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

Herausgeber: Società Svizzera Ingegneri e Architetti

Band: - (2016)

Heft: 3: Il territorio di Alptransit

Rubrik: Scuola Universitaria Professionale

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: 15.07.2025

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

Pietro Vitali*

Le stazioni in Leventina

Il progetto degli interni come matrice di sviluppo territoriale

Da questo numero inizia una nuova rubrica curata dalla Scuola Universitaria Professionale della Svizzera Italiana (SUPSI), che porterà ai lettori di Archi *un interessante contributo di informazioni sull'attività culturale e scientifica di una delle istituzioni più prestigiose del Ticino.* AC

I filoni di indagine del corso di laurea in Architettura d'interni della Scuola universitaria professionale della Svizzera italiana (SUPSI) comprendono temi progettuali volti a identificare strategie d'intervento alla scala di pertinenza dell'architettura d'interni, capaci di stimolare uno sviluppo qualitativo dell'ambiente costruito a scala territoriale.

I mutamenti a cui sono soggetti le città, i villaggi, il territorio, non sono sempre chiaramente identificabili in una singola opera come nel caso di AlpTransit. Grandi cambiamenti avvengono attraverso fenomeni capillari e diffusi, che possono riguardare l'uso di luoghi ed edifici, mutamenti tipologici o il sistema di relazioni che li collegano e li costituiscono.
Se è evidente che il nuovo traforo ferroviario determina un sostanziale cambiamento del territorio, del suo uso e della sua percezione a scale diverse – da quella locale a quella continentale –, è meno eclatante come a scala regionale la sua messa in funzione comporti una serie di importanti conseguenze. Prima fra tutte la dismissione – quantomeno parziale – della linea storica del San Gottardo fra Erstfeld e Biasca.
Per quanto riguarda il versante meridionale è necessario capire come ciò condizionerà il territorio della Valle Leventina, confrontata ancora una volta con gli effetti delle grandi infrastrutture: linea ferroviaria, centrali idroelettriche, industria metallurgica e autostrada. La realtà locale è sempre stata sopraffatta dall'invasività e dallo scarto di scala che queste opere comportano sulla dimensione regionale, sia in occasione della loro realizzazione, che della loro eventuale dismissione.
Nel caso della linea ferroviaria Biasca–Airolo si presenta l'occasione di fare di necessità virtù e immaginare un suo recupero, che consideri e valorizzi il suo potenziale se integrata alle attività e allo sviluppo della regione.

Caratteristica essenziale della linea ferroviaria leventinese è la sua articolazione lineare lungo il fondovalle. In essa si coglie il ruolo che la ferrovia ha giocato nello sviluppo e nella rappresentazione della valle stessa, unita lungo questa linea di binari e ritmata dalle sette stazioni che ne scandiscono le tappe e le potenziali ramificazioni a partire dai villaggi in cui sorgono.

1.

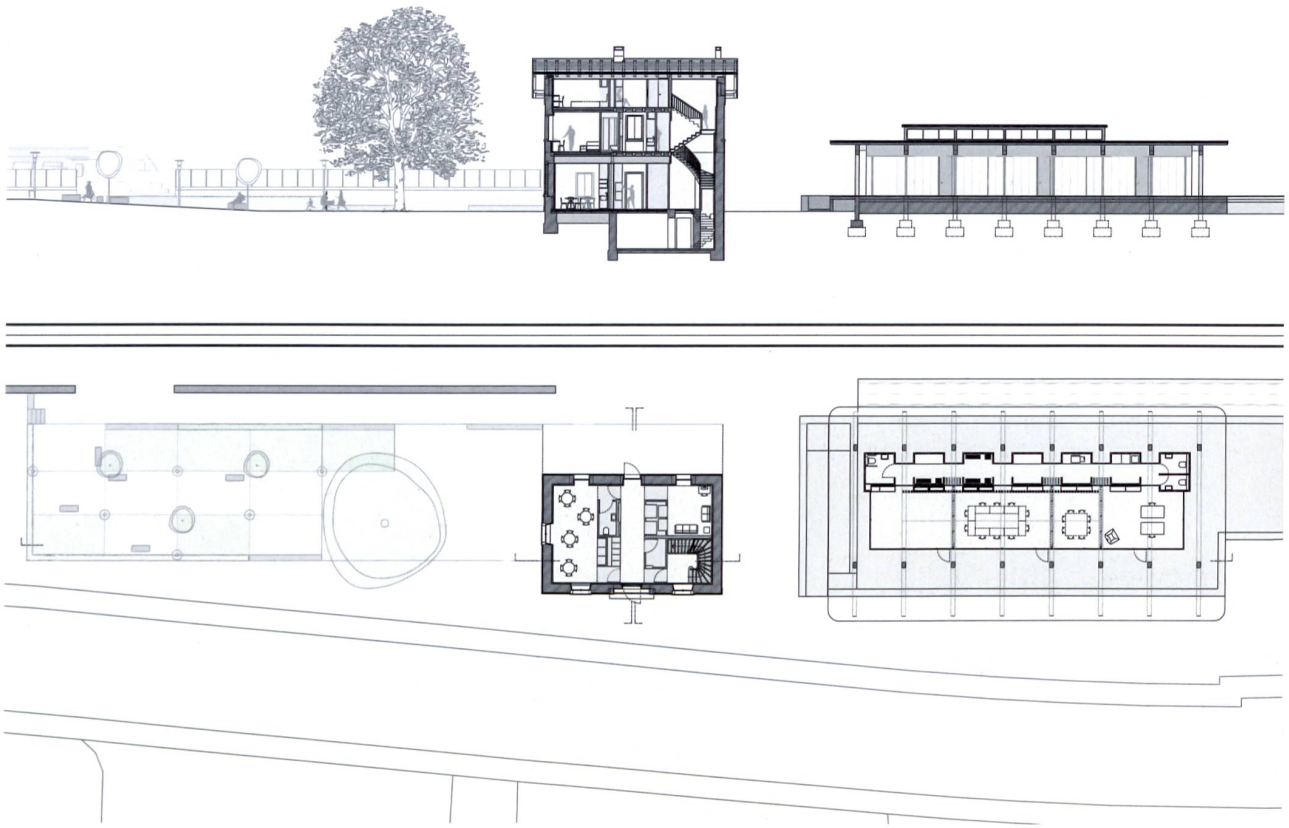
1. Schema funzionale delle stazioni leventinesi. Fonte tesi di laurea SUPSI in Architettura d'interni, 2013

Un altro aspetto fondamentale è il valore patrimoniale di questa infrastruttura e in particolare degli edifici ad essa collegati. La loro rilevanza storica e architettonica può costituire una risorsa sociale, economica e culturale?
È nel cercare di rispondere a questi interrogativi che nel 2013 è stato affrontato il tema del riuso della linea ferroviaria della Leventina, sottoposto a 15 laureandi come lavoro di tesi.
In particolare è stato ipotizzato di progettare una struttura dislocata di accoglienza, insediata negli edifici delle stazioni, collegate fra loro tramite un treno locale, e dove possano essere integrate attività culturali, di svago ed economiche, indirizzate ai turisti e alla popolazione locale. Le sette stazioni sono infatti state riprogettate come un ostello diffuso, distribuito lungo la linea ferroviaria. Per ogni stazione è stata individuata una funzione specifica che valorizzi le risorse del villaggio in cui sorge (sport e prodotti caseari ad Airolo; gastronomia a Lavorgo; architettura e cultura a Giornico; logistica e start up a Bodio, …).

I progetti propongono modalità di intervento in grado di conciliare in modo sostenibile il passaggio dall'alta velocità del nuovo tunnel ferroviario, a un sistema di mobilità lenta volto a favorire il rapporto di prossimità fra le persone, il territorio e le sue risorse.

La struttura originaria delle stazioni della Gotthardbahn risponde a un disegno unitario, a un sistema architettonico modulare pensato già allora per adattarsi alle diverse esigenze che ogni fabbricato avrebbe dovuto soddisfare, sia per dimensioni che in termini di

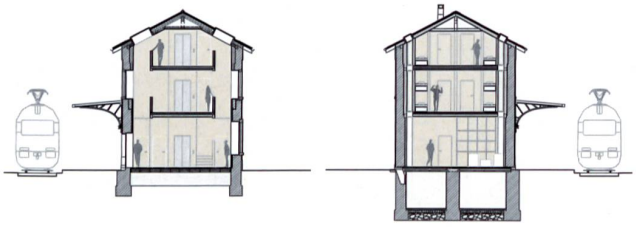
2.



importanza. Il sistema prevedeva infatti tre classi di «edifici viaggiatori», ognuna caratterizzata da un preciso sistema costruttivo, una struttura modulare e un apparato decorativo unitario. Negli edifici di terza classe il piano terreno alloggiava l'atrio, la sala d'aspetto e un ufficio. A quelli di seconda classe si aggiungevano un wc, una sala d'attesa supplementare e delle verande. Le stazioni di prima classe contavano inoltre un ufficio postale. Tutti gli edifici viaggiatori al primo piano ospitavano l'abitazione del capostazione. Era inoltre previsto un «edificio merci con rampa» da affiancare alle stazioni a seconda delle necessità, indipendentemente dalla classe dell'edificio viaggiatori.

Lo stato di questi edifici è relativamente buono e favorisce un loro eventuale recupero. Di particolare valore è sicuramente l'unitarietà del carattere architettonico proprio dei sette fabbricati. La conformazione generale delle stazioni è però frutto di alcune modifiche e diverse aggiunte. È stato quindi valutato in che misura le stazioni originarie possono, da sole, rispondere a un nuovo programma funzionale e, viceversa, qual è il valore architettonico degli edifici aggiunti che ne giustificherebbe il mantenimento e il riuso nell'ottica di una valorizzazione dell'intera struttura.
Programma dettagliato e grado di intervento sono il risultato di una valutazione che pondera queste possibili declinazioni.
I progetti elaborati dagli studenti si concentrano sulla trasformazione dei singoli edifici.
La qualità delle soluzioni proposte deriva tuttavia dalla traduzione di una visione generale del tema in spazi architettonici che rispondono in modo pertinente e sensibile alle esigenze del progetto.
Un approccio che, dal punto di vista disciplinare, non si limita al recupero del singolo oggetto architettonico, ma ha l'ambizione e la forza di contaminare l'area urbana in cui l'edificio sorge, proponendosi in tal modo come matrice di sviluppo territoriale.
Dal punto di vista didattico questa strategia risponde all'esigenza di formare professionisti con chiare competenze specifiche all'ambito dell'architettura d'interni, consapevoli del ruolo e dell'importanza che ha l'architetto d'interni nella società in cui opera; cosciente di essere l'interprete e il progettista di molti mutamenti diffusi e capillari che cambiano il nostro territorio e le nostre città.

3.



2. Progetto di Claudia Carpinelli, relatore Lukas Meyer
Stazione di Bodio – pianta e sezione. Fonte tesi di laurea SUPSI in Architettura d'interni, 2013
3. Progetto di Ranka Novak, relatore Gabriele Geronzi
Stazione di Rodi Fiesso – sezioni trasversali. Fonte tesi di laurea SUPSI in Architettura d'interni, 2013

* arch. dipl. ETH, responsabile del corso di laurea in Architettura d'interni della SUPSI

Le nostre competenze sono ben definite. Siamo specializzati nell'armatura e nella trasmissione degli sforzi per strutture ingegneristiche in cemento armato. In questi ambiti vantiamo una vasta esperienza e una solida conoscenza tecnica. Sviluppiamo soluzioni e prodotti innovativi di alta qualità, sottoposti a numerosi test condotti da istituti di prova riconosciuti e indipendenti. In questo modo fissiamo nuovi standard di riferimento, in linea con le esigenze fondamentali dei nostri clienti. Il tutto è integrato da servizi esclusivi ad alto valore aggiunto.

F.J. Aschwanden AG
Grenzstrasse 24 CH-3250 Lyss Switzerland
T 032 387 95 95 F 032 387 95 99 info@aschwanden.com
www.aschwanden.com

Aschwanden

Più performance, più valore.

RINO® SILENT ORSO® DURA® CRET® RIBA® ARBO®