

Nuova passerella ciclopedonale sul Vedeggio

Concorso d'ingegneria e architettura
Comuni di Agno e Muzzano

RAPPORTO FINALE DELLA GIURIA

25-26 agosto 2014

INDICE

1 INTRODUZIONE

1.1 Obiettivi del concorso

2 DISPOSIZIONI GENERALI

2.1 Ente Banditore

2.2 Basi giuridiche

2.3 Genere di concorso e tipo di procedura

2.4 Giuria

2.5 Montepremi

2.6 Rimedi giuridici

2.7 Scadenziario

2.8 Criteri di giudizio

3 ESAME PRELIMINARE

3.1 Lista dei progetti pervenuti

3.2 Verifica di conformità degli elaborati

3.3 Verifica di conformità al programma e rapporto preliminare

3.4 Ammissione al giudizio

4 LAVORI DELLA GIURIA

4.1 Svolgimento dei lavori della Giuria

4.2 Primo turno di valutazione

4.3 Secondo turno di valutazione

4.4 Turno di controllo

4.5 Graduatoria

4.6 Attribuzione dei premi ed eventuali acquisti

4.7 Raccomandazione della giuria per la continuazione del mandato

5 COMMENTO AI PROGETTI PREMIATI

6 APPROVAZIONE DEL RAPPORTO DI GIURIA

7 IDENTIFICAZIONE DEGLI AUTORI

1 INTRODUZIONE

1.1 Obiettivi del concorso

Obiettivo del concorso di progettazione è la raccolta di un ventaglio di proposte che possano condurre alla scelta di un Team di progettisti e di un progetto per la realizzazione di una nuova passerella ciclopedonale sul fiume Vedeggio.

Il committente intende individuare un progetto che si distingua per l'elevata qualità d'opera e che si inserisca nel paesaggio come valore aggiunto per l'ambiente circostante, prevedendo un intervento finanziariamente sostenibile e con costi di manutenzione contenuti.

2 DISPOSIZIONI GENERALI

2.1 Ente Banditore

Dipartimento del territorio
Divisione delle costruzioni
Via Franco Zorzi 13
6501 Bellinzona

2.3 Basi giuridiche

Fanno stato le seguenti disposizioni:

- La legge cantonale sulle commesse pubbliche del 20 febbraio 2001 (LCPubb);
- Il Regolamento d'applicazione della legge sulle commesse pubbliche LCPubb – RL 7.1.4.1 del 20 febbraio 2001 e del Concordato intercantonale sugli appalti pubblici (CIAP) del 15 marzo 2001 (del 12 settembre 2006 RLCPubb – RL 7.1.4.1.6 e in seguito abbreviato RLCPubb/CIAP);
- Il Regolamento dei concorsi d'architettura e d'ingegneria, SIA 142 edizione 2009 per quanto non disposto diversamente nelle leggi sopra citate e all'interno del presente bando.

Tutti i partecipanti, così come i membri della Giuria, con la loro partecipazione al concorso si dichiarano d'accordo con le prescrizioni e le disposizioni del programma di concorso.

Il programma del concorso è vincolante per l'Ente Banditore, i partecipanti e la Giuria.

2.3 Genere di concorso e tipo di procedura

Concorso pubblico di progettazione con procedura libera a una fase.

La fase di concorso avverrà con procedura anonima.

I documenti consegnati saranno identificati da un motto; la relazione tra il motto e il Team di progetto sarà stabilita solo dopo che la Giuria avrà definito la graduatoria finale del concorso.

2.4 Giuria

La Giuria del concorso è così composta:

Presidente: Diego Rodoni, ingegnere, rappresentante del Committente

Membri: Paolo Poggiati, paesaggista, rappresentante del Committente
Mauro Frischknecht, architetto, presidente dei consorzi di sistemazione e manutenzione del Vedeggio
Massimo Laffranchi, ingegnere
Paolo Canevascini, architetto

Supplenti: Ivan Continati, ingegnere, rappresentante del Committente
Giovanni Guscetti, architetto

Coordinatore: Stefano Tibiletti, architetto

L'Ente Banditore e la Giuria si riservano il diritto di fare capo a ulteriori persone di supporto per questioni tecniche ed economiche.

La documentazione inoltrata dai concorrenti sarà esaminata dal coordinatore e da eventuali esperti preposti a valutare gli aspetti tecnici, formali e di rispetto del bando di concorso (verifica di conformità). A conclusione del giudizio, l'assegnazione dei premi e dopo la firma del rapporto da parte della Giuria, si toglie l'anonimato in ordine di graduatoria. L'Ente banditore invierà di seguito ai partecipanti il rapporto finale della Giuria riguardante l'esito del concorso.

2.5 Montepremi

L'Ente Banditore mette a disposizione della Giuria un montepremi complessivo di CHF 57'000.- (IVA 8% esclusa) per l'attribuzione di un minimo di 3 a un massimo di 5 premi e per eventuali acquisti.

Nel caso in cui la Giuria classificasse dei lavori che si scostano in alcuni punti essenziali dalle disposizioni del programma (acquisti), anche al primo rango, la decisione deve essere presa all'unanimità. Un acquisto posto al primo rango può anche essere raccomandato dalla Giuria per l'aggiudicazione del mandato.

Il montepremi sarà ripartito interamente.

Premi e acquisti non costituiscono un acconto sull'onorario per le successive prestazioni. Non sono riconosciute altre spese.

2.6 Rimedi giuridici

Contro il presente bando è data facoltà di ricorso entro 10 (dieci) giorni dalla pubblicazione del concorso al Tribunale Cantonale Amministrativo, via Pretorio 16, 6900 Lugano.

2.7 Scadenziario

Pubblicazione del concorso	14.03.2014
Accesso alla documentazione fase di selezione	14.03.2014
Iscrizione	entro il 01.04.2014
Ritiro del modello	a partire da 15.04.2014
Inoltro delle domande	entro il 15.04.2014
Risposta alle domande	a partire da 12.05.2014
Consegna degli elaborati	entro il 31.07.2014
Consegna del modello	entro il 31.07.2014
Riunione della giuria	dal 25.08 al 26.08.2014 presso il Centro diurno per anziani (Agnò)
Esposizione dei progetti	dal 1.09 al 10.09.2014 presso il Centro diurno per anziani (Agnò)

2.8 Criteri di giudizio

I progetti saranno valutati secondo i seguenti criteri, elencati senza ordine di priorità:

- Inserimento nel paesaggio e nella rete viaria
- Concetto strutturale e di realizzazione
- Durevolezza e scelta dei materiali (riciclabilità)
- Aspetti economici del progetto
- Costi di manutenzione

3 ESAME PRELIMINARE

3.1 Lista dei progetti pervenuti

L'organizzatore ha ricevuto 21 iscrizioni. Sono pervenuti 18 progetti:

- 1 ICARO
- 2 ALL'ARCO
- 3 ALA
- 4 UP

5	RED CROSSING
6	VIRGOLA
7	KOBLET
8	TRENTATRE
9	DISCOVERY
10	ARPA
11	ROUTE 66
12	VEDELEGGERA
13	LARUS
14	CHIOTTO
15	NAKAHI
16	SCENA
17	ORGOGLIOSA MODESTIA
18	KOINOBORI

3.2 Verifica di conformità degli elaborati

L'esame preliminare è stato allestito sulla base del bando di concorso datato marzo 2014 e dei documenti "Domande e Risposte" inviati a tutti i concorrenti.

I documenti inoltrati dai concorrenti sono stati esaminati preliminarmente, senza valutazioni in merito, per la verifica dell'adempimento e delle condizioni di programma.

Tutti i progetti e i modelli sono stati consegnati nei termini previsti.

Alcuni progetti presentano delle inadempienze di marginale importanza e nessun problema formale rilevante è stato riscontrato.

I risultati dell'esame sono stati inseriti in un rapporto preliminare, senza valutazioni di merito, che è stato consegnato alla Giuria.

3.3 Verifica di conformità al programma e rapporto preliminare

L'esame preliminare è stato allestito sulla base del bando di concorso datato marzo 2014 e dei documenti "Domande e Risposte" inviati a tutti i concorrenti.

I documenti inoltrati dai concorrenti sono stati esaminati preliminarmente, senza valutazioni in merito, per la verifica dell'adempimento e delle condizioni di programma.

Tutti i progetti presentano delle lacune rispetto al programma del bando di concorso (aspetti economici; aspetti costruttivi; condizionamenti legati al fiume Vedeggio e alla foce; esigenze di progettazione e di esecuzione; condizionamenti aeroporto; condizionamenti delle infrastrutture).

L'esame preliminare è stato eseguito per la "Divisione delle costruzioni" da:

- Ing. Patrizia Pasinelli per quanto riguarda il rispetto del programma, dei condizionamenti aeroportuali, del francobordo del fiume;
- Ing. Fausto Campana per quanto riguarda l'attendibilità dei costi di costruzione;
- Ing. Stefano Morettini per quanto riguarda gli aspetti relativi alla pista ciclabile;
- Ing. Marco Frangi per quanto riguarda gli aspetti futuri di manutenzione.

I risultati dell'esame sono stati inseriti in un rapporto preliminare, senza valutazioni di merito, che è stato consegnato alla Giuria.

3.4 Ammissione al giudizio

Sulla base della verifica preliminare la Giuria ritiene all'unanimità, dopo analisi approfondita degli aspetti formali, di ammettere a giudizio tutti i 18 progetti presentati, malgrado in tutti i progetti siano state riscontrate delle inadempienze non pregiudicanti l'ammissione al giudizio.

4 LAVORI DELLA GIURIA

4.1 Svolgimento dei lavori della Giuria

Durante i lavori della Giuria nella mattinata del 25 agosto 2014, l'Ing. Massimo Laffranchi non è potuto essere presente ed è stato sostituito dal supplente Ing. Ivan Continati.

Nel corso dei lavori la giuria ha interpellato l'esperto Ing. Patrizia Pasinelli che ha coordinato ed eseguito l'esame preliminare di verifica di conformità dei parametri indicati dal bando di concorso.

4.2 Primo turno di valutazione

La Giuria ha visionato l'insieme dei 18 progetti.

Nel primo turno di valutazione vengono analizzati e confrontati i progetti soprattutto sui seguenti criteri:

- Inserimento nel paesaggio e nella rete viaria;
- Concetto strutturale e di realizzazione.

Dopo attento esame e sulla scorta dei criteri sopra elencati, la Giuria decide di non approfondire ulteriormente nella fase successiva i seguenti progetti:

02 ALL'ARCO
03 ALA
05 RED CROSSING
07 KOBLET
09 DISCOVERY
10 ARPA
12 VEDELEGGERA
14 CHIOTTO
15 NAKAHI
09 KOINOBORI

4.3 Secondo turno di valutazione

Nel secondo turno di valutazione la giuria si china, in maniera approfondita su tutti gli aspetti richiesti ed in particolare sulle problematiche riscontrate nell'esame preliminare, con l'aiuto degli esperti che hanno eseguito l'esame.

Oltre ai criteri elencati per il primo turno, vengono approfonditi anche i seguenti criteri:

- Durevolezza e scelta dei materiali (riciclabilità);
- Aspetti economici del progetto;
- Costi di manutenzione.

Dopo attento esame e sulla scorta dei criteri sopra elencati, la Giuria decide di non approfondire ulteriormente nella fase successiva i seguenti progetti:

16 SCENA
17 ORGOGLIOSA MODESTIA

La Giuria procede con un'analisi complementare e approfondita dei progetti rimasti e riprende tutti i criteri precedentemente enunciati:

- Inserimento nel paesaggio e nella rete viaria;
- Concetto strutturale e di realizzazione;
- Durevolezza e scelta dei materiali (riciclabilità);
- Aspetti economici del progetto;
- Costi di manutenzione.

e procede con un'analisi dettagliata dei 6 progetti restanti:

01 ICARO
04 UP
06 VIRGOLA
08 TRENTATRE
11 ROUTE 66
13 LARUS

In questo ambito si decide di non approfondire i seguenti progetti:

06 VIRGOLA
11 ROUTE 66

4.4 Turno di controllo

La giuria, dopo aver visionato ancora una volta tutti i progetti ammessi al giudizio, ritiene di non dover reconsiderare nessun progetto.

4.5 Graduatoria

La giuria discute e approva le valutazioni dettagliate dei progetti presentati, che divengono parte integrante del presente rapporto e stila una graduatoria, giunta dopo aver messo in evidenza le singole raccomandazioni legate ai progetti classificati. Queste raccomandazioni devono essere oggetto di particolare attenzione da parte del committente per il proseguimento dell'iter progettuale.

Dopo ampia analisi e discussione, la giuria decide all'unanimità la seguente classifica:

Rango	N°	Motto
1° rango	04	UP
2° rango	01	ICARO
3° rango	13	LARUS
4° rango	08	TRENTATRE

4.6 Attribuzione dei premi ed eventuali acquisti

La Giuria dispone di un montepremi complessivo di CHF 57'000.- (IVA 8% esclusa) per l'attribuzione di un minimo di 3 a un massimo di 5 premi e per eventuali acquisti. Il montepremi sarà ripartito interamente.

La Giuria decide l'attribuzione dei seguenti 4 premi (IVA 8% esclusa):

Rango	Premi/Acquisti	N°	Motto	Importo
1° Rango	1° premio	04	UP	20'000.-
2° Rango	1° acquisto	01	ICARO	15'000.-
3° Rango	2° premio	13	LARUS	13'000.-
4° Rango	3° premio	08	TRENTATRE	9'000.-

4.7 Raccomandazione della giuria per la continuazione del mandato

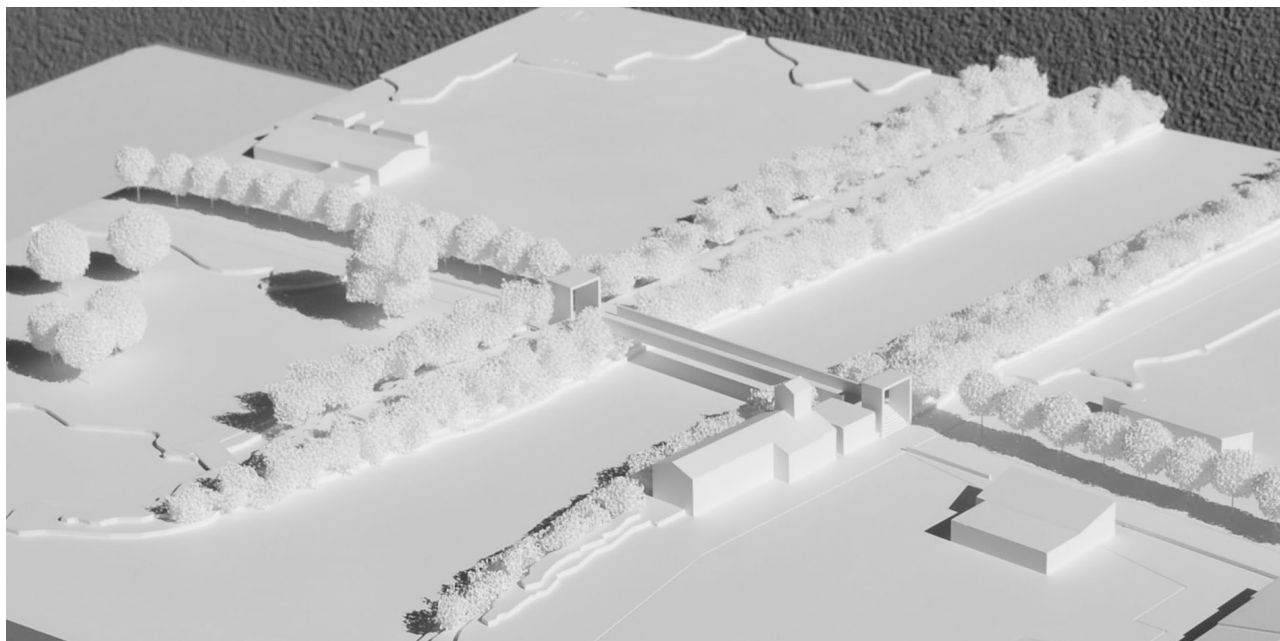
A seguito di un dibattito costruttivo e fiducioso, la giuria si complimenta e ringrazia tutti i partecipanti per la qualità delle proposte presentate e per il lavoro svolto. La varietà dei contributi ha permesso di nutrire una discussione costruttiva e approfondita altrimenti non possibile e dimostra che, nonostante le difficoltà del sito e dei suoi numerosi vincoli, il concorso di progetto ha reso possibile il raggiungimento di un'apprezzabile qualità progettuale.

La giuria si ritiene soddisfatta che i progetti premiati posseggano le caratteristiche affinché sia possibile uno sviluppo armonioso dell'intervento nel comparto delicato della foce del Vedeggio. In particolare nelle discussioni sono emerse le potenzialità di sviluppo pubblico dell'intera area recuperando le zone a lago a conclusione dei due argini, cogliendo l'occasione degli interventi legati al manufatto oggetto del concorso.

La Giuria raccomanda all'unanimità all'Ente banditore di attribuire il mandato per la progettazione e realizzazione della passerella ciclopeditonale sul Vedeggio al Team del progetto "UP" classificato al primo rango, tenendo conto delle osservazioni formulate di seguito.

I membri della giuria si tengono a disposizione del committente per accompagnarlo nel processo di messa in opera del progetto.

Come già segnalato al punto 4.5 le raccomandazioni contenute all'interno dei commenti ai progetti sono parte integrante del giudizio della giuria.



Descrizione della struttura

L'attraversamento sopra il Vedeggio è realizzato con un impalcato in acciaio con travi ad anima piena avente un'unica luce di 33.2m. Il piano di transito è costituito da un assito aperto in legno supportato da profili longitudinali e travi trasversali in acciaio. Queste ultime sono innestate sul corrente inferiore delle travi principali, alte 1.55m e rinforzate da costolature verticali, che assumono anche la funzione di parapetti. L'impalcato è appoggiato sui corpi a cassone delle spalle, in cui sono situati i dispositivi per il sollevamento del ponte. La fondazione avviene al di sotto del letto fluviale per mezzo di micropali. Il concetto strutturale del ponte è chiaro, la struttura è ben commisurata alla luce ed al contesto. Il piano di transito aperto è una possibile soluzione, che richiederà accorgimenti specifici antiscivolo. I dettagli per la raccolta e l'eliminazione dell'acqua sulle superfici di acciaio andranno sviluppati con cura al fine di proteggerne le superfici. La proposta di acciaio autopatinante è da riconsiderare in maniera critica, tenendo conto delle superfici direttamente esposte a pioggia ed umidità.

Giudizio generale

Il progetto si caratterizza e viene particolarmente apprezzato dalla giuria per la ricerca di un atteggiamento dall'impatto minimo sugli elementi paesaggistici che già caratterizzano l'area oggetto del concorso: il fiume Vedeggio, i suoi argini e le due aree che vengono collegate dal nuovo manufatto. Tale proposito è raggiunto in maniera semplice ed inaspettata mantenendo le quote d'argine esistenti, riducendo in maniera drastica le conseguenze morfologiche e viarie che qualsiasi altra soluzione causerebbe. Il raggiungimento della quota minima di franco bordo della struttura è ottenuto mediante il rialzamento del manufatto con un sistema di sollevamento elettromeccanico con martinetti idraulici. La soluzione ha portato ad approfondite discussioni all'interno della giuria, ma si è valutato in maniera positiva l'effettiva riduzione al minimo delle infrastrutture di raccordo alla passerella, anche in considerazione sia dell'eccezionalità degli eventi limite (piene pluriennali) che dei costi relativamente contenuti di manutenzione generali. Questa soluzione, già attuata a più riprese a livello svizzero, è da valutare attentamente nelle fasi successive, dal profilo dei futuri costi di manutenzione.

Ne consegue che la proposta riesce a riconvertire e valorizzare in maniera semplice elementi viari già presenti: la strada d'argine della sponda sinistra ed il finale del percorso sulla sponda destra, che si abbassa a ritrovare la quota del percorso esistente verso Agno.

La realizzazione di tutto l'intervento in un'area contenuta lascia supporre una facilità nelle successive fasi di progetto e di approvazione.

La passerella s'inserisce in una lettura generale dei percorsi con portata regionale sia sulla sponda di Muzzano (con l'ipotesi di continuazione della passeggiata verso Carabietta), che verso Agno con la proposta d'integrazione in un nuovo spazio pubblico a lago. Queste ipotesi non sono comunque vincolanti per la realizzazione dell'opera.

La riconoscibilità della nuova passerella è data dai due portali posti sulle due sponde, che però andranno rivalutati in funzione anche della sicurezza e dei possibili conflitti visivi tra i diversi utenti (ciclisti e pedoni). La stessa problematica è da approfondire per gli altri elementi presenti: il posizionamento delle scale alla fine della passerella, e la visibilità legata al parapetto pieno proposto. La tipologia dell'intervento sembra privilegiare il ruolo del pedone rispetto a quello del

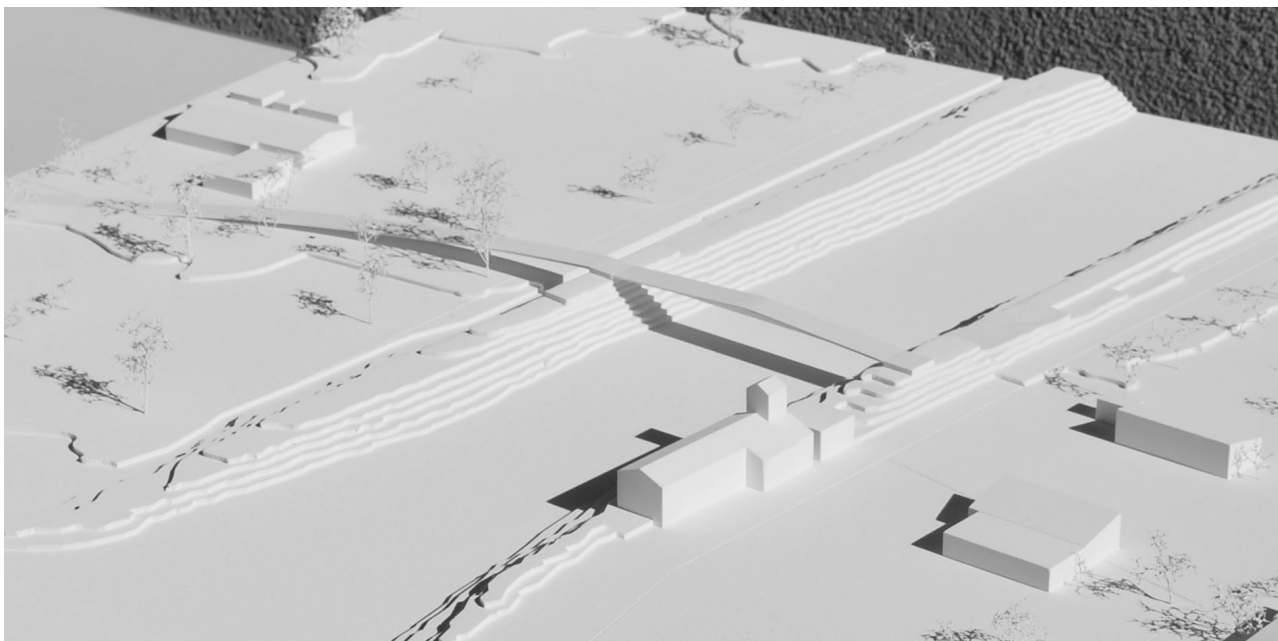
ciclista, che visto il carattere della zona e del possibile utente non è considerato fuori luogo, ma è un aspetto che va comunque approfondito per evitare conflitti. Il percorso ciclabile complessivo, nonostante il lieve allungamento, non viene comunque penalizzato.

Il progetto tra i classificati, è quello che presenta dei costi di costruzione inferiori. Va comunque segnalato da subito che per ottemperare la condizione legata al franco bordo del Vedeggio i progettisti propongono l'uso di martinetti pneumatici per sollevare la struttura in caso di piena. Questo aspetto è stato contrapposto con i vantaggi di mantenimento delle quote attuali degli argini evitando in questo modo l'innalzamento artificiale degli stessi.

Infine un'ulteriore analisi va fatta sulla pavimentazione ed il rivestimento in legno della passerella in funzione delle esperienze avute con questo tipo di materiale.

01 | ICARO

2° rango - 1° acquisto



Descrizione della struttura

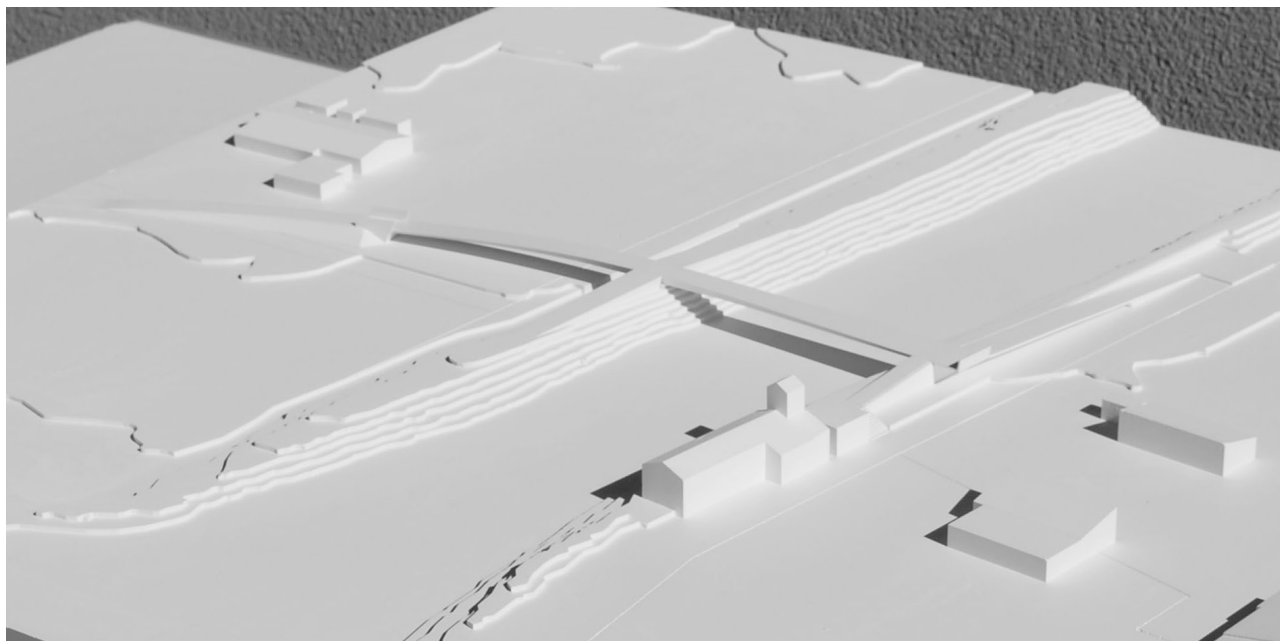
La passerella si compone di due manufatti. Una rampa con uno sviluppo di circa 60m diparte da via Molinazzo e raggiunge l'argine destro del Vedeggio, il cui attraversamento avviene con un successivo ponte a luce unica di 34.7m grazie ad una trave in calcestruzzo armato e precompresso di forma trapezoidale, fortemente rastremata verso gli appoggi. La sezione della trave è costituita da una soletta con spessore costante di 0.20m, in forma di spezzata poligonale e che funge da piattabanda, rinforzata da una trave centrale di altezza variabile, il cui bordo inferiore è orizzontale. L'impalcato è connesso in forma monolitica alle spalle, realizzate in modo semplice per mezzo di una trave trasversale fungente da banchina per i sottostanti pali di piccolo calibro. Il concetto dell'attraversamento del Vedeggio è convincente per la semplicità delle forme e degli elementi proposti. Il principio di una struttura monolitica con azione di telaio è appropriato. Per contro, la trave appare eccessivamente snella e, in relazione alle peculiarità costruttive, sviluppata in modo ancor troppo rudimentale. Il trasferimento dello sforzo tra l'appoggio e la trave è critico, l'ancoraggio dei cavi di precompressione, i punti di transizione sugli argini, i cordoli ed il parapetto non sono adeguatamente elaborati. La sezione a piastra snella della rampa va rinforzata da una trave in ragione delle generose luci proposte. La proposta di rinunciare ad una impermeabilizzazione dell'impalcato non corrisponde alle esigenze di durabilità poste al manufatto.

Giudizio generale

Il punto forte che caratterizza il progetto sta nella leggerezza del manufatto della passerella sul Vedeggio che ben s'inserisce nell'ambiente delicato circostante e appare misurato al contesto. Questa caratteristica è raggiunta sia per la soluzione statica, con l'utilizzo della trave centrale con sponde minime a vista, che per il tipo di parapetto proposto, che facilita la visibilità sia verso il paesaggio, che verso gli altri utenti.

Appaiono invece più problematiche le soluzioni nei momenti di connessione con le due aree che si vogliono congiungere. Verso Agno s'ipotizza una soluzione di continuità con una struttura che ricalca la tipologia della passerella sul fiume, ma dovendo rispondere ad altre esigenze ed in ben altra situazione, mostra maggiori incongruenze progettuali o parti non approfondite adeguatamente. Dalla parte di Via Foce, verso Muzzano, la rampa di accesso alla scarpata riduce in maniera considerata problematica il calibro stradale ed entra in conflitto di sicurezza con la scala pedonale (convivenza pedone-ciclista).

Il non rispetto della quota di franco bordo è considerato facilmente risolvibile con pochi accorgimenti, che non influiscono sulla qualità della proposta, ma che portano il progetto ad essere considerato unicamente come acquisto.



Descrizione della struttura

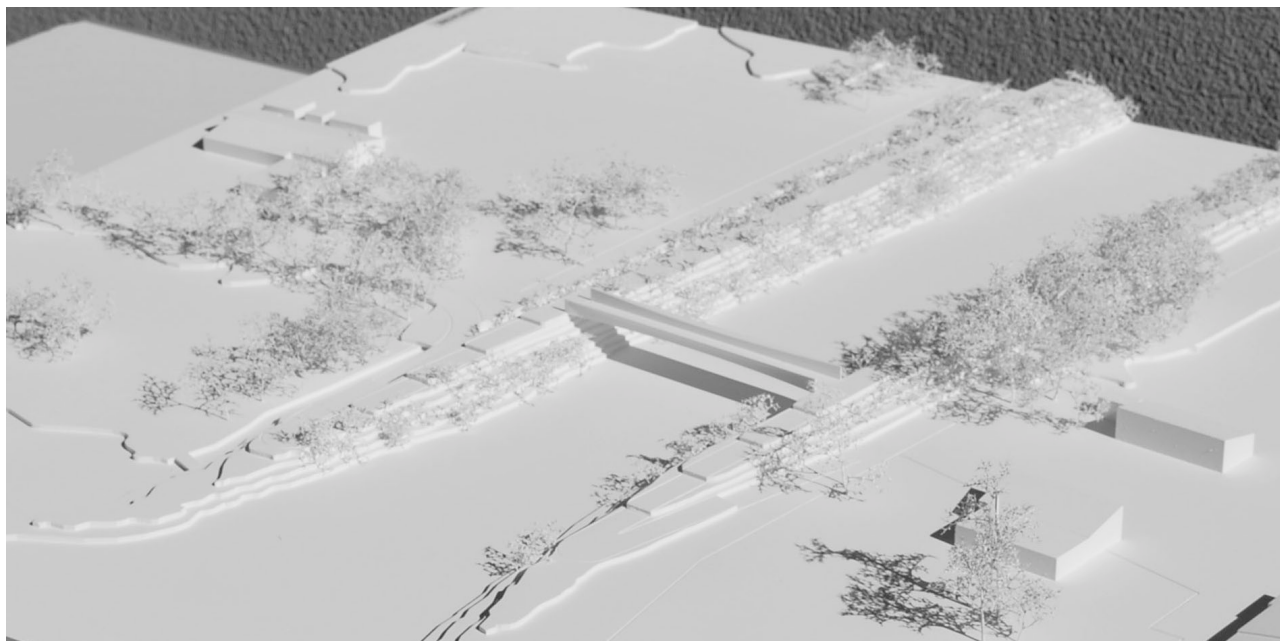
La passerella è concepita quale struttura imperniata sull'argine destro, da cui dipartono due generose luci di 35m verso la spalla sull'argine sinistro rispettivamente verso il piano del campeggio, che si raggiunge grazie ad un rilevato retrostante la spalla ovest. La sezione dell'impalcato è interamente in acciaio, a doppio cassone e con una piattabanda provvista di una pavimentazione in resina sintetica. L'andamento altimetrico e planimetrico è preciso, l'attraversamento è agevole. La forma ad imbuto della piattabanda, ottenuta divaricando i cassoni della sua sezione, orienta l'utente durante l'attraversamento. L'adozione dell'acciaio per la soprastruttura, di estrema snellezza, è ragionevole per la limitazione delle forze sulle fondazioni. Le sottostrutture delle spalle, il fulcro sull'argine destro e le rampe d'accesso sull'argine sinistro, sono in calcestruzzo. Pur se va riconosciuta la cura dedicata all'aspetto di queste strutture, in particolare delle rampe, esse rappresentano un intervento di grande impatto che modifica in maniera significativa il terrapieno dell'argine sinistro.

Giudizio generale

Il progetto propone l'attraversamento del fiume Vedeggio con un manufatto unitario, lineare ed elegante. Caratteristiche queste apprezzate dalla giuria. Il progetto presenta inoltre un concetto preciso, che si basa sulla simmetria e la leggerezza evocata dall'immagine del gabbiano.

La giuria ritiene però che tali elementi di forza non trovino una loro completa coerenza con il contesto territoriale, nel quale l'asse di simmetria è rappresentato dal fiume e non dall'argine destro, come invece proposto dal progetto. Le caratteristiche del luogo, con la presenza di una vegetazione importante sugli argini, non permettono inoltre la reale lettura e la percezione di questo sforzo concettuale. Ne consegue, ad esempio, che l'ala del ponte sul canale ed il successivo innesto, appaiono sproporzionati ed invasivi rispetto al contesto pianeggiante del sito. Di non facile gestione sono inoltre gli spazi sotto il manufatto. Un problema analogo si riscontra nelle rampe sul lato sinistro, che non propongono un fronte qualificante verso via alla Foce.

Il progetto s'integra in modo convincente nella rete regionale dei percorsi ciclopedonali.



Descrizione della struttura

La struttura della passerella è quella di una trave metallica di altezza e sezione variabile, che supera un'unica luce di 32.4m ed è appoggiata sulla sommità degli argini destro e sinistro del Vedeggio. La corona degli argini è innalzata. Il progetto rinuncia a strutture per gli accessi, a prescindere del piccolo manufatto sopra il riale, utilizzando piuttosto le piste esistenti. L'impalcato ha sezione di trogolo. La piattabanda con sezione scatolare chiusa non è provvista di pavimentazione. Le pareti portanti, che assumono anche la funzione del parapetto, hanno pure una sezione scatolare e sono provviste di uno spigolo con un'ala obliqua nella loro zona superiore, rivolta verso l'esterno. Le lamiere sono molto sottili e rinforzate da costolature verticali ed orizzontali. Il loro limite inferiore segue la curvatura della piattabanda, mentre quello superiore è orizzontale nella vista esterna. Il peso ridotto della struttura rende economiche le fondazioni, che andrebbero tuttavia interrate in maniera più profonda nelle scarpate degli argini. La rinuncia ad una pavimentazione è, per ragioni di sicurezza, non proponibile. La scelta di un acciaio autopatinante, da riconsiderare in virtù dell'esposizione diretta della superficie ad acqua e umidità, richiederebbe maggior riflessione sul deflusso dell'acqua piovana sulle superfici. L'innalzamento degli argini è soltanto abbozzato nella sua elaborazione. In ragione delle forti pendenze delle scarpate, la fattibilità di una sua realizzazione senza strutture di sostegno ma con le geometrie proposte va messa in dubbio.

Giudizio generale

La proposta che prevede di modellare le estremità di entrambi gli argini utilizzandoli quali rampe di accesso alla futura passerella, è considerata positivamente dalla giuria. Questo approccio favorisce e rafforza la lettura del contesto in quanto utilizza al meglio le preesistenze ed introduce il ponte quale unico elemento costruito.

La realizzazione del progetto, per mantenere tutta la propria coerenza, propone la demolizione dello stabile ubicato lungo l'argine sinistro e la rimodellazione del finale verso il lago. La giuria, consapevole di questo aspetto, ha apprezzato la soluzione in quanto permette una sistemazione qualificante di entrambe le sponde del Vedeggio. Il progetto, inoltre, si inserisce in modo convincente nella rete dei percorsi, proponendo l'uso dell'argine quale pista ciclabile.

La giuria ritiene che questa sensibilità manifestata verso il contesto, si rispecchi meno nello sviluppo del manufatto. In particolare l'altezza variabile dei parapetti condiziona il rapporto con il paesaggio e genera problematiche di sicurezza nella convivenza tra pedoni e ciclisti agli imbocchi del ponte.

6 APPROVAZIONE DEL RAPPORTO DELLA GIURIA

Il presente documento (Rapporto finale della Giuria) è stato approvato e firmato dalla Giuria il giorno 26 agosto 2014 alle ore 16.00.

Per la Giuria

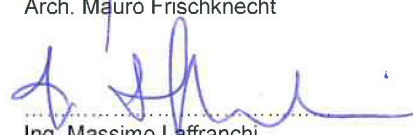
Il Presidente:


Ing. Diego Rodoni

I Membri:

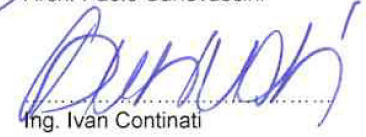

Arch. Paolo Poggiati


Arch. Mauro Frischknecht


Ing. Massimo Lafranchi


Arch. Paolo Canevascini

I Supplenti:


Ing. Ivan Continati


Arch. Giovanni Guscetti

Il coordinatore:


Arch. Stefano Tibiletti

Le firme sono apportate sull'originale.

7 IDENTIFICAZIONE DEGLI AUTORI

Identificazione degli autori premiati:

1° Rango – 1° Premio

N° 04	Motto: UP
Autori	
Ingegnere civile – capofila:	Studio Borlini & Zanini SA
Architetto 1:	Studio Bonetti e Bonetti architetti

2° Rango – 1° Acquisto

N° 01	Motto: ICARO
Autori	
Ingegnere civile – capofila:	Monotti Ingegneri Consulenti SA
Architetto 1:	Celoria Architects Sagl

3° Rango – 2° Premio

N° 13	Motto: LARUS
Autori	
Ingegnere civile – capofila:	Studio d'ingegneria Giorgio Masotti
Architetto 1:	Orsi & Associati

4° Rango – 3° Premio

N° 08	Motto: TRENTATRE
Autori	
Ingegnere civile – capofila:	Itecsa, ingegneria, tunneling e consulenze
Architetto 1:	Studio d'architettura Lorenzo Felder

Identificazione degli autori non premiati:

N° 02	Motto: ALL'ARCO
Autori	
Ingegnere civile – capofila:	Mauri T. & Banci F. SA
Ingegnere civile 1:	Mauri & Associati SA
Architetto 1:	Claudio Negrini

N° 03	Motto: ALA
Autori	
Ingegnere civile – capofila:	Roger Bacciarini & Co. Sagl
Architetto 1:	Studio R&M Rezzonico SA

N° 05	Motto: RED CROSSING
Autori	
Ingegnere civile – capofila:	AR&PA Engineering Sagl
Architetto 1:	ITTEN+BRECHBUHL SA

N° 06	Motto: VIRGOLA
Autori	
Ingegnere civile – capofila:	Ruprecht Ingegneria SA
Architetto 1:	Attilio Panzeri Architetto

N° 07	Motto: KOBLET
Autori	
Ingegnere civile – capofila:	Passera & Associati SA
Ingegnere civile 1:	Comal & Associati SA
Architetto 1:	Buletti Fumagalli e Associati Sagl

N° 09	Motto: DISCOVERY
Autori	

Ingegnere civile – capofila: Architetto 1:	Pini Swiss Engineers Marco Strozzi architetto
N° 10 Autori Ingegnere civile – capofila: Architetto 1:	Motto: ARPA Bloch Roussette Casale SA Oliver Aus der Beek
N° 11 Autori Ingegnere civile – capofila: Architetto 1:	Motto: ROUTE 66 Messi & Associati SA Guidotti Architetti SA
N° 12 Autori Ingegnere civile – capofila: Architetto 1:	Motto: VEDELEGGERA Bonalumi e Ferrari SA Davide Macullo
N° 14 Autori Ingegnere civile – capofila: Architetto 1:	Motto: CHIOTTO Spataro Petoud Partner SA Ambrosetti Mozzetti Siano Architetti
N° 15 Autori Ingegnere civile – capofila: Architetto 1:	Motto: NAKAHI Ezio Tarchini Ingegneria SA Bianchi Angelo – Boltas Lucas Studio d'architettura SA
N° 16 Autori Ingegnere civile – capofila: Architetto 1:	Motto: SCENA Edy Toscano – Engineering & Consulting Martino Pedrozzi
N° 17 Autori Ingegnere civile – capofila: Architetto 1: Architetto 2:	Motto: ORGOGLIOSA MODESTIA Mantegazza & Cattaneo SA Homa Architetti sagl Studio Giorgio Aeberli
N° 18 Autori Ingegnere civile – capofila: Architetto 1:	Motto: KOINOBORI Project Partners Ltd Consulting Engineers BlueOffice Architecture