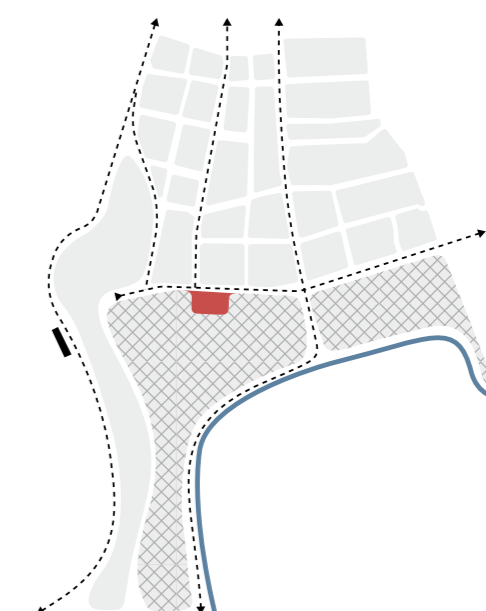




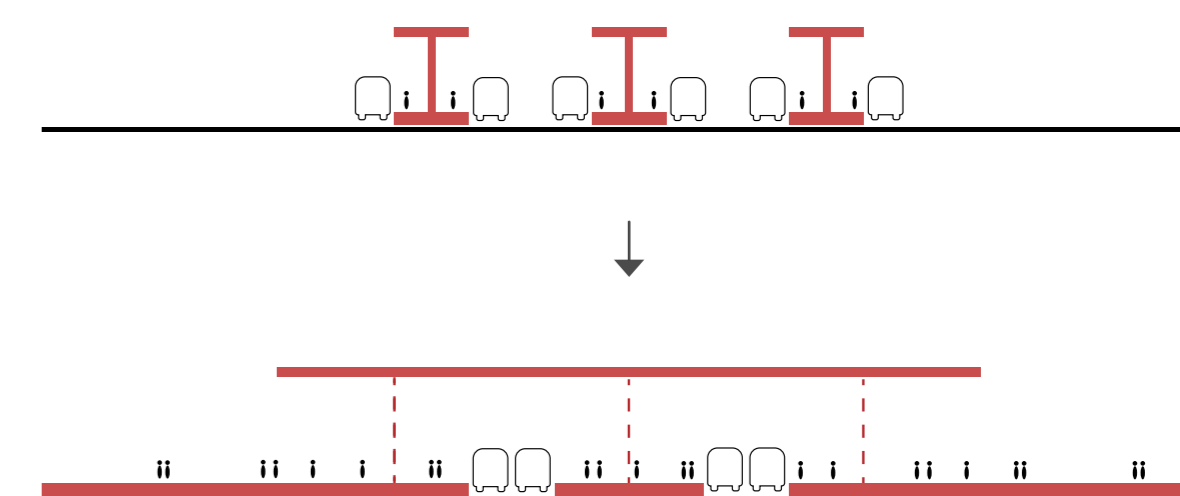
TERRITORIO

Il progetto parte dall'analisi del territorio dove è inserito il sito di progetto, quest'ultimo si trova a cavallo tra l'area più vecchia della città (il centro storico) a sud e la parte di nuova espansione a nord. Queste due porzioni di città si differenziano chiaramente per morfologia e per tipologia delle costruzioni. Il nucleo cittadino e la nuova espansione sono divisi da Corso Pestalozzi, questa è l'arteria viaria principale del centro città, sul quale circolano anche i mezzi pubblici (bus e futuro tram) che troveranno nel piazzale ex-scuole lo scalo principale. L'area di progetto si configura quindi come un grande vuoto urbano, lasciato dalla demolizione dell'edificio scolastico nel 1968. Posizionato sulla soglia della città, il progetto propone di riempire questo spazio completando il tessuto cittadino configurandosi come un landmark, diventando la nuova porta d'accesso all'area pedonale di Lugano e un nuovo punto di riferimento per la città.



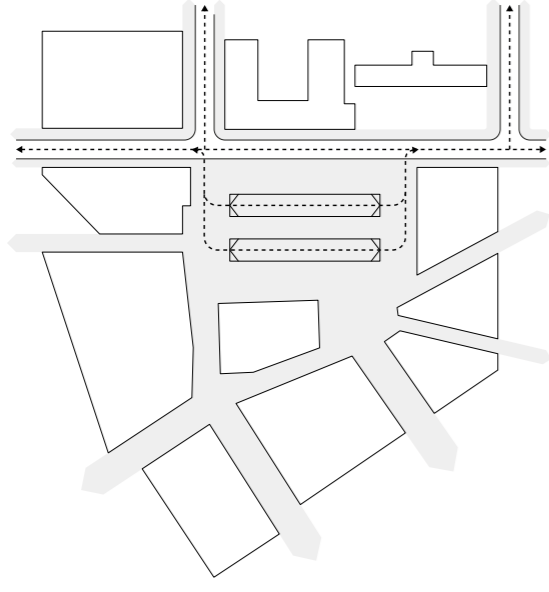
TEMA

Nella concezione tradizionale della pensilina per autobus, lo spazio dedicato al pedone si riduce ad una banchina d'attesa coperta e rialzata rispetto al piano stradale. Il progetto rivisita questo schema ponendo lo spazio pedonale come principale ed estendendolo su tutta la piazza, trasformando quest'ultima in uno spazio dedicato alla mobilità lenta. Da questa quota si abbassano le corsie dei bus, come intagli in un piano dedicato al pedone. Il progetto interpreta il tema di concorso come un unico nodo intermodale posto al centro di una piazza cittadina nella quale viene posta centralmente la figura del pedone che risulta libero di attraversare questo spazio in tutte le direzioni. Il tema è stato concepito come un sistema unico in cui lo spazio del pedone viene esteso su tutta la superficie della piazza. In quest'ottica il progetto della pensilina viene sviluppato come un'unica grande copertura che ripara l'intero nodo intermodale, trasformandolo in un grande spazio di interscambio coperto.



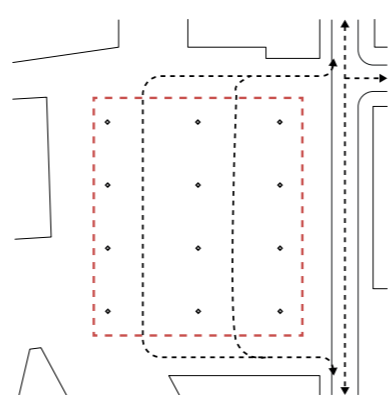
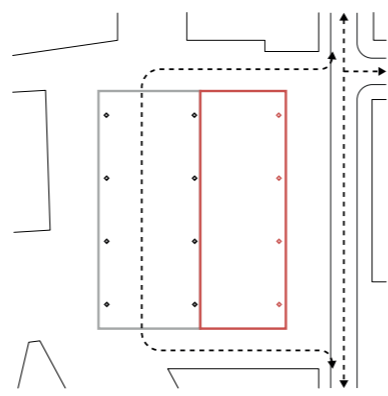
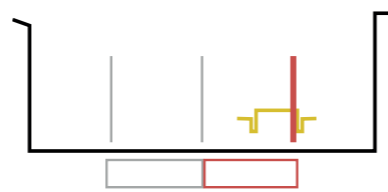
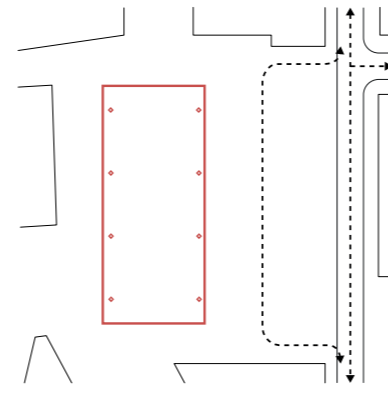
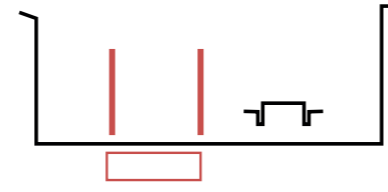
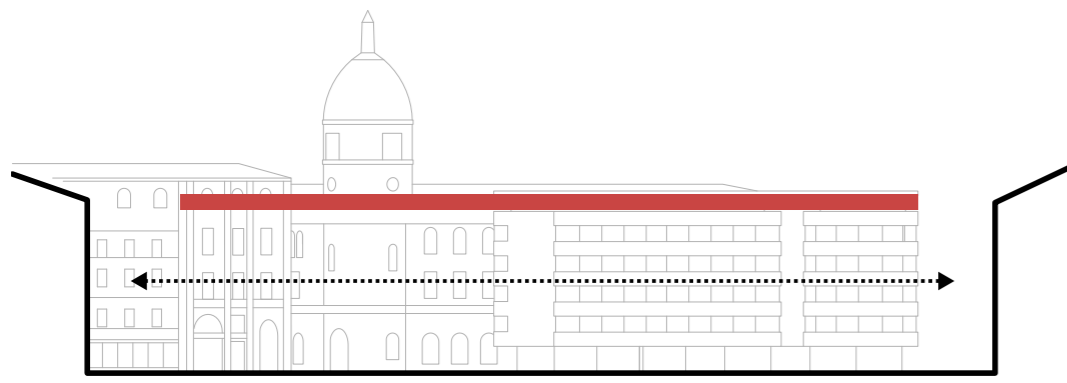
SUOLO

Come precedentemente accennato, il progetto intende questo nuovo spazio urbano come un'area dedicata al pedone (attraversata dalle infrastrutture del trasporto pubblico) diventando porta d'accesso e parte dell'area pedonale della città. Nella piazza vengono intagliate le aree di percorrenza e di sosta dei bus, ribassate per consentire l'accesso ai pullman. Tra queste zone di circolazione si trovano gli spazi di attesa, intesi come grandi aree coperte polivalenti che si prestano ad ospitare anche piccoli eventi e bancarelle. Sotto la piazza è presente un grande spazio interrato dedicato al posteggio dei motocicli e delle biciclette. Questo spazio è in relazione con il piano della piazza tramite gli ingressi e una serie di aperture che portano la luce al piano inferiore. L'accesso per le moto avviene tramite una rampa posta a nord est della piazza e in prossimità di Corso Pestalozzi. Per le biciclette, invece, l'accesso avviene da sud-ovest rivolto verso la zona della città dedicato alla mobilità lenta. A nord della piazza si trova la fermata del tram con due pensiline dedicate.



QUOTA

La copertura viene posizionata alla quota di 16.8 metri dal suolo, ponendosi in questo modo al livello della linea di gronda degli edifici circostanti. La posizione della copertura fa in modo che questa diventi parte della città e si interfaccia alla stessa scala degli edifici che compongono il centro urbano. Inoltre, la sua altezza libera la vista sugli edifici circostanti ai fruitori del centro intermodale e conferisce alla stazione dei bus le caratteristiche di una piazza cittadina. Posta a questa quota la copertura trasforma la piazza sottostante in una corte coperta a scala urbana. La copertura della piazza si struttura come una serie travi che compongono degli elementi a croce fissati tra loro sopra i quali viene posto un sistema di vetri in pendenza. Le acque meteoriche confluiscono in canali che corrono sopra le travi e vengono smaltite tramite pluviali all'interno dei pilastri. I grandi pilastri quadrati di sostegno della copertura riprendono il disegno delle travi, sono composti da piastre di acciaio saldate e partono dal piano interrato rastremandosi fino al tetto.



1° fase

La prima tappa prevede di mantenere in funzione buona parte della pensilina esistente, lavorando nella parte sud del lotto, edificando parte del piano interrato e dei pilastri.



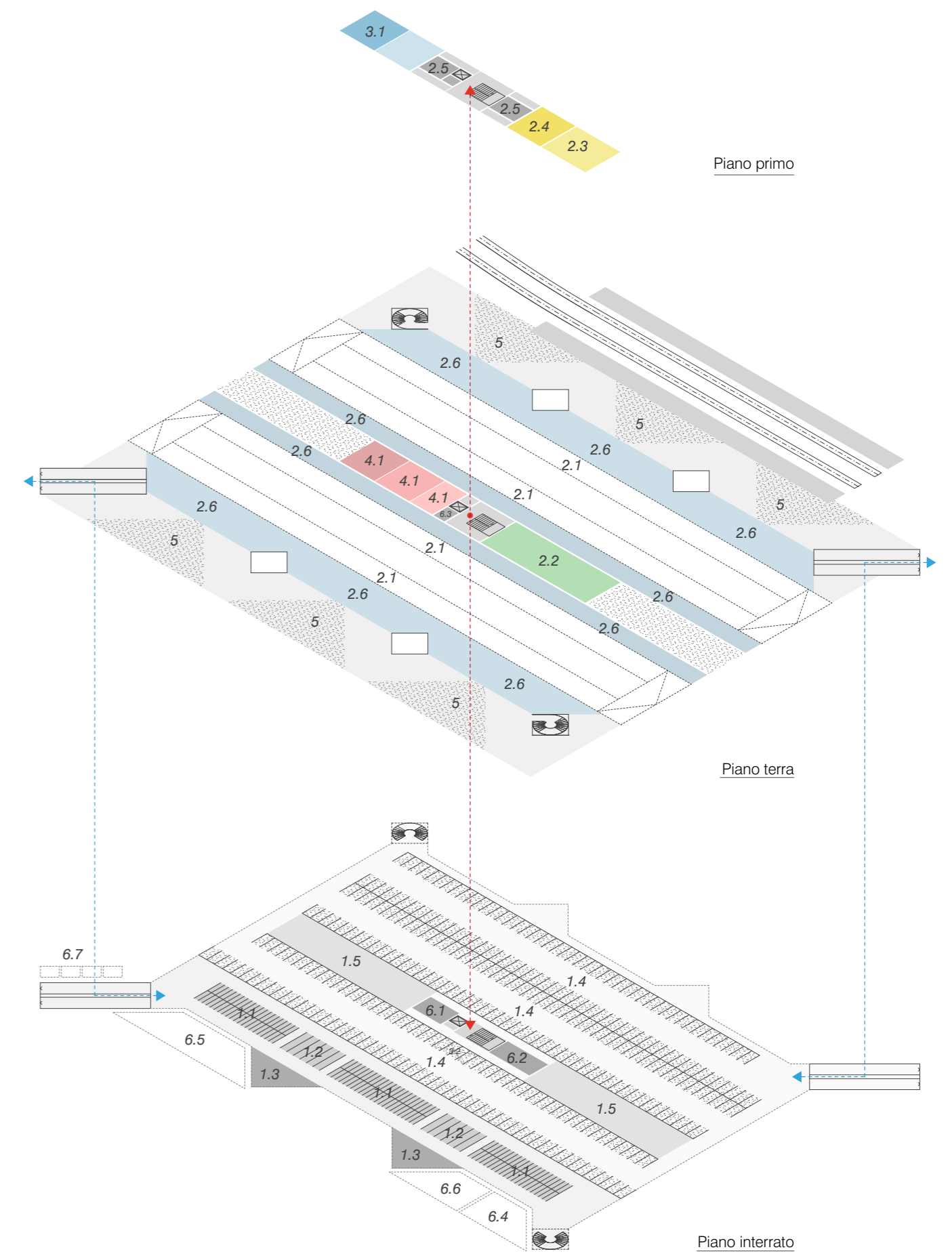
2° fase

La seconda tappa prevede di spostare il traffico del trasporto urbano nel lato sud della piazza, permettendo in questo modo la demolizione della vecchia pensilina e il successivo completamento della parte interrata e dei pilastri mancanti.



3° fase

La terza tappa prevede, una volta ultimati tutti i pilastri, di costruire la copertura, fissando tra loro le strutture in quota.



PROGRAMMA DEGLI SPAZI

1. SILO 2 RUOTE

- 1.1 posteggi biciclette
- 1.2 posteggi bici speciali
- 1.3 spazio piccole riparazioni
- 1.4 posteggi motocicli
- 1.5 armadietti per motocicli

2. TRASPORTO PUBBLICO

- 2.1 stalli bus
- 2.2 front office
- 2.3 locale pausa utenti
- 2.4 ufficio centrale operativa
- 2.5 servizi igienici
- 2.6 spazio coperto utenti in attesa

3. POLIZIA COMUNALE

- 3.1 sportello con citofono, spazio ufficio
- 3.2 posti dedicati veicoli due ruote

4. SPAZI COMMERCIALI

- 4.1 spazi commerciali modulari

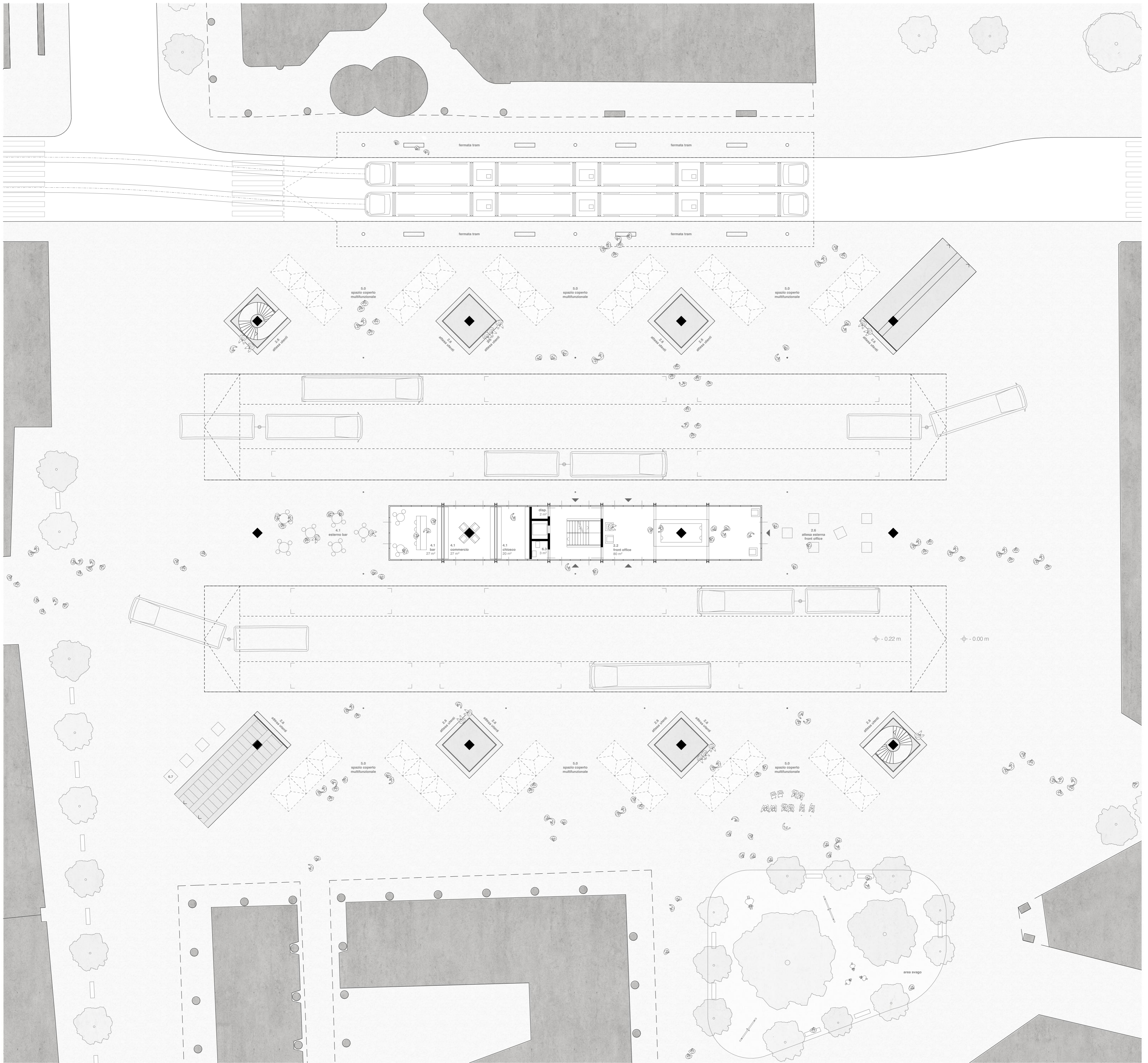
5. COPERTURA SPAZI COMMERCIALI

- 5. copertura per spazi commerciali

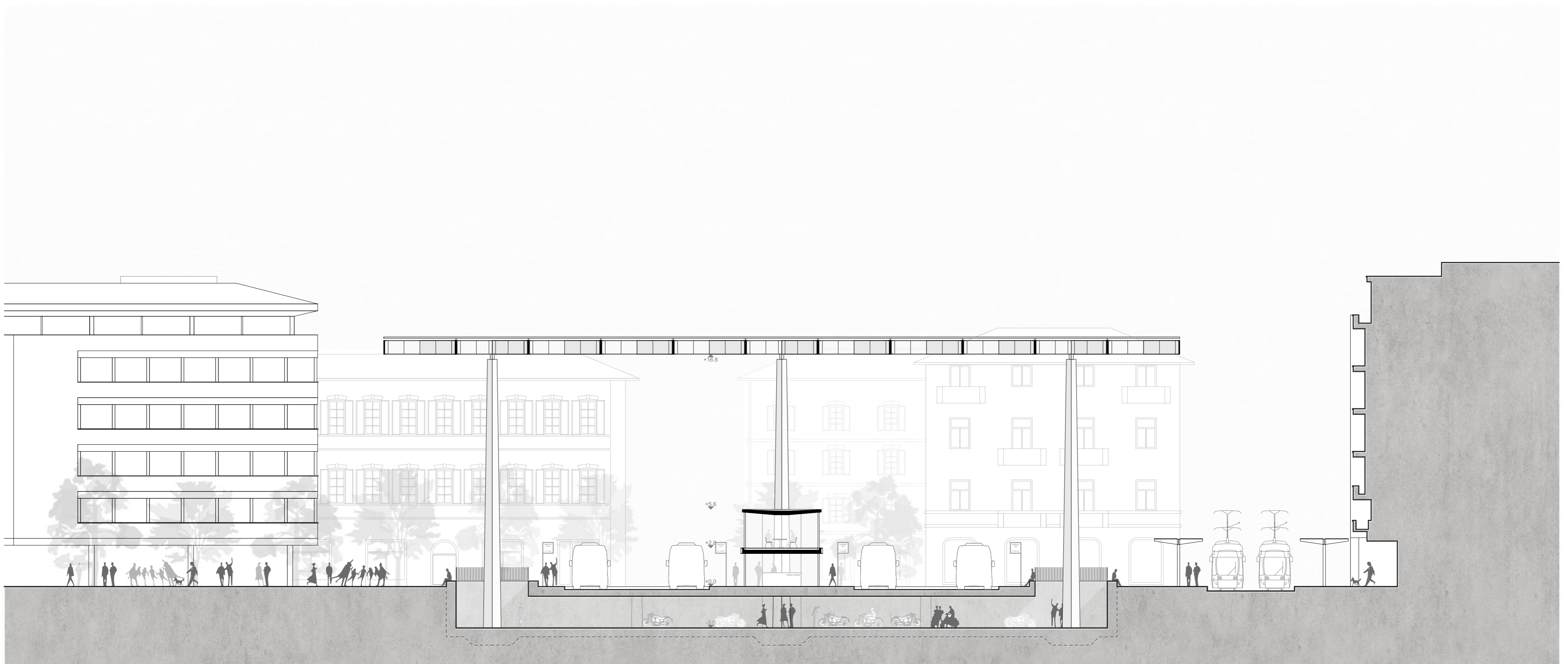
6. SERVIZI E TECNICA

- 6.1 servizi igienici maschili
- 6.2 servizi igienici femminili
- 6.3 servizi igienici persone con disabilità
- 6.4 tecnica
- 6.5 cabina elettrica AIL
- 6.6 cabina elettrica ricarica bus elettrici
- 6.7 contenitori interrati

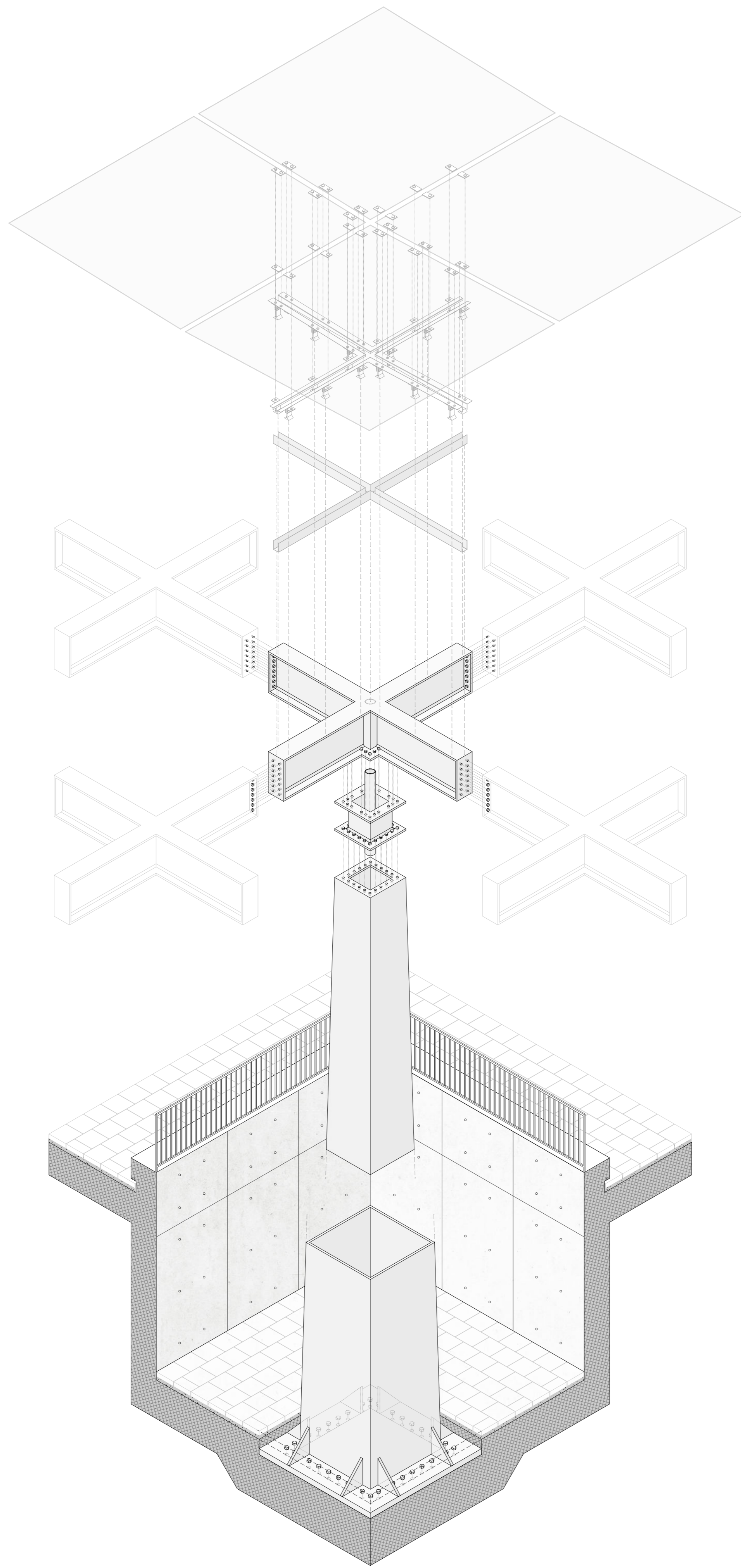




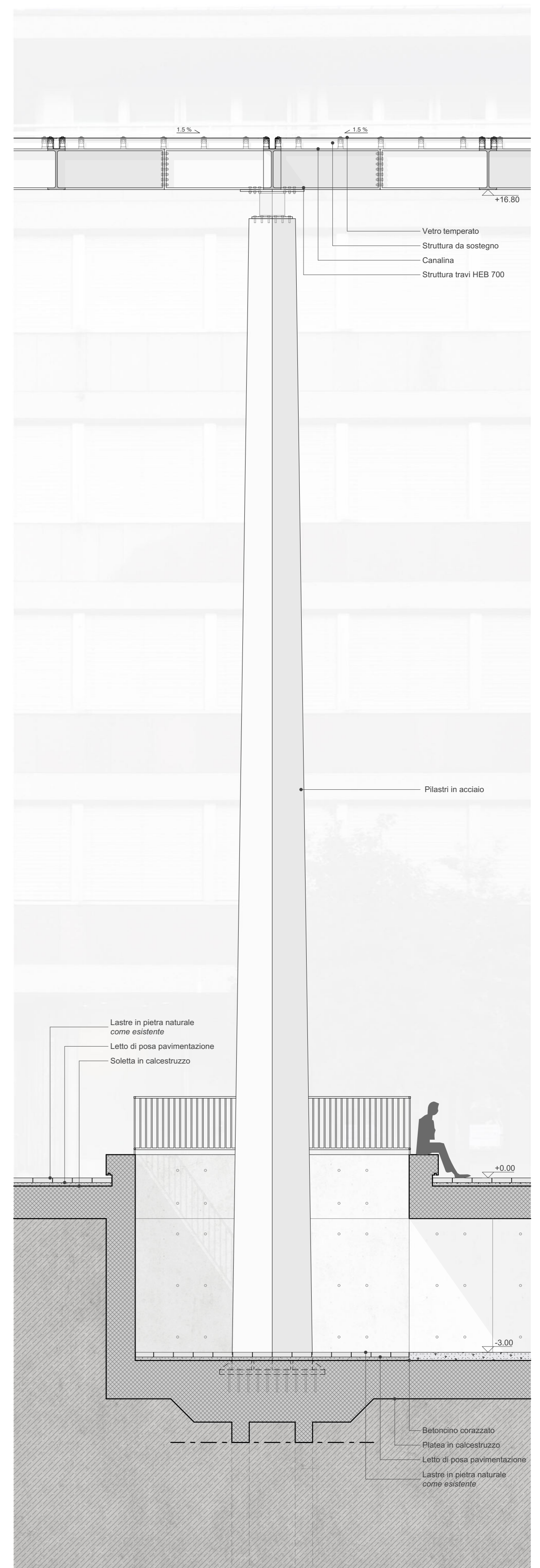
. pianta piano terra | scala 1:200



. sezione 02 | scala 1:200



. esploso assonometrico | scala 1: 50



. sezione pilastro | scala 1: 50



. sezione 03 | scala 1:200