

DPAM

Urbanistica **Masterplan per il comparto
del lungolago e del centro città
Lugano 06.21**

Mandati di studio in parallelo / SIA 143
Procedura selettiva

*“Il progetto di sviluppo del Lungolago e di Lugano
centro è stato uno degli ultimi temi seguiti dal Sindaco
Marco Borradori (1959–2021).
Il lago e il suo rapporto con la città era un tema che
lo appassionava.”*

Impressum**Committente**

Città di Lugano

Pianificazione, ambiente e mobilità

Coordinatore per la procedura e redazione

Architetti Tibiletti Associati sa, Lugano

Cultura del territorio, Lugano

Progetto grafico e impaginazione

ADCD Communication Design sagl, Lugano

Fotolito

Prestampa Taiana sa, Muzzano

Stampa

Tipografia Torriani sa, Bellinzona

Copyright 2021

Città di Lugano

Spazi urbani

1 Premessa e obiettivi 5

1.1 Il quadro geo-storico: “Lungolago e Lugano centro” sotto la lente / 1.2 I Mandati di studio in parallelo “Lungolago e Lugano centro” / 1.3 Committente e organizzatore della procedura

2 Perimetro, compiti e partecipanti 9

2.1 Perimetro / 2.2 Settori / 2.3 Tematiche / 2.4 Collegio d’esperti e gruppo d’accompagnamento / 2.5 Gruppi mandatarî selezionati

3 Svolgimento dei MSP, raccomandazioni e conclusioni 15

3.1 Svolgimento dei MSP / 3.2 Raccomandazioni del Collegio d’esperti al Committente / 3.3 Conclusioni e priorità / 3.4 Proseguimento dell’iter e ringraziamenti / 3.5 Approvazione del Collegio d’esperti

4 Proposte presentate dai gruppi e commento ai progetti 23

Gruppo Vel di seta Capofila: Michele Arnaboldi, Michele Arnaboldi Architetti Sagl, Minusio 24

Gruppo Longlake Capofila: Matteo Inches, Inches Geleta Architetti Sagl, Locarno 42

Gruppo Ceresio Capofila: Sophie Agata Ambroise - Officina del Paesaggio sagl, Lugano 60

Gruppo Team BMV Capofila: Paolo L. Bùrgi, Studio Bùrgi, Camorino 78



Il lungolago di Lugano con il quai ottocentesco (s.d. collezione privata)

1 Premessa e obiettivi

1.1 Il quadro geo-storico: “Lungolago e Lugano centro” sotto la lente

Grazie alla sua incisiva impronta paesaggistica, il lungolago - da una parte pregiato spazio pubblico, dall'altra strada di attraversamento - qualifica fortemente l'immagine della Città di Lugano. Un tempo l'antico borgo si era sviluppato tra la superficie lacustre e la Collina di San Lorenzo, ma in questo si apriva al lago solo puntualmente, in particolare nella parte centrale (in corrispondenza delle attuali Piazza Manzoni e Piazza Rezzonico) e di fronte al convento dei francescani (Piazza Luini). Il percorso di attraversamento principale non lambiva il lago ma correva dietro la prima fila di case, lungo Via Nassa. Sulla base di un modello paesaggistico e urbanistico in voga nelle maggiori località svizzere e internazionali, tra il 1864 e il 1908, a tappe, prese forma il lungolago (quai). Da una fruizione funzionale delle acque si passò così ad un apprezzamento di tipo estetico del lago. In questo periodo, anche in seguito all'arrivo della ferrovia (1874), vennero edificati numerosi alberghi, sia sulla collina in prossimità della stazione, sia in direzione di Paradiso e verso Cassarate.

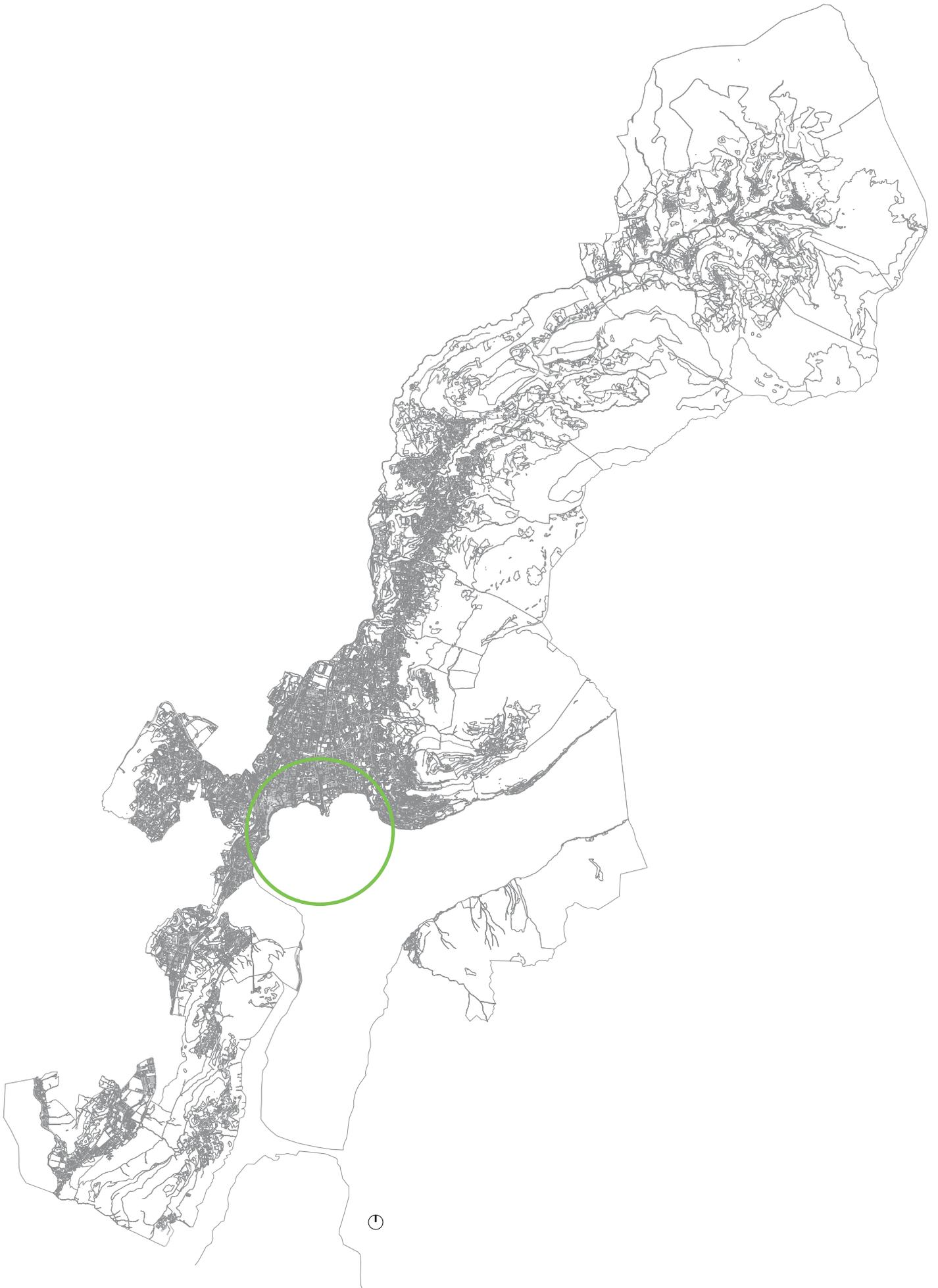
I bagni pubblici divennero segnale di una nuova relazione ludica con le acque. Il primo fu inaugurato nel 1891 di fronte a Villa Malpensata, più avanti, nel 1928, su uno spazio libero situato in prossimità della foce del Fiume Cassarate, venne edificato il Lido di Lugano.

Partendo da queste trame ottocentesche e della prima metà del Novecento, prese forma la città moderna. I limiti dell'insediamento storico furono ben presto superati e la Città iniziò ad estendersi in direzione della Collina di Besso, della pianura di Molino Nuovo (che tra l'altro ospitò gli abitanti espulsi al seguito della demolizione del Quartiere Sassello avvenuta nel corso degli anni trenta dello scorso secolo) e, più avanti, del Pian Scairolo. Anche grazie alla posizione geografica della Città e all'arrivo di ca-

pitali dalla vicina Italia, a partire dagli anni Sessanta dello scorso secolo prese forma la “city della finanza”. Le nuove funzioni bancarie, dell'assicurazione e dell'intermediazione andarono a occupare una parte del centro storico e il quadrilatero delimitato da Via Pretorio, Corso Pestalozzi, Via Balestra, Via Pioda. Nel corso di quegli anni si sviluppò pure una forte motorizzazione legata al mezzo privato. Pur mantenendo le sue maggiori caratteristiche, il lungolago divenne un'importante via di traffico. Alcune piazze e strade del centro divennero percorribili o furono adibite a parcheggio. Via Nassa, poi pedonalizzata, con i suoi negozi di lusso diventò una delle strade commerciali più apprezzate dai visitatori e dai turisti.

Oggi il centro di Lugano ha perso una parte della sua attrattività. Complici i grandi cambiamenti in corso, il settore della finanza e della banca ha dovuto ridimensionarsi e le attività commerciali faticano a ritrovare la dinamicità di un tempo. Tra i problemi di questo quartiere, occorre segnalare la perdita di abitanti che oggi ospita circa 800 persone (quindi poco più dell'1,2% della popolazione totale della città). Rimangono però ancora numerose le potenzialità di cui dispone la Città. Ora Lugano si è orientata verso uno sviluppo legato all'economia della cultura e della conoscenza, di cui LAC (Lugano Arte e Cultura), Università della Svizzera italiana (USI) e Scuola universitaria professionale (SUPSI) sono componenti significative. Il lungolago continua a mantenere il suo fascino, ospita numerose manifestazioni ricreative, culturali e sportive ed è molto frequentato, sia dai luganesi sia dai turisti. Il piano viabilistico introdotto dalla Città e dal Cantone a partire dal 2012 ambisce a dare più spazio ai trasporti pubblici e alla mobilità lenta. La sua attuazione, come pure la realizzazione della rete tramviaria del Luganese, che porterà il tram-treno nel cuore della Città, permetterà di sviluppare ulteriormente la pedonalizzazione del centro e la moderazione del traffico veicolare.

→



1.2 I Mandati di studio in parallelo “Lungolago e Lugano centro”

Nel corso degli ultimi anni la Città ha subito profonde trasformazioni. Il documento “Città di Lugano, Linee di sviluppo 2018-2028”, tra i suoi obiettivi mette in evidenza alcune priorità: “Lugano città attenta all’ambiente e alla qualità urbana”, “Lugano polo tra nord e sud delle Alpi”, “Lugano città della conoscenza”. Una importante aggregazione comunale ha esteso la superficie del comune e incrementato il numero di abitanti. Lugano si trova ora nella necessità di disporre di una visione complessiva e, per armonizzare i Piani regolatori degli ex-comuni ora aggregati, sta allestendo il Piano Direttore comunale. In parallelo a questa operazione si sono svolti approfondimenti su particolari settori della Città. Uno di questi è il programma legato ai Mandati di studio in parallelo “Lungolago e Lugano centro”, ora portato a termine.

Per le problematiche ad esso legate, questo comparto costituisce un’area particolarmente delicata. Da varie parti è stata richiesta la soluzione di alcuni dei maggiori problemi che toccano questo spazio, tra questi vi è innanzitutto la questione del traffico veicolare e la volontà di pedonalizzare ulteriormente il centro e migliorare la fruizione della passeggiata lungo l’intero golfo. Si desidera inoltre favorire un più facile accesso alle acque del lago e promuovere una rivitalizzazione del centro, un comparto che ospita attività economiche varie (commercio, finanza, turismo).

Alla base dell’avvio dei Mandati di studio in parallelo “Lungolago e Lugano centro” (in seguito nel testo MSP) vi sono queste esigenze, come pure la Mozione no. 3855 del 29 febbraio 2016, evasa e accolta dal Consiglio Comunale il 20 marzo 2017. Essa auspicava l’avvio di uno studio per una variante di Piano Regolatore riguardante il comparto «lungolago, Via Magatti, Via della Posta, Viale Carlo Cattaneo, Via Serafino Balestra e Corso Pestalozzi». Per questo motivo, la Città di Lugano ha allestito una procedura concorsuale sotto la formula dei Mandati di studio in parallelo secondo il Regolamento SIA 143 con l’intento di fornire un concetto generale di organizzazione del comparto “Lungolago e Lugano centro” e di fornire una visione unitaria dell’intera fascia lacustre e delle piazze del nucleo (spazi identitari per eccellenza della Città). L’obiettivo era quello di rendere queste aree più funzionali, attrattive e paesaggisticamente qualificate, così come proporre soluzioni a complesse tematiche quali il traffico automobilistico, il trasporto pubblico, la mobilità lenta, gli spazi pubblici e l’arredo urbano. Nell’ambito di questa operazione, i progettisti hanno dovuto trovare adeguate strategie per una riqualifica generale tenendo conto: (a) di alcuni grandi ambiti tematici (“paesaggio e immagine culturale”, “mobilità”, “uso e fruizione delle acque”, “eventi e servizi”, “cittadinanza, economia e turismo”) e (b) di quattro settori in cui è stato suddiviso il perimetro di intervento. A conclusione dei lavori è ora possibile promuovere i necessari approfondimenti e avviare progetti e adeguate modifiche al Piano Regolatore, con la richiesta di crediti puntuali al Consiglio Comunale.

1.3 Committente e organizzatore della procedura

Il Committente dei MSP è la Città di Lugano, rappresentata dal suo Municipio e dalla Divisione pianificazione, ambiente, mobilità. La preparazione e l’organizzazione dei MSP sono state affidate allo studio d’architettura Architetti Tibiletti Associati SA di Lugano, nella persona dell’architetto Stefano Tibiletti, e a Cultura del territorio di Lugano, nella persona del geografo Claudio Ferrata, coadiuvati dalla Divisione pianificazione ambiente e mobilità e dall’architetto Elisa Cherubini (Architetti Tibiletti Associati SA).



Il Perimetro d'intervento (in bianco) nel contesto del Golfo di Lugano



2 Perimetro, compiti e partecipanti

2.1 Perimetro

I MSP hanno coinvolto un ambito circoscritto della Città denominato perimetro d'intervento inserito in un contesto geografico più ampio chiamato perimetro d'osservazione. Il primo è stato suddiviso in quattro settori all'interno dei quali era richiesto di considerare alcuni temi generali.

2.2 Settori

Possiamo così riassumere le caratteristiche dei quattro settori:

Settore 1

Da Paradiso ai Giardini Belvedere

È il tratto della riva che, sotto un doppio filare di alberi, si sviluppa dall'imbarcadero di Paradiso fino alla dismessa funicolare degli Angioli. Lungo questo tratto si possono trovare i più interessanti edifici storici di Lugano (Hotel Splendide e Villa Malpensata) che rimandano all'immagine tardo ottocentesca del lungolago, così come il primo bagno pubblico della Città (Lido Riva Caccia). Si incontrano poi il Museo delle Culture, lo Spazio -1 e il LAC, con i Giardini Belvedere antistanti, che costituiscono un apprezzato luogo di sosta e di congiunzione tra i segmenti del lungolago.

Settore 2

Comparto centrale. Dal LAC a Rivetta Tell

Già oggetto di un concorso vinto dallo studio Buletti & Fumagalli di Lugano nel 2001, il comparto centrale è il settore in diretto contatto con il centro storico e viene attraversato per raggiungere la riva del lago. Questo tratto è chiuso al traffico in occasione di eventi sportivi, ricreativi e manifestazioni culturali, specialmente d'estate. Di recente è stato pure oggetto di un'importante riqualifica urbanistica e infrastrutturale, che ha coinvolto alcuni assi e spazi pubblici storici del centro, con l'obiettivo di collegare, aumentare e qualificare le aree pedonali. Le esigenze di questo settore sono numerose e spesso in conflitto fra loro, peraltro deve essere riconsiderato anche in funzione della presenza del LAC.

Settore 3

Parco Ciani e Campo Marzio Sud

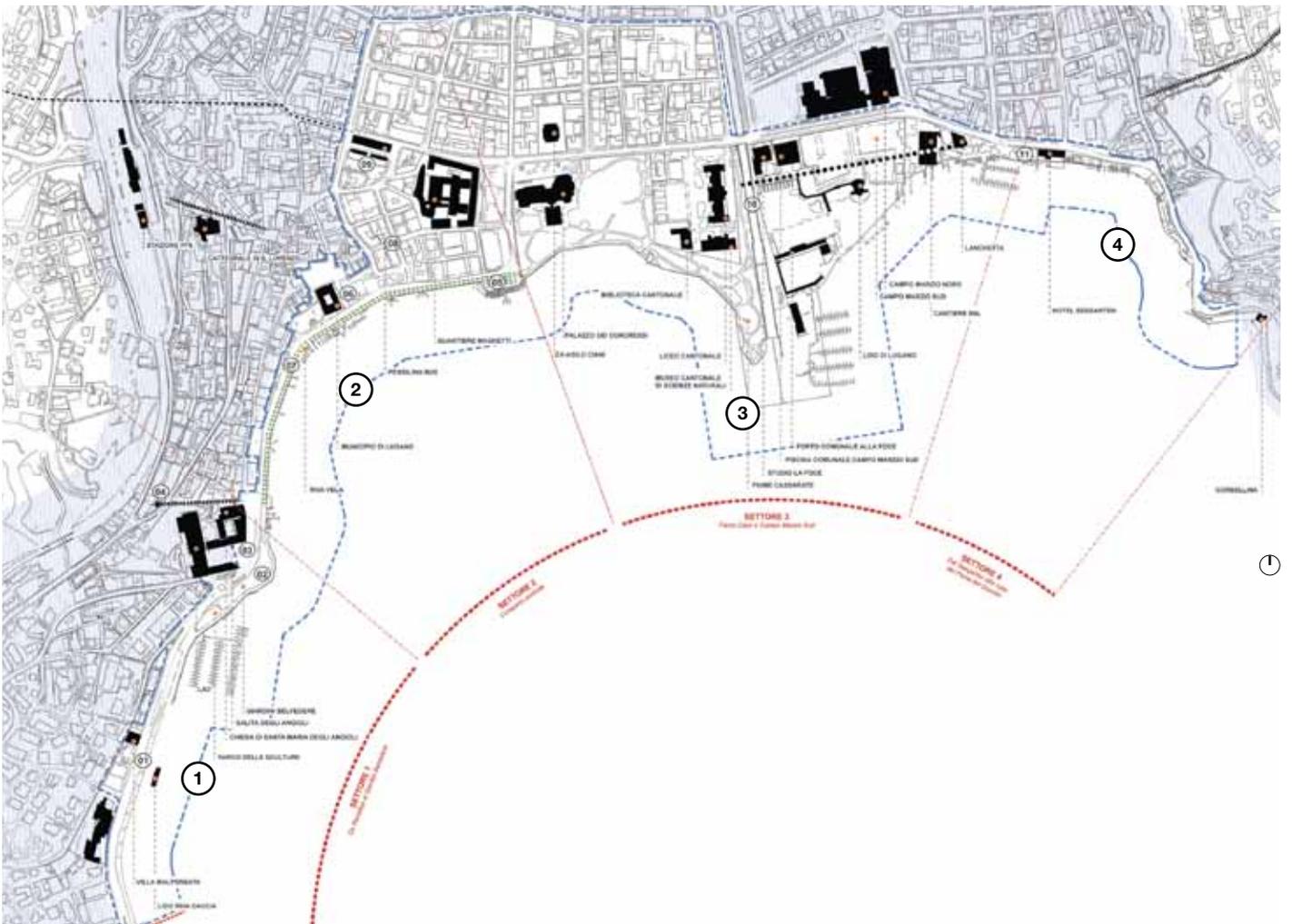
Si tratta di un'area rimasta a lungo ai margini dello sviluppo urbano fino all'imbrigliamento del Fiume Cassarate e al momento in cui si è sviluppata una rapida ed estesa edificazione ai lati delle sue sponde. Recentemente, l'operazione di rinaturazione e riqualifica paesaggistica della foce, che aveva l'obiettivo di trasformare lo spazio fluviale in un asse verde e di mobilità lenta, ha dato avvio ad un processo di unificazione dei due lati del corso d'acqua. I punti focali del settore, rispettivamente a sinistra e a destra del Cassarate, sono Parco Ciani e Campo Marzio Sud. Il parco, di fattura tardo ottocentesca e legato alla residenza storica, è annoverato tra i maggiori spazi verdi della Città ed è contraddistinto da un muro di sostegno che definisce un rapporto esclusivamente visivo con l'acqua. L'area di Campo Marzio, invece, è caratterizzata da contenuti sportivi, ricreativi e culturali (piscina coperta, campi da tennis, lido, porto, Studio Foce) e pone le sfide maggiori, specialmente pensando alla continuità di una passeggiata a lago all'interno di un contesto così diversificato. In tal senso, la Città ha richiesto una valutazione sulla possibilità di realizzare una passerella pedonale di raccordo tra il fiume e lo stabile della Società Navigazione del lago di Lugano (SNL).

Settore 4

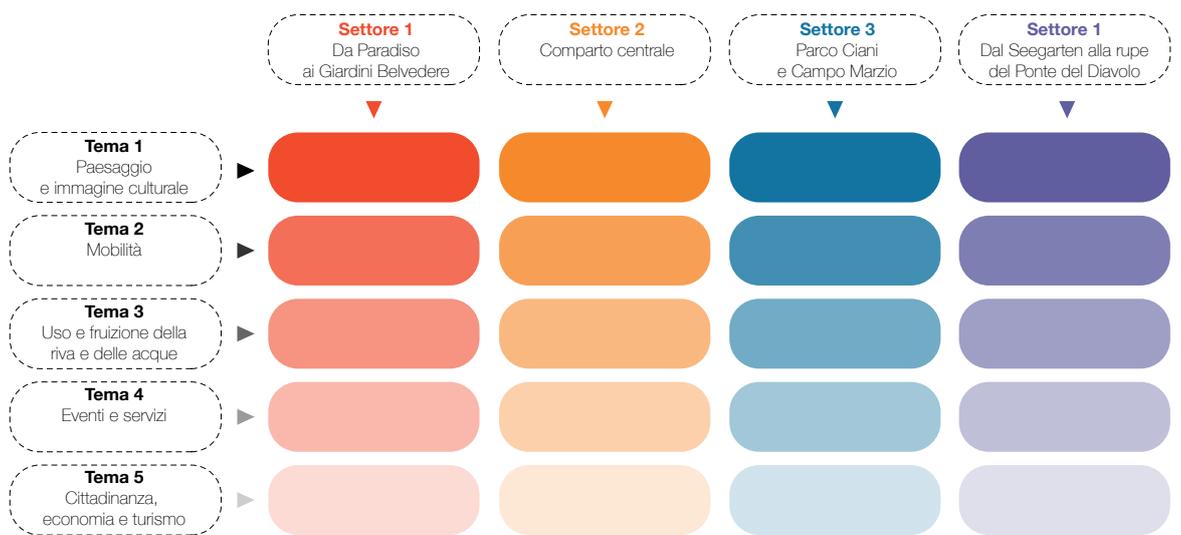
Dal Seegarten alla rupe del Ponte del Diavolo

È il settore nel quale il percorso lungo la riva e il contatto con il lago è spesso interrotto dalla presenza di strutture alberghiere (Hotel Seegarten, Hotel Villa Castagnola, Art Residence, che beneficiano dell'uso esclusivo della riva) e private (edifici residenziali). Ciò nonostante, le parti pubbliche liberamente accessibili costituiscono un potenziale per il settore che necessita di un'identità chiara e una relazione con il retrostante quartiere di Cassarate e le altre parti del lungolago.

→



Lungolago di Lugano — 1. Da Paradiso ai Giardini Belvedere — 2. Comparto centrale — 3. Parco Ciani e Campo Marzio Sud — 4. Dal Seegarten alla rupe del Ponte del Diavolo
 ---- Perimetro d'intervento - - - - Settori



Settori e temi di studio

2.3 Tematiche

Nell'ambito dei settori descritti, mantenendo sempre una visione complessiva dello sviluppo dell'intero comparto, ai progettisti è stato chiesto di approfondire e considerare i seguenti temi generali di particolare rilevanza.

Paesaggio e immagine culturale

L'identità e la riconoscibilità di Lugano è legata sia alla sua particolare connotazione paesaggistica sia alle mirate operazioni urbanistiche e architettoniche che, dall'inizio della seconda metà dell'Ottocento, proseguendo nel corso della Belle Epoque, hanno avviato una fase di territorializzazione connessa allo sviluppo del turismo lacustre. Queste hanno contribuito a dare un particolare senso ai luoghi e attribuito nuovi significati all'insieme del territorio cittadino. Tale dimensione paesaggistica, sostanziale per l'identità locale e la promozione turistica, ha richiesto una particolare considerazione nell'ambito dei MSP: si trattava anche di creare una nuova immagine e di trovare nuove soluzioni per una città con nuove esigenze e trasformazioni sociali.

Mobilità

I diversi strumenti di pianificazione del territorio¹, e specialmente il Piano della viabilità del Polo (PVP) e il Programma d'agglomerato del Luganese (PAL), ancorando il principio di aggiramento del centro da nord, hanno già definito alcuni principi importanti per il futuro sviluppo della mobilità nel Luganese. Come si legge nel documento "Linee di sviluppo della Città (2018-2028)", Lugano sta cercando di dare maggiore spazio al trasporto pubblico e ai percorsi pedonali-ciclabili nelle vie del centro, senza per questo penalizzare il traffico motorizzato. Per il nuovo assetto viario, oltre a richiedere l'adozione di soluzioni per l'integrazione tra le modalità di trasporto pubblico (TP), trasporto individuale motorizzato (TIM) e mobilità lenta (ML), la Città ha voluto promuovere il concetto di "strada dinamica" con l'intento di migliorare gli spostamenti tra il centro cittadino e il lungolago, così come la permeabilità pedonale in relazione alle future infrastrutture di trasporto pubblico (tram-treno/agglobus). Su questo tema è stata richiesta una riflessione particolare per l'area relativa alla pensilina degli autobus di Piazzale ex-Scuole interessata dall'estensione della rete tram-treno, che dalla piazza si estenderà fino alla futura area di sviluppo del polo congressuale di Campo Marzio Nord.

Uso e fruizione della riva e delle acque

Natanti e imbarcazioni sono molto importanti per la vitalità e l'attrattiva del lago ma, nel contempo, generano alcune criticità ecologiche, ricreative e paesaggistiche. Pertanto sono richieste soluzioni specifiche per la riorganizzazione degli ormeggi sulla base di uno studio di base elaborato dal Municipio, la cui priorità è data alla creazione di nuovi accessi a lago e al miglioramento del servizio nautico a scopo turistico e commerciale nelle zone centrali. Inoltre, un aspetto particolarmente rilevante riguardava la balneazione, già possibile in alcuni tratti della riva, anche se non sempre regolamentata. In tal senso, la richiesta era di chiarire la necessità e l'opportunità di infrastrutturare e regolamentare l'uso dei punti di balneazione non a pagamento (come la Foce del Cassarate e il Ponte del diavolo) o di precisare l'uso di quelli già regolamentati (Lido e Riva Caccia), aumentando pure l'offerta in modo mirato (anche semplicemente incrementando l'accessibilità all'acqua, tenendo conto del carattere urbano della riva e del suo valore storico e culturale).

Eventi e servizi

Anche l'offerta turistico-commerciale doveva essere rivalutata ed inserita in una passeggiata unitaria, riconoscibile come spazio pubblico, considerando pure l'adeguamento dei servizi per renderla fruibile in tutti i periodi dell'anno. In tal senso, la richiesta è stata di identificare le esigenze in termini di servizi sul lungolago e proporre una loro disposizione adeguata da un punto di vista funzionale e paesaggistico.

Cittadinanza, economia e turismo

La Città desidera disporre di un lungolago attrattivo e funzionale per soddisfare le esigenze del turismo e del settore alberghiero, così come quelle dei suoi abitanti. Il settore alberghiero sta conoscendo un periodo difficile legato a vari fenomeni e la presenza delle strutture alberghiere lungo la riva del lago, che caratterizza fortemente l'immagine del golfo, fornisce un contributo significativo all'economia cittadina. Oltre che un apprezzato spazio turistico, il lungolago è pure uno spazio pubblico molto frequentato dai luganesi e concepito come spazio identitario.

Per affrontare un compito così articolato e complesso come quello descritto e per poter valutare coerentemente il lavoro dei gruppi selezionati, il Committente ha deciso di adottare lo schema metodologico illustrato nella figura riportata a sinistra. In essa vengono riassunti temi e relativi obiettivi da sviluppare all'interno del perimetro d'intervento e nei settori specifici.

→

¹ Dal Piano direttore, al Programma d'agglomerato, passando dal Piano regionale dei trasporti e dal Concetto di organizzazione territoriale del Luganese.

2.4 Collegio d'esperti e gruppo d'accompagnamento

Il Committente si è avvalso del supporto del Collegio d'esperti per la valutazione dei lavori dei partecipanti durante la Prequalifica e i MSP. Il Collegio d'esperti, formato da rappresentanti dell'amministrazione comunale e professionisti, era così composto:

Presidente

- Marco Borradori †
Sindaco, Città di Lugano

Membri non professionisti

- Angelo Jelmini / Filippo Lombardi²
Municipali, Dicastero sviluppo territoriale
Città di Lugano
- Marco Hubeli
Direttore Pianificazione, ambiente e mobilità
Città di Lugano

Membri professionisti

- Fabio Giacomazzi
Architetto e pianificatore, Manno
- Gonçalo Byrne
Architetto, Lisbona
- Marco Del Fedele
Architetto, Lugano
- Julien Descombes
Architetto e architetto paesaggista, Ginevra
- Luca Urbani
Ingegnere civile - Esperto in materia di traffico,
Zurigo

Supplenti

- Michele Bertini / Karin Valenzano Rossi³
Municipali, Dicastero sicurezza e spazi urbani
Città di Lugano
- Giuditta Botta
Architetto, Lugano

Lo svolgimento dei MSP è stato anche seguito da rappresentanti dell'amministrazione comunale e da consulenti tecnici esterni senza diritto di voto.

Gruppo d'accompagnamento interdicasteriale della Città di Lugano

- Andrea Felicioni
Responsabile, Pianificazione e procedure -
Pianificazione, ambiente e mobilità
- Ramona Domeniconi
Pianificazione, ambiente e mobilità
- Andrea Lorenzi
Responsabile, Mobilità -
Pianificazione, ambiente e mobilità
- Gino Boila
Direttore, Edilizia pubblica
- Roberto Bianchi
Direttore, Spazi urbani
- Nicoletta Crivelli
Responsabile, Spazi pubblici - Spazi urbani
- Claudio Chiapparino
Direttore, Eventi e congressi
- Franco Macchi
Vicecomandante, Polizia
- Roberto Mazza
Direttore, Sport
- Pietro Poretta
Direttore, Sviluppo economico
- Fabio Schnellmann
Responsabil, Porti e pontili - Eventi e congressi
- Luigi Maria Di Corato
Direttore, Cultura
- Giorgio Colombo
Direttore, Affari giuridici
- Athos Foletti
Direttore, Finanze

Consulenti tecnici esterni

- Stefano Pesenti
Architetto Ufficio natura e paesaggio -
Dipartimento del Territorio
- Mauro Ferella Falda
Ingegnere del traffico
- Elia Frapolli
Esperto in materia di turismo

²⁻³ A seguito delle elezioni comunali del 18 aprile 2021, i municipali uscenti Angelo Jelmini e Michele Bertini sono stati sostituiti nell'accompagnamento della procedura dei mandati dagli onorevoli Filippo Lombardi e Karin Valenzano Rossi, che hanno preso parte al Collegio d'esperti in loro sostituzione.

2.5 Gruppi mandatarî selezionati

A seguito della procedura di selezione, sono stati incaricati dei MSP i seguenti quattro gruppi mandatarî pluridisciplinari, conformi agli artt. 34 e 39 del Regolamento di applicazione della legge sulle commesse pubbliche e del concordato intercantonale sugli appalti pubblici (RLCPubb/CIAP):

Gruppo Vel di seta

Capofila del gruppo:
Michele Arnaboldi - Michele Arnaboldi
Architetti Sagl, Minusio
Sostituto capofila:
Joao Gomes Da Silva - Global Arquitectura
Paisagista Lda, Lisbona
Pianificatore e urbanista:
Mauro Galfetti - studio di architettura
e pianificazione urbanistica, Lugano-Viganello /
Planidea SA, Canobbio
Architetto:
Michele Arnaboldi Architetti Sagl, Minusio
Architetto paesaggista:
Global Arquitectura Paisagista Lda, Lisbona
Ingegnere del traffico:
Brugnoli e Gottardi ingegneri consulenti SA,
Massagno
Ingegnere civile:
Afry Svizzera SA, Rivera

Gruppo Longlake

Capofila del gruppo:
Matteo Inches - Inches Geleta Architetti sagl,
Locarno
Sostituto capofila:
Elena Fontana - Dematté Fontana Architekten
GmbH, Zurigo
Pianificatore e urbanista:
urbanista.ch AG, Zurigo / Dematté Fontana
Architekten GmbH, Zurigo
Architetto:
Inches Geleta Architetti sagl, Locarno / Dematté
Fontana Architekten GmbH, Zurigo
Architetto paesaggista:
De Molfetta & Strode Snc, Lugano
Ingegnere del traffico:
Comal.ch SA, Lugano
Ingegnere civile:
Borlini & Zanini SA, Pambio Noranco

Gruppo Ceresio

Capofila del gruppo:
Sophie Agata Ambroise - Officina del
Paesaggio sagl, Lugano
Sostituto capofila:
Michael Güller - Güller Güller architecture
urbanism, Zurigo
Pianificatore e urbanista:
Güller Güller architecture urbanism, Zurigo
Architetto:
Güller Güller architecture urbanism, Zurigo
Architetto paesaggista:
Officina del Paesaggio sagl, Lugano
Ingegnere del traffico:
mrs partner ag, Zurigo
Ingegnere civile:
IM Maggia Engineering SA, Locarno

Gruppo Team BMV

Capofila del gruppo:
Paolo L. Bürgi - Paolo L. Bürgi - Studio Bürgi,
Camorino
Sostituto capofila:
Stephan L. Bürgi - Paolo L. Bürgi - Studio Bürgi,
Camorino
Pianificatore e urbanista:
Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH,
Zurigo
Architetto:
Josep Lluís Mateo - Mateo Arquitectura GmbH,
Zurigo
Architetto paesaggista:
Paolo L. Bürgi - Studio Bürgi, Camorino
Ingegnere del traffico:
Emch+Berger Verkehrsplanung AG, Berna
Ingegnere civile:
Anastasi+ Partners SA, Locarno

3 Svolgimento dei MSP, raccomandazioni e conclusioni

3.1 Svolgimento dei MSP

Lo svolgimento del procedimento è stato suddiviso in Prequalifica e Mandati di studio in parallelo, con una partecipazione mista, in parte in presenza e in parte da remoto, del Committente, del Collegio d'esperti, del gruppo d'accompagnamento, dei consulenti, del coordinatore e dei gruppi.

La Prequalifica ha visto la selezione di quattro gruppi mandatarî di progettazione da parte del Collegio d'esperti, di alcuni componenti del gruppo d'accompagnamento e dei consulenti, seguiti dal coordinatore della procedura.

I Mandati di studio in parallelo si sono articolati in vari momenti d'incontro e di dialogo tra i quattro gruppi selezionati, il Committente, il Collegio d'esperti, il gruppo d'accompagnamento e i consulenti, seguiti dal coordinatore della procedura.

Il 23 novembre 2020, come primo momento d'incontro, si è tenuto il forum d'avvio dei lavori, con una presentazione degli obiettivi del Committente e un inquadramento generale dei mandati di studio, nonché l'approfondimento di alcuni aspetti particolari per il suo sviluppo.

Il 16 marzo 2021 e il 10 maggio 2021 si sono poi svolti i workshop 1 e 2 - momenti d'incontro e di dialogo previsti dalla procedura. In occasione del Workshop 1 ai partecipanti è stato chiesto di presentare un'idea di proposta progettuale per l'area oggetto dei mandati, anche attraverso più varianti, da approfondire progressivamente durante tutto l'iter procedurale; in occasione del Workshop 2, ai partecipanti è stato chiesto di presentare l'approfondimento della proposta progettuale presentata al Workshop 1, in un'unica soluzione di sviluppo, esemplificando e chiarendo l'intervento immaginato, considerando pure con attenzione le osservazioni formulate dal Collegio d'esperti a seguito del primo workshop.

Lunedì 21 e martedì 22 giugno 2021 si sono svolte le giornate conclusive della procedura con la presentazione finale e la discussione delle quattro proposte da parte del Collegio d'esperti, il quale ha poi redatto il Rapporto finale con i commenti ai progetti dei singoli gruppi e le sue raccomandazioni.

3.2 Raccomandazioni del Collegio d'esperti al Committente

I lavori presentati dai gruppi di progettazione sono scaturiti da un'attenta analisi del territorio, dall'esame della documentazione di gara e delle necessità espresse dal Committente. I partecipanti hanno tradotto spazialmente l'obiettivo dei mandati di studio e definito le strategie progettuali per la riqualifica generale del lungolago e del centro, tenendo conto delle grandi tematiche e dei quattro settori in cui è stato suddiviso il perimetro d'intervento.

Le intense discussioni in seno al Collegio d'esperti hanno portato a raccomandare all'unanimità la proposta del gruppo Longlake (Inches Geleta Architetti sagl di Locarno, urbanista.ch AG di Zurigo, Dematté Fontana Architekten GmbH di Zurigo, De Molfetta & Strode Snc di Lugano, Comal.ch SA di Lugano e Borlini & Zanini SA di Lugano) quale principale base di riferimento per la continuazione dei lavori, secondo le indicazioni riportate di seguito. Queste ultime fanno tuttavia riferimento anche alle numerose idee e spunti provenienti dagli altri gruppi, il cui lavoro è stato pure apprezzato.

Al temine della procedura, dopo le valutazioni e i commenti alle singole proposte progettuali, sono emerse alcune importanti considerazioni che il Collegio d'esperti raccomanda al Committente di valutare per la prosecuzione dei lavori. Tali considerazioni vengono qui presentate secondo la suddivisione nei quattro settori del perimetro d'intervento. Sono inoltre riportate alcune indicazioni specifiche in merito ai temi "mobilità" e "uso e fruizione della riva e delle acque".

→

Settore 1

Da Paradiso ai Giardini Belvedere

Il Collegio d'esperti ritiene meritevole di approfondimento la proposta del gruppo Longlake, il quale reputa che questo tratto di riva, oggi più che altro un passaggio, possa diventare un "luogo in cui stare" e che, rimanendo prevalentemente verde, possa assumere funzioni che invitino la gente a fermarsi. Ciò dovrà avvenire attraverso un ripensamento del disegno e delle funzioni da attribuire all'ampia fascia verde posta tra il quai e la strada (il gruppo propone un parco botanico e l'introduzione di qualche servizio, chioschi e aree di svago e gioco). La concretizzazione di questa idea richiede innanzitutto lo spostamento del percorso ciclabile esistente - posto tra il quai e la fascia verde a monte di quest'ultima - e la sua trasformazione in una vera e propria pista ciclabile bidirezionale. Considerato che, almeno nel medio termine, occorrerà mantenere tre corsie veicolari introducendo apposite modalità di gestione dinamica delle stesse, il Collegio non ritiene opportuno inserire un filare alberato, come suggerito da alcuni gruppi, anche a monte della strada (per mancanza di spazio ma anche perché questo lato della strada è caratterizzato sia dalla presenza di alti muri di contenimento che rendono la percorrenza del marciapiede meno attrattiva rispetto al percorso lungo il lago, sia dalla necessità di adempiere puntualmente a funzioni di carico-scarico). Il Collegio d'esperti ha invece apprezzato l'idea, proposta da più gruppi, di facilitare in alcuni punti l'attraversamento della strada con accorgimenti architettonici e con la posa di un arredo urbano (ad esempio in corrispondenza del Museo delle culture, dell'Hotel Splendide o delle scalinate pubbliche).

Non convince l'idea di una parziale ricostruzione della riva del lago tramite apporto di materiale inerte con l'intento di rinaturare e creare un camminamento (gruppo Longlake). Più pertinente appare l'ipotesi di un riuso dei punti di attracco del quai storico, oggi utilizzati per l'ormeggio di poche barche. Lo scopo sarebbe quello di creare nuovi punti di sosta a contatto con l'acqua, con l'aggiunta di elementi leggeri e non invasivi (non sono previsti dei veri e propri punti di balneazione, considerata la presenza in quest'area dello storico lido galleggiante).

Il Collegio d'esperti raccomanda di realizzare una grande piazza, da intendere come prolungamento della corte del museo, nell'area dei Giardini Belvedere e del LAC, approfondendo gli approcci dei gruppi Longlake e Ceresio. Questo nuovo spazio dovrà integrare la sezione stradale, collegando così il LAC al lungolago. Una relazione diretta tra la piazza e il lago permetterà l'accesso fisico all'acqua. Pertanto merita di essere approfondita l'ipotesi di creare una zona d'incontro in questo tratto. Con la piazza così riconfigurata, risulta altrettanto importante la presenza e la continuità della vegetazione dei Giardini Belvedere. In altre parole, in questo punto la piazza deve essere il risultato di una sovrapposizione tra lo spazio minerale della corte e gli elementi vegetali della riva.

In generale, i gruppi propongono di realizzare un

nuovo imbarcadero a nord della piazza, integrando alcuni ormeggi (turistici o commerciali) e i servizi associati. Questo approccio viene condiviso dal Collegio, il quale suggerisce anche di prevedere una fermata del bus.

Settore 2

Comparto centrale

Il Collegio d'esperti suggerisce la creazione di due zone d'incontro (20 km/h) in corrispondenza del LAC e delle Piazze centrali, così come di una pavimentazione unitaria dal fronte degli edifici fino al muro di sostegno a lago lungo il tratto di Riva Vela. Il traffico dovrà essere gestito secondo le disposizioni in materia e tenendo conto delle raccomandazioni degli esperti sul tema (vedi anche capitolo specifico).

Il Collegio d'esperti condivide il concetto proposto da tutti i gruppi di connettere gli spazi delle piazze Riforma, Rezzonico e Manzoni con il lago mediante una pavimentazione unitaria estesa fino alla riva, prevedendo una gradinata che permetta e favorisca l'accesso all'acqua. Tuttavia ciò non giustifica un'interruzione delle alberature del quai storico. Il mantenimento delle stesse (gruppi Vel di Seta, Ceresio e Team BMV) è necessario per mantenere la continuità di questo elemento, come pure per garantire la necessaria ombreggiatura. La sistemazione e l'arredo della grande superficie unitaria che ne risulta deve tenere conto delle esigenze legate agli eventi che lo spazio deve accogliere. In particolare deve essere mantenuto aperto lo spazio situato ad est del Palazzo Civico, che confluisce su Piazza Riforma. Il ridisegno della vegetazione di Piazza Rezzonico, con la sua fontana, non deve necessariamente riprodurre l'originario giardino botanico, ma deve risultare spazioso e offrire aree per collocare strutture mobili connesse con i diversi eventi.

Il cambiamento della tipologia della riva costruita pone il tema del raccordo fra quai ottocentesco e la nuova gradinata. In quest'ottica, si ritiene interessante la soluzione proposta dal gruppo Vel di Seta che risolve tale raccordo tramite l'inserimento di strutture quali moli e piattaforme, con i relativi edifici di servizio sulla terraferma. Lo spostamento dell'imbarcadero dalla sua posizione centrale, davanti a Piazza Manzoni, oltre a permettere di risolvere il collegamento tra le due tipologie, evita conflitti di funzione, fruizione e uso della gradinata da parte del pubblico.

Si auspica che le nuove costruzioni a servizio delle funzioni dell'imbarcadero, degli attracchi temporanei e del noleggio di imbarcazioni siano inserite con discrezione e attenzione nelle diverse aree del lungolago, utilizzando un linguaggio architettonico unitario e sobrio. In quest'ottica, le relative concessioni devono fondarsi su precisi criteri inerenti l'ubicazione così come l'aspetto formale degli oggetti deve essere considerato all'interno di una visione complessiva. Tali criteri devono essere adottati anche per l'inserimento delle fermate dei bus del servizio pubblico, come pure di altri veicoli di servizio (taxi, bus turistici, ecc.).

Viste le ristrette dimensioni dello spazio del Lungolago, si condivide la proposta del gruppo Team BMV di edificare una passerella sull'acqua ai piedi del muro di Riva Albertoli, che permetterebbe di liberare la piattaforma di Rivetta Tell dagli attracchi per natanti a noleggio attualmente esistenti. Essa dovrebbe essere immaginata come una struttura leggera e staccata dal muro del quai.

Le discese a lago semicircolari esistenti lungo Riva Vela possono essere utilizzate quali attracchi temporanei per piccole imbarcazioni, accessi a lago o eventualmente anche per altre funzioni utili.

Valutate le diverse proposte per Piazzale ex-Scuole, il Collegio d'esperti ritiene che questo spazio non debba essere edificato, se non con una copertura aperta ai lati (nuova o ampliando quella esistente), che dovrà accogliere le attività specifiche del nodo intermodale del trasporto pubblico. I volumi dei servizi di supporto (biglietteria, chiosco, servizi igienici, spazi tecnici) dovranno essere collocati in modo da non creare cesure nella continuità spaziale dell'area coperta. Inoltre, si auspica una sistemazione sotterranea con appositi stalli per cicli e motocicli così da ricavare il maggior spazio possibile in superficie per usi conviviali (piccoli eventi, bancarelle, ecc.). Al fine di ampliare la zona pedonale del Centro tra il nucleo storico e il Quartiere Maghetti, si propone la pedonalizzazione di Via Magatti e Via della Posta, che comporterà il conseguente spostamento del trasporto pubblico e la ridefinizione delle aree di carico-scarico, come pure la necessità di adottare misure per la diminuzione del traffico motorizzato individuale nell'area centrale (vedi anche capitolo specifico). Questa opzione favorisce il disegno complessivo delle tre Piazze e permette il collegamento della mobilità lenta con il nodo di interscambio di Piazzale ex-Scuole, aprendo possibilità per altre attività (ad esempio il mercato) lungo tali vie.

Il Collegio d'esperti raccomanda di approfondire l'idea del boulevard lungo l'asse Via Pestalozzi-Viale Cattaneo-Viale Cassarate, inteso come "riva" nord del comparto centro-lungolago verso la città dell'entroterra, con alberature continue (gruppi Vel di Seta e Team BMV).

Settore 3

Parco Ciani e Campo Marzio Sud

In relazione a Piazza Indipendenza, il Collegio degli esperti osserva alcune potenzialità inespresse. Questa piazza merita una riqualifica e un ridisegno, anche capaci di attribuire nuovo valore alle adiacenze, in modo da promuovere una maggiore fruizione pubblica. Tra il Quartiere Maghetti e la piazza andrebbero rivisti l'utilizzo e la sistemazione del tracciato veicolare. L'area libera adiacente al Casinò, verso Parco Ciani, merita una riqualifica spaziale e un eventuale ampliamento (gruppo Team BMV).

Si ritiene che i limiti del Parco Ciani vadano preservati, evitando anche una puntuale rimozione del muro di cinta verso la città e il lago così come eventuali rinaturazioni ai piedi del muro storico della riva. La creazione di apposite depressioni per la raccolta

delle acque (gruppo Vel di Seta) non è ritenuta convincente dal Collegio. Alla luce delle considerazioni precedenti, Piazza Indipendenza e Parco Ciani devono mantenere la loro singolarità e non devono essere collegate, considerando anche il fatto che il trasporto pubblico passerà lungo la strada che li divide.

Il Collegio d'esperti valuta positivamente la proposta formulata da più gruppi inerente l'allestimento di un boulevard lungo Viale Carlo Cattaneo, tuttavia ritiene che la stessa dovrà essere approfondita nell'ambito del prolungamento della rete tram-treno verso Campo Marzio.

Per quanto concerne il nuovo disegno della foce (sponda sinistra del Cassarate), si ritiene che le proposte di costruzione (gruppi Vel di Seta e Team BMV) pregiudichino in maniera eccessiva le caratteristiche del sito e l'idea di edificare un pontile comprometta la lettura paesaggistica dell'intero golfo. Inoltre, il Collegio d'esperti ritiene che il porto esistente andrebbe riorganizzato cercando una soluzione che eviti la presenza di costruzioni in prossimità della punta della foce, che dovrebbe essere resa il più naturale possibile (gruppo Longlake).

L'attraversamento centrale del comparto Campo Marzio Sud e la realizzazione di un nuovo ponte pedonale sul Cassarate vengono valutati molto positivamente. Quest'area richiede un riordino che favorisca una maggiore accessibilità e permeabilità del comparto. In quest'ottica, risulta importante sviluppare un concetto che, oltre a riorganizzare e rendere maggiormente fruibile l'area, la metta in relazione anche con Viale Castagnola e Campo Marzio Nord. Il Collegio d'esperti rileva che le aree veicolari e i campi da tennis, che presentano importanti recinzioni, andrebbero ricollocate altrove in modo che Viale Castagnola possa stabilire un contatto con il lago. Infine, nell'ambito di questa riorganizzazione, si potrebbe promuovere l'accesso al lido (o di alcune sue parti) anche fuori stagione.

Settore 4

Dal Seegarten alla rupe del Ponte del Diavolo

Il Collegio d'esperti raccomanda di integrare le risultanze del futuro concorso relativo all'area del cantiere SNL tra le proposte inerenti il Settore 4. Per l'organizzazione della procedura dovranno essere fornite le indicazioni relative al camminamento che si svilupperà dal nuovo ponte sul Cassarate e attraverserà l'area del lido e dei campi da tennis, raggiungendo il lotto del cantiere SNL. Infine si dovrà precisare l'idea di boulevard lungo l'asse di Viale Castagnola.

Il suggerimento del Collegio per l'area della Lanchetta è quello di liberare la rampa dai posti barca e ampliare il porto (gruppo Longlake) e di definirne la vocazione, verificando l'ipotesi di destinarlo per l'ormeggio delle barche da pesca.

Procedendo lungo il rinnovato boulevard, che da Piazzale ex-Scuole si prolunga fino a Piazza Emilio Bossi, si suggerisce di migliorare il camminamento a nord dell'Hotel Seegarten e del piccolo lido dell'Hotel Villa Castagnola. Ciò potrebbe permettere di →

mantenere un uso esclusivo del corrispondente tratto di lago destinato agli utenti degli alberghi. Tuttavia questo approccio richiede un approfondimento da concordare tra il Committente e i proprietari degli alberghi con lo scopo di migliorare l'inserimento paesaggistico delle infrastrutture a lago, la loro funzionalità e una loro eventuale e parziale apertura al pubblico. In questo senso potrebbe essere tolto l'attuale vincolo di passaggio pubblico previsto dal piano regolatore.

Si ritiene utile un approfondimento, sotto forma di piano di quartiere o altro, in merito all'isolato situato a monte dell'Hotel Seergarten, considerata la posizione e il potenziale edificatorio. Infatti si tratta dell'elemento finale del boulevard e costituisce una sorta di porta di accesso alla Città per chi proviene da Gandria e dal confine.

Si propone pure di lasciare l'imbarcadero di Castagnola nell'attuale posizione in Piazza Emilio Bossi (gruppo Team BMV), ma è pensabile valutare anche un suo riposizionamento al confine del lido dell'Hotel Castagnola previa verifica della compatibilità di fruizione del lido dell'albergo e l'attracco dei battelli della navigazione. Si accoglie anche la proposta formulata da tutti i quattro gruppi di realizzare una passerella a filo d'acqua che, dall'imbarcadero e dal Ristorante Galleria Arté, segue la riva fino al giardino pubblico. Inoltre, il Collegio d'esperti sostiene l'idea di realizzare una passerella a lago, che dal giardino porti fino all'imbarcadero di Villa Favorita, come proposto da due dei quattro gruppi. Resta aperta la possibilità di adottare la soluzione di una passerella contro la riva (gruppo Team BMV) oppure staccata dalla riva (gruppo Longlake). Ad ogni modo, questa terminerà all'altezza dell'imbarcadero di Villa Favorita. La risalita da questo punto dovrà essere verificata e coordinata con il progetto di accesso alla villa attualmente in corso di approfondimento.

Mobilità: strategie per lo sviluppo del traffico lento e la moderazione del traffico privato motorizzato

Relazione tra misure di moderazione del traffico e flussi veicolari: le zone d'incontro

Tutti i gruppi hanno formulato proposte di trasformazione radicale del lungolago. Molte delle misure formulate implicano o stimolano una diminuzione del traffico veicolare. Le seguenti misure proposte da diversi gruppi possono essere implementate e adottate anche con gli attuali flussi di traffico (fino a 24'000 v/g nelle sezioni più cariche):

- limitazione della velocità a 30 km/h;
- moderazione del traffico tramite una pavimentazione differenziata (arredo urbano, progetto di riqualifica, colorazione secondo VSS, ecc.);
- moderazione del traffico tramite una riduzione del calibro fino a 6 metri (incrocio di due veicoli pesanti a 30 km/h).

La definizione di una zona 30 km/h, che implica ad esempio un regime di circolazione con priorità da

destra agli incroci e la rinuncia alle strisce pedonali (è possibile l'attraversamento diffuso lungo tutta la strada, ma senza priorità ai pedoni), deve avvenire in un contesto più ampio e non solo limitato a tratti di lungolago. In ogni caso, il traffico deve essere ridotto preventivamente e la gestione degli attraversamenti e della mobilità lenta deve essere affrontato più in dettaglio per evitare effetti controproducenti per pedoni e ciclisti.

Tutti i gruppi propongono la realizzazione di zone d'incontro (20 km/h). La definizione di una zona d'incontro, che permette l'attraversamento diffuso con priorità ai pedoni, ha un chiaro effetto sulla capacità della strada che, in presenza di forti flussi pedonali, può essere ridotta in modo sostanziale. Con una sua introduzione si deve quindi considerare che:

- la capacità del traffico veicolare risulterà ridotta in funzione dell'intensità dei flussi pedonali di attraversamento; la zona d'incontro può essere usata come misura per la riduzione del traffico veicolare sul Lungolago; si deve comunque tenere conto che la riduzione di capacità potrà causare, almeno in una fase transitoria, la formazione di colonne con possibili ripercussioni sulla regolarità del servizio di trasporto pubblico;
- la presenza di flussi veicolari troppo elevati può pregiudicare la corretta interazione fra pedoni e veicoli, rendendo difficile (non attrattiva e al limite pericolosa) la realizzazione della zona d'incontro. La realizzazione di una zona d'incontro è comunque sottoposta all'allestimento di una perizia che dimostri il rispetto della normativa, in particolare dei parametri di sicurezza e di visibilità; volendo fornire un valore orientativo si può indicare una zona d'incontro generalmente compatibile con un traffico pari a 8-12'000 veicoli al giorno (ad esempio Zentralplatz di Bienne), implicando quindi una riduzione del traffico nelle zone attualmente più cariche pari al 50%.

Il Collegio d'esperti consiglia la realizzazione puntuale di zone d'incontro (20 Km/h) da ubicare indicativamente davanti al LAC e davanti al Municipio ("tre piazze"). Nella logica di provocare ed accompagnare la diminuzione progressiva del traffico di attraversamento, anche con misure interne al perimetro, si suggerisce l'inserimento di passaggi pedonali non semaforizzati come misura anticipatoria di una futura zona 20 (eventualmente regolati durante le ore di punta per modulare opportunamente la diminuzione di capacità).

Strategie ad ampio raggio

Il gruppo Longlake propone un elenco sistematico di misure nel campo della mobilità (interne ed esterne al perimetro) organizzate per orizzonte temporale (le prime fino al 2030, tra le quali anche la realizzazione di zone d'incontro, che prospettano una riduzione di circa il 30% del traffico giornaliero). Il Collegio d'esperti suggerisce di adottare questo elenco come primo riferimento per il processo di riduzione del traffico veicolare.

Si suggerisce altresì di integrare queste proposte con l'implementazione di misure aggiuntive nel campo della pianificazione e gestione dei posteggi pubblici e privati. Nello stesso contesto possono essere verificati gli effetti (positivi e collaterali) di alcune misure puntuali come la gestione degli incroci per la diminuzione dei flussi di accesso al Lungolago (gruppo Ceresio), la riduzione delle svolte a sinistra in Piazza Castello e la limitazione delle entrate ai nodi semaforici in prossimità dell'imbarcadero di Paradiso.

Traffico ciclabile e calibro stradale

Il Collegio d'esperti consiglia di allestire una pista bidirezionale in sede separata nel Settore 1 (gruppi Vel di Seta e Longlake). Nelle tratte successive si suggerisce di sviluppare la soluzione che prevede una conduzione del traffico ciclabile in sede promiscua con il campo stradale veicolare. Nel lungo termine si propone di adottare un calibro stradale ridotto a 6 metri di larghezza, con la coesistenza di traffico motorizzato e ciclabile in regime di velocità 30 o 20 km/h. Nel breve termine (orizzonte 2025-26), a causa degli elevati flussi veicolari, saranno da sviluppare delle misure temporanee per la messa in sicurezza del traffico lento (un divieto generale di sorpasso, la segnalazione temporanea di corsie ciclabili su parte del marciapiede o altro).

Il tratto di Viale Castagnola in corrispondenza della Lanchetta è inadeguato ai bisogni della mobilità lenta (marciapiedi troppo stretti, assenza di infrastrutture/segnaletica per le biciclette, ecc.). Il calibro stradale molto largo, permette però un ridisegno dell'assetto stradale (ad esempio l'allargamento sostanziale dei marciapiedi) in modo da aumentare l'attrattività per tutti gli utenti. Il Collegio d'esperti consiglia di approfondire le possibilità di miglioramento dello spazio stradale in questa tratta, anche a breve termine (vedi anche concetto di "boulevard" espresso sopra).

Trasporto pubblico

Il Collegio d'esperti consiglia di considerare nel Settore 1 (a breve/medio termine) la proposta del gruppo Longlake, che prevede la realizzazione di tre corsie veicolari di cui una riservata ai bus e gestibile in modo bidirezionale in funzione degli orari di punta.

Nella zona centrale si suggerisce di seguire l'indicazione fornita da tutti i gruppi di eliminare la corsia dei bus da Piazza Battaglini a Piazza Manzoni in favore di un disegno dello spazio stradale più razionale ed attrattivo per i pedoni.

Nello stesso ambito si consiglia di raccogliere l'idea formulata dai gruppi Ceresio e Team BMV di completare la pedonalizzazione di Via Magatti e di Via della Posta con conseguente spostamento del trasporto pubblico su Corso Elvezia e Corso Pestalozzi. Lo spostamento del percorso dei bus comporta la ricalibrazione dei tempi semaforici e dei flussi veicolari sul nodo semaforizzato di Piazza Indipendenza per garantire una buona scorrevolezza al trasporto pubblico. Con la ricalibrazione dovrà essere considerata la necessità di diminuire il traffico privato (la ricalibrazione permetterà già la riduzione del traffico sul lungolago e la formazione di colonne). Con la pedo-

nalizzazione dovranno essere riconsiderate, ridotte o eliminate le posizioni delle zone di carico e scarico merci, le aree di sosta, ecc. L'ingresso delle strade pedonalizzate dovrà essere preferibilmente regolato per mezzo di apposite barriere fisiche analogamente al resto del centro.

Il nodo intermodale di Lugano Centro deve essere potenziato con la realizzazione di un posteggio interrato per veicoli a due ruote, in modo da favorire l'interscambio modale ed eliminare i posteggi a due ruote (motocicli) esistenti in superficie e lungo le strade.

Tutti i gruppi sottolineano la necessità di continuare il percorso della linea tram-treno in direzione di Campo Marzio e Cornaredo (dall'analisi dei progetti emerge in particolare l'indicazione chiara e univoca dell'utilità del prolungamento della linea del tram almeno fino a Campo Marzio). Con lo spostamento del capolinea della linea del tram si potrà ottimizzare lo spazio necessario alla realizzazione del nodo. Il Collegio d'esperti suggerisce di considerare questa dinamica nella formulazione dei bandi di concorso per la progettazione del nodo intermodale, privilegiando soluzioni progettuali che facilitino la possibilità di una rimodulazione della destinazione d'uso degli spazi stradali/pubblici nel tempo. Nella formulazione del bando dovrà essere chiarito l'orizzonte temporale per la pedonalizzazione di Via Magatti e Via della Posta e quindi il regime di circolazione richiesto nelle diverse fasi di sviluppo (la pedonalizzazione del centro permette una semplificazione del regime di circolazione dei bus nel nodo di Lugano Centro che dovrebbe essere presa in considerazione nella progettazione del nodo intermodale).

Logistica urbana

Il Collegio d'esperti consiglia di approfondire la proposta formulata dal gruppo Longlake in merito a una possibile ubicazione di attività a supporto della logistica e della distribuzione per il commercio al dettaglio all'autosilo di Via Balestra, anche in ragione dello spostamento delle linee regionali del trasporto pubblico alla Stazione FFS.

Implementazione per passi di una visione radicale

Il Collegio d'esperti suggerisce infine di formulare un piano di trasformazione radicale e pragmatico del Lungolago nella sua visione a lungo termine e nella sua implementazione scaglionata nel tempo. Avviando un circolo virtuoso, ogni decisione genererà qualità visibili ai cittadini (eventualmente coinvolti in un processo partecipativo) e porrà le basi pianificatorie e di consenso che permetteranno di superare gli effetti collaterali temporanei e inevitabili in una trasformazione di questo tipo.

Uso e fruizione della riva e delle acque: relazione su porti e pontili

Per eliminare i numerosi posti barca e liberare così le rive del lago, i gruppi erano tenuti a proporre soluzioni adeguate, in particolare ampliando complessivamente la capacità dei tre porti oggi presenti →

(Belvedere, Foce, Lanchetta). Rispettando la consegna, la soluzione generalmente adottata nei quattro progetti è stata di ampliare le capacità di ricezione. Solo un progetto (gruppo Team BMV) ha proposto un importante ampliamento del porto Foce e l'abbandono e relativo smantellamento del porto della Lanchetta. Il Collegio d'esperti ritiene tale soluzione eccessiva e forzata dal profilo urbanistico, oltre che delicata dal profilo tecnico. Pertanto suggerisce di mantenere le attuali ubicazioni dei porti, pur attuando le opportune modifiche per perseguire l'obiettivo del raggiungimento del numero di ormeggi richiesto (in funzione della riduzione degli attracchi direttamente a riva). Inoltre, il Collegio ritiene pertinente un ampliamento del porto della Lanchetta, più riparato dai venti e dalle onde. Gli altri due porti sono maggiormente esposti agli elementi naturali e il loro ancoraggio va quindi approfondito dal punto di vista tecnico. Ammessa la volontà di mantenere i tre porti, il Collegio suggerisce l'adozione dei seguenti principi di base:

- concentrare i servizi portuali classici (rampa di alaggio, gru, stazione carburante, ecc.) presso il porto della Foce;
- concentrare le barche a motore e a remi (motoscafi e barche tradizionali) nei porti Belvedere e Lanchetta;
- concentrare di regola gli stazionamenti di barche a vela nel porto della Foce, pur ammettendo, secondo necessità, la loro presenza negli altri due porti in presenza di fondali e possibilità di manovra (ad esempio pontile esterno, dietro al frangiflutti);
- mantenere al porto Foce uno spazio dedicato al carico-scarico delle chiatte e dei barconi destinati ai lavori sul lago.

Senza entrare nel merito di particolari pregi o difetti delle varie soluzioni presentate, il Collegio raccomanda quanto segue:

- Foce: cercare per quanto possibile di liberare la punta del delta facilitandone l'accesso alla popolazione (gruppo Longlake); disporre i pontili in modo da non rendere difficile l'accesso al porto-darsena e alla rampa di alaggio-carico; tener conto delle necessità di stazionamento a terra e alaggio delle piccole derive su carrello; predisporre un solido e lungo frangiflutti (con attracchi permanenti solo all'interno), posizionato perpendicolarmente rispetto alla punta del delta e poco o per nulla sporgente da questa (gruppo Vel di Seta);
- Lanchetta: per quanto possibile cercare di attuare la proposta che estende il porto verso il largo senza ampliare i pontili davanti alla Lanchetta e al vicino Hotel Seegarten (gruppo Longlake); valutare la necessità di un frangiflutti nel caso di estensione verso il largo;
- Belvedere: cercare una disposizione che protegga dalle forti mareggiate che si verificano in regime di Porlezza, con un efficace frangiflutti (gruppo Vel di Seta); evitare di estendere eccessivamente i pontili verso il largo a causa della loro esposizione e delle maggiori difficoltà di ancoraggio.

Ogni porto dovrà comunque essere progettato nel dettaglio, con il supporto di un ingegnere specialista incaricato dal Committente, tenuto conto dei vincoli urbanistici e paesaggistici dati dalle scelte fatte nell'ambito della sistemazione generale del Lungolago.

Per quanto riguarda gli ormeggi destinati ad attracchi temporanei (turistici) e commerciali (pedalò e simili), il Collegio ha apprezzato la proposta del gruppo Team BMV di prevedere lungo riva Albertolli un camminamento a pelo d'acqua, utilizzabile sia quale alternativa al quai (in questo tratto alquanto stretto), sia quale nuova struttura per attracchi temporanei e/o commerciali. Ciò permetterebbe di liberare Rivetta Tell dagli ormeggi rendendola maggiormente fruibile. Altre proposte meritevoli di approfondimento riguardano la possibilità di adibire gli storici attracchi lungo Riva Vela a punti di attracco per imbarcazioni turistiche o commerciali, rispettivamente i porti, nei quali è possibile riservare alcuni posti per queste particolari necessità.

Infine, per quanto riguarda gli imbarcaderi, si constata che i gruppi ripropongono - spesso spostandoli leggermente - quelli già esistenti (Centro e Cassarate) o già previsti (LAC). Il suggerimento di edificare un imbarcadero al porto della Foce (gruppo Longlake) appare poco realistico, mentre quello di prevederne uno presso il cantiere della SNL (gruppo Ceresio) merita di essere verificato con la stessa società.

3.3 Conclusioni e priorità

Per il seguito dei lavori il Collegio d'esperti formula le seguenti considerazioni e raccomandazioni generali:

- comunicare e valorizzare i risultati dei Mandati di studio in parallelo con un'esposizione pubblica e con una pubblicazione che illustri procedura e risultati;
- sintetizzare le presenti raccomandazioni in un piano d'insieme (Masterplan) che fungerà da riferimento per un'azione coordinata del Municipio in questo prezioso comparto cittadino. Tale piano dovrà contenere misure, priorità e modalità d'attuazione, inclusi i necessari adeguamenti del Piano regolatore;
- approfondire e attuare le misure del Masterplan, coinvolgendo per quanto possibile e opportuno i gruppi partecipanti, specialmente il gruppo Longlake e la sua proposta quale base di riferimento, allo scopo di dare continuità al lavoro sinora svolto e di mantenere le conoscenze acquisite durante il processo. Considerare pure la disponibilità del Collegio d'esperti ad accompagnare il Committente per consulenze puntuali sul progetto e sugli iter procedurali;
- attuare prioritariamente le seguenti misure, considerati i tempi necessari all'allestimento del suddetto Masterplan e la necessità di intervenire in modo prioritario su alcuni comparti particolari, secondo esigenze specifiche di alcuni progetti e in relazione ai crediti legati ad altre progettazioni in corso (ad esempio PAL3 e rete tram-treno):
 - (1) avvio del concorso d'architettura su Piazzale ex-Scuole per disporre del progetto definitivo (Pdef) completato entro il 2025, in particolare considerando l'arrivo del tram-treno e la necessità di uno stazionamento sotterraneo per veicoli a due ruote (prevedere a tale scopo una fase iniziale di verifica del nodo e delle fermate della rete del trasporto pubblico);
 - (2) definizione dei percorsi ciclabili nel tratto tra Paradiso e Campo Marzio, considerando il termine stabilito a fine 2025 per usufruire del credito messo a disposizione della Confederazione (PAL3);
 - (3) approfondimento del riordino dei posti barca, così come la pianificazione dei porti (ampliamenti) e degli imbarcaderi allo scopo di poter incrementare la fruizione delle rive e quale premessa per lo sviluppo complessivo del progetto;
 - (4) avvio dell'aggiornamento del progetto di massima dello studio Buletti Fumagalli Del Fedele Bernardi architetti per la realizzazione del comparto delle tre Piazze centrali.

3.4 Proseguimento dell'iter e ringraziamenti

I MSP sono da considerarsi conclusi con la consegna del rapporto finale del Collegio d'esperti (MSP senza mandato susseguente). Il Committente si riserva la facoltà di ottenere la collaborazione dei gruppi mandati per consulenze puntuali, allo scopo di assicurare la continuità e la qualità del seguito del lavoro.

A conclusione dei lavori, il Collegio d'esperti conferma la validità del metodo di lavoro adottato dal Committente per affrontare in maniera efficace un tema così complesso come la riqualifica e lo sviluppo del Comparto lungolago e Lugano centro. La procedura ha permesso ai gruppi selezionati, ringraziati per la mole di lavoro svolto, di concettualizzare il tema ed esprimere con un certo margine di libertà la propria visione del compito. Nel corso dell'intero processo è stato possibile confrontare differenti scenari di sviluppo proposti in maniera aperta e dialettica. Nonostante le difficoltà di un programma molto articolato, i progetti presentati hanno proposto soluzioni concrete e diversificate e hanno permesso di identificare soluzioni rispondenti alle aspettative e alle esigenze del Committente, che le sintetizzerà in un Masterplan che fungerà da riferimento per i prossimi passi.

→

3.5 Approvazione del Collegio d'esperti

Il presente rapporto è stato approvato dal Committente e dal Collegio d'esperti a conferma:

Presidente

- Marco Borradori †
Sindaco, Città di Lugano

Membri non professionisti

- Angelo Jelmini / Filippo Lombardi
Municipali, Dicastero sviluppo territoriale
Città di Lugano
- Marco Hubeli
Direttore Pianificazione, ambiente e mobilità
Città di Lugano

Sostituito dalla supplente
Karin Valenzano Rossi

Membri professionisti

- Fabio Giacomazzi
Architetto e pianificatore, Manno
- Gonçalo Byrne
Architetto, Lisbona
- Marco Del Fedele
Architetto, Lugano
- Julien Descombes
Architetto e architetto paesaggista, Ginevra
- Luca Urbani
Ingegnere civile - Esperto in materia di traffico,
Zurigo

Sostituito dalla supplente
Giuditta Botta

Supplenti

- Michele Bertini / Karin Valenzano Rossi
Municipali, Dicastero sicurezza e spazi urbani
Città di Lugano
- Giuditta Botta
Architetto, Lugano

4 Proposte presentate dai gruppi e commento ai progetti

Gruppo Vel di seta Capofila: Michele Arnaboldi, Michele Arnaboldi Architetti Sagl, Minusio **24**

Gruppo Longlake Capofila: Matteo Inches, Inches Geleta Architetti Sagl, Locarno **42**

Gruppo Ceresio Capofila: Sophie Agata Ambroise - Officina del Paesaggio sagl, Lugano **60**

Gruppo Team BMV Capofila: Paolo L. Bürgi, Studio Bürgi, Camorino **78**

Vel di seta

Capofila del gruppo Michele Arnaboldi, Michele Arnaboldi Architetti Sagl, Minusio
Sostituto capofila Joao Gomes Da Silva, Global Arquitectura Paisagista Lda, Lisbona
Pianificatore e urbanista Mauro Galfetti, studio di architettura e pianificazione urbanistica, Lugano-Viganello / Planidea SA, Canobbio
Architetto Michele Arnaboldi Architetti Sagl, Minusio
Architetto paesaggista Global Arquitectura Paisagista Lda, Lisbona
Ingegnere del traffico Brugnoli e Gottardi ingegneri consulenti SA, Massagno
Ingegnere civile Afry Svizzera SA, Rivera

Descrizione del progetto

Tra le pendici del San Salvatore e quelle del Monte Brè, il lago offre alla Città una risorsa paesaggistica unica che, a partire dalla seconda metà del diciannovesimo secolo, è stata all'origine della sua prosperità. Nelle varie fasi storiche, il rapporto tra il centro urbano e il lago è cambiato profondamente, così come è mutato lo spazio di contatto tra le due entità, nella cultura, nell'utilizzo, negli spazi, nelle strutture. Attualmente il quai offre al visitatore una lettura contemplativa dello spazio lacustre. Questa caratteristica, se da un lato connota e qualifica lo spazio urbano, dall'altro vincola le relazioni con l'acqua ad una forma passiva. Nelle sue declinazioni, il progetto mira a creare un nuovo equilibrio tra la riqualifica del quai ottocentesco e spazi di contatto diretto al lago. Le nuove aree di accesso alla superficie lacustre vogliono ridefinire quelle permanenze storiche che si possono trovare là dove le acque incontrano la città, strutturandole e valorizzandole in chiave moderna e generando nuovi spazi di qualità per la vita pubblica della Città di Lugano.

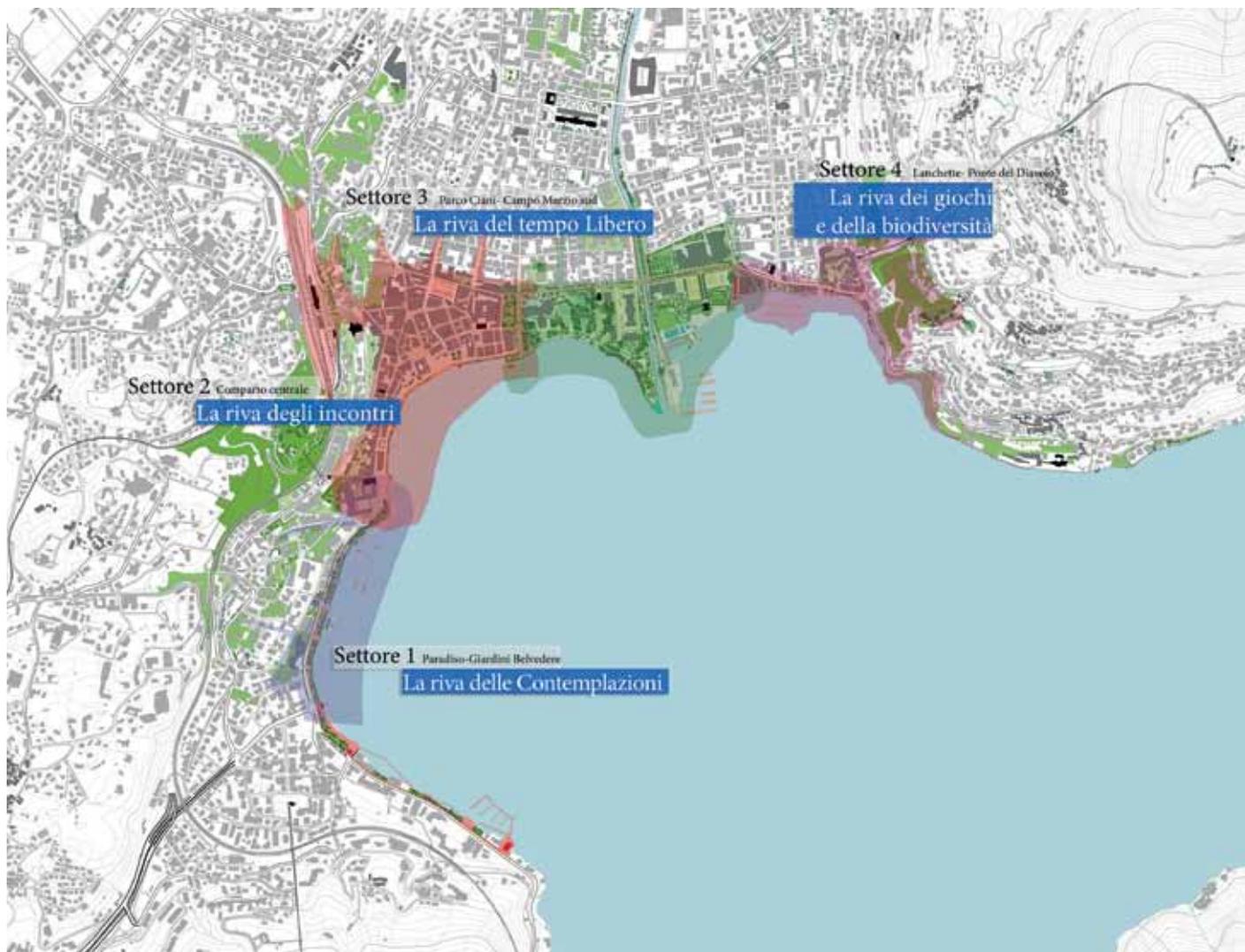
A partire da questo principio, che trae dalla stratificazione storica la chiave di lettura, l'arco di lungolago è stato suddiviso in quattro settori connotati e diversificati per attività e atmosfera:

- la Riva delle contemplazioni, in Riva Caccia, tra Paradiso e il LAC, è un luogo che deve preservare e accrescere il suo carattere contemplativo con accessi puntuali all'acqua, uno spazio speciale è poi il nuovo "Teatro del lago" situato di fronte al LAC;
- la Riva degli incontri, situata di fronte al centro storico, luogo di scambi e relazioni, deve ripristinare il legame e il contatto con l'acqua in virtù della sua storia e di una rinnovata qualità urbana con lo

sviluppo di una vera e propria "Piazza degli eventi"; situato in corrispondenza del comparto ex-Scuole, il nuovo polo intermodale è arricchito dalla presenza della "Fabbrica della cultura", luogo di incontro intergenerazionale;

- la Riva del tempo libero, tra Parco Ciani e Campo Marzio diventa un unico "Parco del tempo libero" che comprende la Foce del Cassarate, è adibito al gioco, alla condivisione e alle attività sportive;
- la Riva dei giochi e della biodiversità, situata tra il Cantiere Navale e il Ponte del Diavolo, è un tratto che possiede un potenziale enorme ma che, per esprimersi pienamente, necessita di una radicale riconversione; è previsto un percorso didattico e ludico legato all'esperienza dell'acqua e della biodiversità.

Il progetto prevede un incremento della permeabilità pedonale e ciclabile tra le specifiche aree e facilita una lettura dello spazio del lungolago quale entità unica. A tale proposito, è prioritario definire una infrastruttura ciclabile continua, tangente al lungolago, che permetta di percorrere il golfo senza interruzioni e ostacoli e che raccordi spazialmente ma pure idealmente le diverse componenti e funzioni. Si propone inoltre una riorganizzazione e un incremento della navigazione lacustre, così come l'introduzione di un nuovo approdo situato in prossimità del LAC. Prioritario è il riordino dei posti barca (sia privati, sia temporanei) con una estensione dei tre porti esistenti e la promozione di nuove relazioni tra spazio pubblico e lago. La realizzazione di una pista ciclabile offre poi nuove opportunità di utilizzo del lago mediante un sistema di impianti di termopompe che sfruttano l'acqua a temperatura costante quale vettore di trasmissione di calore e raffrescamento, e ciò portando una riabilitazione energetica ed economica degli edifici del centro.



Visione generale del progetto e le diverse atmosfere proposte per i quattro settori

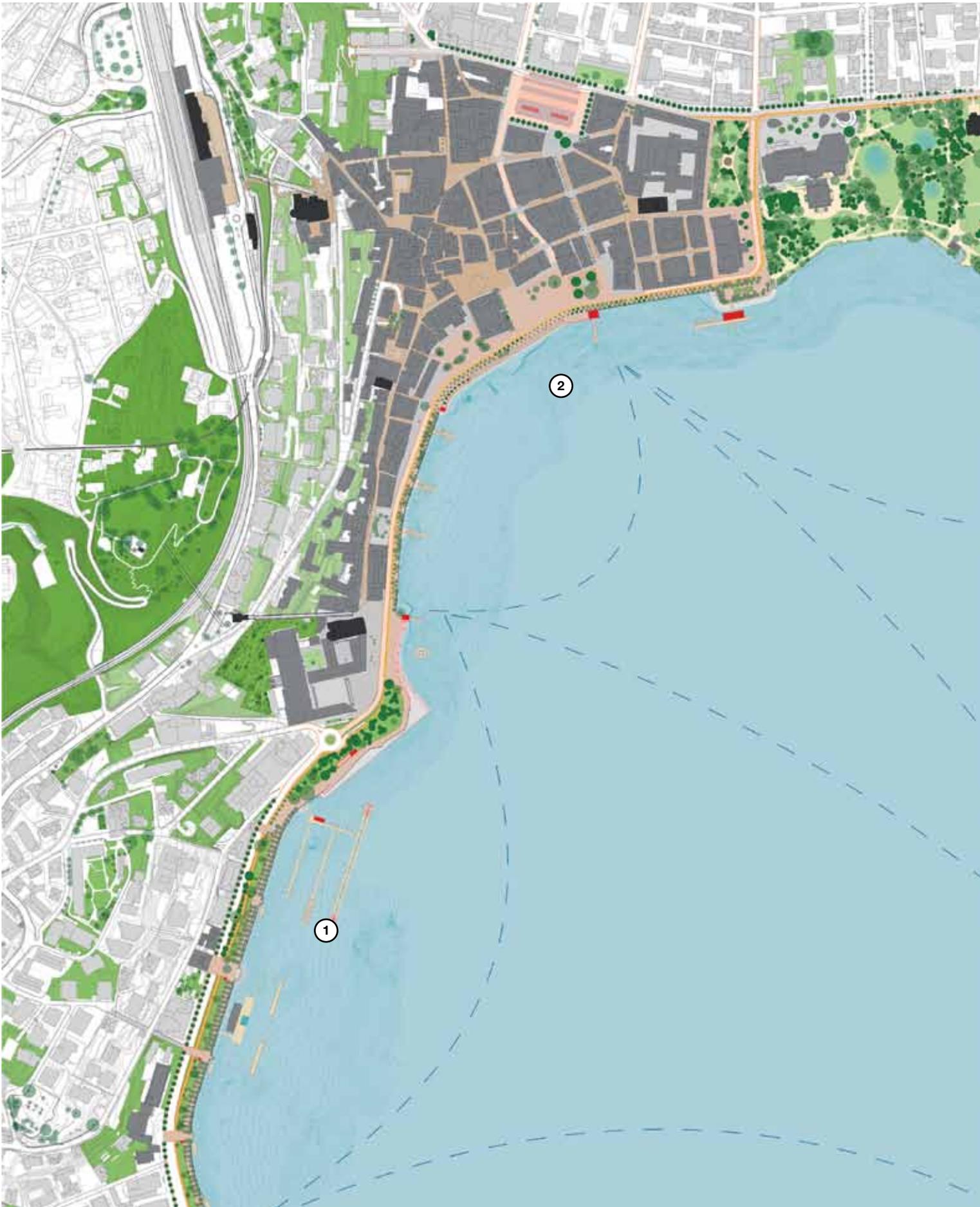


Viene prestata attenzione anche al nuovo disegno del paesaggio urbano e del verde del lungolago e del centro cittadino. In tal senso, si prevede di raccogliere temporaneamente le acque piovane in piccole depressioni situate all'interno del Parco Ciani e in apposite cisterne collocate in Piazza Manzoni, per poi rilasciarle gradualmente nel lago evitando così fenomeni di allagamento ed eventuali inondazioni.

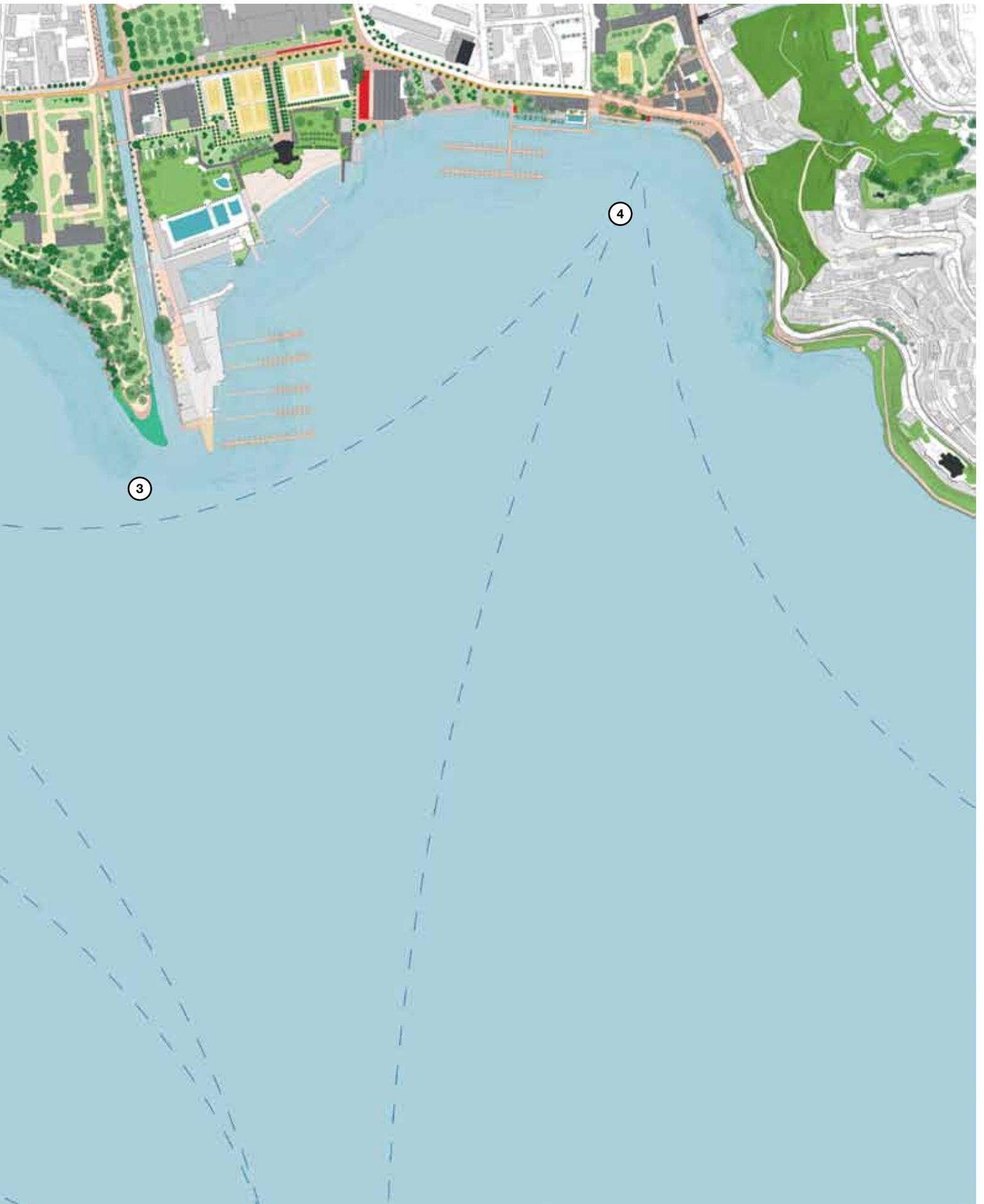
Con Alptrasit e la rete TiLo, Lugano si conferma quale polo strategico del sistema urbano che raccorda il Ticino con i centri transfrontalieri. La Città è il pri-

mo centro situato lungo la linea ferroviaria del Gottardo che si affaccia sul lago. Il suo sviluppo turistico dovrebbe essere inserito all'interno di una scala più vasta promuovendo l'idea di "Città dei laghi" (o Città insubrica).

In questa nuova visione che abbraccia Verbania-Laveno, Varese Como e Lecco, Lugano si troverebbe in una posizione centrale, diventando il fulcro di nuove attività e di nuovi percorsi (pedonali, ciclabili e lacustri) e assumendo la funzione di porta nord della Città dei laghi.



Piano generale — 1. Da Paradiso ai Giardini Belvedere “La riva delle contemplazioni” — 2. Comparto centrale “La riva degli incontri” — 3. Parco Ciani e Campo Marzio Sud “La riva del tempo libero” — 4. Dal Seegarten alla rupe del Ponte del Diavolo “La riva dei giochi e della biodiversità”

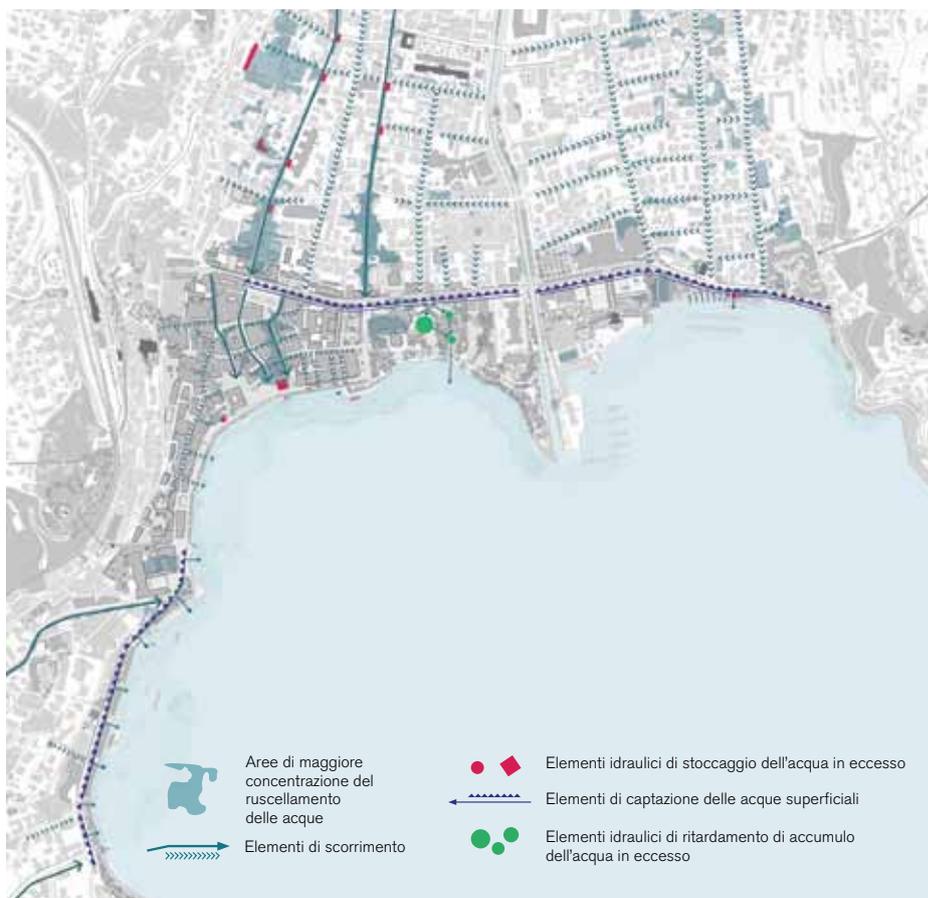




Referenza: Parco del Tarello, Brescia, Italia



Referenza: Parque da cidade, Guimarães, Portogallo



Strategia ecologica: rappresentazione del concetto di ruscellamento e di gestione delle acque piovane

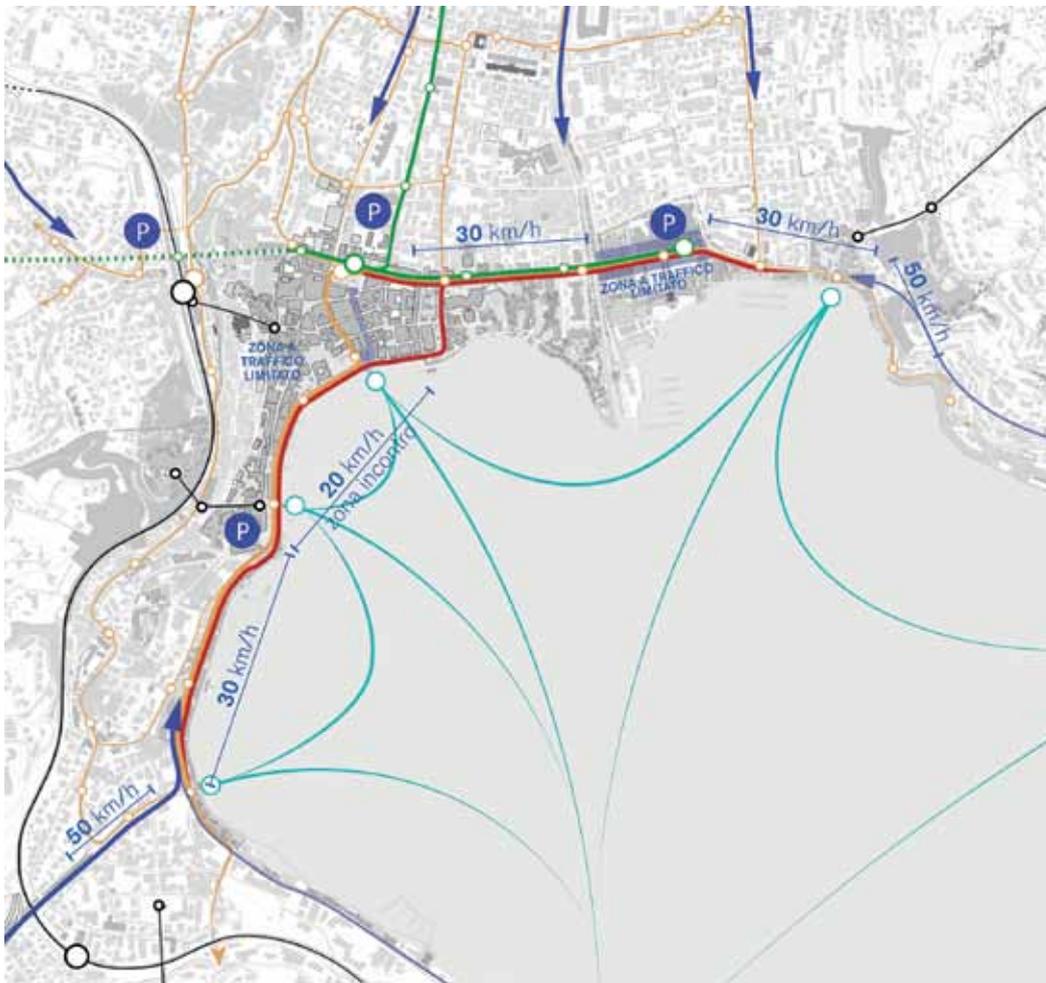




Strategia paesaggistica: vegetazione e alberature

- Specie arboree autoctone in ambienti umidi
- Specie arboree autoctone in filari
- Specie arboree autoctone in ambienti umidi, con vegetazione arbustiva esotica
- Vegetazione ripariale autoctona
- Vegetazione esistente





Nuovo sistema di progetto per il traffico e la mobilità lenta

- Ferrovia e funicolari
- Tram - treno
- Bus e Agglobus
- Traffico veicolare
- Navigazione
- Ciclabile lungolago



	PROGETTI ESTERNI MSP	MISURE PROPOSTE PROGETTO MSP LUNGOLAGO e CENTRO	OBIETTIVO di traffico sul lungolago
2020 - 2030	<ul style="list-style-type: none"> . Graduale attuazione delle misure PAL3 . Implementazione graduale del concetto di smart mobility per il polo cittadino di Lugano 	<ul style="list-style-type: none"> . Realizzazione asse ciclabile (definitivo o provvisorio all'interno dell'attuale campo stradale) . Realizzazione collegamenti pedonali centro/lago . Intensificazione delle stazioni di bike sharing . Ampliamento zona 30 (Debarcadere Paradiso <-> Castagnola) . Allungamento dei periodi di chiusura del tratto centrale del lungolago (fasce serali, sabati e domeniche) . Implementazione graduale del concetto di smart mobility per la zona centrale della città 	ca. 25/20'000 veicoli giorno
2030 - 2040	<ul style="list-style-type: none"> . Messa in funzione della rete prioritaria del tram (fino a Lugano Centro) . Fluidificazione del traffico in autostrada nelle ore di punta (progetto Polume) . Progetto Campo Marzio (autosilo) . Messa in funzione parziale della II° tappa tram-treno fino al Campo Marzio . Potenziamento delle tecnologie legate al concetto di smart mobility 	<ul style="list-style-type: none"> . Allungamento dei periodi di chiusura del tratto centrale del lungolago (fasce serali, sabati e domeniche) . Nuova organizzazione bus alla fermata Lugano Centro . Riorganizzazione dello stazionamento nel comparto est (autosilo Campo Marzio) . Trasformazione di via Maggio in asse veicolare . Chiusura al traffico privato di viale Castagnola a lato del Campo Marzio e trasformazione in asse TP . Trasformazione di viale Cattaneo in asse TP . Trasformazione via Magatti in asse per TP e via della Posta in asse pedonale 	ca. 15/10'000 veicoli giorno
2040 +	<ul style="list-style-type: none"> . Messa in funzione parziale della II° tappa tram-treno fino a Cornaredo . Implementazione Agglobus (Pian Scairolo) 	<ul style="list-style-type: none"> . Riqualfica del tratto centrale del Lungolago . Riqualfica degli assi di "transizione" (Lanchetta, via Vela) . Completamento dell'asse ciclabile . Nuova gestione del traffico in entrata alla zona centrale, grazie ad una attuazione più rigida del concetto di Smart mobility 	ca. 8'000 veicoli giorno

Misure della mobilità e strategia realizzativa a tappe, allo scopo di ridurre progressivamente il traffico veicolare sul lungolago



Strategia di riordino degli ormeggi (allo scopo di toglierli in parte dalle rive per renderle più fruibili) e di organizzazione degli imbarcaderi della navigazione (SNL)



	CONFERMATI	AGGIUNTI	TOTALE	NOTE
1 C	156 POSTI FISSI	36 POSTI FISSI	192 POSTI FISSI	possibile installazione pedalò
9 A,B,C,E	315 POSTI FISSI	62 POSTI FISSI	377 POSTI FISSI	ev. stazioni di ricarica rapida
12 B	96 POSTI FISSI	42 POSTI FISSI	158 POSTI FISSI	possibile installazione pedalò + ev. stazioni di ricarica rapida
19	14 POSTI FISSI	-	14 POSTI FISSI	ev. stazioni di ricarica rapida
4 A,B,C,D	11 POSTI TEMPORANEI	25 POSTI TEMPORANEI	36 POSTI TEMPORANEI	23 pedalò (ex 5A,B) ev. stazioni di ricarica rapida
7 D,E	8 POSTI TEMPORANEI	7 POSTI TEMPORANEI	15 POSTI TEMPORANEI	41 pedalò (ex 7A,D) ev. stazioni di ricarica rapida
13,14	12 POSTI TEMPORANEI	-	12 POSTI TEMPORANEI	integrati nel progetto passerelle
19	10 POSTI TEMPORANEI	-	10 POSTI TEMPORANEI	ev. stazioni di ricarica rapida

Conteggi e disposizione dei posti barca complessivi lungo la riva del lago



Settore 1
Da Paradiso ai Giardini Belvedere
“La riva delle contemplazioni”



Il “Teatro dell’acqua” davanti alla piazza del LAC, con in primo piano la nuova gradonata



Piattaforme galleggianti lungo Riva Caccia, per un accesso al lago più diretto



Vista d’insieme delle proposte progettuali per il settore 1



Planimetria e sezione dell'area antistante il LAC



Planimetria e sezione in corrispondenza del Lido di Riva Caccia





Settore 2
Comparto centrale
“La riva degli incontri”



La “Piazza degli eventi” davanti al Municipio, con in primo piano la nuova gradonata proposta



Vista d'insieme delle proposte progettuali per il settore 2



Planimetria e sezione della riva tra le piazze centrali – Rezzonico, Riforma e Manzoni – e Rivetta Tell



Prospetto del comparto centrale, con al centro il Municipio



Settore 3
Parco Ciani e Campo Marzio Sud
“La riva del tempo libero”



Proposta di rinaturazione della riva del Parco Ciani tra la darsena e la Foce del Cassarate, comprensiva di nuovi percorsi pedonali a contatto con l'acqua



Vista d'insieme delle proposte progettuali per il settore 3



Planimetria e sezione del settore 3



Planimetria e sezione della Foce del Cassarate





Settore 4
Dal Seegarten alla rupe del Ponte del Diavolo
“La riva dei giochi e della biodiversità”



I Giardini della Lanchetta estesi ed attrezzati con giochi d'acqua



Vista dell'ampliamento del porto della Lanchetta, allo scopo di concentrare gli ormeggi e liberare la riva dalle imbarcazioni



Planimetria e sezione del settore 4



Vista d'insieme delle proposte progettuali per il settore 4

Commento del collegio d'esperti

Il progetto mira a creare un nuovo equilibrio tra la riqualifica del quai ottocentesco e la restituzione di spazi di contatto diretto al lago. Le aree di accesso a lago vogliono ricalcare e ridefinire i luoghi nei quali il lago incontra la città, strutturandoli e valorizzandoli in chiave moderna e definendo nuovi spazi per la vita pubblica. A partire da questo principio, le quattro suddivisioni dell'arco del lungolago vengono contraddistinte da specificità, attività e atmosfere, che riflettono bene le caratteristiche dei diversi tratti di lungolago.

Lo sviluppo del progetto conferma l'obiettivo di ridurre il traffico sul lungolago, favorire la mobilità lenta e gli spostamenti a piedi, limitare l'accesso al centro, ridurre i calibri stradali con un capovolgimento della ripartizione modale. Il Collegio d'esperti apprezza la proposta di realizzare un boulevard lungo l'asse Corso Pestalozzi-Viale Cattaneo-Viale Cassarate, inteso come "riva nord" del comparto verso l'entroterra. Un'alberatura continua conferisce unità spaziale e offre anche un'alternativa di qualità per i percorsi pedonali, anche dove la continuità del tracciato a lago, come nel settore di Castagnola, si interrompe forzatamente.

Il Collegio d'esperti non condivide invece la proposta di realizzare una pista ciclabile separata dal traffico veicolare quale spina dorsale del lungolago: con la riduzione del traffico e con l'introduzione di zone a 30 km/h e di zone d'incontro, la presenza delle biciclette può facilmente convivere con il traffico motorizzato e, quindi, non è necessario sacrificare superfici altrimenti fruibili. I posti barca fissi sono concentrati nei tre porti esistenti, che vengono ampliati e in parte ridisegnati. Gli attracchi temporanei e i natanti in affitto sono riordinati in tre punti dislocati fuori dal comparto centrale, eliminando così l'attuale dispersione.

Si ritiene interessante il concetto di ruscellamento e di gestione delle acque meteoriche, ma le implicazioni urbanistiche, spaziali e funzionali di questa proposta non vengono ritenute sufficientemente chiare.

Per quanto riguarda i singoli settori, viene condivisa la sistemazione conservativa dei giardini, le interruzioni trasversali in corrispondenza di edifici importanti, i percorsi verso la collina e gli accessi puntuali al lago mediante piccole piattaforme nel settore di Riva Albertoli. Si ritiene però che la collocazione e la dimensione delle altre grandi piattaforme galleggianti renda difficile la contemplazione del paesaggio lacustre. L'estensione a lago con una piattaforma che va ad abbracciare la forma libera dell'impianto della riva esistente davanti al LAC, in corrispondenza del delta del Riale Tassino, ridisegna in modo adeguato il raccordo fra le due tipologie di lungolago e il cambio di direzione. Il mantenimento del campo stradale e della ciclopista originano tuttavia una inappropriata cesura tra Piazza Luini e il lago, dove viene proposto un anfiteatro sull'acqua.

Per quanto riguarda il settore centrale viene apprezzato il mantenimento del carattere ottocentesco di Riva Vela, anche se la scelta di prevedere la ciclopista penalizza la fruizione pedonale per altri possibili usi conviviali dell'area, in modo particolare la fascia a ridosso degli edifici. Viene condivisa l'unificazione delle tre piazze (Riforma, Rezzonico e Manzoni) e la loro proiezione verso il lago con una gradinata ben raccordata agli elementi del quai, così come la collocazione di nuovi elementi (moli e piattaforme con i relativi edifici di servizio sulla terraferma). La scelta di ricollocare l'imbarcadero a lato, di fronte a Piazza Manzoni, è giustificata dal fatto di evitare conflitti con la fruizione della gradinata, oltre che per risolvere il raccordo tra il quai ottocentesco e la stessa. La piattaforma per le imbarcazioni a noleggio ha lo scopo di liberare Rivetta Tell dai diversi attracchi; essa aggiunge tuttavia un ulteriore e improprio elemento al terrazzo storico. Non viene condivisa la proposta di edificare un edificio di tre piani (da adibire a funzioni socio-culturali non ben definite) su Piazzale ex-Scuole, che condizionerebbe una fruizione flessibile dello spazio coperto.

Nel Settore 3 il progetto propone di valorizzare Piazza Indipendenza come giardino pubblico e mantenere il carattere di Parco Ciani, eliminando alcune strutture più recenti. Con questo concetto entrano però in conflitto i bacini per la ritenzione delle acque meteoriche che tolgono superfici preziose. Inoltre, non si ritiene che la rinaturazione della riva verso la foce, oltre il muro sul lago, sia giustificata. Invece è condivisa la proposta di ridefinire geometricamente l'ultimo molo del porto e il suo aggancio con la terraferma, anche se sarebbe preferibile conferire alla punta più estrema (sulla riva sinistra del Cassarate) un aspetto più naturale. L'idea di un percorso pedonale dotato di una nuova passerella tra il fiume e il cantiere SNL è penalizzata da un eccessivo rispetto degli impianti esistenti, in particolare dei campi da tennis.

Nel Settore 4 la riqualifica della Lanchetta e di Piazza Emilio Bossi viene ottenuta liberando le gradinate esistenti dagli attracchi, attuando interventi minimi e migliorando la connessione con il retrostante nucleo di Cassarate. Il porto, ridisegnato e ampliato, renderebbe comunque difficile la vista del lago e risulterebbe eccessivamente invasivo. La realizzazione di una passerella di fronte all'Hotel Seergarten appare problematica mentre è ritenuta valida la proposta di riordinare e riqualificare la piattaforma di balneazione privata dell'Hotel Villa Castagnola. Lo spostamento dell'attracco della SNL va poi verificato alla luce di eventuali conflitti con le esigenze di balneazione degli alberghi e con la fruizione della gradinata di Piazza Emilio Bossi. Infine, viene apprezzata la nuova piattaforma per bagnanti situata sotto il Ponte del Diavolo, la quale, in mancanza di un percorso a lago, risulta un po' slegata dal contesto dell'insieme del lungolago. ■

Longlake

Capofila del gruppo Matteo Inches, Inches Geleta Architetti Sagl, Locarno
Sostituto capofila Elena Fontana, Dematté Fontana Architekten GmbH, Zurigo
Pianificatore e urbanista urbanista.ch AG, Zurigo /
Dematté Fontana Architekten GmbH, Zurigo
Architetto Inches Geleta Architetti sagl, Locarno /
Dematté Fontana Architekten GmbH, Zurigo
Architetto paesaggista De Molfetta & Strode Snc, Lugano
Ingegnere del traffico Comal.ch SA, Lugano
Ingegnere civile Borlini & Zanini SA, Pambio Noranco

Descrizione del progetto

Il progetto di riqualifica del lungolago di Lugano ha l'obiettivo di consolidare il ruolo di uno dei principali spazi pubblici della Città. Ciò avviene riducendo l'impatto del flusso veicolare che genera una cesura e che limita la fruibilità e l'attrattiva dell'intero comparto. Lo studio ha evidenziato che è prioritario intervenire sin da subito sul traffico motorizzato. Non sono previsti interventi infrastrutturali importanti, ma ponderate misure di moderazione del traffico e una progressiva pedonalizzazione del centro (attuabili tramite la posa di un'apposita segnaletica, di un'adeguata pavimentazione e di una ridefinizione dei flussi). A scala regionale viene rafforzato il concetto di "accesso a spicchi" alla Città direzionando il traffico veicolare verso la galleria Vedeggio-Cassarate e verso Massagno. Gli autosili Balestra, Piazza Castello e LAC diventano le destinazioni principali del traffico diretto verso il centro. Il traffico di passaggio, indirizzato verso i quartieri di Pregassona e Viganello, sarà direzionato verso la galleria. Di conseguenza, nel tratto tra l'uscita Lugano Sud e Lugano Nord, l'autostrada A2 assume il ruolo di circonvallazione urbana. Per rendere possibile una drastica diminuzione del traffico, il trasporto pubblico e la mobilità lenta dovranno costituire i mezzi principali della mobilità sul lungolago. Saranno anche considerate forme di trasporto sull'acqua tramite appositi shuttle lacustri. Altre misure previste riguardano l'eliminazione dei parcheggi pubblici del centro e la creazione di un nuovo hub dedicato alla logistica urbana all'interno dell'autosilo di Via Balestra.

Il progetto propone di intervenire con misure minime riqualificando la relazione tra città e riva e ridefinendo il carattere dei diversi settori. In particolare, Riva Caccia perde il suo ruolo di passaggio e si trasforma in un parco pubblico a lago simile a un giardino botanico. Il centro, sgravato dal traffico e dotato di una nuova pavimentazione, diventa la terrazza sul lago racchiusa tra due parchi urbani. Il Parco Ciani si

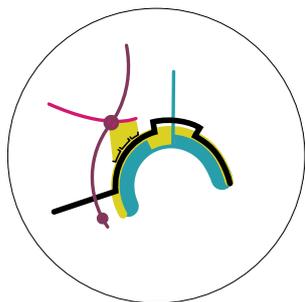
estende dai giardini di Piazza Indipendenza fino alla Lanchetta. La riva tra la Lanchetta e il Ponte del Diavolo diventa lo spazio pubblico principale del borgo di Cassarate.

Viene garantita e potenziata la continuità del percorso pubblico sul lago e vengono rafforzati gli accessi all'acqua esistenti modificando puntualmente la riva solo dove è strettamente necessario. Vengono introdotte passerelle pedonali sull'acqua nei punti in cui sono presenti spazi privati sulla riva o dove la topografia interrompe il percorso.

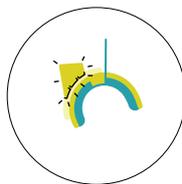
Una semplice riorganizzazione degli ormeggi permette di liberare ampi spazi di riva. Le banchine dei porti e della SNL vengono pensate come un'estensione dello spazio pubblico sull'acqua. Per valorizzare la dimensione ricreativa della riva lungo il percorso a lago vengono introdotti nuovi servizi (chioschi, bagni pubblici, spazi di sosta, attrezzature sportive e per il gioco, servizi di noleggio e biglietterie per la navigazione).

Nella zona di Cassarate si interviene con il semplice recupero dell'accesso pubblico alle rive e alle piazzette, così come il riordino delle imbarcazioni nei porti esistenti della Lanchetta e della Foce. Tra l'area del Campo Marzio Sud e il futuro Centro congressi situato al Campo Marzio Nord, viene introdotta una completa permeabilità pedonale avvalendosi di passaggi tra i campi da tennis e con una connessione diretta con il fiume Cassarate, il Lido storico e l'area della SNL. Si immagina anche una possibile apertura del lido cittadino durante gli otto mesi di inattività. Riorganizzando il porto del Circolo velico a favore di uno spazio pubblico accessibile e rinaturato, viene inoltre liberata la sponda sinistra della Foce.

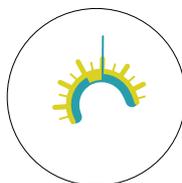
La fermata centrale dei bus situata in prossimità del Piazzale ex-Scuole viene interpretata come una grande corte urbana. La sua riorganizzazione permette di attivare i percorsi trasversali della città verso la riva. In quest'ottica, la pedonalizzazione di Via della Posta funge da connessione diretta verso il lago. Questo asse culmina a sud nell'imbarcadero della naviga-



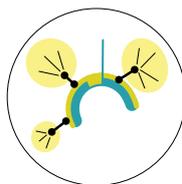
Obiettivi



Sviluppare il lungolago come spazio principale della città sul lago e come spazio pubblico continuo

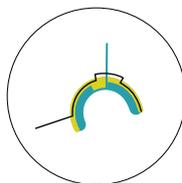


Rafforzare le connessioni pedonali verso il lago

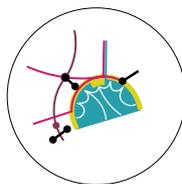


Sviluppare il lungolago come anello della mobilità lenta tra Monte Brè e San Salvatore

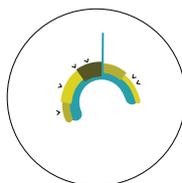
Strategie



Ridurre drasticamente il traffico automobilistico del lungolago



Espandere il trasporto pubblico e collegarlo meglio anche sul lago



Valorizzare i punti forti del lungolago e sviluppare ulteriormente lo spazio pubblico con misure puntuali

zione di Piazza Manzoni, posto su una nuova pensilina sull'acqua. La definizione di una grande piazza sul Ceresio con al centro il Palazzo Civico e appositi interventi di pavimentazione dei vicoli trasversali dei Palazzi Gargantini e di Via Nassa, concorrono inoltre a valorizzare il rapporto tra centro storico e lago. Ulteriori spazi coperti per assicurare la permanenza sul lungolago anche in caso di pioggia possono essere ricavati all'interno della corte del Palazzo Civico o tra i vicoli.

Il Parco botanico di Riva Caccia diventa la porta sud del centro storico. In questo spazio si immagina la presenza di chioschi e aree di svago, oltre che la possibilità di programmare alcune attività culturali del LAC. Si propone di estendere la pavimentazione della piazza in corrispondenza del LAC fino alle rive

del lago, includendo anche lo spazio stradale. Questa grande piazza per eventi mette in connessione il nuovo imbarcadero a nord (con fermata della navigazione, affitto barche e taxi, e un nuovo ristorante sull'acqua) con i giardini di Riva Caccia.

Considerando un orizzonte temporale esteso al 2050, gli interventi dovranno convergere verso una moderazione del traffico nel tratto della riva situata tra il LAC e Palazzo dei Congressi per permettere un utilizzo di questo importante spazio pubblico come piazza del golfo. Il lungolago rinnovato, emblema di una Lugano innovativa e attrattiva, permetterà un aumento delle attività affacciate sui vicoli e negli spazi urbani interstiziali del lungolago, contribuendo a dare origine a una riva viva e dinamica.

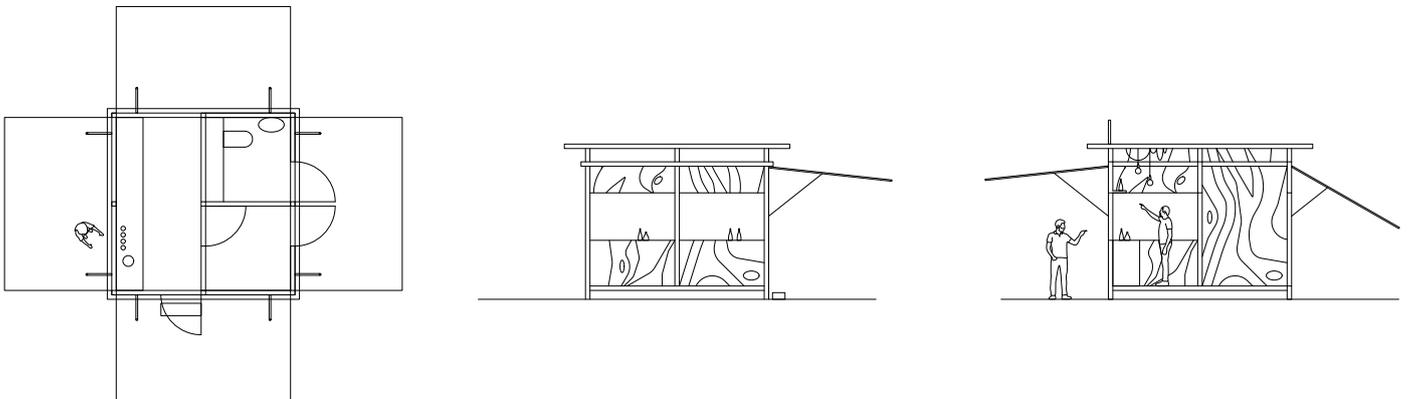


Piano generale – 1. Da Paradiso ai Giardini Belvedere “Il giardino botanico” – 2. Comparto centrale “La terrazza sul lago”
– 3. Parco Ciani e Campo Marzio Sud “Il Parco Ciani” – 4. Dal Seegarten alla rupe del Ponte del Diavolo “La riva rurale”





Usi, eventi e servizi lungo la riva ○ esistenti ○ nuovi



Pianta e prospetti del modulo per attrezzare la riva con servizi quali chioschi, punti di ristoro, servizi igienici



Fruizione della riva e delle acque — **inaccessibile** — **accessi esistenti** — **nuova accessibilità**





Strategia generale per la riduzione e limitazione del traffico veicolare (orizzonte temporale 2040)

— Traffico veicolare — Traffico pubblico — Mobilità pedonale





Misure per la riduzione e limitazione del traffico veicolare (orizzonte 2040) attraverso l'introduzione di zone 30 km/h e d'incontro (20 km/h) e una diversa gestione degli autosili





Settore 1
Da Paradiso ai Giardini Belvedere
“Il giardino botanico”



Vista sui giardini botanici



Sezione su Riva Caccia, con al centro il nuovo parco botanico e la pista ciclabile bidirezionale



Sezione in corrispondenza del LAC, con la piazza estesa oltre la strada e la riva rinaturata



Planimetria del settore 1; il porto Belvedere, rivisto e ampliato, permette di concentrare qui parte delle imbarcazioni che oggi occupano la riva





Settore 2
Comparto centrale
“La terrazza sul lago”



Piazza del Ceresio di fronte al Municipio



Sezione in corrispondenza di Piazza Rezzonico



Planimetria della Piazza del Ceresio, con in evidenza la nuova gradonata tra le piazze Rezzonico e Manzoni



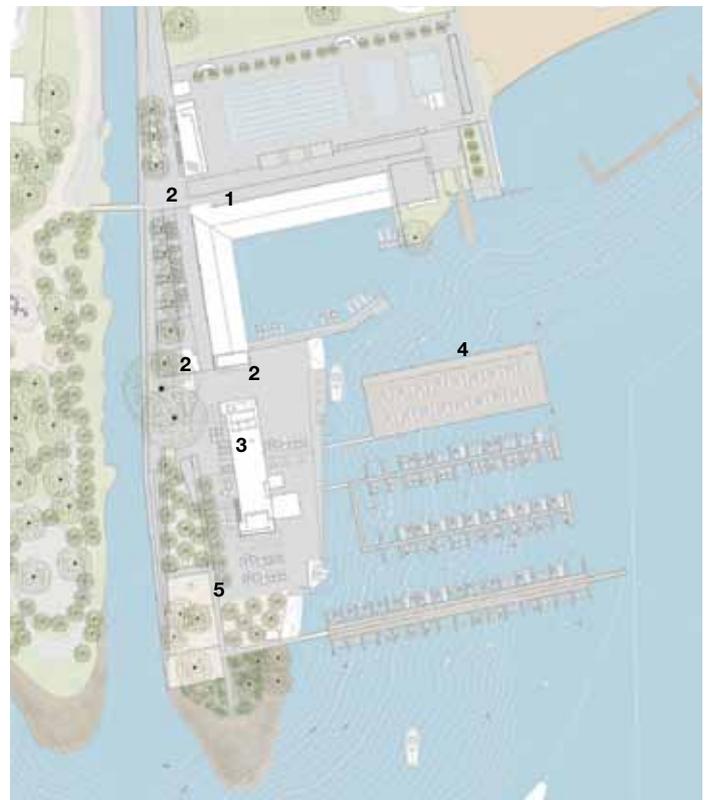
Prospetto del quai storico con l'inserimento della nuova Piazza del Ceresio



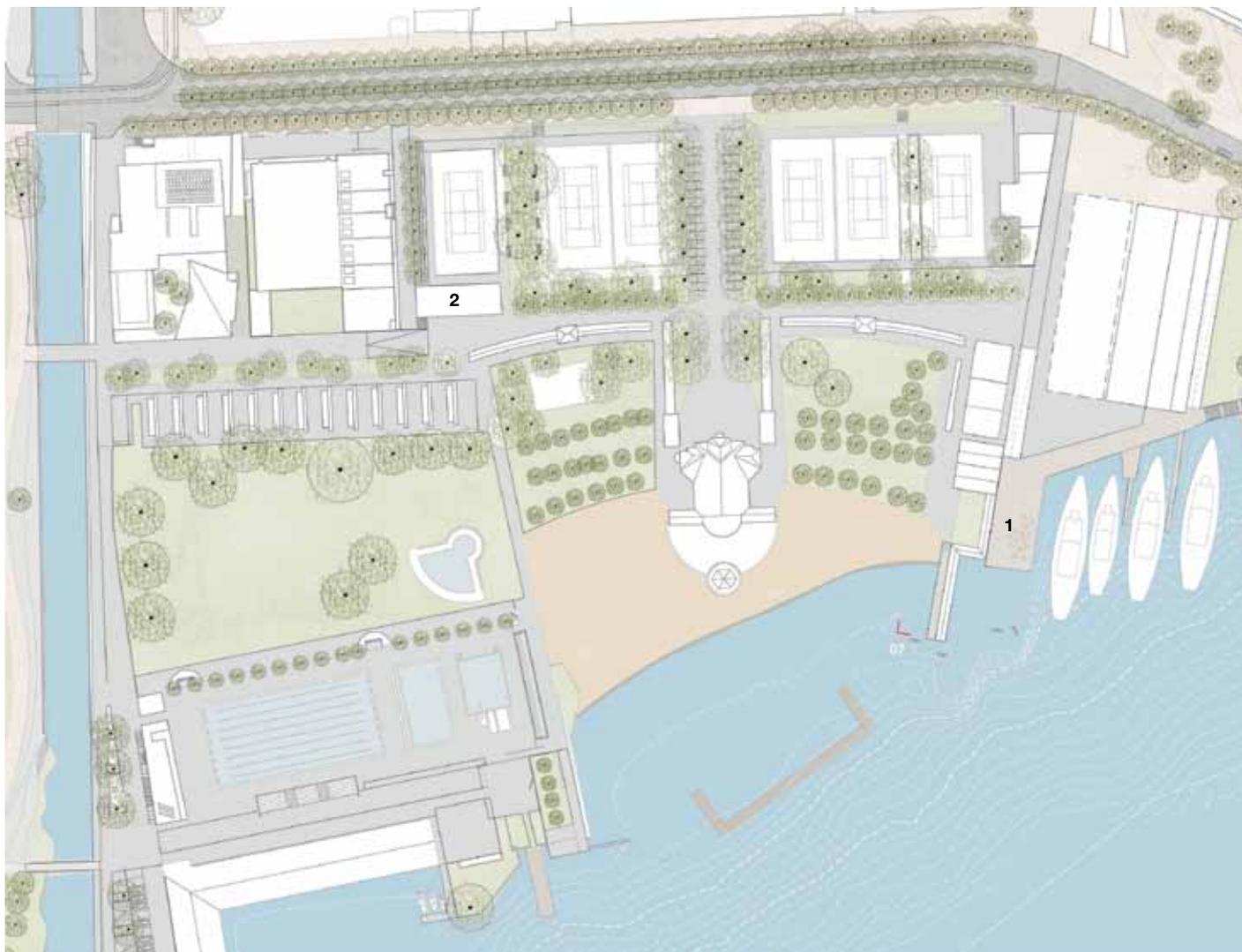
Settore 3
Parco Ciani e Campo Marzio Sud
“Il Parco Ciani”



Vista della foce (lato est) risistemata



Planimetria della Foce (lato est) con le strutture del Centro velico e del porto e con la punta più libera e fruibile – 1. Servizi igienici – 2. Chioschi, punto di ristoro – 3. Noleggio Kayak e paddle board – 4. Riorganizzazione pontili – 5. Eventi Lugano Marittima espansione



Planimetria di Campo Marzio Sud – 1. Belvedere e chiosco sopraelevato – 2. Clubhouse tennis



Concetto per i passaggi pubblici all'interno di Campo Marzio Sud

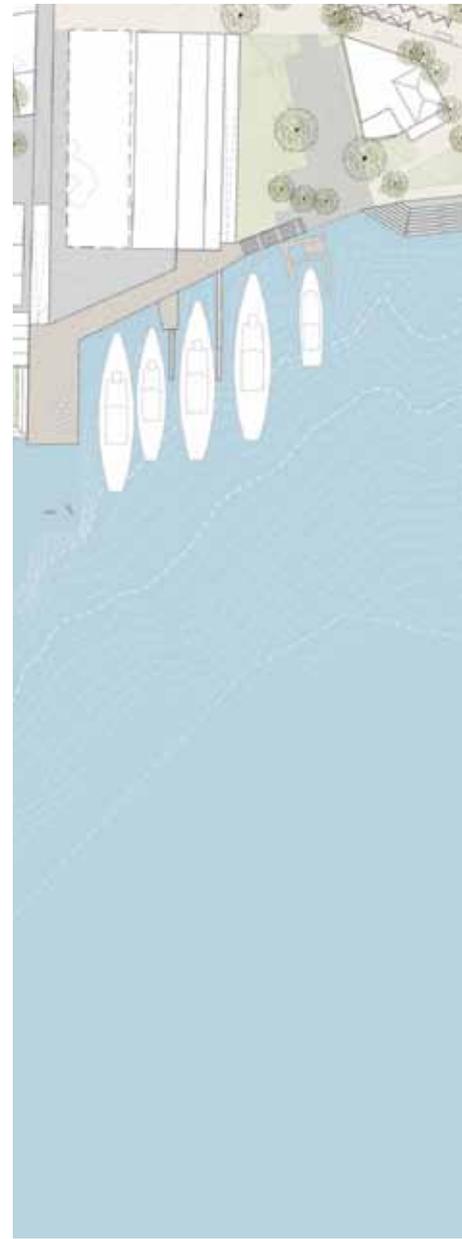
— tutto l'anno settembre-aprile



Settore 4
Dal Seegarten alla rupe del Ponte del Diavolo
“La riva rurale”



Vista di Piazza Emilio Bossi a Cassarate (con la piscina a lago sullo sfondo)



Sezione in corrispondenza di Piazza della Lanchetta



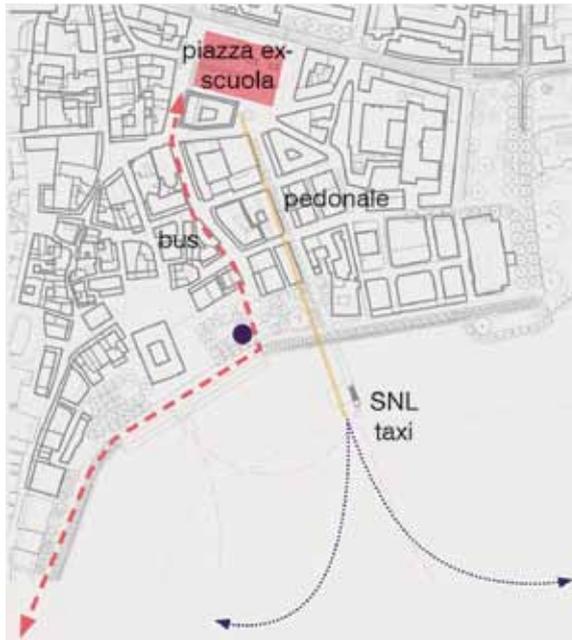
Sezione in corrispondenza del parco calistenico
con la nuova riva attrezzata



Planimetria del settore 4 — 1. Piscina — 2. Passerella — 3. Sentiero verso Gandria
 — 4. Piazza Emilio Bossi — 5. Nuovo porto della Lanchetta



Vista della piscina a lago e della nuova riva
 in corrispondenza del parco calistenico



Sistema dei percorsi del trasporto pubblico e della mobilità pedonale



Sezione di Piazzale ex-Scuole, importante nodo di interscambio del trasporto pubblico

Commento del collegio d'esperti

Il gruppo propone la sua lettura di quello che considera un paesaggio culturale caratterizzato da un forte legame tra uomo e acque del lago e suggerisce una valorizzazione delle componenti storiche e naturalistiche del lungolago. Una condivisibile presa di posizione del gruppo contrappone l'idea di permanenza a quella di passaggio, ciò che porta a una caratterizzazione dei diversi settori.

In senso generale, le proposte del gruppo intervengono con misure minime e con un atteggiamento puntuale, ridefinendo il carattere dei diversi settori, ad esempio trasformando il boulevard in un parco longitudinale o liberando l'affaccio centrale sul lago. Posizioni decise riguardano la copertura del Piazzale ex-Scuole o la creazione di un centro destinato alla "logistica urbana" in un piano dell'autosilo di Via Balestra.

La questione della mobilità nella zona centrale viene affrontata collocando la riflessione all'interno di un quadro di riferimento più ampio. Su questo tema, il gruppo non prevede interventi infrastrutturali importanti, ma immagina di applicare misure di moderazione del traffico ponderate e una progressiva pedonalizzazione del centro, avvalendosi di un'apposita segnaletica, di una nuova pavimentazione e di una ridefinizione delle velocità.

Per quanto riguarda i singoli settori, il gruppo suggerisce la creazione di un parco lineare (un nuovo giardino botanico) lungo Riva Caccia, una proposta interessante anche se si dovrebbero ancora discutere e approfondire i suoi contenuti. Potrà essere utile anche un approfondimento sul tema degli accessi all'acqua. Il porto, che richiede ancora alcune precisazioni da un punto di vista tecnico, viene ampliato e assume forme compatte dalla geometria interessante. Il parco si prolunga poi sino al LAC dove una grande piazza amplia lo spazio antistante all'edificio. La possibilità di avere un contatto fisico con le acque del lago merita però alcuni chiarimenti e approfondimenti. Viene proposta una soluzione per l'imbarcadere situato in prossimità del LAC, dotato di attracchi per imbarcazioni e completato con un edificio destinato ai servizi. Lungo Riva Vela vengono proposti nuovi giardini e, utilizzando le "lunette" esistenti, sono resi disponibili discreti accessi al lago.

Nel settore centrale è previsto un grande affaccio che assume le forme di una terrazza sul lago. Tale soluzione condivisa dal Collegio d'esperti. Per contro è meno condivisibile la proposta riguardante la vegetazione, in particolare la riorganizzazione in tre momenti dei giardini esistenti e la soppressione della doppia fila di alberi.

L'idea di spostare l'imbarcadere a est è interessante, anche se il suo disegno dovrebbe cercare una relazione con Piazza Manzoni, più che rispettare l'allineamento con Via della Posta. La realizzazione di un hub per la movimentazione delle merci e per la logistica urbana, ottenuto liberando un piano dell'autosilo, viene considerata interessante, così come la proposta di riattivare gli spazi situati nelle corti di alcuni edifici.

Riconsiderando l'equilibrio tra i tre porti, viene liberata la punta della Foce del Cassarate, che crea anche un nuovo accesso alle rive naturali del lago. Viene inoltre proposto un nuovo percorso tra Parco Ciani e l'area della Lanchetta, anche immaginando un attraversamento del fiume. Questo tema sarebbe da approfondire considerando lo sviluppo previsto per il sedime di Campo Marzio Nord.

L'idea di uno sviluppo compatto del porto in prossimità della Lanchetta, oltre a offrire un prolungamento della piazzetta sul lago, che lascia libero lo spazio di fronte ai giardini, ha il pregio di non intaccare il fronte della proprietà Seegarten.

Infine, la continuazione del percorso in direzione di Piazza Emilio Bossi avviene tramite una strada ridimensionata con dei marciapiedi più larghi e comodi. L'ultimo tratto della riva si snoda dal piccolo giardino di Via Riviera con una passerella sul lago, che dà origine a un nuovo specchio d'acqua. A questo proposito occorrerebbe precisare il carattere e le dimensioni della stessa. La soluzione proposta per questo luogo attribuisce a Punta del Diavolo una nuova polarità, creando un dialogo ideale con l'estremità del golfo a Paradiso. ■

Capofila del gruppo Sophie Agata Ambroise - Officina del Paesaggio sagl, Lugano

Sostituto capofila Michael Güller - Güller Güller architecture urbanism, Zurigo

Pianificatore e urbanista Güller Güller architecture urbanism, Zurigo

Architetto Güller Güller architecture urbanism, Zurigo

Architetto paesaggista Officina del Paesaggio Sagl, Lugano

Ingegnere del traffico mrs partner ag, Zurigo

Ingegnere civile IM Maggia Engineering SA, Locarno

Descrizione del progetto

La proposta del Gruppo Ceresio intende restituire qualità al lungolago rivalutando l'esistente e rigenerando lo spazio pubblico. Grazie a un'attenta lettura dell'evoluzione storica e attraverso la declinazione di 5 principi (declinare gli accessi all'acqua, reinterpretare il grande giardino insubrico, ritrovare il ritmo della passeggiata, orientare gli edifici verso il lago, creare spazi capaci di accogliere una mixité di funzioni ed usi) il progetto introduce un "nuovo paesaggio iconico". Inoltre, esso intende riportare in luce il genius loci del sito e introdurre una lettura contemporanea della storia, creando configurazioni dello spazio capaci di valorizzare le peculiarità e le relazioni sociali a scala di quartiere, nel contempo immaginando un lungolago continuo e unitario.

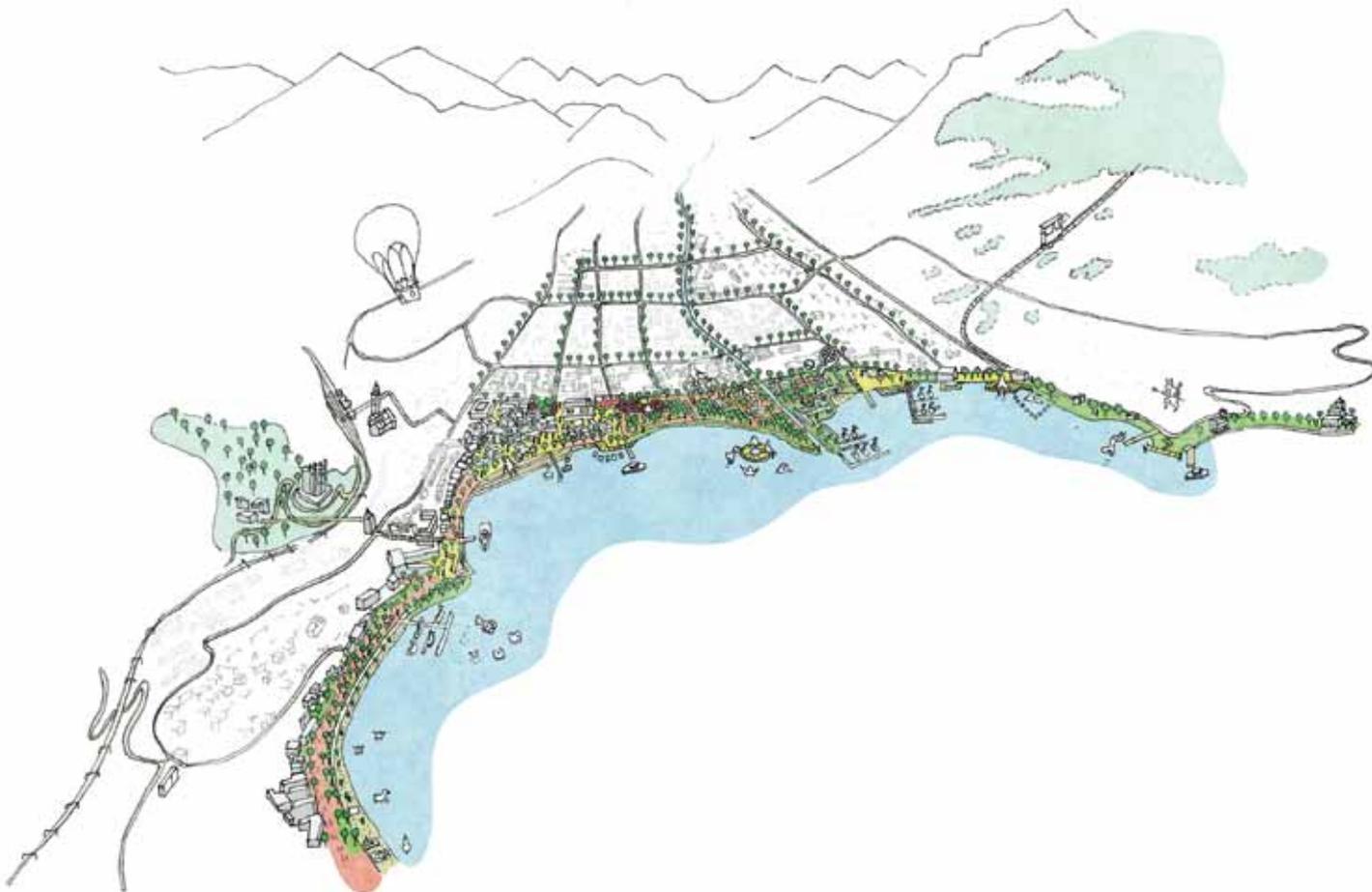
A partire dalla cancellata del Parco di Villa Favorita ha inizio una "passeggiata sospesa sul paesaggio" (Promenade sospesa), che si prolunga sino alla Lanchetta. Questa fornisce l'occasione per connettere gli spazi pubblici, oggi situati a cavallo tra il lago e l'abitato, favorendo l'accessibilità delle rive attraverso la creazione di piazzette, balconate, gradonate e deck in legno, ridando così qualità ai quartieri Cassarate e Castagnola. Dagli edifici della SNL, sino a Rivetta Tell, si affaccia il Parco fluviale del delta: un unico grande spazio verde, collettore di attività pubbliche dotato di grande permeabilità. Parco Ciani è mantenuto nella sua configurazione originaria e in prossimità della riva si prevede una struttura galleggiante e facilmente raggiungibile a nuoto. Attraverso un'operazione di reuse/recycling, mantenendo solo la copertura dell'edificio per creare uno spazio pubblico flessibile, Palazzo dei congressi assume e ospita nuove funzioni (mercato, atelier, cinema all'aperto, festival di street food, uffici per il co-working, sale prova, ecc.).

In Piazza Indipendenza, il nodo intermodale del trasporto pubblico diventa un luogo di scambio e convivialità.

Da Rivetta Tell si accede al nuovo attracco dell'imbarcadero e alle postazioni destinate all'affitto di pedalò e di motoscafi turistici. Per l'area del centro storico, tra Rivetta Tell e Piazza Luini (Lugano City), il progetto prevede la trasformazione della grande strada, che attualmente separa il lago dalle piazze, in una strada dalla sezione contenuta. Essa attraversa un unico grande spazio pubblico rivolto a lago, permettendo così alle terrazze dei negozi e dei ristoranti di disporre di una migliore relazione con l'acqua. In Piazzale ex-Scuole, ridando la conformazione originale all'area antecedente l'abbattimento delle scuole nel 1968, il progetto prevede la creazione di un edificio a corte con giardino pubblico. L'intervento permette uno sviluppo immobiliare di tipo cooperativo da destinarsi a abitazioni e spazi civici intergenerazionali, riportando così vitalità e giovani famiglie in centro. Nelle piazze Rezzonico, Riforma e Manzoni una pavimentazione unitaria lambisce i giardini storici restaurati e si prolunga sino alle gradonate affacciate a lago a sbalzo sull'acqua. Inoltre, lungo il quai sono collocati appositi chioschi.

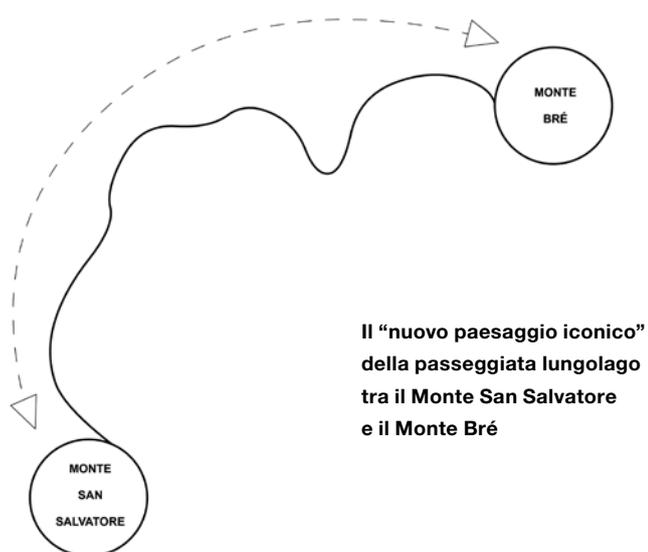
La gradonata si prolunga con un "camminamento a fior d'acqua" sino al nuovo spazio pubblico situato a lago, di fronte al LAC. Da Piazza Luini sino a Paradiso si estende la Parkway, un parco lineare capace di trasformare una strada trafficata in un luogo dove sostare e passeggiare. Nuove alberature e la creazione di ulteriori superfici porose e verdi permettono di contrastare gli effetti del cambiamento climatico. Vengono poi ricreate delle rive naturali consolidando i muri storici del fronte lago e incrementando la biodiversità lacustre.

In centro, si propone di ridurre il traffico veicolare in modo da generare nuove qualità per i pedoni e permettere maggiore efficienza al trasporto pubblico. In generale, il lungolago viene caratterizzato da un'atmosfera improntata alla lentezza, alla tranquillità e alla contemplazione.

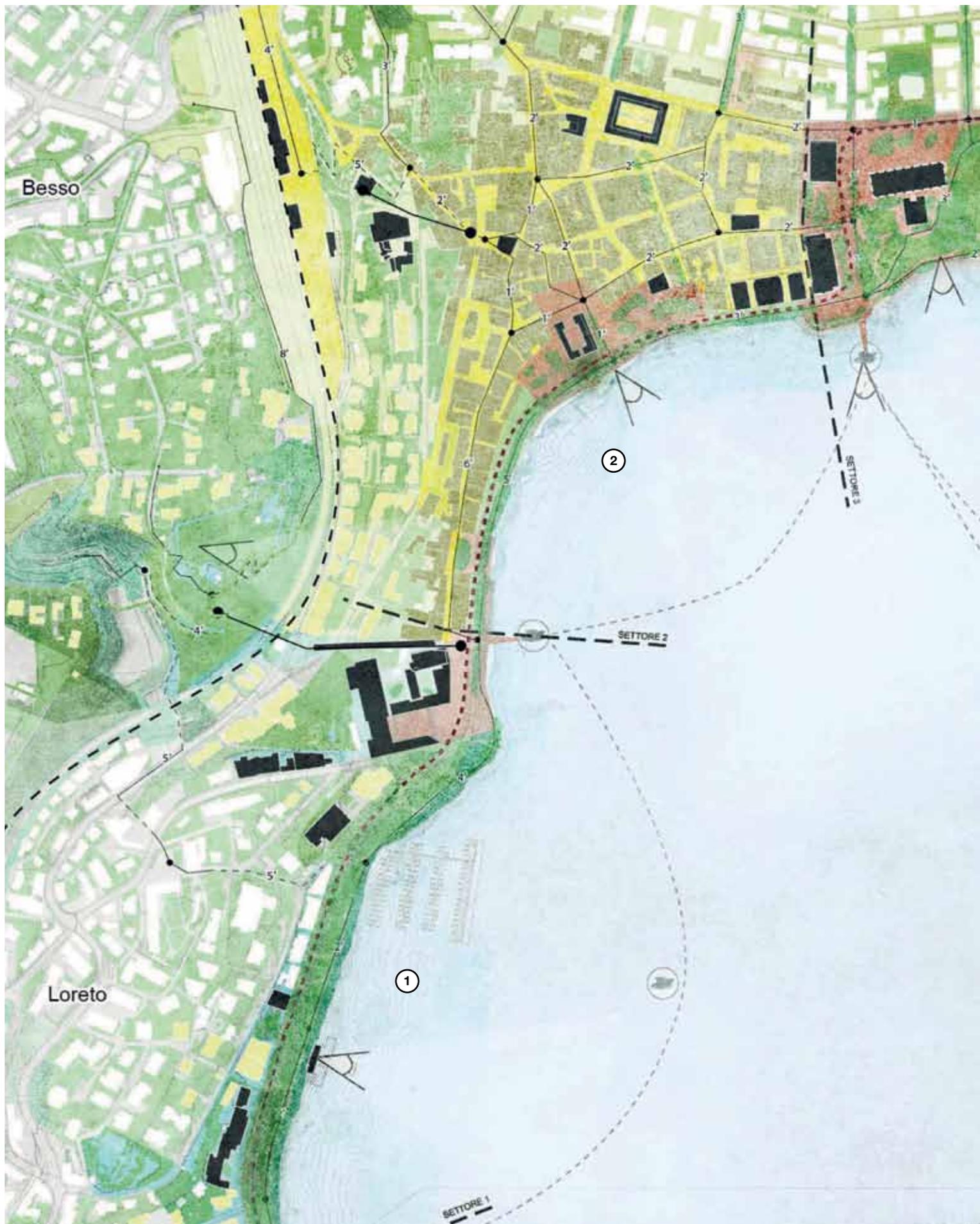


I cinque principi alla base dello sviluppo progettuale:

- 1. Declinare gli accessi all’acqua – 2. Reinterpretare il grande giardino insubrico – 3. Ritrovare il ritmo della passeggiata
- 4. Orientare gli edifici verso il lago – 5. Creare spazi capaci di accogliere mixité di funzioni ed usi

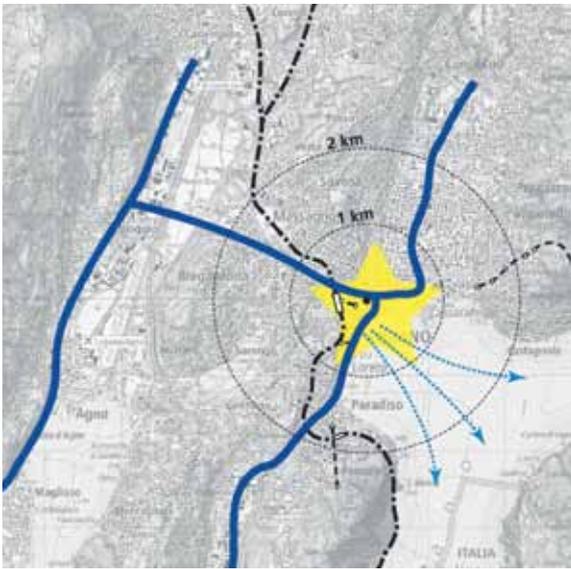


**Il “nuovo paesaggio iconico”
della passeggiata lungolago
tra il Monte San Salvatore
e il Monte Bré**

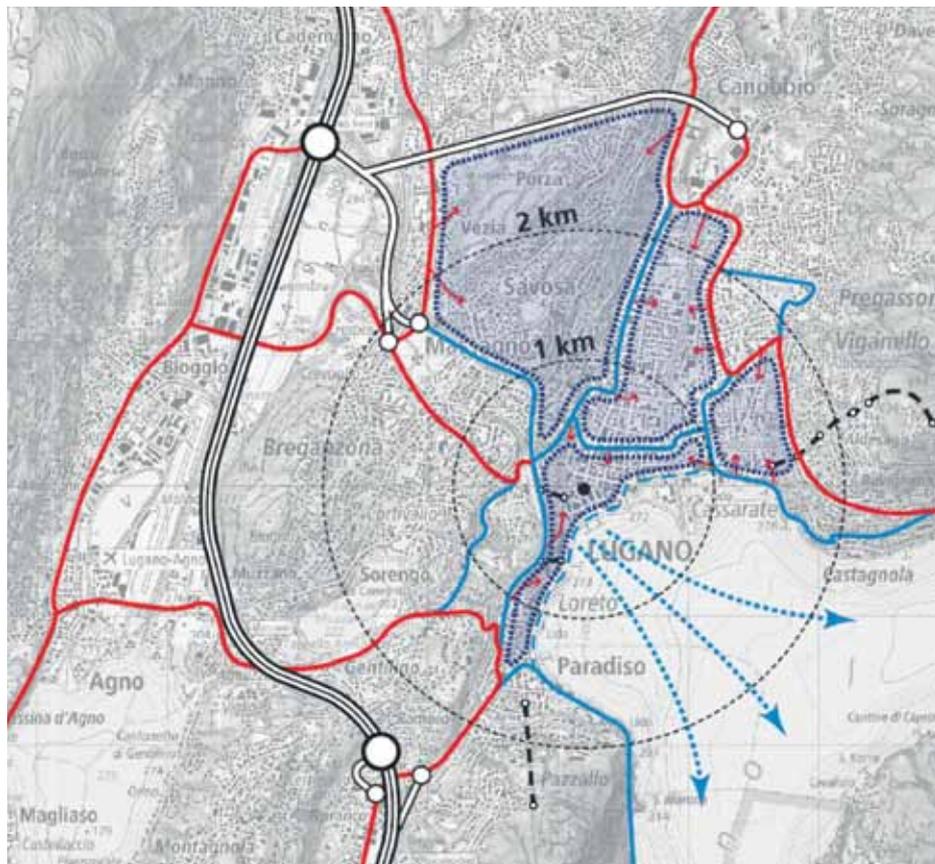


Piano generale — 1. Da Paradiso ai Giardini Belvedere “La Parkway” — 2. Comparto centrale “Lugano city”
 — 3. Parco Ciani e Campo Marzio Sud “Il parco del delta” — 4. Dal Seegarten alla rupe del Ponte del Diavolo “La promenade sospesa”



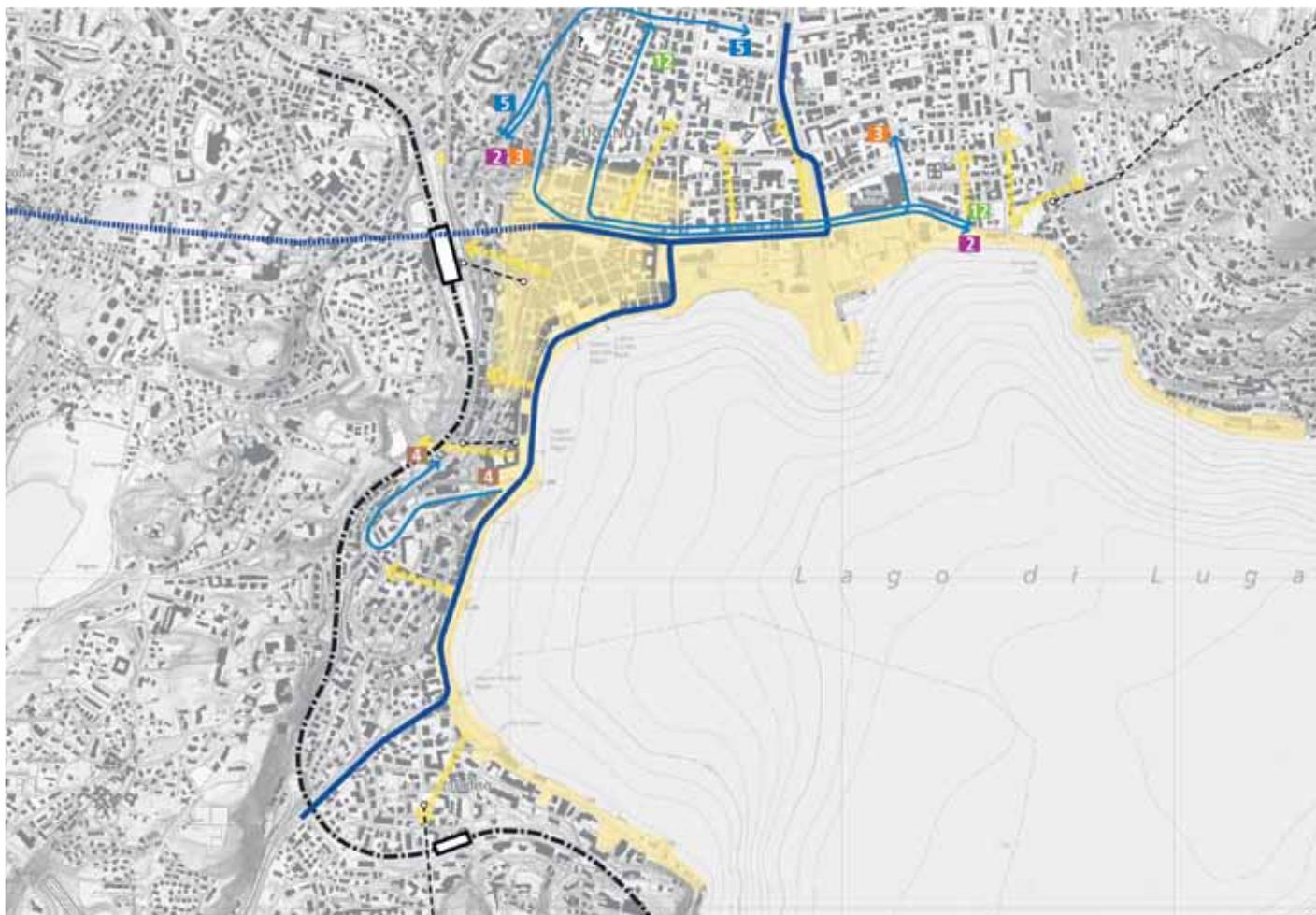


— **Concetto di sviluppo per il trasporto pubblico:**
il disegno ad H della rete tram-treno



Il tema della mobilità è declinato secondo quattro principi di sviluppo: — 1. Organizzare l'accessibilità delle auto "dall'esterno" e placare il traffico in centro — 2. Definire una gerarchia e semplificare le reti di mobilità — 3. Ammettere la pianificazione per offerta — 4. Integrare in una dinamica evolutiva (agire per gradi)

— Rete bus — Rete stradale



Evoluzione della rete del trasporto pubblico (orizzonte temporale 2029)

— Rete tram-treno — Rete bus ●●●● Attenzione particolare alla continuità pedonale

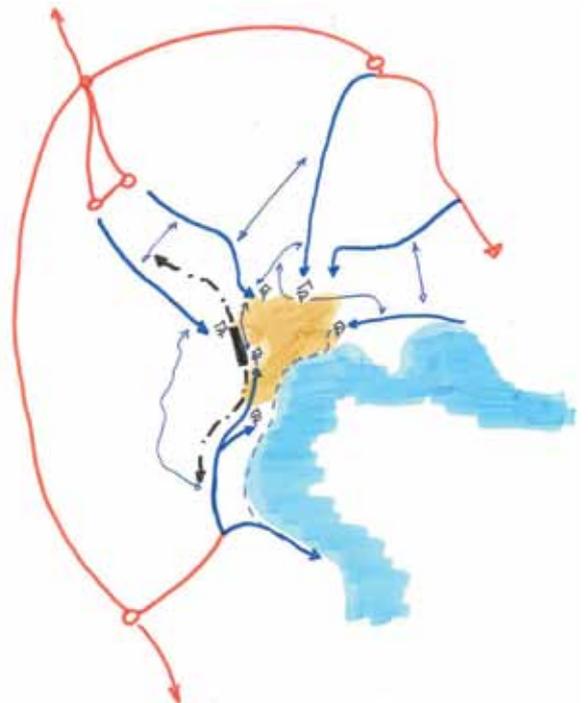




Modifica del modello viario in centro (orizzonte temporale 2021-2025), con l'eliminazione delle svolte a sinistra, per deviare l'accesso al centro percorrendo il lungolago



- Rete stradale di collegamento — — Rete stradale tranquilla volume di traffico limitato
- Attenzione particolare alla continuità pedonale





I principi della rete ciclabile

- Corsia ciclabile - - - Circolazione mista di ciclisti e automobili
- . - Circolazione mista di ciclisti e TP Circolazione mista di ciclisti e pedoni



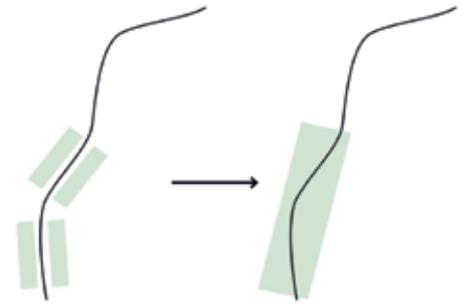
Il concetto della mobilità per il lungolago si intreccia con le scale superiori (linee rosse). Sulla scala dell'agglomerato, le auto accedono al centro di Lugano "dall'esterno" (linee blu), i parcheggi pubblici (P) sono utilizzati in base alla origine del viaggio e non in base alla destinazione. Le reti stradali sono ridisegnate per rendere più logico l'aggiramento del centro piuttosto che l'attraversamento. L'accesso ai parcheggi è il più diretto possibile



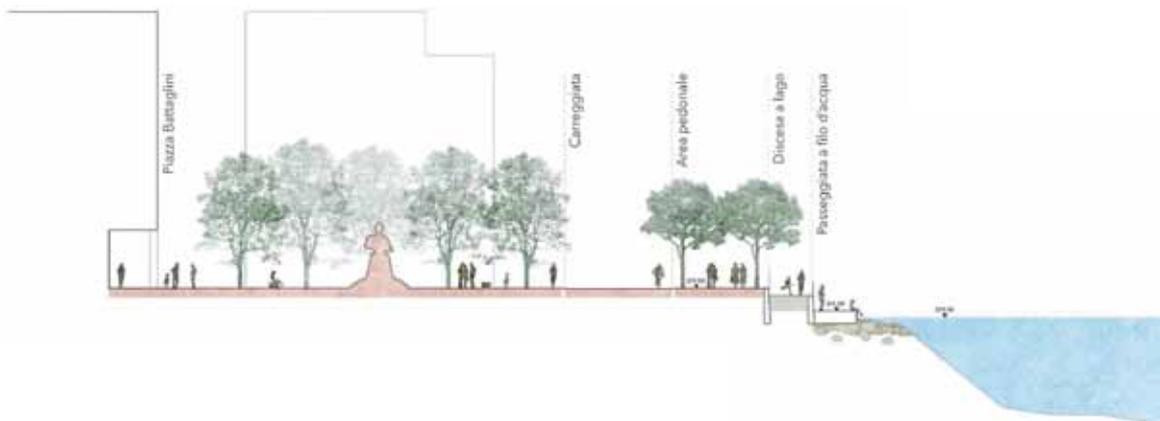
Settore 1
Da Paradiso ai Giardini Belvedere
“La Parkway”



Vista del progetto complessivo per l'area del LAC



Da una strada contornata da spazi verdi
a una strada nel cuore di un parco



Sezione di Piazza Battaglini e Riva Vela, con la modifica
dello spazio stradale e il nuovo accesso alla riva



Planimetria dell'area antistante il LAC. Una promenade, tra Hotel, Musei e chioschi dove poter passeggiare lungo il lago o ritrovare la dolcezza di una riva naturale



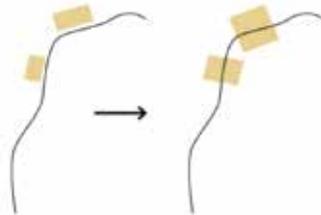
Sezioni in corrispondenza di Riva Caccia e del LAC, quest'ultima con al centro la nuova Parkway



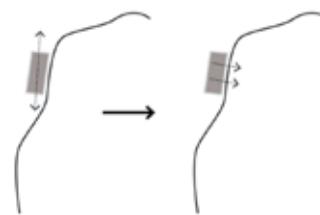
Settore 2
Comparto centrale
“Lugano city”



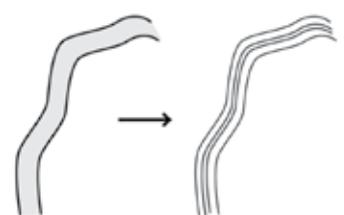
Vista del progetto complessivo per l'area delle tre piazze centrali



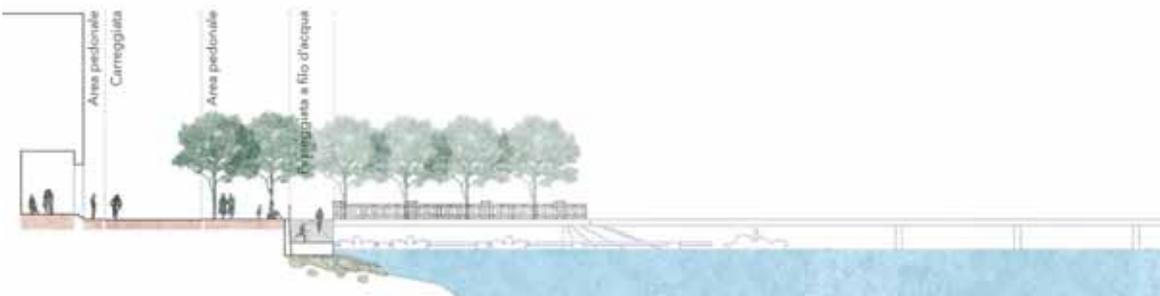
Dalle piazze dall'altro lato della strada... alle piazze che si prolungano sino alle rive del lago



Dai servizi di ristorazione e commercio che danno le spalle al lago... ai servizi rivolti verso il lago



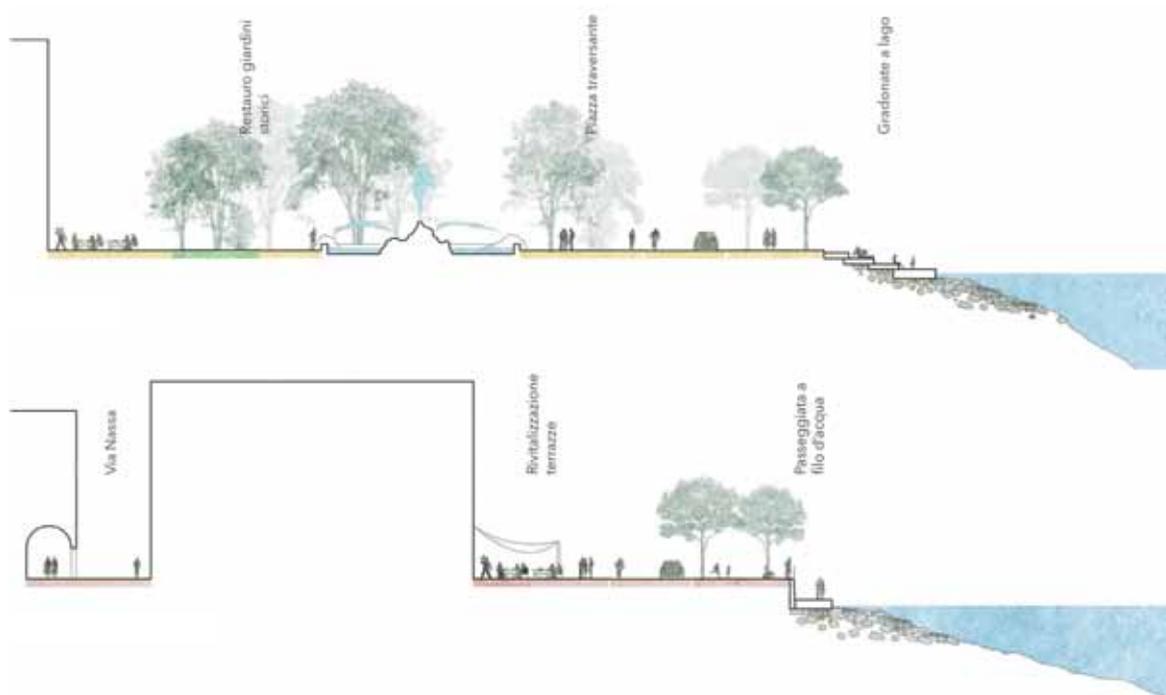
Da una grande strada trafficata... a una piccola strada tra due grandi passeggiate



Sezione di Riva Albertoli e dei Palazzi Gargantini, con la modifica dello spazio stradale e con la nuova passeggiata a filo d'acqua



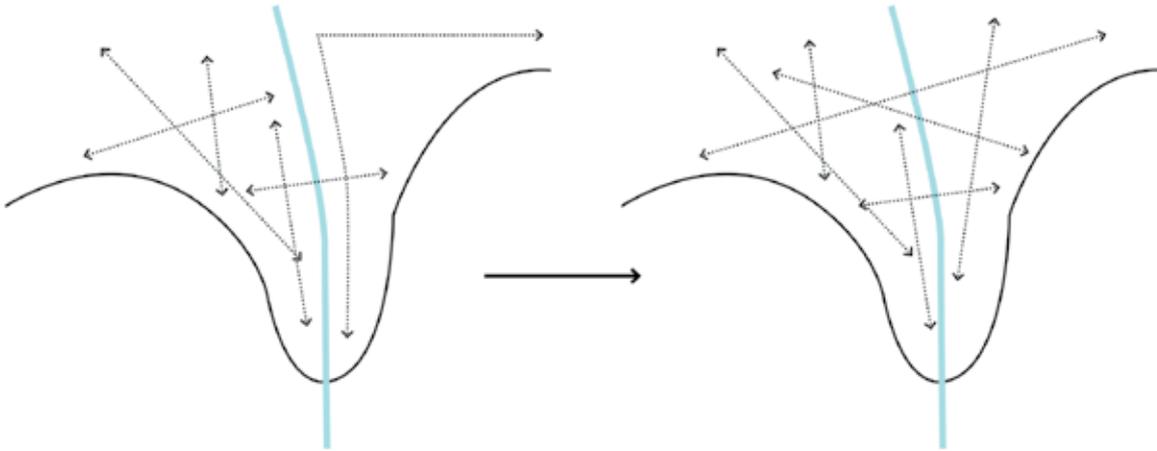
Planimetria del comparto. L' ambiente quotidiano del cittadino luganese, la città consolidata con grandi piazze che si prolungano sino alle rive, un centro storico permeabile e rivolto al lago



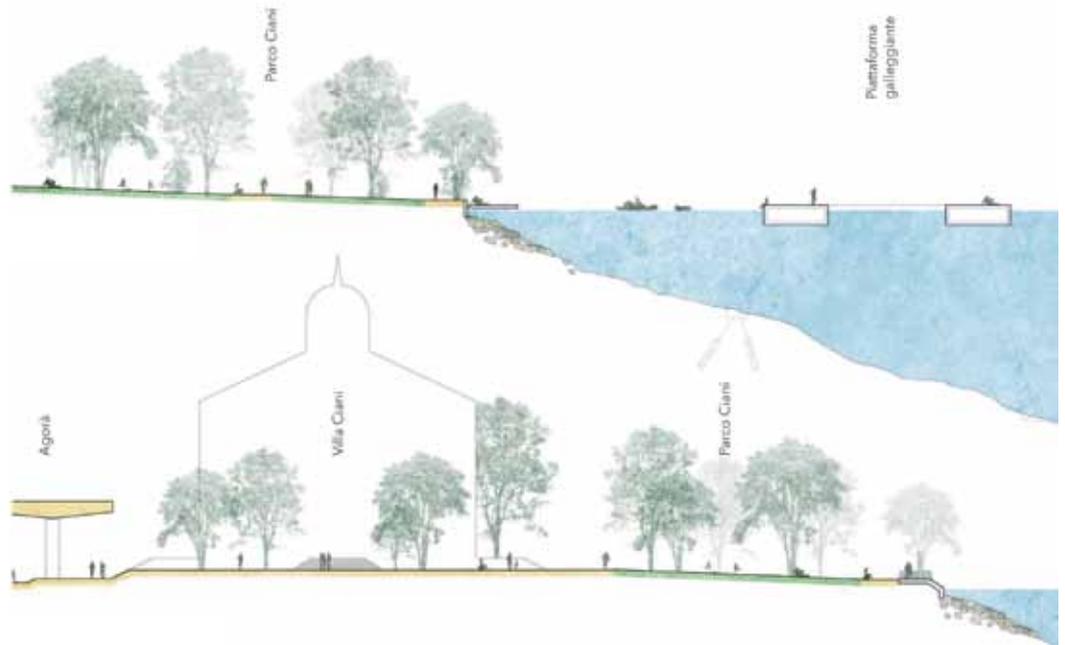
Sezioni in corrispondenza di Piazza Manzoni (con l'ampia gradonata a lago) e di Via Nassa-Riva Vela; quest'ultima con la nuova passeggiata a filo d'acqua e con nuove terrazze a contatto con gli edifici



Settore 3
Parco Ciani e Campo Marzio Sud
“Il parco del delta”



Dal parco disconnesso dalle funzioni della riva sinistra... ad un unico parco del delta



Sezioni del Parco Ciani, con la nuova piattaforma galleggiante (sopra),
e in corrispondenza del Palazzo dei Congressi (sotto)



Planimetria del comparto tra Palazzo dei Congressi e il Fiume Cassarate.

Un grande parco fuviale, luogo prediletto per lo svago, la cultura e lo sport. Catalizzatore delle attività urbane che si snodano lungo il fiume Cassarate

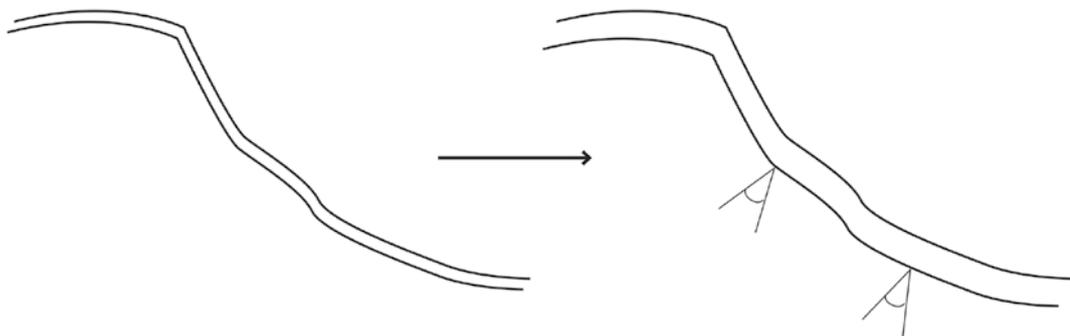




Settore 4
Dal Seegarten alla rupe del Ponte del Diavolo
“La promenade sospesa”



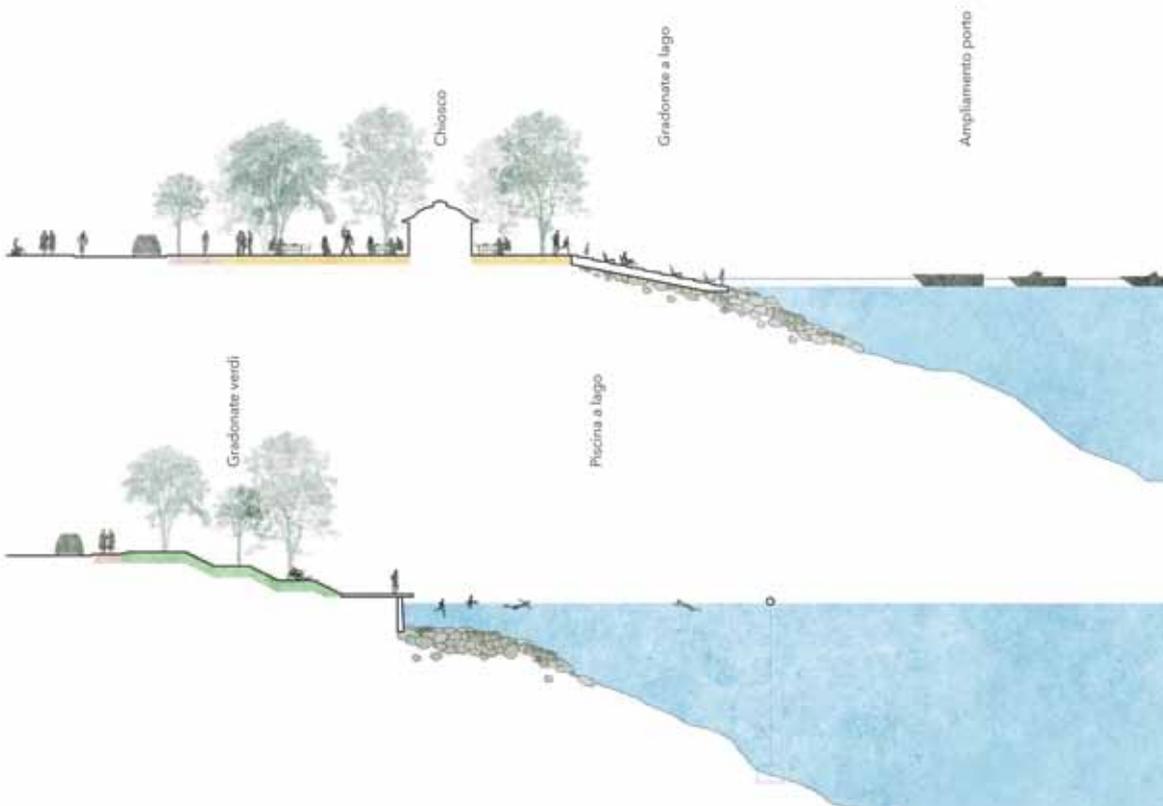
Vista del progetto complessivo per il settore 4



Da un percorso pedonale stretto...
a una promenade sospesa e aperta verso il paesaggio



Planimetria del comparto. La passeggiata sospesa sul paesaggio è l'occasione di interconnettere e riqualificare la successione di spazi pubblici già esistenti tra i quartieri e il lago



Sezioni in corrispondenza della Nuova Piazza Lanchetta, con la gradonata liberata dalle imbarcazioni (sopra), e del parco calistenico, con la nuova piscina a lago (sotto)



Proposta di nuovo edificio residenziale a corte, in alternativa al nodo del trasporto pubblico in Piazzale ex-Scuole



Schema di funzionamento del nuovo nodo di interscambio del trasporto pubblico in Piazza Indipendenza
 — Agglobus (o tram, lungo termine) — Altri bus — Automobili

Commento del collegio d'esperti

Il gruppo propone un'attenta lettura dell'evoluzione storica del comparto del lungolago, che si presenta come introduzione a un "nuovo paesaggio iconico", sulla base della definizione di alcuni principi. I diversi settori urbani individuati dal programma di gara vengono ridefiniti e caratterizzati con l'intenzione di riscoprirne il *genius loci*. Inoltre, il progetto intende valorizzare un'immagine "romantica" della Città (non è forse mai esistita) e declina il tema liberamente con recuperi dei giardini storici nel Settore 2 (questo tema purtroppo non viene rappresentato nei piani).

La proposta di una riva naturale lacustre, situata davanti all'esistente muro di sostegno a lago di Riva Caccia (Settore 1), risulta essere un po' troppo artificiale. Oltre a questa proposta, il progetto prevede che il quai diventi una parkway in grado di conferire un'identità di parco attrezzato alla fascia che separa il lago dalle costruzioni situate ai piedi della collina. Si ritiene che il suo disegno possa essere ulteriormente rafforzato attraverso una riduzione delle superfici minerali pedonali impermeabili.

Il Collegio d'esperti apprezza la presenza di alberi fronte piazza del LAC, ma non è convinto della relazione tra la proposta di gradonata a lago e il muro storico dei Giardini Belvedere. La rinaturazione della foce del Riale Tassino è ritenuta un po' forzata, specialmente in relazione al contesto urbano e alla limitatezza del tratto del riale che dovrebbe riemergere a seguito dell'intervento. Anche il camminamento a filo d'acqua, posto a ridosso del muro di sostegno storico tra Riva Vela e Riva Albertolli, non è ritenuto sufficientemente convincente e pare un doppione della passeggiata esistente lungo il muro storico. Peraltro, il nuovo elemento è di difficile fruizione, sia per la sua profondità ridotta, sia per l'assenza di funzioni di utilità pubblica. Viene per contro valutata positivamente la proposta di creare una gradonata a lago di fronte alle tre piazze situate in prossimità del Palazzo Civico.

Il Collegio d'esperti non è convinto dello spostamento dell'imbarcadero presso Rivetta Tell, malgrado lo slittamento del nodo intermodale su Piazza Indipendenza. L'imbarcadero, infatti, risulta essere troppo decentrato rispetto ai luoghi di fruizione principali dello spazio pubblico (piazze Manzoni, Riforma e Rezzonico).

Il Collegio d'esperti ha invece molto apprezzato la volontà di pedonalizzare il centro (Via Magatti e Via della Posta) tramite una modifica dei percorsi viari del trasporto pubblico.

La proposta di aggiungere nuovi contenuti (cooperativa abitativa e spazi civici) su Piazzale ex-Scuole è considerata poco percorribile: questo spazio richiede la possibilità di una fruizione pubblica al pian terreno in modo da rispondere ai bisogni delle fermate dei trasporti pubblici nei diversi orizzonti temporali. L'opzione di collocare un nodo intermodale presso Piazza Indipendenza richiede certamente approfondimenti sull'evoluzione temporale della viabilità a grande scala. Non viene ritenuta del tutto convincente l'idea di collocare un'agorà o un mercato coperto all'interno di Palazzo dei Congressi.

Considerando il tema della mobilità, è ritenuta valida la proposta di eliminare le due svolte a sinistra tra Viale Cattaneo e Corso Elvezia per ridurre l'afflusso sul lungolago e favorire il transito del trasporto pubblico. Interessante la collocazione di un nuovo ponte pedonale dietro al Liceo cantonale, che si prolunga fino al cantiere navale e che facilita la permeabilità del comparto.

Il progetto propone di creare la "Nuova Piazza Lanchetta" inglobando anche il cantiere della SNL. Il porto viene ripensato e completato con una nuova "terrazza prendisole" aperta al pubblico. Da Piazza Emilio Bossi si snoda una passerella che si estende lato lago dal Ristorante Galleria Arté e si attesta in corrispondenza del parco calistenico con il disegno di una zona balneabile a lago. Da Piazza Bossi a Ponte del Diavolo il percorso è quello esistente e il progetto non propone particolari miglioramenti per risolvere le problematiche dei nuovi flussi previsti fino a Villa Favorita. ■

Team BMW

Capofila del gruppo Paolo L. Bürgi, Studio Bürgi, Camorino
Sostituto capofila Stephan L. Bürgi, Studio Bürgi, Camorino
Pianificatore e urbanista Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Zurigo
Architetto Josep Lluís Mateo, Mateo Arquitectura GmbH, Zurigo
Architetto paesaggista Paolo L. Bürgi, Studio Bürgi, Camorino
Ingegnere del traffico Emch+Berger Verkehrsplanung AG, Berna
Ingegnere civile Anastasi+Partners SA, Locarno

Descrizione del progetto

Il concetto proposto dal gruppo mette in scena l'unicità del lungolago: uno spazio variegato e ricco di episodi molto differenti, segno continuo ed esteso a scala territoriale, unico nel suo genere, dotato di una eccezionale forza geografica. Il percorso del sole accompagna i punti principali del progetto e ne traccia una possibile progressione: il sole è protagonista silenzioso del nuovo lungolago mentre il verde è un elemento continuo che viene reinterpretato. Da Paradiso sino al bagno galleggiante collocato in prossimità di Via Riviera sarà infatti possibile passeggiare con continuità percorrendo scenari diversi. Si potrà poi proseguire verso Gandria. Si rispettano i filari storici di tigli che, in alcuni tratti, vengono prolungati.

Come segno contemporaneo, il boulevard che va da Piazzale ex-Scuole fino a Cassarate diventa un elemento continuo e riconoscibile. Sul lato est, il verde cambia ancora grazie ai giardini di Cassarate. Vengono individuati e disegnati due momenti emblematici per la vita civica e culturale di Lugano e si cerca di definire uno spazio pubblico più ampio e un maggiore contatto con il lago: il "LAC au Lac" e la Piazza Manzoni. Similmente, nel prolungamento degli spazi urbani verso il lago (Musec, Giardini Belvedere, Piazza Battaglini, Rivetta Tell), grazie ad una pavimentazione unica e ad una riscoperta spazialità, si consolida l'identità delle aree e la naturale progressione verso l'acqua.

Depotenziato rispetto ad altre modalità di spostamento (pedoni, bici, mobilità lenta), il traffico veicolare viene ridimensionato. Le automobili continuano a transitare (il loro numero viene però ridotto) attraversando spazi dove la mobilità lenta è prioritaria. Nel centro cittadino si adotta un disegno user-friendly degli spazi per la mobilità, con aree pedonali ampie e piantumate e riduzione della velocità dei veicoli.

La Città di Lugano non cessa di rinnovarsi, di evolvere, di sperimentare grazie a nuovi volumi e a rinnovate relazioni con il contesto. Nuove architetture individuano e trasformano alcuni spazi costruiti, centrali per il presente e per l'immediato futuro della città: Piazzale ex-Scuole diventa un importante momento di distribuzione verso il lago, l'area della Società Navigazione Lago di Lugano verso il delta, o ancora un nuovo edificio al Casinò.

Attraverso la riorganizzazione del porto e il rimesaggio delle imbarcazioni, si libera spazio pubblico e si raddoppia la capacità esistente. In continuità con l'attuale volumetria del porto, una struttura leggera sostiene le imbarcazioni e si dissolve gradualmente a contatto con l'acqua.

Oltrepassando la spiaggia, verso il nuovo boulevard, un edificio di servizio (complementare al centro congressi) si relaziona con il cantiere navale. Nel porto viene collocato un nuovo edificio per le attività legate alla vela e ai club (con bar e terrazza) e un nuovo pier che guarda in direzione della Città. Per godere l'ultimo sole del pomeriggio e del tramonto ci si può recare al sundeck, un nuovo luogo di ritrovo, svago e relax.

Il progetto diventa una piattaforma per promuovere progettualità, confronto e nuove idee, come ad esempio il recupero dei tetti piani (aree con potenzialità della "Città alta"). Esso prevede l'utilizzo di spazi come giardini verdi o aree di svago alla scala di quartiere.

La realizzazione del progetto è compatibile con qualsiasi evento già esistente (Longlake, Lugano Buskers Festival, concerti, manifestazioni, gare di corsa, bicicletta o altro). Le nuove piazze possono diventare la cornice per gli eventi, luoghi caratteristici inseriti in un concetto generale valido per tutto il lungolago.



1. Follow the sun
il percorso del sole
accompagna il progetto



**6. Le architetture
tra presente e futuro**
la Città che non cessa
di rinnovarsi



2. Raggiungere il luogo
le diverse esperienze
dalla città - dal lago - lungo
il lago - dall'asse connettivo
urbano



7. I nuovi luoghi, Space Oddity
nuovi spazi sul lago -
"Effetto Bilbao"



3. Il verde storico
sentire le architetture verdi
storiche: i viali alberati,
il parco in città, l'attraversa-
mento nel verde, i giardini
di Cassarate



8. Passeggiare lungo la città
si raddoppia la passeggiata
a lago sul lato urbano,
ci si avvicina ai musei, agli
edifici storici, ai negozi



4. Le piazze maggiori
la Piazza al LAC e la Piazza
Manzoni: palcoscenici
emblematici



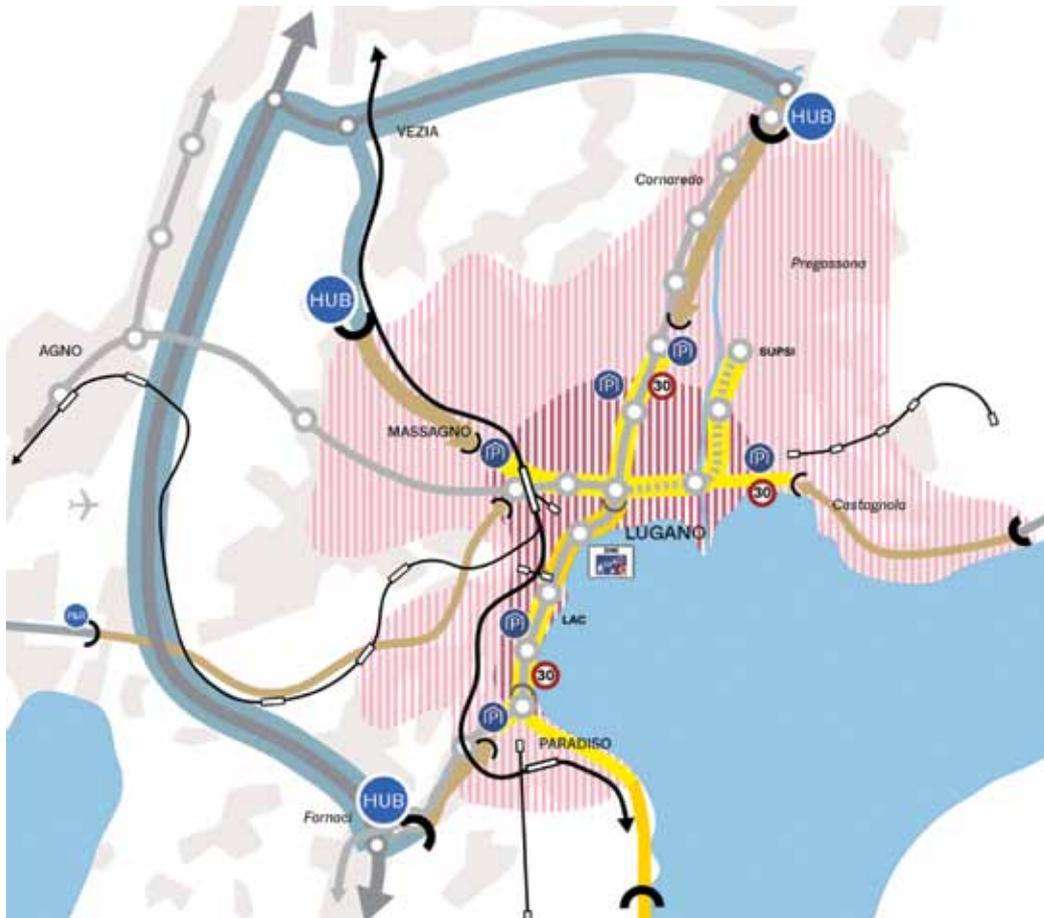
9. Floating on the water
i ristoranti galleggianti sull'acqua,
il lungolago ampio liberato
dalle piccole strutture aggiunte
nel tempo, la vista di nuovo
aperta sul lago



5. Le uscite urbane a lago
assecondare la progressione
dalla Città verso l'acqua



10. La vivacità dietro le quinte
il progetto come piattaforma
per promuovere la progettualità
e le nuove idee



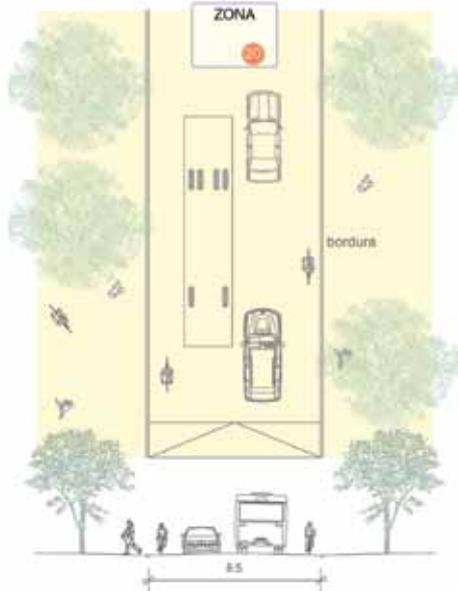
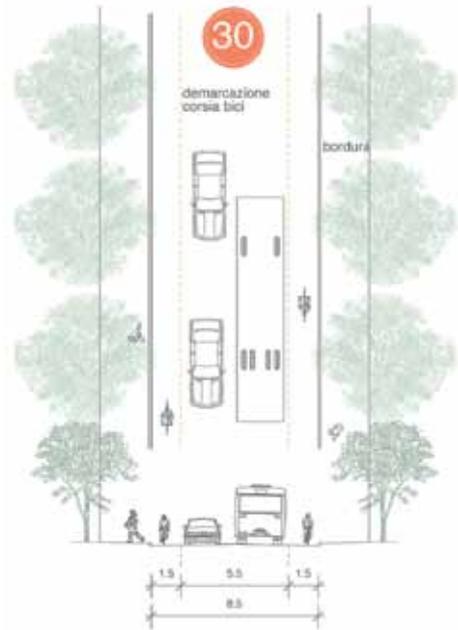
Strategia per la riduzione e lo spostamento del traffico veicolare



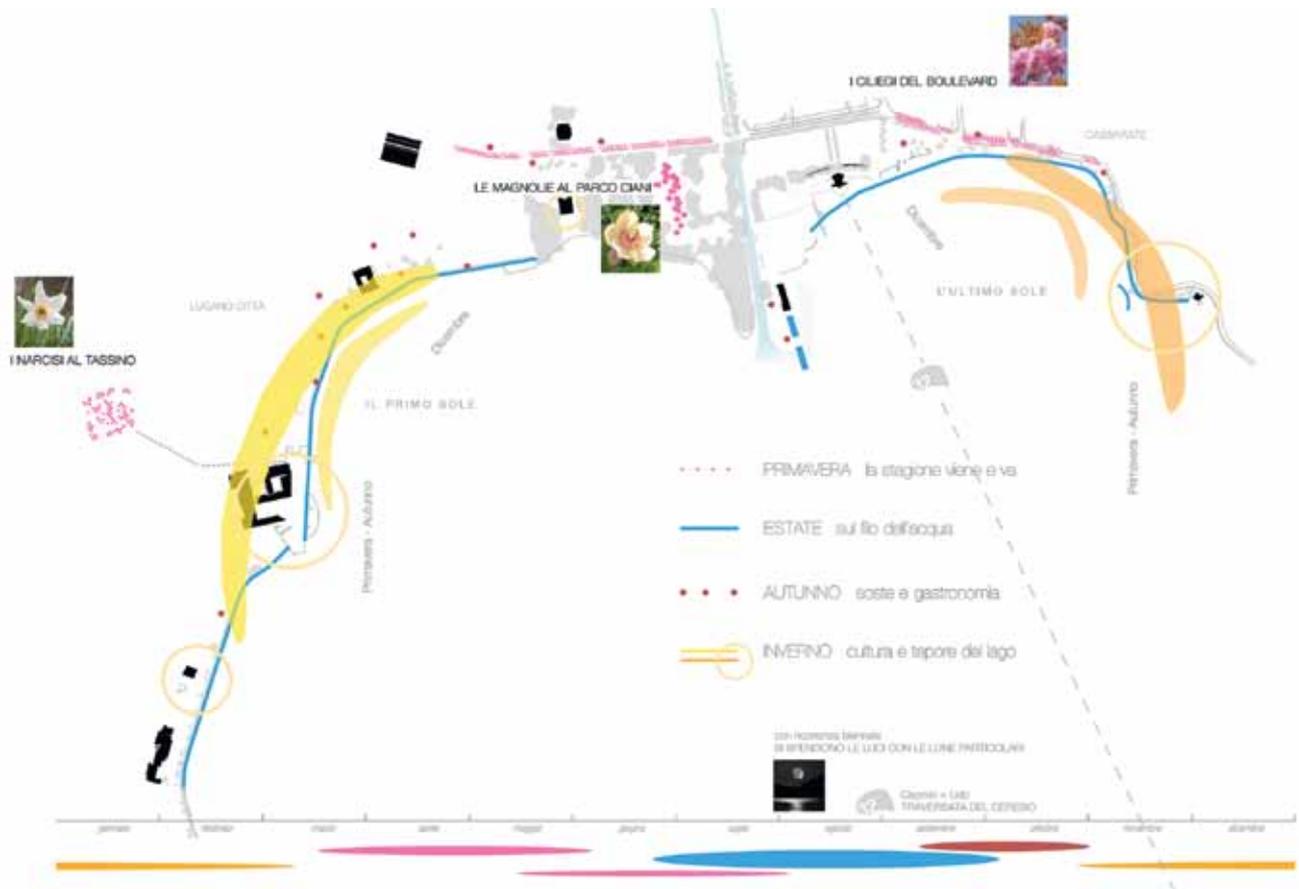
Strategia per il coordinamento tra traffico e spazio urbano

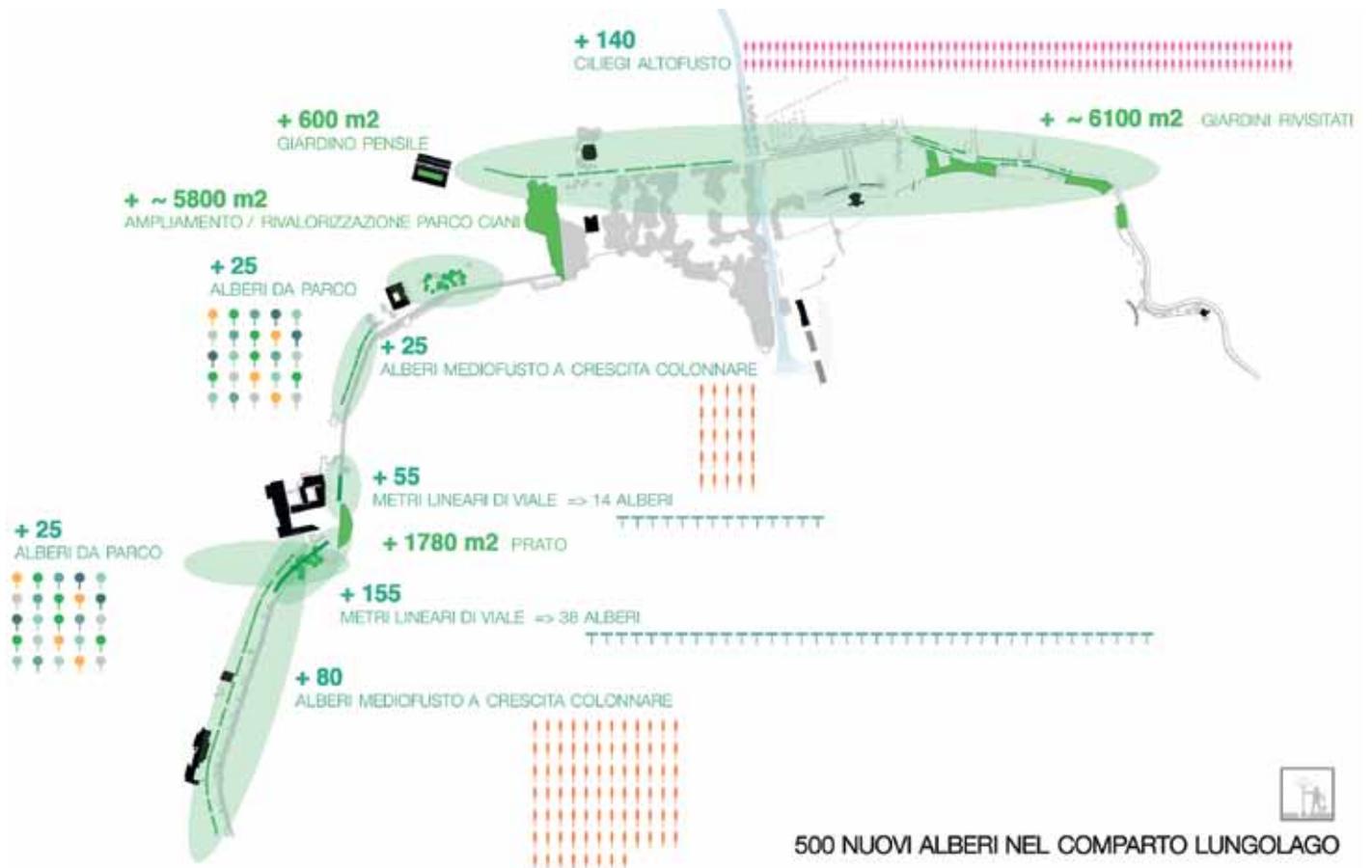
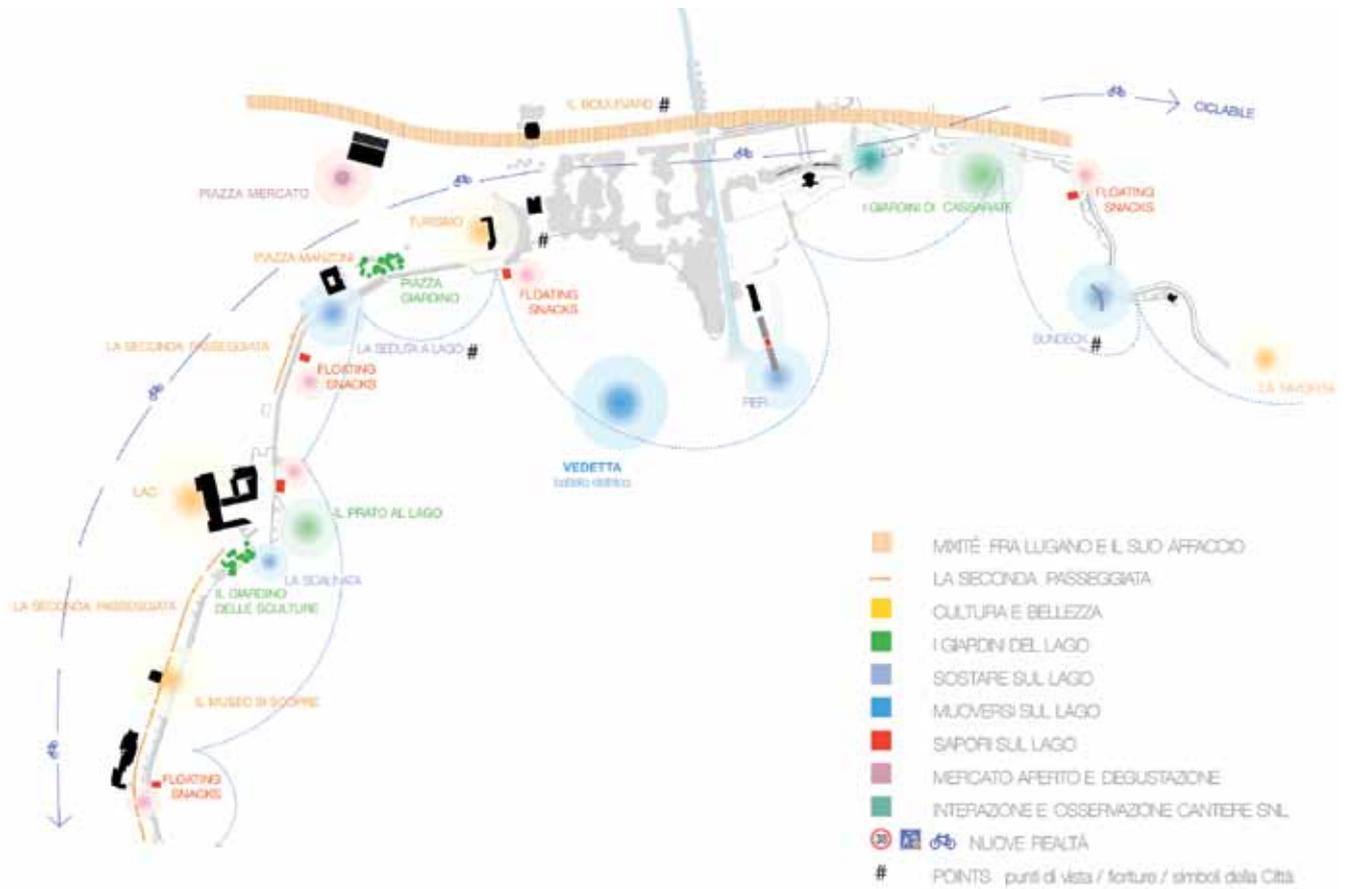
-  Autostrada
-  Sistema tangenziale
-  Dosaggio (Pfortnerung)
-  Resistenza speciale ai margini del centro /
Dosaggio speciale per il Lungolago
-  Nodo intermodale / P&R
-  Parcheggio in garage ai margini del centro
-  Area con zona T30 / Zona d'incontro
-  Strada attraente interna della città
-  Boulevard urbano, Lungolago
-  Sezione con blocco (temporaneo) del
trasporto individuale motorizzato
-  Area centrale della città, T30
generale, moderata riduzione dell'offerta di
parcheggi (gestione parcheggi)
-  Area centrale, T30 generale, vivere e
lavorare con poche auto, forte riduzione
dell'offerta di parcheggi (gestione
parcheggi)

-  Linea del tram (secondo progetto /
pianificazione a lungo termine)
-  Linea del tram complementare (come parte
del Boulevard)
-  Rete regionale traffico ciclabile (selezione)
-  Hub con offerta di micromobilità (selezione)
-  Boulevard urbano, Lungolago;
priorità mobilità lenta
-  Attraente rete pedonale
-  Taxi acqueo
-  Coordinamento tra traffico e spazio urbano,
sviluppo urbano mirato a luoghi strategici
-  Area centrale della città, T30, priorità al
traffico pedonale, ciclabile e al trasporto
pubblico



Sezioni tipo della strada per la moderazione del traffico alternando zone 30km/h e zone d'incontro (20km/h)





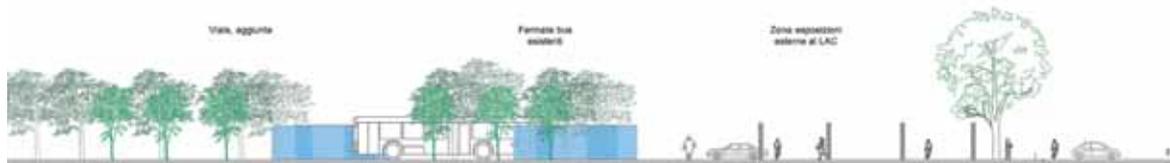
Strategie per rendere attrattivo il comparto di studio attraverso l'implementazione dell'offerta legata agli eventi, al turismo e al verde



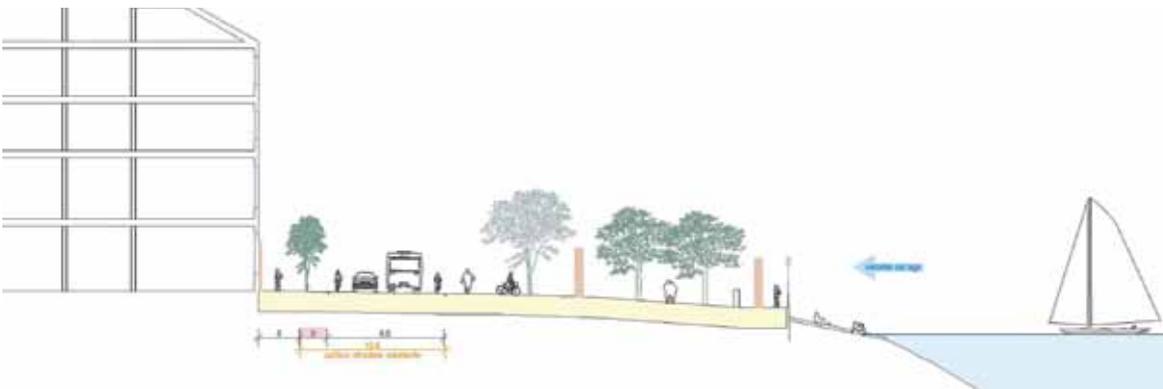
Settore 1 Da Paradiso ai Giardini Belvedere



Vista della piazza del LAC con il “belvedere soleggiato” a sud



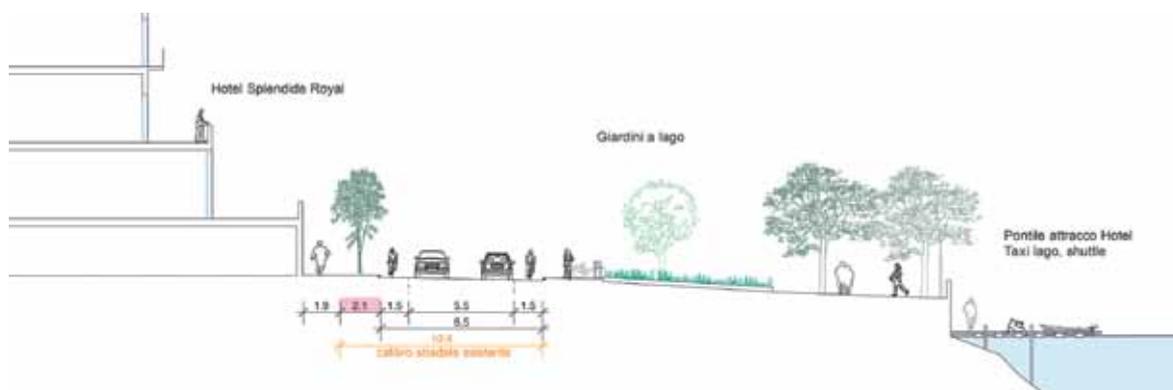
Sezione nord-sud lungo la strada antistante il LAC, con il nuovo “belvedere soleggiato” a sud



Sezione in corrispondenza del Museo delle culture,
punto di attraversamento privilegiato della strada



Planimetria dell'area del LAC, con la piazza che si estende oltre la strada e verso sud e con la riva in parte rinaturata



Sezione in corrispondenza dell'Hotel Splendide Royal, con la nuova alberatura sul lato nord della strada



**Settore 2
Comparto centrale**



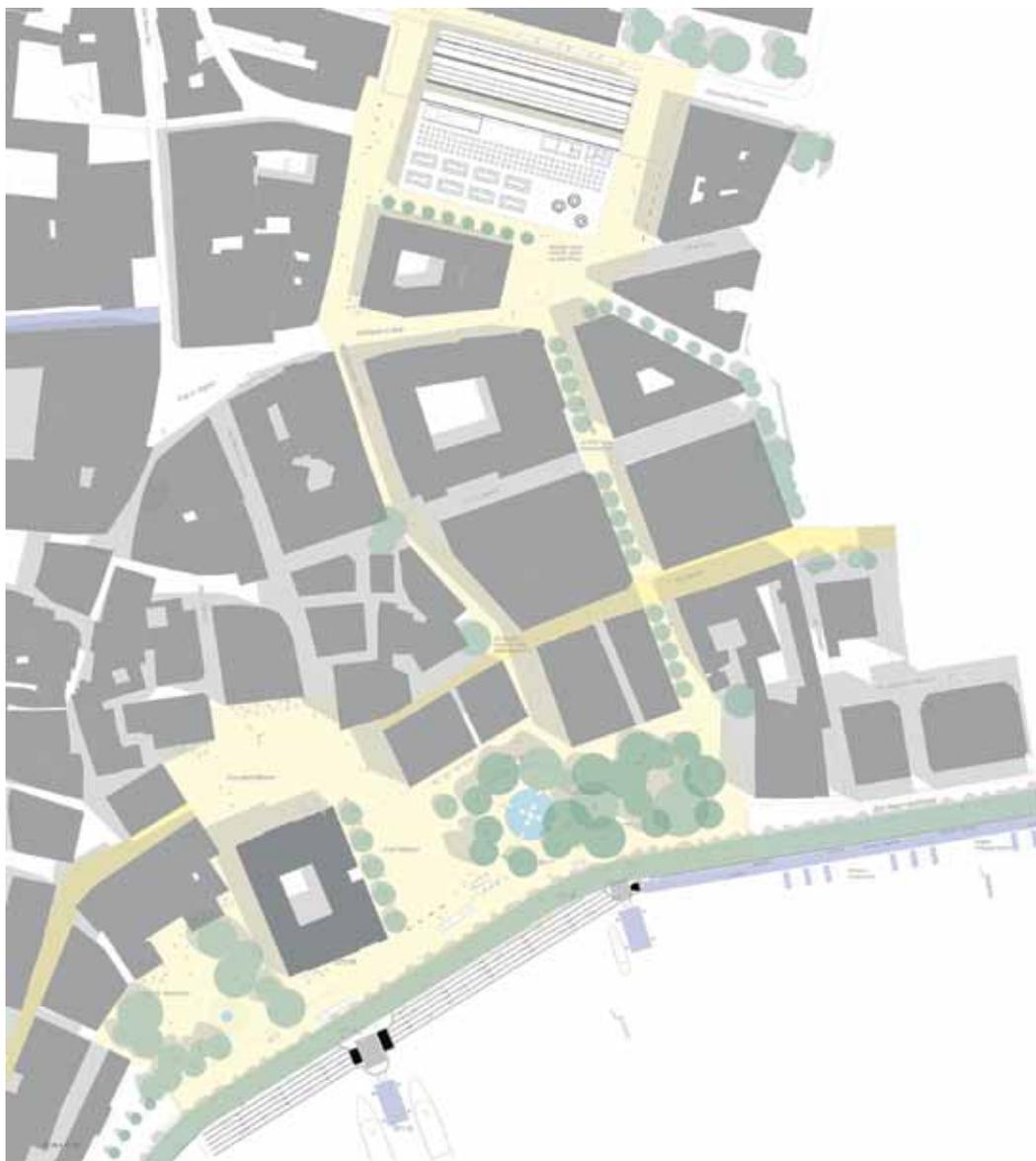
Vista della scalinata a lago, estensione delle tre piazze (Rezzonico, Riforma e Manzoni) verso l'acqua



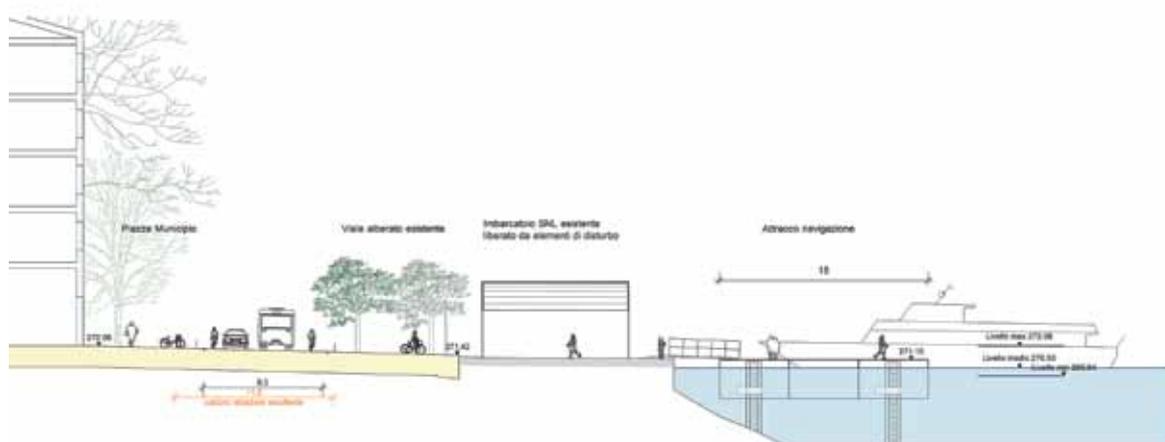
Sezione in corrispondenza di Piazza Manzoni, caratterizzata da un'importante presenza del verde



Sezione in corrispondenza di Riva Caccia e dettaglio della nuova passerella a filo d'acqua



Planimetria del comparto delle tre piazze centrali e di Piazzale ex-Scuole



Sezione in corrispondenza del Municipio con il nuovo approdo della navigazione



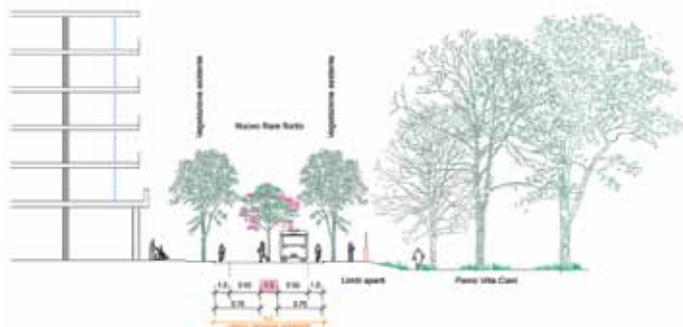
**Sette 3
Parco Ciani e Campo Marzio Sud**



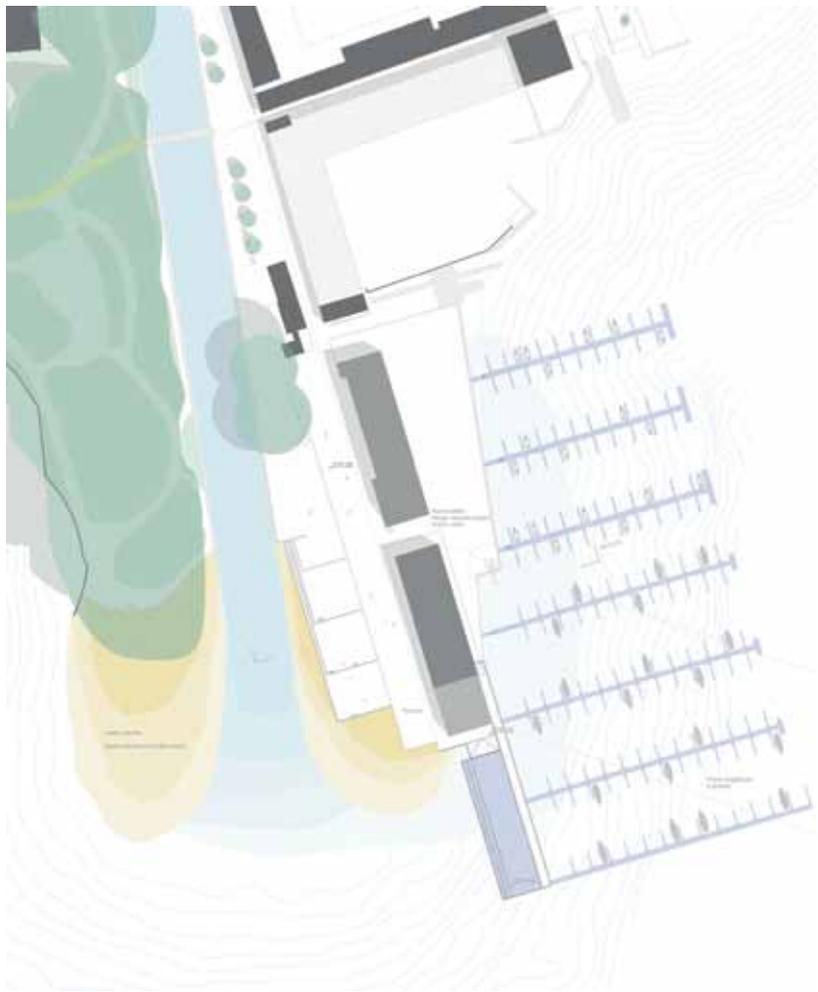
Vista del "pier" alla Foce del Cassarate



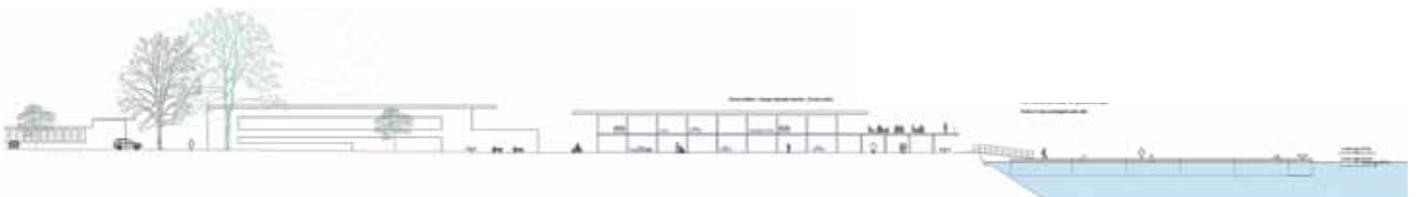
**Sezione di Viale Castagnola all'altezza della Lanchetta;
lo spazio stradale assume il carattere di boulevard
con l'inserimento di un doppio filare fiorito**



**Sezione di Viale Carlo Cattaneo in corrispondenza del Parco Ciani;
lo spazio stradale assume il carattere di boulevard
con la presenza di un filare fiorito**



Planimetria della Foce del Cassarate (lato est) con la forte presenza del nuovo “pier” e del porto ampliato



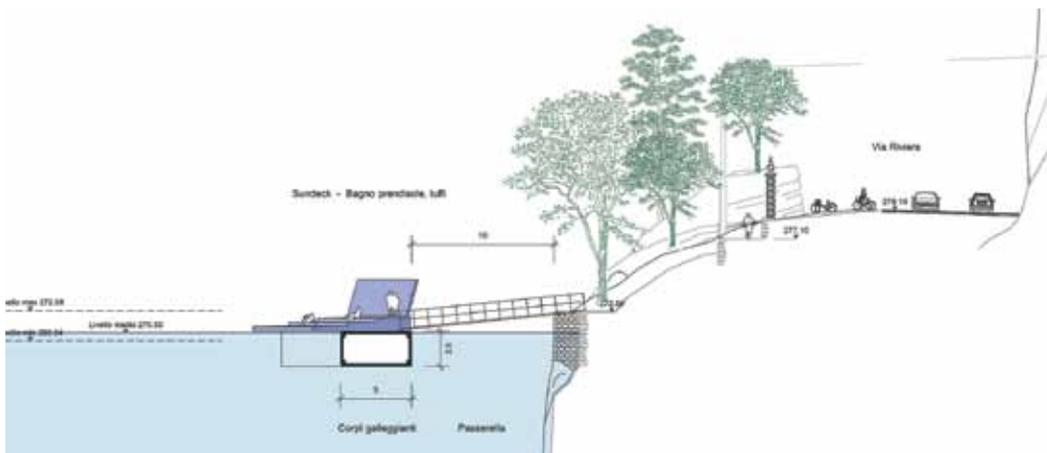
Sezione del nuovo porto e “pier”



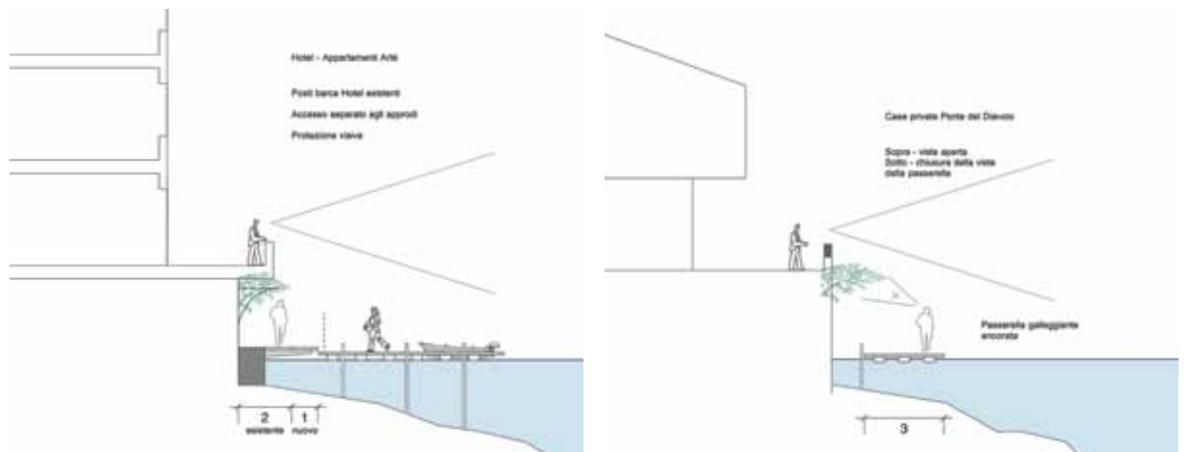
Settore 4
Dal Seegarten alla rupe del Ponte del Diavolo



Vista del "Sundeck" galleggiante in prossimità del Ponte del Diavolo, momento privilegiato di contatto con l'acqua



Sezione del nuovo "Sundeck" galleggiante



Sezioni della passerella lungo la riva



Planimetria del tratto di riva tra il Ristorante Artè e l'ingresso di Villa Favorita, caratterizzato dalla presenza di una passerella e del "Sundeck"



Sezione di Piazza Emilio Bossi a Cassarate, con la nuova passerella a lago che conduce a Villa Favorita

L'idea del gruppo viene chiaramente introdotta dai dieci punti del "manifesto". La proposta offre una lettura territoriale dello sviluppo del lungolago tra i monti Brè e San Salvatore evocando il percorso del sole lungo l'intero arco (follow the sun). Nelle proposte viene suggerita una ricucitura del tessuto urbano con il lago, così come l'individuazione di specifici settori da sviluppare con l'obiettivo di mettere in evidenza le peculiarità dei luoghi e le potenzialità del golfo.

Il progetto si caratterizza per una sensibilità nelle scelte che, nel loro insieme, risultano coerenti e rispettose del patrimonio storico (doppio filare verde, lampioni, ringhiere, muri di controriva, panchine) attraverso interventi puntuali che valorizzano il rapporto con l'acqua e il paesaggio lacustre, sempre partendo dalla lettura critica di ogni comparto.

Il tema della viabilità viene affrontato adottando un approccio globale, proponendo l'adozione di hub esterni (grandi parcheggi di interscambio, in parte già esistenti) con l'intento di spostare la mobilità privata in entrata sul trasporto pubblico e adottando altre misure complementari a favore del trasporto lento, dai percorsi ciclabili/pedonali fino alle misure più moderne e interattive di gestione del traffico. All'interno del centro urbano e sul lungolago si suggerisce di adottare un sistema di dosaggio del traffico, di ridurre i parcheggi e di aumentarne le tariffe. Il progetto propone una sostanziale riduzione del calibro delle strade e un intervento sul regime di circolazione, anche instaurando zone 30 km/h (in generale) e 20 km/h sulle due piazze principali.

Si prevede di collocare piccole strutture a lago modulari e ripetibili lungo l'arco del lungolago (floating snack) destinate a esercizi pubblici in funzione di specifiche necessità. Pur ritenendo l'idea stimolante, al Collegio d'esperti rimangono forti dubbi sulla realizzabilità e sulla necessità di collocare tali esercizi direttamente nel lago.

Nel Settore 1, da Paradiso al LAC, lungo il fronte di edifici che si affaccia sul quai, viene proposto l'allestimento di una nuova passeggiata alberata integrata da collegamenti trasversali in corrispondenza di luoghi significativi (gradinate, Musec, ecc.) e, dove la fruibilità pubblica della riva lo permette, di piccoli affacci e pontili. L'introduzione di un nuovo filare alberato lungo il fronte urbano e di giardini a lago, permette di svolgere le funzioni pubbliche e viarie in uno spazio unico e preciso. Di fronte ai Giardini Belvedere viene confermato l'attuale porto.

L'area situata di fronte al LAC viene ridisegnata con una nuova scalinata a lago e con un grande prato che degrada verso l'acqua. L'area dell'imbarcadero, posto sull'asse della Scalinata degli Angioli, viene ampliata con la presenza di un pontile ad uso turistico. Tale soluzione è ritenuta convincente dal Collegio d'esperti. Tuttavia, nel suo complesso, l'impostazione delle geometrie di questa grande piazza non è considerata adeguata, in particolare nella sua relazione con



Vista della nuova "Piazza coperta" di Piazzale ex-Scuole con scorcio su Via della Posta



Plastico con in primo piano il Piazzale ex-Scuole coperto e con evidenziato il "boulevard" (viale fiorito) che conduce a Cassarate

il complesso del LAC. In quanto rivolta a sud verso il molo, la nuova gradonata non suggerisce la continuità della passeggiata lungo la riva. Pure la presenza di un nuovo prato non convince per la sua collocazione e neppure per la sua destinazione. Il Collegio d'esperti ritiene che il ruolo di questa piazza sia piuttosto quello di favorire una continuità diretta del complesso del LAC e di Piazza Luini al lago attraverso una relazione chiara e decisa.

Il posizionamento oculato di un nuovo viale alberato nel settore centrale, partendo da Piazza Battaglini, limita il campo stradale recuperando superfici interessanti destinate ai servizi pubblici. L'intero fronte delle piazze Rezzonico e Manzoni viene ridisegnato con una gradonata leggera posta davanti al muro storico. Una soluzione simile viene proposta davanti a Rivetta Tell ma, data l'attuale presenza della piazzetta prospiciente sul lago, risulta meno convincente. Il pontile per i battelli della navigazione pubblica è confermato sull'asse del Palazzo Civico. Nel complesso, la grande piazza prevede una reinterpretazione degli storici giardini preesistenti e il mantenimento della fontana.

Tra la grande piazza centrale e Rivetta Tell, il progetto propone di collocare una nuova piattaforma in legno in parte destinata a attracchi turistici e ai pedalo. Si tratta di una soluzione interessante che permette di liberare Rivetta Tell dagli attracchi privati e di favorire un rapporto con l'acqua più continuativo.

La nuova piazza coperta di Piazzale ex-Scuole è immaginata quale luogo capace di ospitare attività quali mercato, piccoli concerti, eventi culturali e incontri, oltre che infrastrutture legate al trasporto pubblico. Il piano interrato offre un ampio spazio che può essere adibito ai servizi e al parcheggio per cicli e motocicli. Questa proposta permette di proseguire nella pedonalizzazione del centro liberando diverse aree di sosta per veicoli a due ruote e conservare una lettura spaziale unitaria del grande spazio ex-Scuole.

L'asse Corso Pestalozzi-Viale Carlo Cattaneo-Viale Castagnola viene visto come un boulevard urbano trasversale da valorizzare fino a Cassarate. Tale proposta rafforza il legame tra le due sponde del Cassarate e permette la connessione degli elementi pubblici presenti e futuri (Campo Marzio - area SNL - Piazza di Cassarate).

Il progetto immagina un ampliamento del porto nell'area della Foce e una relativa riduzione dei posti barca alla Lanchetta. Questo ampliamento prevede un'importante edificazione destinata alle attività nautiche e un nuovo pier che si spinge nel lago. Dopo un'approfondita discussione, il Collegio d'esperti ritiene questa nuova edificazione inadeguata, preferendo una destinazione più collettiva e naturale. La nuova volumetria anteposta all'attuale porto, seppur trasparente, crea una discontinuità nel paesaggio. L'attraversamento del comparto sportivo di Campo Marzio Sud è garantito con un nuovo percorso che si sviluppa in modo lineare, anche attraverso lo spostamento di alcuni campi da tennis e delle cabine sul lato ovest del lido. La continuità del percorso pedonale

nel comparto della SNL invece avviene lungo la riva del lago attraverso una struttura mobile che permette di raggiungere facilmente i giardini della Lanchetta, ulteriormente qualificati e dedicati allo svago.

Il settore di Cassarate è caratterizzato dalla presenza del nuovo boulevard che pone interessanti premesse alla riqualifica del comparto a nord di Viale Castagnola. In merito il Collegio d'esperti suggerisce di istituire al più presto un'area di pianificazione particolareggiata.

L'ultima tratta del lungolago, che inizia con Piazzetta Bossi, si caratterizza per la presenza di una nuova passerella galleggiante, che collega il parco calistecnico e l'imbarcadero di Villa favorita, garantendo così la continuità del percorso verso Gandria. Nel punto più significativo il progetto prevede la collocazione di una piattaforma destinata al nuoto e allo svago (sundeck). Un'impostazione ritenuta giustificata e da approfondire tenendo conto del tracciato, delle relazioni con la riva e le proprietà private, nonché della presenza di imbarcazioni private nell'area. ■

