

**Zeitschrift:** Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica = Swiss review of architecture, engineering and urban planning

**Herausgeber:** Società Svizzera Ingegneri e Architetti

**Band:** - (2005)

**Heft:** 3

**Artikel:** La stazione di Lugano

**Autor:** Tibiletti, Stefano

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-133199>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 26.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# La stazione di Lugano

Stefano Tibiletti  
per Gruppo Architetti STAZLU

## Introduzione

La sistemazione del comparto della stazione di Lugano fa parte di un complesso di opere che rientrano nel piano dei trasporti del Luganese (PTL). Tra i vari interventi previsti quest'area assume un ruolo di polo intermodale di grande importanza.

Le varie problematiche, viarie, urbanistiche ed infrastrutturali, ad essa legate erano già state riconosciute nel 1987 con l'organizzazione di un concorso in due fasi. Questo si poneva come obiettivi principali:

- il raggiungimento di «un'immagine architettonica qualificata», vista la posizione dominante della stazione e la sua visibilità nel tessuto cittadino;
- considerare «la stazione non un edificio ma piuttosto un luogo dove gli spazi liberi ed i percorsi vanno qualificati»;
- risolvere «le due facce della stazione», il fronte est verso il centro ed il fronte ovest a conclusione del quartiere di Besso;
- permettere al viaggiatore che «siano lasciate libere le viste verso la città» e consentire la creazione di «un luogo di incontro vivo e dinamico opportunamente risolto per potersi aprire in un nuovo piazzale, con un forte contatto spaziale e visivo verso il centro della città e il golfo di Lugano».

Parallelamente il bando richiedeva la riorganizzazione dell'assetto viario con la creazione di un anello di scorrimento attorno alla stazione (così da permettere lo smantellamento del passaggio a

livello). L'edificazione di una stazione delle auto-linee e di un parcheggio per i veicoli privati.

Nel 1989 la giuria conferisce il primo premio agli architetti Aurelio Galfetti e Antonio Antorini.

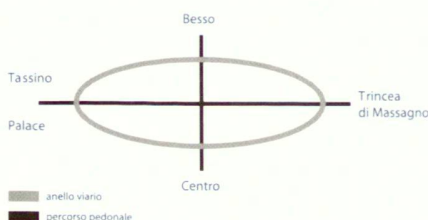
Successivamente il progetto viene integrato nel PTL che attribuisce all'area della stazione il ruolo di nodo intermodale principale della regione.

Un primo piano d'indirizzo allestito dall'arch. Aurelio Galfetti, in collaborazione con l'arch. R. a Marca, è stato presentato nel 1997.

Successivamente, sotto l'egida del Cantone, il progetto è stato rielaborato da parte di un gruppo di giovani architetti (Gruppo STAZLU) coordinati dallo stesso Galfetti. Scopo di questa successiva rielaborazione era la preparazione di un documento progettuale che fungesse da base per l'allestimento di un Piano di Utilizzo Cantonale (PUC).

Il piano d'indirizzo come pure il successivo progetto di approfondimento, considerate anche le attuali condizioni economiche, hanno avuto tra gli obiettivi un importante ridimensionamento degli interventi. Preoccupazione principale dei progettisti è stata di individuare, attraverso un processo di sintesi e di ottimizzazione, le soluzioni capaci di mantenere e confermare le caratteristiche del progetto originale. La proposta d'insieme è stata elaborata con una particolare attenzione alla realizzabilità in tappe successive che tenessero conto dei lunghi termini di realizzazione richiesti dal progetto.

Il progetto preliminare, datato dicembre 2001, è stato adottato dai committenti con la dichiarazione d'impegno del 23 maggio 2003.

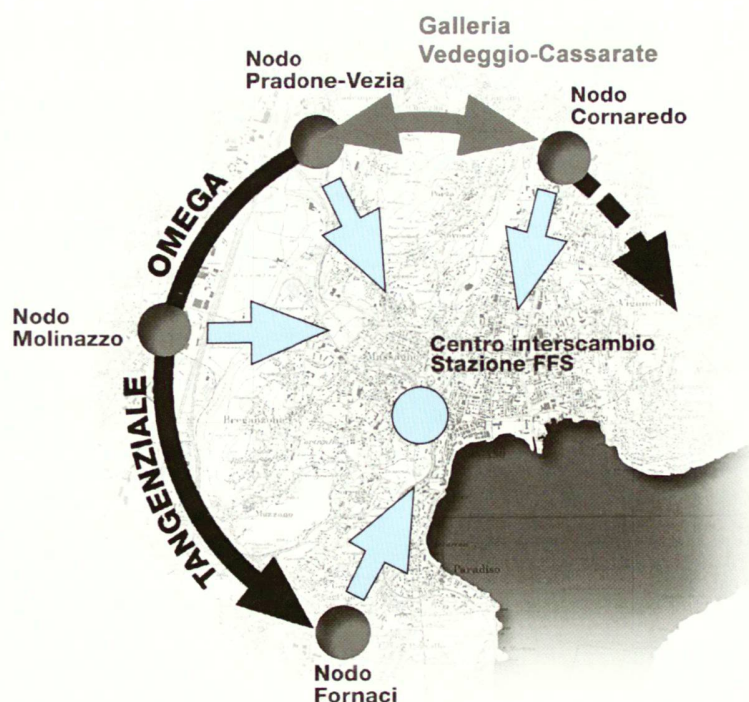


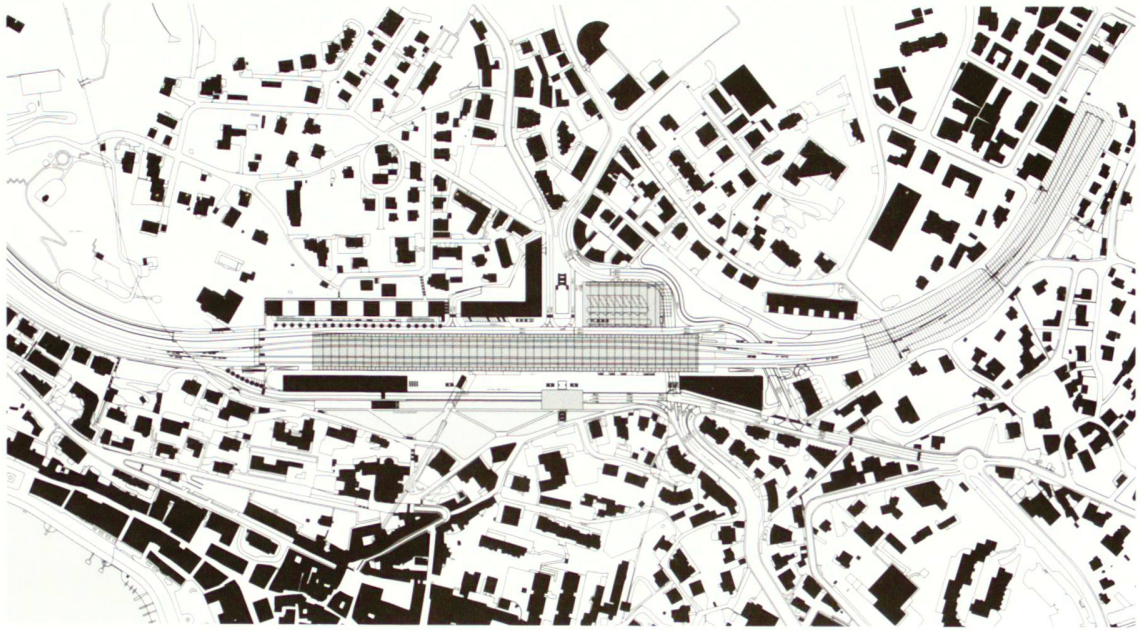
## Il progetto complessivo - STAZLU 1 & 2

Osservando l'area della stazione è evidente che il percorso ferroviario rappresenta una forte cesura del tessuto urbano tra il centro di Lugano, a valle, e il quartiere di Besso a monte. Questa cesura si è manifestata a causa della crescita del tessuto cittadino che con il passare del tempo ha inglobato il sedime della stazione sino a farlo divenire parte del centro urbano. Fenomeno che si riscontra in tutte le città europee dove le stazioni, un tempo infrastrutture poste ai margini delle città, si trovano ora in centro, ponendo così una ben nota serie di problematiche urbanistiche e infrastrutturali. La cesura, presente fisicamente, crea notevoli difficoltà di collegamento tra le diverse parti della città. I collegamenti sono limitati e difficoltosi. Questo taglio nel tessuto urbano si manifesta anche da un punto di vista spaziale e percettivo. Infatti l'edificio principale della stazione e gli edifici annessi sono orientati unicamente sul golfo, dando il retro sullo spazio dei «perron». Il viaggiatore in arrivo a Lugano, percepisce unicamente questo retro, rendendo di fatto impossibile ogni relazione visiva con il golfo di Lugano e con la città. La scarsa qualità di questo luogo di arrivo, è accentuata anche dall'infelice insieme delle strutture delle pensiline e dei vari annessi funzionali che ne accentuano la situazione di retro. Il progetto proposto tenta di correggere questa situazione trasformando la stazione da luogo di cesura e di retro, a luogo di incontro e di scambio, strettamente connesso con la città ed il suo paesaggio. Un luogo capace di diventare il biglietto da visita della città di Lugano. Per realizzare questo scopo è stato necessario inserire la stazione nel tessuto della città ed impedire che ne fosse isolata. Il progetto ha quindi proposto una successione di quattro spazi principali che permettono di risolvere le diverse scale d'intervento (da quella territoriale e paesaggistica a quella urbana):

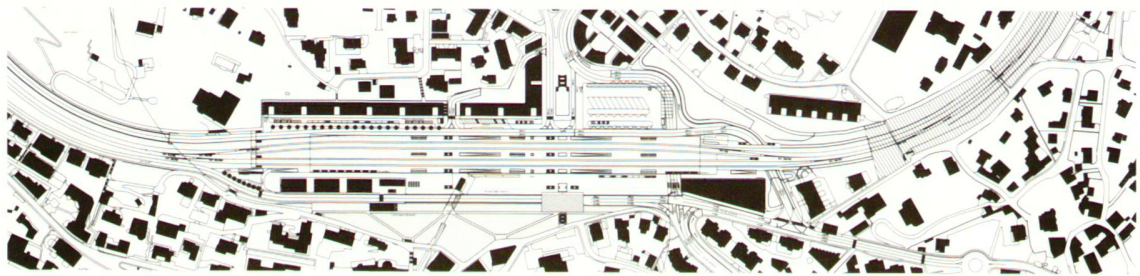
- 1-una terrazza Belvedere orientata sulla città e sul paesaggio del golfo di Lugano e sullo spazio traversante dei binari e dei marciapiedi d'attesa, definito quest'ultimo da un ampio tetto parzialmente vetrato;
- 2-un sottopasso urbano qualificato che, seguendo il pendio originale, permette di collegare le due parti di città e nello stesso tempo di servire i diversi marciapiedi;
- 3-un nuovo spazio pubblico a monte della stazione che ospita il nuovo polo dei mezzi di trasporto comuni su gomma;
- 4-l'ampliamento e la riqualifica del parco del Bertaccio e dei suoi percorsi per migliorare le connessioni a valle.

La successione di questi spazi ha determinato tutte le successive scelte progettuali inerenti i tre aspetti funzionali principali: la rete dei percorsi pedonali, l'assetto viario pubblico e privato, e le edificazioni. Per quanto riguarda i percorsi pedonali il progetto propone quella che viene chiamata la «croce pedonale», formata dai due collegamenti principali: quello monte-valle, tra Besso e il centro, e quello nord-sud tra la Trincea di Massagno e il parco del Tassino/Palace. Questi percorsi si incontrano in corrispondenza del sottopasso principale, dove è organizzato il nuovo atrio della stazione. L'assetto viario prevede un anello di circolazione in corsia doppia a senso unico che garantisce il deflusso attorno all'area della stazione. Le edificazioni sul sedime definiscono gli ampi spazi pubblici in relazione con il paesaggio e con la città creando così qualificati luoghi di incontri e di scambio. Le edificazioni contribuiscono dunque a descrivere questi spazi e a raccordarsi con il tessuto urbano esistente, riprendendone i parametri edificatori. L'aspetto importante di questo progetto è rappresentato dal fatto che non si tratta di un progetto di pieni ma di un progetto di vuoti. In quest'area sono stati definiti i vuoti urbani importanti, quelli cioè che permettono di definire le relazioni con gli spazi pubblici della città e con il paesaggio in cui sono inseriti. La nuova immagine della stazione non sarà quindi più legata ad un edificio particolare, ma all'immagine del paesaggio unico del Golfo di Lugano delimitato dal vuoto della terrazza Belvedere. Il progetto prevede la realizzazione delle opere in tappe successive che possono essere riassunte in due momenti distinti descritti di seguito.

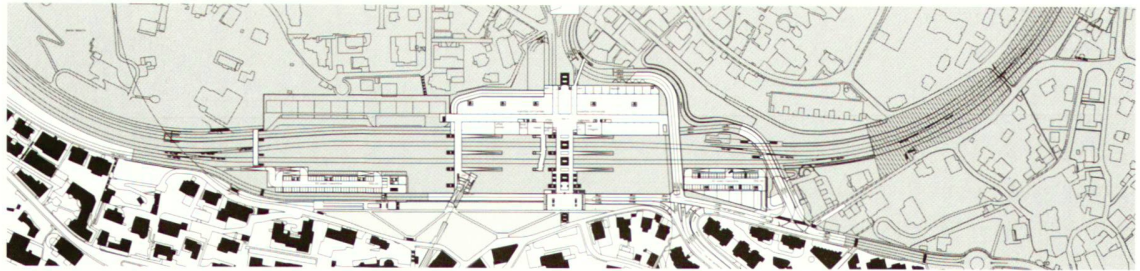




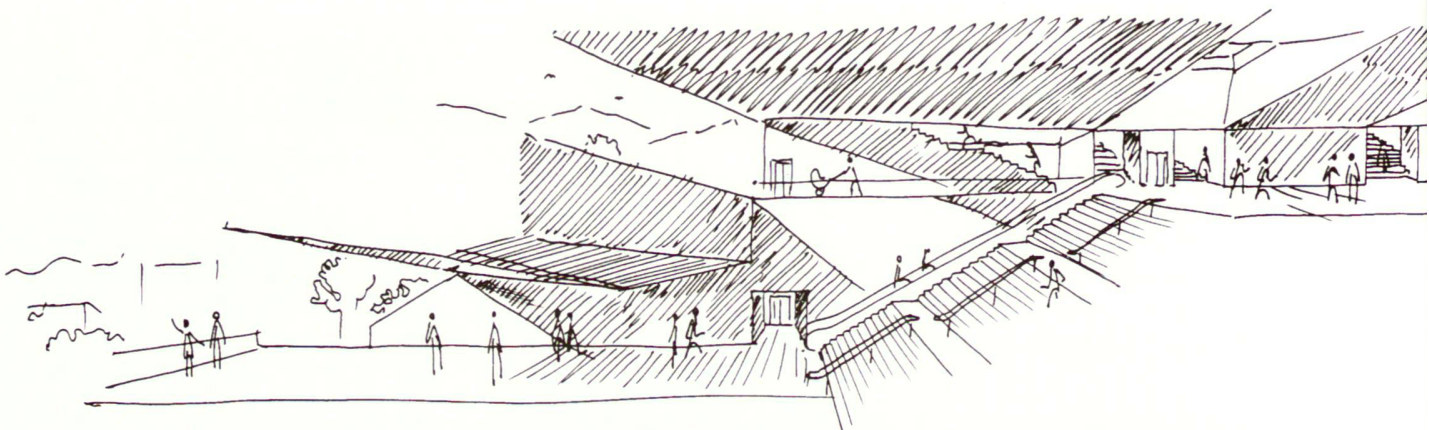
Pianta piano tetto



Pianta piano terra



Pianta piano interrato



### Progetto della prima fase - STAZLU1

La prima fase prevede la realizzazione del sottopasso, della stazione dei bus con l'autosilo sottostante, dell'anello veicolare e del quarto binario.

Il sottopasso di Besso è uno dei cardini del progetto. Il suo ruolo non è infatti solo funzionale (servire i diversi marciapiedi) ma ha anche una valenza urbana (collegare le due parti di città a valle e a monte della ferrovia). Rappresenta quindi un elemento determinante dell'idea complessiva del progetto: quella di fare in modo che l'area della stazione e il suo relativo percorso ferroviario non rappresenti più una cesura del tessuto urbano ma al contrario possa diventare un luogo di incontro, di scambio e di relazione. Per questo non è stato pensato solamente da un punto di vista funzionale ma si è cercato di conferirgli una connotazione urbana. La riconoscibilità immediata del sottopasso per i suoi accessi a scala della città, le sue dimensioni generose, come pure le relazioni con l'esterno danno un senso di sicurezza agli utenti, aspetto fondamentale nella progettazione e realizzazione di un'opera di questo tipo. Le scelte progettuali adottate hanno lo scopo di rendere urbano l'attraversamento dell'area della stazione e il raggiungimento dei diversi mezzi di trasporto. La luce naturale, l'altezza, le viste, il ripercorrere il pendio originale, hanno lo scopo di rendere il passaggio come percorso cittadino a tutti gli effetti.

### Approfondimento - STAZLU1

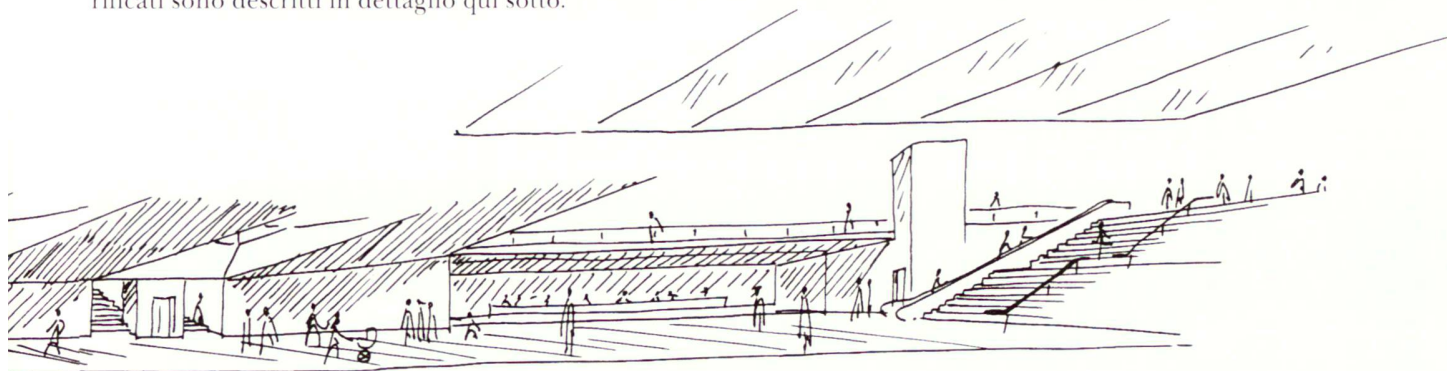
Il progetto d'approfondimento, presentato qui di seguito, rappresenta la prima tappa del progetto complessivo della stazione di Lugano. Lo scopo dell'approfondimento è stato quello di verificare la fattibilità della prima tappa in relazione al contesto esistente, indipendentemente dalle soluzioni previste sul sedime «La Posta». Gli elementi verificati sono descritti in dettaglio qui sotto.

### Sottopasso pedonale di Besso

Provenendo da Besso un'ampia tettoia in vetro e metallo ci indica la presenza del sottopasso. Una scala centrale combinata con due scale mobili e due ascensori permette di scendere nell'atrio principale aperto verso l'alto e coperto dalla tettoia. Questo accorgimento mette in relazione il livello della città con la quota del sottopasso. Nell'atrio trovano spazio le funzioni di servizio per i viaggiatori e alcune superfici commerciali. Questo luogo, dove confluiscono tutti gli utenti dei diversi mezzi di trasporto come pure i pedoni che attraversano la città diventa un polo d'incontro importante. Verso valle, da un lato sono collocati gli accessi all'autosilo di 400 posti e alla stazione degli autobus al livello superiore, dall'altro è previsto il futuro collegamento al secondo sottopasso. Frontalmente l'invito al percorso verso il centro cittadino ed i binari al livello superiore che è stato ridotto in larghezza ad 11 m. Nella sua parte terminale è stata ridisegnata la scala di collegamento al parco del Bertaccio, che con un'ampia apertura

#### Studio pianificatorio

Committenti	Dipartimento del Territorio - Sezione dei trasporti
Deleg. delle autorità	Commissione regionale dei trasporti, Municipio di Lugano, Municipio di Massagno, Municipio di Sorengo, FFS
Gruppo d'accompag.	Edy Croci, DT Lugano, Luca Rossinelli FFS, Luigi Bruschetti Massagno, Brunello Arnaboldi CRT, Piero Früh PR Lugano, Alberto Tibiletti CBN
Capo progetto	Marco Sailer
Coordinamento arch.	Aurelio Galfetti
Architetti	Lorenzo Felder coordinatore, Reto a Marca, Luca Antorini, Mirko e Dario Bonetti, Stefano Tibiletti
Traffico e ambiente	Gianni Brugnoli, Giacomo Gianola
Ingegneri	Carlo Ferretti, Fernando Balmelli, Franco Prada Mauro Ferella Falda
Date	2001-2003



permette una vista sulla città e sul parco sottostante. Questa vista rappresenta un punto di riferimento importante, permettendo all'utente di mantenere il senso dell'orientamento. Il percorso è ritmato da tre lucernari che permettono di illuminare il sottopasso e mantengono costantemente un rapporto visivo ed uditivo con il livello superiore. I marciapiedi ferroviari sono accessibili tramite scale e lift disposti lungo i lati. Il percorso termina su di una terrazza nel parco del Bertaccio. Questa si affaccia sul contesto urbano a valle della stazione. Da qui si accede alle rampe pedonali esistenti nel parco che collegano il centro cittadino. La grande apertura, gli ampi lucernari e le scale d'accesso ai marciapiedi permetteranno al sottopasso di essere abbondantemente illuminato da luce naturale. Le parti interne lisce e di colore chiaro rifletteranno ulteriormente la luce conferendo allo spazio l'impressione di essere più ampio. Inversamente la notte le lampade incassate sulle pareti in corrispondenza del raccordo tra pavimento-parete e parete-soffitto illumineranno omogeneamente il sottopasso. La luce trasparerà all'esterno dai lucernari e dalle altre aperture denotando la sua presenza. La generosa altezza del sottopasso (3,65 m) rappresenta approssimativamente il doppio dell'altezza dell'occhio umano. Questo sviluppo in altezza dello spazio del passaggio gli conferisce una notevole qualità e permette di non avvertire il senso di oppressione della soletta sovrastante.

**Nuovo accesso e organizzazione dell'autosilo di Besso**  
La rampa d'accesso, indipendente dalla proprietà «La Posta», è stata prevista all'imbocco di via So-

rengo. Il parcheggio è organizzato su quattro livelli. Nello spazio adibito precedentemente alle attività commerciali sono stati organizzati due livelli di parcheggio. Il primo livello è adibito a posteggi K+R. La nuova proposta ha ottimizzato il rapporto tra il numero di posti auto, la superficie e il volume del parcheggio. La viabilità interna, con lo stazionamento delle macchine a «lisca di pesce», è stata razionalizzata.

#### Collegamenti pedonali funicolare-piazzale stazione / marciapiede 1-FLP

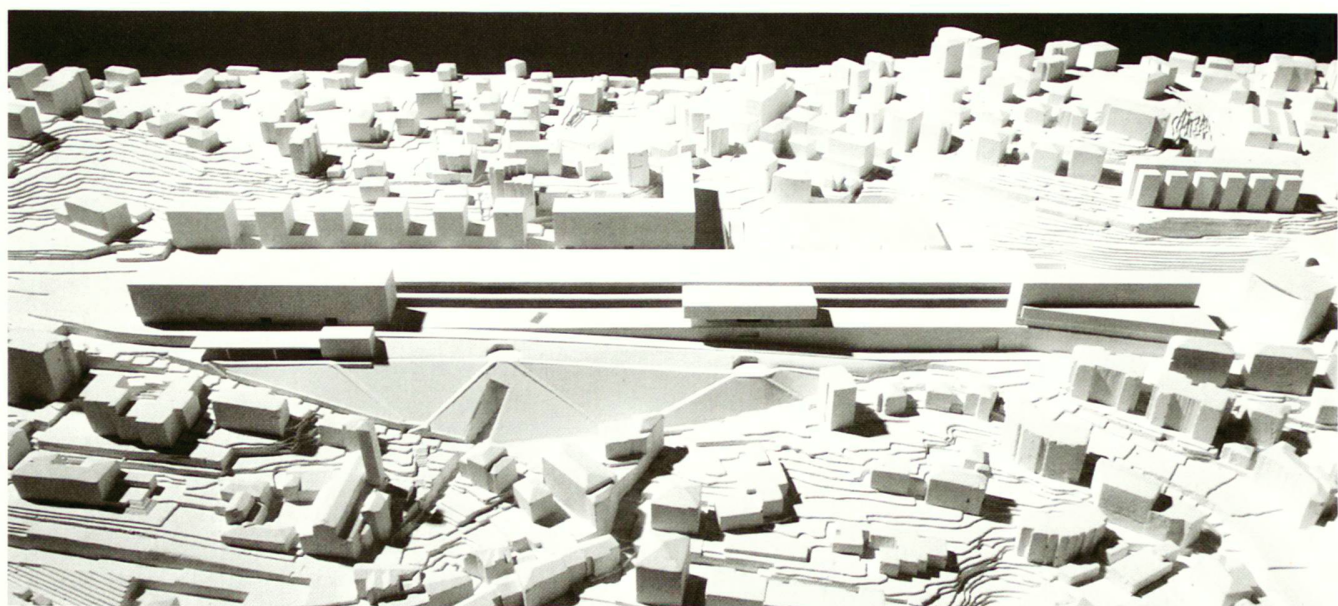
Il sottopasso esistente viene ridisegnato soprattutto nelle sue estremità per migliorare i collegamenti con via Besso, la stazione FLP e la stazione della funicolare.

#### Sottopasso pedonale di via Basilea

Il sottopasso pedonale in sostituzione del passaggio a livello è previsto solamente per il collegamento tra le due parti della città e non dà la possibilità di accedere ai marciapiedi ferroviari come previsto precedentemente.

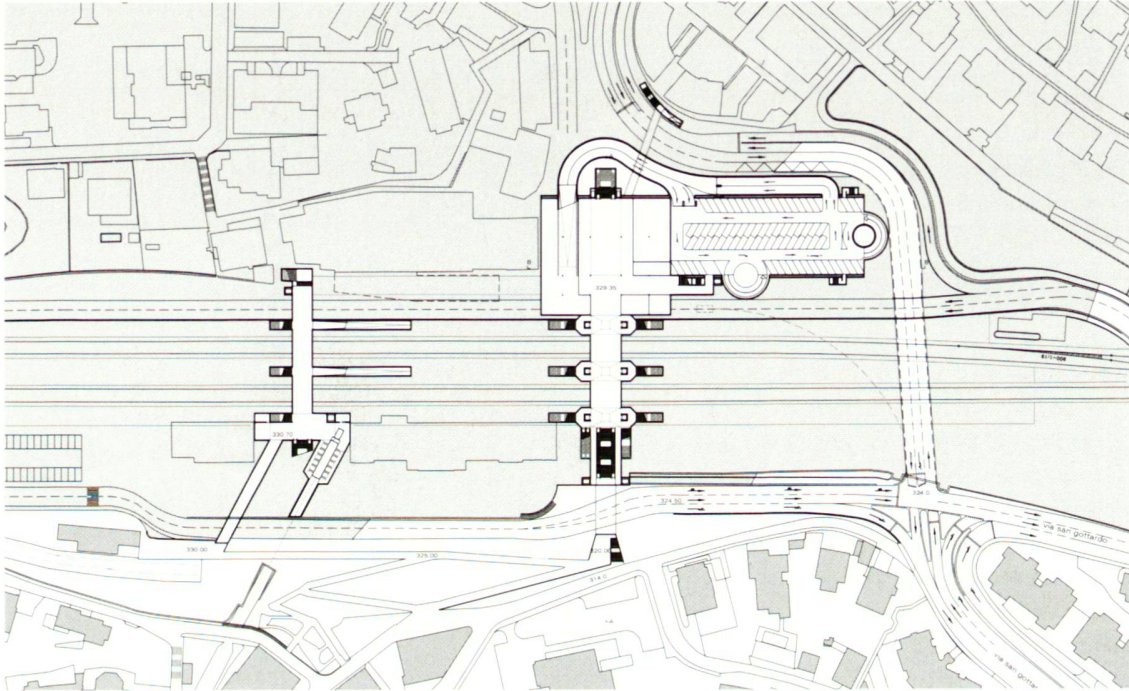
#### Progetto di approfondimento

Committenti	Dipartimento del Territorio - Sezione dei trasporti, Ferrovie Federali Svizzere SA, Città di Lugano
Capo progetto	Maurizio Giacomazzi, coadiuvato da Marco Fioroni e Carlo Panzera DC, Milo Piccoli DT Lugano, Valerio Galli e Roberto Carusone FFS, Luigi Bruschetti UTC Massagno
Dir. gen. progetto Architetti	Marco Sailer Lorenzo Felder coordinatore, Reto a Marca, Luca Antorini, Mirko e Dario Bonetti, Stefano Tibiletti
Ingegneri	Franco Prada
Date	2004 - 2005

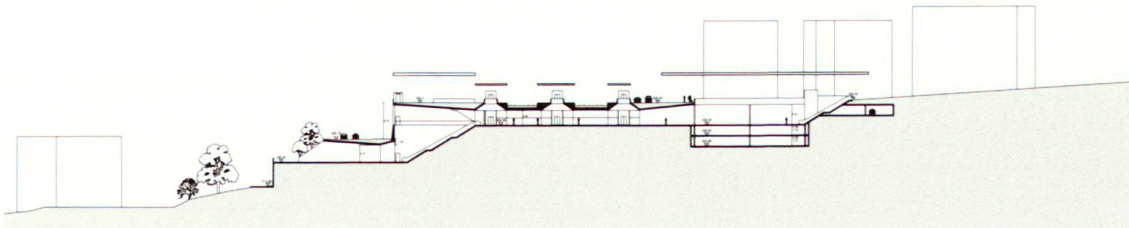


Progetto urbanistico planivolumetrico (foto del modello)

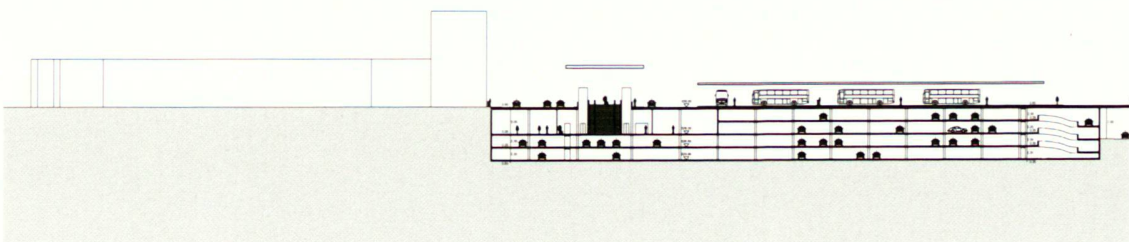
Progetto di approfondimento STAZLU1



Pianta piano interrato



Sezione trasversale (sottopasso pedonale)



Sezione longitudinale (atrio FFS, stazione bus, parcheggio)

## Sottopasso pedonale dalla Chiesa Anglicana al Parco del Tassino

In questa fase di pianificazione, il collegamento pedonale tra la Chiesa Anglicana e il Parco del Tassino è stato mantenuto. Il collegamento sfrutta il cunicolo ferroviario esistente. In una successiva fase di progettazione dovrebbero però essere verificate soluzioni più adatte alla riqualifica della funicolare degli Angeli e del collegamento Parco del Tassino – polo culturale Palace.

### Interventi stradali

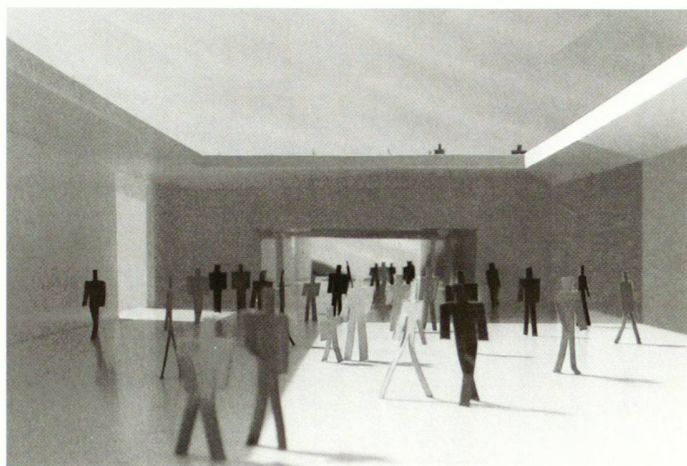
La sistemazione della stazione quale nodo di interscambio per i trasporti pubblici e privati, richiede un risanamento del sistema viario che oggi si presenta difficoltoso. Due sono gli elementi che perturbano la circolazione in quest'area: l'incrocio del tunnel di Besso e il passaggio a livello di via Basilea.

La soluzione elaborata prevede la creazione, sul versante a monte dei binari tra la ex latteria Luganese e il ponte del Tassino, di un nuovo asse stradale che riprende e prolunga via Basilea, su un tracciato parallelo a via Maraini. Si definisce così un sistema di circolazione a senso unico capace di smaltire grandi deflussi di traffico.

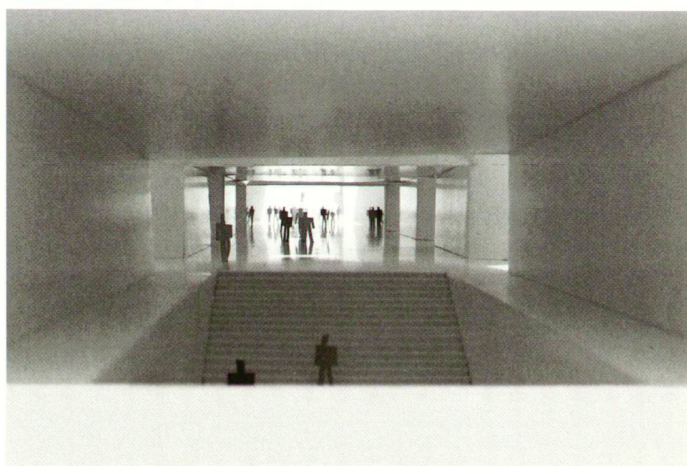
Si ottengono così i seguenti risultati:

- aumento considerevole, su questo tratto, della capacità viaria
- semplificazione delle manovre negli incroci di Piazzale Besso e di Via Sorengo, del Tunnel di Besso e della ex latteria Luganese
- distribuzione di tutti i movimenti di traffico nello spazio e conseguente riduzione dei rischi di congestione.

Il sistema viario proposto elimina il passaggio a livello di Via Basilea e, in ambito urbano, crea le premesse per una diversa gestione della circolazione sul Lungolago di Lugano, ciò anche grazie alla migliore gestione del nodo, cruciale, del tunnel di Besso. I posteggi pubblici (in totale 600 posti auto contro i 517 attuali) sono distribuiti su tre aree distinte in prossimità del baricentro della stazione e delle principali direttrici di approccio. L'autosilo del piazzale di Besso ne ospiterà 400, 100 nel piazzale a sud (esistenti) e altri 100 (pure esistenti) nel piazzale a nord dell'edificio viaggiatori.



Atrio FFS, lato Besso



Sottopasso pedonale, lato Bertaccio

