

Muralto - Comparto stazione FFS

Nodo di interscambio dei trasporti pubblici e valorizzazione urbanistica del comparto Muralto-Stazione FFS

Mandato di studio in parallelo con procedura di prequalifica selettiva

Settembre 2016



Sommario

Introduzione	4
Aspetti formali	5
Capitolato d'oneri	6
Esame preliminare	8
Valutazione dei progetti	9
Conclusioni del mandato di studio in parallelo	10
Ringraziamenti	11
Progetto team GP Gellera Tropeano	12
Progetto team EMA/CPZ	16
Progetto team Mario Botta Architetto	20
Progetto team Michele Arnaboldi architetti Sagl	24

Introduzione

4

Premesse generali

Il comparto della Stazione FFS di Muralto è oggetto di riqualifica e valorizzazione urbanistica, che interessa: le Ferrovie federali svizzere FFS, i Comuni di Muralto e Locarno, la Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT), le Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART) e il Dipartimento del territorio del Cantone Ticino.

Il Programma di agglomerato del Locarnese (PALoc) postula la realizzazione del nodo di interscambio Muralto-stazione FFS in due fasi e segnatamente:

A. una prima tappa (PALoc, misura CmP1.A) comprendente la realizzazione di:

- un sottopasso pedonale tra la stazione FFS e il lungolago
- un collegamento pedonale verticale da/per terrazza Chiesa di S. Vittore (ascensore pubblico e scalinata)
- posteggi coperti per biciclette e due ruote motorizzate
- un autosilo interrato con funzione di P+R e di posteggio di appoggio

B. la seconda tappa (PALoc, misura CmP1.B) è volta a:

- riorganizzare il nodo intermodale (terminale bus, taxi, K+R, B+R, Velostation)
- prolungare il sottopasso pedonale verso la stazione FART e l'autosilo (P+R e di appoggio)
- effettuare il riassetto e la moderazione della strada cantonale antistante alla stazione.

Il Parlamento federale ha liberato il credito-quadro 2015-2018 per la realizzazione dei programmi di agglomerato di seconda generazione, nell'ambito dei quali il PALoc beneficia di un contributo federale del 40% per la realizzazione della prima tappa (misura CmP1.A) di cui al punto A., contributo dal quale è però escluso l'autosilo. L'eventuale ritardo o mancata realizzazione potrà comportare da parte dell'Autorità federale una riduzione del contributo per il finanziamento dell'intero PALoc.

La CIT sta allestendo il Programma di agglomerato di terza generazione (PALoc3) la seconda tappa (misura CmP1.B) di cui al punto B. Il Piano direttore cantonale (PD) individua nelle misure di cui alla scheda R/M2 – Agglomerato del Locarnese la riqualifica del comparto stazione FFS/FART di Locarno-Muralto (grado di consolidamento dato acquisito).

Il piano delle zone del Comune di Muralto attribuisce attualmente il fondo di FFS SA alla zona ferroviaria. Il comparto della stazione è inoltre inserito nel perimetro di rispetto della Chiesa Collegiata di San Vittore. Nel contesto della mancata approvazione della modifica del piano delle zone proposto dal Comune di Muralto, il Consiglio di Stato ha ordinato a quest'ultimo di istituire sul fondo di FFS SA e sui fondi limitrofi (in corrispondenza del perimetro del futuro piano particolareggiato) una zona di pianificazione.

La scheda R/M2 - Agglomerato del Locarnese e il PALoc non sono completamente aggiornati alla situazione attuale.

Attraverso il mandato di studio in parallelo, si è voluto individuare i nuovi contenuti che permettano anche l'attuazione delle misure CmP1A e CmP1 B di cui ai punti A. e B.

Per quanto riguarda le potenzialità edificatorie, FFS SA ha fatto allestire uno studio piano volumetrico di massima nel 2014. Il tema della mobilità è stato affrontato dal Comune di Muralto nell'ambito del piano degli indirizzi "Riorganizzazione gestione mobilità del comparto stazione", mentre lo studio di fattibilità del nuovo sotto passo è stato allestito da FFS Infrastruttura su incarico del Cantone e del Comune di Muralto.

Nell'ottica dello sviluppo del comparto della stazione FFS SA intende ristrutturare completamente il Fabbricato viaggiatori entro il 2019, il quale è inserito nell'inventario federale degli insediamenti svizzeri da proteggere d'importanza nazionale (ISOS). Inoltre FFS SA è interessata a rivalorizzare anche il resto del comparto inserendo un autosilo e dei contenuti di tipo residenziale, commerciale e amministrativo.

Obiettivi

Con il mandato di studio in parallelo "Muralto-Comparto stazione FFS", si è voluto ottenere un progetto preliminare con i contenuti seguenti:

- Riorganizzazione nodo intermodale:
 - terminale bus
 - parcheggio Park&Rail (P+R)
 - parcheggi di servizio (K+R, car-sharing, taxi, navette alberghi, auto a noleggio)
 - posteggi coperti per biciclette B+R
 - bike-sharing
 - posteggi motocicli
 - riqualificazione e moderazione del traffico della strada cantonale antistante alla stazione
 - collegamento pedonale verticale con la Collegiata di S. Vittore
 - posteggio pubblico in sostituzione dei posteggi pubblici sul lungolago
- Spazio pubblico
- Contenuti immobiliari:
 - di tipo residenziale,
 - di tipo commerciale
 - di tipo amministrativo
 - relativi posteggi

I risultati del mandato di studio in parallelo forniscono le basi per la pianificazione, progettazione e realizzazione coordinata sia delle misure PALoc sia dei contenuti immobiliari. Il progetto deve poter essere eseguito a tappe e deve essere economicamente sostenibile.

Aspetti formali

Procedura

La committenza ha optato per una procedura di "mandati di studio in parallelo" (MSP), preceduta da una prequalifica, con la quale sono state messe a confronto tra di loro, già nella loro fase di elaborazione, differenti ipotesi di lavoro ed idee progettuali elaborate da specialisti incaricati a tale scopo.

A differenza dei concorsi di idee e di progetto, i lavori non si sono svolti in maniera anonima: la committenza e il collegio di esperti hanno potuto interloquire con i progettisti durante l'elaborazione dei progetti, nella logica classica di un mandato di studio. A tale scopo sono stati organizzati dei work-shop di lavoro intermedi, durante i quali i lavori sono stati discussi e criticati in vista dell'elaborazione del risultato finale.

Questo ha permesso di affinare e ottimizzare i risultati in funzione delle risultanze emerse durante le fasi intermedie di lavoro.

Committente

Tramite specifica convenzione, i seguenti enti

- Ferrovie federali svizzere FFS
- Comune di Muralto
- Comune di Locarno
- Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT)
- Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità del Dipartimento del territorio del Canton Ticino

hanno demandato alla FFS SA (rappresentata dalla Divisione Immobili, Development - Oggetti di investimento IM-DV-AOE, Bellinzona) la competenza per la gestione della procedura di mandato di studio in parallelo.

Team incaricati

A seguito della procedura di prequalifica, su proposta del collegio di esperti, la committenza ha assegnato i mandati di studio ai seguenti team di progettazione:

- GP Gellera Tropeano, Muralto-Zurigo (Svizzera)
- EMA/CPZ, Ginevra (Svizzera)
- Mario Botta Architetto, Mendrisio (Svizzera)
- Michele Arnaboldi architetti Sagl, Locarno (Svizzera)

Direzione generale di progetto

Durante la procedura l'amministrazione ed il supporto sono stati assunti dalla direzione generale di progetto (DGP) nelle persone di:

- Giovanni Realini (Resp.generale di progetto), UHT Projects & Management Lugano
- Giorgio Masotti (Supporto), Studio Ingegneria G.Masotti, Bellinzona

Collegio Esperti

Per lo svolgimento dei lavori e la valutazione dei lavori presentati, la committenza ha fatto capo ricorre ad un collegio di esperti (CE) composto dai seguenti specialisti:

Presidente:

- Stefano Wagner, Specialista qualificato (esterno), presidente

Rappresentanti della committenza (con diritto di voto):

- Marco Imboden, Rappresentante FFS, settore FFS IM-PF-AO
- Massimo Guglielmetti, Rappresentante FFS, settore FFS IM-DV-AOM
- Luigi Piogia, Rappresentante FFS, settore FFS I-FN-NRS
- Raffaella Arnaboldi, Rappresentante Canton Ticino, Dipartimento del territorio, Sez. sviluppo territoriale
- Roman Zai, Rappresentante Canton Ticino, Dipartimento del territorio, Sez. della mobilità
- Adriana Rusconi, Rappresentante Comune di Muralto

Esperti esterni:

- Charles De Ry, Specialista qualificato (esterno)
- Edy Quaglia, Specialista qualificato (esterno)

Rappresentanti della committenza (senza diritto di voto):

- Patrizio Carloni, Rappresentante FFS, settore FFS I-FN-NRS
- Andrea Felicioni, Rappresentante Canton Ticino, Dipartimento del territorio, Sez. sviluppo territoriale
- Giangiorgio Helbling, Rappresentante FART
- Silvio Tarchini, Rappresentante Comune di Muralto

Per la valutazione dei progetti, la committenza ha inoltre fatto ricorso alle prestazioni dei seguenti specialisti:

- PBK SA, Lugano (costi di costruzione)

Capitolato d'oneri

6

Perimetro di studio

Il comparto di riferimento funzionale si estende su parte del comune di Muralto, dal lago a sud alla via San Gottardo a nord. Il perimetro di progetto MSP si estende su di una superficie di circa 25'000 m², in gran parte di proprietà delle FFS.

I perimetri di studio dell'area sono rappresentati nella figura seguente:



Compiti

Il committente ha richiesto proposte progettuali che permettessero di raggiungere gli obiettivi postulati.

Il tutto nel rispetto di:

- Concetto urbanistico e architettonico che era volto a valorizzare il comparto a livello locale e regionale
- Proposte di qualità che potevano mantenere nel tempo un valore aggiunto
- Alta qualità degli spazi esterni e interni, pubblici e privati
- Tutela e valorizzazione dei beni culturali
- Intervento che comportava oneri contenuti di gestione e manutenzione
- Razionale recupero delle strutture / edifici esistenti (punti di collegamento, allacciamento infrastrutture, ecc.)
- Buona protezione fonica da immissioni interne/esterne
- Le fasi di costruzione dovevano garantire il regolare esercizio del trasporto pubblico su gomma e di quello su ferro (FFS, FART e AutoPostale)
- Ottimale offerta di mobilità pubblica per strada e ferrovia attraverso le diverse aziende di trasporto
- Funzionalità del comparto anche in considerazione di una realizzazione a tappe

Tenendo conto dei seguenti requisiti:

- Requisiti di sostenibilità a livello sociale
 - Concetto urbanistico
Il concetto urbanistico generale doveva essere di elevata qualità e offrire una visione complessiva dei volumi degli edifici e del loro rapporto con gli spazi liberi (permeabilità, fruibilità).
 - Formazione del contesto relativo all'ambiente costruito
L'edificazione doveva integrarsi nel contesto costruito locale e contribuire a valorizzarlo
 - Concetto architettonico generale
Il concetto architettonico generale doveva rapportarsi alla morfologia del comparto, garantendo unitarietà di linguaggio; notevole importanza doveva essere data alla qualità urbanistica e architettonica.
 - Identificazione
Il sistema del costruito proposto doveva garantire l'identificazione delle funzioni in esso contenute.
 - Stile architettonico
Gli elementi architettonici rispettosi delle condizioni giuridiche quadro dovevano essere integrati in uno stile architettonico consono.
 - Configurazione spazi esterni
Gli spazi esterni dovevano garantire continuità e visibilità alla peculiarità e alle caratteristiche del progetto, oltre in riferimento al contesto urbanistico esistente.
- Requisiti di sostenibilità a livello economico
 - Rispetto delle superfici richieste
La sostenibilità economica complessiva doveva essere garantita. La gestione degli spazi dev'essere razionale ed efficiente
 - Flessibilità nell'ambito delle destinazioni previste
Le proposte progettuali dovevano garantire flessibilità sia in termini di contenuti che di tappe realizzative. Si chiedeva ai team di mostrare la flessibilità di utilizzo possibile del loro progetto
 - Potenziale di redditività
Le condizioni erano l'elaborazione di un ottimo rapporto tra superfici locabili e superfici di piano così come la garanzia della capacità di mercato
 - Contenimento dei costi di costruzione
I costi di costruzione dovevano essere contenuti in modo da permettere la realizzazione del progetto tenendo conto degli standard richiesti

- Requisiti di sostenibilità a livello ambientale
 - Sostenibilità
FFS Immobili ha posto elevate esigenze in materia di fabbisogno energetico e di sostenibilità per i progetti di nuovi edifici. Questi obiettivi erano da raggiungere. I Team hanno dovuto in particolare tener conto a livello di sostenibilità, di proporre edifici compatti con elevata flessibilità di utilizzo e superfici adeguate.
 - Sicurezza
Erano assolutamente da evitare materiali e dettagli costruttivi che potevano rivelarsi pericolosi per l'incolumità degli utenti. Tutte le aree dovevano sempre essere ben illuminate, le vie di fuga dovevano essere chiare ed evidenti. Dovevano essere evitate zone e angoli nascosti, come pure zone di passaggio forzato di piccole dimensioni.
 - Concetto di illuminazione
Particolare attenzione andava prestata al comfort visivo in riferimento alle profondità degli edifici, segnatamente allo sfruttamento ottimale della luce diurna e a viste dirette verso l'esterno.
 - Fonti energetiche rinnovabili
Le fonti energetiche rinnovabili a disposizione nel comparto dovevano essere valorizzate, tenuto conto della loro economicità e delle condizioni giuridiche generali.

- Requisiti relativi alle superfici e loro utilizzo
Oltre ai contenuti del PALoc, il committente desiderava inserire anche un mix di contenuti a carattere amministrativo, commerciale, residenziale e parcheggi. Spazi commerciali, amministrativi e residenziali nelle seguenti proporzioni:
 - superfici commerciali e ristorazione: 10÷20% della SUP¹ totale
 - superfici residenziali: 60÷80% della SUP¹ totale
 - superfici ad uso amministrativo o in opzione ad uso alberghiero: 10÷20% della SUP¹ totale
 - parcheggi necessari alle superfici progettate secondo le norme di legge

Le superfici commerciali, amministrative e residenziali dovevano comprendere tutti i locali necessari per la loro funzionalità, in rispetto della legislazione vigente.

Inoltre le superfici commerciali e amministrative dovevano garantire la necessaria flessibilità.

Polo di attività commerciali che doveva animare tutto il comparto stazione con particolare attenzione alla zona nord-est, tenendo conto dell'offerta già presente in loco.

¹ SUP = Superficie utile principale secondo SIA 416:2003

- Requisiti relativi al nodo intermodale
Il nodo intermodale doveva essere concepito per favorire l'intermodalità, valorizzando la vocazione di centralità urbana dell'intero comparto, teatro non solo della pluralità dei flussi che vi si originano, vi confluiscano o lo attraversano, ma della molteplicità di funzioni che vi si attestano, presenti e future.
 - Accessibilità
La rete della viabilità urbana doveva garantire un'efficiente accessibilità al nodo da parte di: pedoni, ciclisti, bus urbani e regionali, motociclisti, taxi, veicoli privati (P+R, K+R, altri parcheggi), in ordine di priorità. Il sistema delle fermate dei bus urbani e regionali nonché dei parcheggi (taxi, biciclette, moto, auto) doveva essere adeguatamente dimensionato, accessibile, sicuro e confortevole.

- Pedoni
Il sistema dei percorsi pedonali di interscambio doveva garantire il massimo livello di comfort e di sicurezza; andavano garantite condizioni di buona illuminazione, di sicurezza, di gradevolezza e la assoluta accessibilità da parte di persone con handicap visivi e motori. Andavano favoriti i flussi in ingresso e in uscita dal nodo, la permeabilità con Locarno (centro, funicolare), con Muralto (via Collegiata, San Vittore e centro civico) e con il lago così come le relazioni interne verso i nuovi contenuti.

- Biciclette
Dovevano essere individuati percorsi di accesso alla stazione comodi, diretti e sicuri, evitando per quanto possibile conflitti con il traffico motorizzato e il trasporto pubblico. Le aree di sosta delle biciclette B+R dovevano essere coperte, sicure e vicine all'accesso ai treni (marciapiedi, sottopassi e fabbricato viaggiatori), in modo da incoraggiarne l'uso. Erano preferibili, a livello di costi, che le stesse siano poste al piano terreno. Erano da prevedere 150 stalli per biciclette.

- Trasporto pubblico su gomma
Le 10 linee bus di FART e AutoPostale che servono attualmente la zona della stazione ferroviaria si suddividono in linee diametrali, urbane e regionali, e linee attestate, prevalentemente regionali, con provenienza da sud/ovest. La messa in esercizio di AlpTransit comporterà un aumento dell'utenza e il necessario potenziamento dell'offerta su gomma. Per assicurare sufficiente capacità di trasporto alcune linee potevano essere esercitate con autobus articolati di 18 metri. Gli stalli, di conseguenza, dovevano essere adeguati alle nuove esigenze, considerando un incremento delle frequenze orarie. Per il funzionamento dell'interscambio bus era necessario prevedere 6 stalli da capolinea per le linee in arrivo da sud-ovest (con ripartenza nella medesima direzione). Per le linee diametrali era necessario predisporre in ogni direzione lo spazio sufficiente che permetta la fermata contemporanea per carico/scarico di passeggeri di almeno 2 bus da 18 metri.

- Traffico individuale motorizzato
Recentemente è stata introdotta su via Stazione la circolazione a doppio senso (con segnaletica sperimentale) sul tratto verso via S. Gottardo. La modifica, valutata positivamente da CIT, comuni confinanti e FART era stata posta come vincolo di progettazione, a condizione che l'inserimento del TP venga prioritizzato sul flusso principale. Relativamente allo stazionamento, si rilevava la necessità di ridurre i potenziali conflitti fra pedoni, il carico/scarico di merci e persone e il trasporto pubblico su gomma.

Erano richiesti:

- Parcheggio Park&Rail e parcheggio pubblico di corta durata al servizio del comparto 270 parcheggi ad una distanza massima dall'accesso ai binari di ml. 200.
- Parcheggio Kiss&Rail: 8 parcheggi nelle vicinanze dell'ingresso della stazione
- Parcheggio Mobility e auto a noleggio: 9 posti auto dedicati a Mobility e 10 posti riservati per auto a noleggio
- Parcheggi per i contenuti dell'edificazione: numero sufficiente di parcheggi secondo
 - Norme d'attuazione del PR, art. 18;
 - Regolamento della legge sullo sviluppo territoriale (RLst), artt. da 51 a 62

Esame preliminare

8

Il collegio esperti si è riunito per la valutazione dei quattro progetti consegnati nella sala del Consiglio Comunale di Muralto il 18 aprile e il 9 maggio 2016.

Metodologia

La metodologia per la valutazione dei progetti, discussa e condivisa all'unanimità dal collegio esperti, si è svolta secondo le seguenti fasi:

Verifica idoneità

verificare se i progetti sono tutti valutabili secondo le richieste descritte nel capitolato d'oneri del mandato.

Verifica funzionalità

determinare se i progetti risultano funzionali dal punto di vista della gestione della mobilità.

Verifica fattibilità

approfondire le condizioni di fattibilità dei singoli progetti, identificando le eventuali criticità.

Verifica urbanistica

scegliere il miglior progetto a partire da una valutazione urbanistica, integrata con i punti precedenti.

Verifica finale

formulare le raccomandazioni all'indirizzo della Committenza riguardo i prossimi passi operativi.

Viene messa in evidenza la scelta di una metodologia che riprenda i criteri di valutazione fissati nel capitolato d'oneri da parte della Committenza, integrandoli secondo la logica sopra descritta.

Disamina preliminare

I membri del collegio esperti hanno provveduto ad analizzare preliminarmente le proposte progettuali, segnalando le principali criticità per ogni rispettivo settore di competenza. Queste analisi tecniche preliminari sono state integrate da una presa di posizione dell'Ufficio dei beni culturali del Dipartimento del territorio (DT-UBC) e da un riassunto quantitativo da parte dello specialista dei costi riguardo a metrature e costi di investimento.

Le stesse sono state riassunte in forma schematica e condivise durante la discussione di apertura della riunione, nella quale i singoli specialisti hanno avuto modo di rispondere a domande da parte di altri membri del collegio esperti precisando le loro osservazioni.

Il collegio esperti ha preso atto del rapporto allestito dall'UBC, che risulta compreso e condiviso, così come il riassunto quantitativo del responsabile generale di progetto.

Verifica idoneità

Il collegio esperti ha apprezzato il lavoro svolto dai team, che hanno saputo adeguatamente rispondere a tutti i quesiti posti dal capitolato d'oneri e ritiene pertanto valutabili tutte le proposte progettuali presentate.

Per quel che riguarda il "progetto Arnaboldi", le proposte che esulano dal perimetro di progetto fissato nel capitolato, segnatamente la proposta di un interrimento della strada che attraversa il comparto del Centro Civico di Muralto, non sono state oggetto di valutazione da parte del CE.

Il collegio esperti ha proceduto quindi con la valutazione di merito dei quattro progetti.

Valutazione dei progetti

Verifica funzionalità

Sono state presentate e discusse le considerazioni espresse dai rappresentanti nel collegio esperti della Sezione della mobilità del Dipartimento del territorio (DT-SM), delle FART e di FFS Infrastruttura.

Il collegio esperti è giunto alla conclusione che, di principio, tutte le proposte progettuali rispondono ai requisiti di funzionalità richiesti per un nodo intermodale di interesse regionale, nonostante alcune criticità più o meno marcate.

Il collegio esperti, all'unanimità, ha proposto pertanto di non ritenere le questioni funzionali una discriminante nella scelta della miglior proposta progettuale e che le criticità evidenziate potranno essere approfondite e risolte in sede di rielaborazione e successivi sviluppi progettuali.

Verifica fattibilità

Dopo il primo giro di discussione in merito agli aspetti funzionali, prima della valutazione urbanistica, i progetti sono stati analizzati per quel che riguarda la loro fattibilità, ritenendo a tale scopo le analisi preliminari eseguite dai rappresentanti DT-SST (conformità con l'ordinamento territoriale di ordine superiore), FFS Immobili (per quel che riguarda l'attrattività di edificazione per investitori) e Comune di Muralto (attese della popolazione in relazione alla futura procedura pianificatoria).

Le particolarità di ogni progetto sono state passate in rassegna, raccolte e condivise dal collegio esperti.

Verifica urbanistica

Sulla base dell'analisi preliminare da parte degli specialisti esterni, i progetti sono stati infine ampiamente discussi per quel che riguarda i diversi aspetti legati all'analisi urbanistica (identificabilità, qualità degli spazi pubblici, ecc.).

Conclusioni del mandato di studio in parallelo

10

Il CE, all'unanimità, ha proposto alla Committenza di procedere nella definizione delle modalità di sviluppo del comparto di progetto della stazione FFS di Locarno-Murato a partire dal concetto urbanistico e trasportistico proposto con il "progetto del Team Botta" e ha nel contempo suggerito di verificare e, se del caso rielaborare, i seguenti aspetti:

Funzionalità

Da un punto di vista trasportistico sono auspicabili le seguenti verifiche:

- Capacità e flessibilità del terminale bus: è opportuno rivedere il posizionamento dei due stalli delle linee diametrali (direzione ovest-est) previsti nel terminale lungo Via della Stazione, per non compromettere l'esercizio dell'offerta attuale e precluderne l'ulteriore potenziamento
- Eventuali conflitti fra gli stalli taxi/bus e altre utenze
- Opportunità di un parcheggio K&R anche a sud della stazione per evitare un abuso dei posteggi di corta durata per l'ufficio postale
- Valutazione relativa all'opportunità di una seconda postazione B&R per favorire lo stazionamento in più punti
- Garanzia degli accessi fornitori al vecchio edificio viaggiatori così come pure per la futura edificazione
- Accessi alla stazione FART: il progetto non ne deve pregiudicare una futura riorganizzazione, così come una eventuale necessità di un prolungo del binario 4 in funzione della possibile creazione di un marciapiede esterno supplementare a lato del binario 4 (sviluppi medio-lungo termine)
- Le pensiline dei marciapiedi ferroviari dovranno essere mantenute

Fattibilità

Approfondire il progetto verificando la possibilità di una realizzazione a tappe, con moduli funzionali ed indipendenti.

Approfondimento per quanto riguarda la richiesta di mercato delle superfici commerciali/amministrative proposte, per la loro posizione, così come pure per l'accessibilità.

Preparare una valutazione generale sulle procedure attuative, verificando con quali procedure pianificatorie debbano essere realizzati il terminale bus e l'edificazione prevista.

Verificare la qualità dell'edificazione nei diversi aspetti e in particolare nelle profondità degli edifici in relazione all'illuminazione naturale.

Verificare le misure a favore delle relazioni funzionali attraverso tutta Via della Stazione (integrando in particolare nel concetto anche i portici del comparto Grand Hotel).

Rielaborare il progetto con particolare attenzione all'aspetto urbanistico nel rapporto fra la stazione e il lago sulla Piazza Stazione e lungo Via Giuseppe Cattori.

In relazione alla procedura che sarà scelta per il consolidamento formale, sono da verificare i limiti di proprietà di FFS.

Verifica delle dipendenze e delle funzionalità.

La committenza ha raccolto le valutazioni del collegio esperti e ha deciso di approfondire il progetto del Team Botta.

Ringraziamenti

A conclusione dei lavori, il collegio di esperti conferma la validità del metodo di lavoro adottato dalla committenza per affrontare un tema complesso come quello della realizzazione della riqualifica e valorizzazione urbanistica del comparto della Stazione FFS di Muralto.

Tale procedura ha permesso ai gruppi interdisciplinari invitati, che vanno ringraziati per l'impegno profusione e per la grande mole di lavoro svolto, di concettualizzare il tema e di esprimere con un certo margine di libertà la propria interpretazione del compito. E' stato così possibile confrontare tra loro differenti scenari di sviluppo e gli approcci progettuali in maniera aperta e dialettica.

Le differenti proposte hanno permesso di identificare la soluzione che meglio risponde all'insieme delle aspettative del committente dal profilo urbanistico, architettonico e funzionale, con la possibilità di realizzare un progetto nell'insieme sostenibile.

Il collegio di esperti ringrazia quindi la committenza per aver voluto procedere nella ricerca della soluzione tramite una procedura di mandati di studio in parallelo, la quale ha sicuramente dimostrato la sua validità concettuale.

Progetto team GP Gellera Tropeano

12



Vista da nord-ovest



Modello, vista da sud-ovest

Funzionalità

La suddivisione in tre aree funzionali (ML, TP, TIM) per ridurre i possibili conflitti tra i vari vettori di traffico è obiettivo condiviso. L'impostazione scelta non si discosta in modo significativo dalla situazione attuale, introducendo pochi e semplici accorgimenti mirati al suo miglioramento.

Il progetto del nodo intermodale riconduce, nell'ottica di un riordino degli spazi e delle funzioni, ad un'unità spaziale pedonale sotto una pensilina che accompagna l'utente nei trasferimenti da un mezzo all'altro, rispettivamente lo accompagna verso il centro di Locarno.

L'impostazione scelta esclude l'attestamento di bus in provenienza da est, i quali dovrebbero sempre andare ad invertire il senso di marcia in Via della Pace (vincolo per l'esercizio, ad es. per corse di rinforzo verso la Valle Verzasca).

La partenza dei bus dal capolinea con inversione del senso di marcia (verso lago) deve essere fattibile anche in presenza di bus passanti ovest-est in sosta presso la fermata in alto su Via della Stazione. La soluzione proposta del collegamento "Sottopasso - FART - P+R - S. Vittore" potrebbe risultare problematica rispetto alla gestione dei flussi (dimensionamento).

Il concetto generale appare funzionale soprattutto per quanto concerne l'interscambio treno-bus grazie al grande spazio pedonalizzato tra binari, edificio viaggiatori e terminale bus. Il progetto risulta compatibile con le necessità infrastrutturali di FFS a breve-medio termine, così come non preclude eventuali possibili sviluppi a medio-lungo termine (Piano Quadro).

Le maggiori criticità si riscontrano all'incrocio semaforizzato tra via della Stazione e viale Collegiata, dove i vari vettori (TP, TIM, pedoni) confluiscono. Solo un'assoluta prioritizzazione del TP presso tale nodo potrebbe comportare un miglioramento per i tempi di percorrenza delle linee su gomma in partenza dal terminale (inversione del senso di marcia) e soprattutto limitare i potenziali conflitti.

Fattibilità

La suddivisione dei settori per l'edificazione è chiara, sensata e attrattiva per eventuali investitori. Tuttavia la parte commerciale davanti alla stazione non è sufficiente e non è economica-

mente sostenibile, soprattutto in relazione con la grande e costosa pensilina.

Il parcheggio non interrato è considerato interessante dal punto di vista della realizzazione ed economico.

Da approfondire la tematica dell'approvvigionamento/smaltimento per il fabbricato viaggiatori così come pure per gli altri edifici.

L'ampliamento della superficie commerciale annessa alla stazione non viene giudicata appropriata.

Gli spazi pubblici proposti non rispondono esattamente alle aspettative del Comune, lo spazio antistante alla chiesa San Vitore non è sufficientemente interessante per valorizzare il monumento, e la piazza della stazione, seppur liberata dal traffico mantiene il terminal del bus. La poca interazione tra via Collegiata e l'area costruita non permette una sufficiente ricucitura del quartiere.



Piano situazione

Urbanistica

La ricerca è basata sulla ricerca di una grande economicità. Il progetto crea uno zoccolo per contenere i posteggi e sopra sono appoggiati cinque volumi di tre piani e una struttura di testa di sette piani ubicata sul livello ferroviario. A conclusione di questo zoccolo un piccolo volume pone un limite al sagrato. Una grande pensilina contiene la fermata dei bus e un spazio commerciale di due piani. La parte retrostante crea un collegamento alberato tra la stazione e il sagrato creando un interessante visuale verso la chiesa. Il concetto crea la vera stazione di testa. È composto dal posteggio coperto, che crea un forte limite tra la città e la ferrovia, un volume compatto ubicato a ridosso della stazione un volume costruito quale testata della stazione. Ne risulta il grande belvedere orientato sul lago e le montagne in continuazione del sagrato. La volumetria favorisce le emergenze storiche tra la chiesa di S. Vittore e il Grand Hotel.

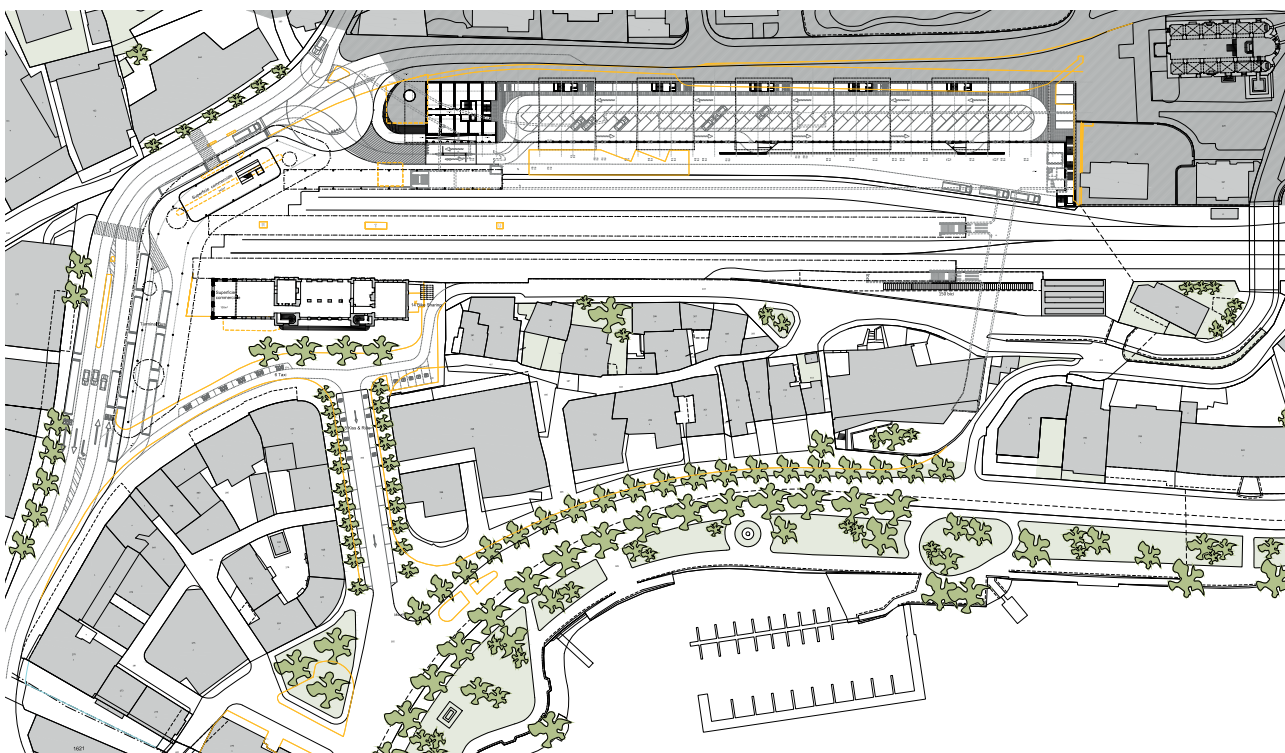
Il concetto è composto di elementi chiaramente riconoscibili quale lo zoccolo, i sei volumi principali, il viale alberato e la pensilina. È riconoscibile una qualità urbana, non è chiaro invece il collegamento pedonale tra la stazione e il viale alberato. L'uscita degli autobus non è convincente a livello spaziale.

Apprezzata la sistemazione di via Collegiata che diventa l'ossatura principale delle percorrenze pedonali dalla Chiesa al centro di Locarno, così come anche la sistemazione della riva lago.

Tra gli aspetti critici si segnalano la definizione, il disegno e la funzionalità degli spazi tra gli edifici posti sullo zoccolo, non fruibili pubblicamente. Nemmeno la definizione della nuova entrata alla stazione convince pienamente, così come il disegno e la funzionalità dello spazio esterno davanti all'edificio di testa.

La vicinanza e i rapporti volumetrici con la chiesa, anche se moderati da un edificio più basso, appaiono deboli.

La sistemazione di Piazza stazione non convince rispetto all'aggiunta al fabbricato viaggiatori.



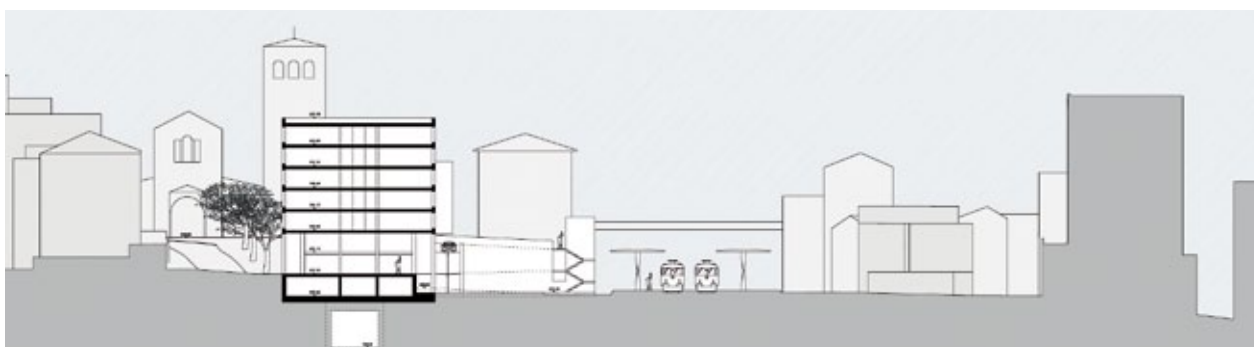
Piano Terreno



Vista da nord-ovest



Vista da sud-ovest



Sezione trasversale

Team GP Gellera Tropeano

Capofila	ARGE Gellera & Tropeano, Muralto
Architettura-Urbanistica	ARGE Gellera & Tropeano, Muralto
Ing.Civile	GEOCASA Studio SA, Muralto
Ing.Traffico	Bonalumi & Ferrari SA, Giubiasco
Ing.Impiantistica RCVS	Marco De Carli SA, Locarno
Ing.Elettrotecnico	Erisel SA, Bellinzona
Fisica della costruzione	Erisel SA, Bellinzona

Progetto team EMA/CPZ

16



Vista da nord-ovest



Modello, vista da sud-ovest

Funzionalità

La ricerca di una relazione fra tre spazi articolati (piazza pedonale a sud, nodo ferroviario, terminale bus e parcheggi) funge da base per la progettazione del nodo intermodale e la ricerca di un volto identitario per la nuova Stazione. Il tentativo di ridurre i conflitti tra i vari vettori di traffico si declina attraverso l'integrazione del terminale bus nella nuova edificazione a nord. Viene data grande enfasi alla costruzione di uno spazio pubblico di qualità: la soluzione del nodo intermodale, nondimeno, non convince appieno per la presenza di alcuni conflitti irrisolti fra TIM e TP.

Positiva la possibilità di partire dal terminale bus nelle due direzioni (ovest / est) direttamente. Lo stallo bus 18m del terminale (il primo in arrivo) sembra essere situato all'esterno e quindi prima in zona non coperta, con relativi svantaggi per l'utenza.

La posizione proposta per il Terminale Bus non favorisce una semplice gestione dei flussi pedonali da/per gli attuali marciapiedi ferroviari.

La soluzione proposta del collegamento "Sottopasso – FART - P+R - S. Vittore" risulta molto interessante e funzionale.

Il concetto generale appare funzionale nell'insieme ed attrattivo. La piazza pedonale e la priorità concessa alla mobilità lenta attorno a binari ed edificio viaggiatori sono punti forti, così come un terminale bus dedicato. Il progetto risulta compatibile con le necessità infrastrutturali FFS a breve-medio termine, così come non preclude eventuali possibili sviluppi a medio-lungo termine (Piano Quadro).

Le maggiori criticità sono concentrate all'ingresso/uscita del terminale bus e del parcheggio, dove i vari vettori (TP, TIM, ML) confluiscono. Solo una prioritizzazione del TP in uscita dal terminale bus potrebbe mitigare gli effetti negativi, senza tuttavia garantire una efficace gestione dei flussi e un miglioramento tangibile per quanto riguarda tempi di percorrenza delle linee regionali.

Sono inoltre da approfondire le conseguenze sul nodo intermodale di una realizzazione a tappe.

Fattibilità

La sovrapposizione del terminale bus, dei parcheggi e dei P&R crea grosse dipendenze tra i vari progetti, committenze e tappe di realizzazione. I rischi per gli investitori sono alti.

Il P&R disposto su 3 piani sotterranei non è economicamente sostenibile, visto che una tale costruzione in profondità sarebbe molto costosa.

Il progetto risponde correttamente alle esigenze di spazio pubblico auspicato dal Comune. Gli spazi pubblici sono attrattivi per le loro dimensioni (non troppo grandi e in grado di valorizzare l'intorno). La chiesa di San Vittore è valorizzata con lo spazio verde antistante e anche la piazza della stazione riacquista il carattere originario, tutta pedonale e senza autobus. Interessante la proposta di edificazione su tutta l'area, che si lega alle dimensioni del quartiere. Inoltre anche il collegamento tra i vari livelli in più punti garantisce un'interazione di tutto il comparto con la parte alta di Muralto.



Piano situazione

Urbanistica

Il concetto prevede la creazione di cinque volumi ubicati sul sedime ferroviario attraverso un sistema di pilastri. Questi volumi sono variabili in altezza da cinque e nove piani. La fermata degli autobus e i posteggi privati sono ubicati a nord dei binari. I posteggi sono ubicati a monte della FART su cinque piani interrati. La pensilina proposta delimita il perimetro della stazione. Sotto essa sono previsti due piccoli volumi commerciali. Il sagrato viene ampliato e la piazza Stazione viene resa pedonale.

Si riconosce di voler unire la montagna la lago. Si ritiene però che la sezione contraddica questa volontà. Pur apprezzando il lavoro svolto il progetto non riesce a scostarsi dalla sua schematicità.

Apprezzata la sistemazione della Piazza della stazione e dello spazio all'uscita del futuro nuovo sottopassaggio verso lago.

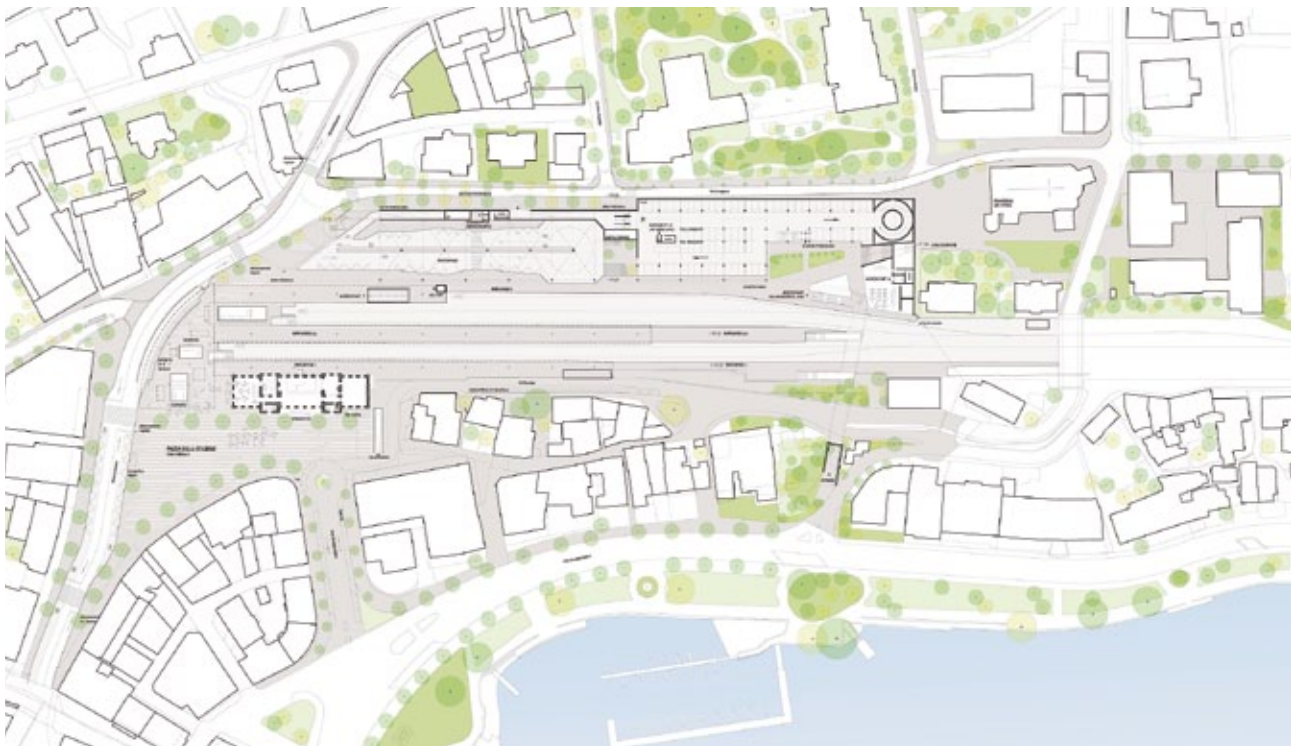
Tra gli aspetti critici si segnalano i percorsi che portano dal sagrato e da via Collegiata alla quota del binario 5. La qualità dello spazio pubblico posto lungo questo binario e l'opportunità dei citati collegamenti pedonali verso monte suscitano qualche dubbio.

Un discorso analogo può essere fatto per il nuovo edificio della stazione FART – sia in relazione agli spazi esterni che genera alla quota del binario 5, sia per il rapporto con Casa Scazziga – e per il disegno e funzionalità dello spazio esterno all'edificio di testa. Parimenti, la definizione, il disegno e la funzionalità degli spazi tra gli edifici posti sullo zoccolo (non fruibili nemmeno dai privati) desta qualche dubbio.

La sequenza di spazi lungo via Collegiata, in particolare quelli antistanti i nuovi edifici, non convincono pienamente: i rapporti tra spazi pubblici, ad uso pubblico e privati non appare sempre chiaro.

All'inizio di via Collegiata, l'importante altezza dell'edificio pare poco convincente e priva di riferimenti con il contesto circostante; mentre apprezzabile lo sforzo di mantenere l'ultimo edificio verso la chiesa più basso.

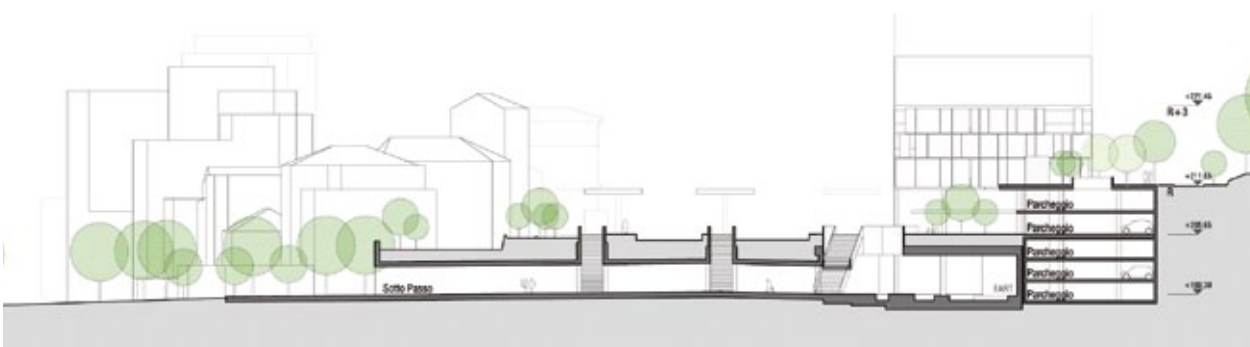
Infine, la gerarchia tra l'entrata alla vecchia stazione e l'accesso alla tettoia da via della Stazione non appare risolto.



Piano Terreno



Vista da est



Sezione trasversale

Team EMA/CPZ

Capofila	EMA architectes associés, Ginevra
Architettura-Urbanistica	EMA architectes associés, Ginevra - Conte Pianetti Zanetta architetti, Carabbia
Ing.Civile	Borlini & Zanini sa , Pambio Noranco
Ing.Traffico	bcph Ingénierie, Carouge
Ing.Impiantistica RCVS	Tecnoprogetti SA, Camorino
Ing.Elettrotecnico	Tecnoprogetti SA, Camorino
Fisica della costruzione	Think Exergy SA, Mendrisio

Progetto team Mario Botta Architetto

20



Vista da nord-ovest



Modello, vista da sud-ovest

Funzionalità

Il progetto del nodo intermodale muove dalla volontà di riordino di funzioni e luoghi oggi scarsamente definiti e privi di identità.

Gli indirizzi operativi proposti:

- favorire la funzionalità
- migliorare l'accessibilità, fruibilità e sicurezza dei differenti vettori di mobilità
- riorganizzare il terminal bus portandolo in "testa" alla stazione (di cui si analizza anche storicamente la "mancata" prosecuzione) e garantendo la necessaria priorità ai bus
- garantire e favorire la necessaria permeabilità fra le differenti componenti urbane (pur a quote differenti) e i diversi attrattori

rispondono in modo soddisfacente ai quesiti del Mandato di Studio in parallelo e caratterizzano il Nodo intermodale di Locarno-Muralto quale risposta di respiro regionale all'atteso avvento di AlpTransit (in particolare alla galleria di base del Ceneri).

La chiara separazione spaziale dei singoli componenti funzionali, la semplicità delle soluzioni e il grande rispetto del comparto di progetto ("less is more") promuovono un concetto di mobilità 2.0, dove i tre vettori di trasporto convivono senza prevalere uno rispetto all'altro: chi prevale, è l'utente, con le sue esigenze di mobilità.

I 6 stalli sotto la pensilina per capolinea e transito ovest-est permettono la libertà di assegnazione alle singole linee; in quanto questo numero (6) è inferiore rispetto alle necessità definite nelle linee guida (8 stalli, di cui 6 per capolinea e 2 per il transito dei bus in direzione ovest-est). Ciò implica una situazione con meno spazio effettivo e la necessità di far convivere in alcuni casi più linee per stallo (a causa dell'integrazione delle linee in transito). Un grande vantaggio consiste nella possibilità di partire dal terminale bus nelle due direzioni (ovest / est) direttamente, ossia senza perdita di tempo per dover invertire la direzione.

Il concetto generale proposto fornisce risposte convincenti per ogni vettore di mobilità. La separazione delle funzioni e dei flussi garantiscono il corretto funzionamento. La permeabilità e le relazioni pedonali principali vengono comunque garantite da una rete ben ideata, a collegamento non solo degli attrattori interni al nodo intermodale, ma anche fra Murialto e Locarno, attraverso molteplici percorsi e un complesso e valorizzante sistema di spazi pubblici, che pone al centro non solo la stazione FFS, ma

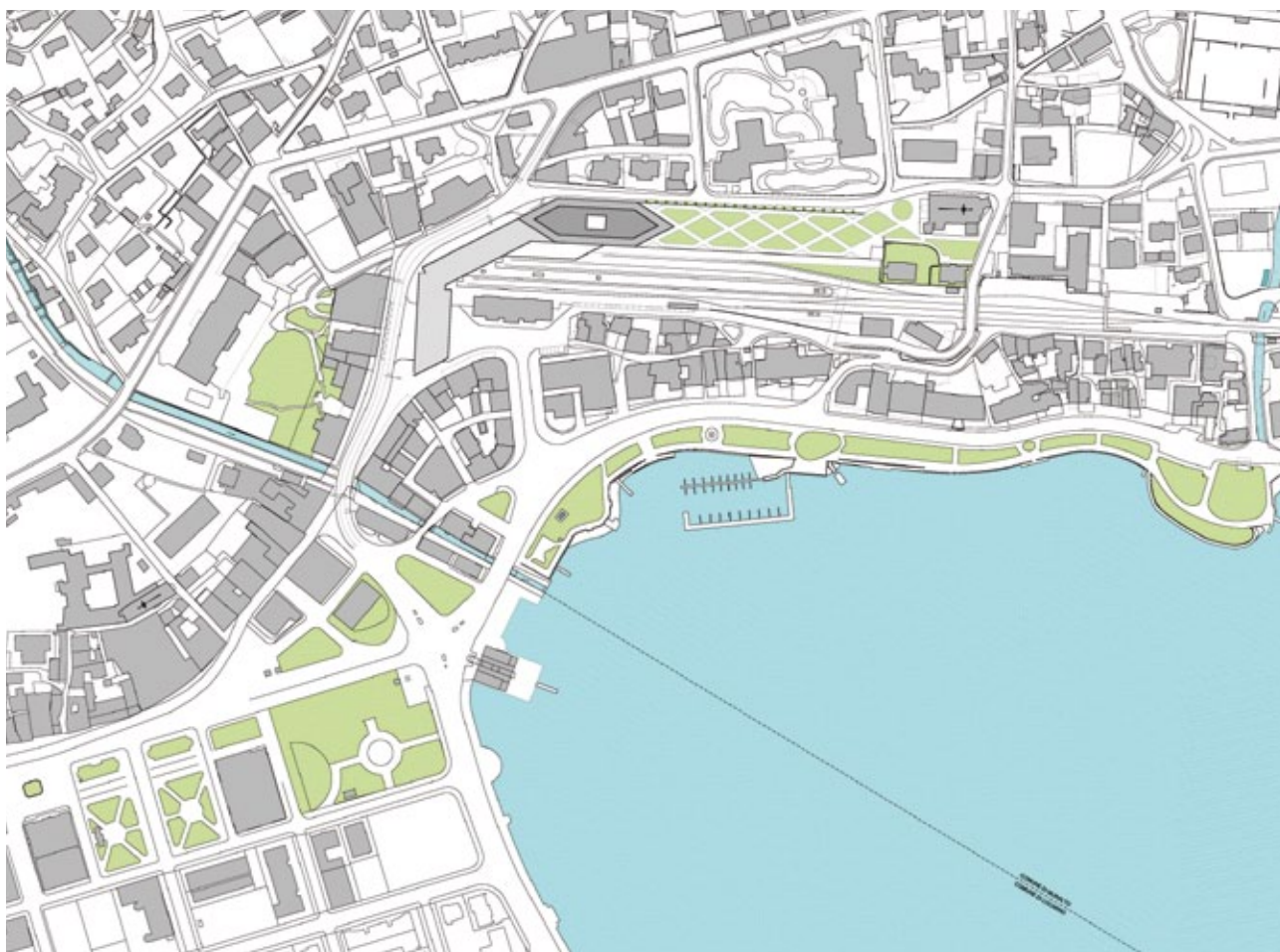
anche la stazione FART. Il trasporto pubblico su gomma viene reso più accessibile e attrattivo.

La ferrovia, che storicamente ha prodotto una ferita nel cuore del tessuto urbano, diviene attraverso il progetto occasione di ricucitura e di una nuova mobilità. Il progetto risulta compatibile con le necessità infrastrutturali di FFS a breve-medio termine, così come non preclude eventuali possibili sviluppi a medio-lungo termine (Piano Quadro).

I punti deboli evidenziati non sono ritenuti vincolanti, ma risolvibili attraverso un successivo e necessario approfondimento.

Fattibilità

Il concetto della viabilità garantisce una buona separazione del traffico e a una chiara suddivisione dei settori per l'edificazione. La concentrazione della superficie edificabile in testa al comparto è elemento di ordine del comparto e la suddivisione delle superfici per destinazione risulta interessante. In una fase di approfondimento saranno da verificare le superfici di commercio/



Piano situazione

uffici proposte in relazione alle richieste di mercato. Sarà inoltre necessario un approfondimento in merito alla richiesta di mercato, alla posizione, all'accessibilità, alla suddivisione dell'edificazione, al tipo di utilizzo e alla profondità degli stabili.

La qualità e la sicurezza della piazza della stazione non è convincente e sarà da approfondire. L'edificazione sopra il terminale bus può essere critica, sia dal punto di vista della tempistica (il terminale bus verrà probabilmente costruito prima) sia dal punto di vista della procedura (il terminale bus soggiace alla legge sulle strade).

Non è chiaro infine come si svolge il carico/scarico (rifornimenti e smaltimenti rifiuti) per il fabbricato viaggiatori così come pure per gli altri edifici. Il parcheggio in superficie viene giudicato positivamente, in particolar modo per quanto riguarda l'economicità della realizzazione.

Particolarmente interessante è lo spazio pubblico proposto, ovvero il parco pubblico (roseto) che valorizza la chiesa San Vittore, il quartiere e il centro civico di Muralto, meno convincente è invece la soluzione proposta per la piazza della stazione che diventa praticamente un terminal bus, mettendo in secondo piano i pedoni.

Urbanistica

Il progetto interpreta in modo molto chiaro il luogo. Lo stesso fornisce una risposta volumetrica al cambio direzionale cre-

ando la stazione di testa. Le quattro prospettive allegate illustrano il carattere urbano della proposta.

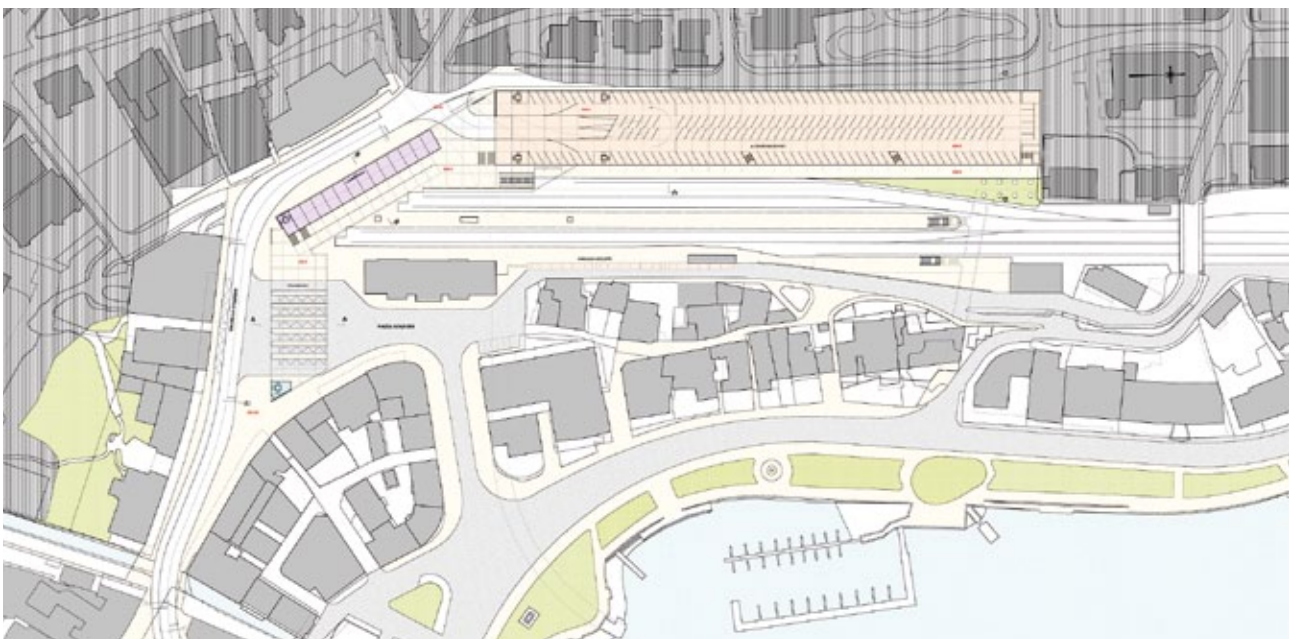
Il concetto contiene un grande potenziale di sviluppo e permette di salvaguardare un grande spazio vuoto al interno del tessuto urbano. Il progetto si fonda su una chiarezza concettuale di separazione degli elementi pubblici e privati.

Apprezzato in particolare il grande parco pubblico posto sullo zoccolo, il quale è in grado di non solo rispettare ma anche valorizzare la Chiesa di San Vittore, riportando in un certo modo il contesto alla sua storicità.

Tutto il comparto progettato risulta percorribile e fruibile con percorsi ben strutturati e lineari che collegano la Chiesa a Piazza grande.

Il volume previsto, pur nella sua dimensione, è rispettoso delle preesistenze, delle emergenze storiche-culturali (Chiesa e Grand Hotel) ed anche l'altezza dell'edificio, seppur considerata la massima ammissibile per il contesto, risulta accettabile.

Tra gli aspetti critici o passibili di miglioramenti si segnalano in particolare il disegno della piazza della stazione e della uscita/entrata pedonale su/da via Stazione. In entrambi i casi, si segnala qualche perplessità riguardo all'attrattiva d'uso di questi spazi da parte dei pedoni. Un discorso analogo vale per l'uscita del sottopasso a lago.



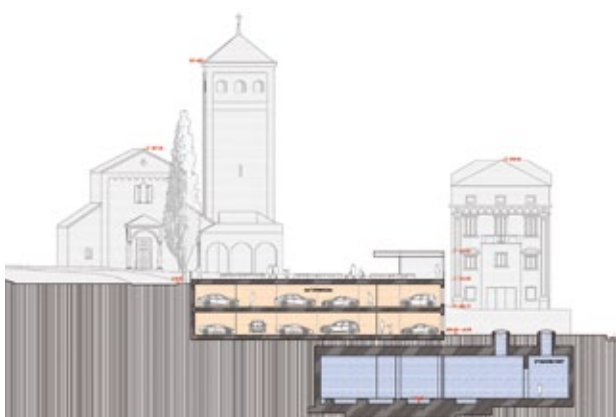
Piano Terreno



Vista da sud



Vista accesso ai binari



Sezione trasversale

Team Mario Botta Architetto

Capofila	Mario Botta Architetto, Mendrisio
Architettura-Urbanistica	Mario Botta Architetto, Mendrisio
Ing.Civile	Brenni Engineering SA, Mendrisio
Ing.Traffico	Studio d'ingegneria Francesco Allievi, Ascona
Ing.Impiantistica RCVS	IFEC Ingegneria, Rivera
Ing.Elettrotecnico	IFEC Ingegneria, Rivera
Fisica della costruzione	IFEC Ingegneria, Rivera

Progetto team Michele Arnaboldi architetti Sagl

24



Vista da sud



Modello, vista da sud-ovest

Funzionalità

Il concetto di mobilità proposto prevede due soluzioni – con e senza tunnel sotto via Collegiata – che garantiscono gli accessi e i collegamenti necessari; la variante galleria costituisce un significativo sgravio di traffico per il Comune di Muralto, la cui ricaduta positiva risulta prevalentemente locale e non regionale e non è vincolante per la fattibilità del progetto nel suo insieme.

La variante senza tunnel rinuncia invece a individuare soluzioni efficaci, capaci comunque di riqualificare gli spazi e valorizzare il nodo nonostante la complessità delle funzioni.

Non vengono individuate soluzioni significative di gestione dei flussi dei vari mezzi di trasporto. Il trasporto pubblico non è in alcun modo prioritizzato e i conflitti oggi esistenti fra pedoni e TP in termini di sicurezza e stabilità degli orari restano irrisolti. Mentre le due fermate passanti sono ubicate nella direzione “logica”, ossia del flusso principale degli utenti tra i treni e il centro città, il terminale è previsto in una posizione leggermente meno privilegiata.

Un grande vantaggio consiste nella possibilità di partire dal terminale bus nelle due direzioni (ovest / est) direttamente, anche se

verso Via Collegiata potrebbe essere necessario effettuare un giro completo (> 360°) nella rotonda. I pilastri portanti implicano un vincolo importante per la circolazione degli autobus, soprattutto per l'inversione del senso di marcia (limite allo spazio di manovra) mentre gli incroci tra bus in entrata e uscita nel terminale rischiano di essere difficoltosi (non si evince in maniera chiara dai piani).

La posizione proposta per il Terminale Bus non favorisce una semplice gestione dei flussi pedonali da/per gli attuali marciapiedi ferroviari.

La soluzione proposta del collegamento "Sottopasso – FART - P+R - S. Vittore" potrebbe risultare problematica rispetto alla gestione dei flussi (dimensionamento).

Potrebbe essere necessario rivedere la posizione proposta per il B+R, in quanto potrebbe risultare in conflitto con eventuali sviluppi a medio-lungo termine dell'infrastruttura ferroviaria.

Fattibilità

La collocazione delle superfici commerciali davanti alla stazione è molto interessante.

La sovrapposizione del terminale bus, dei parcheggi e dei P&R crea grosse dipendenze tra i vari progetti, committenze e tappe di realizzazione. I rischi per gli investitori sono alti.

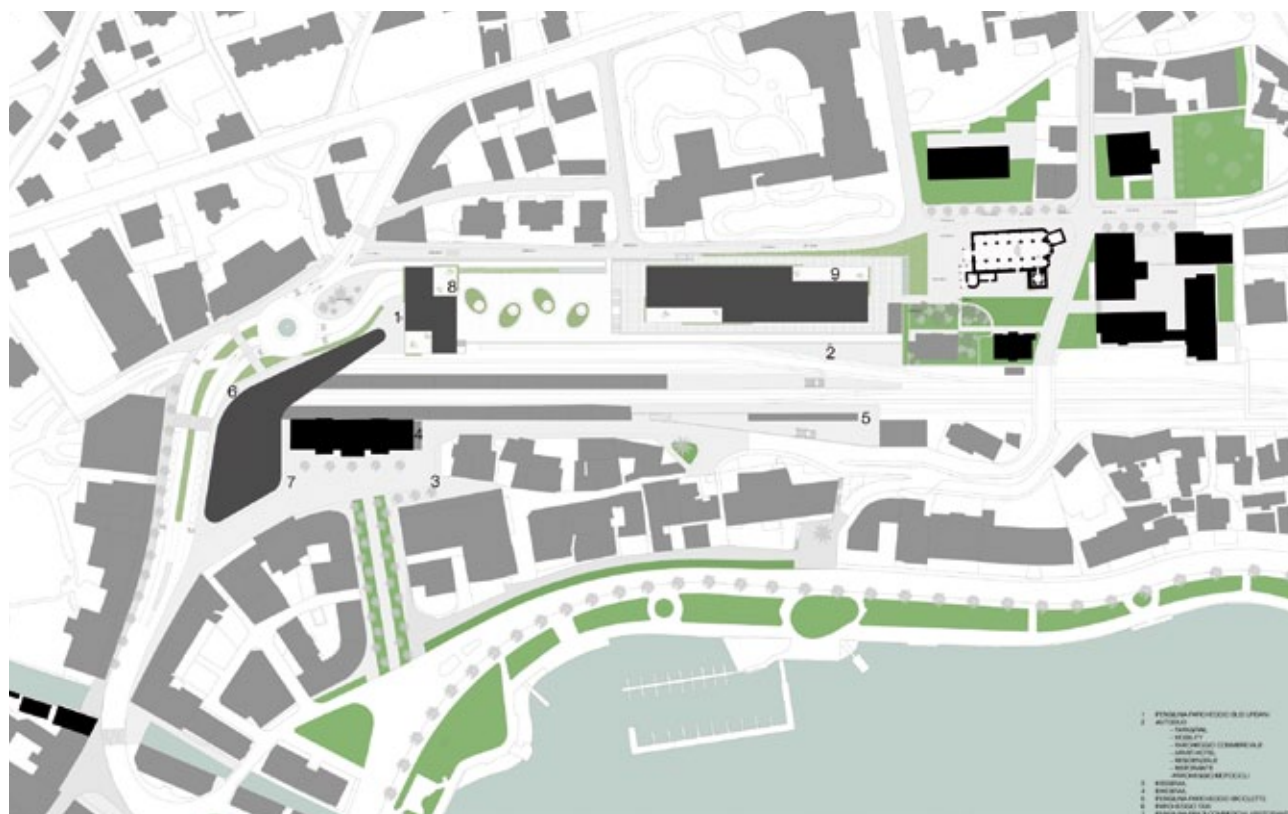
Il P&R disposto su 2 piani sotterranei non è economicamente sostenibile, visto che una tale costruzione in profondità sarebbe molto costosa. La doppia corsia d'entrata e d'uscita dal terminale bus e dal parcheggio non convince.

Non è chiaro come lo spazio aperto sopra il terminale bus sia accessibile e da chi venga utilizzato.

Il tentativo di liberare dal traffico la piazza della stazione riesce solo in parte, considerato che i K&R così pure l'approvvigionamento/smaltimento della stazione devono rimanere.

Gli spazi pubblici proposti non rispondono esattamente alle aspettative del Comune. Nonostante la piazza della stazione sia stata liberata dal traffico, la chiesa San Vittore non ha abbastanza agio poiché l'edificazione proposta è troppo importante e vicina al bene culturale.

L'edificazione proposta non valorizza particolarmente il quartiere, sia per dimensioni che per il posizionamento nel comparto.



Piano situazione

Urbanistica

La lettura del luogo è molto precisa sull'insieme del territorio urbano. Il concetto prevede la creazione di una piattaforma e una pensilina. Sulla piattaforma sono ubicati due volumi. Sulla piattaforma che divide il traffico veicolare da quello ferroviario, appoggia un volume alto di nove piani verso il centro urbano, il secondo è di quattro piani sopra la seconda piattaforma. Quest'ultima raggiunge la quota della chiesa.

La pensilina libera definisce il limite della stazione. In vicinanza della stazione è ubicato uno spazio commerciale. La fermata degli autobus è posta sotto la piattaforma a quota dei binari. Questa soluzione necessita di una rotonda importante su via della Stazione. Davanti alla stazione sono previsti posteggi di poca durata. I posteggi sono realizzati con quattro piani inferiori che raggiungono quasi la quota di percorrenza della FART. Il concetto propone una variante con una parte di via Collegiata interrata con una rampa di elevata pendenza.

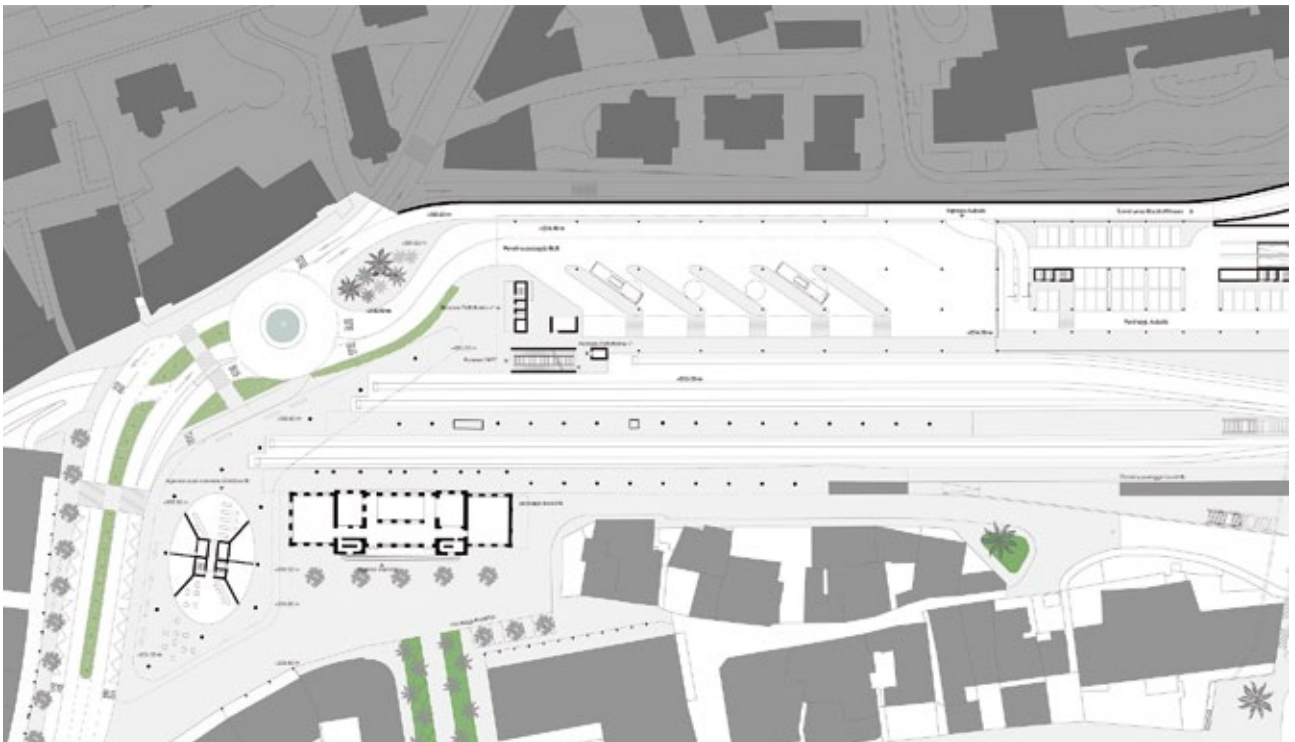
L'idea dell'interramento della strada permette un collegamento tra gli elementi a monte e tra quelli a valle. Si apprezza il grande impegno fatto per suggerire questa soluzione, con degli approfondimenti molto dettagliati. È però poco influente sulla qualità spaziale. Si considera problematico il rapporto tra sagrato e il volume orizzontale. Il concetto non risolve a

pieno le tematiche poste dai Committenti, non crea delle qualità urbane particolari. La proposta per i bus e per i posteggi implica una costruzione interrata di grande dimensioni. La sezione sotto la piattaforma coinvolge il livello dei binari senza una delimitazione precisa.

Tra gli aspetti critici si segnalano il disegno e la sistemazione di via alla Stazione e dello spazio esterno in corrispondenza dell'edificio di testa, dove la sistemazione stradale e degli spazi adiacenti creano un carattere poco urbano e in definitiva poco attrattivo per i pedoni.

Un discorso analogo può essere fatto per i percorsi all'interno degli spazi posti tra gli edifici appoggiati sullo zoccolo, come pure per il percorso tra la stazione e la chiesa di San Vittore, che pongono alcuni dubbi circa la loro qualità e funzionalità. Il rapporto volumetrico tra il nuovo edificio posto nei pressi della chiesa e la chiesa stessa non convince. Il progetto non è stato in grado di valorizzare il bene culturale, quale parte costitutiva del paesaggio, che concorre a salvaguardare la memoria e ne condiziona fortemente l'immagine, conferendo al luogo una chiara identità.

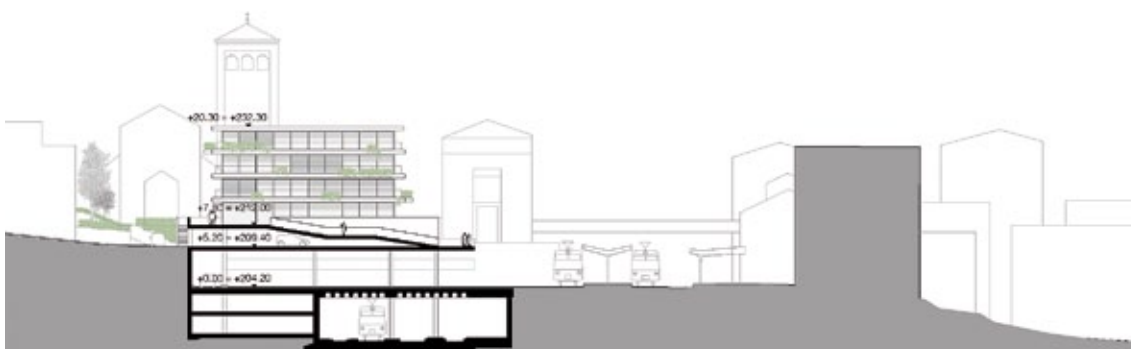
Non convincente anche l'altezza dell'edificio di testa, non giustificata rispetto al contesto in cui si inserisce e al disegno e alla funzionalità della tettoia e degli spazi esterni coperti.



Piano Terreno



Vista da ovest



Sezione trasversale

Team Michele Arnaboldi architetti Sagl

Capofila	Michele Arnaboldi architetti sagl, Locarno
Architettura-Urbanistica	Michele Arnaboldi architetti sagl, Locarno
Ing.Civile	Anastasi SA Ingegneria, Locarno
Ing.Traffico	Bugnoli & Gottardi Ingegneri consulenti SA, Massagno
Ing.Impiantistica RCVS	Amstein + Walthert AG, Zurigo
Ing.Elettrotecnico	Elettroconsulenze Solcà SA, Mendrisio
Fisica della costruzione	Amstein + Walthert AG, Zurigo

FFS SA

Divisione Immobili Development
Oggetti di investimento, IM-DV-AOE
Viale Stazione 25, CH-6500 Bellinzona