

“La terrazza sul lago”

Analisi dei potenziali della stazione di Lugano

giugno 2010

Autori:
Domenico Zucchetti
Stefan Krebsler

www.railvalley.org

Sommario

1	Analisi dei potenziali della stazione di Lugano	3
2	“La terrazza sul lago”	3
3	Analisi dei singoli potenziali	4
3.1	“La terrazza sul lago“ come marchio turistico	4
3.2	La stazione come centro di interscambio	4
3.3	Il passaggio dei viaggiatori sul corridoio Nord Sud	5
3.4	La vicinanza con Zurigo e Milano	5
3.5	Centro servizi sopra il piazzale di Besso e i binari	5
3.6	Zona turistico ricreativa	6
3.7	Il Viale delle Arti	7
3.8	Una grande terrazza da immaginare e inventare	8
3.9	L’accesso alla Lugano turistica	8
3.10	La porta turistica del Ticino	9
3.11	La trincea ferroviaria (centro sportivo / campus scolastico)	9
4	Ripensamento dei trasporti	11
4.1	Togliere il traffico in superficie	11
4.2	Sviluppo del tram	12
4.3	Merci tramite ferrovia e cargo tram	12
5	La riqualifica della terrazza	13
5.1	Creare un concetto architettonico di livello mondiale	14
5.2	Una svolta ecologica	15
5.3	Redditività / indotto	16

1 Analisi dei potenziali della stazione di Lugano

Sul tema della stazione di Lugano si è già detto e scritto molto. Negli ultimi vent'anni sono stati fatti diversi studi e sono state presentate diverse idee e progetti. Questa incessante attività di progettazione testimonia l'interesse per il comparto ed è segno comunque che la situazione attuale non è soddisfacente.

- Fra qualche anno entreranno in funzione i nuovi trafori del Gottardo e del Ceneri, che hanno richiesto investimenti colossali. Le opere di cui si è parlato per decenni si apprestano a diventare realtà, con quindi nuove prospettive che solo ora si riescono a capire completamente.
- Prima di arrivare a formulare delle soluzioni occorre analizzare quali sono le evoluzioni e i bisogni a cui si deve fare fronte.
- I diversi enti che si sono occupati della stazione di Lugano hanno affrontato problemi concreti, lavorando in ambiti diversi, con finalità non sempre uguali e talvolta anche contrastanti. Non c'è mai stato un approccio d'insieme, si è ricercata la soluzione migliore a un problema (p.es. traffico) e non quelle che meglio si sposano tra di loro.

Questo lavoro usa quindi un approccio metodologico diverso. L'obiettivo non è quello di reinventare la ruota, ma di verificare quali sono le potenzialità settoriali e d'insieme. A questo scopo vengono presentate delle proposte concrete, riprendendo idee già conosciute, ricalibrate e riformulate adattandole all'insieme. L'accento non è però rivolto alle specifiche soluzioni. Altre persone potranno trovare soluzioni migliori rispetto a quelle qui abbozzate.

2 “La terrazza sul lago”

Un'analisi dei potenziali è mirata a scoprire e a mettere in evidenza le caratteristiche preesistenti. Di certo l'aspetto più evidente della stazione di Lugano, rispetto ad altre stazioni, è quello paesaggistico.

La stazione FFS di Lugano è una terrazza che si affaccia sul lago di Lugano. Dalla stazione vi è una vista eccezionale. Uscendo dalla stazione ci si trova immersi in un panorama su tutto l'arco di montagne circostanti San Salvatore, Generoso, Bre, Boglia, Camoghé, Bar, Tamaro.

Di regola le stazioni ferroviarie sono inserite nel centro cittadino, in luoghi piuttosto chiusi. La stazione di Lugano è unica nel suo genere: sulla linea ferroviaria Amburgo – Brindisi è sicuramente, fra le stazioni principali, la sola che permette una vista così spettacolare.

Lugano, il Luganese sono delle terrazze sul Lago: il parco Tassino si affaccia sul lago, vicino c'è la funicolare degli Angioli, più sotto vi è la Cattedrale e poi il Lungolago. Tutto attorno vi sono tutta una serie di impianti che portano la gente sulla sommità di montagne con viste mozzafiato sulle Alpi.

Partire dal concetto di “Terrazza sul lago” è la soluzione più naturale per un'analisi dei potenziali.

3 Analisi dei singoli potenziali

3.1 “La terrazza sul lago” come marchio turistico

“La Terrazza sul lago” ha una valenza anche come marchio. Sulla terrazza si va a riposare, a passeggiare, contemplare la vista, a mangiare. La terrazza ricorda momenti piacevoli e di relax. Il lago, richiama la tranquillità. I termini terrazza e lago si sposano e si fortificano a vicenda. Cosa c’è di meglio per ritemprarsi e rilassarsi. La terrazza sul lago ha il potenziale di diventare un luogo dover andare regolarmente. È il luogo dove si vorrebbe ritornare appena possibile.

Il potenziale di marketing della denominazione “La terrazza sul lago” non è in questo caso solo uno slogan: ci si trova effettivamente su di una magnifica terrazza naturale, da cui si gode la vista di uno splendido lago. L’aspettativa e le emozioni che evocano le parole trovano un immediato riscontro. Ancora di più se si pensa che i treni, con il completamento di Alptransit, arriveranno a Lugano uscendo da lunghe gallerie. Dal chiuso del treno, senza vista, si passa alla luce e all’apertura. I viaggiatori non arrivano in una stazione come le altre, chiusa in un centro cittadino, senza vista. Anche per chi è in transito e si ferma per pochi minuti, dalla finestra ammirerà la vista e sarà invogliato a fermarsi e a ritornare.

Anche dal punto di vista linguistico il termine “La Terrazza sul lago” appare indicato. I termini italiani di terrazza e di lago sono simili a quelle di altre lingue (terrace, Terrasse, lake, lac). Anche persone che non parlano italiano possono percepirne il valore emozionale. Si comunica che Lugano ed il Ticino fanno parte della cultura italiana.

Il termine “La Terrazza sul lago” usato per una stazione, non può essere facilmente duplicato. Non ci sono molte stazioni che sono delle terrazze naturali sul lago. Quindi l’identificazione si prospetta essere unica.

3.2 La stazione come centro di interscambio

La stazione di Lugano si appresta a diventare il luogo dove confluiscono i mezzi pubblici dell’agglomerato del Luganese. Treni internazionali, locali, autopostali, bus, taxi arrivano e partono dalla stazione. La stazione è quindi il luogo dove vi sono i migliori collegamenti con i mezzi pubblici. Lugano è la principale città del Ticino e dove migliaia di persone si recano ogni giorno a lavorare. C’è l’università, la SUPSI, altre scuole, ospedali, studi medici specialistici e altre attività che portano le persone a recarvisi per i più svariati bisogni.

Dopo l’apertura della galleria ferroviaria del Ceneri ci si potrà recare a Locarno in 20 minuti, a Bellinzona in 15 e a Mendrisio in 20. Lugano è quindi destinata a diventare la piattaforma di interscambio del Ticino. Aumentando la facilità dell’uso dei mezzi pubblici, aumenterà anche la loro attrattività. L’aumento dei passeggeri porterà ad un aumento dell’offerta. L’aumento dell’offerta renderà ancora più attrattivi i mezzi pubblici e via di seguito. La centralità porta quindi alla creazione di un circolo virtuoso che favorirà l’offerta e l’uso dei mezzi pubblici.

3.3 Il passaggio dei viaggiatori sul corridoio Nord Sud

La stazione di Lugano è la principale fermata ferroviaria in territorio svizzero, a sud delle Alpi. Il Ticino è attraversato da una grande quantità di persone, che viaggiano con il treno e con l'auto. Su questa linea di percorrenza passano un gran numero di turisti, che si spostano tra il centro/nord Europa e i paesi del Mediterraneo. Un gran numero di questi viaggiatori si ferma, per una breve pausa, o di più. Rispetto a una regione discosta dalle grandi arterie di traffico, il potenziale che vi è a Lugano è notevole. Solo riuscendo a fare fermare anche solo per poco tempo una piccola percentuale delle persone che transitano in Ticino può portare ripercussioni positive per il turismo e l'economia.

I turisti che girano l'Europa in treno vogliono solo avere delle fermate programmate. Lugano può diventare interessante in quanto si scende dal treno e nello spazio di pochi attimi si può godere della vista e del luogo piacevole. Si può quindi facilmente prevedere una fermata e stabilire in anticipo i tempi necessari.

Lo stesso discorso vale anche per le persone che viaggiano in auto. Sono più spesso queste che hanno voglia di fare una pausa, rilassarsi per un certo tempo in un luogo piacevole, oppure programmare una fermata di una notte per riposarsi. Per questi turisti è però importante che la pausa sia effettivamente rilassante. Devono potersi fermare in pratica vicino all'autostrada e sapere che nel tempo a disposizione per la fermata tutto andrà secondo i piani grazie all'entrata in città col tram a partire dal P&R di Molinazzo. Non possono correre il rischio di uscire dall'autostrada e rimanere fermi in un qualche ingorgo o di non riuscire a trovare parcheggio.

3.4 La vicinanza con Zurigo e Milano

Con la messa in funzione di Alptransit, Lugano si verrà a trovare a due ore dal centro di Zurigo e a meno di un'ora dal centro di Milano. Zurigo e Milano sono metropoli prosperose con un gran numero di abitanti. Per le persone di queste città può essere interessante arrivare a Lugano, per un attimo di relax e di shopping.

Anche in questo caso il vantaggio è quello di uscire dalle metropoli e di trovarsi subito in un ambiente rilassante, avendo però anche la possibilità di fare acquisti, visite culturali, paesaggistiche o altro. Anche per questo genere di turisti, di giornata, l'importante è la prevedibilità in termini di tempi. Non si vuole che la giornata vada persa in colonna. Quindi la collocazione sulla linea della ferrovia offre un vantaggio notevole. In maniera prevedibile e sicura si raggiunge la località voluta e si passa il proprio tempo al meglio.

3.5 Centro servizi sopra il piazzale di Besso e i binari

In Svizzera ormai le stazioni si stanno trasformando anche in centri di servizio. I buoni collegamenti con i mezzi pubblici fanno diventare la stazione il luogo ideale per inserirvi dei servizi come negozi, ristoranti, studi medici istituti scolastici e universitari. L'aggruppamento di servizi permette alle persone di svolgere più facilmente le diverse attività, senza perdita di tempo e senza spostamenti supplementari. Più aumenta l'offerta e più il luogo diventa attrattivo. In questo senso si è anche mossa la legislazione Svizzera, da qualche anno nelle stazioni principali è possibile tenere aperti certi tipi di negozi, oppure bar e ristoranti in maniera quasi continuata. Questo genere di insediamenti si è dimostrato vincente, anche da un punto di vista commerciale, in diverse città svizzere. La richiesta di spazi aumenta sempre di più e l'affitto si sta rilevando uno dei business più redditizi per le FFS e sul quale si vuole puntare ulteriormente.



L'attrattività commerciale permette di fare investimenti per recuperare delle zone attorno alla stazione che in passato erano considerate poco attraenti, per via del traffico e dei rumori. Un nuovo trend è quello di costruire direttamente sopra i binari. I terreni ormai scarseggiano e la copertura dei binari diventa interessante economicamente. Anche da un punto di vista ambientale questi approcci sono positivi. Si sfrutta meglio dei terreni già occupati senza andare a sottrarre spazi verdi. La copertura dei binari inoltre permette di togliere rumori generati dai treni e di riqualificare la zona da un punto di vista abitativo e architettonico. La parte a nord della stazione di Lugano e la zona contigua del piazzale di Besso si prestano in modo ideale a una riqualifica del genere. Il piazzale di Besso e i binari si trovano in una sorta di anfiteatro naturale, a un livello inferiore rispetto alle costruzioni adiacenti. Se si costruisce sopra il piazzale di Besso e sopra i binari, si recupera una grande superficie, senza disturbare le costruzioni poste sul dietro, che sono più in alto. Si può ipotizzare delle costruzioni a più livelli che ridanno forma all'anfiteatro. Le zone circostante sarebbero riqualificate sia dal punto di vista estetico che fonico. Sopra le costruzioni, si possono prevedere delle zone ricreative e sportive.

Costruendo nella zona del piazzale di Besso e sopra i binari permetterebbe di lasciare libero il piazzale della stazione, evitando quindi di creare una sorta di "muro" verso il lago.

Lo spazio costruibile è notevole. Si tratta quindi di creare un concetto, che permetta la costruzione in più fasi, in modo modulare. Nel corso dei decenni si arriverebbe ad avere completato l'opera.

3.6 Zona turistico ricreativa

La parte sul davanti della stazione, che si affaccia sul golfo, è la zona più interessante turisticamente. Questa parte è occupata da strade e dalla stazione FLP. Mettendo in sotterranea la via Maraini (dal tunnel di Besso fino all'altezza del posteggio del Parco Tassino) si libererebbe tutta la zona sul davanti. Il tram a sua volta potrebbe essere facilmente spostato su Via Basilea. Questa soluzione, come si vedrà in seguito, offrirebbe anche diverse altre potenzialità.

Con queste misure tutta la parte davanti alla stazione rimarrebbe libera. Si riuscirebbe a recuperare e valorizzare una zona pregiata, sotto il livello del piazzale stazione, e adibirla a zona turistica. Le nuove costruzioni si troverebbero affacciate verso il lago, con una bella vista, e nel contempo (trovandosi sotto il livello del piazzale della stazione) lascerebbero intatto il panorama. Il piazzale della stazione risulterebbe ancora più grande in quanto l'attuale Via Maraini risulterebbe coperta.

Oltre ai servizi di biglietteria della stazione si possono pensare delle discoteche, degli alberghi, dei ristoranti, delle sale conferenze verso il fronte del lago.



Questa soluzione ha diversi vantaggi. Si recupera una zona di alto valore commerciale. Da un punto di vista dei lavori, la messa in sotterranea della strada può andare in parallelo con la costruzione degli spazi da destinare ad uso turistico e commerciale. Una parte quindi dei lavori potrà essere finanziato con investimenti privati.

3.7 Il Viale delle Arti

Togliendo il traffico dalla stazione si recupera anche al traffico pedonale la parte di Via Maraini che dalla stazione porta alla funicolare degli Angioli.

Si potrebbe recuperare e creare un percorso che al momento non è più utilizzato, ma che ha un potenziale molto interessante, è quello che dalla stazione va verso la funicolare degli Angioli e poi scende al monumento storico della chiesa degli Angioli, al costruendo nuovo polo culturale ed al lungolago. La vista dalla stazione della funicolare in alto è splendida. Per sfruttare appieno il potenziale di questo percorso servirebbe fare diventare pedonale il tratto che dalla stazione porta alla funicolare degli Angioli (Via Maraini).

Si può pensare a creare un "Viale delle Arti". Sul lato verso la ferrovia potrebbero essere ricavati degli spazi da attribuire ad gallerie d'arte e attività artistiche e artigianali. Molti edifici esistenti hanno un grande fascino: l'ex-Hotel Bristol, la chiesa anglicana, per citarne due. In questo modo si renderebbe attraente e sicuro il percorso e le persone sarebbero invogliate a proseguire verso il centro culturale.

3.8 Una grande terrazza da immaginare e inventare

I servizi della stazione sarebbero messi in sotterranea sul piazzale. I diversi annessi aggiunti dopo alla stazione potrebbero essere rimossi e si potrebbe lasciare solo lo stabile originale.



Grazie alla copertura della Via Maraini e l'eliminazione dei posteggi e della stazione FLP il piazzale della stazione diventerebbe totalmente sgombro. L'intero piazzale della stazione da nord, fino a sud (ca. 400m) diventerebbe una grande terrazza che si affaccia sul lago e le montagne intorno. Questo spazio potrebbe essere recuperato e abbellito e offrire spazio per passeggiate, incontri e relax o per manifestazioni o mostre di diverso genere.

3.9 L'accesso alla Lugano turistica

Il centro ed il lungolago di Lugano sono delle attrattive turistiche. Il percorso a piedi che scende dalla stazione attraverso via Cattedrale e porta in centro è molto caratteristico. In pochi minuti si è in centro, con negozi, ristoranti e sul lungolago. L'idea che dalla terrazza sul lago si passa in pochi minuti direttamente al lungolago è molto suggestiva.



Con il nuovo "Viale delle Arti" si accedrebbe a piedi alla zona del nuovo centro culturale, tramite la funicolare e la scalinata del Angioli.



Con il collegamento pedonale alla funicolare degli Angioli e al centro culturale, si crea un percorso pedonale circolare interessante turisticamente. Stazione-Via Cattedrale-Via Nassa-polo culturale-funicolare/scalinata degli Angioli. Il percorso è variato e suggestivo che permetterebbe alle persone di visitare e gustarsi appieno le principali bellezze di Lugano in tempi prevedibili.

3.10 La porta turistica del Ticino

È probabile che la stazione di Lugano diventi con il tempo la stazione del Ticino. La terrazza sul Lago dovrebbe fare invogliare le persone che transitano attraverso il Ticino a fermarsi per rinfrescarsi fisicamente e mentalmente. Nessun turista dovrebbe perdersi lo splendore della terrazza sul lago.

La Terrazza sul lago potrebbe quindi diventare il punto centrale di promozione dell'offerta turistico/culturale del Ticino.

La stazione di Lugano in questo modo ha il potenziale di diventare la vetrina e la porta d'accesso preferita dell'offerta turistica del Luganese e del Ticino. Sono pensabili dei giri Lugano, Bellinzona, Locarno, Lugano, con tappe alle diverse attrazioni del Ticino. Sono anche pensabili delle escursioni che, attraverso Varese e il Lago di Locarno, uniscono l'offerta turistica del Mendrisiotto e del Locarnese.

Lo stabile attuale della stazione potrebbe diventare la vetrina multimediale sul Ticino. È immaginabile anche un grande modellino tridimensionale del Ticino, che offre ai turisti una visione d'insieme e delle possibili escursioni.

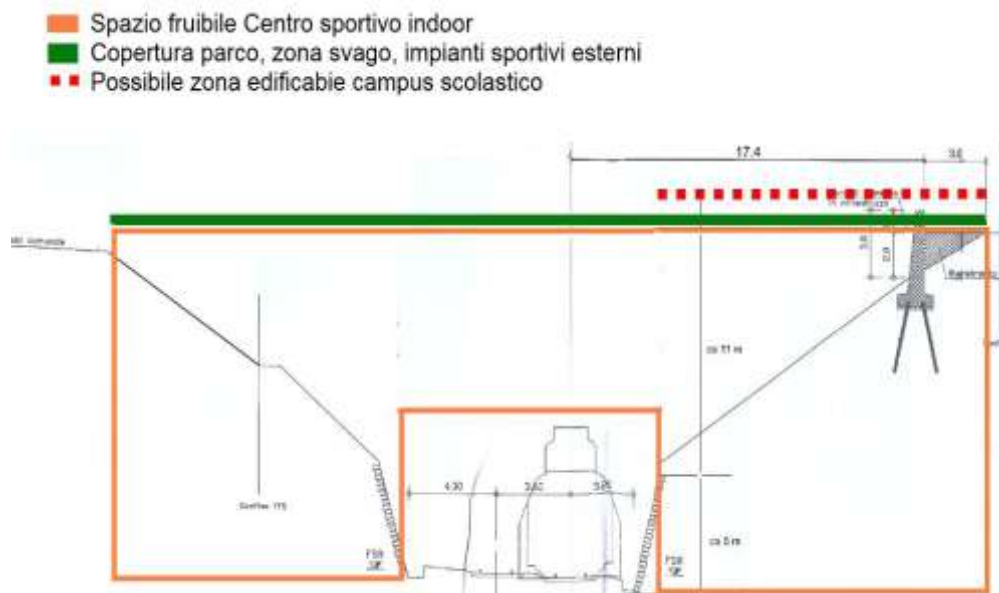
3.11 La trincea ferroviaria (centro sportivo / campus scolastico)

La trincea ferroviaria di Massagno è un buco scavato nel terreno per farvi passare la ferrovia del Gottardo.

La trincea taglia in due il comune di Massagno e da tempo gli abitanti vorrebbero che si ripristinasse il livello del terreno originario in modo da rimarginare la ferita nel territorio. La popolazione di Massagno auspica che il carattere residenziale del quartiere rimanga intatto e che la parte della trincea verso Massagno sia adibita a parco. Per la parte più vicina alla stazione si auspica che sia adibita a insediamenti scolastici.



Se si copre la trincea, fra la ferrovia e il livello del terreno rimane comunque un grande volume interrato, che se sfruttato permetterebbe di finanziare il parco sovrastante. Lo spazio, non avendo finestre, non si presta per essere adibito a residenze o uffici. Entra però in considerazione l'uso per impianti sportivi/ricreativi indoor (palestre per ginnastica, danza, squash, badminton, bowling, tennis da tavolo, scherma, arti marziali, ecc.) con i necessari spazi per spogliatoi, locali di servizio e tecnici. Sopra la trincea ci sarebbe inoltre spazio per collocare degli edifici da adibire a campus scolastico. La collocazione vicino alla stazione permetterebbe a una moltitudine di giovani di arrivare facilmente agli impianti. La possibilità di fare sport e ritornare presto alla sera, permetterebbe di conciliare lo studio e l'apprendistato con lo sport.



Attualmente, l'attività sportiva comporta traffico di automobili. Con buoni collegamenti con mezzi pubblici il problema si risolverebbe. Inoltre, per eventi che richiamano persone da fuori, si potrebbe fare capo alla struttura del P&R di Molinazzo e al tram che li porta direttamente in stazione. Riportando il terreno al livello originale si potrebbe ridisegnare l'accesso stradale diminuendo il traffico e il bisogno di strade.

4 Ripensamento dei trasporti

Considerando la penuria di fonti energetiche non rinnovabili nel medio futuro che potrà portare ad una riduzione del traffico individuale a favore di quello pubblico, sarà vincente puntare su infrastrutture ferroviarie o tranviarie invece di infrastrutture stradali. Questo vale sia per il trasporto di passeggeri che per quello delle merci.

La situazione sulle strade con i frequenti intasamenti difficilmente può essere risolta con la costruzione di ulteriori strade, soprattutto nelle zone urbane e negli agglomerati dove gli spazi sono limitati. Con una rete ferroviaria o tranviaria invece si potrà assorbire molto traffico individuale e rispondere alle esigenze future della logistica moderna, nonché portare ad un netto miglioramento della situazione sulle strade. Nelle città che hanno puntato sull'estensione dell'offerta nell'ambito del trasporto pubblico e sulla moderazione del traffico, si osserva una netta diminuzione degli intasamenti.

4.1 Togliere il traffico in superficie

Il traffico della stazione passa attualmente in superficie, sia davanti che dietro. La parte migliore della stazione, quella che dà verso Lugano è occupata dalla strada, dal P&R e dalla stazione FLP.

Tutto il traffico che passa su Via Maraini rende la zona rumorosa e poco interessante per fermarsi e gustarsi il panorama. Il percorso pedonale, dalla stazione fino alla funicolare degli Angioli verso il nuovo Centro culturale, è sgradevole per via del traffico intenso.

Il mettere in galleria il traffico davanti alla stazione, dal tunnel di Besso fino all'altezza del posteggio del Parco Tassino, libererebbe la zona dal traffico, dai posteggi e dal passaggio a livello. Con la messa in sotterranea del traffico e spostando i binari della ferrovia Ponte Tresa su Via Basilea, tutta la parte davanti alla stazione rimarrebbe libera. Si potrebbe coprire la strada (dal tunnel di Besso) e la zona binari FLP e quindi ampliare il piazzale stazione ulteriormente. Sotto il livello della piazza si potrebbe creare una zona turistica, con servizi, biglietteria, discoteca e con alberghi, ristoranti, sale conferenze verso il fronte del lago.



4.2 Sviluppo del tram

Il tram si sta sempre più imponendo nelle città come mezzo di spostamento che rispetto agli autobus e al mezzo privato permette di offrire collegamenti puntuali e veloci.

I progetti di tram in fase di pianificazione per l'agglomerato di Lugano sono:

- Cornaredo – Lugano centro – Pian Scairolo (Grancia).
- Molinazzo (Bioggio) – Lugano centro

L'eliminazione del traffico in superficie permetterebbe di fare arrivare i tram su via Basilea, con un ulteriore sviluppo delle linee del tram:

- Prolungamento della linea tram Ponte Tresa - Lugano FFS - Piazza Molino Nuovo (in galleria) - USI Lugano – SUPSI Viganello - Cassarate.

In questo modo si collegano direttamente la stazione FFS con il polo universitario, l'Ospedale italiano e la futura zona alberghiera e congressuale prevista in zona Campo Marzio e la funicolare del Monte Bré. Chi arriverebbe in auto a Lugano avrebbe la possibilità di lasciare l'auto immediatamente all'uscita dell'autostrada presso il P&R di Molinazzo e arrivare con un breve percorso in tram direttamente al centro congressuale /alberghiero.

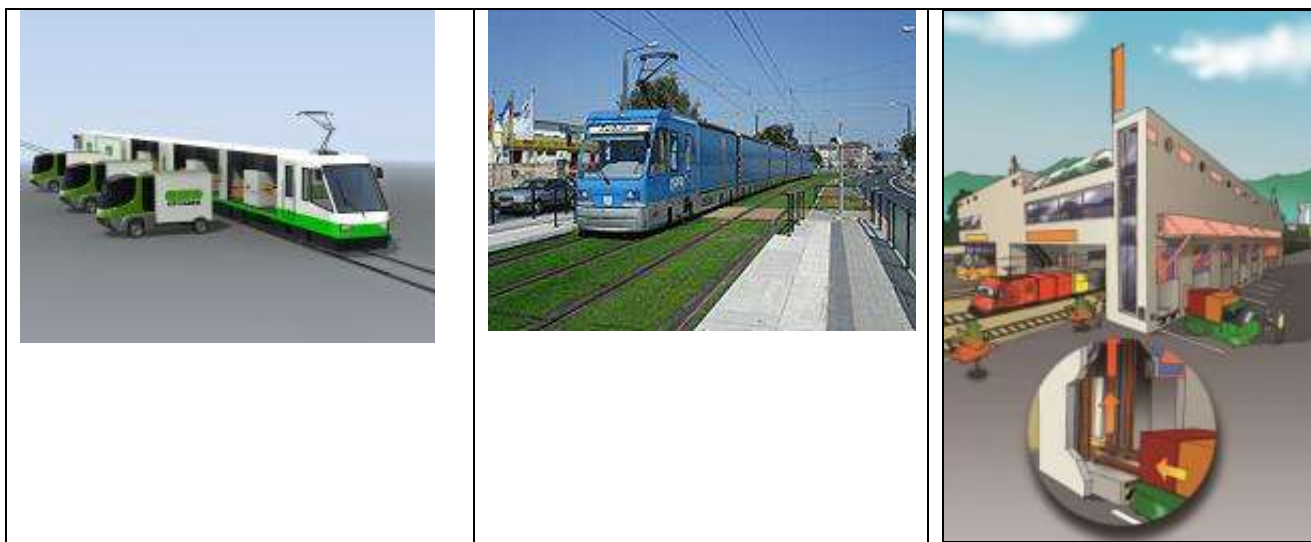
- Creazione di una nuova linea Pian Scairolo - Stazione FFS – Ospedale Civico - Centro studi Trevano - Tesserete.

Da Grancia fino a Noranco la linea correrebbe su quella già prevista. Dalla stazione a Noranco si potrebbe sfruttare il percorso e il viadotto previsti per la strada di cabottaggio stradale. Per il tratto verso Tesserete si potrebbe sfruttare in parte la linea in disuso. In questo modo la stazione FFS risulterebbe collegata direttamente con Tesserete e con i centri commerciali del Pian Scairolo.

Per ambedue queste nuove linee si potrebbe prevedere una fermata sotterranea “Centro sportivo” o “Ex trincea” che potrebbe servire anche gli abitanti di Massagno.

4.3 Merci tramite ferrovia e cargo tram

Nell'ambito del trasporto merci si potrà fare un uso migliore della rotaia, grazie a nuovi sistemi logistici e tecnologie di trasporto, con l'introduzione di convogli merci simili ai tram (Cargotram) o ai convogli della TILO (convogli pendolari merci). Nel prossimo futuro la situazione di concorrenza tra strada e ferrovia può cambiare radicalmente a favore del trasporto su rotaia: questi è molto più affidabile ed efficiente, non ci sono ritardi dovuti ad ingorghi o al maltempo ed inoltre con un'emissione di CO2 inferiore. Anche quest'ultimo sarà un fattore di costo, rispettivamente: risparmio.



Questi nuovi sistemi logistici avranno anche influenza sulla rete tramviaria, perché è un ulteriore fattore di sfruttamento della rete e di conseguenza un'ulteriore possibilità di entrate finanziarie per il suo ammortamento. I grandi centri commerciali possono essere forniti con i Cargotram. A destinazione c'è bisogno unicamente degli automezzi appositi o dei carrelli elevatori, concepiti per piccole tratte, che possono trasbordare i contenitori orizzontalmente e portarli alla destinazione definitiva.

La consegna ed il trasbordo della merce viene fatto prevalentemente alla mattina presto, di notte. L'utilizzo dei cargotram non entra quindi in conflitto con l'uso del tram nelle ore di punta.

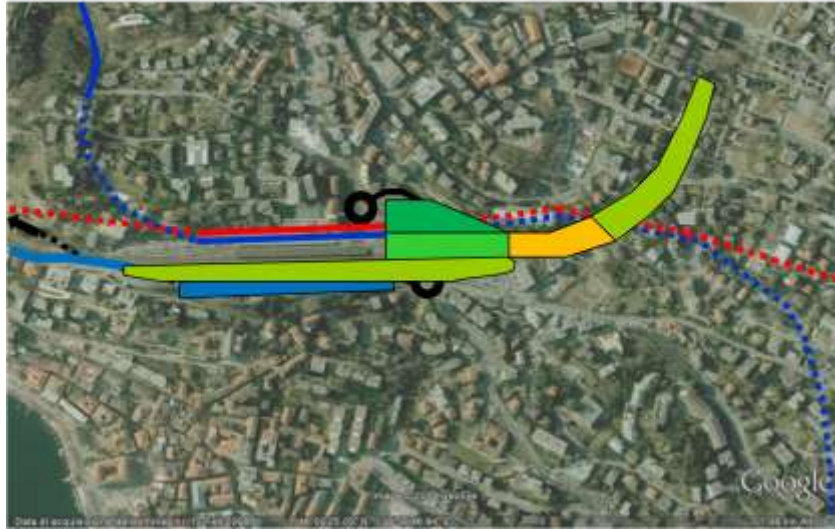
Nel caso concreto dell'agglomerato di Lugano, la merce che arriva da oltre Gottardo tramite treni cargo pendolari dovrebbe essere trasbordato sui Cargotram per esempio a Lugano-Vedeggio per le destinazioni di Grancia, Canobbio, Lugano Centro, Centro congressuale turistico, Tesserete e Ponte Tresa, perché lo scartamento della rete ferroviaria e quella tramviaria è diverso. Nel caso delle forniture per i vari negozi della Terrazza sul lago le forniture possono essere effettuate direttamente dalla rete ferroviaria.

5 La riqualifica della terrazza

Riassumendo brevemente gli interventi principali per lo sviluppo della stazione sarebbero:

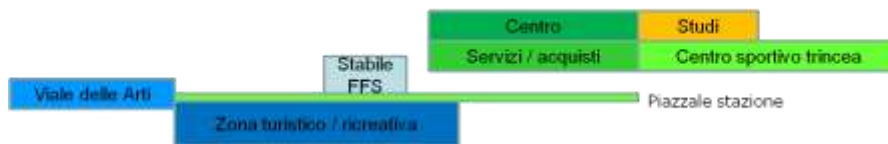
- Messa in sotterranea della Via Maraini (dal tunnel di Besso direzione Loreto).
- Centro sportivo indoor in zona trincea. Copertura della trincea per ricavarne un parco.
- Centro servizi/scuole da costruire sopra i binari, sopra via Maraini e sopra Piazzale Besso.
- Zona turistico / ricreativa sotto il livello del piazzale stazione, sul fronte verso il lago.
- Centro di promozione turistica del Ticino nello stabile storico della stazione.
- Viale delle Arti: pedonalizzazione del tratto fra la Stazione e la funicolare degli Angioli. Creazione di botteghe d'arte e artigianato.
- Spostamento della stazione FLP su Via Basilea
- Predisposizione / creazione di una nuova linea tranviaria Tesserete – Noranco e di estensione della FLP verso Viganello/Cassarate.
- Pedonalizzazione totale del piazzale stazione e valorizzazione quale "Terrazza sul lago", un luogo magico, d'incontro e relax, per la mobilità ma anche per la sosta.

La terrazza sul lago



La terrazza sul lago

I diversi livelli



Si tratta di una serie di interventi molto impegnativi ed ovviamente non è necessario fare tutto in una volta sola.

5.1 Creare un concetto architettonico di livello mondiale

La stazione FFS di Lugano ha tutte le caratteristiche per diventare una delle stazioni più belle d'Europa e un unicum a livello mondiale. Il comparto è grande e non è ancora stato costruito e quindi vi è la possibilità di immaginare qualsiasi cosa.

Oggi l'architettura è un'attrazione e lo dimostrano esempi come il Museo Guggenheim di Bilbao e il KKL di Lucerna. Per la sua collocazione, per l'ampio piazzale e per il volume di costruzioni che si prevedono, anche la stazione di Lugano potrebbe diventare, con un progetto di spicco, un'attrattiva architettonica. La realizzazione di un progetto di questo livello porterebbe ad una valorizzazione della zona e renderebbe l'operazione ancora più interessante economicamente.

Si tratterebbe di fare un concorso internazionale, che riguarda tutto il comparto, per vedere quali idee nascono, quali potenzialità esistono dal punto di vista architettonico. Un concorso per immaginare la “Terrazza sul lago”, che attragga i migliori architetti, potrebbe diventare esso stesso un motivo di promozione turistica e del nome di Lugano.

La riuscita di un progetto del genere non avrebbe solo un impatto sul settore turistico. Un’operazione del genere valorizzerebbe l’immagine di Lugano e del Ticino, nel suo insieme. Più persone conoscerebbero Lugano e quindi anche le altre attività (economico, finanziarie, culturali) di cui la regione è ricca.

I modelli o le visualizzazioni potrebbero diventare oggetto di esposizioni e attirare visitatori alla stazione. Le persone potrebbero immaginarsi direttamente sul luogo come potrebbe diventare la stazione.

La progettazione dovrebbe essere unica, i diversi comparti dovrebbero essere portati avanti separatamente e costruiti a tappe. Non è necessario e neppure auspicabile che si crei un cantiere ed un progetto unico.

Questa situazione è un notevole vantaggio in quanto è possibile in questo modo coinvolgere diversi operatori. Ci possono essere promotori interessati al centro servizi, mentre altri possono essere interessati per la zona turistica, per il centro sportivo o per il Viale delle Arti. È necessaria una visione d’insieme, ma poi ci saranno progetti distinti, con dinamiche e velocità di realizzazione diverse.

La possibilità di agire in modo progressivo è interessante in quanto permette di creare un notevole indotto sul medio e lungo termine. I singoli progetti possono poi essere adattati e considerati anche in base alle esperienze e ai bisogni emersi nei diversi comparti. Se per esempio dovesse emergere un grosso interesse per l’uso del centro indoor, l’offerta turistica potrebbe indirizzarsi verso questo genere di clientela.

5.2 Una svolta ecologica

Bisogna seguire lo spirito del tempo: negli anni cinquanta si voleva che la propria casa fosse collegata con l’autostrada, oggi il traffico è diventato invadente e inefficiente. Lo sviluppo del trasporto privato è arrivato al limite di saturazione. Per fare fronte al crescente bisogno di mobilità non si può fare altro che puntare sul potenziamento dei trasporti collettivi e intermodali. Con l’introduzione e estensione della linea del tram si riesce a creare un sistema di trasporti pubblici efficiente per l’agglomerato, che può contribuire a ridurre in modo significativo i tempi di spostamento.

Nel 2012 sarà inaugurata la galleria stradale che collega il piano del Vedeggio con Cornaredo. Vi è l’opportunità di fare una svolta ecologica, creando una zona di traffico limitato (mezzi pubblici e confinanti) dal lungolago fino a via Balestra (non compresa). Lugano potrebbe in tale modo riprendere la sua vocazione di città a misura d’uomo.

Lugano e la stazione sono baciati dal sole, si potrebbero facilmente applicare per le nuove costruzioni i concetti energetici più all’avanguardia: le tettoie dei binari potrebbero portare dei pannelli fotovoltaici. Sarebbe inoltre pensabile di costruire una centrale di cogenerazione e teleriscaldamento usando legna (cippato ticinese) per energia elettrica e calorica a tutte le nuove costruzioni e agli impianti sportivi.

5.3 Redditività / indotto

Le persone sono alla ricerca di posti esclusivi, che trasmettono emozione. La qualità è fondamentale, quindi si richiede la massima cura nella realizzazione del progetto e investimenti adeguati.

L'ente pubblico dovrebbe caricarsi l'onere degli interventi stradali necessari a togliere il traffico dalla superficie e per il potenziamento degli elementi del trasporto pubblico. Gli investimenti per le linee del tram saranno in parte assunti dalla Confederazione/Cantone e, grazie anche all'uso come trasporto merci, porteranno a una decongestione del traffico con quindi minore spese stradali per l'ente pubblico.

Il comparto sportivo/scolastico potrebbe essere finanziato tramite diverse fonti che già sostengono lo sport e la cultura.

Gli investimenti nei comparti commerciali (autosilo, centro servizi, zona ricreativo turistica, via delle arti) potranno di certo essere finanziati grazie all'iniziativa privata. FFS Immobili si è già detta molto interessata a finanziare lo sviluppo della zona. Con la messa in sotterranea delle strade e la costruzione sopra, molti terreni di proprietà degli enti pubblici, acquisirebbero notevole valore. Invece di venderli, gli enti potrebbero cederli a una società che concede ai promotori immobiliari dei diritti di costruzione. Gli enti pubblici, in proporzione dei loro apporti, avrebbero delle entrate ricorrenti che permetterebbe loro di ammortizzare gli investimenti e nel lungo termine di avere dei profitti.

L'indotto complessivo per la sistemazione della stazione sarebbe dell'ordine del miliardo di franchi, investimenti in parte finanziati da privati. Si tratterebbe di lavori fatti in tempi diversi, di cui beneficerebbero le ditte locali.

La messa a regime della stazione porterebbe poi un indotto costante, consistente di visitatori e turisti, di cui beneficerebbe l'economia locale e indirettamente (tramite le imposte) anche lo Stato.