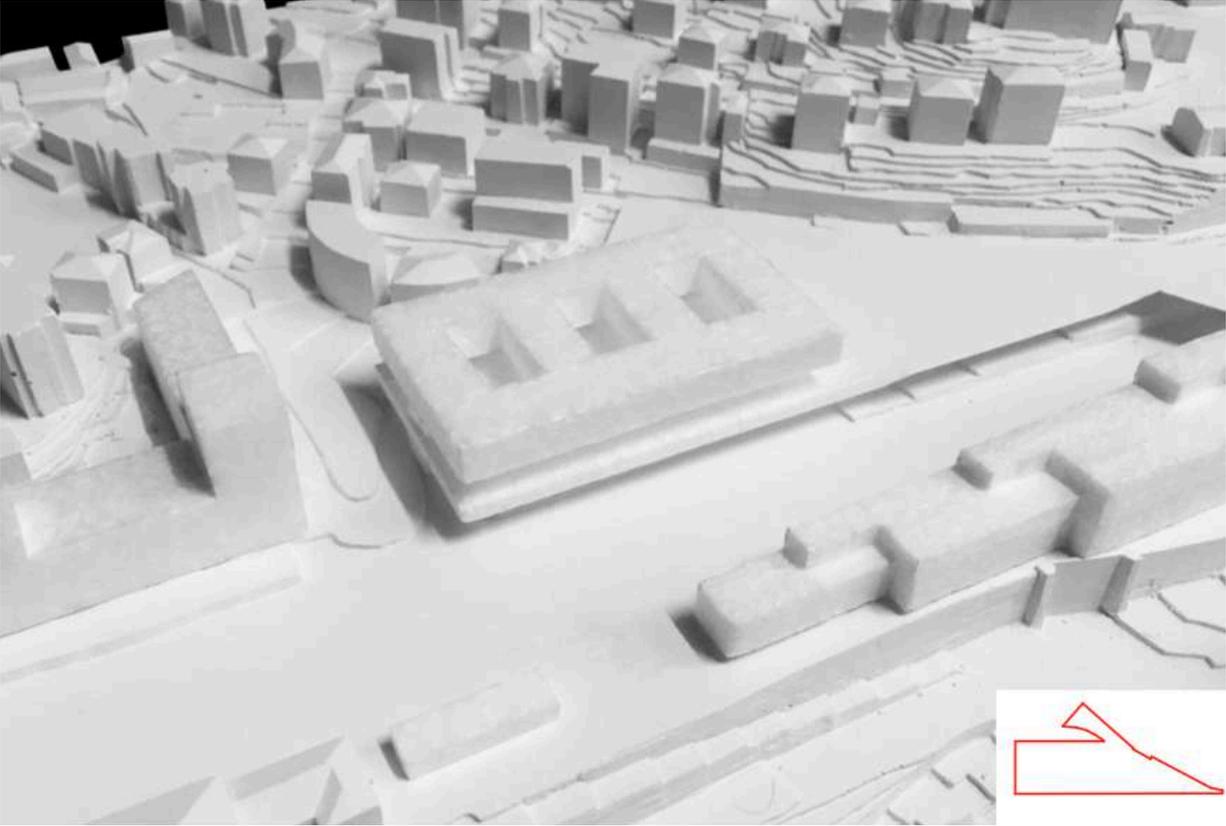
Variante 2
Edificio a corti

edificio esteso sino al parco



Variante 3
Edificio a corti

edificio esteso sino al parco
e verso i binari



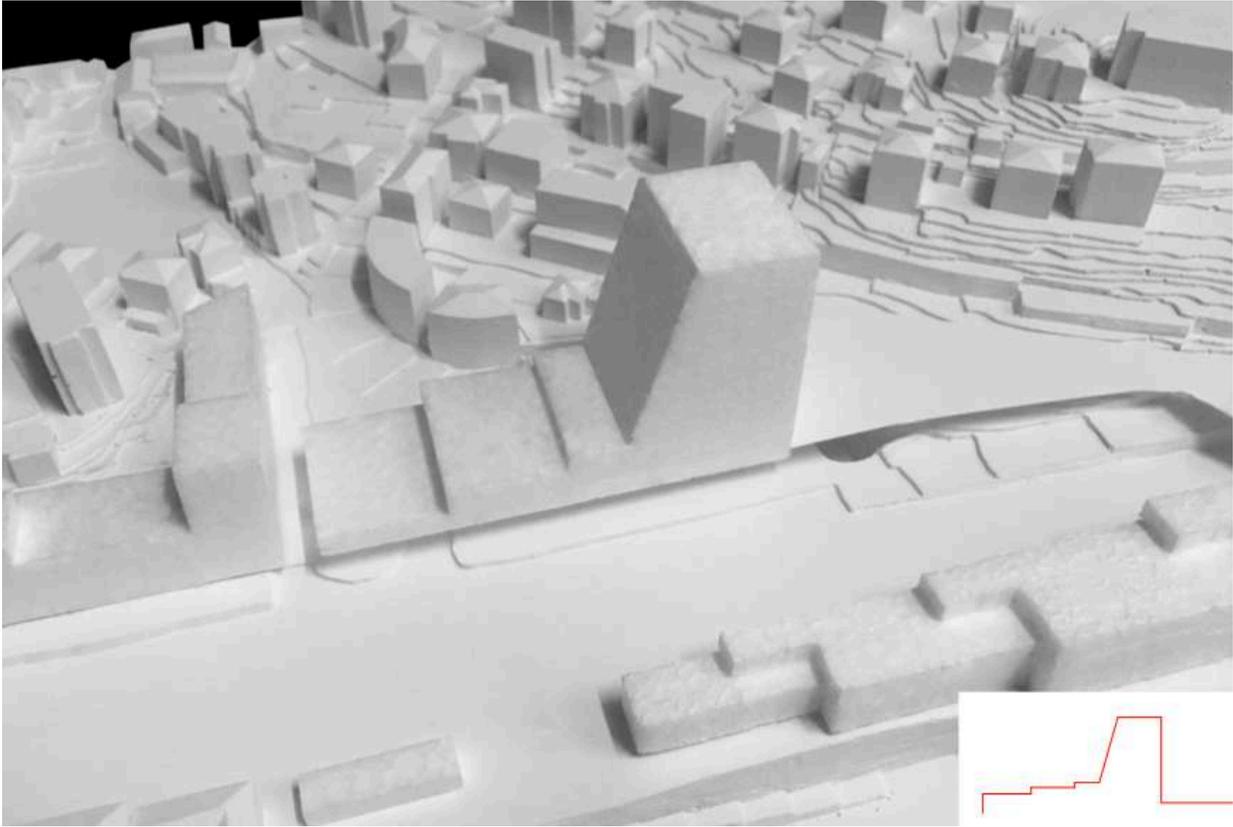
Variante 3
Edificio a corti

edificio esteso sino al parco
e verso i binari



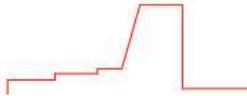
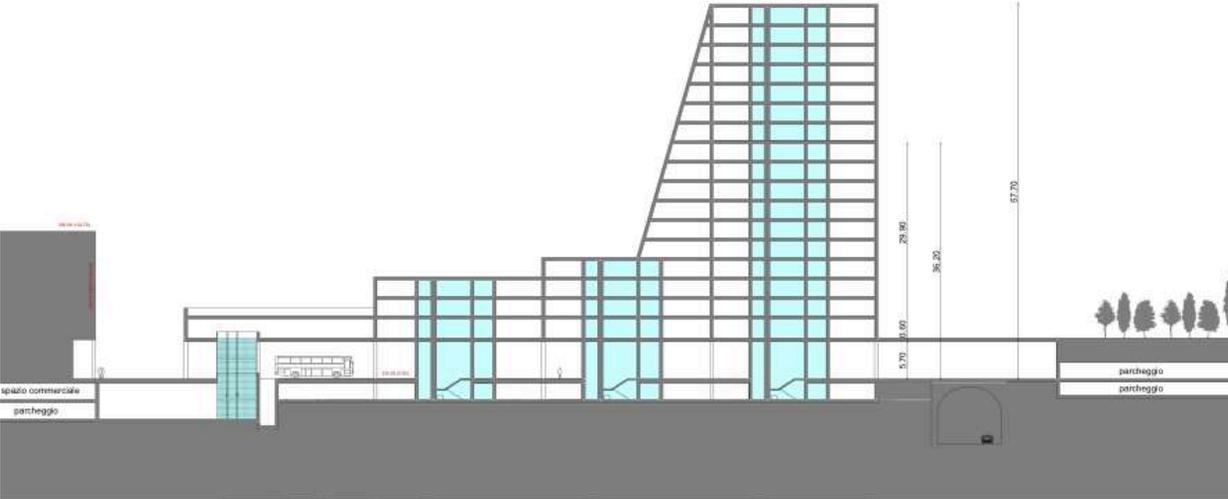
Variante 4
Edificio a torre

Collegamento tra il parco e il sottopasso



Variante 4
Edificio a torre

Collegamento tra il parco e il sottopasso



Sintesi osservazioni del 1° incontro Workshop del 20.03.18

Sulla base dei suggerimenti e delle considerazioni del primo incontro, vedi spiegazione dettagliata nel (**verbale 02 rev. inviato il 10.04.2018**), si riassumono le considerazioni del gruppo di accompagnamento:

Variante 1: edificio a corti , edificio singolo/ autonomo.

Volumetria abbastanza ben inserita nel comparto, anche se possibile una maggiore edificazione, risulta problematico il sistema d'accesso allo stabile, risalite, collegamenti con parcheggio etc.

Variante 2: edificio a corti, Edificio esteso verso il parco

Volumetria ben inserita nel comparto, sistema d'accessi tramite parco ben risolto.

Variante 3: edificio a corti, Edificio esteso verso il parco e verso binari

La volumetria risulta troppo importante, conflitto con strada e allineamenti.

Variante 4: edificio a torre, Collegamento tra il parco e il sottopasso

La variante a torre è da scartare in quanto già le osservazioni del Cantone sul comparto C (testata C1) indicano criticità per elementi emergenti in conflitto con stazione storica e contenuti difficilmente giustificabili.

Il gruppo d'accompagnamento approva la funzionalità e l'idea della piattaforma di collegamento con il parco, ma chiede agli architetti di verificare gli accessi e la fattibilità del posteggio sotto il parco.

Si esclude un accesso veicolare al posteggio da via Lucerna.

Malgrado la criticità dell'elemento Torre, si chiede comunque agli architetti di verificare un eventuale altro posizionamento più verso il sottopasso.

Il gruppo d'accompagnamento esclude contenuti di tipo residenziale, ma unicamente commerciali amministrativi e scolastici.

Gli architetti si impegnano a proporre altre varianti per il prossimo incontro.

2° incontro Workshop del 24.04.18

Sulla base dei suggerimenti e delle considerazioni del primo incontro, gli architetti rielaborano le seguenti proposte:

Viene riproposta una copertura della stazione dei bus come prolungamento/estensione del parco, e collegamento con la trincea di Massagno.

La copertura vuole essere un nuovo spazio pubblico usufruibile come terrazza belvedere con contenuti pubblici-commerciali e possibile collegamento pedonale al futuro campus SUPSI.

Viene riproposto il parcheggio sotto il parco di via Lucerna, secondo realizzazioni in 4 fasi:

1. Realizzazione posteggio anticipata rispetto al cantiere Tram-Treno. Accesso veicolare provvisorio, passerella pedonale provvisoria per l'indipendenza dall'area cantiere del Tram-Treno,
2. Anticipo realizzazione delle fondazioni ed eventuali sottostrutture per la futura edificazione superiore (NB: anticipo progettazione di massima dell'edificio futuro).
3. Realizzazione della stazione bus con copertura a spazio pubblico.
4. Realizzazione dell'edificio superiore, contenuti amministrativi pubblici o scolastici.

NB: La soluzione della piastra pubblica di copertura vuole rispondere concretamente ad una situazione transitoria in modo da risolvere con efficacia delle tempistiche difficili da prevedere. In questo modo si offrono alla città degli spazi vivibili in una condizione di importante densità e mobilità, elevando una semplice copertura a spazio pubblico con vocazione ricreativa e valenza turistica.

Così la piattaforma diventa la base della futura edificazione.

Note:

Gli architetti propongono nuovi accessi veicolari al parcheggio di via Lucerna, possibili sia dalla rotonda come anche dalla via Basilea.

Gli Architetti rendono attenti che le dimensioni necessarie alla realizzazione degli stalli per i bus (passanti e con possibilità di superamento nei due sensi di marcia) definiscono con precisione la posizione dei pilastri a sostegno della edificazione superiore.

Tale posizionamento (vedi schema) definisce anche l'allineamento auspicato dell'edificio sopra la stazione dei bus con quelli lungo via Basilea.

Piattaforma sopra stazione dei bus, estensione del parco, concetto generale

Collegamento parco – SUPSI



Futura possibile edificazione



Autorimessa
Area di cantiere

1° intervento

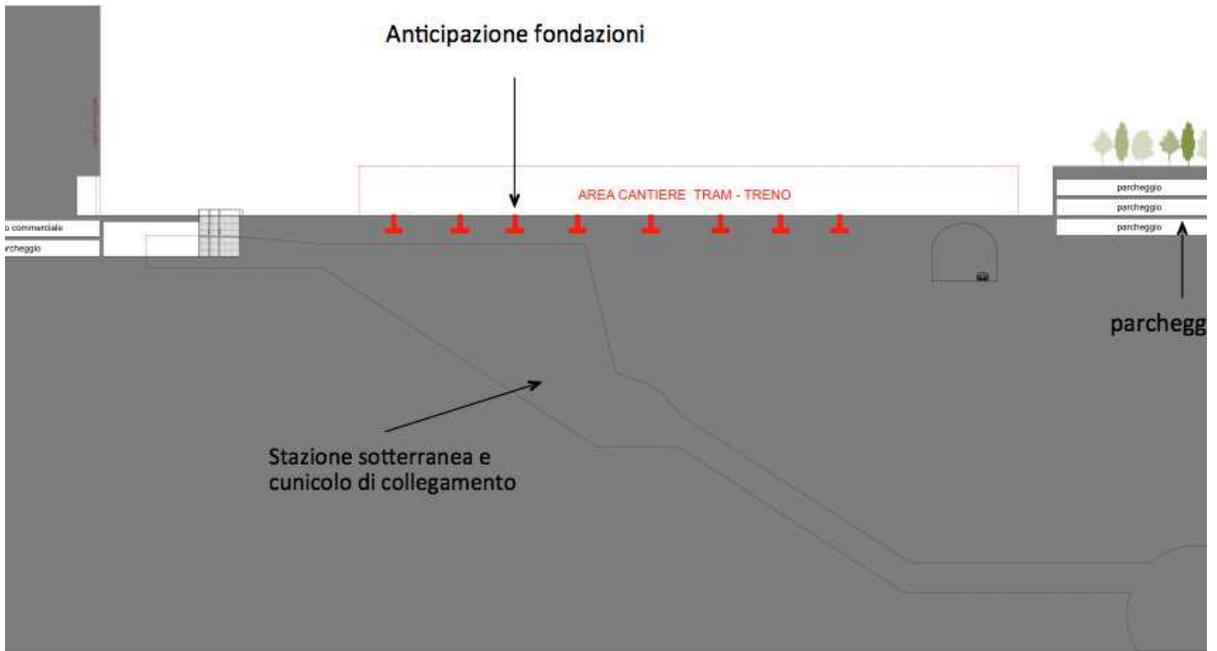


Parco
Area di cantiere + passerella provvisoria



Sottostruttura per possibile edificazione

2° intervento

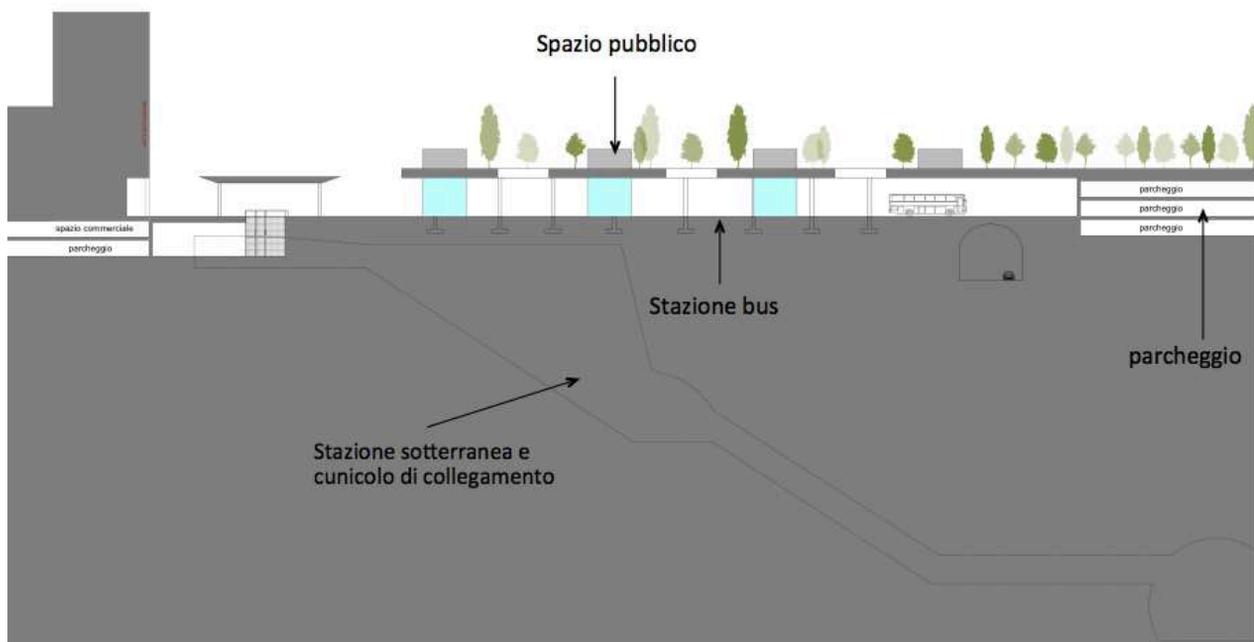


Stazione dei bus struttura



Piattaforma sopra stazione dei bus, estensione del parco

3° intervento



Futura possibile edificazione

Piano tipo – contenuti pubblici, scolastici, amministrativi

4° intervento



2° incontro

Workshop del 24.04.18

Successivamente vengono presentate tre varianti di studi di fattibilità: le varianti che seguono vogliono verificare con modello in scala 1:1000 l'inserimento del nuovo volume nel contesto urbanistico.

Variante 1 – *edificio a 3 corti a un piano*

Questa ipotesi di progetto presenta l'idea di mantenere il piano primo libero, collegato al livello del parco che oltre a zona di svago può accogliere anche degli spazi commerciali (bar, chioschi, etc.). Il secondo piano è dedicato ai contenuti principali dell'edificio, caratteristica è la presenza di 3 corti che permettono il passaggio di luce fino al piano terra, dove è situato il terminale dei bus (h 15.50 metri, come parte dell'edificio mapp. 961/964).

Variante 2 – *edificio a 3 corti a due piani*

Questa soluzione ha le stesse caratteristiche della variante 1; l'unica differenza è quella di avere due piani sopra il piano libero (h pari a 22.70 metri come edifici limitrofi secondo PR).

Variante 3 – *edificio a torre- 60 metri*

In questo schema volumetrico si propone una torre di 60 metri a ovest dell'edificio, in cui si mantiene il primo piano libero (con spazi commerciali).

Variante 1

Edificio a 3 corti a un piano



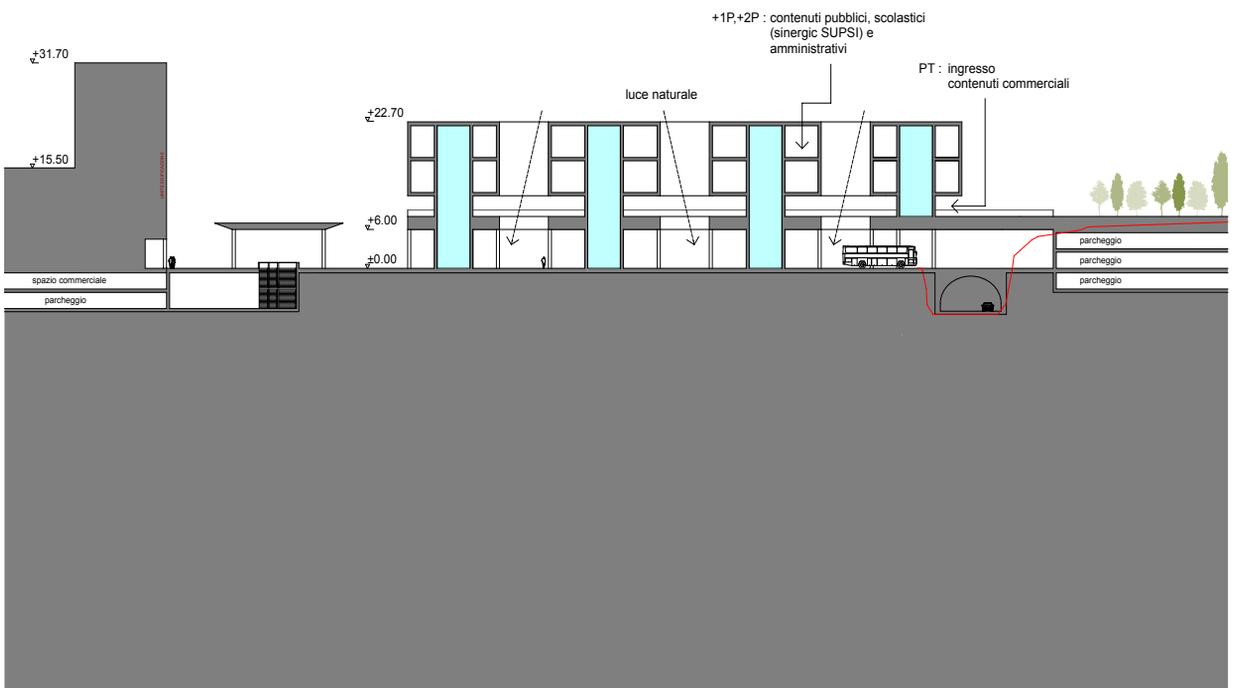
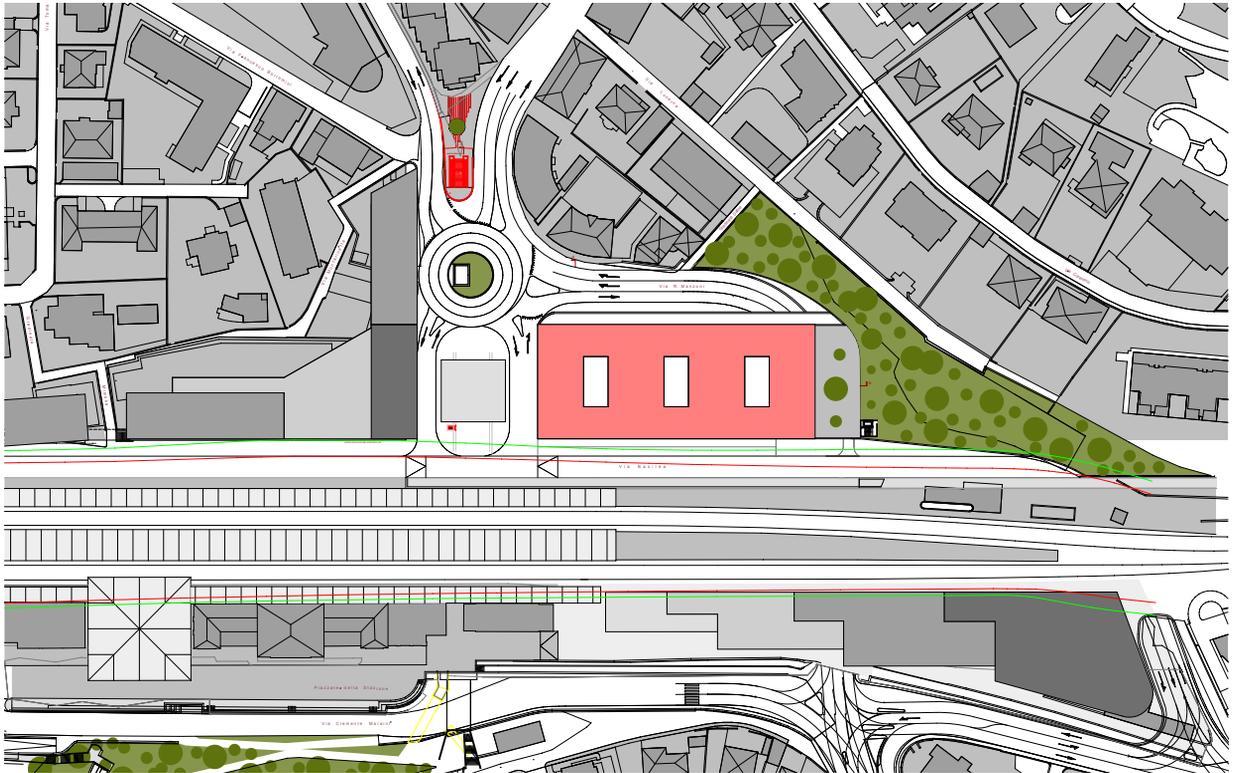
Variante 2

Edificio a 3 corti a due piani



Variante 2

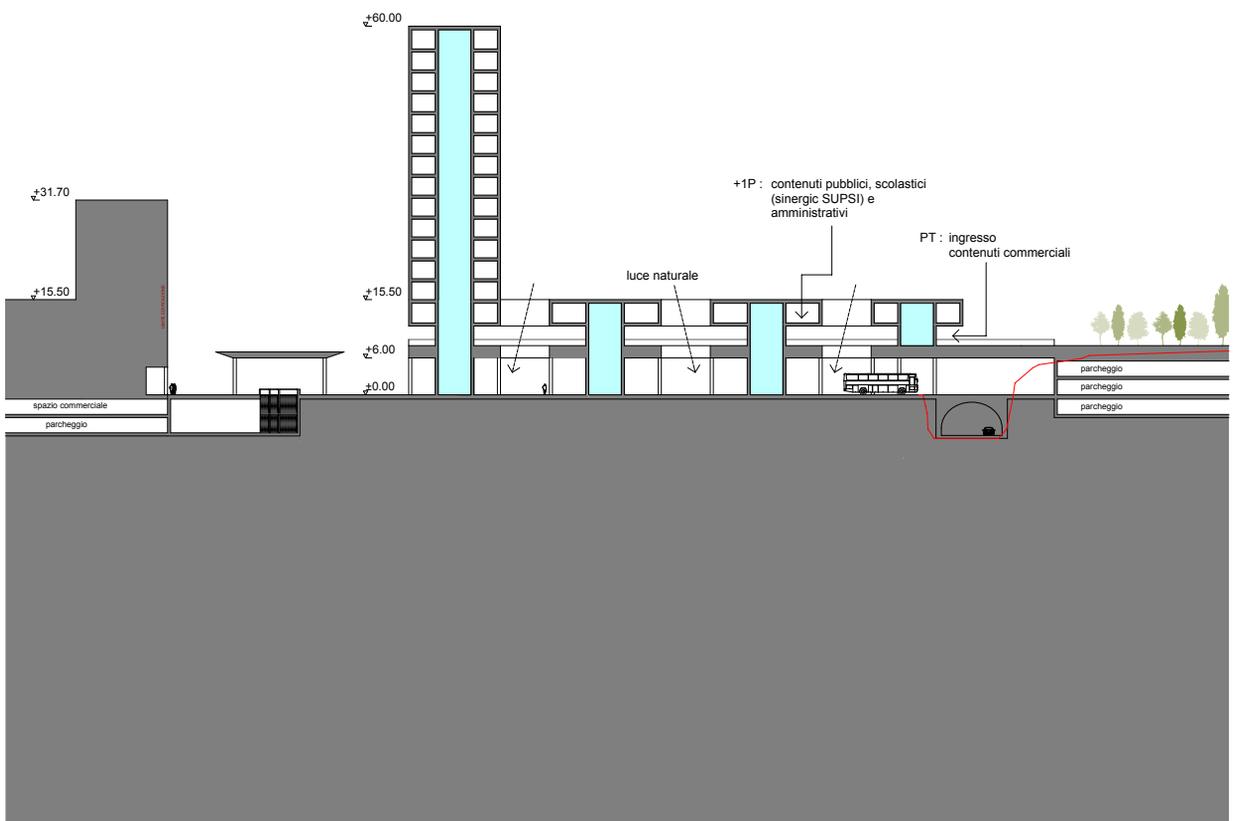
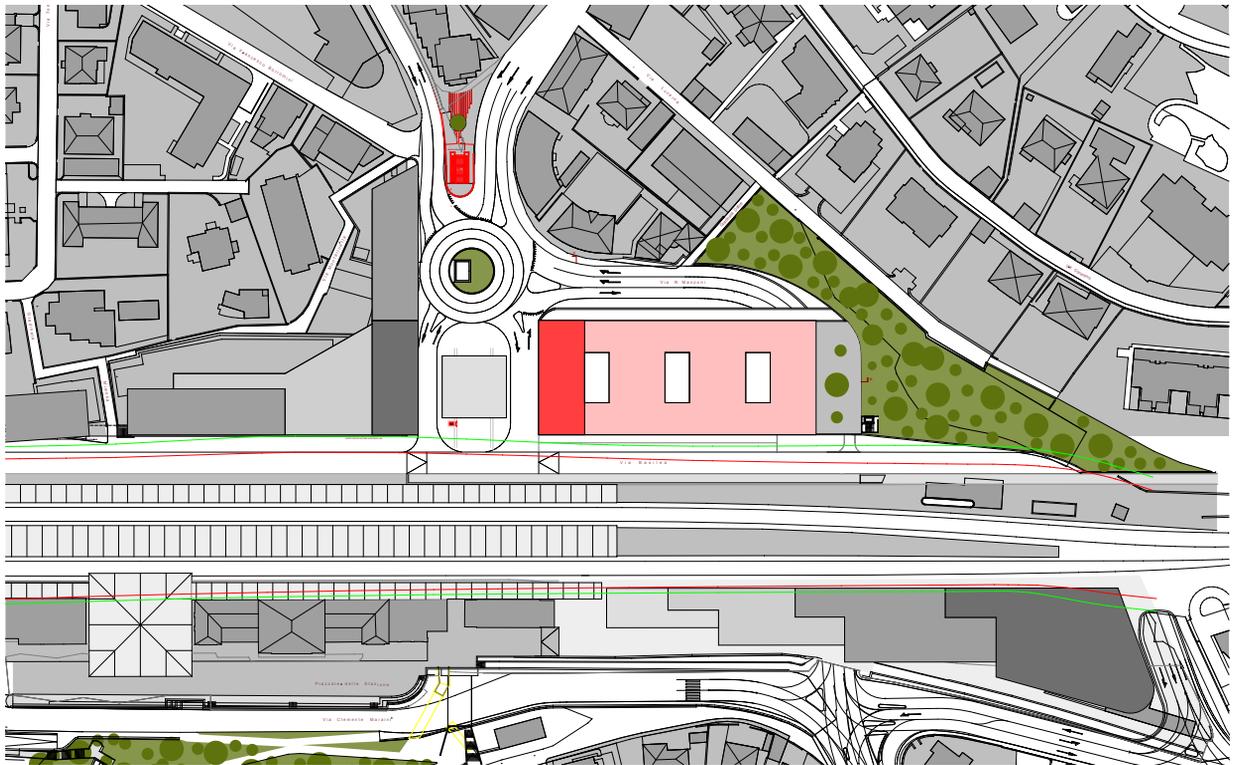
Edificio a 3 corti a due piani





Variante 3

Edificio a torre – 60 metri



Proposte per edificio ai mappali 961-964

Gli arch. presentano anche delle riflessioni sulla proprietà ai mappali 961-964 (ex posta) dove si ipotizza una volumetria emergente differente (rispetto alla torretta della prima proposta di pianificazione) "allungata verso Besso": il volume superiore si allinea alle dimensioni in larghezza della piastra sul piazzale Besso (vedi foto del modello di studio) e lo spazio diventa il portale del lato ovest della stazione, simile all'idea proposta nel progetto di concorso Galfetti - Antorini.

Viene mostrato uno schema di progetto per l'edificio ex Posta che, secondo quanto indicato dall'attuale proprietà, ospiterà probabilmente un Hotel verso Piazzale Besso mentre sul lato dei binari ospiterà degli appartamenti per anziani con al piano -1 spazi per negozi e commerci, con un collegamento sotterraneo fra i due sottopassi della stazione. Portici al piano terreno su entrambi i lati.

Nuove scale mobili sotto il portico, realizzate dalla proprietà privata, potranno favorire il collegamento tra il sottopasso (come un by pass provvisorio) e il portico lungo la via Besso, facilitando la realizzazione della strada in superficie e lo svolgimento del cantiere del Tram-treno.

Queste ipotesi sono state discusse preliminarmente fra la città di Lugano (Divisione pianificazione, ambiente e mobilità) ed i rappresentanti della proprietà privata.

Vengono inoltre precisate le altezze proposte per l'edificio: 22.70 metri, "corona" con h 31.70 metri, parte verso via Basilea ca. 15.50 metri, escluso parapetto (+1 m = 16.50 m).

La problematica osservata durante l'esame preliminare del Cantone sull'opportunità di predisporre o meno una torretta all'angolo dell'edificio a L, che avrebbe perturbato le gerarchie paesaggistiche rispetto agli edifici monumentali storici quali la Cattedrale e la stazione esistente, trova qua miglior soluzione. L'edificio e la sua volumetria si articolano diversamente con un abbassamento delle altezze lungo via Basilea (15.50 m) e innalzamento lungo via Besso (31.70 m) in corrispondenza unicamente della volumetria del nuovo volume sopra la stazione dei bus, **formando un insieme, un portale** tra il quartiere di Besso e la stazione. Il resto delle altezze si mantengono a 22.70 m.

**Foto modello progetto per
mappali 961-964**



**Vista d'insieme del modello di studio e della soluzione scelta:
variante 2 -edificio a 3 corti a due piani**



Conclusione e prossimi passi

(Vedi anche verbale 03 rev. inviato il 31.05.2018)

La variante 3 - edificio a torre - 60 metri

viene scartata, dal momento che il concetto di torre non risulta idoneo in quel contesto come già sottolineato precedentemente. Il gruppo d'accompagnamento osserva che per proseguire un'eventuale soluzione di questo tipo si dovrebbero fare delle valutazioni urbanistiche su tutto il territorio cittadino.

La variante 1 - edificio a 3 corti a un piano

non possiede abbastanza superficie usufruibile per i contenuti a cui è destinato l'edificio stesso.

Si conclude che la variante 2 - edificio a 3 corti a due piani

risulta la più convincente, sia dal punto di vista volumetrico, dell'inserimento, dei concetti per spazio pubblico sopra la piastra e collegamenti con il parco, come anche per la quantità di superficie utile che se ne ricava.

Si ritiene che l'altezza e la volumetria di questa soluzione siano compatibili con le esigenze urbanistiche e di unitarietà del comparto della stazione. Gli spazi pubblici al livello del piano terreno e del primo piano sono ritenuti interessanti e adeguati al contesto del nodo intermodale, della stazione e a supporto della densità abitativa attuale e futura del quartiere stesso e della stazione.

Viene integrato nel modello il progetto per l'edificio della SUPSI (lato nord) e si propone (verso sud) una soluzione volumetrica equilibrata con volume scalato "simmetrico" simile a quello della SUPSI.

Questa soluzione non è condivisa da tutti i presenti, e si attendono, per questo comparto, i risultati del MSP lato sud, condotto dalle FFS e dalla città di Lugano.

Si osserva che occorrerà prestare attenzione all'imponente sequoia presente sul mappale 913 segnalata dal DT in sede di esame preliminare.

Nota bene:

Il presente documento (studi di fattibilità) è il risultato di un processo di condivisione attivo/partecipativo fra progettisti del Gruppo StazLu e gruppo d'accompagnamento (rappr. Città e Cantone)

Per la stesura del messaggio per la variante del Piano regolatore dovrà essere garantito il necessario coordinamento tra architetti e pianificatori.

Dopo il consolidamento del PR e prima della realizzazione della stazione dei bus, occorre una progettazione di dettaglio verificata tramite concorso di architettura o mandato di studio in Parallelo (Sia 142 o 143) e per l'attribuzione dei mandati.

Il presente studio di fattibilità serve come base di preparazione ai prossimi passi, dovranno poi essere meglio definiti contenuti e obiettivi di realizzazione (città di Lugano assieme a Cantone)