



Piano regolatore

Cappella delle Due Mani (Porta Ovest)

**Mandato di studio per l'elaborazione
di un concetto urbanistico per il comparto della
Cappella delle Due Mani nel contesto del concetto di
organizzazione viabilistico Porta Ovest secondo una
procedura di "mandati di studio in parallelo" (MSP)**

Rapporto finale del collegio di esperti



INDICE

1. INTRODUZIONE	3
1.1 Procedura e obiettivi	3
1.2 Collegio di esperti	3
1.3 Team incaricati	4
1.4 Scadenzario	5
2. ANALISI E VALUTAZIONE DEI PROGETTI	6
2.1 Luogo di valutazione e presenti	6
2.2 Esame preliminare dei progetti (aspetti formali)	6
2.3 Criteri di valutazione	6
2.4 Team Michele Arnaboldi, progetto "Onda Ovest"	7
2.5 Team Julien Descombes, progetto "I giardini della Cappella"	10
2.6 Team Durisch – Nolli, progetto "L'isola che non c'è"	13
2.7 Team Ursina Fausch, progetto "Canopée"	16
3. RACCOMANDAZIONI DEL COLLEGIO DI ESPERTI AL COMMITTENTE	19
3.1 Riepilogo	19
3.2 Considerazioni generali	20
3.3 Proposte	21
3.4 Considerazioni conclusive	22
4. APPROVAZIONE	22



1. INTRODUZIONE

1.1 Procedura e obiettivi

A cavallo tra il 2012 e il 2013, Lugano, Cadempino, Massagno, Savosa e Vezia, in accordo con il Dipartimento del territorio del Canton Ticino (DT) e la Commissione regionale dei trasporti del Luganese (CRTL) hanno svolto una procedura di mandati di studio in parallelo, con lo scopo di individuare le opzioni di ordinamento territoriale e di disegno infrastrutturale a medio-lungo termine a seguito dell'apertura nel 2012 della galleria stradale Vedeggio – Cassarate.

Da questa procedura è emersa in particolare la proposta di approfittare del declassamento delle bretelle autostradali per una riorganizzazione sostanziale dell'accesso al Polo cittadino, con la circolazione in due sensi di marcia su entrambe le direttrici, uno snodo di smistamento nel punto in cui esse si separano e un declassamento di via Lepori (così come d'altronde già previsto dal Piano regolatore comunale).

Attraverso un'ulteriore procedura di mandati di studio paralleli, il Municipio di Massagno intendeva ottenere un concetto dell'organizzazione urbanistica e viaria del nodo della Cappella delle Due Mani e delle aree adiacenti, quale base sulle quali affrontare la futura pianificazione comunale attraverso una variante di Piano regolatore.

Si trattava in particolare di identificare il "potenziale di trasformazione" del comparto, a partire dal nuovo ordinamento viario di ordine superiore e di elaborare una proposta di intervento urbanistica e paesaggistica a medio-lungo termine, con la sistemazione degli spazi liberi, proposte di arredo, materializzazione e sistemazione del verde.

Erano attese una "visione" di sviluppo urbanistico, con soluzioni funzionali tecnicamente praticabili ed economicamente sostenibili.

1.2 Collegio di esperti

Il committente si è avvalso del supporto di un collegio di esperti per l'accompagnamento e la valutazione dei lavori dei progettisti. Esso è composto dalle seguenti persone:

Rappresentanti del Committente:

Giovanni Bruschetti

Sindaco di Massagno

Fabio Nicoli

Vicesindaco di Massagno,
Capo dicastero pianificazione

Esperti:

Ueli Zbinden

Urbanistica (con funzione di presidente)

Andreas Kipar

Paesaggio

Franco Tufo

Mobilità

Martino Colombo

Dipartimento del territorio, Divisione
dello sviluppo territoriale e della mobilità

Luigi Bruschetti

Direttore dell'Ufficio tecnico di Massagno

Marco Hubeli

Città di Lugano, Divisione pianificazione,
ambiente e mobilità

Fiorenzo Ghielmini

Direttore dell'Ufficio tecnico di Savosa



1.3 Team incaricati

Il committente ha invitato i seguenti quattro team interdisciplinari, aventi quale capofila un architetto-urbanista:

Team Michele Arnaboldi

- Urbanistica Studio d'Architettura Michele Arnaboldi Architetti sagl, Minusio
Michele Arnaboldi
- Paesaggio Proap - Estudos e Projectos de Arquitectura Paisagista, Lisbona
João Nunes
- Mobilità Brugnoli e Gottardi Ingegneri Consulenti SA, Massagno
Lorenza Passardi Gianola

Team Julien Descombes

- Urbanistica Atelier Descombes Rampini SA, Ginevra
Julien Descombes
- Paesaggio Atelier Descombes Rampini SA, Ginevra
Julien Descombes
- Mobilità Studio di ingegneria Francesco Allievi SA, Ascona
Francesco Allievi

Team Durisch – Nolli

- Urbanistica Studio Durisch + Nolli Architetti Sagl, Massagno
Pia Durisch / Aldo Nolli
- Paesaggio Westpol Landschafts Architektur, Basilea
Andy Schönholzer / Aster Sittoni
- Mobilità AFRY Svizzera SA, Rivera
Alessandra Soldarini / Patrick Bassetti

Team Ursina Fausch

- Urbanistica Ernst Niklaus Fausch Partner AG), Zurigo
Ursina Fausch / Lena Jung / Dorothea Rana
- Paesaggio Officina del paesaggio
Sophie Ambroise / Claudio Canello
- Mobilità Birchler+Wicki - Stadt Raum Verkehr, Zurigo
Markus Birchler / Stefan Graf



1.4 Scadenzario

Lo scadenziario della procedura è stato il seguente:

Forum di avvio dei lavori,
consegna del capitolato e
della documentazione

Giovedì 17 giugno 2021, ore 14.00
Scuole Nosedo, Massagno, Aula Magna

Workshop 1

Martedì 28 settembre 2021
Scuole Nosedo, Massagno, Aula Magna

Workshop 2

Mercoledì 24 novembre 2021
Scuole Nosedo, Massagno, Aula Magna

Consegna degli elaborati e
presentazione finale

Giovedì 3 febbraio 2022, ore 14.00-16.00
Cinema Lux, Massagno



2. ANALISI E VALUTAZIONE DEI PROGETTI

2.1 Luogo di valutazione e presenti

Il collegio di esperti si è riunito per la valutazione dei progetti presso il Salone Cosmo ed il Cinema Lux di Massagno.

Ai lavori svoltisi giovedì 24 febbraio 2022 hanno partecipato tutti i membri e i supplenti del collegio di esperti, così come Stefano Wagner e Paolo Della Bruna, responsabili del coordinamento della procedura.

2.2 Esame preliminare dei progetti (aspetti formali)

Il segretariato ha eseguito l'esame preliminare dei progetti in funzione del rispetto del capitolato d'onori, così riassunto:

Termini di consegna:	i quattro team hanno rispettato i termini di consegna richiesti;
Elaborati richiesti:	i quattro team hanno consegnato gli elaborati richiesti;
Presentazione elaborati:	i quattro team hanno presentato gli elaborati nella forma richiesta;
Vincoli particolari:	le proposte dei quattro team rispettano i vincoli e le condizioni particolari poste dal capitolato d'onori.

2.3 Criteri di valutazione

I progetti sono stati valutati in base ai seguenti criteri di valutazione previsti dal capitolato d'onori:

1. qualità urbanistica generale della proposta in relazione alla situazione esistente e al progetto di sistemazione delle bretelle autostradali Lugano Nord;
2. qualità del concetto urbanistico, paesaggistico e architettonico della proposta per il perimetro di studio;
3. qualità degli spazi pubblici e loro fruibilità;
4. funzionalità progettuale (in relazione alla proposta urbanistico-architettonica, alla viabilità, al trasporto pubblico, alla viabilità ciclabile e ai collegamenti pedonali);
5. ripercussioni finanziarie (costi di investimento e di gestione presumibili, ecc.).

Ritenuta la complessità del tema e il fatto che i vari aspetti sono strettamente connessi l'uno con l'altro, il collegio degli esperti, all'unanimità, ai fini di una maggiore chiarezza nell'esposizione, ha ritenuto di accorpare i criteri 1, 2 e 3 come "aspetti urbanistici e paesaggistici" e i criteri 4 e 5 come "aspetti funzionali e ripercussioni finanziarie".



2.4 Team Michele Arnaboldi, progetto "Onda Ovest"

Il progetto "Onda Ovest" si fonda sul presupposto che tutti i modi di trasporto occupino unicamente lo spazio di loro pertinenza e che siano chiaramente distinti gli uni dagli altri.

Per la Cappella delle Due Mani è proposta una nuova topografia generata a partire da una forma ellittica attorno a una rotatoria. Il centro dell'anello non è accessibile al pubblico.

Secondo i progettisti, i percorsi pedonali e ciclabili diventano, in questo progetto, "in termini di layout, ma anche di materialità e atmosfera", completamente autonomi rispetto al traffico automobilistico, il cui spazio di pertinenza diventa quasi astratto. Con queste premesse, il team sviluppa una proposta che crea le condizioni necessarie con una forte modulazione del terreno, creando un paesaggio artificiale in cui si determinano i collegamenti desiderati. Per raggiungere questo obiettivo sono previste due strutture a ponte per il traffico pedonale e ciclabile attraverso Via San Gottardo e verso Valgersa.

L'attuale nodo semaforizzato viene semplificato e sostituito da un incrocio a rotatoria. La rotonda viene prevista con un diametro di 40 metri a doppio anello di circolazione e doppia corsia in entrata da via San Gottardo sia lato città che da Vezia. Sull'anello convergono quattro rami, via San Gottardo da sud e da nord, via Lepori da ovest e la strada cantonale di Savosa da est.

Viene eliminata la congiunzione con via Foletti, mentre via Madonna della Salute è proposta a doppio senso di circolazione.

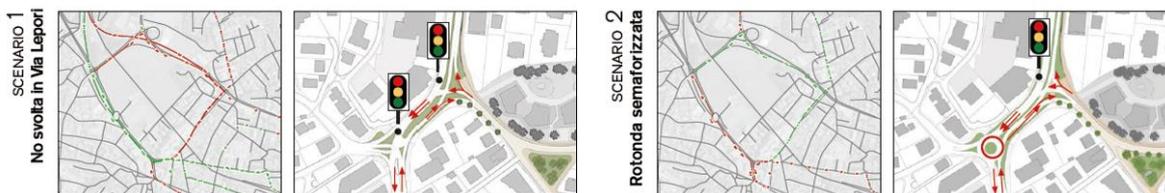
Via Lepori è moderata in modo importante, con l'ampliamento della zona 30 e diviene un viale alberato.

Il team ipotizza un investimento di ca. 10-12 Mio CHF (solo nodo Cappella Due Mani, superficie d'intervento ca. 18'000 mq).





Per l'incrocio delle Cinque Vie, sebbene fuori dal perimetro di studio, sono proposti due scenari, con semaforo o rotonda, e l'eliminazione della svolta a sinistra da via Bioggio a via Lepori.



Aspetti urbanistici e paesaggistici

Il terreno fortemente modulato con argini e ponti offre percorsi interessanti con prospettive e visuali che cambiano costantemente con differenze altimetriche che rendono difficile l'orientamento. Il progetto non favorisce la sosta e l'incontro: la Cappella delle Due Mani è piuttosto interpretata come un luogo di passaggio.

Da questo punto di vista, nonostante l'importante presenza di verde, quello che è presentato come un parco rimane solo un luogo di passaggio.

Dal punto di vista paesaggistico il progetto tende a creare un nuovo paesaggio infrastrutturale piuttosto autonomo, in parte autoreferenziale rispetto al contesto urbano. Gli ampi movimenti del terreno propongono scenari suggestivi, senza tuttavia prestare attenzione al paesaggio circostante e senza ricercare connessioni utili all'orientamento nel contesto urbanistico circostante.

Aspetti funzionali e ripercussioni finanziarie

In generale il progetto stradale propone una soluzione apparentemente realizzabile, ma con aspetti problematici, in cui sia i pedoni che i ciclisti circolano in un ambiente stradale con percorsi lunghi, anche se arredati. I collegamenti con pendenze molto elevate attraverso ponti o sottopassi non sono attrattivi. La proposta di un sottopasso pedonale e un attraversamento pedonale in superficie poco distante, sembrano il frutto di una concezione ormai superata.

Sebbene la rotonda sia indicata con un livello di servizio B/C, la riduzione delle corsie di accesso e di uscita, la semaforizzazione (filtro) solo verso il centro dalla futura bretella autostradale e le minori corsie di preselezione (minore capacità di stoccaggio) lasciano qualche perplessità sul reale buon funzionamento della stessa.

L'eliminazione del collegamento con via Foletti porta a un maggiore carico lato Cinque Vie, specialmente nella variante con rotonda, le cui ripercussioni andrebbero verificate. Di principio, questa soluzione appare nel complesso problematica (anche nell'ipotesi di insediamento della Croce Verde a Povrò, non ancora definitivamente esclusa). Via Lepori, anche se unicamente moderata, offre uno scenario potenzialmente interessante, sebbene venga mantenuta una funzione viabilistica importante (6'000-7'000 veicoli/giorno). La riduzione dei calibri proposta (4.50 m), deve essere verificata e ponderata attentamente.

L'idea di eliminare la svolta a sinistra da via Bioggio a via Lepori con miglioie del nodo Cinque Vie, sembra fattibile con entrambi gli scenari proposti ed è valutata positivamente, anche se lascia aperti alcuni scenari di conduzione del traffico ben differenti, a dipendenza se con o senza una rotonda. La scelta appare quindi incompiuta.

La priorità del mezzo pubblico con la semaforizzazione della rotonda e la perdita parziale delle preselezioni, anche se fattibile, è poco attrattiva su una rotonda di 40 metri con due corsie.

La cantieristica per realizzare l'intervento è molto importante, con evidenti conseguenze relative a disagi esecutivi, tempistiche e impatto finanziario.



Conclusioni

Nel suo complesso il progetto rimane avulso dal contesto urbanistico di riferimento, con le grandi superfici verdi che non assumono la funzione di parco, mancando pertanto uno degli obiettivi richiesti dal committente.

Il collegio degli esperti ritiene che la funzionalità del sistema non sia garantita, in quanto il progetto non considera in modo sufficiente la quantità di traffico che – seppur ridotta – rimarrà attorno al nodo della Cappella della Due Mani.

Le visualizzazioni prodotte, in questo senso, sono ritenute fuorvianti, in quanto tendono a mostrare un futuro in cui il traffico sarà praticamente assente, con le strade illustrate come viali di accesso senza traffico. La proposta di semaforizzare la rotatoria per garantire la priorità dei mezzi pubblici è esemplificativa di questa contraddizione.

Per la mobilità lenta le differenze altimetriche non rispondono all'obiettivo di avere percorsi attrattivi ed efficaci, in quanto rendono difficoltoso l'orientamento.



2.5 Team Julien Descombes, progetto "I giardini della Cappella"

Il motto del progetto evoca una connessione di luoghi diversi, che concorre a formare un ampio complesso di giardini.

Il luogo della Cappella delle Due Mani è situato sull'incrocio topografico tra la diagonale urbana che dal lago di Lugano porta alla pianura del Vedeggio e la linea di cresta che da Breganzona corre a Savosa. *"...un incrocio da risolvere ad una particolare scala, ma che mette in risonanza un'articolazione territoriale più larga. Sicuramente uno degli interessi maggiori del lavoro oggi richiesto..."*, come indicano i progettisti.

In tale contesto, viene proposto un incrocio semplificato rispetto all'attuale, con la chiusura totale della connessione con via Lepori (in una prima fase fortemente declassata) e accesso al comparto residenziale centrale del Comune da Via Foletti, con l'uscita da via S. Salvatore.

Il team ipotizza un investimento di ca. 7 Mio CHF (solo nodo Cappella Due Mani, arredo incluso, superficie d'intervento ca. 17'500 mq).



Aspetti urbanistici e paesaggistici

La proposta progettuale si caratterizza per la rivalutazione/trasformazione degli elementi esistenti e presenti sul territorio, siano essi naturali o costruiti. Ogni intervento proposto diventa un luogo urbano che valorizza l'ambiente circostante, garantendone la sua funzione pubblica.

Con questa strategia e con l'eliminazione del traffico di passaggio a ovest di via S.Gottardo, il nuovo assetto della Cappella delle Due Mani crea un collegamento tra il quartiere di Povrò al di là di via Lepori, con la parte centrale di Massagno, con le sue scuole, la via Motta ("il salotto di Massagno") e le sue strutture pubbliche.

La "sala aperta" posta alla fine di via Lepori, le nuove terrazze adiacenti al ristorante, l'arredo urbano predisposto in corrispondenza del complesso "ex Togonal", l'attuale sottopassaggio trasformato in uno stagno, sono tutti luoghi di grande qualità urbana, che inducono alla sosta e allo svago.

Con via S.Gottardo trasformata in un boulevard con le zone centrali alberate, che assume un nuovo significato, si ritiene il progetto complessivo suddivisibile in diverse sezioni, così da poter essere realizzato a tappe.



Dal punto di vista paesaggistico l'approccio metodologico parte da un'analisi territoriale per inquadrare al meglio l'intero comparto al fine di presentare una proposta che integra la soluzione della mobilità e la configurazione del nuovo paesaggio urbano. Salvaguardando le grandi alberature presenti ed integrando nuovi impianti vegetali, si promuove uno spazio pubblico adeguato alla scala di Massagno ed al potenziale urbanistico complessivo.

Aspetti funzionali e ripercussioni finanziarie

Dal profilo funzionale si tratta di un progetto con incrocio semplice a "T". Con questa semplificazione, la sua capacità sarà più elevata rispetto alla situazione attuale. È verosimile che l'intersezione sarà gestita ancora con quattro fasi semaforiche abbastanza lunghe. La capacità e gli spazi di stoccaggio dei veicoli andranno comunque verificate, specialmente in uscita dalla Città. Anche la vicinanza al nodo dello sbocco di via Foletti sarà da verificare.

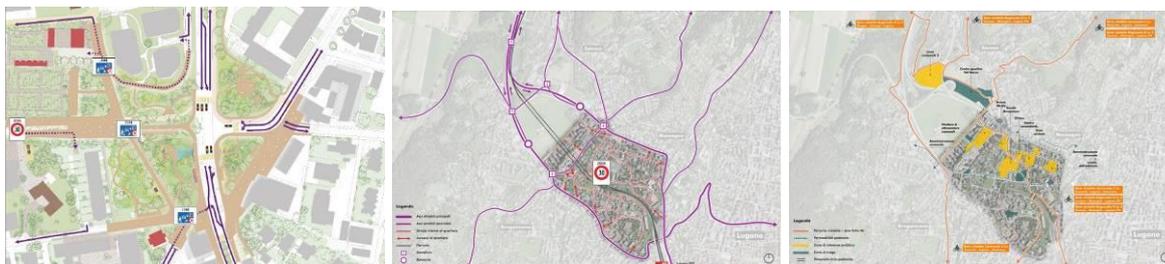
Lo spazio pubblico guadagnato è utile per i pedoni e usufruibile per tutti.

Le zone 30 per equilibrare il prospettato sbilanciamento del traffico all'interno di Massagno sono valutate positivamente, pur essendo soluzioni applicabili a tutte le proposte. In ogni caso, il traffico interno all'abitato dovrà essere gestito e accompagnato da un progetto di viabilità.

L'incremento di traffico su Via Camara (tra il liceo e la Crespera), già verificato preliminarmente, avviene su una strada atta ad assumere questa funzione di transito. Vanno verificate eventuali misure per evitare transito su via Camara verso Breganzona e oltre.

I percorsi di mobilità lenta sono indicati in modo chiaro e forniscono una rete unitaria. L'unica eccezione non ottimale è data dall'attraversamento di quattro corsie sul lato nord dell'incrocio.

Il trasporto pubblico continua avere le priorità semaforiche, anche se perde parte delle preselezioni.



Nel suo complesso, il progetto permette un'attuazione relativamente semplice che non comporta interventi di grande impatto infrastrutturale, con investimenti necessari relativamente contenuti.

Il collegio di esperti evidenzia come praticamente ogni intervento proposto presenti un ritorno a vantaggio della collettività.



Conclusioni

La proposta ha il pregio di andare a rafforzare le qualità esistenti di Massagno, partendo da un'attenta analisi a livello regionale e locale, sfruttando al meglio gli elementi preesistenti, completati tra loro in modo mirato dai vari interventi previsti, oltretutto tra loro indipendenti per le corrispondenti fasi di esecuzione.

Il collegio apprezza inoltre la grande concretezza di ogni elemento, che nell'insieme è realizzabile senza necessitare di significativi ed onerosi interventi infrastrutturali.

Semplificando le infrastrutture necessarie senza aggiungerne di nuove, attraverso la chiusura di via Lepori al traffico, la proposta manifesta l'ambiziosa e convincente volontà di ricucire il quartiere di Povrò al resto dell'abitato massagnese, riconquistando spazi a favore di pedoni e di ciclisti, determinando una nuova funzione e un nuovo significato per il nodo della Cappella delle due Mani.

Attraverso la realizzazione di numerosi e puntuali interventi, ognuno dei quali misurato e discreto, ma sempre in grado di fornire un contributo positivo alla soluzione complessiva, il progetto raggiunge un grande equilibrio tra urbanistica e funzionalità, centrando in pieno il tema del mandato, così come gli obiettivi prefissati dal committente che può facilmente intravedere soluzioni sostenibili da prevedere anche a fasi indipendenti, comunque sempre nel solco di una chiara matrice di riferimento finalizzata alla grande qualità degli spazi pubblici proposti.



2.6 Team Durisch – Nolli, progetto "L'isola che non c'è"

I progettisti prendono spunto da un riferimento illustre: il "Prato della Valle" di Padova. L'intenzione è quella di rendere la Cappella delle Due Mani un luogo distintivo, il cui significato va percepito anche oltre Massagno.

Il nuovo parco urbano è caratterizzato da una precisa forma architettonica disegnata da un colonnato coperto.

L'interno del parco offre spazio per numerose attività: dallo sport agli spettacoli culturali o agli incontri sociali. Un caffè è situato nella parte nord-est.

La via S.Gottardo è interrata, mentre il parco è circondato esclusivamente da traffico locale, aspetto che dovrebbe avvantaggiare la circolazione pedonale e ciclabile nel comparto della Cappella delle Due Mani, così come il collegamento con il cimitero e gli altri luoghi circostanti. Davanti al cimitero, sul lato est viene proposta una nuova piccola cappella.

Pure via Lepori è declassata a una dimensione consona al servizio per il quartiere.

Il team ipotizza un investimento di ca. 25 Mio CHF (indicazione fornita durante il secondo workshop, novembre 2021).





Dal punto di vista della mobilità i progettisti propongono una rotatoria con una galleria per smaltire il traffico regionale sull'asse principale da e per Lugano.

La mobilità lenta è integrata nel progetto e gli attraversamenti regolati tramite passaggi pedonali con precedenza al pedone.

Alcuni collegamenti collina nord-centro devono avvenire tramite il collegamento sotterraneo, quindi con inversione alla rotonda della bretella autostradale.



Aspetti urbanistici e paesaggistici

Il progetto vuole rafforzare l'identità urbanistica con un progetto importante e monumentale, che però non convince, soprattutto per le sue conseguenze urbanistiche negative, derivanti in particolare della costruzione di un tunnel per convogliare il traffico di transito.

Le rampe di 70-80 metri su entrambi i lati della galleria sono manufatti importanti, con un impatto negativo sull'ambiente urbano delle immediate vicinanze. L'accesso al polo di Lugano dal Vedeggio sarà percepito come un tunnel e non come una porta d'accesso. I valori che i progettisti intendono evidenziare con il parco devono essere confrontati con questi effetti negativi.

Dal punto di vista paesaggistico, la metafora del parco urbano, per lo più riferito ad un nobile esempio del passato, apre ad una serie di riflessioni sull'uso degli spazi pubblici contemporanei. La determinazione morfologica spaziale che non ammette flessibilità nel rispondere alle esigenze diversificate del luogo impone invece una forma predefinita che pretende di vivere in piena autonomia, sia tipologica che funzionale.

Dal profilo naturalistico, la possibilità di mantenere le alberature esistenti non sembra essere realistica.



Aspetti funzionali e ripercussioni finanziarie

Dal puro profilo della gestione dei flussi, la rotatoria in superficie con la galleria per smaltire il traffico di transito da e per Lugano, potrebbe essere sostenibile, anche se il collegamento sotterraneo diretto non convince, poiché verrebbe a cadere la funzione di filtro.

Il parco centrale in mezzo alla rotatoria risulta poco connesso al quartiere sia per i pedoni che per i ciclisti.

Lo spazio pubblico ai lati della trincea lungo via S.Gottardo a sud della rotonda, crea un ambiente poco pregiato, con un'infrastruttura stradale mal integrata nel contesto urbano.

La gestione dei bus con l'allungamento dei percorsi fino alla rotonda Valgersa non è ottimale né per il gestore né per l'utenza. Le fermate in rotonda sono ottimizzabili, anche se proponibili come soluzione.

Oltre agli aspetti urbanistici già evidenziati, il progetto determina anche un investimento finanziario importante, tempi di costruzione lunghi e impatti rilevanti dei lavori di costruzione sull'area circostante.

Conclusioni

Nonostante la volontà di "nascondere" il traffico di transito facendolo scorrere in sotterranea, accompagnato da un gesto urbanistico forte e deciso in superficie, la parte di traffico locale rimanente non permette di gestire il nodo della Cappella delle Due Mani come una vera e propria piazza, ma rimane un nodo di traffico.

Il riferimento al Prato della Valle di Padova è appare forzato, così che il gesto urbanistico-architettonico proposto per la superficie, pur non mancando di fascino, perde la sua ragione d'essere.

Le soluzioni viabilistiche proposte sono peraltro in taluni casi poco funzionali.

L'intervento presenta inoltre delle ripercussioni sia urbanistiche che finanziarie importanti, che appaiono difficilmente sostenibili.



2.7 Team Ursina Fausch, progetto "Canopée"

La proposta urbanistica si riferisce allo stemma di Massagno, di cui reinterpreta i simboli: la vista sul lago, i boschi di castagno, l'abbondanza di sole. Come tema, i progettisti ha scelto il titolo di "canopée", riferendosi agli alberi storici di Massagno e all'intenzione di creare dei luoghi pubblici di qualità e ombreggiati.

Il team presenta una visione d'insieme di Lugano e dei comuni limitrofi e ne trae conclusioni per lo sviluppo urbano di Massagno: il traffico individuale motorizzato sarà notevolmente ridotto e via S.Gottardo in futuro non avrà più l'importanza di un asse centrale di collegamento. Questo crea le condizioni per rafforzare e rivitalizzare le qualità di Massagno, includendo spazi stradali classici con ampi marciapiedi e una connessione con gli edifici grazie a piccole piazze e ad aree alberate storiche, in modo da salvaguardare il carattere del luogo.

Un'altra ipotesi di lavoro è che le aree che lo consentono, dovrebbero essere utilizzate per la densificazione urbana. A questo scopo viene identificata l'area adiacente alle case a schiera dell'architetto Mario Campi, per via dei buoni collegamenti, della vicinanza alle strutture pubbliche e alle scuole. Si prevede una "Casa della comunità", con un piano terreno alto e aperto, con contenuti di carattere pubblico, come un mercato o altre attività pubbliche. Ai piani superiori sono proposti usi residenziali per diversi gruppi di età e tipi di abitazione (appartamenti per pensionati, appartamenti cluster per studenti del futuro edificio universitario alla stazione). L'intenzione è di creare un segno forte formato da tre edifici con un collegamento centrale comune. La struttura dei volumi risponde a quelle del progetto "Artisa".

Una futura densificazione è prevista anche per la via Lepori. Per gli edifici è proposta un'altezza leggermente superiore rispetto agli edifici esistenti, giustificandola con la posizione privilegiata del sito.

Per la gestione del traffico, i progettisti propongono una riduzione dell'ingombro stradale, con una semplificazione delle manovre agli incroci della Cappella delle Due Mani e alla Cinque Vie, svolte unicamente a destra e l'utilizzo delle rotonde delle bretelle autostradali per completare le manovre non più consentite.

Il team ipotizza un investimento di ca. 4 Mio CHF (incluso via Lepori, superficie d'intervento ca. 12'000 mq).





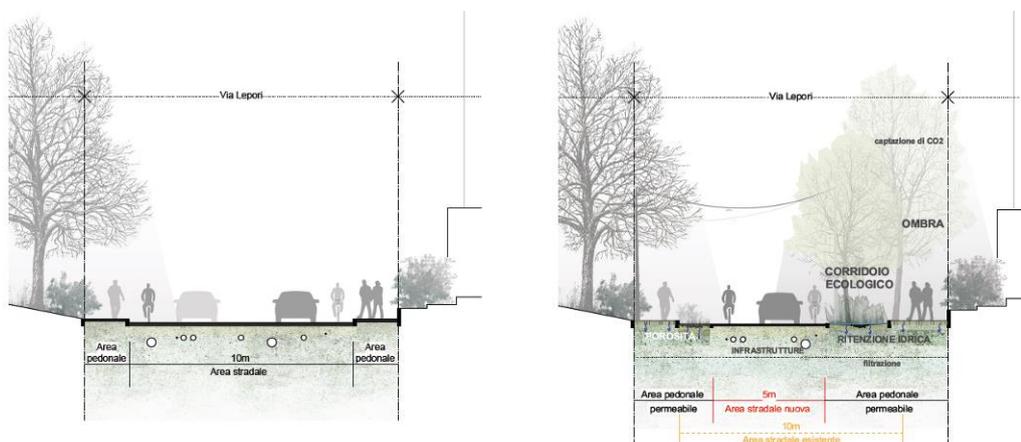
Aspetti urbanistici e paesaggistici

Il principale tema posto dai progettisti è la densificazione, in un contesto già molto intensamente edificato che non convince il collegio degli esperti, sia per una questione legata ai contenuti, sia per una questione di scala.

In merito ai contenuti, il committente ha esplicitamente indicato di non abbisognare di nuovi edifici pubblici, mentre per quanto riguarda la scala, il collegio non coglie i motivi per i quali dovrebbero essere necessarie nuove costruzioni, peraltro più importanti rispetto a quelle circostanti.

Dal punto di vista paesaggistico si sottolinea per contro l'attenta analisi dello stato dei luoghi e degli spazi. Viene inoltre apprezzato l'approccio minimalista e l'ecologia orientata verso una sostenibilità a 360 gradi. La nuova natura degli spazi pubblici non assume un carattere uniforme e prevalente, ma ricalca piuttosto l'opportunità delle nuove configurazioni spaziali e vegetali che si presentano di volta in volta.

La proposta di ristrutturazione di via Lepori riducendo il sedime stradale offre l'opportunità per una nuova distribuzione dello spazio pubblico.



Aspetti funzionali e ripercussioni finanziarie

Dal punto di vista della mobilità, il team propone una visione contemporanea, con la mobilità lenta al centro del dispositivo, gestita attraverso marciapiedi e passaggi pedonali. Le intenzioni progettuali e funzionali sono purtroppo illustrate con poca chiarezza.

A mente del collegio di esperti, sono ancora state lasciate aperte troppe opzioni, senza fornire indicazioni precise sulle scelte operative e funzionali. Manca p.es. un concetto chiaro di conduzione del traffico: viene proposta l'eliminazione delle svolte a sinistra, ma il funzionamento dell'intersezione non è esplicitato, lasciando dubbi sulla possibilità di gestire correttamente i flussi di traffico.

La semaforizzazione dell'incrocio permette di stabilire delle priorità predefinite. La proposta di avere dei cicli corti di 60 secondi incide però sulla capacità dell'incrocio, anche se compensata da tempi d'attesa ridotti, mentre la prioritizzazione dei trasporti pubblici non sembra poter essere garantita.

La zona d'incontro a 20 km/h su via S.Gottardo è eccessivamente ambiziosa, mentre le altre su via Lepori e via Foletti, seppur da verificare, sembrano più plausibili. Dalla rotonda Valgersa è possibile raggiungere tutte le destinazioni, ma non sono stati valutati e illustrati gli incrementi delle percorrenze.

Nella misura in cui le misure di moderazione del traffico siano effettivamente praticabili, l'impostazione sembra risolvere bene la gestione della mobilità lenta.



Conclusioni

L'ipotesi di densificazione proposta lungo via Lepori e per il Nodo della Cappella delle Due Mani, non è condivisibile e non più attuale per il Comune di Massagno.

Il complesso edilizio proposto non convince né in termini di volumetria né di tipologia. Gli usi proposti non soddisfano le esigenze pubbliche del comune di Massagno. Peraltro, il trasferimento di indici proposto non è praticabile nei termini proposti dai progettisti.

Mancando le basi per la realizzazione dell'elemento principale del concetto (manca un promotore e mancano anche i fruitori), la proposta rimane quindi purtroppo una dichiarazione d'intenti velleitaria.

Una proposta accattivante per la moderazione di via Lepori, peraltro realizzabile in ogni caso, non è quindi sufficiente per compensare le problematiche ravvisate.



3. RACCOMANDAZIONI DEL COLLEGIO DI ESPERTI AL COMMITTENTE

3.1 Riepilogo

La procedura ha condotto alla presentazione di quattro soluzioni progettuali molto diversificate tra loro, sia a livello concettuale, sia nelle loro conseguenze ed impatti sul territorio.

Il team Durisch-Nolli propone un intervento "monumentale" e infrastrutturale molto forte e deciso, che però non risponde all'esigenza del Comune di avere a disposizione un vero e proprio nuovo spazio urbano e non convince appieno dal profilo funzionale.

Il team Arnaboldi propone un'"isola verde", accattivante, che però non si presta né alla sosta ed è accompagnata da una soluzione tecnica per la mobilità eccessivamente sottodimensionata.

Il team Fausch indica nuovi potenziali edificatori, in parte pubblici, che i progettisti ritengono necessari per "attivare" urbanisticamente il nodo della Cappella delle Due Mani, né richiesti, né auspicati dal committente, che si troverebbe confrontato oltretutto con importanti nuovi investimenti non previsti.

Il team Descombes, partendo da un'osservazione a scala regionale, propone il rafforzamento delle attuali peculiarità già presenti sul territorio di Massagno, attraverso una serie di interventi poco invasivi, misurati, ma nel contempo decisivi e determinanti, in particolare per quanto riguarda il declassamento di via Lepori.

In questo senso, quest'ultimo è l'unico progetto che toglie concretamente parte del traffico, chiudendo l'accesso diretto a via Lepori, permettendo una sostanziale riqualifica della parte nord di Massagno, mentre gli altri progetti ipotizzano una riduzione dei veicoli, senza che sia supportata da misure concrete.

Il concetto proposto dal team Descombes, tra i quattro presentati, è quello che offre il miglior equilibrio tra le esigenze urbanistiche e quelle funzionali, oltre ad essere quello che meglio si presta ad un'attuazione realistica e sostenibile, eventualmente anche a tappe, con un rapporto costi-benefici favorevole.



3.2 Considerazioni generali

A conclusione dei lavori dei mandati di studio in parallelo, il collegio di esperti conferma la validità del metodo di lavoro adottato dal committente per affrontare in maniera efficace l'oggetto di studio.

Tale procedura ha permesso ai gruppi interdisciplinari invitati – che vanno ringraziati per l'impegno profuso e per la grande mole di lavoro svolto – di concettualizzare il tema e di esprimere con un grande margine di libertà la propria interpretazione dei compiti richiesti. È stato così possibile confrontare in maniera aperta e dialettica quattro scenari e approcci progettuali sostanzialmente differenti tra di loro, anche nelle loro conseguenze, dai quali è emerso in modo evidente la serietà e l'entusiasmo con i quali i team hanno affrontato il compito.

Tenendo conto del potenziale di trasformazione dell'area di riferimento, tutti i team hanno elaborato delle proposte volte a rispondere agli obiettivi posti dal committente, ovvero la sistemazione urbanistica e paesaggistica del perimetro della Cappella delle Due Mani, nel contesto di un significativo sgravio di traffico dell'asse di via Lepori e il mantenimento del traffico di transito lungo via S.Gottardo.

Le proposte si diversificano soprattutto dal profilo urbanistico proprio nelle soluzioni proposte per il nodo della Cappella delle Due Mani, che offre ampio campo di interpretazione: da un sottopassaggio dedicato al traffico di transito sull'asse di via S.Gottardo, a una grande rotatoria circondata da un parco, passando per l'estensione delle zone edificabili, fino alla trasformazione in un grande giardino pubblico.

Tutte le proposte hanno saputo fornire degli spunti di interesse urbanistico sia per Massagno che per i Comuni limitrofi di Lugano e Savosa.

È stata in particolare confermata l'importanza del ruolo di via Lepori, che tutti i team hanno indicato, con sfumature differenti, come elemento cardine della riqualifica urbanistica e di unione tra comparti di Massagno attualmente disgiunti.

Si ritiene pertanto che il committente, con l'ausilio dei risultati del lavoro svolto nell'ambito dei mandati di studio, abbia a disposizione tutte le indicazioni di ordine paesaggistico, urbanistico e funzionale per poter procedere con gli affinamenti del caso e con i prossimi passi procedurali, in conformità con gli obiettivi prefissati.



3.3 Proposte

Il collegio di esperti è unanime nel ritenere che tra le quattro proposte, quella allestita dal team Descombes, oltre ad aver centrato appieno gli obiettivi posti dal committente, sia quella più completa e che offre le migliori premesse per la sua attuazione.

Le proposte degli altri team, pur presentando aspetti interessanti, evidenziano dei punti deboli non convincono il collegio, sconsigliandone l'adozione.

In funzione delle considerazioni illustrate nei capitoli precedenti, il collegio raccomanda quindi al committente di proseguire con i prossimi passi procedurali sulla scorta delle soluzioni proposte dal team Descombes.

Il collegio di esperti si permette di consigliare al Municipio di Massagno di proseguire con il processo di valorizzazione del nodo della Cappella delle Due Mani e degli spazi adiacenti, tenendo conto dei seguenti aspetti:

- le conseguenze sull'insieme del comune di Massagno e dei Comuni limitrofi;
- la visibilità del comparto della Cappella delle Due Mani come porta d'accesso al polo urbano e al Comune di Massagno;
- lo sviluppo della tematica delle "infrastrutture verdi" e delle "infrastrutture blu" (*blue and green infrastructures*);
- la plausibilità dell'uso degli spazi pubblici e la qualità della loro fruizione;
- l'economia dei mezzi utilizzati;
- l'impatto dei lavori di costruzione sull'area circostante;
- la manutenzione e la sicurezza degli spazi pubblici.

Più in dettaglio, si consiglia di verificare e di approfondire:

- il coordinamento con il progetto cantonale di riorganizzazione e di riqualifica delle bretelle autostradali;
- la possibilità di raccordare i percorsi della mobilità lenta alla rete regionale e cantonale (con un eventuale sviluppo ulteriore, nel contesto del progetto di riqualifica delle bretelle autostradali);
- la connessione del nodo della Cappella delle Due Mani alla rete della viabilità locale (p.es. il raccordo di via Foletti a via S.Gottardo, gli accessi e la funzionalità quartiere di via Guisan e del progetto "Artisa", ecc.);
- il ruolo e le eventuali misure necessarie alle altre vie di accesso e di attraversamento dell'abitato di Massagno;
- la posizione più adeguata e attrattiva delle fermate del trasporto pubblico;
- l'eventuale necessità di prioritizzare il trasporto pubblico e/o di realizzare corsie dedicate;
- la funzione e l'uso del padiglione proposto a ovest della Cappella delle Due Mani, che può essere considerato un valore aggiunto della riqualifica, ma la cui realizzazione non è comunque determinante ai fini della validità del concetto d'assieme;
- l'impostazione delle alberature nel contesto della pianificazione stradale cantonale;
- le tappe/moduli di attuazione, nel contesto di un progetto complessivo.



3.4 Considerazioni conclusive

L'esito della procedura, tenuto conto dell'insieme delle proposte progettuali, permette di concludere che è senza dubbio possibile concepire un nuovo assetto del nodo della Cappella delle Due Mani e di via Lepori estremamente interessante per tutti gli attori coinvolti (Comune di Massagno, Comune di Savosa, Città di Lugano, Cantone e popolazione).

Ritenendola un'opportunità che deve assolutamente essere colta, il collegio di esperti invita quindi il committente a proseguire con i necessari passi procedurali affinché il concetto di sistemazione consigliato possa essere attuato.

In considerazione della qualità dei concetti presentati, il collegio auspica che il committente, con le modalità che riterrà più opportune, proceda con una divulgazione pubblica dell'esito dei mandati di studio paralleli.

Per concludere, il collegio di esperti ringrazia il Municipio di Massagno per aver voluto procedere nella ricerca della soluzione tramite una procedura di mandati di studio in parallelo, che ha sicuramente dimostrato la sua validità concettuale.

4. APPROVAZIONE

Il presente rapporto è stato approvato dal collegio di esperti il 18.03.2022

Il presidente

Ueli Zbinden

I membri

Giovanni Bruschetti

Fabio Nicoli

Martino Colombo

Marco Hubeli

Andreas Kipar

Franco Tufo

Luigi Bruschetti

Fiorenzo Ghelmini