TRECENTOQUARANTANOVE

Il **progetto** delle due stazioni di partenza e arrivo della funivia risponde con un linguaggio architettonico unitario a due situazioni territoriali molto diverse, che richiedono delle impostazioni tipologiche differenziate pur presentando contenuti analoghi.

A Verdasio la nuova stazione cambierà radicalmente l'assetto paesaggistico, creando nuovi rapporti e nuovi equilibri tra i diversi vettori di trasporto (strada cantonale, ferrovia e funivia). La necessità di mantenere l'accesso alla piattaforma della stazione alla quota della strada e la richiesta di rispettare lo spazio libero attorno e sopra i binari hanno determinato la tipologia dell'edificio.

La stazione si presenta con un volume prismatico, una sorta di masso erratico che sporge dal muro di sostegno della strada cantonale, scavato al suo interno per accogliere i passeggeri e gli impianti elettromeccanici della funivia. I contenuti richiesti sono organizzati con una pianta libera e articolata; la parte emergente dal piano strada si presenta come un unico grande volume slanciato e direzionato verso la stazione di arrivo a Rasa, che mette in relazione le diverse direzioni determinate dal tracciato della funivia e dalla strada cantonale con i suoi muri di sostegno. Il volume, caratterizzato da un'unica grande falda che unisce i diversi contenuti, è scavato sui due spigoli che si relazionano con lo spazio esterno della strada. Verso est l'apertura permette di accedere alla stazione arrivando dai posteggi situati lungo la strada cantonale e dalla stazione ferroviaria, mentre a nord il volume si apre a cercare una relazione privilegiata verso la stazione della funivia per Comino, permettendo di organizzare i diversi contenuti richiesti (posteggio coperto per le bicilette, panchina esterna, zona per la raccolta separata dei rifiuti).

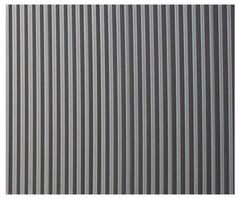
I posteggi richiesti sono disposti lungo la strada cantonale, tra la nuova stazione e quella della FART e ad est della stessa; prevediamo la formazione di un marciapiede che garantisca spostamenti sicuri verso la stazione ferroviaria e la funivia.

Come esplicitamente richiesto dal bando è prevista una rampa che permetta di collegare il piano strada con quello della ferrovia; questo percorso è organizzato con 3 rampe successive; scendendo dalla strada, alla fine della prima rampa parte la nuova passerella che permette di superare la ferrovia, collegata da una scala situata a valle della stessa; in alternativa alla rampa è sempre possibile scendere dal piano strada al marciapiede ferroviario utilizzando la scala attuale che scende a lato del fabbricato della stazione FART. La struttura che accoglie la nuova rampa forma un nuovo volume addossato al muro di sostegno stradale, con un impatto comunque importante. In un'eventuale fase successiva di rielaborazione del progetto crediamo utile valutare (dal punto di vista dell'inserimento paesaggistico e dei costi) la possibilità di prevedere un montacarichi in sostituzione della rampa.

A Rasa, **trecentoquarantanove** metri più in alto, la nuova stazione si presenta con un volume più compatto, con una pianta ortogonale e un'articolazione marcata solo nella copertura, che sottolinea la direzione e l'incilinazione della funivia.
La stazione poggia su uno zoccolo massiccio che sporge dal terreno naturale sistemato a verde. A nord-ovest la grande apertura accoglie le infrastrutture elettromeccaniche, mentre a sud-est un semplice portico ricavato nel volume mette in relazione la stazione con l'area esterna e il viottolo che porta all'interno del villaggio. Sul pendio ad ovest della stazione sarà possibile organizzare una zona di gioco attrezzata, con elementi naturali integrati nella pendenza.

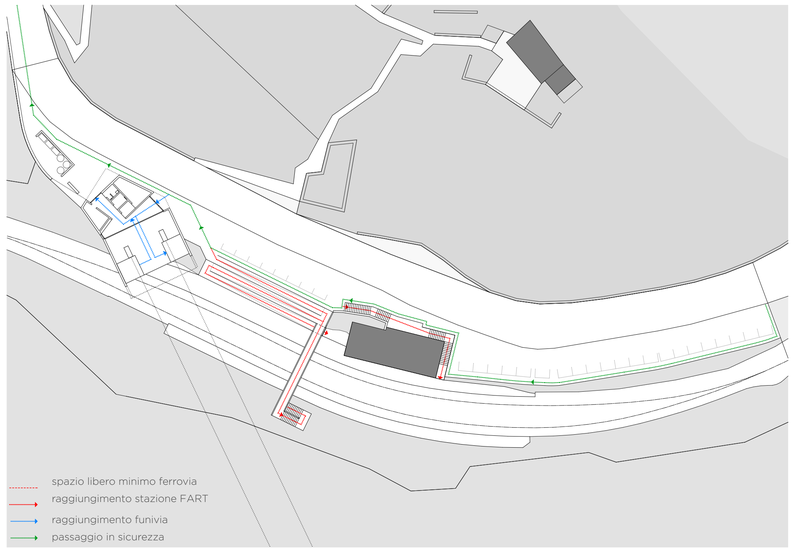
Le **scelte costruttive** rispondono a diversi obbiettivi: garantire una sobrietà di linguaggio a delle strutture tipologiche e volumetriche complesse, permettere un parsimonioso utilizzo delle risorse a disposizione e caratterizzare i nuovi manufatti con un'espressione attuale riconoscibile e capace di confrontarsi con delle situazioni paesaggistiche particolari.

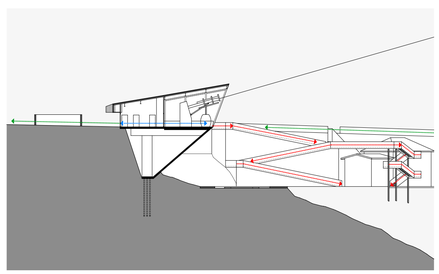
I basamenti delle due stazioni sono previsti in calcestruzzo armato irruvidito (tipo Rugasol), in modo da conferire una matericità alle superfici che dialoghi con gli intonaci rustici e le murature in pietra di Rasa e del paesaggio circostante.

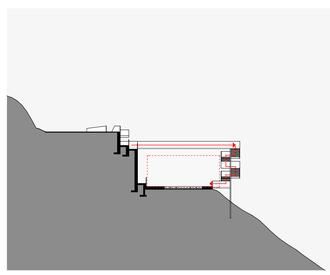


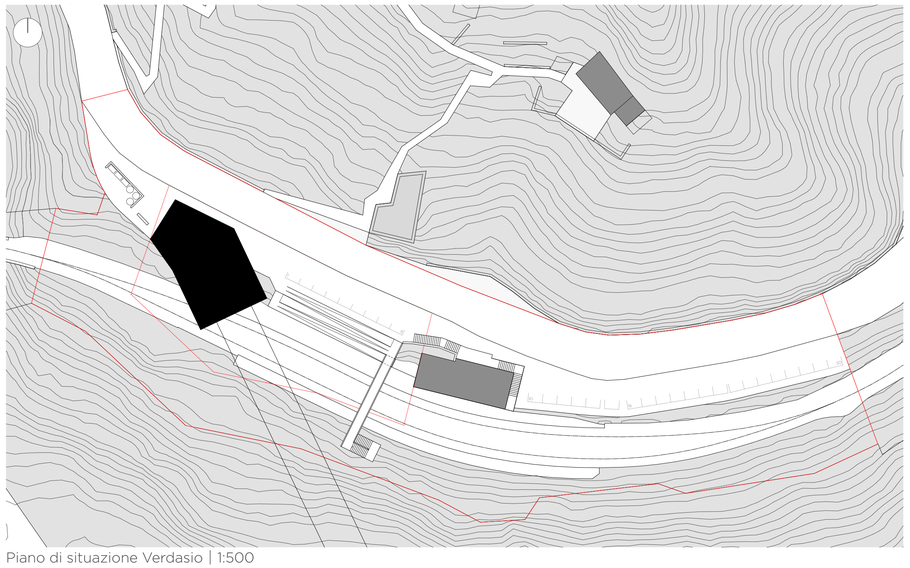
I volumi che appoggiano sui basamenti e che contengono le parti elettromeccaniche e i diversi contenuti richiesti sono immaginati con strutture prefabbricate in acciaio, pannellate con elementi isolanti dove necessario e rivestite esternamente con lamiere di alluminio piegate a zig-zag con superficie grigio titanio metallizzata spazzolata; anche le coperture saranno eseguite con lamiere profilate dello stesso colore delle pareti.
Le strutture prefabbricate in acciaio garantiscono una coerenza architettonica con i requisti tecnici degli impianti elettromeccanici, permettono un rapido montaggio delle strutture e presentano un interessante rapporto tra costi e durabilità.
I serramenti saranno in alluminio e vetro; le pareti interne sono previste con strutture leggere in gessofibra.

I muri di sostegno della strada e delle rampe riprendono la tradizionale costruzione dei muri di controriva stradale con pietre naturali a vista e retromuro in calcestruzzo armato. I parapetti delle rampe sono previsti in lamiere piene con corrimano soprastante, così come quelli della passerella e della scala a sud della ferrovia, previste con strutture in acciaio.

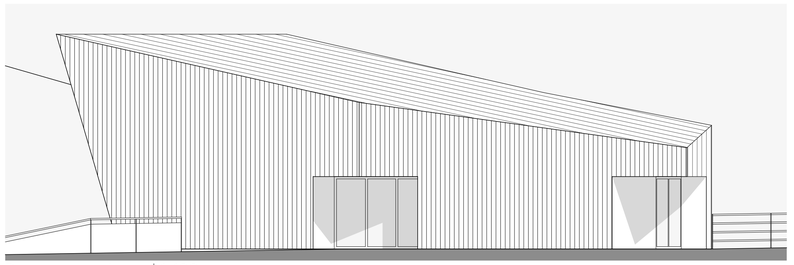




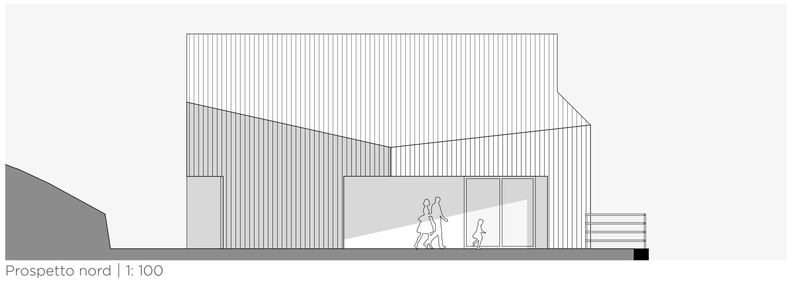




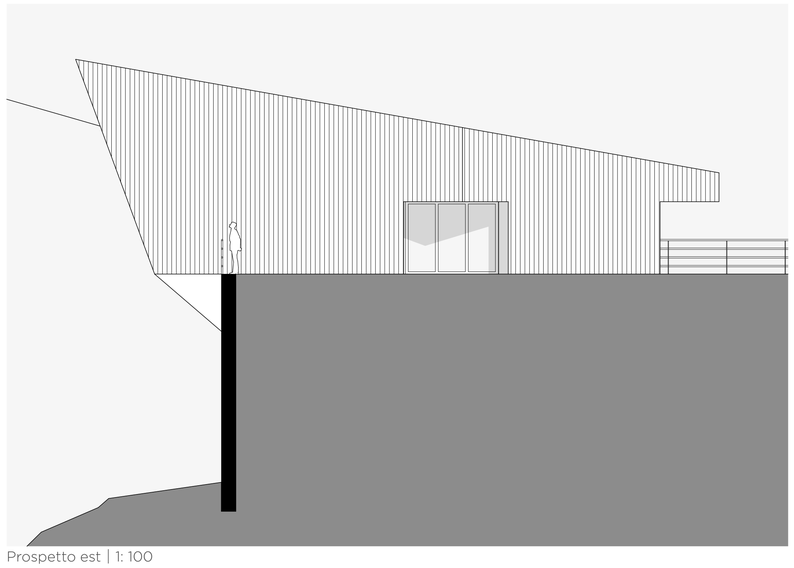
Piano di situazione Verdasio | 1:500



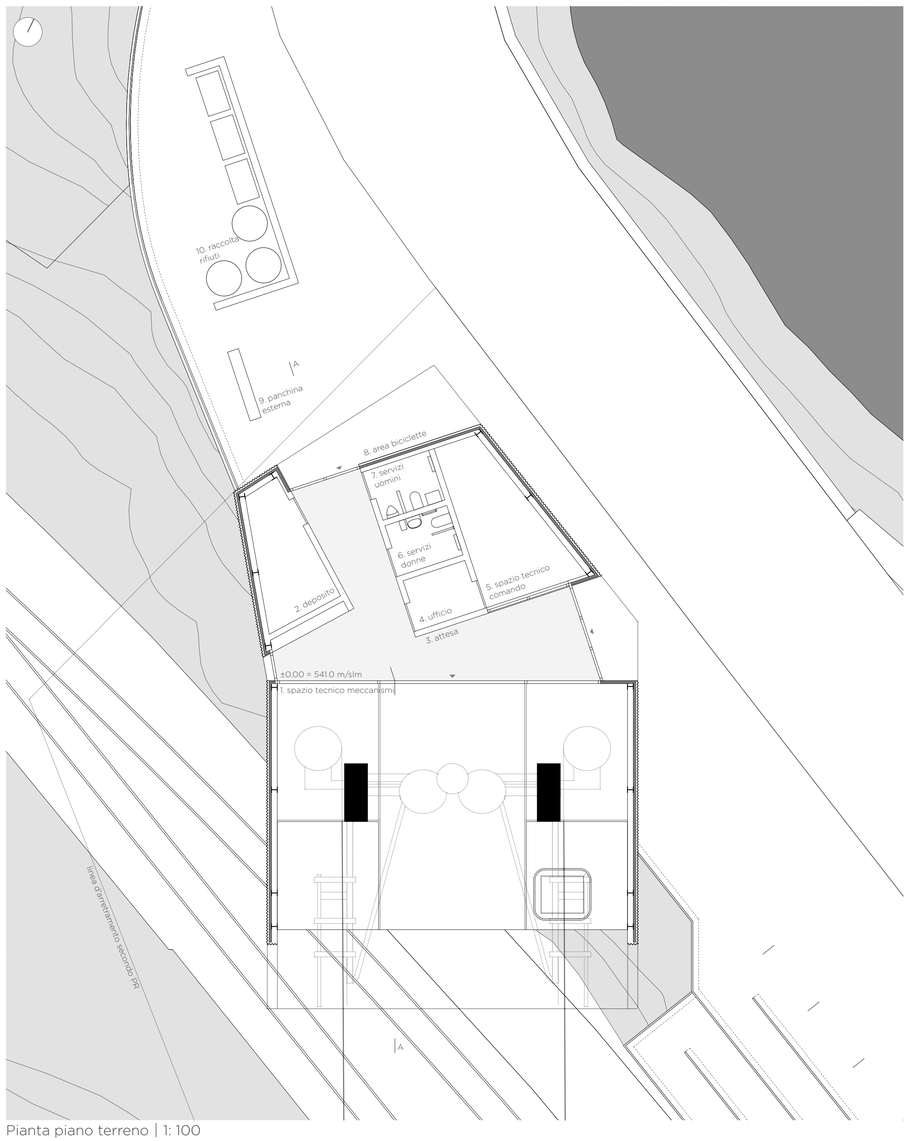
Prospetto nord - est | 1: 100



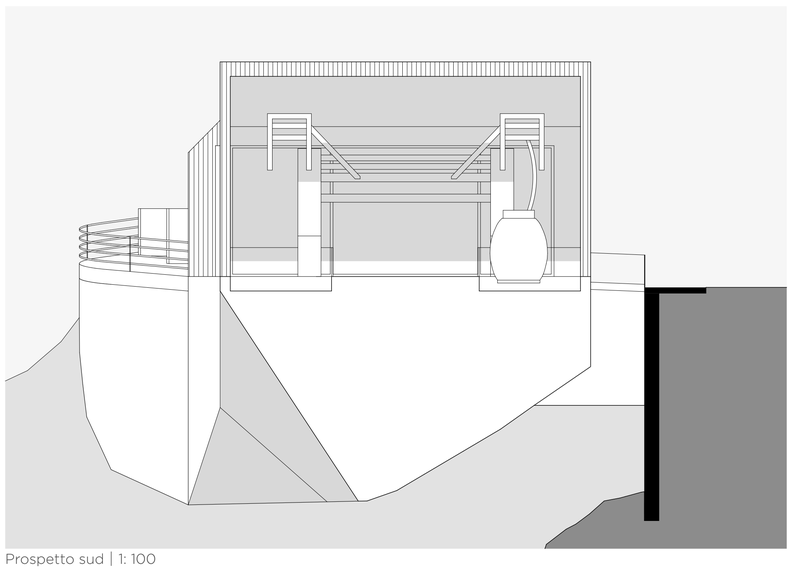
Prospetto nord | 1: 100



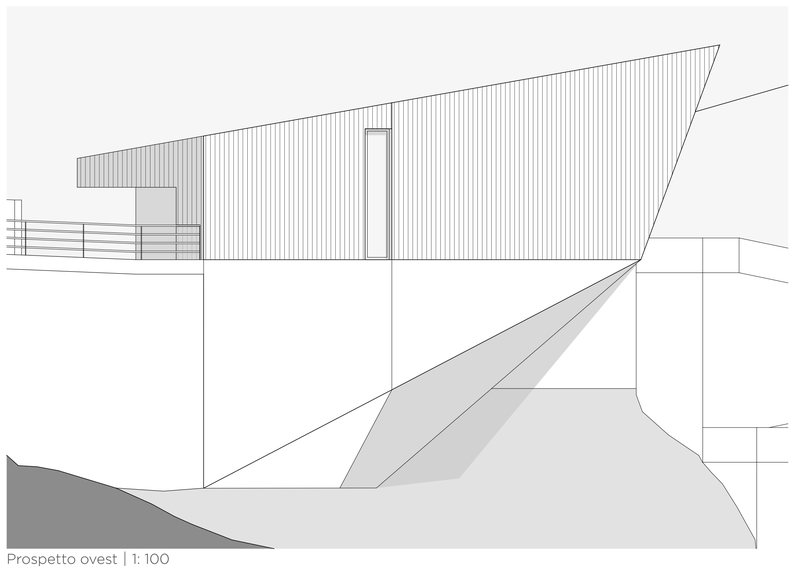
Prospetto est | 1: 100



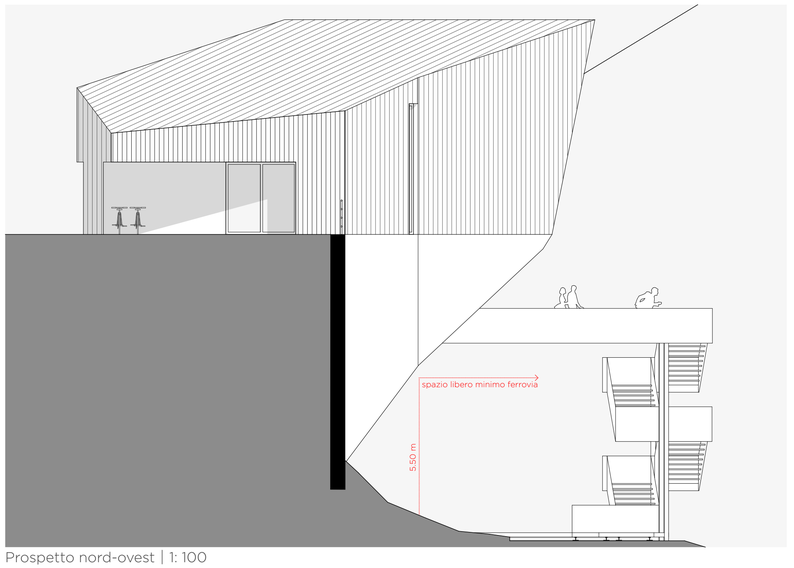
Pianta piano terreno | 1: 100



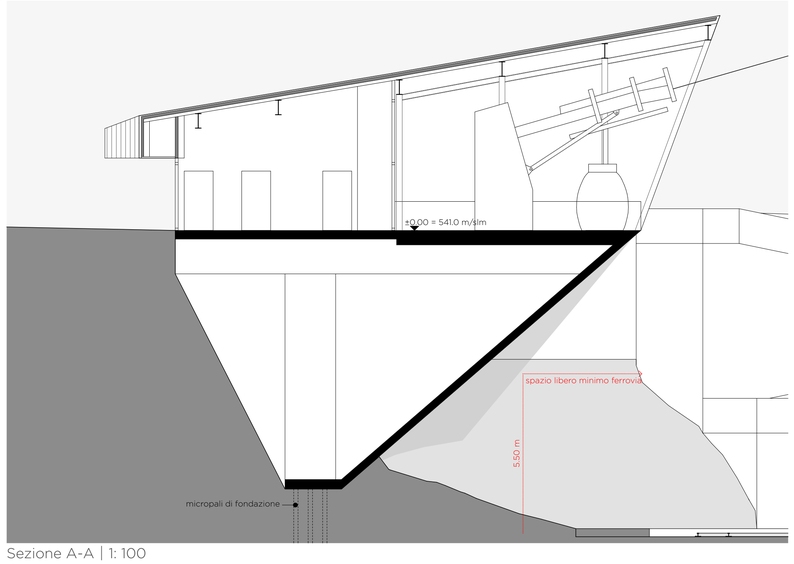
Prospetto sud | 1: 100



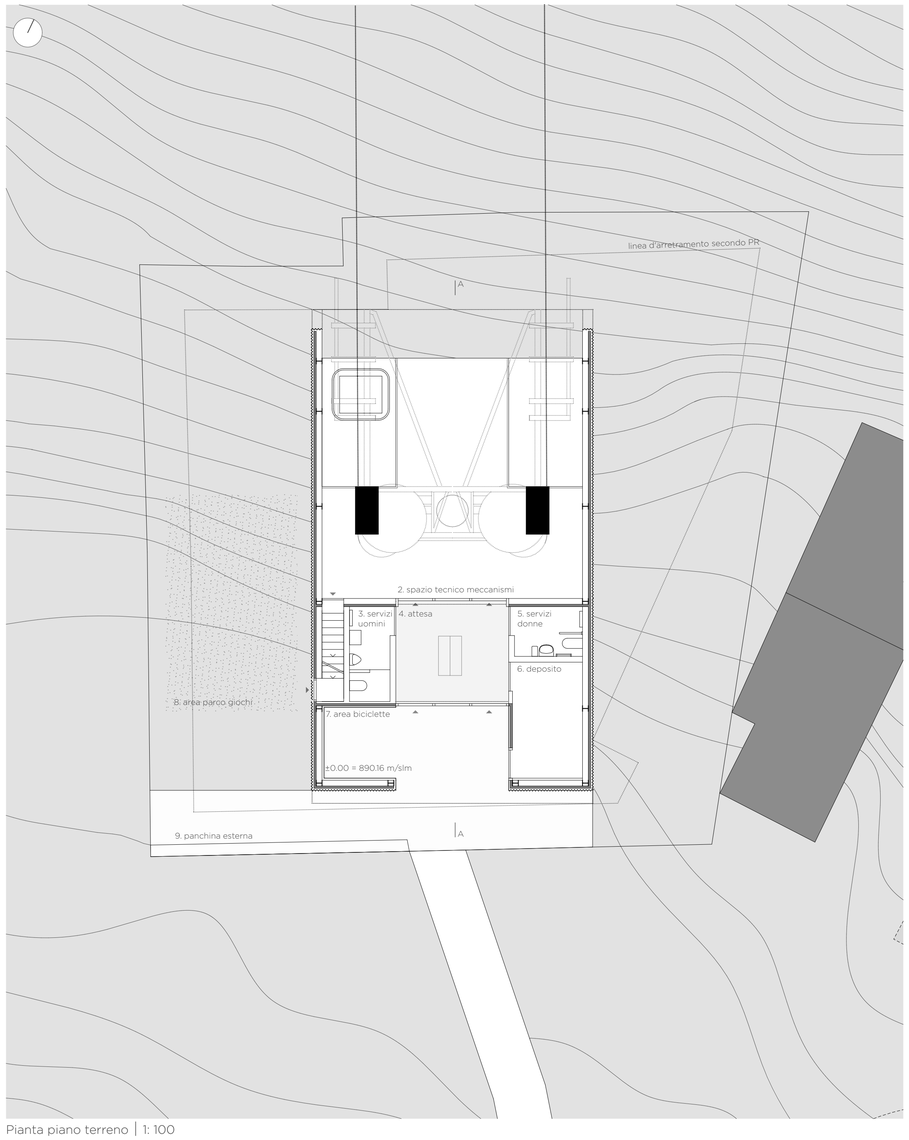
Prospetto ovest | 1: 100



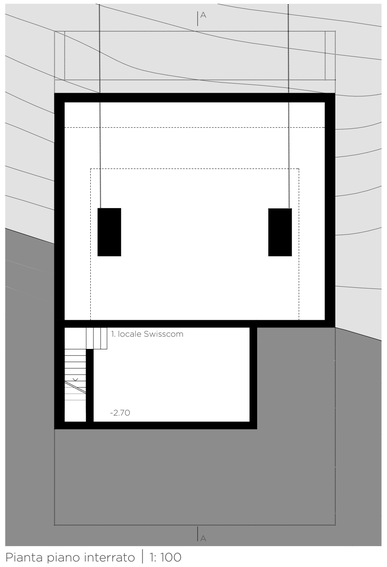
Prospetto nord-ovest | 1: 100



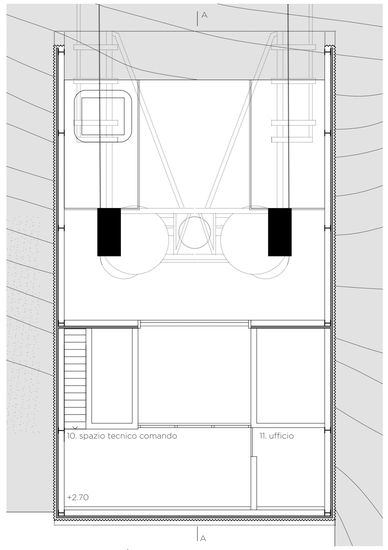
Sezione A-A | 1: 100



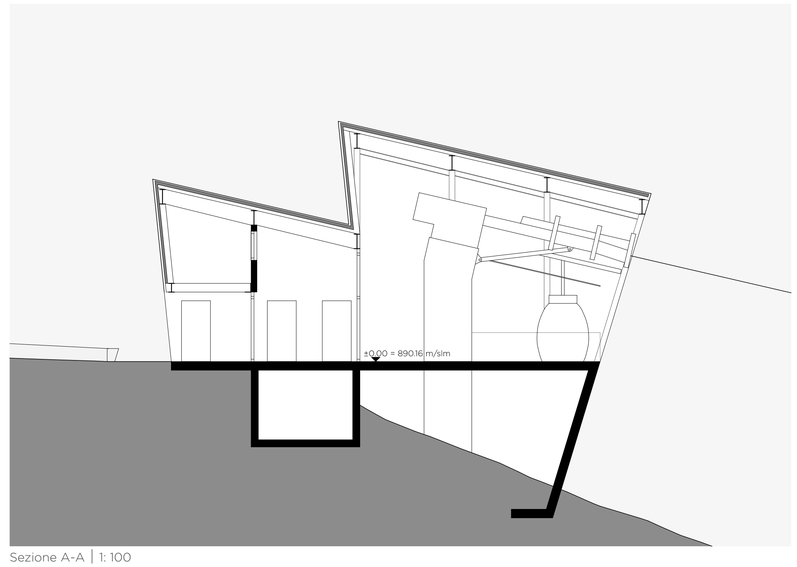
Pianta piano terreno | 1: 100



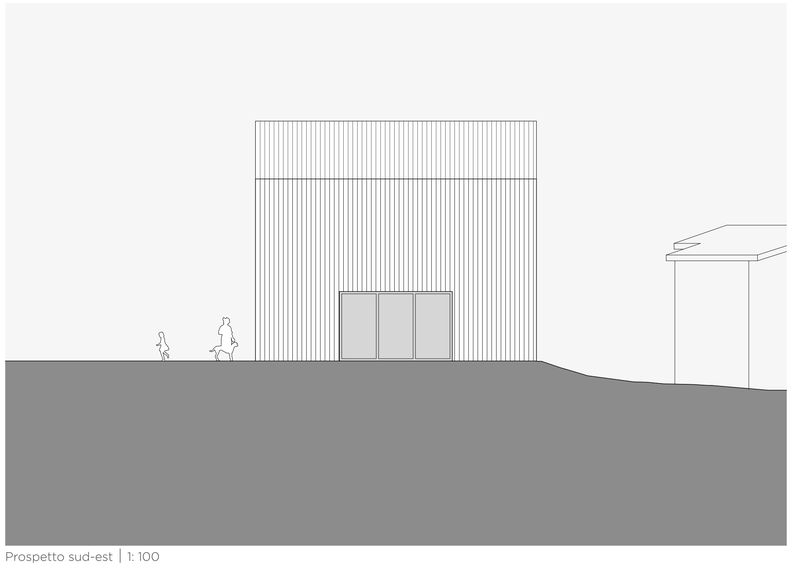
Pianta piano interrato | 1: 100



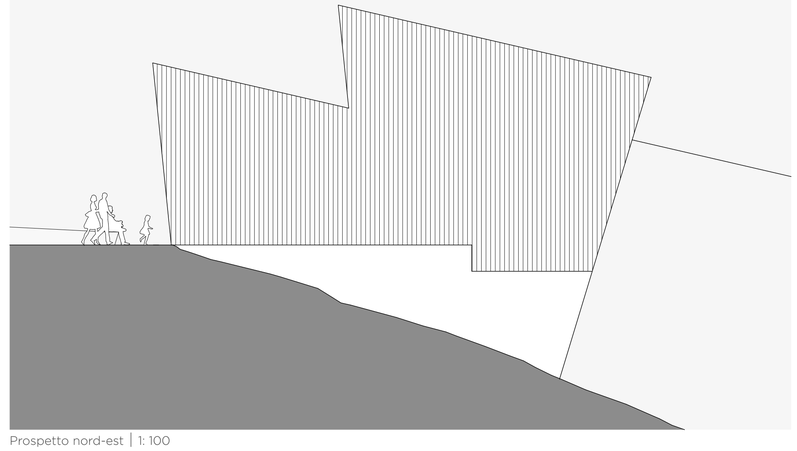
Pianta piano primo | 1: 100



Sezione A-A | 1: 100

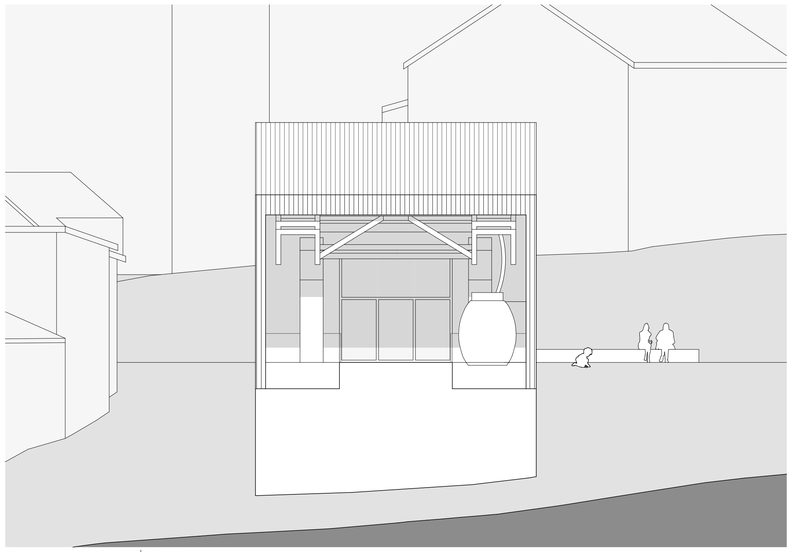


Prospetto sud-est | 1: 100

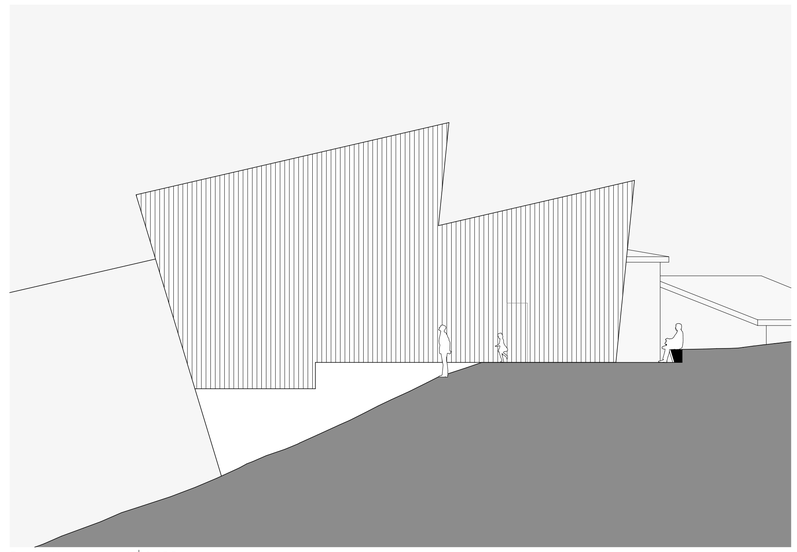


Prospetto nord-est | 1: 100

Piano di situazione Rasa | 1: 500



Prospetto nord-ovest | 1: 100



Prospetto sud-ovest | 1: 100