

Lugano : Piano Regolatore e "NUOVO CITTÀ"

Autor(en): **Früh, Piero**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1999)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-131650>

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.

Lugano: Piano Regolatore e «NUOVA CITTÀ»

Piero Fröh
pianificatore

La città è un'entità complessa, la cui attrattività e la cui funzionalità sociale ed economica sono in diretta relazione con le qualità urbanistiche, culturali ed architettoniche.

LUGANO è uno degli esempi più evidenti dell'esigenza di comporre in modo equilibrato tutti questi elementi; essa è infatti, al medesimo tempo, sito di bellezze paesaggistiche invidiabili, luogo di soggiorno d'alta qualità e polo economico di livello superiore: il mantenimento del suo eccezionale rango, quale centro di attrazione concorrenziale anche a scala nazionale ed internazionale, dipende dalla capacità di sfruttare appieno, in modo equilibrato, tutte le potenzialità – umane, strutturali e materiali – che esistono, non soltanto al suo interno ma anche nell'assieme della regione. Il Piano Regolatore della Città¹ è perciò stato impostato con l'impegno di applicare in modo equilibrato tre «indirizzi concettuali»: quello sociale, quello turistico e quello ambientale. Le misure concrete prese, conseguentemente, dal PR hanno permesso la continuità dello sviluppo economico della società luganese ma, nel contempo, sono riuscite a qualificare ulteriormente le caratteristiche e le strutture necessarie per mantenere alla Città anche la sua attrattività per la residenza e per il turismo. A ciò si è giunti, non con quelle prescrizioni «manu militari»² che, applicate in altri Centri, si sono spesso dimostrate controproducenti, bensì, prevalentemente, attraverso misure attive, per promuovere le condizioni urbanistiche favorevoli, rispettivamente con incentivi capaci di coinvolgere l'iniziativa privata nella direzione di un'evoluzione equilibrata della Città.

Lo spazio non ci consente di diffonderci sul complesso delle proposte del PR di Lugano; dopo aver osservato che l'esperienza ha dimostrato la necessità di un adeguamento dinamico del quadro pianificatorio³ - affinché il PR preceda, e non segua, le esigenze della società che mantiene vitale la città attraverso il suo «uso» - ci limiteremo perciò a trattare alcune misure che, come vedremo, dagli stretti confini della giurisdizione comunale stanno ora per diffondersi a livello più ampio.

I quartieri

Nella mappa urbanistica di LUGANO, si è sottolineata l'importanza dei quartieri -i vecchi «borghi»-: ciò, non soltanto per richiamare l'identità e le specificità delle singole parti che costituiscono la città, bensì anche e specialmente per il ruolo urbanistico e funzionale che esse sono chiamate a svolgere; per esempio: sviluppare la città utilizzando le potenzialità e le caratteristiche di tutte le sue componenti, conferire ad ogni parte un ruolo ed una fisionomia specifici, consentire una diffusione articolata delle risorse, delle offerte e dell'attività della città, ridurre la dipendenza dalla CITY dei quartieri periferici.

La CITY, che è il cuore commerciale e delle attività terziarie della Città - e nel contempo la sua immagine più attrattiva - conserva così tutta la sua importanza, ma può essere alleggerita da alcune funzioni - per esempio amministrative o dei servizi - che, non avendo esigenze di centralità, possono andare ad arricchire quartieri più periferici.

Per aumentare l'attrattività e l'identità dei vari quartieri, il PR ha proposto, per ognuno di essi, un «CENTRO» quale polo di sviluppo interno e quale occasione di particolare qualificazione urbanistica ed architettonica. Il Comune vi gioca un ruolo importante, essendo chiamato a definire gli indirizzi e gli incentivi di tipo pianificatorio, nonché a facilitare - anche con propri contributi - l'insediamento di attività e la realizzazione di strutture qualificate; ma un ruolo altrettanto importante deve giocare l'iniziativa privata, impiantando le attività e realizzando gli insediamenti attraverso i quali i CENTRI DI QUARTIERE possono effettivamente diventare fulcri della vita cittadina.

CENTRI DI QUARTIERI sono: l'area della Stazione FFS - per il quartiere Besso -, l'area intorno alla Chiesa dei Capuccini - per Loreto -, la piazza di Molino Nuovo, il Campo Marzio; per la CITY, l'intero Centro Storico. Il CENTRO di Loreto - che aveva un'ambizione limitata, cioè quella di identificare un quartiere, prettamente residenziale, con una nuova struttura pubblica che, nel contempo, portasse una certa attività ed un certo interesse al

suo interno – è stato realizzato; il CENTRO di Molino Nuovo è stato progettato, con soluzioni esemplari sia dal lato architettonico ed urbanistico sia da quello della ricomposizione particellare delle proprietà: purtroppo, il rallentamento della congiuntura non ha permesso all'iniziativa privata di approfittarne. Il CENTRO della Stazione FFS deve ancora essere definito nelle sue componenti urbanistiche; per quello del Campo Marzio, la Città sta invece studiando un ampliamento delle finalità già poste nel PR, sulla base di una progettazione che dovrebbe essere in grado di corrispondere ai particolari obiettivi di identificazione e di qualificazione riposti in quell'area strategica: il successivo intervento dell'iniziativa privata sarà determinante.

Lugano e la «NUOVA CITTÀ»

Gli studi urbanistici di carattere sovracomunale, condotti recentemente per iniziativa del Dipartimento del Territorio e della Commissione Regionale dei Trasporti⁴, non comportano modifiche all'impostazione urbanistica della Città. Al contrario, essi, partendo dal ruolo di POLO cantonale che il Piano Direttore assegna all'Agglomerato Luganese 5, rinforzano il compito della CITY di LUGANO, la quale viene consacrata quale CITY della NUOVA CITTÀ, cioè dell'Agglomerato che, partendo dalla semplice aggregazione territoriale, deve giungere ad assumere la struttura e i connotati urbanistici e funzionali propri di una entità urbana.

La NUOVA CITTÀ esiste già, nei suoi prodromi, perché i Comuni che la costituiscono intrattengono, fra di loro, rapporti particolarmente intensi, grazie ai quali avvertono già di non essere estranei, ma, anzi, di costituire, tutti assieme, il «luganese». Ma, affinché questo «luganese» possa svolgere nel migliore dei modi il proprio ruolo di POLO cantonale, occorre, fra l'altro, che si possano sviluppare e mettere a profitto tutte le potenzialità esistenti, rafforzando l'identità, la funzionalità e l'attrattività dell'insieme, all'interno di una struttura urbanistica che assume non soltanto il nome ma anche le peculiarità di una NUOVA CITTÀ.

Così come quelli di LUGANO, anche i quartieri dell'AGGLOMERATO devono perciò svolgere le proprie funzioni specifiche – a vantaggio dei propri abitanti ma anche per lo sviluppo dell'intera NUOVA CITTÀ – ed essere attrezzati, caratterizzati e qualificati urbanisticamente, a livello intrinseco, ma anche come elementi di valore per la NUOVA CITTÀ.

Per quanto visto, la struttura urbanistica del Comune di LUGANO è già pronta per i suoi ruoli sovracomunali.

Le esigenze per la mobilità e le misure di PR

Condizione indispensabile per il corretto funzionamento della NUOVA CITTÀ è quella della sua buona accessibilità dall'esterno e di un'altrettanto buona mobilità nel suo interno. Sono condizioni difficili da assecondare, non soltanto perché la situazione strutturale e morfologica oppone grosse difficoltà all'assorbimento delle importanti quantità di moto in gioco, ma anche perché all'esigenza della mobilità – e quindi alle nuove strutture necessarie e all'aumento dei carichi ambientali – deve essere contrapposta quella di valorizzare ulteriormente le ricchezze paesaggistiche ed ambientali che costituiscono una particolare ed irrinunciabile attrattività del luganese.

Il PR di LUGANO si è preoccupato di questi aspetti; tuttavia, in mancanza di adeguate soluzioni sovracomunali, ha dovuto limitarsi a proporre provvedimenti all'interno della propria giurisdizione – in particolare la regolamentazione dei posteggi privati, il dimensionamento di quelli pubblici⁶ e l'estensione della zona pedonale del Centro – e ad auspicare un'organizzazione regionale dei trasporti «intermodale», basata cioè su posteggi pubblici esterni, collegati alla città tramite i mezzi di trasporto collettivi: in tale ottica, il PR ha fra l'altro proposto la creazione di un grande posteggio nella pianura del Vedeggio – a contatto con lo svincolo autostradale Nord – collegato ad un nuovo ramo della ferrovia Lugano Ponte Tresa prolungato, in galleria, fino ad attestarsi ad una stazione sotterranea prevista nel «piazzele ex scuole».

Congruenza del PR di LUGANO con gli studi urbanistici sovracomunali

Gli studi sovracomunali che abbiamo menzionato sopra fondano le soluzioni di accesso e di mobilità interna sull'opzione «intermodale» dei trasporti e sulle misure per ridurre drasticamente i movimenti veicolari parassiti, in particolare quelli di transito attraverso i diversi quartieri. Non essendo, questa, la sede per diffonderci sulla serie di misure, anche urbanistiche, proposte dal PTA, ci limiteremo ad osservare che esse possono essere recepite dal PR cittadino, senza alcun sconvolgimento, in quanto vanno nella direzione dei provvedimenti già previsti dal PR. ; si renderanno comunque necessari alcuni aggiornamenti, in particolare per quanto concerne il consolidamento pianificatorio dei «Park & Ride» e delle misure di gestione del traffico, così come l'uniformazione sovracomunale delle prescrizioni in materia di posteggi privati e di gestione di quelli pubblici.

La realizzazione del previsto, importante «Park & Ride» di Cornaredo dovrà essere controllata con

cautela, sia dal profilo pianificatorio sia da quello architettonico, in quanto si viene a creare una nuova «porta di accesso» alla Città che richiamerà nuovi contenuti, finora non usuali per la zona. Il controllo pianificatorio dovrà assicurare che ciò avvenga senza penalizzare altre zone e senza scombussolare gli equilibri della città. Grazie al controllo architettonico, si dovrà invece garantire che gli insediamenti pubblici e privati abbiano quell'alta qualità che deve essere pretesa in una posizione tanto importante dal profilo dell'identità urbana.




Per il futuro, il PTA riprende l'idea di una nuova penetrazione in città, attraverso una «navetta» meccanica sotterranea che mette in collegamento diretto il nuovo grande «Park & Ride» di MOLINAZZO⁷ con la CITY di Lugano; e ne prevede addirittura, per una seconda fase, il prolungamento fino alla nuova area congressuale del Campo Marzio.

In conclusione, le proposte della pianificazione sovracomunale sono in sintonia con quelle del PR cittadino, anche nel settore dei trasporti.

Le ambizioni e le speranze per la creazione della NUOVA CITTÀ trovano dunque concrete e confortanti premesse nell'assetto urbanistico di LUGANO.

Note

- (1) Pubblicato nel 1984 per la «sezione» LUGANO e nel 1992 per le «sezioni» di CASTAGNOLA e BRÈ.
- (2) Come i divieti di trasformazione delle destinazioni, gli obblighi di mantenimento dell'abitazione, la limitazione delle residenze secondarie e così via.
- (3) Per esempio negli incentivi per l'abitazione nella City e per le strutture alberghiere di qualità.
- (4) Ci riferiamo al «Concetto Territoriale dell'Agglomerato Luganese» (COTAL) – già adottato dal Dipartimento e uscito positivamente, nel 1998, dalla consultazione presso i Comuni – e al «Piano dei Trasporti dell'Agglomerato Luganese» (PTA) – per il quale sta terminando la fase di consultazione.
- (5) Individuato nel territorio che, oltre a Lugano, comprende altri 30 Comuni, da Agno a Davesco e da Tavernes a Viganello, con una popolazione dell'ordine di 90'000 abitanti.
- (6) Anche in questo settore si è evidenziata l'opportunità di aggiornamenti dinamici delle prescrizioni: si cita, in particolare, la progressiva estensione di «zone blu» a profitto dei residenti.
- (7) Situato nel Piano del Vedeggio, il Park & Ride di Molinazzo potrà essere direttamente accessibile dall'autostrada e messo in collegamento con l'adiacente aeroporto. La realizzazione della «navetta» sotterranea metterà perciò in relazione diretta i quartieri della NUOVA CITTÀ della valle del Cassarate con quelli della valle del Vedeggio e permetterà pure di mettere l'aeroporto a «portata di mano» della CITY.

	City
	Quartieri intensivi
	Quartieri estensivi
	Quartieri misti di servizio
	Quartieri di produzione e di servizio specializzati
	Parchi e aree pubbliche
	Bosco

Summary

On the urban map of Lugano one has underlined the importance of the various neighbourhoods, the old boroughs, not only to bring to mind the identity and the particular quality of the single parts that make up the city, but above all for the urban and functional role that they have. The CITY is the commercial heart of the City. Thanks to the growth of the suburbs, the centre has been able to allocate certain functions to them. For every suburb, the zoning plan has proposed a CENTRE as a pole of internal development and as a place where urban planning and architecture can be employed to enhance the environment. The Town Council has the task of deciding what direction to follow and fixing planning incentives. The task of private initiative is to realize the buildings of the NEIGHBOURHOOD CENTRES. NEIGHBOURHOOD CENTRES are: the area of the Swiss Federal Railway station, the area around the Church of the Capuchins (for Loreto), the square of New Mill, the Field of Mars. The CITY is the whole old historic centre. LUGANO and the NEW CITY - The zoning plan of Lugano responds to the recent regional urban studies which consider it necessary, in order to make it possible for the Lugano area to perform its role of Cantonal pole which the General Plan gives it, for Lugano to develop its full urban potential. This can be done by changing it into a NEW CITY, which is also made up of neighbourhoods with the present CITY as its centre. There is a real need for traffic to be fluid in the city, and the zoning plan proposes measures to guarantee this. An indispensable condition for the proper functioning of the NEW CITY is that it be easily accessible to entering traffic and that traffic should also flow smoothly within city limits.



Piano dei trasporti dell'Agglomerato Luganese: caratteristiche insediative dei quartieri