

DPAM

Urbanistica **Riqualifica del comparto
di Piazza Molino Nuovo**
Lugano 11.21 Mandati di studio paralleli / SIA 143
Procedura selettiva

“Il mandato di studi paralleli per la riqualifica urbanistica di Piazza Molino Nuovo è stato uno degli ultimi progetti seguiti dal compianto Sindaco Marco Borradori (1959–2021). Lo sviluppo di questo storico quartiere popolare con la creazione di uno spazio pubblico e di aggregazione per tutta la cittadinanza era uno tra i suoi obiettivi più sentiti.”

Impressum

Committente

Città di Lugano, Pianificazione, ambiente e mobilità

Coordinatore per la procedura e redazione

Orsi & Associati sa, Bellinzona

Progetto grafico e impaginazione

ADCD Communication Design sagl, Lugano

Fotolito

Prestampa Taiana sa, Muzzano

Stampa

Fontana Print sa, Pregassona

Copyright 2021

Città di Lugano, Spazi urbani

1 Premessa e obiettivi 5

1.1 Nascita e sviluppo del quartiere di Molino Nuovo / 1.2 Contesto pianificatorio /
1.3 I Mandati di studio paralleli / 1.4 Committente e organizzatore della procedura

2 Perimetro, compiti e partecipanti 9

2.1 Perimetro / 2.2 Compiti / 2.3 Collegio d'esperti e gruppo d'accompagnamento /
2.4 Gruppi mandatarî

3 Svolgimento dei MSP, raccomandazioni e conclusioni 13

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

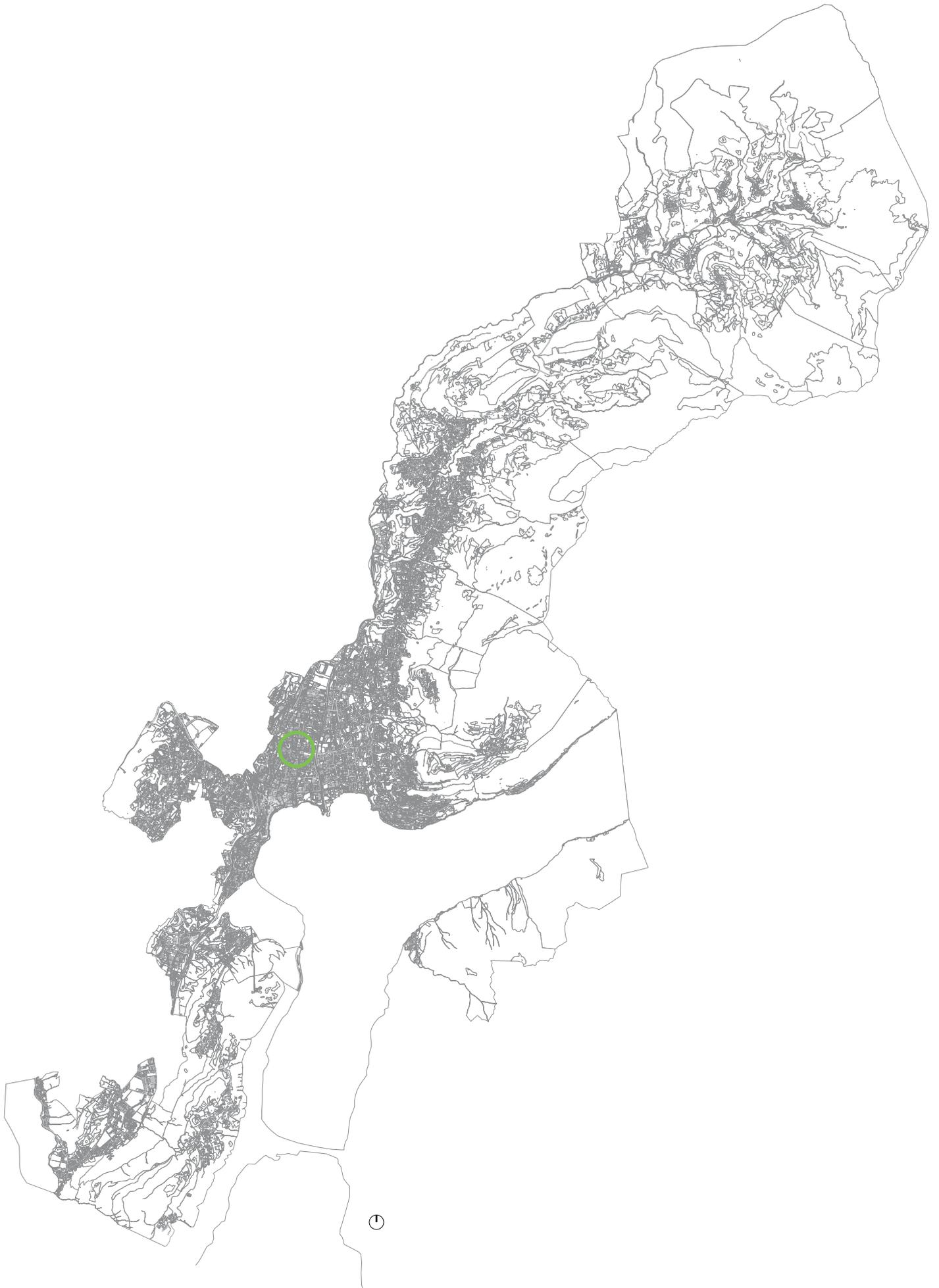
4 Proposte presentate dai gruppi e commento ai progetti 19

Gruppo CONT-S Capofila: Sabrina Contratto, CONT-S GmbH, Opfikon 20

Gruppo Habitat Capofila: Francesca Pedrina, Studio Habitat SA, Airolo 28

Gruppo Guscetti Capofila: Giovanni Guscetti, Guscetti architetti SA, Minusio 36

Gruppo Studi Associati Capofila: Felix Günther, Studi Associati SA, Lugano 44



1 Premessa e obiettivi

1.1 Nascita e sviluppo del quartiere di Molino Nuovo

Nel Novecento il quartiere di Molino Nuovo si sviluppa in risposta a due importanti esigenze migratorie. Da un lato l'arrivo a Lugano di nuova popolazione, soprattutto straniera e appartenente a classi sociali medio-basse; persone che cercano alloggi economicamente accessibili e che costituiscono in breve tempo una parte nuova della città, una frazione popolare, distinta da quella che occupa altri quartieri, situati nella zona del centro e sulle colline circostanti. Altro fattore migratorio, questa volta interno, è stato il progressivo smantellamento, a partire dagli anni '30 del Novecento, del Quartiere di Sassello, a ridosso della contrada di Nassa, sotto la collina della stazione, la cui popolazione era formata da gente non agiata che si spostava dal centro di Lugano verso le zone poste più a Nord. Facile quindi capire come in pochi anni Molino Nuovo sia cresciuto in modo tanto importante ed abbia ospitato le classi meno abbienti della popolazione luganese.

Sul piano viario, dal 1896 una linea tranviaria assicurava il collegamento con il centro città e negli anni '50 del secolo scorso, a sud di Piazza Molino Nuovo viene tracciata la nuova Via Zurigo per consentire un più facile raccordo fra le località in direzione est e ovest (verso la stazione).

Dagli anni '30 prende il via un'importante trasformazione urbana, con gli insediamenti abitativi disposti lungo gli assi stradali di Via Trevano, Via Zurigo e nella zona della Madonnetta. La parte più compatta è attorno a Piazza Molino Nuovo, mentre è meno densa e prevalentemente residenziale la zona della collina di Castausio. Il resto dell'area pianeggiante del quartiere è invece caratterizzato da villette accanto a palazzi popolari (in Via Trevano, Via Marco da Carona e Via Beltramina), negozi artigianali, officine, ferramenta, fabbriche del legno e dolciarie (come la fabbrica di cioccolato Stella). Gli spazi verdi restano comunque ampi, tanto che negli anni '60 si può ancora affermare di "vivere in campagna".

Tra le infrastrutture pubbliche nate nel quartiere nel Novecento si segnalano le scuole di Molino Nuovo (1905) e l'asilo di Via Ferri (1934), il nuovo Ospedale Civico di Lugano (1909) e il Ricovero comunale di assistenza (1910), oltre al trasferimento del cimitero comunale a Cornaredo e alla costruzione dello stadio comunale (1951), primo tassello del Centro sportivo di Lugano. Nel 1978 sono edificate Casa Serena per l'accoglienza degli anziani e Casa Primavera per bambini e ragazzi, le fondamenta della moderna politica sociale del Comune.

Oggi Molino Nuovo è un quartiere di circa 10'000 abitanti, caratterizzato dall'arrivo dell'USI - Università della Svizzera Italiana - che si sviluppa nell'edificio dell'ex-Ospedale Civico, affiancato dalle nuove costruzioni del campus universitario. →



Estratto del piano delle espropriazioni ● e delle impropriazioni ● del PP2 (1991)



Schema volumetrico del concetto urbanistico del PP2.

..... Area per la quale il Municipio intende rivedere l'impostazione urbanistica e le basi pianificatorie

1.2 Contesto pianificatorio

Il comparto di Piazza Molino Nuovo è soggetto dal 1991 a un Piano particolareggiato (PP2 Piazza Molino Nuovo) allestito sulla base dei risultati di un concorso urbanistico vinto dall'architetto Mario Botta. Scopo del concorso di idee era quello di dare un punto di riferimento qualificato al quartiere, stabilire relazioni precise con le varie componenti della zona (Chiesa e futuro Campus) e promuovere l'edilizia privata in modo da completare qualitativamente lo sviluppo urbano del quartiere.

Il concetto urbanistico è in via di realizzazione nella parte a nord della piazza, dove il piano prevede due grandi isolati, ognuno caratterizzato da due corti interne. La parte meridionale del concetto (a valle di via Zurigo), pure caratterizzata da due isolati, non si è ancora sviluppata in toto secondo le indicazioni del piano, ma (almeno in questa fase) non si è ritenuto necessario cambiarne l'impostazione urbanistica. Lo stesso dicasi per la fascia a ovest di via Trevano, sotto la collina di Castausio.

Il settore per il quale, a distanza di quasi trent'anni, il Municipio di Lugano ha ritenuto necessaria una verifica, è quello centrale, racchiuso tra via Trevano e la chiesa della Madonnetta e comprendente Piazza Molino Nuovo.

Qui il progetto dell'arch. Mario Botta non ha mai potuto essere concretizzato. I motivi sono da ricercare probabilmente (anche) nel fatto che esso prevede una stretta collaborazione tra pubblico e privato - rispettivamente importanti espropriazioni ed impropriazioni - e che negli anni non vi è mai stata quella convergenza di interessi necessaria alla sua realizzazione.

1.3 I mandati di studio paralleli

Con questi mandati di studio paralleli (MSP) il Municipio di Lugano si è prefisso di verificare i contenuti della pianificazione vigente (PP2) e di creare nuove condizioni quadro, in grado di dare al comparto quel ruolo di centro di quartiere capace di catalizzare gli interessi vitali: residenza, commercio, tempo libero, servizi.

I gruppi di progettazione dovevano proporre un nuovo concetto per il settore centrale del PP2, perseguendo in particolare i seguenti obiettivi:

- una proposta di impianto urbanistico con particolare attenzione ai tre isolati esistenti, mantenendo di principio l'attuale ripartizione tra proprietà pubblica e privata;
- la caratterizzazione volumetrica e architettonica dei tre isolati, ricercando soluzioni realizzabili e di qualità;
- il disegno di Piazza Molino Nuovo nell'attuale ubicazione (anziché quella più a sud prevista ora dal PP2);
- la riqualifica generale degli spazi pubblici che caratterizzano il comparto, considerando tutti gli aspetti relativi la mobilità.

I risultati dei MSP forniscono le fondamenta per un nuovo concetto urbanistico che servirà quale base per modificare il PP2, nonché indicazioni utili per la sistemazione degli spazi pubblici nel comparto, in particolare per la Piazza Molino Nuovo.

1.4 Committente e organizzatore della procedura

Il Committente dei MSP è la Città di Lugano, rappresentata dal suo Municipio e dalla Divisione Pianificazione, ambiente e mobilità (DPAM). La preparazione e l'organizzazione dei MSP sono state affidate allo studio d'architettura Orsi & Associati SA di Bellinzona, nella persona dell'architetto Lorenzo Orsi affiancato dall'architetto Roberta Poretti e dalla DPAM.



**Perimetro d'intervento — 1. Via Trevano — 2. Via agli Orti — 3. Via Zurigo — 4. Via Bagutti
— 5. Via Simen — 6. Corso Elvezia — 7. Via Madonnetta**



2 Perimetro, compiti e partecipanti

2.1 Perimetro

Le proposte progettuali si concentrano nel settore centrale del PP2, comprendente la Piazza Molino Nuovo e i tre isolati a est e a sud della stessa. Il perimetro include inoltre la chiesa della Madonnetta e il tratto di Corso Elvezia tra la chiesa e il Campus USI.

2.2 Compiti

Gli orientamenti e i compiti per le varie parti all'interno del perimetro di progetto possono essere riassunti come segue.

Isolati tra Via Bagutti e Via Madonnetta/ Via Zurigo

Il progetto codificato nel PP2 prevede quattro torri e un grande viale alberato pedonale che collega la chiesa della Madonnetta alla nuova Piazza Molino Nuovo, riprendendo e correggendo il tracciato della Via Simen nel suo tratto est-ovest.

Il Municipio ha ritenuto ancora valido l'obiettivo di valorizzare lo spazio antistante la chiesetta e più in generale gli spazi stradali e pubblici dell'area. Ha ritenuto però che l'impostazione del PP2, in particolare il grande viale alberato, sia da rivedere. Per i due isolati in questione ha quindi identificato i seguenti orientamenti:

- mantenere gli attuali perimetri, sviluppando un progetto che garantisca qualità, fattibilità e un adeguato sfruttamento;
- considerare la presenza della chiesa e degli elementi di valore storico.

Isolato tra Piazza Molino Nuovo e Via Zurigo

Considerata la volontà di abbandonare il progetto di piazza codificato nel PP2, per l'isolato in questione il Municipio ha identificato i seguenti orientamenti:

- mantenere (a grandi linee) gli attuali perimetri, sviluppando un progetto che garantisca qualità, fattibilità e un adeguato sfruttamento;
- considerare l'opportunità di conservare i due edifici esistenti, ai quali è riconosciuto un certo valore storico e urbanistico (pur non essendo beni culturali tutelati);
- per i nuovi posteggi al servizio dei contenuti previsti dal progetto, considerare la possibilità di una soluzione interrata che sfrutti in modo sinergico gli accessi al nuovo posteggio pubblico;
- gli attuali posteggi in superficie sono per la quasi totalità di lunga durata (per pendolari) e non devono essere rimpiazzati, (per questa esigenza si dovrà far capo ai Park+Ride); il fabbisogno di nuovi posteggi privati dipenderà quindi dai nuovi contenuti.

Piazza Molino Nuovo e Via Trevano

Oggi è più un "vuoto" che una vera piazza. Malgrado la presenza di fronti edificati sui quattro lati, di cui uno (quello occidentale) molto compatto e con sostanza storica di un certo interesse, quest'area non ha mai acquisito quella qualità di spazio pubblico di riferimento per il quartiere che per posizione e dimensioni potrebbe e dovrebbe avere. Nemmeno la fontana, costruita alla fine degli anni Cinquanta del XX secolo su progetto dell'architetto Tita Carloni, ha permesso di dare identità e qualità a questo spazio. →

Attraverso i MSP il Municipio si è quindi posto l'obiettivo di ricercare una soluzione per dare alla piazza una forte valenza di spazio pubblico, di riferimento per il quartiere, e che rappresenti un importante tassello nella rete degli spazi pubblici cittadini. La rinuncia all'impostazione codificata nel PP2 richiede di sviluppare un progetto di piazza all'interno dei fondi già di proprietà della Città, secondo i seguenti indirizzi:

- eliminare i posteggi pubblici in superficie spostandoli in un autosilo, da realizzare di principio sotto la piazza stessa; dal calcolo del fabbisogno risulta una necessità di una sessantina di stalli pubblici, che andrebbero a sostituire tutti quelli in superficie (26 nella piazza e 8 lungo via Trevano) e a coprire il deficit presente negli edifici storici sul lato ovest della piazza (oltre Via Trevano);
- studiare la posizione e conformazione degli accessi al nuovo posteggio interrato, in modo da garantire un disegno di qualità della piazza e la funzionalità del sistema viario;
- mantenere le caratteristiche funzionali di Via Trevano e Via Bagutti - importanti assi di traffico nord-sud e sud-nord - ricercando nel contempo soluzioni (misure di arredo) che le rendano più urbane, riducendone il carattere di arterie di traffico;
- valorizzare il marciapiede ovest di Via Trevano, caratterizzato dalla presenza di negozi ed esercizi pubblici al piano terreno;
- valutare la necessità e opportunità di conservare la fontana progettata dall'arch. Tita Carloni, rispettivamente di prevederne una nuova;
- prevedere soluzioni che contrastino la formazione di isole di calore d'estate, tenendo conto di prevedere (o mantenere) alberature ad alto fusto.

La nuova via agli Orti

La nuova Via agli Orti permette di promuovere la realizzazione dell'isolato a nord della stessa come previsto dal PP2, eliminando di fatto la vecchia omonima via (posta più a nord) e quindi la cesura dell'isolato. Lungo la nuova strada, il PP2 prevede la possibilità di transitare con veicoli, ma gli attuali orientamenti intendono garantire unicamente gli spostamenti pedonali e ciclabili. Ciò è dovuto anche alla presenza di un'autorimessa interrata privata al mappale 533, che viene ora a trovarsi sotto la nuova strada, limitandone la portata. Un altro condizionamento è dato dall'accesso all'autorimessa dell'Hotel City nel primo tratto di strada, che dovrà essere garantito. Per questa zona è già stato approvato un progetto definitivo; i partecipanti sono quindi stati chiamati a formulare proposte nella consapevolezza dello stato d'avanzamento di questo progetto.

Via Zurigo, Via Madonnetta, Via Simen

La chiesa della Madonnetta segna la conclusione dell'asse stradale sud-nord di Corso Elvezia. Il tratto a ridosso della chiesa è caratterizzato dall'incrocio con l'asse est-ovest Via Zurigo/Via Madonnetta, che genera una doppia curva dal carattere molto veicolare. Le verifiche viabilistiche effettuate hanno dato indicazioni negative sulla possibilità di modificare in modo significativo il calibro e l'assetto stradale in corrispondenza della doppia curva di Via Zurigo/Via Madonnetta. Ciò nondimeno, considerata anche la possibilità e la volontà di riqualificare via Simen, ai partecipanti è stato chiesto di proporre soluzioni per migliorare la qualità e la vivibilità dello spazio pubblico in quest'area.

Corso Elvezia tra Via Zurigo e via Buffi

Tra Via Zurigo e Via Buffi, Corso Elvezia presenta un calibro stradale importante (14 m), caratterizzato dalla presenza di marciapiedi e corsie ciclabili ai due lati; una corsia bus nord-sud; due corsie veicolari sud-nord; una fascia multifunzionale in mezzo.

Le verifiche viabilistiche effettuate in vista dei MSP hanno permesso di appurare che è possibile eliminare una delle due corsie veicolari sud-nord. È pure possibile valutare l'eliminazione della fascia multifunzionale (utile alle auto che dagli stalli sul lato ovest vogliono immettersi nella corsia opposta), se ciò può portare benefici in termini di qualità e vivibilità dello spazio pubblico, rispettivamente se può agevolare i pedoni e i ciclisti. La riqualificazione di questo asse deve inoltre considerare la presenza della rampa d'accesso all'autosilo dell'Università e più in generale le relazioni spaziali ai due lati della strada (e in particolare verso il campus universitario).

2.3 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 procedura. Il Collegio d'esperti, formato da rappresentanti dell'amministrazione comunale e professionisti, era così composto:

Presidente

- Marco Borradori †
Sindaco, Città di Lugano
- Cristina Zanini-Barzaghi (supplente)
Municipale, Dicastero immobili
Città di Lugano

Membri non professionisti

- Marco Hubeli
Direttore Pianificazione, Ambiente e mobilità
Città di Lugano

Supplenti

- Filippo Lombardi
Municipale, Dicastero sviluppo territoriale
Città di Lugano
- Andrea Felicioni
Responsabile, Pianificazione e procedure -
Pianificazione, ambiente e mobilità
Città di Lugano

Membri professionisti

- Cristiana Guerra
Architetto, Bellinzona
- Roberto Briccola
Architetto, Giubiasco

Supplente

- Mauro Galfetti
Architetto e pianificatore, Lugano

Lo svolgimento dei MSP è stato anche seguito da un gruppo d'accompagnamento (costituito da rappresentanti dell'amministrazione comunale) e da consulenti tecnici esterni senza diritto di voto.

Gruppo d'accompagnamento interdicasteriale della Città di Lugano

- Gino Boila
Direttore, Edilizia pubblica
- Roberto Bianchi
Direttore, Spazi urbani
- Nicoletta Crivelli
Responsabile, Spazi pubblici - Spazi urbani
- Andrea Lorenzi
Responsabile, Mobilità -
Pianificazione, Ambiente e Mobilità
- Lara Mazzi
Pianificazione, Ambiente e mobilità

Consulenti tecnici esterni

- Mauro Ferella Falda
Ingegnere del traffico

→

2.4 Gruppi mandatarî selezionati

Sono stati invitati a partecipare ai MSP i seguenti quattro gruppi pluridisciplinari, conformemente agli artt. 34 e 39 del Regolamento di applicazione della legge sulle commesse pubbliche e del concordato intercantonale sugli appalti pubblici (RLCPubb/CIAP):

Gruppo CONT-S

Capofila del gruppo:

Sabrina Contratto, CONT-S GmbH, Opfikon

Architetto:

Marco Duarte, Atelier Marco Duarte

Architekten AG, Zurigo

Architetto:

Edvardas Bukota, Atelier Bukota, Killwangen

Architetto paesaggista:

Johannes Heine, USUS Landschaftsarchitektur

AG, Zurigo

Ingegnere del traffico:

Jordi Riegg, Rombo GmbH, Zurigo

Gruppo Habitat

Capofila del gruppo:

Francesca Pedrina, Studio Habitat SA, Airola

Architetto:

Matteo Inches, Inches Geleta Architetti sagl,

Locarno

Architetto paesaggista: Federico Scopinich,

Land Suisse Sagl, Lugano

Gruppo Guscetti

Capofila del gruppo:

Giovanni Guscetti, Guscetti architettura

e pianificazione, Minusio

Architetto:

Romina Grillo, grillovasiu Studio d'architettura,

Zurigo

Architetto paesaggista:

Francesca Kamber Maggini, Studio d'architettura

del paesaggio, Aurigeno

Ingegnere del traffico:

Francesco Allievi, Francesco Allievi SA, Ascona

Strutture:

Massimo Ferrari, Bonalumi, Ferrari e Partner SA,

Giubiasco

Gruppo Studi Associati

Capofila del gruppo:

Felix Günther, Studi Associati SA, Lugano

Architetto:

Elena Fontana, Dematté Fontana

Architekten GmbH, Zurigo

Mobilità:

Luigi Lucchini, Lucchini Mariotta e Associati SA,

Mendrisio

3 Svolgimento dei MSP, raccomandazioni e conclusioni

3.1 Svolgimento dei MSP

I mandati di studio paralleli si sono articolati in vari momenti d'incontro e di dialogo tra i quattro gruppi di progettisti e il Collegio d'esperti, coadiuvato dal gruppo d'accompagnamento e dai consulenti esterni e con il supporto del coordinatore della procedura.

Il 5 maggio 2021, come primo momento d'incontro si è tenuto il forum d'avvio dei lavori, con una presentazione degli obiettivi del Committente e dei mandati di studio, un inquadramento generale, nonché l'approfondimento di alcuni aspetti particolari per il suo sviluppo e la presentazione dei gruppi di lavoro.

Il 6 luglio e il 7 settembre 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, 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, esemplificando e chiarendo l'intervento immaginato, rappresentando le possibili tappe di realizzazione e considerando con attenzione le osservazioni formulate dal Collegio d'esperti dopo il primo workshop.

Il 19 ottobre si è svolta la presentazione finale ed in seguito 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. Infine il 30 novembre 2021 il Collegio si è riunito per una discussione conclusiva e per l'approvazione del Rapporto finale.

3.2 Raccomandazioni del Collegio d'esperti al Committente

I lavori presentati dai gruppi di progettazione sono scaturiti da un'attenta analisi del contesto, 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 comparto di Piazza Molino Nuovo, conformemente alle aspettative.

Le intense discussioni in seno al Collegio d'esperti hanno portato a raccomandare all'unanimità la proposta del Gruppo CONT-S (CONT-S GmbH - arch. Sabrina Contratto, Opfikon; Atelier Marco Duarte Architekten, Zurigo, Atelier Bukota - arch. Edvardas Bukota, Killwangen; USUS LandschaftsarchitekturAG - Ing. Johannes Heine, Zurigo; Rombo GmbH - Ing. Jordi Riegg, Zurigo) 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. Le considerazioni che si riferiscono ai singoli progetti sono presentate al seguito della presentazione dei lavori dei singoli gruppi.

Piazza Molino Nuovo

I MSP hanno permesso di confermare quanto già delineato con il bando, ovvero l'opportunità di mantenere la piazza nell'ubicazione attuale, rinunciando al suo spostamento più a sud (come codificato nel PP2).

→



Due immagini del quartiere che raccontano decenni diversi del '900

Il Collegio suggerisce quindi di rivedere il PP2 in tal senso e sostiene l'idea, anch'essa già anticipata dal bando per i MSP, di procedere con uno specifico concorso per questo importante spazio pubblico. Per il concorso il Collegio ritiene che non sia necessario attendere l'entrata in vigore della comunque necessaria modifica del PP2. Andrà tuttavia chiarito bene prima il delicato tema dei posteggi privati, come spiegato meglio più sotto.

Riguardo al concorso per la sistemazione di Piazza Molino Nuovo, i MSP hanno permesso di identificare alcuni punti fissi che, a mente del Collegio, dovrebbero essere considerati:

- prevedere sul lato ovest un volume che separi la piazza da via Trevano e che funga da "attivatore", ovvero un luogo con contenuti pubblici rivolti in particolare al quartiere (v. proposta del team CONT-S);
- prevedere un autosilo interrato che soddisfi almeno il fabbisogno di stalli pubblici, liberando così la piazza e le strade del comparto; le rampe di accesso potranno essere integrate nell'edificio "attivatore"; riguardo ai posteggi privati, si rimanda al capitolo successivo;
- mantenere nel limite del possibile le alberature a est (tre platani) e prevederne di nuove, anche allo scopo di mitigare le temperature in estate;
- mantenere la presenza dell'elemento acqua, propendendo per la non conservazione della fontana esistente;
- considerare la necessità di mantenere una superficie libera e facilmente attrezzabile per eventi destinati alla popolazione del quartiere;
- la strada a nord della Piazza potrà svolgere funzione di accesso all'autosilo interrato, è pertanto auspicato un suo declassamento a tale funzione;
- la proposta di spostare alcune fermate dei trasporti pubblici nel perimetro di Piazza Molino Nuovo allo scopo di animarla non è ritenuta centrale; al contrario, il Collegio ritiene più pertinente un loro avvicendamento nelle adiacenze della piazza. Il tema va analizzato considerando il ruolo di Corso Elvezia e dell'Università.

Posteggi privati

Il progetto del team CONT-S prevede di non realizzare posteggi privati nei tre isolati a est e a sud della piazza, e ciò per permettere la creazione di corti interne verdeggianti e prive di posteggi e/o rampe d'accesso. Il team propone quindi di soddisfare il fabbisogno di posteggi privati ampliando il nuovo autosilo pubblico sotto la piazza. Il Collegio comprende il senso di tale proposta e ne apprezza e condivide gli obiettivi. Tuttavia reputa che la stessa vada verificata considerato che nell'isolato a nord-est vi sono già due autorimesse e in quello a sud non appare eccessivamente complicato realizzarne una. Inoltre, gli schemi progettuali del team volti a dimostrare la possibilità di ampliare il nuovo autosilo pubblico per ospitare anche i posteggi privati, non hanno convinto il Collegio. Va in effetti considerato che il calcolo dei posteggi privati effet-

tuato ha permesso di stimare (valutazione del committente) in 180-220 il fabbisogno di posteggi privati in base ai contenuti previsti e alle normative attualmente vigenti, un numero importante che, sommato a quelli pubblici, risulta difficilmente attuabile in un unico autosilo interrato. Per queste ragioni si propone di approfondire l'approccio proposto dal team CONT-S valutando tuttavia anche soluzioni più pragmatiche, per le quali sarà necessario sentire i proprietari direttamente interessati, dando quindi al Municipio la possibilità di determinarsi.

Il Collegio ritiene che questo lavoro debba essere fatto non solo in vista dell'aggiornamento del PP2, ma anche per precisare il bando del concorso di architettura per Piazza Molino Nuovo e più in generale tappe, priorità e tempistiche dell'intero progetto.

Isolati privati

La revisione del PP2 nell'ottica di rivederne l'impostazione urbanistica, in particolare per ciò che concerne le possibilità edificatorie sui fondi privati, è stata fin dall'inizio al centro degli obiettivi dei MSP, tant'è che a tale scopo l'ente banditore ha messo a disposizione dei team di progettazione i risultati di un'inchiesta preliminare effettuata presso i proprietari fondiari direttamente toccati.

I MSP hanno dimostrato la validità dell'ipotesi, formulata nel bando, di rinunciare al complesso sistema di espropriazioni e impropriazioni previsto dal PP2, ricercando soluzioni urbanistiche di qualità che tenessero conto della struttura fondiaria esistente. I progetti consegnati, seppur con modalità e soluzioni anche molto diverse, hanno infatti tutti dimostrato che questa è la via da percorrere.

Per l'impostazione urbanistica dei tre isolati il Collegio suggerisce di effettuare alcuni approfondimenti, coinvolgendo i proprietari interessati e partendo dal concetto proposto dal team CONT-S, ma considerando le criticità espresse ai punti precedenti come pure i seguenti punti:

- l'idea di definire delle corti interne di qualità, più verdi, unitarie nel disegno e ad uso degli abitanti dell'isolato, è ritenuta di grande valore; l'ipotesi che tali corti siano anche pubblicamente accessibili può essere approfondita, considerando che la riqualifica della piazza e delle strade circostanti apporteranno già molto alla vivibilità del comparto, che risulterà più attrattivo e permeabile anche senza un accesso pubblico a tutte le corti interne dei tre isolati;
- l'ipotesi di conservare alcuni degli edifici, in particolare quelli architettonicamente e urbanisticamente più significativi (v. anche indicazioni dell'inventario ISOS) non andrebbe scartata a priori.

Proprietà fondiarie e indici

Il Collegio apprezza lo sforzo, fatto da tutti i gruppi, di cercare soluzioni tenendo il più possibile conto della struttura fondiaria e dei rapporti di proprietà esistenti. Ritiene che i risultati hanno dimostrato che questa via è percorribile e invita pertanto il Muni- →

cipio a proseguire in questa direzione. Alcuni progetti, in particolare quello che il Collegio ritiene meritevole di essere ripreso quale principale base di riferimento per la continuazione dei lavori (Team CONT-S), apportano tuttavia puntuali modifiche che il Collegio reputa non essere scontate, in particolare a contatto con le strade (es. lungo via Zurigo e via Simen). Questo aspetto andrà attentamente considerato nel prosieguo dei lavori, soppesando benefici e difficoltà attuative; aspetto che non sembra tuttavia pregiudicare il valore della proposta.

Pure il tema delle possibilità edificatorie per singolo fondo (indici di sfruttamento) riveste un'importanza centrale. Questi mandati di studio paralleli hanno dimostrato che seguendo le regole definite per il comparto sarà possibile mantenere in linea di principio uno sfruttamento ottimale e ponderato dei singoli fondi.

Via agli Orti

Tutte le proposte dei quattro team indicano che la progettazione attuale di via agli Orti è debole. Il Collegio, alla luce dei risultati dei MSP, ritiene che questo spazio stradale abbia un grande potenziale e che vada valorizzato, evitando però che assurga a spazio "concorrenziale" alla piazza, la cui delimitazione dovrà essere chiara (v. sopra). A questo scopo è auspicabile che la progettazione definitiva di questo spazio avvenga in modo coordinato con quello della piazza. Nel frattempo è possibile prevedere arredi provvisori più qualificati rispetto alla situazione che si presenta oggi.

Ad ogni modo la funzione di questa via dovrà essere prevalentemente pedonale e ciclabile, ammettendo unicamente l'accesso veicolare dei confinanti.

Via Simen

Via Simen può assumere, almeno nel tratto all'interno dell'area di studio, un carattere di strada di servizio con funzione rivolta alla residenza e non al transito, comprensiva dell'eliminazione dei posteggi pubblici e loro spostamento nel nuovo autosilo sotto Piazza Molino Nuovo. Si ritiene infatti interessante valorizzare il collegamento pedonale tra la Chiesa della Madonnetta e la futura piazza.

Via Trevano

I MSP hanno confermato l'impostazione che prevede l'asse di Via Trevano prioritariamente per il traffico privato. L'eliminazione dei posteggi lungo questa strada (rimpiazzati da altrettanti stalli nel nuovo autosilo) e il conseguente allargamento del marciapiede sono ritenuti validi e meritevoli di essere attuati.

Le proposte di regolamentazione e moderazione del traffico, quali zone 30 km/h, sono valutate dal Collegio in maniera positiva, fermo restando che questa soluzione dovrà essere compatibile anche con i flussi veicolari. Appare invece eccessiva la proposta di una Zona di incontro e non è condivisa la proposta (formu-

lata da alcuni gruppi) di estendere la pavimentazione della piazza su Via Trevano, che può certamente essere riqualificata ma rimane un'arteria importante che va distinta dalla piazza. Allo stesso modo non è condivisa la proposta avanzata da alcuni concorrenti di modificare le svolte: i due incroci principali non vanno modificati nella gestione delle manovre di svolta.

Via Bagutti

I MSP hanno confermato l'impostazione che prevede l'asse di Via Bagutti prioritariamente per il trasporto pubblico (tram-treno in entrambe le direzioni). Le proposte di regolamentazione e moderazione del traffico, quali zone 30 km/h (ev. Zona d'incontro), sono valutate dal Collegio in maniera positiva.

Via Zurigo e via Madonnetta

L'asse principale est-ovest di Via Zurigo-Via Madonnetta deve verosimilmente mantenere il medesimo numero di corsie veicolari. Davanti alla Chiesa sembra per contro possibile l'eliminazione della corsia bus con relativo spostamento della fermata più ad est, oppure una diversa pavimentazione della corsia bus. Il Collegio invita ad approfondire queste ipotesi per rendere più vivibile e attrattivo lo spazio davanti alla chiesa.

Corso Elvezia

Su Corso Elvezia è possibile una riduzione delle corsie e l'uso promiscuo tra bici e trasporto pubblico.

Questa riduzione non sembra essere necessaria per ridurre il traffico, che già oggi non è preponderante, ma piuttosto per migliorare la qualità dello spazio.

Da diversi progetti è apparso importante prevedere delle misure qualificative (pavimentazione, alberature, ecc.) che valorizzino la chiesa della Madonnetta. Questo tema merita di essere considerato in un approfondimento specifico, che a mente del Collegio potrebbe considerare l'intero Corso Elvezia, incluso il tema della mobilità pubblica e lenta.

3.3 Conclusioni e priorità

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

- comunicare e valorizzare i risultati dei MSP con un'esposizione pubblica e con una pubblicazione che illustri procedura e risultati;
- contestualmente presentare i risultati e le raccomandazioni ai proprietari dei fondi interessati non solo in un'ottica di trasmissione dell'informazione, ma piuttosto di concertazione e condivisione; si reputa infatti importante il parere dei proprietari coinvolti, con i quali sarebbe interessante poter intraprendere una discussione costruttiva in vista di una realizzazione equilibrata del progetto, fermo restando il ruolo dell'ente pianificante nel perseguire l'interesse pubblico e le raccomandazioni del presente rapporto.

- sulla base dei risultati e delle presenti raccomandazioni, avviare la procedura per la variante del piano regolatore (PP2);
- organizzare un concorso di architettura per la riqualifica di Piazza Molino Nuovo tenendo conto delle presenti raccomandazioni;
- allestire un progetto stradale di riqualifica di Corso Elvezia;
- precisare priorità e tempistiche e procedere di conseguenza con gli altri approfondimenti qui indicati (via agli Orti, via Simen, ecc.)

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 mandatarî per consulenze puntuali, allo scopo di assicurare la continuità e la qualità del seguito del lavoro. I risultati dei mandati di studio, oltre ad essere pubblicati sul presente documento, saranno divulgati tramite un'esposizione pubblica.

A conclusione dei lavori, il Collegio d'esperti ha confermato la validità del metodo di lavoro adottato dal Committente per affrontare in maniera efficace la riqualifica del Comparto di Piazza Molino Nuovo. Tale procedura ha permesso ai gruppi selezionati, ringraziati per la qualità del lavoro svolto, di concettualizzare il tema e esprimere con un certo margine di libertà la propria visione del compito. I progetti presentati hanno proposto soluzioni concrete e diversificate e hanno permesso di identificare soluzioni rispondenti alle aspettative e alle esigenze del Committente.

Sulla base delle idee scaturite da questa procedura, la Divisione Pianificazione, ambiente e mobilità sarà in misura di lavorare ad una nuova proposta di piano regolatore per il comparto in oggetto. In seguito, per quanto riguarda la parte pubblica, si procederà all'allestimento di un bando di concorso per la realizzazione della piazza.

3.5 Approvazione del Collegio d'esperti

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

Membri non professionisti rappresentanti l'Ente banditore

Cristina Zanini Barzaghi



Filippo Lombardi



Marco Hubeli



Andrea Felicioni



Membri professionisti

Cristina Guerra



Roberto Briccola



Mauro Galfetti



4 Proposte presentate dai gruppi e commento ai progetti

Gruppo CONT-S Capofila: Sabrina Contratto, CONT-S GmbH, Opfikon 20

Gruppo Habitat Capofila: Francesca Pedrina, Studio Habitat SA, Airolo 28

Gruppo Guscetti Capofila: Giovanni Guscetti, Guscetti architetti SA, Minusio 36

Gruppo Studi Associati Capofila: Felix Günther, Studi Associati SA, Lugano 44

Capofila del gruppo Sabrina Contratto, CONT-S GmbH, Opfikon

Architetto Marco Duarte, Atelier Marco Duarte Architekten AG, Zurigo

Architetto Edvardas Bukota, Atelier Bukota, Killwangen

Architetto paesaggista Johannes Heine, USUS Landschaftsarchitektur AG, Zurigo

Ingegnere del traffico Jordi Riegg, Rombo GmbH, Zurigo

Il Team CONT-S ha sviluppato la metodologia Urban-Vision4D, che combina i dati spaziali con la pianificazione urbana per creare luoghi di brevi distanze in ambiti urbani, la cosiddetta "10-Minute City". In un raggio di 500m (10 minuti a piedi) dovrebbero vivere almeno 10.000 residenti e 5.000 impiegati per ridurre il pendolarismo automobilistico, offrire tutti gli usi giornalieri e creare un'alta qualità e identità all'interno del quartiere di Molino Nuovo. Attualmente, in questo raggio di 500m vi sono poco più di 6.000 residenti e 10.500 impiegati, il che è una sproporzione di quasi 1:2 invece di 2:1. Questo significa che la maggior parte dei posti di lavoro è costituito da pendolari che lavorano, ma non vivono nel quartiere, anche se magari vorrebbero. Per questo motivo, il team ritiene essenziale aumentare il potenziale di spazio abitativo.

Anche se il numero di residenti a Lugano è in calo, ciò è dovuto principalmente all'errata o mancata disponibilità di alloggi giusti. Lugano ha un'infrastruttura incredibilmente attraente, un'alta offerta culturale e un valore paesaggistico unico. Questi devono essere orientati e commercializzati in modo ottimale. Per questo motivo, al team sembra essenziale sfruttare il potenziale dei tre isolati attorno alla piazza sia in termini di sviluppo urbano che di utilizzo.

La strategia di sviluppo urbano persegue l'obiettivo di scoprire le qualità esistenti e farle "brillare", definendo alcune regole principali che permettono ai proprietari coinvolti di contribuire a formare il futuro comparto di Piazza Molino Nuovo.

Questi punti di qualità sono la struttura urbana di base, con aree di costruzione chiare, l'interconnessione e l'integrazione con il contesto, i fantastici alberi esistenti sulla piazza e la chiesa come importante testimone del tempo e anche la coesistenza di diversi proprietari.

Allo stesso tempo, in una visione a lungo termine, è di grande importanza mostrare ai proprietari fondiari le qualità spaziali così come i vantaggi economici e funzionali di uno sviluppo congiunto completo o parziale all'interno di ogni isolato. Il team crede che sia essenziale offrire ad ogni proprietario sia una strategia indipendente che una strategia comune e innovativa.

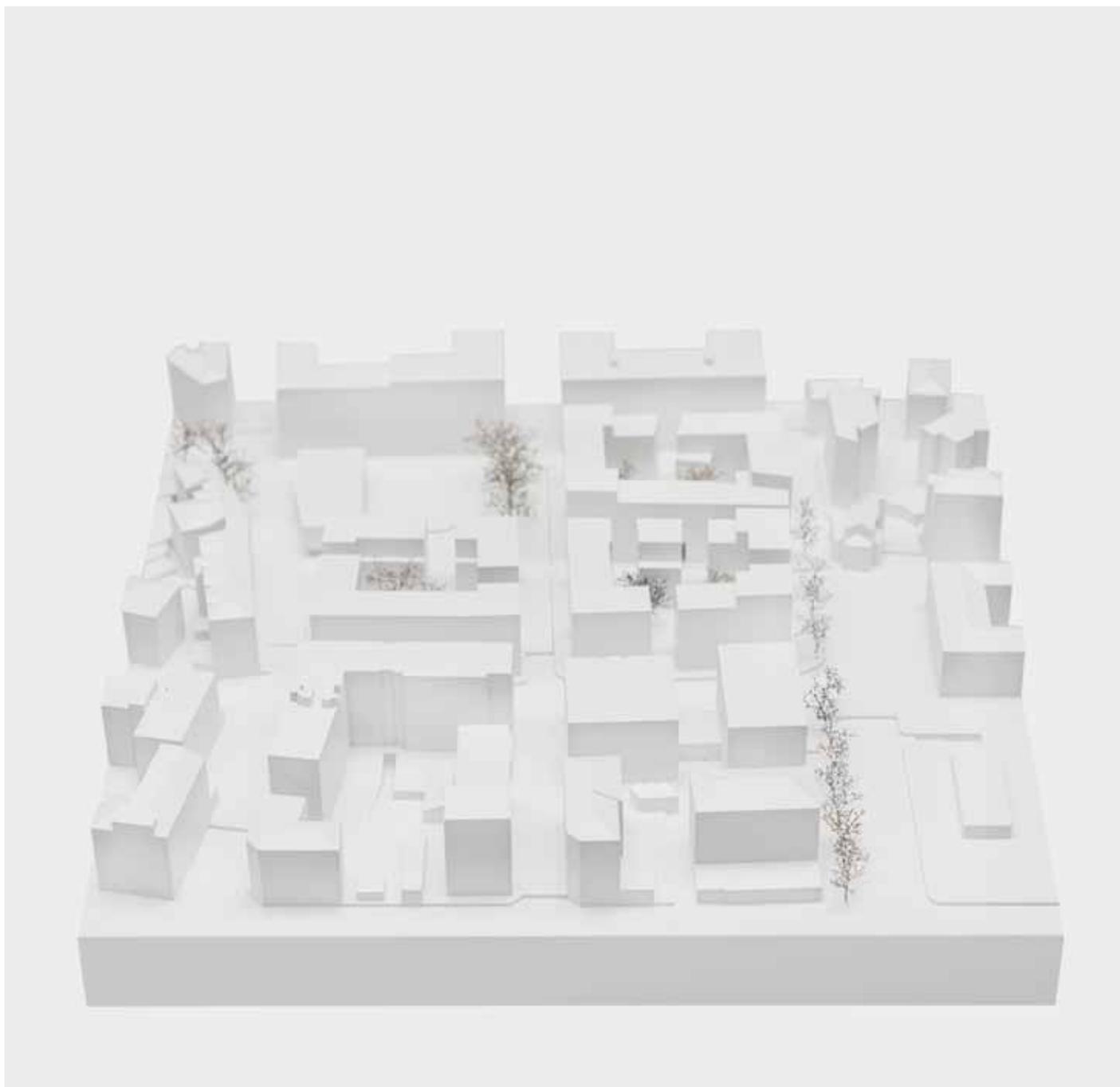
Per questo il team fissa i seguenti obiettivi:

1. Riattivazione di un centro di quartiere ad alto valore identitario
2. Chiarimento degli spazi pubblici, semi pubblici e privati
3. Visione urbana dei tre isolati

Inoltre, per un'implementazione di successo, formula pochi e precisi principi urbani, che cercano di trovare un equilibrio tra il valore aggiunto urbano e sociale a lungo termine e gli interessi a breve termine dei proprietari dei terreni.

La prima regola è una base forte e non complicata: l'incubatore! Un edificio pubblico, allocato sulla Piazza Molino Nuovo, lungo la Via Trevano, che crea una nuova identità con offerte quali caffè, laboratori, studi o mostre d'arte come www.offoff.ch e "off-spaces". Questo edificio è destinato ad essere il primo elemento nuovo per la popolazione, che potrà appropriarsene. La sua struttura sarà flessibile e adattabile.

Il parcheggio sotterraneo sostituisce i 60 posti auto pubblici e libera la piazza dal traffico automobilistico. Un altro approccio è un'estensione di questo parcheggio sotterraneo, che potrebbe concentrare anche i posti auto dei residenti dei 3 isolati, in modo che i parcheggi sotterranei privati negli isolati potrebbe-



Modello di situazione 1:500



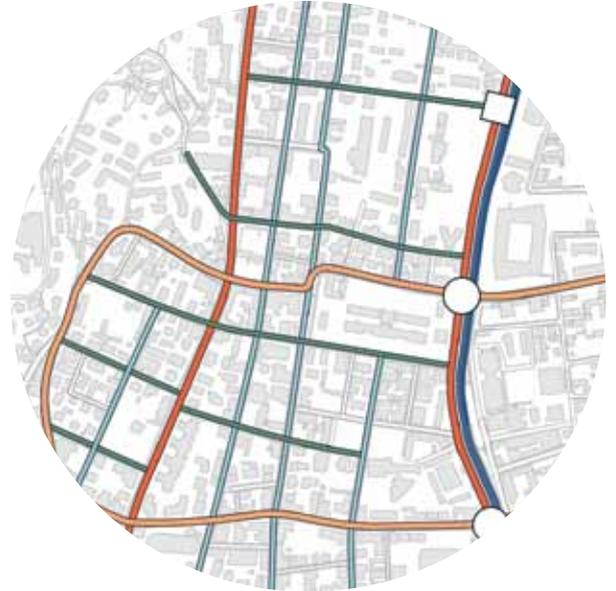
ro essere evitati, permettendo una realizzazione indipendente dei proprietari di immobili e un prezioso inverdimento dei cortili interni.

Inoltre per i proprietari fondiari dei 3 isolati sono state sviluppate alcune regole chiare, che dovrebbero permettere uno sviluppo sia indipendente che congiunto. Per il team è essenziale accompagnare i proprietari nel loro processo decisionale, allo scopo di creare un alto valore aggiunto qualitativo, funzionale ed economico per tutte le parti coinvolte, lasciando comunque la possibilità ai proprietari di realizzare in tempi diversi.

Riguardo alla mobilità, il team propone di trasferire la maggior parte delle fermate del trasporto pubblico vicino alla piazza e nella piazza stessa. Questo supporta la visione di orientamento, indirizzamento e zona di incontro. Il nuovo concetto di mobilità è anche volto a favorire l'aumento del trasporto non motorizzato, specialmente sugli assi principali.



Limiti strutturali: il fiume Cassarate a est,
l'asse principale di Via Trevano e la collina a ovest



Collegamenti:

□ Ponti pedonali ○ Ponti trasporti motorizzati

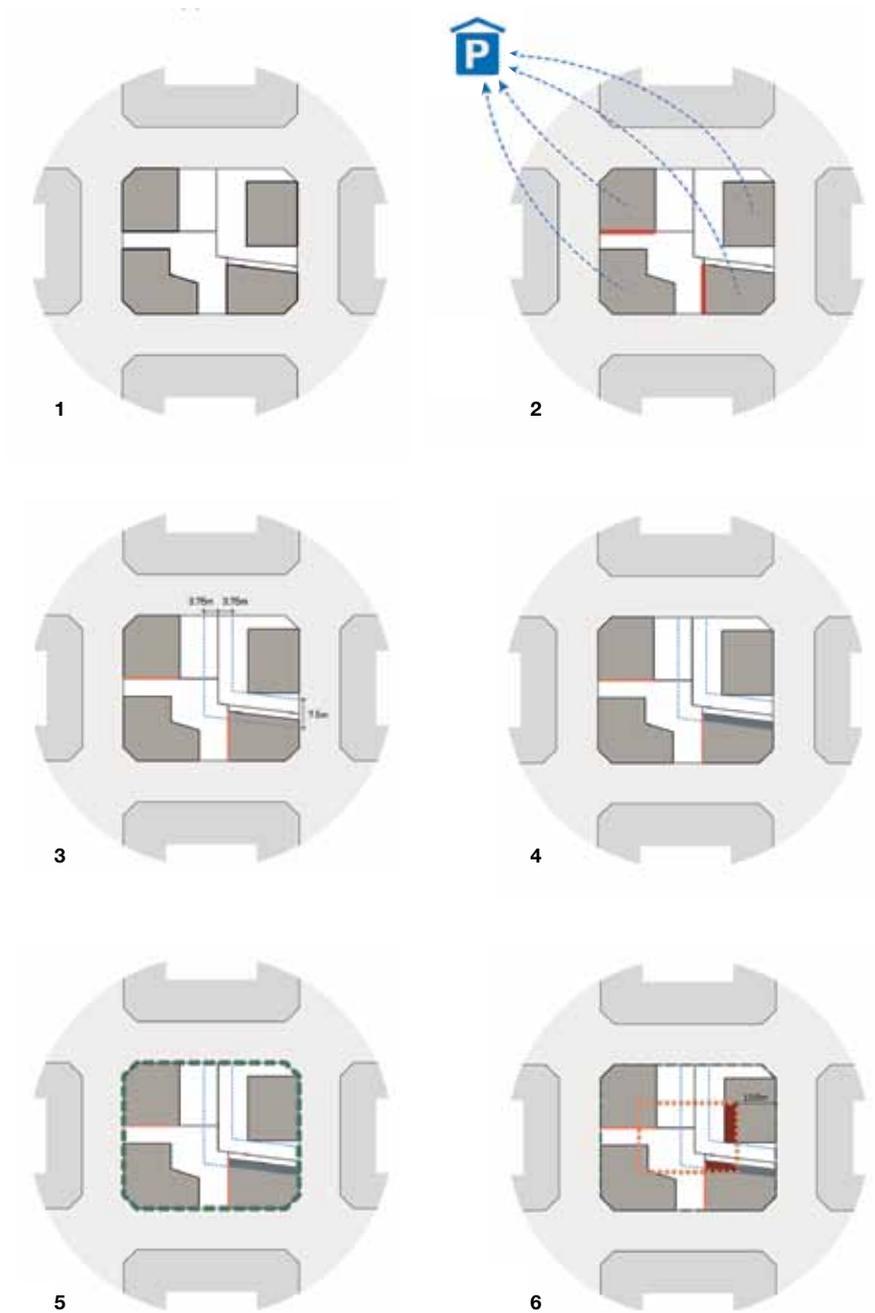
— Strade principali N-S — Strade principali O-E

— Strade secondarie N-S — Strade secondarie O-E



**Continuità e successione di spazi verdi e urbani
che danno un grande contributo alla ricreazione**

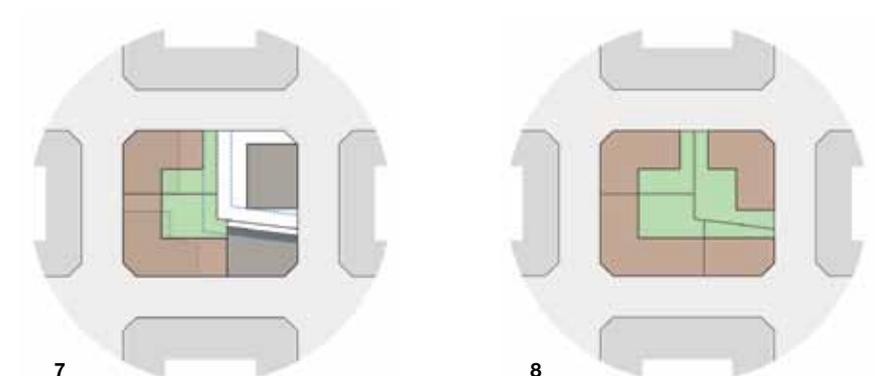
● Parchi e giardini



Concetto di sviluppo degli isolati:

1. Situazione esistente
2. Concentrazione dei posteggi privati e pubblici
3. Distanza limite
4. Garanzia dell'edificio esistente
5. Linea di costruzione obbligatoria all'esterno
6. Linea di costruzione obbligatoria all'interno
7. Obbligo di realizzazione del cortile
8. Scenario futuro

- Area di costruzione
- Edifici esistenti
- Diritto di costruzione a confine
- Distanza dal limite minima 3,75 m
- Garanzia dell'edificio esistente
- Linea di costruzione obbligatoria all'esterno
- Linea di costruzione obbligatoria all'interno
- Vincolo di altezza 3 piani
- Edifici nuovi di 6/7 piani
- Obbligo di realizzazione del cortile





Realizzazione della piazza, con la presenza dell'attivatore lato Via Trevano e il mantenimento degli alberi lato Via Bagutti. L'elemento acqua viene mantenuto ma in una forma nuova



Fase 1: "attivatore"



... e autosilo interrato con 250 posti auto



Fase 2: realizzazione dell'isolato a sud della piazza e inizio realizzazione isolati a est



Fase 3: realizzazione degli isolati a est della piazza



Fase 4: completamenti



Fase 5: realizzazione completa degli isolati

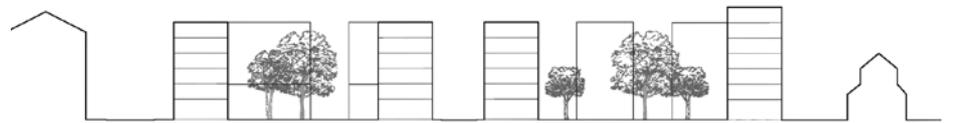


Situazione finale: la piazza e i tre isolati





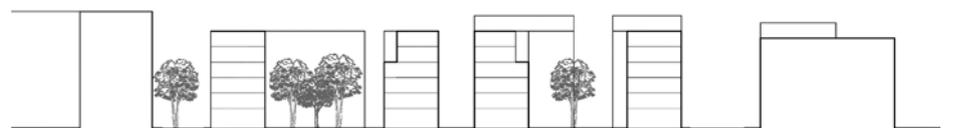
Piano generale



Sezioni ovest-est



Sezioni nord-sud



Commento del collegio d'esperti

La proposta risponde bene alle richieste del bando, definendo in maniera chiara ed interessante lo spazio della piazza, attribuendogli un carattere pubblico ed un'identità che oggi sono assenti.

L'idea di un "attivatore" come edificio che caratterizza la piazza e la chiude verso il suo asse più trafficato e rimanda ad un edificio storico preesistente, è convincente. Il volume crea da sud un accesso, che invita ad entrare nella nuova piazza, rendendola uno spazio più intimo e conviviale e richiamando la popolazione del quartiere, permettendole di partecipare alle attività pubbliche proposte nei nuovi spazi dell'attivatore. Con la realizzazione di tale volume la piazza diventa realtà e funziona, indipendentemente dal resto.

Ciò significa anche che questo concetto permette all'ente pubblico di avviare nel futuro immediato un concorso per la realizzazione della piazza, dalla quale poi potrebbero avviarsi delle dinamiche interessanti anche nelle azioni dei proprietari fondiari privati.

La stessa chiarezza si ripropone nell'assetto degli isolati, per la cui costruzione sono definite delle regole chiare mirate ad ottenere un'organizzazione ed uniformità oggi completamente assenti. Le tipologie proposte per gli edifici generano delle corti, dal carattere pubblico o semi pubblico, all'interno delle quali vengono a crearsi degli spazi verdi e conviviali volti a migliorare la vivibilità nel quartiere.

Per il Collegio questo progetto è traducibile in una variante di PR: migliora e valorizza i concetti del precedente PP2, integrando una nuova visione senza tuttavia rivoluzionare l'impianto urbanistico complessivo. È un progetto in cui ciascun proprietario può decidere se mantenere, ampliare o ricostruire i propri edifici. Dal momento che il singolo proprietario interviene, si apre la possibilità di creare subito spazi di qualità (corti), con equilibrio tra i vari edifici.

Il concetto implica la realizzazione dei posteggi privati al di fuori dei tre isolati, di principio ampliando l'autosilo pubblico previsto sotto la piazza. Alla luce degli schemi progettuali presentati a supporto di tale approccio, il Collegio ritiene che questo aspetto non sia del tutto convincente e che vada approfondito. Non sembra nemmeno pertinente che l'ente pubblico realizzi i posteggi per tutti e non sembra plausibile eliminare le autorimesse interrato esistenti, di recente costruzione.

Dal profilo della mobilità, non convince la gestione dell'incrocio tra Via Zurigo e Via Trevano, che si complica con una svolta a sinistra aggiuntiva verso Viale Franscini. Questa svolta non è ritenuta indispensabile per la fattibilità del progetto.

In Via Zurigo, tra Via Bagutti e Corso Elvezia, viene eliminata una corsia e trova posto invece una fascia di separazione centrale. Tale misura va approfondita considerando i flussi di traffico.

L'ipotizzata estensione dei fondi privati sulle proprietà stradali pubbliche in generale, e lungo via Zurigo in particolare, risulta problematica. ■

Capofila del gruppo Francesca Pedrina, Studio Habitat SA, Airolo

Architetto Matteo Inches, Inches Geleta Architetti sagl, Locarno

Architetto paesaggista Federico Scopinich, Land Suisse Sagl, Lugano

I punti cardine del progetto sono:

- un quartiere inclusivo e intergenerazionale, attrattivo, dove abitare, vivere e lavorare, fare acquisti, svagarsi e riposarsi anche all'aperto, stare soli con se stessi in piccole oasi di tranquillità, giocare in aree attrezzate, incontrare altre persone, divertirsi, partecipare ad eventi o condividere attività collettive;
- un quartiere con una forte identità territoriale (la caratterizzazione di Piazza Molino Nuovo e quella dei tre isolati) grazie ad una nuova visione urbanistica che disegna la storia di oggi raccontando quella del passato di questo luogo. L'idea deve proporre un nuovo equilibrio fra beni culturali di pregio, gli interessanti elementi di organizzazione territoriale presi in eredità anche dall'urbanistica post-industriale (gli isolati) e che continuano a fungere da guida per l'inserimento di nuovi edifici puntuali che lasciano agio e respiro fra le costruzioni, allo scopo di accogliere la nuova trama composta da spazi pubblici e collettivi e dalla natura che fa ritorno in città;
- un quartiere permeato dalla riqualifica degli spazi pubblici, dal recupero e dalla valorizzazione degli spazi aperti privati in chiave di fruibilità semi-pubblica o pubblica. Il risultato sarà una maglia polifunzionale composta da una moltitudine di ambienti diversi che si susseguono: la piazza, le strade pedonali, le zone con velocità moderata a 20 km/h, i giardini e le corti interne agli isolati;
- un quartiere a vocazione prevalentemente residenziale misto ad attività commerciali e servizi affinché gli abitanti e le attività economiche fruiscono delle infrastrutture in una mescolanza funzionale che permetta di rivitalizzare il quartiere e renderlo capace di attrarre un'ampia gamma di fruitori;
- un quartiere con un clima pulito che mitiga gli effetti indesiderati delle isole di calore, rigenerato tramite interventi di risanamento ambientale come l'utilizzo di superfici permeabili; l'incremento e la diversificazione di alberature, arbusti e vegetazione per la produzione di ossigeno, l'assorbimento di carbonio e l'aumento delle superfici ombreggiate;
- un quartiere attento e accogliente verso pedoni e ciclisti, che promuove la mobilità dolce e il trasporto

pubblico mitigando l'effetto cesura delle strade principali e gli effetti negativi del traffico senza ostacolare la funzionalità della mobilità veicolare;

- un quartiere al passo coi tempi, capace di un dialogo costruttivo con i proprietari dei fondi per trasmettere i principi della visione urbanistica e trovare con loro strategie win-win, permettendo di costruire a chi vuol farlo e senza imporsi sul privato che non vuole intervenire nell'immediato.

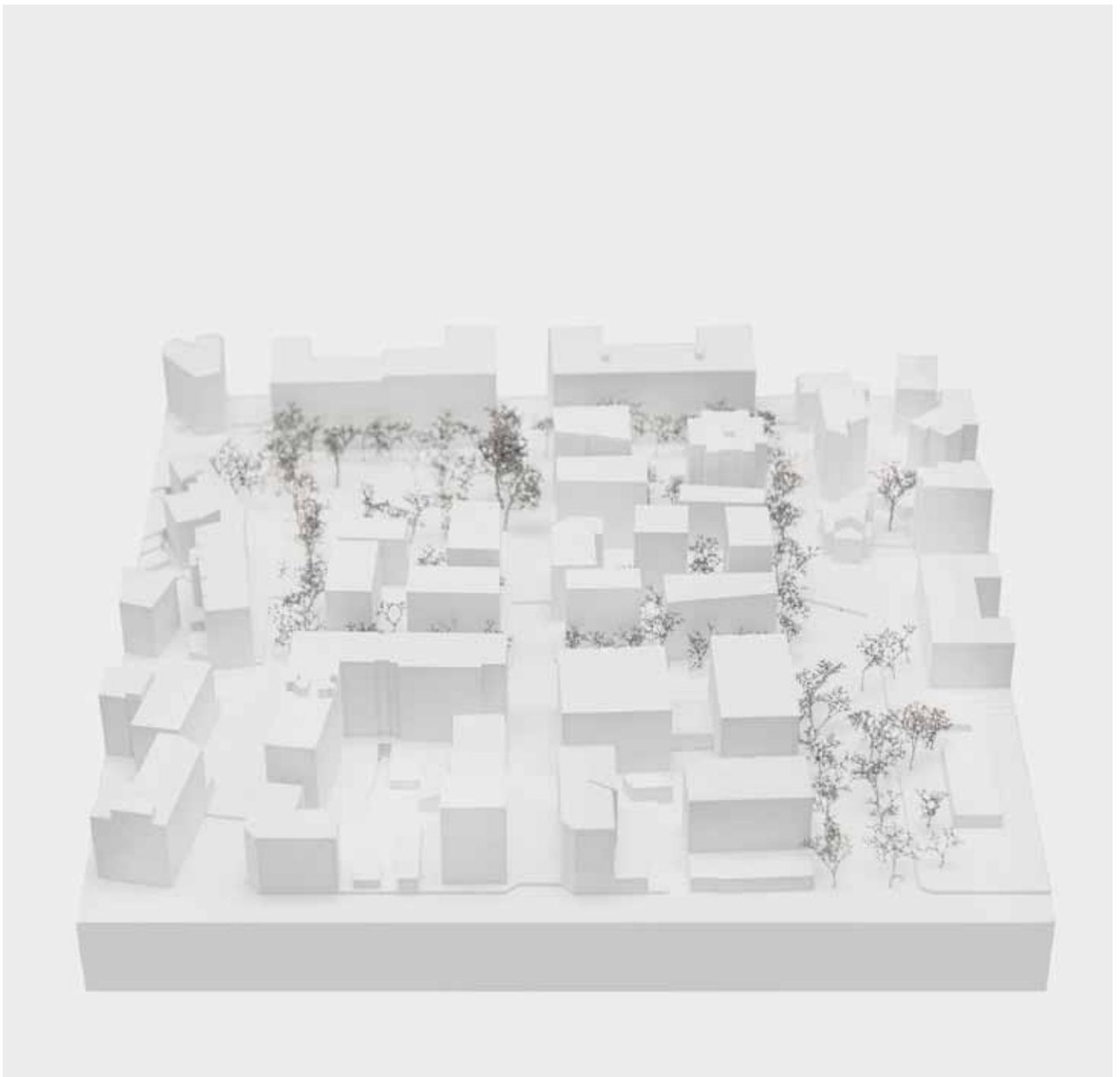
L'analisi svolta per questo mandato ha svelato la realtà di un quartiere vivo e resiliente. Qui si preservano le buone pratiche di vicinato, si apprezzano e valorizzano le reti sociali per evitare di essere fagocitati dal ruolo di periferia del centro città. Così facendo, si creano dei legami territoriali grazie ai quali sono possibili cambiamenti altrove impensabili.

Le difficoltà sono numerose. La proposta non si prefigge falsi obiettivi intervenendo sui sintomi. Ma piuttosto, ricerca ed approfondisce modalità per alterare i fattori che oggi ne sono la causa.

Un esempio su tutti: proporre spazi multifunzionali di qualità per le aree pubbliche come per quelle private, porre l'attenzione sulle relazioni tra i cittadini, ma allo stesso tempo gettare le basi affinché i proprietari possano giovarne attraverso un intelligente sfruttamento delle potenzialità edificatorie.

L'obiettivo è che la città si faccia garante di un processo di rigenerazione partecipativa del quartiere, avviando e promuovendo la riqualifica del comparto di Piazza Molino Nuovo. Il team ha pensato strategie, incentivi e vincoli affinché ciò avvenga. Grazie a questi presupposti, si potranno catalizzare le grandi energie degli stakeholders, ascoltandoli e coinvolgendoli in un processo che rilanci il comparto e, con esso, faccia da traino per tutto questo importante quartiere cittadino!

La sensibilità e le attenzioni delle nuove generazioni su tematiche quali il benessere, la condivisione e la qualità della vita vanno mutando e bisogna essere capaci di osare per offrire agli autoctoni la possibilità di restare e poter attrarre chi, in un bel posto, ha voglia di vivere, lavorare e prosperare.



Modello di situazione 1:500





Analisi dell'elevata percentuale del suolo impermeabilizzato (situazione esistente)

- Superficie impermeabile
- Superficie permeabile (aree verdi)
- Alberature



I filari alberati ombreggiano i marciapiedi e fungono da cornice urbana che protegge il quartiere evocando un ambiente generoso in spazi aggregativi e di elementi naturali





Tappe di realizzazione

- Fase 1: realizzare i progetti di facile attuazione e che a breve termine permettano di riqualificare tratti interessanti dello spazio pubblico
- Fase 2: realizzare il cuore della piazza, prolungando via agli Orti, costruendo l'autosilo e completando l'asse di Via Simen
- Fase 3: completare la cornice urbana con la piantumazione di viali alberati lungo Via Zurigo



Piano: il cuore della piazza



Vista della piazza con la conservazione dei tre platani e delle altre piante pregiate, il mantenimento della fontana, la rimozione dei posteggi esterni



Vista di Via Simen: l'arredo degli spazi privati aperti verso lo spazio pubblico vengono riqualificati



Flussi e mobilità: una mobilità a misura di pedone e ciclista che collega gli isolati tra loro e con il contesto cittadino



Piano: isolato tra Via Simen e Via Bagutti



Piano generale



Sezione Via Simen



Sezione Piazza Molino Nuovo

Commento del collegio d'esperti

In generale il Collegio ha apprezzato la qualità del lavoro presentato. Il gruppo ha proposto delle idee concrete e attuabili, ma manca di coraggio nel proporre soluzioni più precise ed incisive che in parte si ripercuote sulla leggibilità finale del progetto.

La proposta ha il pregio di suddividere chiaramente pubblico e privato, permettendo all'ente pubblico di progettare la Piazza, in totale autonomia. Tale intervento potrebbe così fare da catalizzatore ed incentivare i privati a valorizzare i propri fondi. Ciò significa che i privati sono liberi di muoversi secondo delle tempistiche e delle modalità che gli sono convenienti senza obbligatoriamente organizzarsi tra loro.

Questo gruppo propone di mantenere la fontana sulla piazza senza ulteriori approfondimenti di questo spazio. Questa scelta presuppone la demolizione/ricostruzione della fontana per permettere la realizzazione dell'autosilo.

Il progetto prevede la realizzazione di una corona verde sul perimetro. Il Collegio osserva che questo concetto, in realtà poco percepibile, non è stato sempre sviluppato con coerenza. Non convince per esempio la proposta per la piazza, che non è ben definita, poiché il filare alberato, così come proposto, non permette di delimitarla rendendone leggibili i confini.

Le rampe dell'autosilo creano un effetto trincea che fa da cesura sullo spazio della piazza.

A livello viario, il team mostra un approccio sostanzialmente conservativo e ha scelto di modificare poco gli assetti viari esistenti. ■

Capofila del gruppo Giovanni Guscetti,

Guscetti architettura e pianificazione, Minusio

Architetto Romina Grillo, grillovasiu Studio d'architettura, Zurigo

Architetto paesaggista Francesca Kamber Maggini,

Studio d'architettura del paesaggio, Aurigeno

Ingegnere del traffico Francesco Allievi, Francesco Allievi SA, Ascona

Strutture Massimo Ferrari, Bonalumi, Ferrari e Partner SA, Giubiasco

La proposta prevede la riorganizzazione degli spazi aperti e della sostanza costruita esistente, perché possiede delle caratteristiche generose, eterogenee che con pochi interventi sensibili, possono contribuire a trasformare l'area di Piazza Molino Nuovo in un centro di quartiere attrattivo.

Le misure più incisive riguardano la ridefinizione degli spazi dedicati alla mobilità, che oggi rappresentano una parte importante per l'aspetto e la qualità del comparto. Il progetto propone una lettura uniforme dell'area centrale che viene sostanzialmente trasformata in una zona d'incontro, dove, malgrado la presenza del traffico, lo spazio ha la priorità di rivalorizzare la vivibilità del luogo.

Gli spazi aperti vengono definiti dalla presenza del verde, nuove pavimentazioni ridefiniscono i rapporti con il contesto. Le alberature generose sono inserite con il preciso scopo di dare rinfresco, di contribuire alla biodiversità dell'ambiente urbano e dare un nuovo contesto ai residenti. Via degli Orti e via Simen sono disegnate dalla sequenza degli alberi disposti in modo naturale, senza seguire la logica dei filari che normalmente accompagnano i campi stradali; diventano degli spazi che uniscono l'area, collegando la collina di Castausio al campus dell'università e allo spazio del fiume Cassarate, con il contributo degli spazi verdi che diventano una rete diffusa che ristabilisce l'equilibrio tra natura e città.

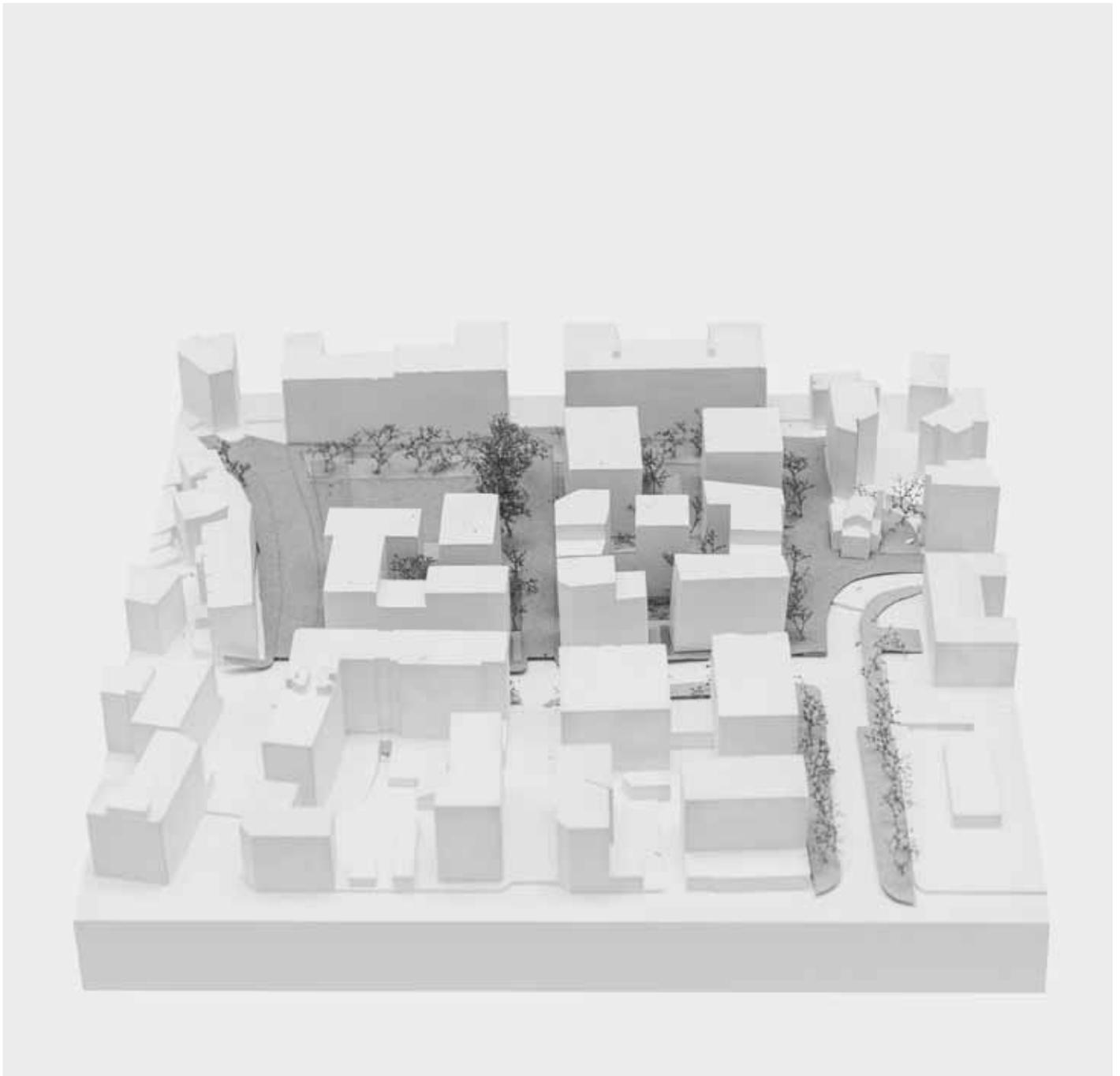
Le possibilità di sviluppo edificatorio del comparto sono definite considerando il potenziale degli edifici esistenti, favorendo quindi la densificazione e la trasformazione altrettanto quanto la sostituzione.

Piazza Molino Nuovo viene concepita come uno spazio aperto che si dilata verso gli spazi verdi e l'edificazione circostante anche attraverso lo spazio di via Trevano, che viene integrato quale zona d'incontro. La visione della piazza è di uno spazio libero, a disposizione delle molteplici fruizioni degli abitanti della città. La fontana di Tita Carloni lascia quindi spazio ad una nuova presenza dell'acqua, in superficie, a diretto contatto con le persone, e in simbiosi tramite le fluttuazioni possibili con la variazione della sua presenza, con gli altri elementi naturali ripensati per questo luogo. La piazza conterrà degli spazi di servizio a disposizione della sua fruizione, pensando all'utilizzo in tutte le stagioni con la necessaria protezione. L'autosilo sotto la piazza garantisce la sosta per le attività attorno e sulla piazza stessa.

La chiesa della Madonnetta viene valorizzata con nuovi spazi pavimentati e alberati in modo che riacquisti un equilibrio con il contesto e possa diventare la porta di accesso al centro del quartiere di Molino Nuovo da est e ristabilire il legame con il campus universitario.

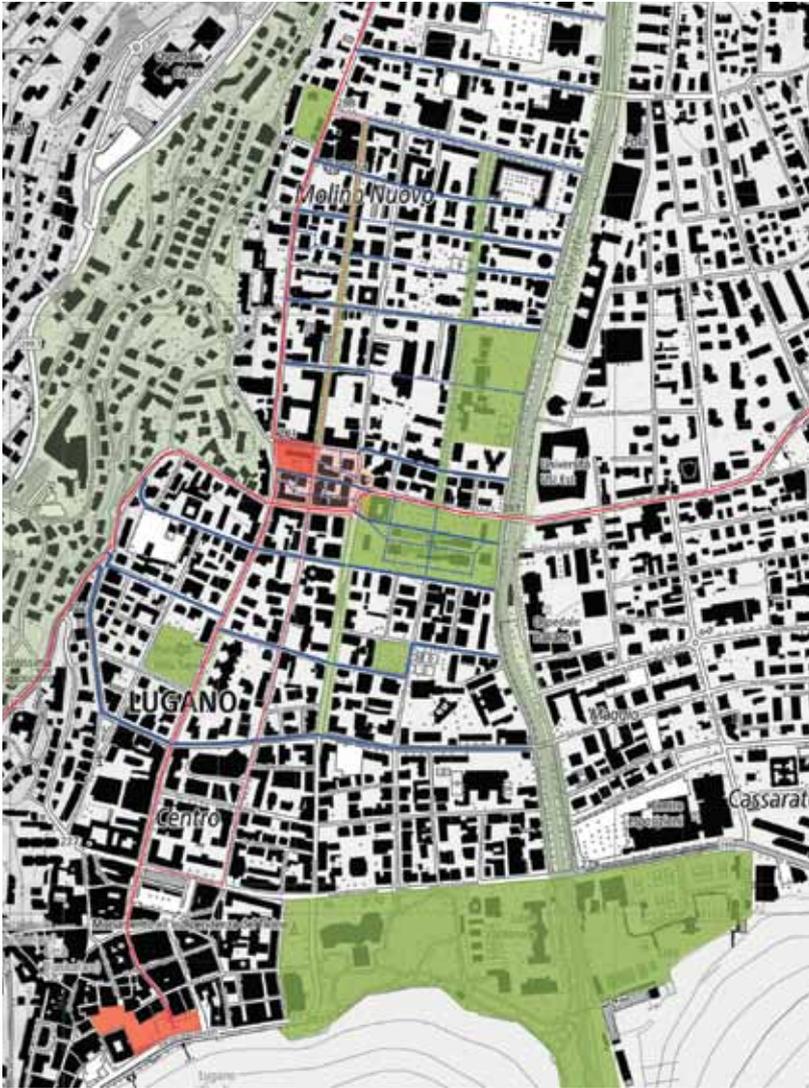
In particolare l'area di corso Elvezia viene ridesegnata con l'eliminazione di una corsia veicolare a favore di un ampliato spazio alberato che funge da collegamento tra il comparto e l'ampia area verde dell'ex-Ospedale Civico.

Gli interventi proposti sono il risultato di una storia complessa che ha mostrato l'importanza di una trasformazione che affonda le sue radici nella realtà di un luogo, che spesso nasconde le sue qualità dietro circostanze effimere che richiedono semplicemente uno sguardo nuovo.

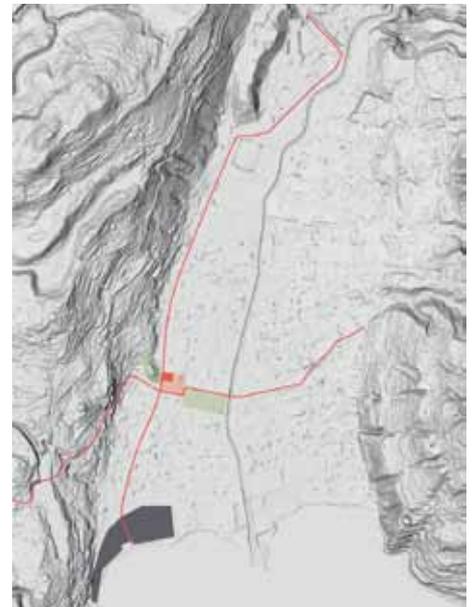


Modello di situazione 1:500





Struttura urbanistica: il fiume e l'asse urbano di via Trevano strutturano il quartiere e definiscono delle gerarchie



Morfologia: la pianura del Cassarate, la collina di Castaasio





Fase 1: definizione dell'assetto degli spazi pubblici esterni



Fase 2: densificazione dell'area adiacente alla piazza

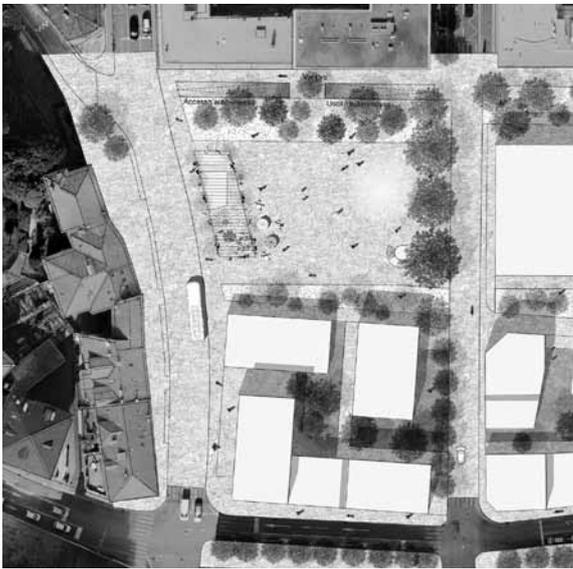


Fase 3: densificazione dell'area estesa a tutto il perimetro



Fase 4: densificazione massima e riqualifica dell'asse Via Zurigo





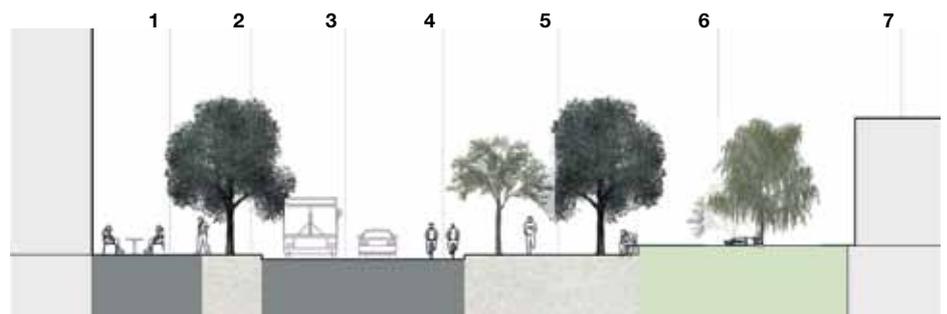
Approfondimenti sulla futura Piazza:
una pavimentazione impermeabile, una superficie
aperta a fruizioni flessibili, l'acqua viene introdotta
come elemento naturale e non racchiusa in
una fontana



Elementi dello spazio: una pavimentazione uniforme, un padiglione con alto grado
di trasparenza, le alberature e la presenza dell'acqua



La chiesa della Madonnetta: proposta di valorizzazione dello spazio



Corso Elvezia: una separazione netta tra tipologie diverse di mobilità

1. Area semipubblica con possibile orientamento pubblico
2. Marciapede alberato
3. Carreggiata a due corsie
4. Pista ciclabile a doppio senso
5. Marciapede alberato
6. Area verde pubblica
7. Università



Riqualifica dello spazio che inquadra la chiesa della Madonnetta: riorganizzazione della pavimentazione, lo spazio pedonale diventa prioritario





Piano generale



Sezione ovest-est



Sezioni sud-nord

Nel complesso il Collegio ha apprezzato la qualità del lavoro presentato, in particolare la volontà di definire un unico spazio pubblico.

Tuttavia il Collegio reputa che il tentativo di proporre un approccio molto concreto nei confronti degli edifici privati abbia portato a soluzioni a volte poco incisive. La proposta di una piazza che va dal nucleo storico di Castausio agli alberi di via Bagutti crea ambiguità in quanto non ben definita nei suoi limiti. Se da un lato si apprezza la volontà di filtrare le rampe dell'autosilo attraverso le nuove alberature, dall'altro la loro posizione in prossimità delle facciate degli edifici esistenti crea una cesura e lascia dei dubbi sulla reale estensione/delimitazione della piazza.

L'idea del padiglione come elemento identitario sulla piazza è certamente interessante, non convince però tipologia e proporzioni proposte.

La proposta di mantenere gli edifici esistenti contribuisce alla fattibilità del progetto, ma d'altro canto non permette di definire una chiara immagine del nuovo quartiere. Le proposte di sopraelevazione e ampliamento appaiono piuttosto casuali e non sembrano radicarsi in un concetto di base.

Il coinvolgimento del fronte ovest del nucleo nella piazza attraverso una zona d'incontro risulta forzato e non convince il Collegio.

Questa proposta presenta il vantaggio della fattibilità della realizzazione "individuale" da parte dei privati. Ciò significa che i privati sono liberi di muoversi secondo delle tempistiche e delle modalità che sono loro convenienti senza obbligatoriamente organizzarsi tra loro.

Le modifiche apportate in prossimità della Chiesa della Madonnetta sono considerate ben riuscite ed interessanti. Le proposte su Corso Elvezia (la riduzione di una corsia a favore dello spazio verde pedonale e la nuova alberatura) e il rapporto con il campus USI sono interessanti.

La proposta del filare alberato a sud di Via Zurigo non convince in quanto su quel tratto il marciapiede gode già dell'ombreggiatura data dagli edifici; sul lato nord potrebbe avere maggior utilità. ■

Studi Associati

Capofila del gruppo Felix Günther, Studi Associati SA, Lugano

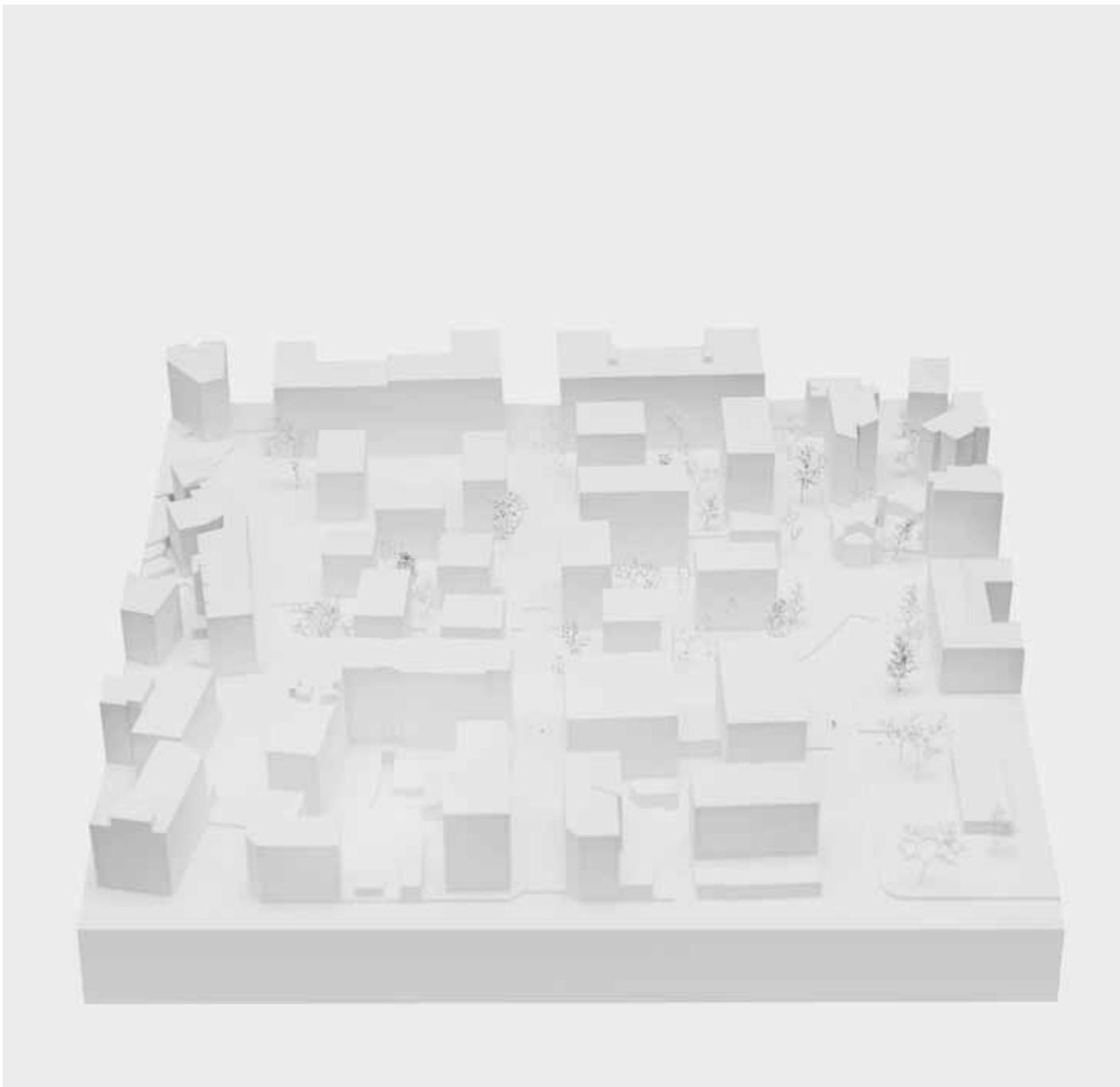
Architetto Elena Fontana, Dematté Fontana Architekten GmbH, Zurigo

Mobilità Luigi Lucchini, Lucchini Mariotta e Associati SA, Mendrisio

Il centro di Molino Nuovo deve essere aperto e diversificato. Si rivolge a persone creative che vogliono promuovere attività su piccola scala, inclusive e aperte a tutti.

Il nuovo quartiere offre un ambiente creativo per giovani che apprezzano la vicinanza alla ricerca e all'insegnamento, che cercano l'integrazione nella vita diversificata del quartiere, e che vivono le attività che sono anche un po' più rumorose e durano più a lungo la sera non come intrusive ma come stimolanti. Questi residenti si comportano in modo ecologico e rinunciano consapevolmente all'automobile, grazie a migliori collegamenti con il trasporto pubblico e a nuovi collegamenti per la mobilità dolce.

Gli spazi privati non direttamente occupati dagli edifici saranno in gran parte accessibili al pubblico. Si crea così un'unica grande zona pedonale, senza frammentazioni dovute a proprietà private, dalla storica "Piazza Molino Nuovo" fino all'USI, se non quelle degli edifici stessi, che per la loro destinazione al pianterreno a spazi commerciali risulteranno parti integranti di tale vasta area destinata al pubblico. Questa apertura dei fondi ad attività diverse renderà il quartiere vivace e vivibile. Gli spazi pubblici si relazionano al parco dell'USI e ai giardini della Collina di Castausio. Due piazze urbane, crocevia delle attività e incontro dei vari modi di trasporto a Molino Nuovo e la nuova Piazza Madonnetta formano il perno per il quartiere.

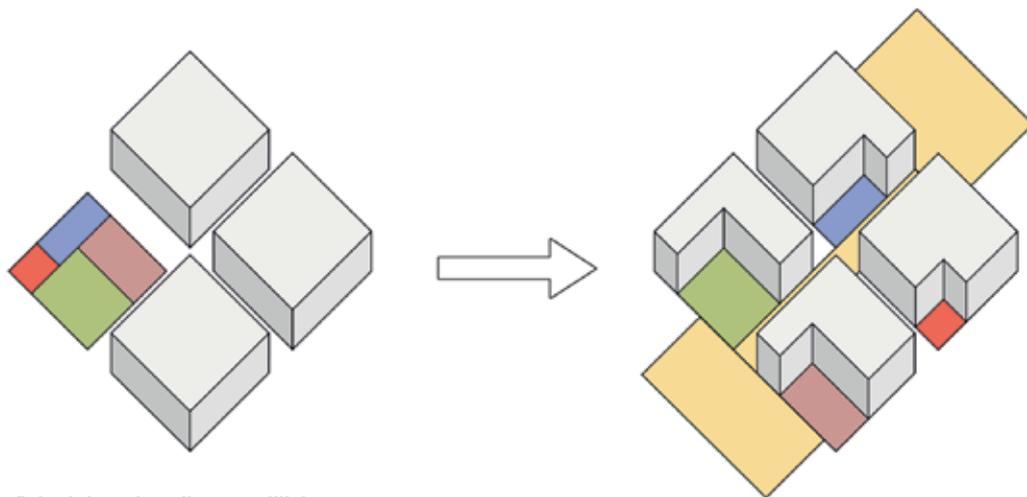


Modello di situazione 1:500

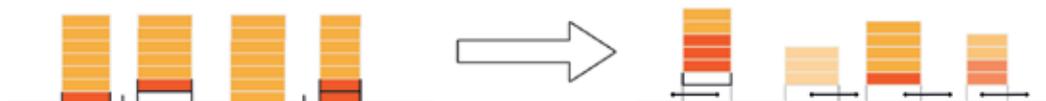




Vista di Via Bagutti dove si concentra il trasporto pubblico: le linee di bus che attraversano la zona e il ramo nord della rete tram-treno



Principi per lo sviluppo edilizio del comparto con attività diffuse anziché concentrate sulla piazza. Si tratta di distribuire in tutto il quartiere gli spazi verdi urbani e non di concentrarli in un unico grande parco pubblico



Permeabilità del pianterreno: spazi commerciali quali parte integrante di una vasta area destinata al pubblico, un'unica grande zona pedonale



Vista della Chiesa della Madonnetta: estensione del sagrato intorno alla chiesa che diventa la piazza centrale del comparto



Piano terra



Piano -1 autosilo interrato





Situazione iniziale



**Rimanenze storiche
da preservare e valorizzare -
recupero dei percorsi storici e
della leggibilità del territorio**



**Fase 1:
costruzione sui mappali liberi**



**Fase 2:
sostituzione degli edifici
con riserve edificatorie**



**Fase 3:
permuta con i mappali
con scarsa disponibilità
di spazi verdi**



**Fase 4:
situazione finale**





Piano generale



Sezioni est-ovest - alternanza tra preesistenze e nuovi edifici



Sezione nord-sud - la piazza del mercato, i nuovi edifici e l'autosilo sotterraneo



Sezione nord-sud - alternanza tra preesistenze, nuovi edifici e spazi liberi



Commento del collegio d'esperti

Questo gruppo ha presentato una proposta molto diversa da tutte le altre. Il collegio apprezza l'originalità, la forza e il carattere della proposta che, basata su un principio fondatore ben definito, è sfociata in un risultato di chiara lettura.

Sebbene si tratti di un concetto interessante, il Collegio lo ritiene troppo problematico nella sua realizzazione, in quanto la fattibilità è vincolata a delle condizioni imprescindibili: l'ente pubblico dovrebbe praticare diverse permuta e/o espropriazioni. Inoltre la proposta implica di dover realizzare sin dal principio un autosilo per tutti (pubblico e privato), difficilmente praticabile.

L'idea di avere più spazi pubblici, o "piccole piazze" disseminate, al posto di una piazza unica è originale. A giudizio del collegio il progetto di edificazione con edifici privati dell'attuale piazza, che scomparirebbe e con essa una parte di storia, sarebbe di difficile comprensione e attuazione.

La piccola piazza proposta è delimitata da edifici privati che la portano a risultare introversa e quasi priva di interazioni con il nuovo quartiere. La struttura urbanistica aperta non impedisce al rumore di propagarsi, pregiudicandone la vivibilità.

Si evidenzia una forte riduzione del traffico in Via Zurigo (5'000 veicoli/giorno) e quindi del numero di corsie senza però esplicitare per mezzo di quali misure questo obiettivo potrebbe essere raggiunto.

Il team apporta un grande cambiamento alla viabilità con una certa rivoluzione anche per il trasporto pubblico: ciò appare come uno sforzo forse eccessivo e poco funzionale. In particolare suscita perplessità la modifica sull'incrocio di Via Zurigo e il voler portare il bus sulla piazza. ■

