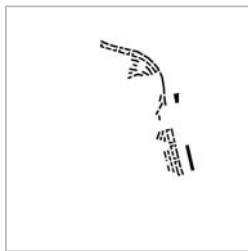


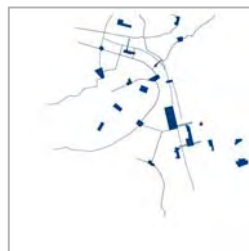
MASTERPLAN CITTÀ ALTA



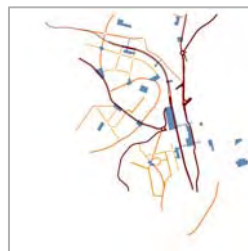
Edificazione



Collegamenti pedonati



Rete ciclabile



Rete stradale



Paesaggio

Versione D / 7 settembre 2007

Mario Campi architetto FAS e associati SA / Gruppo Linkage

Committenti

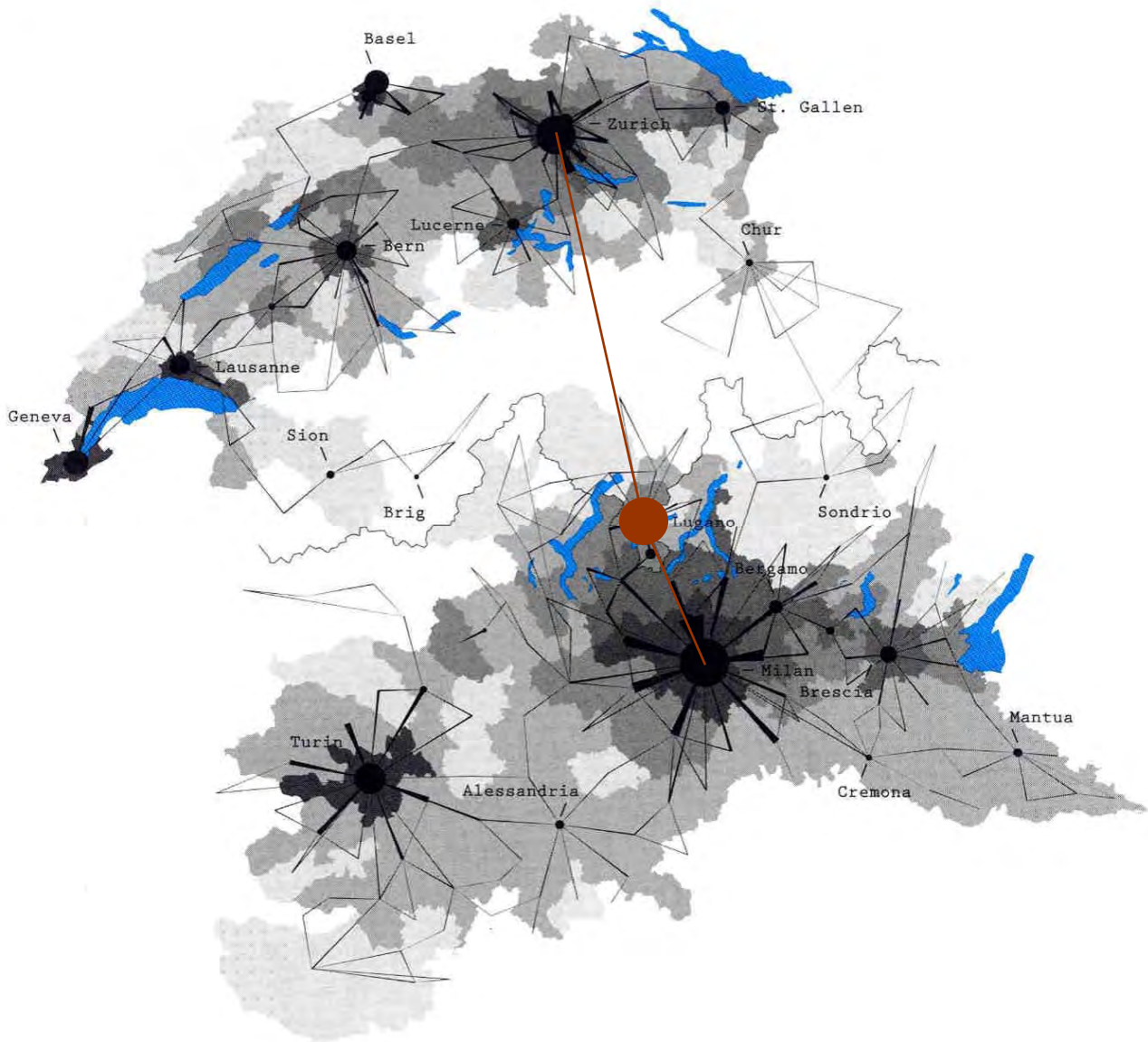
Cantone Ticino,
Dipartimento del Territorio

Città di Lugano

Comune di Massagno

Contenuto

Committenti	2
Contenuto	3
Nuova centralità	5
Piano urbanistico	7
Piano del traffico	11
Paesaggio e svago	15
Piano degli azzonamenti	17
Attuazione	20
Lista di controllo	26
Materiali	27
Gruppo Linkage	28
Allegati	29



Densità abitativa e spostamenti pendolari
[Illustrazione da Rossi, Torricelli, 2003]

Nuova centralità

Nel repertorio di forme e di spazi che oggi costituiscono la città contemporanea il centro storico a struttura consolidata appare ormai per essere un'eccezione.

All'idea di città contemporanea corrisponde invece qualcosa di molto diverso. A prima vista una commistione di edifici eterogenei e di spazi aperti. Ad una lettura più approfondita l'apparire di un nuovo ordine, più complesso e diversificato del concetto di centro storico. Un territorio urbanizzato segnato dalla presenza di infrastrutture e nuove attrezzature. Autostrade, ferrovie, stazioni, nodi di traffico e attorno una rete di altre attività. Edifici per l'industria, per uffici, per scopi culturali e del tempo libero ed abitazioni.

Di conseguenza la parola città si deve estendere alla comprensione di tutto il territorio urbanizzato, e fare un progetto urbano significa costruire una nuova idea di città a partire dai valori e dalle energie presenti.

È dunque il momento di un progetto per una città che cresce e si trasforma, che voglia o sappia confrontarsi con i nuovi contenuti ed i nuovi programmi del nostro modo di vivere. Questa strategia riguarda non solo gli edifici ma in primo luogo anche le infrastrutture.

In definitiva un progetto che si occupa della complessità dei valori della città contemporanea. Valori che abbiamo inteso scoprire senza pregiudizi, con spirito critico e consapevolezza storica.

A proposito della città. Roland Barthes scriveva: "Il centro deve essere denso e pieno".

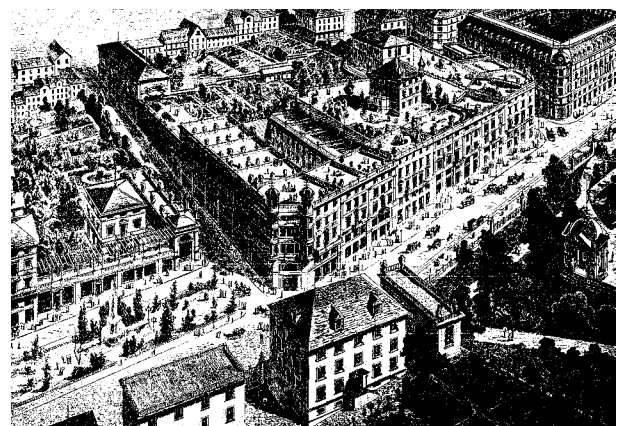
A questo scopo immaginiamo soluzioni che seppur nuove non intendono dimenticare le lezioni sulla qualità urbana della città

storica. E per porre rimedio alle costrizioni riscontrate non c'immaginiamo soluzioni spettacolari con binari sospesi o viadotti audaci, elementi così difficili da inserire negli spazi urbani.

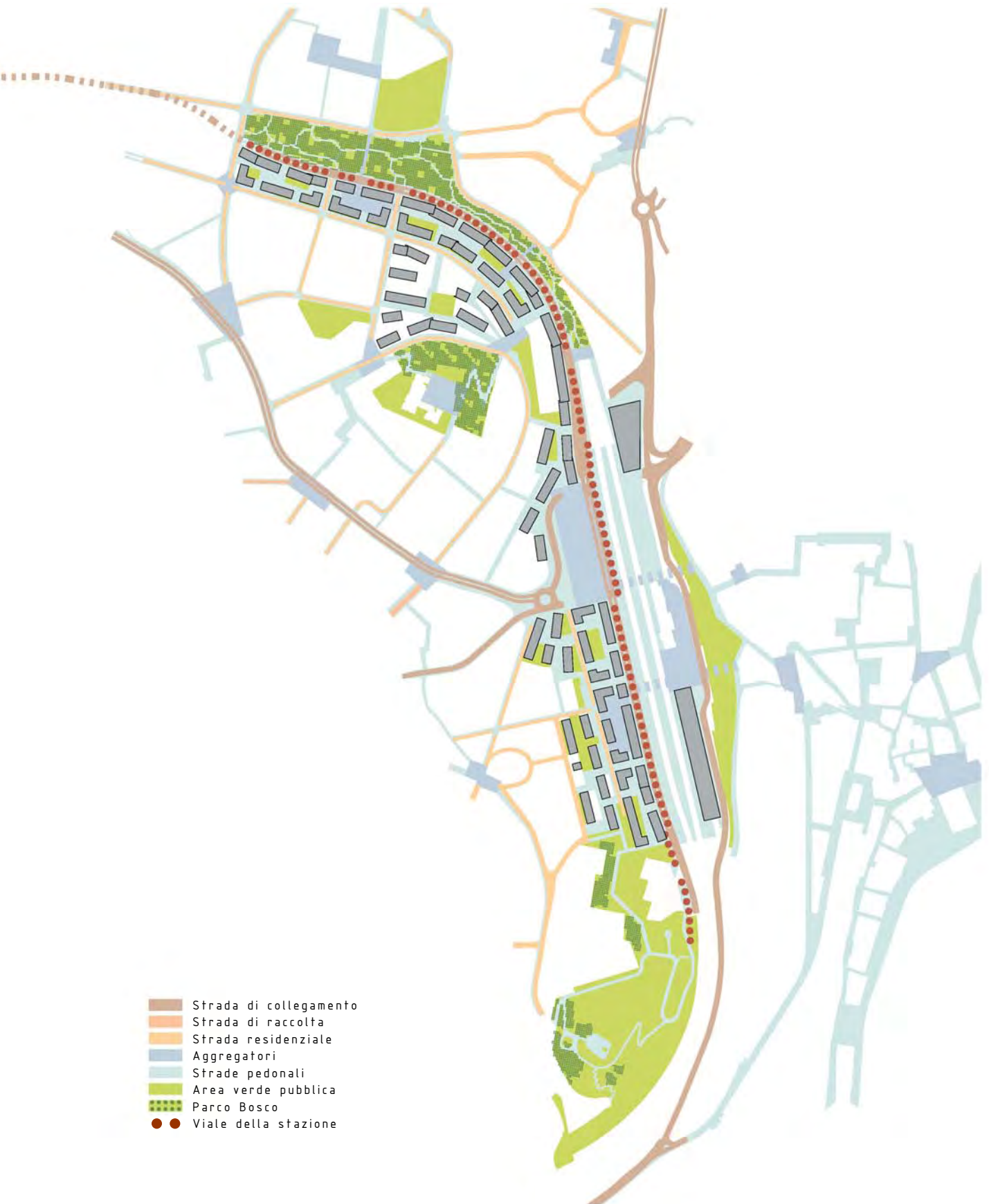
C'immaginiamo invece un nuovo viale della Stazione, un asse cittadino tradizionale che collegherà Massagno con la stazione, lungo il quale stiano allineati dei fabbricati urbani, densi di contenuti programmatici complessi del tipo post-terziario, commerciale ed abitativo.

Questi fabbricati lungo il viale della Stazione si affacciano anche sullo spazio aperto del nuovo parco. Essi consolidano da un lato l'identità diversa dei quartieri di Massagno, e dall'altro addensano le strutture cittadine esistenti evitando il disperdersi della città nel territorio. Nel contempo proponiamo per il quartiere di Besso un'accessibilità della stazione ferroviaria facilitata, non più isolata, bensì parte della fabbrica cittadina, e catalizzatrice di un nuovo centro cittadino a carattere commerciale lungo il viale della Stazione.

Un luogo della città a densità edilizia elevata, dove la convivenza quotidiana sia agevole per tutti.

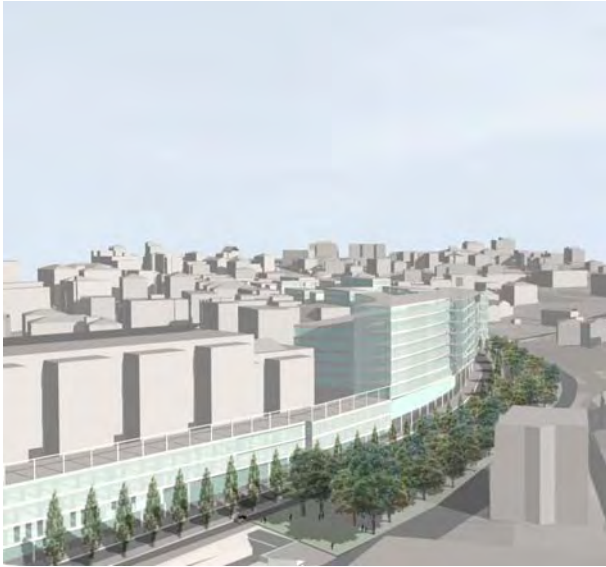


Rämistrasse, Zurigo Arch. Ernst 1893



Masterplan, piano generale

Piano urbanistico



Per raggiungere gli assunti che ci siamo proposti in introduzione, e cioè quelli del perseguimento di un concetto in armonia con gli elementi capaci di restituire il senso completo di una città a misura d'uomo, ci siamo avvalsi da un lato di fenomeni urbani già esistenti, dall'altro abbiamo introdotto elementi nuovi atti a consolidare i caratteri sinora negletti della città alta, da Montarina a Besso, da Massagno a Breganzona.

Elemento generatore della nuova immagine urbana é il disegno di un viale, quello della Stazione, un'arteria cittadina multifunzionale, che da solo rappresenta la risposta più semplice al problema.

Esso dà forma concreta ad una nuova interpretazione della viabilità dei luoghi in esame, e comporta benefici notevoli per i quartieri ed i territori della città alta,

incrementandone la qualità urbana e l'identità.

Per i quartieri della città alta, questo viale che li collega alla stazione, è un asse cittadino tradizionale con fabbricati urbani densi di contenuti programmatici complessi che, consolida da un lato l'identità discorde dei suoi quartieri, ed evita dall'altro il disperdersi della città nel territorio. In definitiva esso consente l'urbanizzazione dell'intera area della trincea a partire dal polo intermodale della stazione.

Da un lato, ciò permette di dare forma urbana concreta e riconoscibile a questa parte della città alta mentre dall'altro, accresce quella permeabilità, in sostanza quel facile collegamento necessario, oggi inesistente, con i servizi del nodo intermodale della stazione, dell'area di posteggio, oltre che del nuovo centro di quartiere a carattere commerciale e a densità elevata attorno alla stazione.

Quale migliore collegamento con Montarina e Breganzona per i quartieri residenziali a monte della ferrovia proponiamo lungo il viale della Stazione, una tipologia urbana a corti differenziate. Questa tipologia é in grado di dare soluzione adeguata ai problemi di permeabilità dei Quartieri Ovest con la stazione FFS, superando la soglia topografica dell'area da un lato, e collegando tramite le sue corti, i quartieri residenziali retrostanti con la piattaforma d'interscambio modale della stazione FFS dall'altro.

In definitiva e per ripeterci, pensiamo ad un progetto urbano che, procedendo dalle preesistenze, sia elementare, fattibile, attuabile per gradi, e che nel contempo possa attrarre e coinvolgere attori pubblici e privati.

L' intervento mostra quattro parti caratteristiche:

In faccia alla stazione a Besso troviamo il nuovo viale insediato sul sedime esistente di via Basilea che, in questo modo, diventa nuovo accesso e nel contempo marciapiede della stazione. La stazione è ora facilmente accessibile dai quartieri a monte; una stazione aperta alla città.

Al di là del sottopassaggio di Besso il viale comincia a salire dolcemente. L'attuale scarpata di proprietà FFS, coperta di vegetazione minore, viene utilizzata per insediarvi edifici e posteggi che servono anche da muro di sostegno.

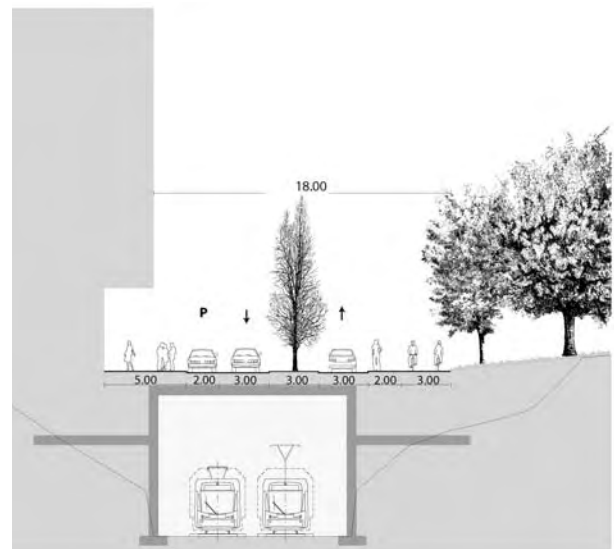
La ferrovia entra in galleria più o meno 100 metri dopo la stazione. Da questo punto il viale va sopra la copertura della trincea e segue la linea dei binari. A est viene accompagnato dalla vegetazione del parco, uno spazio aperto cittadino.

Gli edifici allineati lungo il nuovo viale utilizzano in questa zona centrale dell'intervento il dislivello tra il quartiere verso Besso ed il livello stradale per formare una serie di edifici a corte, disposti su vari livelli, generando un percorso pedonale digradante dal quartiere verso la stazione.

Proponiamo di utilizzare questa vasta superficie di facile accesso veicolare e pedonale per servizi e commercio. Abitanti, turisti e viaggiatori potranno attraversare i vari livelli delle corti del nuovo

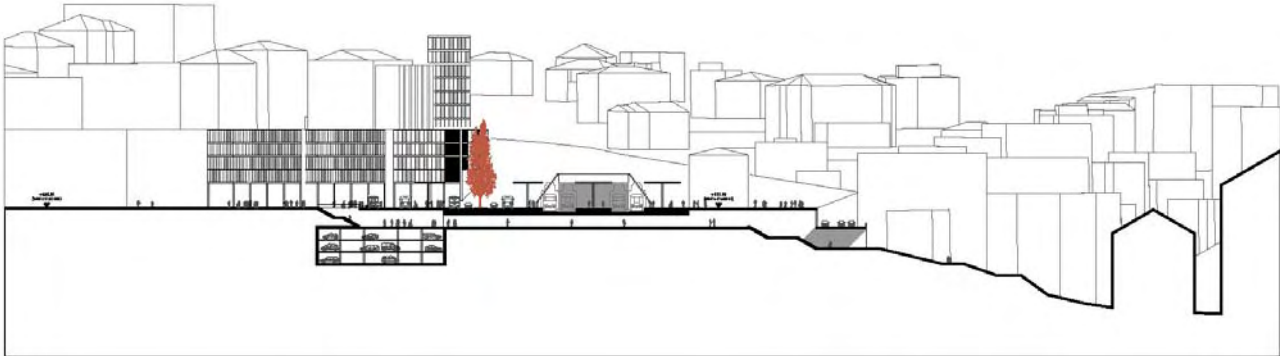
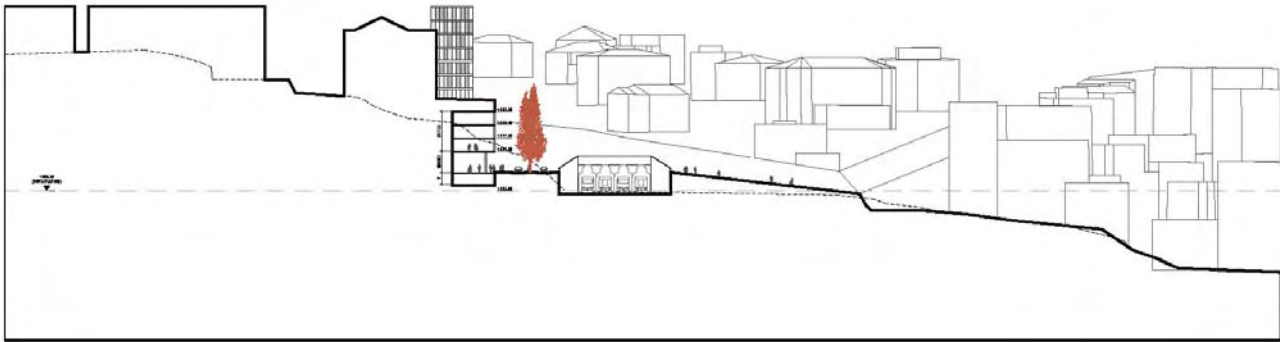
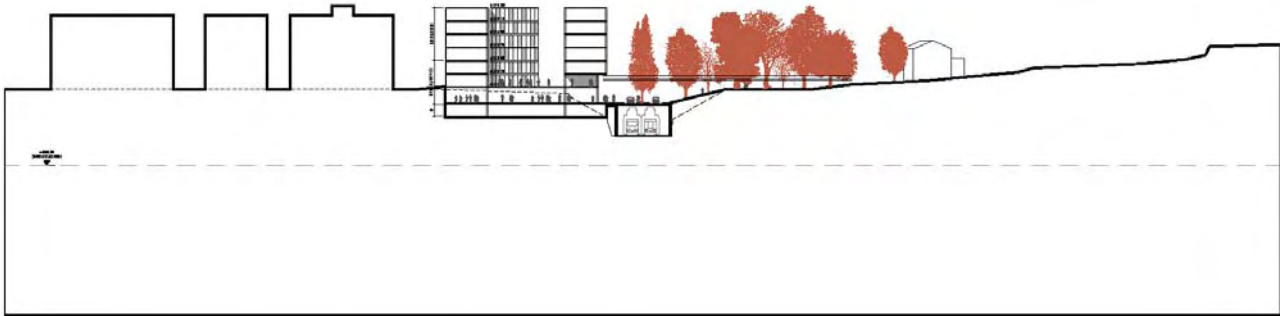
complesso per recarsi in stazione in un andare per vetrine.

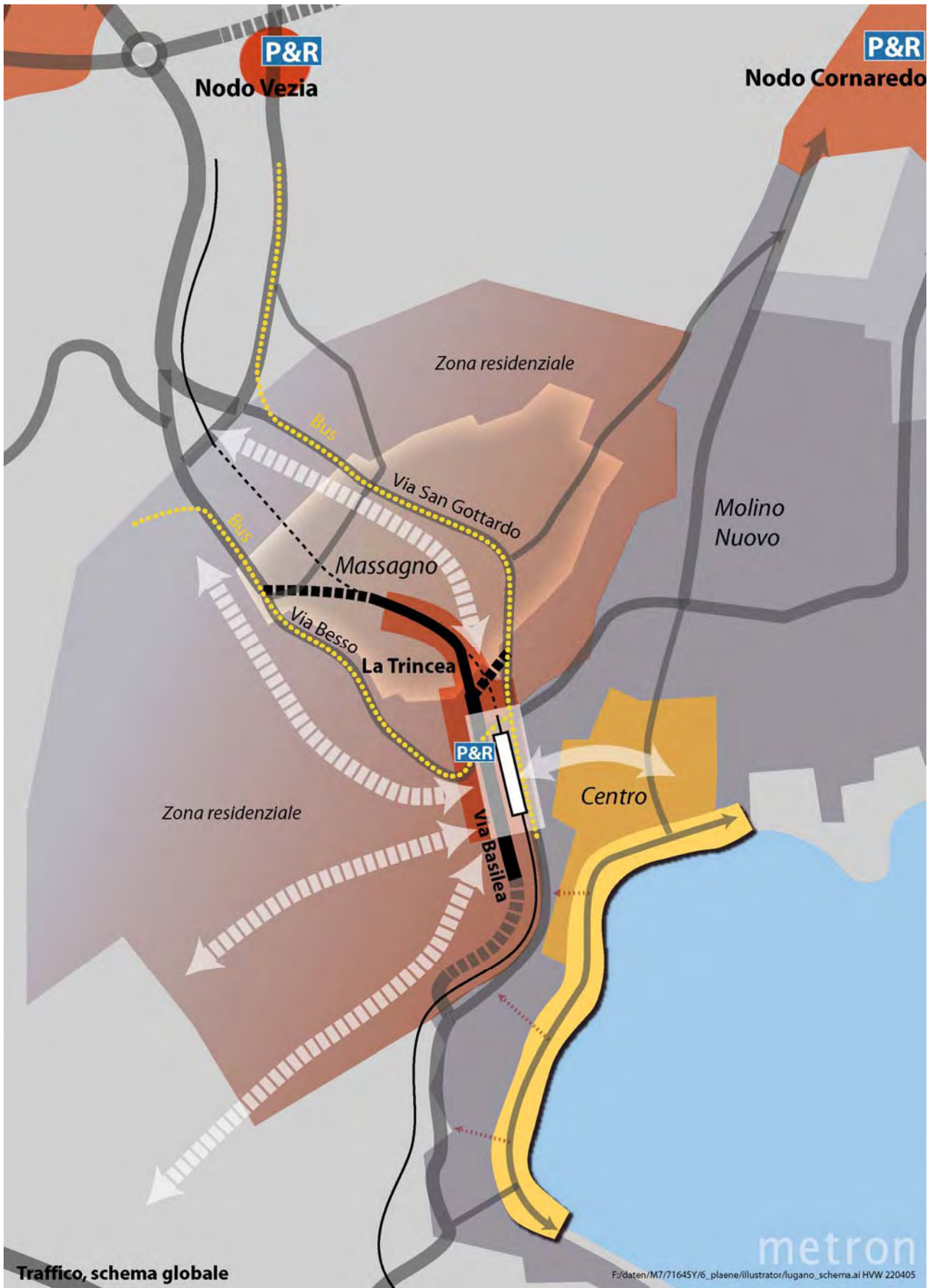
Più in alto poi, più o meno dove oggi il treno entra in galleria il viale si ritrova in quota vicino all'andamento del terreno e viene quindi allacciato in modo naturale alla rete stradale esistente di Massagno.



La sezione del viale

Masterplan Città Alta





Piano del traffico

Da più di un secolo da quando fu costruita 120 anni fa la ferrovia, la stazione di Lugano e la trincea di Massagno separano il centro storico dai quartieri della città alta. Dalla costruzione dell'autostrada A2 il traffico di transito nord-sud aggira la città. Il traffico veicolare diretto al centro di Lugano in provenienza da nord dal piano del Vedeggio grava in modo sempre più massiccio sugli accessi storici di via Besso e via San Gottardo. Con la costruzione in atto della tangenziale Omega e della galleria Vedeggio - Cornaredo, queste arterie storiche vengono alleggerite dal traffico.

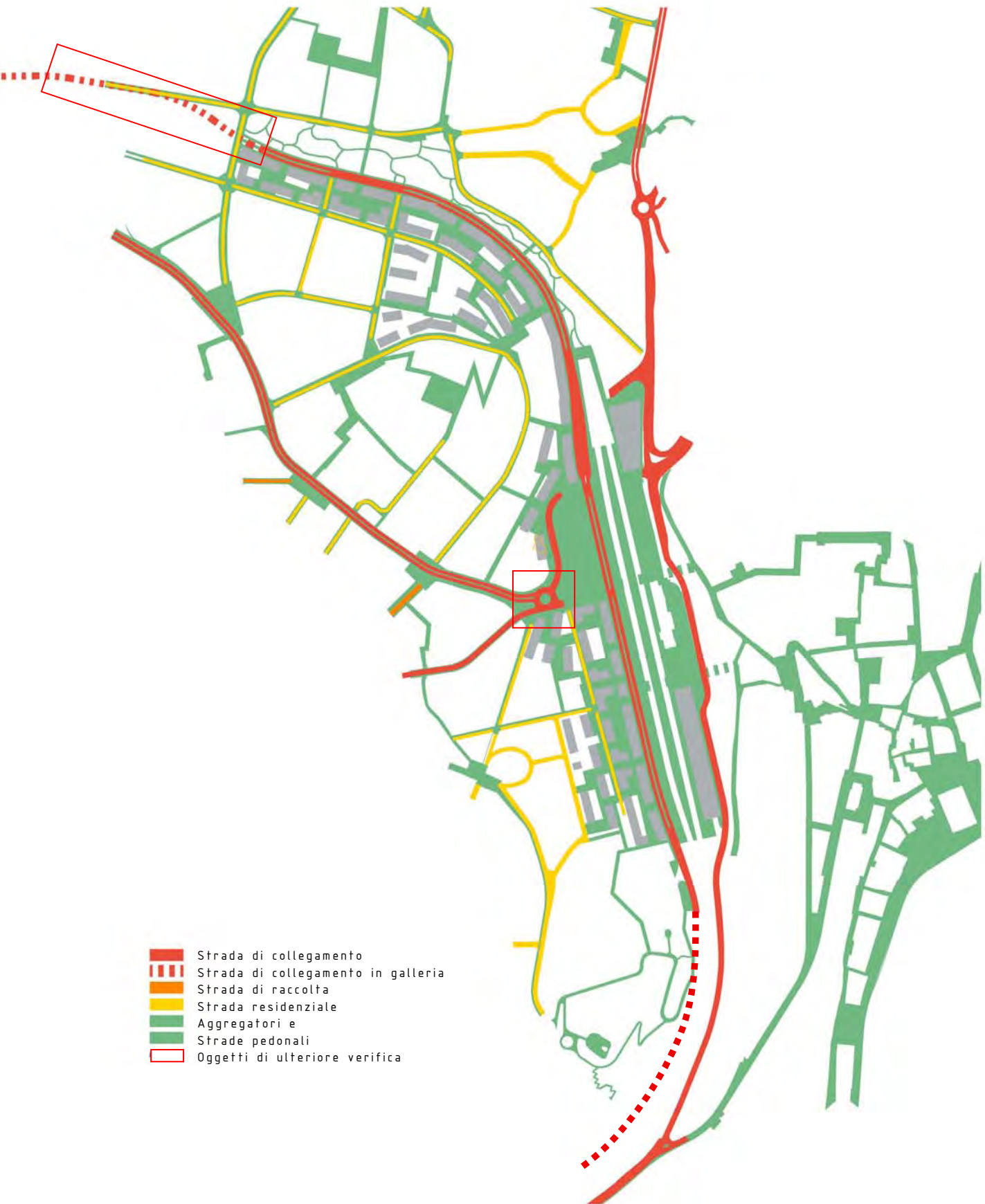
Lo spazio stradale attuale, dominato com'è dal traffico motorizzato, pregiudica gravemente il movimento del traffico pubblico. Esso non consente un movimento pedonale agevole, che è l'elemento centrale per una migliore qualità di vita nel quartiere. Inoltre esso rende difficoltoso e poco attrattivo l'accesso, già di per se insufficiente, alla stazione ferroviaria.

Per una nuova e più attuale soluzione dei problemi di traffico, le necessità fondamentali sono rappresentate dai collegamenti attrattivi da Massagno alla stazio-

ne ed al centro di Lugano, dall'accesso facilitato dalla città alta alla stazione, dai percorsi semplificati e dagli accessi più attrattivi per il traffico pubblico nonché dai collegamenti specifici per ciclisti e pedoni tra i quartiere della città alta.

Lo scopo primario della nuova organizzazione viaria della città alta è perciò una rete di collegamenti che ristabilisce le connessioni indispensabili per un quartiere attrattivo e prospero. Spina dorsale dei collegamenti della città alta è il viale della Stazione, collegamento urbano fra Massagno e la stazione FFS.

La rete per la mobilità lenta è capillare, mentre il traffico motorizzato individuale si concentra sugli assi principali di penetrazione e collegamento esistenti. Il viale Stazione in questo ambito funge da strada di collegamento locale. A lungo termine (Vedi attuazione, modulo 3) il collegamento del viale della stazione con l'autostrada A2 permetterà, se del caso, lo sgravio delle attuali arterie di penetrazione. L'opportunità di tale operazione dovrà essere valutata nel tempo.





Masterplan, rete ciclabile



- Area Verde pubblica
- Parco Bosco
- Alberatura viale della stazione

Paesaggio e svago

Il piano del paesaggio rappresenta l'elaborazione degli elementi di relazione del parco bosco nuovo con gli spazi pubblici, verdi e non, della zona attorno alla trincea e la stazione .

Il bosco-parco, una tipologia che si distingue per qualità e utilizzo dalle altre aree verdi già presenti a Massagno, si propone come uno spazio aperto, elemento verde cittadino per il riordino urbano dei quartieri nell'area di intervento della trincea.

Un disegno semplice di sentieri pedonali attraversa il parco e si allaccia ai punti strategici della maglia dei percorsi esistenti.

Due passerelle fra gli alberi del parco offrono collegamenti orizzontali fra il tessuto urbano odierno di Massagno, le nuove edificazioni ed il quartiere retrostante verso Besso.

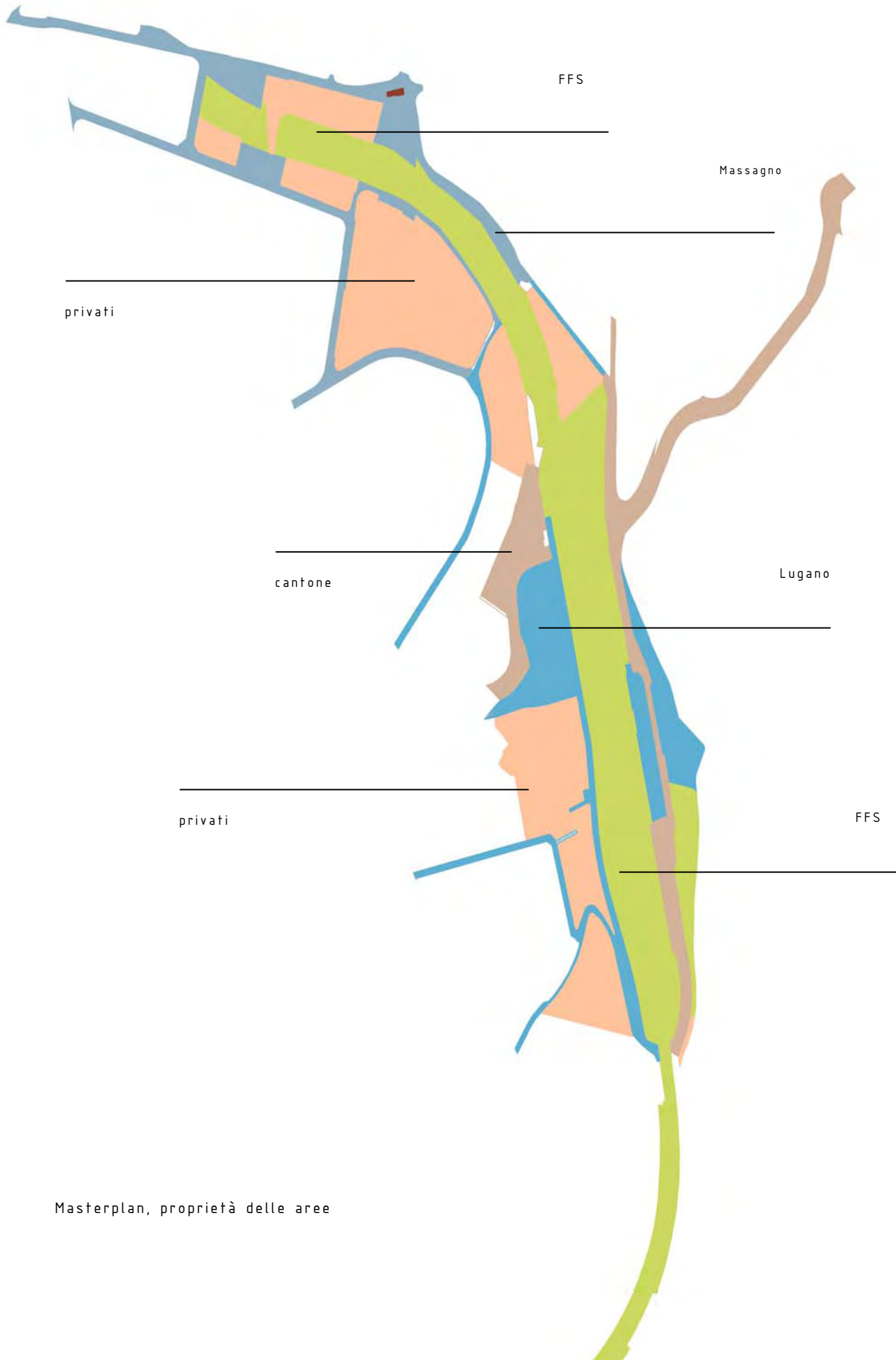
Nel parco, in prossimità di queste passeggiate panoramiche sopraelevate, possono situarsi alcune piccole infrastrutture quali ad esempio un chiosco, un caffè, alcuni giochi: ed i necessari collegamenti verticali fra il percorso aereo e le attività nelle radure del parco.

In uscita dal parco verso il lago si raggiunge una terrazza, autentico belvedere sul Ceresio.

Da qui, su di un declivio-giardino, ha inizio una rete di sentieri che si allaccia, per funzione e tipologia, a quella esistente che, oltre la stazione, conduce in centro città.

È auspicabile approfondire la relazione tra città alta e centro storico con lo studio di una fitta rete di percorsi pedonali nel verde e con scale mobili o ascensori cittadini.





Masterplan, proprietà delle aree

Piano degli azzonamenti

Fino ad oggi lo sviluppo urbano dei due Comuni di Lugano e di Massagno si è concentrato soprattutto lungo gli accessi storici di via Besso e di via San Gottardo. I rispettivi piani regolatori riflettono tuttora questa situazione. La presenza ultracentenaria della stazione ferroviaria nel territorio non sembra aver influenzato più di tanto il disegno urbano dei due comuni.

Questo Masterplan della Città Alta ha come obiettivo quello di emendare questa situazione riferendola alle nuove strutture urbane e di traffico locale ed intermodale che si manifestano oggi.

Alptransit e Tilo sono le opportunità per ripensare il quadro urbanistico del comparto della stazione ferroviaria e l'occasione da non mancare per l'utilizzo di queste aree in grado di generare un nuovo fulcro per la città sopra i binari.

Costruire attorno alla stazione ferroviaria il nuovo centro della Città Alta significa in concreto mettere in atto una strategia per una nuova centralità. L'attuazione di questo intento urbanistico si manifesta inizialmente con l'inserimento di una strada di collegamento in funzione di integratore urbano della Città Alta per i quartieri situati a monte dei binari.

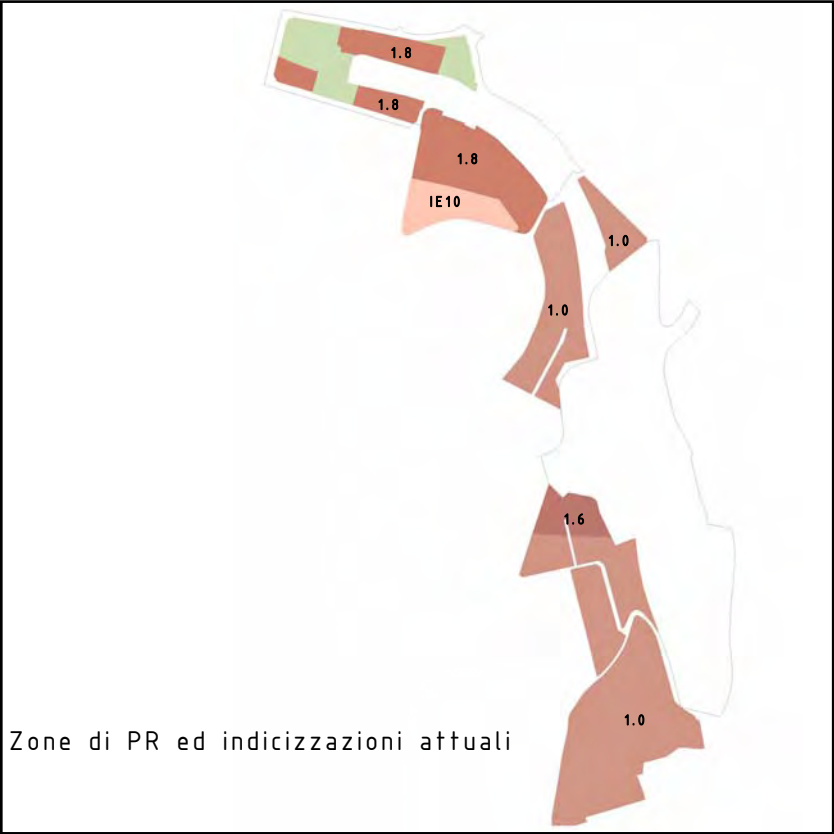
Questa strada è in parte prevista e finanziata nel quadro del progetto StazLu1.

La novità dell'approccio del Masterplan della Città Alta consiste nell'individuare le potenzialità, non solo dal profilo della soluzione da dare ai problemi di traffico del nodo viario della stazione, bensì come modello di integrazione per l'edificazione dei quartieri di Montarina, Besso e Massagno lungo il viale della Stazione.

L'importanza di questo nuovo rilievo urbanistico della parte alta della città troverà forza espressiva nell'incremento di densità del fronte urbano. L'uno quello verso la stazione a Montarina, l'altro lungo il crinale collinare di Massagno. Questi fronte costruito, determinerà con chiarezza d'espressione l'immagine di nuova centralità.

Risulterà essenziale sviluppare un linguaggio in grado di dare carattere urbano all'architettura di questi nuovi insediamenti nella Città Alta. A tal fine sembra opportuno indicare regole minime, che senza limitare l'iniziativa privata assicurino tuttavia un'immagine possibilmente aggregante per i nuovi quartieri. Tali regole minime possono essere individuate nel rispetto della tipologia a corte generatrice di spazi pubblici pedonalizzati ed in quello del rispetto dello spazio porticato lungo i fronti del viale della stazione, ed anche nell'interpretazione nuova di elementi urbani preesistenti oltre che nell'indicazione delle materializzazioni.

	PR attuale					PR previsto					Differenza		
	terreno.	I.S	tot	abitanti	utenti	Sup.	I.S	tot	abitanti	utenti	SUL	Abitanti	Utenti
Massagno													
AC1			-	-	-	15'000	3.9	58'500	680	440			
R19	22'000	1.8	39'600	660	-	14'000	1.8	25'200	290	190			
AP	9'000		-	-	-	15'000	-	-	-	-			
Car	6'000		-	-	150	-		-	-	-			
Totale Massagno			39'600	660	150			83'700	970	630	44'100	310	480
Lugano													
AC			-	-	-	45'000	2.2	99'000	830	1'240			
R7	4'000	1.6	6'400	110	-	-	1.6	-	-	-			
R5	65'000	1.0	65'000	1'080	-	27'000	1.0	27'000	230	340			
AP		1.0		-	-	4'000	1.0		-	-			
Totale Lugano			71'400	1'190	0			126'000	1'060	1'580	54'600	-130	1'580
Totale			111'000	1'850				209'700	2'030	2'210	98'700	-180	2'060



Attuazione

Il Masterplan della Città Alta rappresenta la base pianificatoria per una convenzione tra la città di Lugano, il comune di Massagno ed il Canton Ticino che garantisca l'elaborazione coordinata dei piani regolatori comunali o dei piani particolareggiati comunali e dell'eventuale aggiornamento del piano direttore cantonale.

La strutturazione del Masterplan in tre moduli permette sia l'attuazione graduale nel tempo sulla base dei mutamenti progettati delle accessibilità, sia l'attuazione per comparti territoriali, rispecchiando le fattibilità pianificatorie ed economiche diverse.

L'attuazione graduale del Masterplan nel tempo si orienta ai mutamenti dell'accessibilità seguenti:

2012: Realizzazione della linea ferroviaria Stabio Arcisate: collegamento Lugano - Varese (30/40 minuti).

2019: Apertura NEAT con riduzione dei tempi di percorrenza IC/EC per Zurigo da 3 ore a 2 ore e potenziamento S-Bahn TILO da Locarno a Lugano 22min. (oggi

54min.), da Lugano a Bellinzona 12min. (oggi 23min.)

Oltre 2030: collegamento veloce Lugano Milano che ridurrà i tempi di percorrenza Milano - Lugano da un'ora a 30 minuti. (distanza da pendolare da Milano)









In ogni fase proposta i moduli e con ciò il programma d'investimento sia infrastrutturale, sia edificatorio sono compatibili con l'accessibilità offerta, e dunque con l'incremento della qualità dell'ubicazione. L'utilizzo dei terreni non deve precludere l'insediamento di attività più pregiate per le fasi future

Per un efficace coinvolgimento degli attori privati e pubblici nel rispetto dei reciproci interessi, è auspicabile una strutturazione mirata degli ulteriori processi di elaborazione dei piani necessari per fissare tutti gli aspetti formali considerati dal Masterplan.

Proponiamo un'organizzazione differenziata per attori coinvolti con accompagnamento politico adeguato all'ottenimento del consenso necessario per l'esito positivo del progetto.

Modulo 0

Il modulo 0 costituisce lo stato antecedente all'attuazione del Masterplan della Città Alta. Comprende il progetto infrastrutturale StazLu1 inclusa la sistemazione viaria attorno alla Stazione tramite sottopasse Genzana e l'eliminazione del passo a livello. Inoltre contempla la sistemazione della stazione ferroviaria con la costruzione del quarto marciapiede a ovest della stazione e l'assestamento del sottopasso di Besso e la nuova collocazione dei Bus in un terminale sull'area Ex Pestalozzi assieme ad un nuovo posteggio Park&Ride di 400 posteggi.

-  Strada di collegamento / in galleria
-  Strada di raccolta
-  Strada residenziale
-  Aggregatori
-  Strade pedonali
-  Area verde pubblica
-  Parco Bosco
-  Alberatura viale della stazione











Modulo 1

La costruzione sui terreni adiacenti alla stazione ferroviaria, contenuti che facevano parte del progetto StazLu 2, sono compresi nel modulo 1. Sia la nuova edificazione sul terreno delle FFS ai fianchi dell'edificio esistente della stazione, sia la costruzione degli edifici a corte permettono un miglior accesso alla stazione dai quartieri della città alta e propongono una densità edificatoria commisurata alla qualità dell'ubicazione.













-  Strada di collegamento / in galleria
-  Strada di raccolta
-  Strada residenziale
-  Aggregatori
-  Strade pedonali
-  Area verde pubblica
-  Parco Bosco
-  Alberatura viale della stazione

Modulo 2

Copertura della trincea e costruzione del viale della stazione sul territorio di Massagno e realizzazione del collegamento ciclopeditonale fra Massagno e la stazione ferroviaria di Lugano a completamento della rete di mobilità lenta della Città Alta. Per la costruzione di edifici nell'attuazione del modulo 2 esistono chiare premesse di fattibilità.



-  Strada di collegamento / in galleria
-  Strada di raccolta
-  Strada residenziale
-  Aggregatori
-  Strade pedonali
-  Area verde pubblica
-  Parco Bosco
-  Alberatura viale della stazione

Modulo 3

Costruzione della rete di collegamenti di mobilità lenta e stradale fra i principali nodi di aggregazione della città alta. Tra questi spicca per importanza il completamento del viale della stazione tra Massagno e la stazione ferroviaria di Lugano. Modifica del nodo intermodale a monte della Stazione, accessibile dal nuovo asse viario a doppio senso di marcia.

Se in futuro lo sviluppo a Massagno ed attorno alla Stazione ferroviaria di Lugano porteranno questa parte della città a svolgere funzioni di subcentro dell'area metropolitana milanese, la Città Alta necessiterà verosimilmente di un migliore collegamento diretto ai nodi di traffico esistenti. Il viale della Stazione potrà allora essere allacciato alla autostrada A2, con l'effetto di sgravare il traffico degli assi di penetrazione storici di via Besso e di via San Gottardo.

Lista di controllo

	Situazione	Verifiche da svolgere	Resp	Stato
1.	Piano urbanistico			
1.1	Il Masterplan prevede un viale della stazione con una larghezza maggiore rispetto al progetto StazLu1	Valutare la necessità di adeguare gli espropri per StazLu1 alle esigenze del Masterplan.		
2.	Traffico			
2.1	Il Masterplan prevede la gestione del viale Stazione in doppio senso	Verificare le capacità con il modello del traffico		
2.2	L'entrata del Posteggio R&R viene modificato rispetto a StazLu1	Verificare l'eventuale adattamento del posteggio nella fase di progetto definitivo StazLu1		
3.	Nodo intermodale			
3.1	Il nodo intermodale prevede un terminale Bus dinamico con modifica	Verifica della capacità, dei percorsi Bus e della posizione delle fermate delle singole linee.		
4.	Paesaggio e svago			
4.1	Collegamenti tra Centro storico e città alta insufficienti	Migliorare l'offerta di collegamenti pedonali, con eventuali ascensori o scale mobili oltre alla progettazione in atto di nuove funicolari		
5.	Azzonamenti			
5.1	Il Masterplan prevede la modifica di alcuni fondi per permettere un loro sfruttamento più opportuno	Approfondire lo studio della suddivisione, degli indici di sfruttamento e della relativa superficie.		
6.	Attuazione			
6.1	Linee di arretramento e densità edificatorie devono essere coordinate	Approfondire lo studio con piano particolareggiato intercomunale o in alternativa con piani particolareggiati mirati per ogni comune.		
7.	Fattibilità economica			
7.1	Il Masterplan prevede un intervento infrastrutturale oneroso	Verificare le possibilità di ricorrere a contributi di miglioria verso i proprietari di fondi privati.		

Materiali

- Campi, M; Städtebau, Fumagalli, P., Architektur; Passera, R., Statik; Bürgi, P.Landschaftsgestaltung; Eichenberger, U., Verkehrsplanung; Rossi, A. Ökonomie (2005) LINKAGE, copertura Trincea Massagno, Lugano
- Campi, M. (1996) Die Wiedergewinnung des Zentrums: Neue Städtelandschaften, Professur Mario Campi, Architekturabteilung ETH Zürich
- Città di Lugano, (1988) Norme di attuazione del piano regolatore
- Comune di Massagno, Studi associati SA (2002) Copertura della "trincea" ferroviaria, Verifica di opportunità
- Comune di Massagno, (1999) Norme di attuazione del piano regolatore NAPR
- Comune di Massagno, Fabio Giacomazzi & associati (1994) Piano particolareggiato Trincea FFS, progetto preliminare, Rapporto di pianificazione
- Repubblica e Cantone Ticino, Comune di Lugano, Ferrovie Federali Svizzere FFS (2005) StazLu 1, Progetto di massima, Stazione di Lugano
- Repubblica e Cantone Ticino, Dipartimento del territorio, Commissione regionale dei trasporti del Luganese (2003) Piano dei posteggi del Polo luganese (PPP), Rapporto per la consultazione dei Comuni
- Repubblica e Cantone Ticino, Sezione dei Trasporti, Cantone Ticino (2003) Nuovo collegamento ferroviario Lugano (Chiasso) - Mendrisio - Varese - Gallarate - Aeroporto di Malpensa (FMV), Rapporto finale, Progetto preliminare
- Repubblica e Cantone Ticino, Dipartimento del territorio, Commissione regionale dei trasporti del Luganese (2002) Piano della viabilità del Polo luganese (PVP), Rapporto per la consultazione dei Comuni
- Repubblica e Cantone Ticino, Dipartimento del territorio, Commissione regionale dei trasporti del Luganese (2001) Piano dei trasporti del luganese (PTL)
- Repubblica e Cantone Ticino, Dipartimento del territorio, Divisione della pianificazione territoriale (2004) Elementi per uno sviluppo territoriale del Cantone Ticino 1980-2000, Supplemento alla rivista dati - statistiche e società, anno IV - n°2-giugno 2004
- Rossi, A.; Torricelli, G. P. Triangolo insubrico in Eisinger, A.; Schneider, M. (2003) Urbanscape Switzerland, Birkhäuser, Basel, Boston, Berlin
- Scolari, A (1996) COMMENTARIO, Legge cantonale di applicazione della Legge federale sulla pianificazione (LALPT), Legge edilizia cantonale (LE), Legge di applicazione e complemento del CC (Rapporti di vicinato; LAC), Cadenazzo
- Seiler, M.; Brugnoli, G. (2002) "Influsso del progetto sulla viabilità urbana, Commissione regionale dei trasporti, Dipartimento del territorio, Divisione della pianificazione territoriale

Gruppo Linkage

Capo gruppo Mario Campi architetto FAS e Associati SA

Prof. Mario Campi
Felix Günther, arch. ETH
Urduja Morelli, arch. Supsi

Via Cassarinetta 28, CH_6900 Lugano
T +41 91 993 14 77 / F +41 91 993 13 29
Südstrasse 43, CH_8008 Zürich
T +41 44 422 27 59 / F +41 44 422 27 69
M studio@mariocampi.ch

Progettista Buletti Mauro L. & Fumagalli

Paolo Paolo Fumagalli, arch. ETH FAS

Piazza Cioccaro 8, CH_6900 Lugano
T +41 91 923 99 83 / F +41 91 923 65 50
M bufu@ticino.com

Ingegnere Passera & Pedretti, Consulting Engineers

Rinaldo Passera, ing. ETH
Renato Guidicelli, ing. FH

Via al Molino 6, CH_6916 Grancia
T +41 91 993 05 33 / F +41 91 993 00 08
M lugano@ppeng.ch

Paesaggista Prof. Paolo Bürgi, ing. FH OTIA

In Tirada
CH_6528 Camorino
T +41 91 857 27 29
F +41 91 857 36 26
M burgi@burgi.ch

Mobilità Metron Verkehrsplanung AG

Urs Eichenberger, ing. ETH
Han Van de Wetering, ing. TU

Stahlrain 2 (postfach 253), CH_5201 Brugg
T +41 56 460 92 12 / F +41 56 460 91 00
M info@metron.ch

Economista Trends and Bends

Prof. Angelo Rossi

Lettenring 33, CH_8114 Dänikon
T +41 44 845 06 85 / F +41 44 845 06 71
M aa.rossi@bluewin.ch

Allegati

Allegato 1: Parametri edificatori

Allegato 2: Posteggi

Allegato 3: Terminale bus

Allegato 4: Progetto tipo

Allegato 5: Piani Masterplan

Allegato 1: Parametri edificatori

Il Masterplan prevede la ristrutturazione urbanistica del comparto della città alta attorno alla stazione ferroviaria di Lugano e la trincea ferroviaria di Massagno. Sono da creare i presupposti per una edificazione urbana di qualità eccezionale, densa con un utilizzo misto e variato, spazi pubblici di qualità superiore ed un'accessibilità sostenibile.

L'aspetto delle costruzioni e delle installazioni è da determinare, in se ed in rapporto con l'intorno costruito, in modo tale da conseguire un effetto formale distintivo.

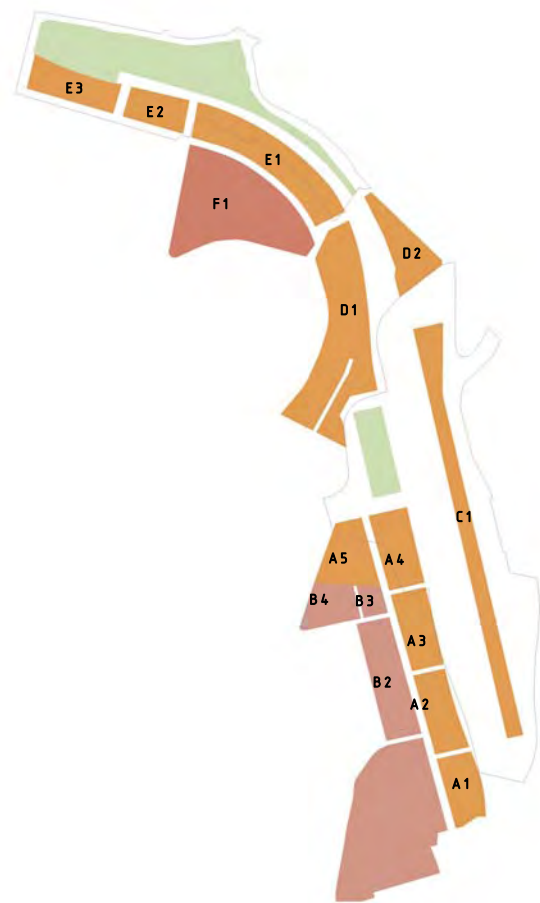
Il Masterplan viene suddiviso nei comparti A-D, sul terreno di Lugano e nei comparti E-F sul terreno di Massagno. Le potenzialità edilizie dei singoli comparti sono elencate nella tabella a lato.

La redazione del piano regolatore o particolareggiato approfondisce i vincoli pianificatori speciali per il comparto. In particolare sono da prevedere norme riguardanti i seguenti aspetti:

- Obbligo di allineamento lungo viale stazione, con eccezione di una sporgenza massima di tre metri.
- Creazione di un portico continuo lungo viale della Stazione.
- Possibilità di costruire a confine all'interno dei comparti con eccezione fatta per disposizioni di vicinato e igiene edilizia.
- Una distanza minima tra edifici di dieci metri.
- Una profondità massima degli edifici di dodici metri.

- L'altezza degli edifici viene fissata per i singoli terreni, con la possibilità di sopraelevazione di tre metri su un massimo di 30% della superficie del edificio.
- Utilizzo per attività abitativa o commerciale a minimo impatto ambientale libera, sempre rispettando la superficie minima di abitazione primaria prevista.

Spazi non costruiti sono da sistemare quale sequenza di spazi pubblici di alta qualità per il soggiorno dei residenti.



Comparti e arretramenti Masterplan

Masterplan Città Alta

comparto	sup. terreno	sup. terreno	SUL max.	i.s.	%min. SULAP	Altezza slm.
A1	3'370	18'840	9'100	270%	0%	354
A2	3'660		9'880	270%	0%	354
A3	3'700		9'990	270%	0%	354
A4	3'990		10'770	270%	0%	354
A5	4'120		11'120	270%	0%	354
B1	17'550	27'050	17'550	100%	50%	363
B2	5'710		5'710	100%	50%	363
B3	970		970	100%	50%	363
B4	2'820		2'820	100%	50%	363
C1	12'510	12'510	25'020	200%	0%	354
D1	13'230	17'200	35'720	100%	50%	354/372
D2	3'970		10'720	100%	0%	354
E1	7'930	28'210	29'500	370%	70%	369/372
E2	2'720		10'850	400%	70%	372
E3	3'870		15'490	400%	70%	375
F1	13'690		24'640	180%	70%	378
Totale	104'000		230'000	220%		378

Allegato 2: Posteggi

Il Calcolo dei posteggi si basa sul regolamento cantonale. Viene rispettato anche la normativa VSS 640 281 del anno 2006 riguardante i posteggi privati. Il numero di posteggi pubblici non viene modificato rispetto al modulo 0. Il numero dei posteggi pertinenti ad uffici ed abitazioni viene ridotto come previsto dal regolamento cantonale per la qualità di servizio del traffico pubblico dal 40% al 60%. In mancanza di un regolamento comunale in materia di posteggi che regola il fabbisogno a livello dei singoli map-pali è auspicata l'iscrizione dei valori per i singoli comparti nel piano particolareggiato, seguendo la tabella sottostante.



Masterplan, piano dei posteggi

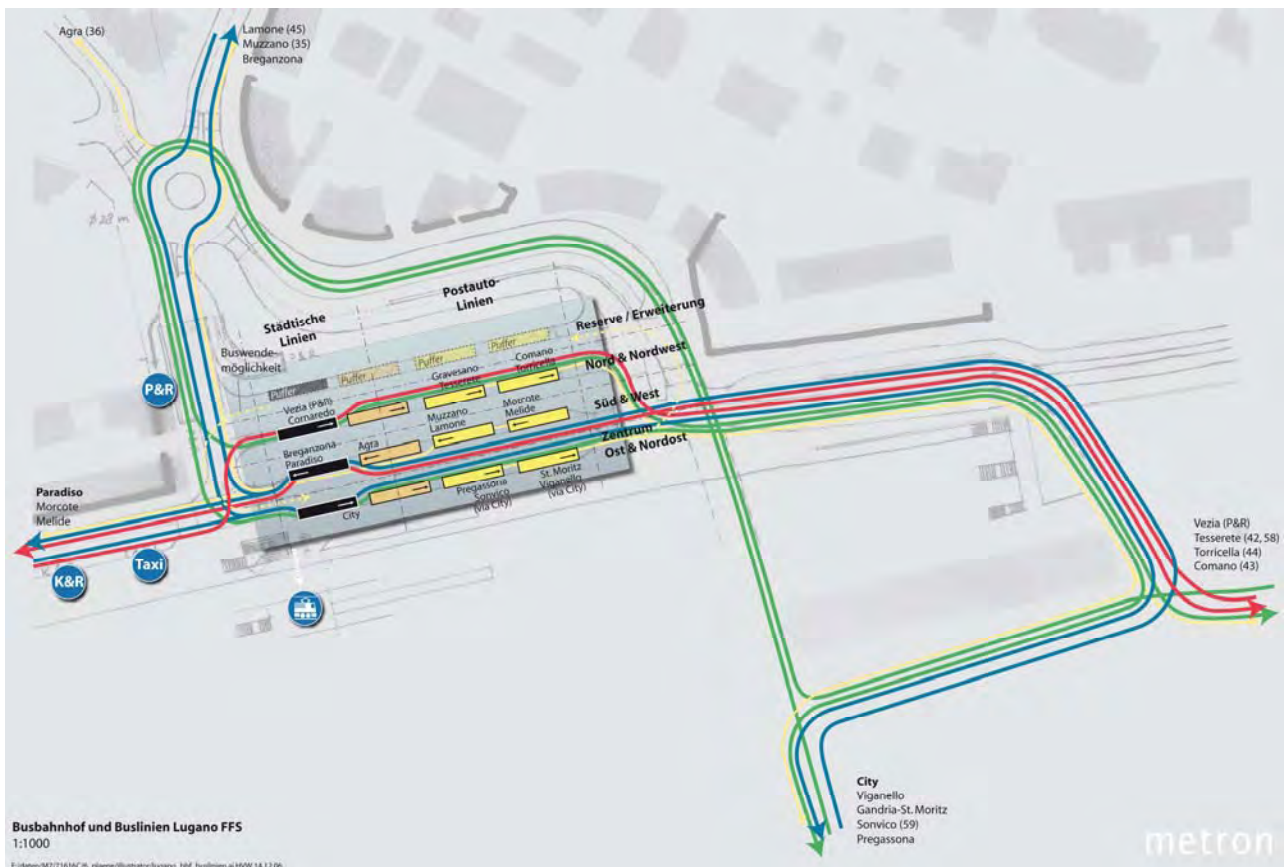
Masterplan Città Alta

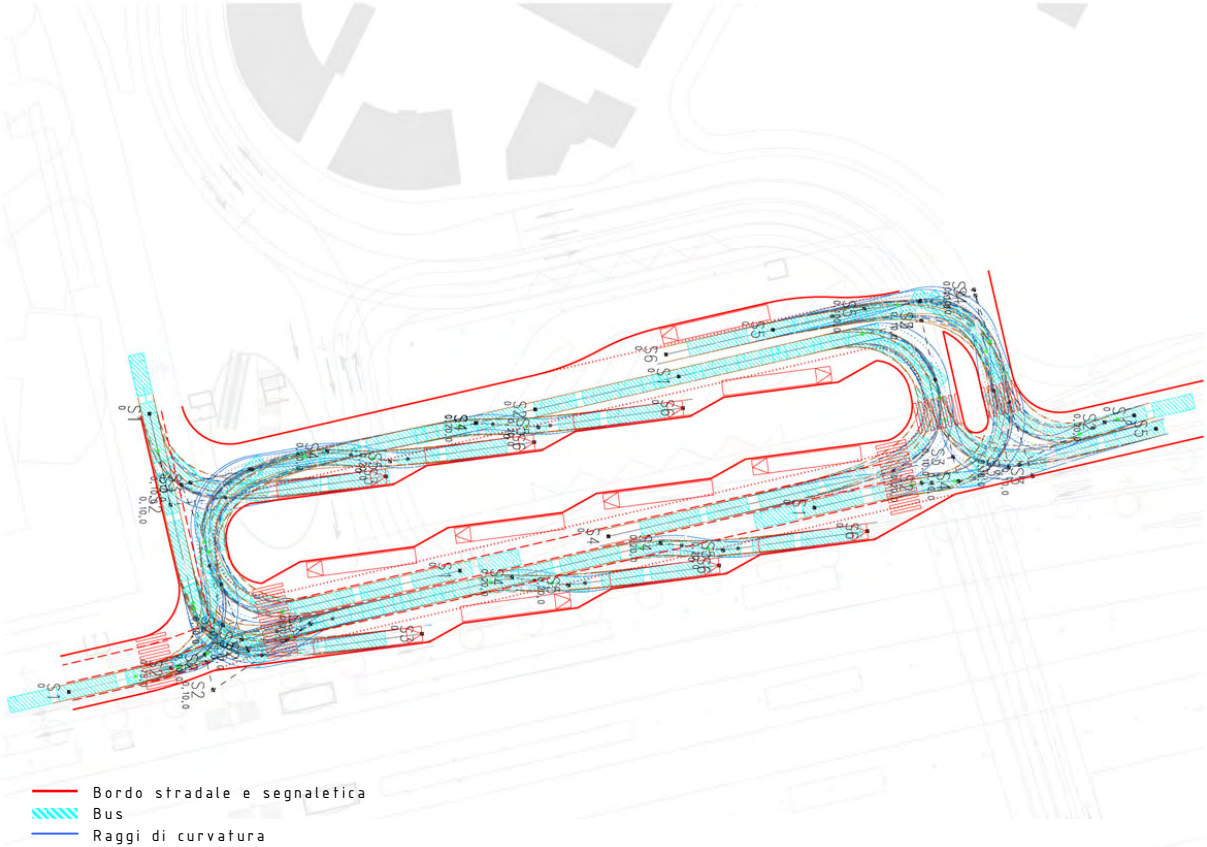
comparto	P abitazione		P uffici		Fabbisogno massimo rif.	riduzione	Posteggi necessari
	inquilini	visite	inquilini	visite			
A1	-	-	182	73	255	60%	102
A2	-	-	198	79	277	60%	111
A3	-	-	200	80	280	60%	112
A4	-	-	215	86	302	60%	121
A5	-	-	222	89	311	60%	125
B1	88	9	176	70	342	60%	137
B2	29	3	57	23	111	60%	45
B3	5	0	10	4	19	60%	8
B4	14	1	28	11	55	60%	22
C1	-	-	500	200	701	60%	280
D1	179	18	357	143	697	60%	279
D2	-	-	214	86	300	60%	120
E1	207	21	177	71	475	50%	237
E2	76	8	65	26	175	50%	87
E3	108	11	93	37	249	40%	150
F1	172	17	148	59	397	50%	198
Totale					4'945		2'130

Allegato 3: Terminale bus

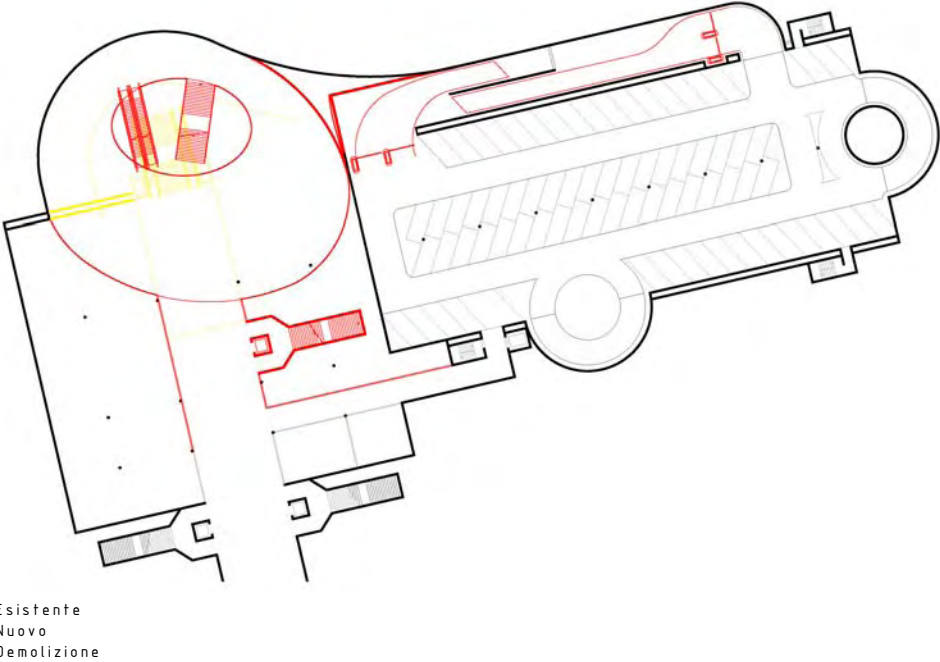
Il nodo Intermodale della Stazione FFS di Lugano consentirà il facile accesso a tutti i mezzi che si recano in stazione, sia dall'agglomerato Nord e Ovest di Lugano, sia dai quartieri della città alta. La gestione del traffico sulle strade multifunzionali con accesso diretto alla stazione per il traffico individuale motorizzato, per i bus, per i pedoni e le biciclette non consente aumenti del traffico che superino i livelli auspicati e garantisce uno spazio urbano significativo, multifunzionale ed attrattivo per tutta la parte alta della città di Lugano. Nel contempo mette in atto l'idea di stazione intermodale aperta alla città.

L'introduzione di due sensi di marcia sull'anello viario attorno alla stazione risolverebbe in modo semplice il flusso del traffico utilizzando al meglio le capacità della rete viaria. I bus regionali e cittadini in direzione del centro città sostano lungo il marciapiede della stazione che costeggia il viale Stazione. Questa soluzione consente percorsi intermodali brevi tra i mezzi di trasporto, senza attraversamenti stradali. Dal marciapiede sopra il P&R, che rimane inalterato rispetto al progetto PTL, partono tutti i Bus che lasciano la città. I taxi ed i posteggi Kiss&Ride si situano sia a monte che a valle dei binari. Ciò consente all'utenza l'accesso ai servizi senza l'obbligo di usare sottopassi e garantisce grande flessibilità per le future esigenze di nuove linee.





Schema funzionale terminale Bus

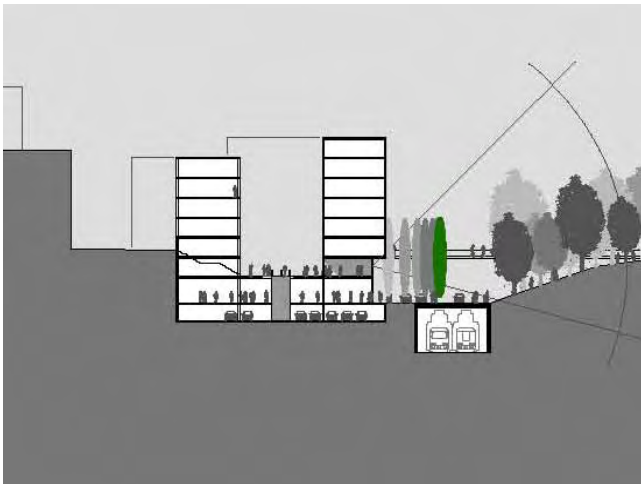


Modulo 3: Schema delle modifiche autosilo rispetto a Modulo 0 (StazLu1)

Allegato 4: Progetto tipo

L'edificazione propone una tipologia a corte, aperte verso il bosco-parco o la stazione ferroviaria, che seguendo l'andamento topografico, generano al loro interno un percorso pedonale digradante dal quartiere verso la stazione in un piacevole andar per vetrine. La relazione tra la stazione ferroviaria ed il sedime della trincea, giudicata fondamentale per un'ottimale sviluppo del concetto architettonico, è ora preminente.

In verticale l'edificazione si sviluppa a partire dai centri commerciali situati al livello ed al di sotto delle corti, che aprono vetrine anche sul fronte lungo il viale della Stazione. Gli spazi per gli uffici stanno ai primi piani superiori, quelli degli appartamenti in alto con viste sul parco e sul lago.



- Edificazione nuova
- Viale alberato
- Terreno sezionato

sezione interna pubblica, comparti E1, E2



- Funzioni pubbliche al pianterreno
- Corti e terrazzi aperti sul parco
- Parco Bosco

Pianta livello corte interna pubblica, comparti E1, E2

Allegato 5: Piani masterplan

Piano nr.:	Titolo:
C195.101	Piano generale
C195.102	Piano del paesaggio
C195.103-1	Piano del traffico 2015
C195.103-2	Piano del traffico >2020
C195.104	Piano della rete ciclabile
C195.105	Piano degli azzonamenti
C195.106	Sezioni