

In difesa del quartiere di Massagno

Considerazioni urbanistiche e una proposta di Tita Carloni, Marco Gianini e Marco Sailer



Massagno, 25 marzo 2010

A. Identità e valori del Quartiere di Massagno

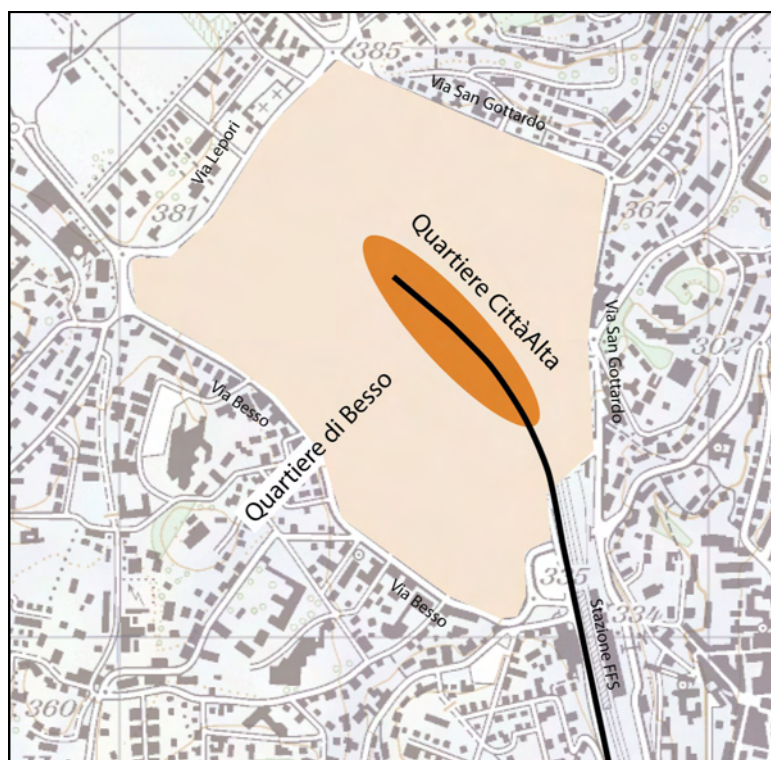


Il quartiere di Massagno è quella porzione del comune stesso che è delimitato da via Besso a Sud, via S.Gottardo a nord e a est e da via Lepori a ovest. Cresciuto diversamente dagli altri quartieri di Lugano, proprio perché in collina, a Massagno lo sviluppo è avvenuto secondo i modelli delle città-giardino, grazie a una categoria di proprietari fondiari prevalentemente locali, con intendimenti poco speculativi e a una regolamentazione edilizia (PR) abbastanza equilibrata di tipo urbano.

In questa vera e propria isola residenziale vi sono generalmente condizioni di vita invidiabili, incentrate su caratteristiche di situazione e coerenti scelte politico amministrative: quartiere con carattere urbano (sono escluse attività terziarie e residenze secondarie), traffico moderato (zona 30 km/ora, inibizione del traffico parassitario), concentrazione delle attività terziarie e commerciali e della stessa edificazione che le contiene lungo gli assi stradali di Via S.Gottardo e di Via Besso. La qualità di vita del quartiere è perciò molto elevata nonostante l'alta densità demografica, più di 8000 abitanti per Km² (ca 6000 abitanti su tutto il territorio di Massagno su 76 ettari), poiché è ancora qua e là emergente la qualità suburbana della città giardino, la densità insediativa non è eccessiva anche se recenti nuove costruzioni hanno fatto temere uno sviluppo sproporzionato. La tranquillità è un dato di fatto grazie al traffico moderato e ai limiti al transito parassitario, l'accessibilità al Centro Città è garantita da percorsi pedonali e numerose fermate di trasporti pubblici, la dotazione di servizi urbani necessari è completa (scuole di ogni genere, impianti sportivi, negozi, farmacie, uffici amministrativi, ufficio postale, Cinema Lux, Casa per anziani, ristoranti, ecc.). Gli spostamenti pedonali e ciclabili a Massagno sono piacevoli e comodi, anche perché insistono su percorsi storici. La vita associativa vi è molto sviluppata. Queste caratteristiche rafforzano il **forte senso di appartenenza** della popolazione, favorita anche dall'autonomia politica.

La Trincea FFS è un solco, una cesura che divide il territorio massagnese. Lunga più di 300 m e larga 30-40 m è stata costruita tra il 1877 e il 1882 per collegare la linea ferroviaria del S.Gottardo alla Stazione di Lugano. Questa cesura ha una valenza indubbiamente negativa soprattutto per il rumore dei convogli ferroviari merci, ed una positiva determinata da uno spazio vuoto che dà respiro al quartiere e fa spaziare l'occhio .

B. Il piano di sviluppo dell'area della Trincea proposto dal Municipio (Il quartiere CittàAlta)



A partire dall'anno 2004 i comuni di Massagno e di Lugano si sono attivati per elaborare un concetto di sviluppo urbanistico che hanno chiamato MasterPlan-CittàAlta. Così definiscono il nuovo quartiere Paolo Fumagalli e Angelo Rossi, redattori di un rapporto di sintesi sul PTL, ma anche collaboratori dello studio MasterPlan-CittàAlta.

“Scaturito dall'esito di un workshop di progettazione, il progetto di questo quartiere si fonda sulla copertura della trincea ferroviaria a nord della Stazione FFS, in territorio di Lugano e di Massagno.

La copertura della Trincea, che oggi costituisce un'importante cesura nel tessuto cittadino, è l'occasione non solo per saldare tra loro differenti aree, ma anche per una riqualifica urbana e per formare un nuovo interessante quartiere; esso poggia sulla formazione di un nuovo asse urbano alberato che congiunge il cuore del comune di Massagno con la Stazione FFS e tutto ciò che essa implica – collegamento con i diversi trasporti pubblici urbani e extraurbani, percorsi pedonali e così via – e d'altro lato rappresenta un'opportuna conclusione al quartiere di Besso nel suo lato nord”.

Sulla proposta MasterPlan-CittàAlta, sotto l'aspetto territoriale e urbanistico, osserviamo:

- La proposta è del tutto irrispettosa del quartiere di Massagno, che non identifica e non cita nemmeno. Ne distrugge l'unità e l'identità, al punto che i suoi autori considerano che il nuovo asse stradale fissi, sul lato nord, il limite del quartiere di Besso!
- Proponendo un asse stradale dalla Stazione a Massagno il MasterPlan-CittàAlta interviene violentemente nel quartiere, lo taglia in due e vi introduce germi di negatività. La nuova inutile strada attira traffico parassitario, molesto, inquinante, fonte di pericoli. La qualità di vita del quartiere sarà del tutto compromessa.
- L'idea del MasterPlan-CittàAlta è tutta imperniata sulla strada, chiamata prima “Viale della Stazione” e ora “Viale degli studi”. Ma senza la strada il concetto MasterPlan-CittàAlta crolla, totalmente e irrimediabilmente.
- Sostenendo di abbattere il quartiere abitato di Pasquee il MasterPlan mostra di non curarsi dei relativi grossi problemi finanziari e di attuazione.
- Città Alta (detta altrimenti Acropoli) esprime già nel termine linguistico la nuova realtà di Città Altra.

C. Un concetto urbanistico nel solco della continuità e della proporzionalità



La proposta urbanistica che ci sentiamo di avanzare riprende i caratteri costitutivi del Quartiere Massagno e ne consolida l'identità. Più che una proposta urbanistica è l'enunciazione di condizioni quadro entro cui gli urbanisti potranno operare.

Riteniamo che per raggiungere l'obiettivo si debba:

- mantenere l'unità del Quartiere Massagno, da Via S.Gottardo a Via Besso,
- ribadire il suo *carattere residenziale* di alta qualità,
- escludere elementi perturbativi, quali nuove strade di traffico, edifici per attività con forte produzione di traffico veicolare, posteggi di grande mole,
- escludere elementi parassitari, quali residenze secondarie o immobili speculativi
- rafforzare e perseguire l'indirizzo di insediare le attività terziarie e commerciali ai margini del Quartiere, lungo Via S.Gottardo e Via Besso in modo da formare fasce ben localizzate di servizi alimentate da strade principali e trasporti pubblici,
- migliorare la mobilità pedonale e ciclabile all'interno del Quartiere e creare nuovi percorsi verso la Stazione FFS, anche meccanizzati (scale mobili o funicolari).

Per il comparto della Trincea proponiamo di suddividere trasversalmente il sedime che si otterrebbe coprendo i binari:

- attribuendo la parte a valle ad insediamenti di attività connesse con la SUPSI e con la Stazione;
- attribuendo la parte a monte alla costituzione di uno spazio verde che avrebbe effetto unificatore e aggiungerebbe un altro valore identitario al Quartiere.

Per contro il Quartiere di Pasquee, sito a fianco della Trincea, verrebbe salvato dagli espropri previsti dal progetto MasterPlan-CittàAlta.

Il mantenimento di un attrattivo quartiere residenziale, molto popoloso (6'000 ab) ed efficiente, a ridosso della Stazione e del Centro città, costituisce, per la Città stessa, un elemento funzionale, vitale e primario. Sarebbe una scelta concreta per opporsi alla continua fuga di abitanti dalla città alla periferia.