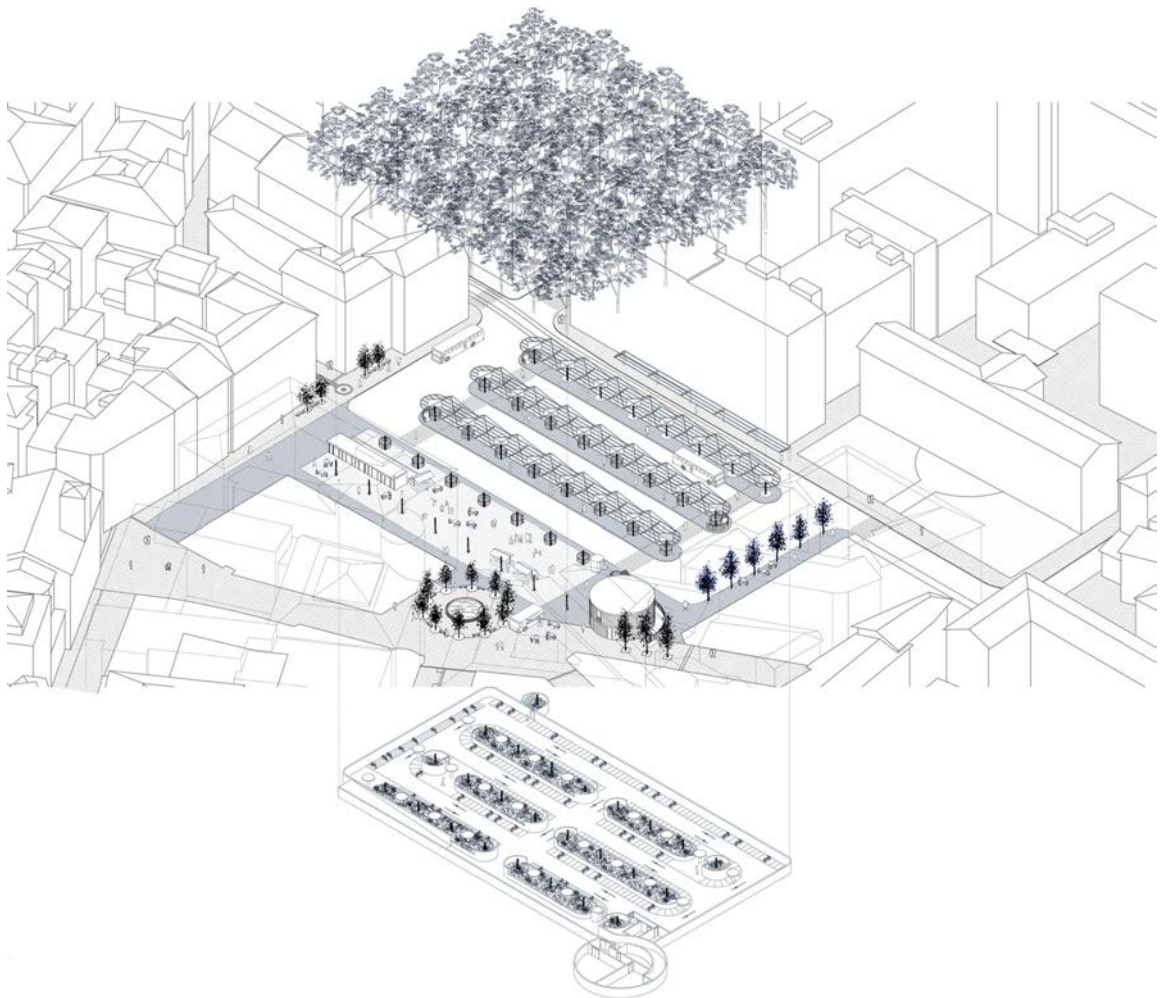


Sistemazione e nuovo assetto Piazzale ex-Scuole, Lugano.

Concorso di progetto d'architettura ad una fase, a procedura libera, per gruppi interdisciplinari



Rapporto della giuria

Lugano, 19.01.2024



IMPRESSUM

COMMITTENTE:

Città di Lugano | Dicastero Sicurezza e Spazi urbani
Divisione Spazi Urbani | Spazi Pubblici
Via Sonvico 4A | 6900 Lugano

MANDATARIO CONSULENTE PER LA PROCEDURA:

arch. Paolo Canevascini, canevascini&corecco sagl
via Besso 42A CH-6900 Lugano

Lugano, 19 gennaio 2024

PREFAZIONE AL BANDO DI CONCORSO

ON. KARIN VALENZANO ROSSI, MUNICIPALE, CAPO DICASTERO SICUREZZA E SPAZI URBANI

Un “*non luogo*” in pieno Centro Città da trasformare in salotto d’entrata, dove accogliere degnamente cittadini, passanti e turisti che si muovono in particolare con mezzi pubblici o su due ruote.

È questa l’ambizione della Città di Lugano, che con il presente concorso d’architettura intende dare finalmente nuova vita ad uno spazio, che nei secoli ha visto avvicinarsi contenuti completamente diversi tra loro, partendo da un edificio sacro per finire oggi con uno spazio vuoto senza destinazione specifica, passando attraverso ad una caserma, un lazzaretto, un istituto scolastico e un asettico posteggio.

Uno spazio pubblico senza particolare qualità o destinazione, ai margini del nodo principale del trasporto pubblico cittadino oggi caratterizzato dalla nota pensilina frutto dell’estrosa matita dell’architetto Mario Botta, che fatica ad essere riconosciuto come spazio cittadino fruibile poiché percepito come terra di mezzo tra la funzione del trasporto pubblico e il contesto semi-pedonale circostante, recentemente oggetto di riqualifica e che grazie ad esercizi pubblici e attività commerciali è tornato vitale.

La recente pandemia di Covid 19 non ha lasciato solo i noti aspetti negativi. Ha infatti permesso agli spazi cittadini di essere nuovamente vissuti, ha fatto riscoprire l’importanza di disporre di sufficienti aree pubbliche dove potersi incontrare in sicurezza, dove poter vivere la comunità e la Città. Ci ha ricordato insomma l’importanza di avere luoghi pubblici fruibili e di qualità.

Nei prossimi anni il trasporto pubblico cittadino cambierà in modo radicale con l’avvento del tram-treno, il cui capolinea cittadino coinciderà proprio con l’attuale spazio al di sotto della pensilina. L’attuale nodo del trasporto pubblico diventerà quindi un vero proprio nodo di interscambio e sarà sostanzialmente la porta d’entrata in Città per chi si sposta con i mezzi pubblici. La valenza dello spazio circostante, in cui assumeranno sempre maggiore centralità i pedoni e la mobilità lenta, avrà quindi un’importanza accresciuta e strategica per la Città. Da qui la volontà con il presente concorso di poter dare forma a uno spazio pubblico funzionale e nel contempo di elevata qualità architettonica e urbanistica, che possa finalmente trasformare l’attuale “non luogo” in un salotto d’entrata cittadino, biglietto da visita per chi in Città arriva e spazio accogliente e stimolante per chi la Città desidera viverla.

La sfida per i professionisti che parteciperanno al concorso è quindi di quelle ambiziose e stimolanti. La Città confida così, grazie alla capacità, all’estro, alla professionalità e al gusto estetico dei partecipanti di poter consegnare alla cittadinanza un’opera architettonica ed urbanistica che la possa degnamente caratterizzare nel tempo.

Lugano, 19 aprile 2023

INDICE

1. SCADENZARIO	06
2. INTRODUZIONE	07
2.1 TEMA	07
2.2 OBIETTIVI DEL COMMITTENTE	07
2.3 AREA DI CONCORSO	07
3. DISPOSIZIONI GENERALI (ESTRATTO DA PROGRAMMA DI CONCORSO)	09
3.1 COMMITTENTE, INDIRIZZO DI CONTATTO, ORGANIZZAZIONE DELLA PROCEDURA	09
3.2 BASE GIURIDICA	09
3.3 GENERE DI CONCORSO E TIPO DI PROCEDURA	10
3.4 CONDIZIONI DI PARTECIPAZIONE, GRUPPI DI PROGETTAZIONE	10
3.7 GIURIA	11
3.8 PREMI, ACQUISTI E INDENNIZZI	11
3.16 PROSEGUIMENTO DELL'ITER, AGGIUDICAZIONE DEL MANDATO, ONORARI	12
5. ATTI DI CONCORSO	13
5.1 ATTI MESSI A DISPOSIZIONE DALLA COMMITTENZA	13
5.2 ATTI RICHIESTI	14
6. TEMATICHE PROGETTUALI	15
6.1 IN GENERALE	15
6.2 ASPETTI ECONOMICI	15
6.3 ASPETTI LOGISTICO-COSTRUTTIVI	16
6.4 ESECUZIONE	16
6.5 ACCESSIBILITÀ	16
6.6 NORME DI ATTUAZIONE PR	17
6.7 DATI DEI FONDI	17
6.8 NORMATIVE E RACCOMANDAZIONI	17
6.9 ASPETTI ENERGETICI	17
6.10 ORGANIZZAZIONE DEGLI SPAZI	17
6.11 PROGRAMMA DEGLI SPAZI	18
7. CRITERI DI VALUTAZIONE E GIUDIZIO	19
8. CONSEGNA E GIUDIZIO	20
8.1 CONSEGNA	20
8.2 ESAME PRELIMINARE	20
8.3 RIUNIONI DELLA GIURIA	21
8.4 AMMISSIONI AL GIUDIZIO E ALL'ASSEGNAZIONE DEI PREMI	21
8.5 SVOLGIMENTO DEL GIUDIZIO	22
8.6 RACCOMANDAZIONE DELLA GIURIA PER LA CONTINUAZIONE DEL MANDATO E CONSIDERAZIONI FINALI	26
8.7 ESPOSIZIONE	26
8.8 COMMENTI AI PROGETTI PREMIATI	27
8.9 APPROVAZIONE	35
8.10 ATTRIBUZIONE DELLE BUSTE AUTORE	36

1. SCADENZARIO

Il presente concorso ha avuto il seguente scadenario:

APERTURA DEL CONCORSO	28.04.23
MESSA A DISPOSIZIONE DEGLI ATTI	28.04.23
ISCRIZIONE	19.05.23
CONFERMA D'AMMISSIONE	9.06.23
APERTURA CONCORSO PROGETTO	9.06.23
RITIRO MODELLO	da 9.06.23
INOLTRO DOMANDE	entro 23.06.23 ore 16.00
PUBBLICAZIONE RISPOSTE	6.07.23
CONSEGNA DEGLI ELABORATI	entro 6.10.23 ore 16.00
CONSEGNA MODELLO	entro 20.10.23 ore 16.00
RIUNIONE GIURIA	6-7.11.23; 18.12.23; 19.01.24
ESPOSIZIONE	SECONDO SUCCESSIVA COMUNICAZIONE ENTE BANDITORE

2. INTRODUZIONE

2.1 TEMA

La Divisione Spazi Urbani DSU su incarico del Municipio della Città di Lugano ha indetto un concorso di progetto per ridisegnare uno degli spazi pubblici più centrali della Città: Piazzale ex Scuole (di seguito per semplicità anche solo “il Piazzale”).

Attualmente il Piazzale è un vuoto che si è venuto a creare in seguito alla demolizione dell’edificio scolastico nel 1969. Da quel momento ha assunto diverse funzioni fino a concretizzare la conformazione attuale che vede il lato nord-est del Piazzale occupato dalle pensiline della fermata dei mezzi pubblici, mentre la parte sud-ovest è occupato dai posteggi per le due ruote: uno spazio quindi poco caratterizzante e di scarsa qualità per una città che sta cercando di valorizzare il proprio centro urbano.

Il prospettato arrivo della linea di Tram-Treno del Luganese proprio sul lato Nord del Piazzale lungo Corso Pestalozzi, contribuisce a creare un vero e proprio nodo di interscambio del Trasporto Pubblico e determina la necessità di un ripensamento dell’intera area, che dovrà poter garantire la fruizione di uno spazio pubblico di qualità e diventare di fatto la porta d’ingresso al centro Città per chi vi giunge con il mezzo pubblico.

2.2 OBIETTIVI DEL COMMITTENTE

Tramite il presente concorso di progetto d’architettura a una fase il committente si è prefisso di poter individuare un progetto e un gruppo interdisciplinare che sappiano rispondere adeguatamente alle esigenze formulate nel programma di concorso. In particolare il committente ha auspicato risposte di qualità per il nuovo assetto del nodo di interscambio del Trasporto Pubblico e agli spazi collettivi a esso connesso, a beneficio e uso dell’intera comunità.

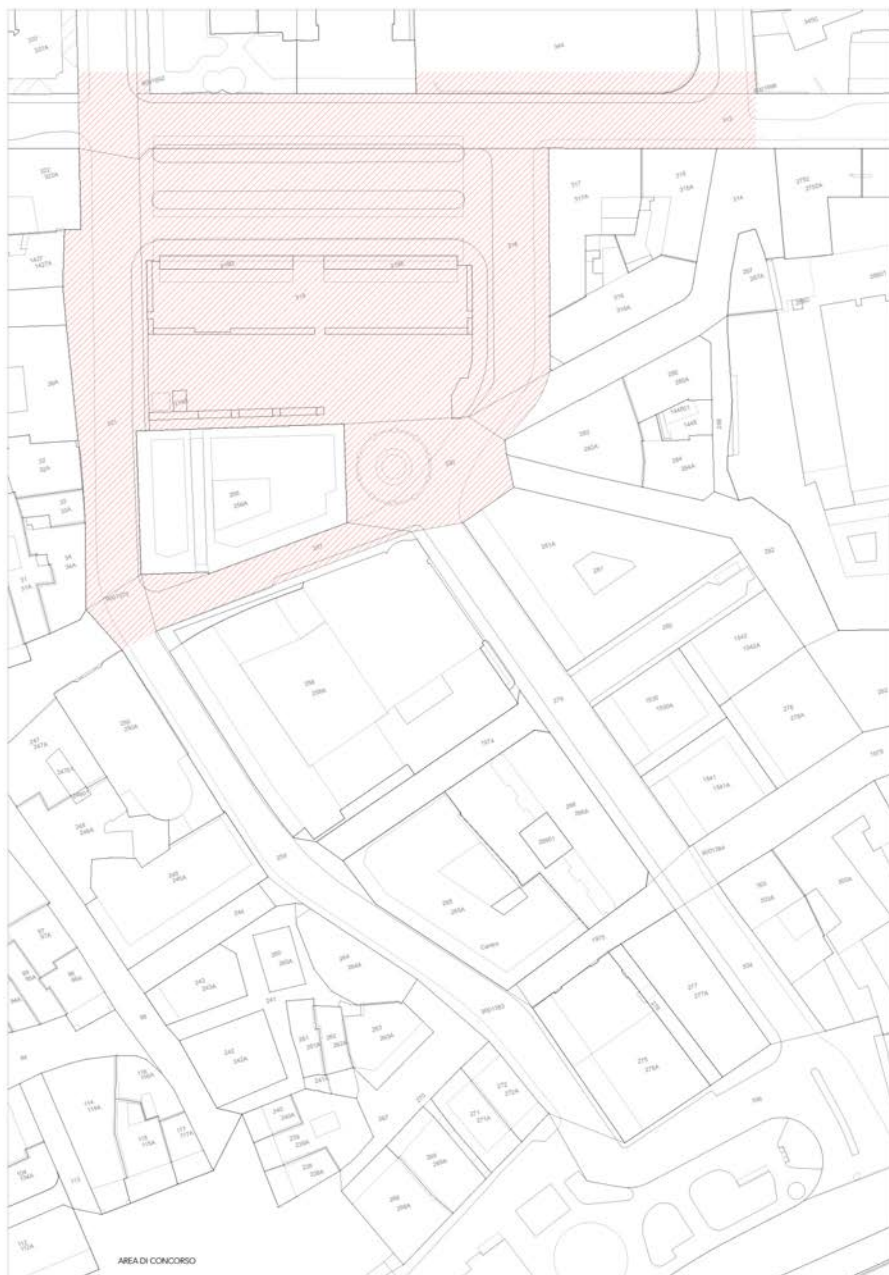
2.3 AREA DI CONCORSO

L’area di concorso s’inserisce nel quadrilatero delimitato da Via Pretorio, contrada di Verla, via Giovanni Nizzola e Corso Pestalozzi. In esso si trova lo stabile principale di UBS SA, opera del 1966 dell’architetto Rino Tami, che pur non essendo direttamente coinvolto nell’area di progettazione del presente concorso, è un riferimento importante per lo stesso. Il toponimo del Piazzale rievoca un suo contenuto storico, presente fino a pochi decenni fa, anche se il sedime ha assolto negli anni molteplici funzioni con destinazioni tra loro molto diverse. In origine vi sorgeva la chiesa di Santa Margherita, con annesso l’omonimo monastero di suore Agostiniane, consacrato nel 1624 e la cui destinazione religiosa terminò nel 1848, quando fu adibito a Lazzaretto. Il Cantone, allora proprietario, cedette poi nel 1851 il complesso alla Città di Lugano che ne convertì la funzione in caserma, fino all’inizio degli anni ’80 del XIX secolo quando, attraverso un concorso vinto dall’architetto Augusto Guidini, venne costruita una sede scolastica comunale - poi ampliata nel 1901 - che restò tale fino al 1969 quando fu demolita per l’inadeguatezza dei suoi spazi rispetto al crescente numero di allievi e alle nuove esigenze didattiche. Da quel momento il Piazzale ha sempre mostrato carattere provvisorio, pur stando sempre un particolare interesse, che ha portato ad ipotizzare svariati progetti di riqualifica, tra cui un concorso d’idee nel lontano 1970. La funzione del Piazzale si consolidò dapprima come stazionamento di autovetture, e in seguito, verso la fine del secolo scorso con l’adozione del nuovo Piano dei Trasporti del Luganese, quale importante nodo del trasporto pubblico in centro Città. Nel 2002 l’architetto Mario Botta costruì la pensilina per l’attesa dei bus, che caratterizza la parte nord dell’area. Nel 2011 la struttura è stata ampliata verso sud, riorganizzando nel contempo sotto di essa delle piccole superfici commerciali e sopprimendo gli stalli per le auto rimasti, a favore di un parcheggio per veicoli a due ruote. Quest’ultima disposizione corrisponde a grandi linee allo stato attuale, ad eccezione della risistemazione dell’angolo tra lo stabile UBS e contrada di Verla nel contesto del progetto di pavimentazione del centro storico ad opera dello studio Buletti-Fumagalli-Del Fedele-Bernardi di Lugano. Di principio questi interventi erano da mantenere, ma la giuria non ha escluso una loro eventuale modifica - parziale o totale - purchè siano stati chiaramente giustificati i vantaggi in relazione alla proposta generale di progetto.

Il futuro dell’area è strettamente collegato alla volontà nel medio termine di estensione della superficie pedonalizzata, in particolare dapprima Via della Posta e poi Via Magatti, tema di cui i progettisti dovranno tenere conto.

L'area di concorso è indicata nella planimetria seguente (vedi anche allegato B). La sua attuale destinazione a Piano Regolatore è pubblica, quale nodo intermodale.

Sono indicate anche aree all'interno di mappali privati - non perché se ne auspichi la demolizione dei manufatti, anche solo parziale - ma per la loro possibile inclusione o adattamento nel ridisegno degli spazi pubblici o delle vie ad essi legate a favore di una maggiore fluidità del traffico pubblico, come accennato nello studio sulla pedonalizzazione del Centro storico (allegato N). Alcuni di questi elementi sono segnalati nell'inventario ISOS relativo alla Città di Lugano (allegato P). In questo senso si sottolinea che la progettazione si svolge in un contesto di pregio ISOS, denso di beni culturali protetti (o in proposta), interno al perimetro di rispetto in proposta ai sensi della LBC Legge sui Beni culturali (vedi allegato R).



3. DISPOSIZIONI GENERALI

3.1 COMMITTENTE, INDIRIZZO DI CONTATTO, ORGANIZZAZIONE DELLA PROCEDURA

a. Il committente del presente concorso è la Città di Lugano

rappresentata da:
Divisione Spazi Urbani
Area spazi pubblici
Via Sonvico 4A
6900 Lugano

b. L'indirizzo di contatto è:

Avv. Fabio Parini
Studio legale e notarile
Parini • Nicoli • Taddei Marsiglia • Fazioli
Via Peri 17
CH-6900 Lugano
tel. +41 (0)91 923 39 54
fax. +41 (0)91 923 34 74
mail: fabio.parini@parini.ch

c. L'indirizzo di consegna degli elaborati è stata:

Avv. Fabio Parini
Studio legale e notarile
Parini • Nicoli • Taddei Marsiglia • Fazioli
Via Peri 17
CH-6900 Lugano
tel. +41 (0)91 923 39 54
fax. +41 (0)91 923 34 74
mail: fabio.parini@parini.ch

d. La coordinazione e organizzazione della procedura è stata affidata allo studio

canevascini&corecco sagl, arch. Paolo Canevascini
Via Besso 42A
CH-6900 Lugano
t. 091 950 82 90

3.2 BASE GIURIDICA

Impregiudicate le disposizioni del presente programma di concorso, fanno stato:

- il Concordato intercantonale sugli appalti (CIAP), del 25 novembre 1994 e 15 marzo 2001
- il Decreto esecutivo di approvazione delle direttive di applicazione CIAP, del 6 novembre 1996
- il Regolamento di applicazione della legge sulle commesse pubbliche e del concordato intercantonale sugli appalti pubblici (RLCPubb/CIAP) del 12 settembre 2006
- il Regolamento dei Concorsi d'architettura e d'ingegneria SIA 142/2009 (versione italiana, con linee guida aggiuntive) per quanto non disposto diversamente nelle leggi sopra citate o nel presente bando.

Queste prescrizioni legali e le disposizioni del presente bando vincolano l'Ente banditore, la giuria e i partecipanti, che inoltrando la loro candidatura e il loro progetto hanno accettato senza riserve ed hanno assunto come vincolanti le risposte alle domande di chiarimento.

In caso di informazioni non veritiere, in particolare con riferimento ai conflitti di interesse, alle autocertificazioni, alle certificazioni e alle autorizzazioni, i partecipanti responsabili, oltre ad essere esclusi dalla procedura, dovranno risarcire i danni cagionati al committente come, ad esempio, i costi per la riorganizzazione dell'intero concorso.

3.3 GENERE DI CONCORSO E TIPO DI PROCEDURA

Si è trattato di un concorso di progetto di architettura ad una fase, a procedura libera, per gruppi interdisciplinari secondo pubblico concorso, ai sensi:

- dell'art. 12 cpv. 1 lett. b CIAP,
- dell'art. 6 cpv. 1 lett. a LCPubb,
- degli artt. 3.3 e 6 SIA 142.

3.4 CONDIZIONI DI PARTECIPAZIONE, GRUPPI DI PROGETTAZIONE

3.4.b Gruppi interdisciplinari di progettazione e loro costituzione

Il concorso è stato aperto a Gruppi interdisciplinari di progettazione. I Gruppi dovevano essere costituiti al momento della candidatura compilando i formulari e fornendo i documenti richiesti, composti obbligatoriamente dalle seguenti discipline professionali:

1. Architetto
2. Ingegnere civile
3. Ingegnere del traffico

Il coinvolgimento obbligatorio di queste tre discipline ha evidenziato la necessità del committente di ricevere una soluzione progettuale che abbia saputo coniugare al meglio le esigenze architettoniche, strutturali e funzionali legate alla mobilità.

In maniera facoltativa hanno potuto far parte del gruppo anche professionisti delle seguenti discipline:

4. Architetto paesaggista
5. Progettista in illuminotecnica

Per i Gruppi interdisciplinari partecipanti sono valse le seguenti condizioni:

- il ruolo di "capofila" è stato svolto dall'architetto, che ha rappresentato il Gruppo interdisciplinare
- è stata ammessa la costituzione di consorzi tra professionisti dello stesso settore
- la composizione del Gruppo interdisciplinare e degli eventuali consorzi non si poteva modificare per tutto il corso della procedura.
- L'architetto ha potuto partecipare ad un solo gruppo interdisciplinare.
- L'ingegnere civile e l'ingegnere del traffico hanno potuto far parte di più gruppi interdisciplinari.
- L'architetto paesaggista e il progettista in illuminotecnica hanno potuto far parte di più gruppi interdisciplinari.
- ogni singolo membro del Gruppo interdisciplinare, risp. ogni singolo membro di eventuali consorzi, ha dovuto dimostrare al momento dell'iscrizione di essere in possesso dell'idoneità professionale come precisato nel programma.
- ogni singolo membro del Gruppo interdisciplinare, risp. ogni singolo membro di eventuali consorzi, ha dovuto dimostrare al momento dell'iscrizione di essere in regola con il pagamento degli oneri sociali, delle imposte e di rispettare le condizioni dei CCL, conformemente all'art. 39 RLCPubb / CIAP.

3.7 GIURIA

La giuria incaricata di valutare le candidature e giudicare le proposte di progetto, in conformità con l'art. 10 SIA 102, è così composta:

Membri designati dal committente:

On. Karin Valenzano Rossi, Presidente	Capo Dicastero sicurezza e spazi urbani, Città di Lugano
Gino Boila	Architetto, Direttore Divisione edilizia pubblica Città di Lugano
Nicoletta Crivelli	Architetto, Caposezione spazi pubblici Divisione spazi urbani, Città di Lugano
José Simao	Ingegnere esperto mobilità, Polizia, Città di Lugano

Membri professionisti:

Roberto Briccola	Architetto, Giubiasco
Joao Gomes da Silva	Architetto paesaggista, Lisbona
Mia Hägg	Architetto, Locarno-Parigi
Matteo Inches	Architetto, Locarno
Massimo Laffranchi	Ingegnere civile, Aarwangen

Supplenti:

Silvia Barrera	Architetto, Lugano
Andrea Felicioni	Architetto, caposezione DPAM Città di Lugano

Consulenti esterni e rappresentanti del committente:

Sono stati affiancati alla giuria, o interpellati per aspetti specifici, i seguenti consulenti esterni e rappresentanti del committente:

Roberto Bianchi	Ingegnere civile, Direttore Divisione spazi urbani, Città di Lugano
Andrea Lorenzi	Ingegnere del Traffico, DPAM Città di Lugano
Roberto Ferroni	Direttore TPL Traporti Pubblici Luganesi e FLP
Manuele Garzoni	Responsabile servizi tecnici TPL Traporti Pubblici Luganesi
Gianni Megaro	Responsabile servizi esterni TPL Traporti Pubblici Luganesi
Ivan Continati	Ingegnere capoprogetto PTL, Divisione costruzione Cant. Ticino
Martino Colombo	Ingegnere direttore Divisione Sviluppo territoriale, Cant. Ticino
Caterina Cavo	Architetto, rappresentante "inclusione handicap ticino"

I consulenti esterni non hanno avuto diritto di voto

La giuria è rimasta invariata durante tutta la procedura del concorso.

3.8 PREMI ACQUISTI E INDENNIZZI

Il committente ha messo a disposizione della giuria un montepremi complessivo di CHF 150'000.- (IVA esclusa) per:

- l'attribuzione di un minimo di 3 a un massimo di 8 premi
- eventuali acquisti (max. 40% del montepremi)

Il montepremi è stato utilizzato interamente.

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

Progetti acquistati possono essere inseriti in graduatoria dalla giuria e, in caso di primo rango, anche raccomandati per una successiva elaborazione, a condizione che la decisione della giuria sia presa all'unanimità.

3.16 PROSEGUIMENTO DELL'ITER, AGGIUDICAZIONE DEL MANDATO, ONORARI

3.16.a Aggiudicazione del mandato.

Il Committente è di principio vincolato alle raccomandazioni della giuria, aggiudicando, tramite procedura per incarico diretto, le successive fasi di progettazione, appalto e realizzazione all'autore del progetto raccomandato. Qualora qualcuno dei progettisti che fanno parte del Gruppo interdisciplinare (GI) vincitore, in applicazione dell'art. 24 LCPubb, non risulti disporre delle competenze necessarie per eseguire il mandato, il committente ha il diritto di esigere il ricorso a sub-mandatari. L'attribuzione del mandato a uno o più professionisti domiciliati fuori dal Cantone Ticino potrà essere vincolata alla creazione di una sede di lavoro a Lugano oppure alla collaborazione con un professionista con attività professionale a Lugano. Le retribuzioni dell'eventuale collaborazione dei professionisti sopra menzionati saranno dedotte da quella attribuita al Gruppo interdisciplinare. Questi collaboratori dovranno anch'essi far parte, a tutti gli effetti, del Gruppo interdisciplinare anche se richieste in un secondo momento rispetto all'assegnazione del mandato. Il committente può richiedere l'integrazione nel Gruppo interdisciplinare di ruoli professionali manifestamente subalterni ma necessari al completamento del team. La progettazione è aggiudicata per singole prestazioni parziali conformemente ai regolamenti SIA 102, 103 e 105. Di principio il mandato verrà attribuito come di seguito specificato (punto 3.16.b). Il committente si riserva di assegnare a terzi il mandato per prestazioni parziali tramite procedura di aggiudicazione separata. Rimane in ogni caso riservata la possibilità alla committenza di aggiudicare la realizzazione dell'opera ad un'impresa generale. Di conseguenza, anche in tal caso, assegnare a terzi il mandato per le altre prestazioni, tramite procedura di aggiudicazione separata.

Prima di procedere alla delibera del mandato, il committente chiederà ai membri del Gruppo interdisciplinare:

- le dichiarazioni descritte al punto 3.4
- l'autorizzazione a esercitare la professione, rilasciata dall'Ordine ticinese degli ingegneri e degli architetti (OTIA).

Se risultasse che il deliberatario non è in regola con quanto richiesto esso non avrà diritto all'aggiudicazione del contratto di prestazione e avrà l'obbligo di risarcire i danni, diretti e indiretti, causati al committente. Il committente ha la facoltà di esigere l'adattamento delle singole coperture assicurative nel caso non fossero adeguate al valore dell'opera.

La prosecuzione e l'esecuzione del progetto e la relativa attribuzione del mandato sono condizionate alla crescita in giudicato delle decisioni delle autorità competenti, allo stanziamento dei crediti per la progettazione e/o la realizzazione dell'opera e all'assenza di eventuali ulteriori ostacoli che possano impedire al committente la prosecuzione della progettazione e/o della realizzazione. Il Municipio di Lugano si riserva dunque la facoltà di sospendere o di annullare la procedura realizzativa in qualsiasi momento, dopo la deliberazione della giuria ed il relativo versamento del monte premi, qualora i suindicati presupposti venissero a mancare. Se a seguito di un'opposizione o di un ricorso il termine è procrastinato o il progetto sospeso, non saranno versate indennità supplementari. Il vincitore del concorso a cui verrà aggiudicato il mandato, si impegna a procedere con gli eventuali necessari adeguamenti e/o approfondimenti del progetto richiesti dalle istanze istituzionali preposte all'esame del dossier e necessari per l'ottenimento dell'autorizzazione a costruire e/o per il contenimento dei costi nei limiti fissati dal committente.

3.16.b Onorari

Per tutti i progettisti facenti parte del Gruppo interdisciplinare (GI), quale base della negoziazione contrattuale è considerata la tariffa oraria media massima di 130.- CHF/ora (applicabile a tutto il personale coinvolto).

Elenco fattori e parametri:

<u>n – grado di difficoltà</u>	<u>1.0</u>
<u>i – fattore di gruppo</u>	<u>1.0</u>
<u>r – fattore di adeguamento</u>	<u>1.0</u>
<u>s – fattore per prestazioni particolari</u>	<u>1.0</u>

<u>SIA</u>	<u>102</u>	<u>103</u>
Z1 (2017)	0.062	0.075
Z2 (2017)	10.58	7.23

L'ente banditore intende attribuire di principio al minimo le seguenti prestazioni di base:

Architetto

31 progetto di massima	9.0%
32 progetto definitivo	21.0%
33 procedura di autorizzazione	2.5%
41 piani di appalto (da valutare ev. attribuzione elaborazione appalti 8%)	10.0%
51 progetto esecutivo	16.0%
52 direzione architettonica	6.0 %
53 documentazione dell'opera	1.0 %
totale	65.5 %

Ingegnere civile

31 progetto di massima	8.0%
32 progetto definitivo	22.0%
33 procedura di autorizzazione	2.0 %
41 piani di appalto	10.0%
51 progetto esecutivo (incl. Suppl. costruzione portante)	48.0%
52 esecuzione - controllo lavori	7.0 %
53 messa in esercizio	3.0 %
totale	100 %

Altri specialisti del Gruppo Interdisciplinare

Per il calcolo dell'onorario in fase contrattuale, il committente applicherà il Regolamento SIA di competenza e quale base della negoziazione contrattuale è considerata la tariffa oraria media massima di 130.- CHF/ora (applicabile a tutto il personale coinvolto) secondo un mansionario che verrà discusso tra le parti in misura del necessario coinvolgimento nel proprio ambito.

5. ATTI DI CONCORSO

5.1 ATTI MESSI A DISPOSIZIONE DALLA COMMITTENZA

A partire dalla data indicata nello scadenziario il committente metterà a disposizione i seguenti atti:

DOCUMENTI

- A. Programma di concorso; pdf
- B. Area concorso; dwg e pdf
- C. Rilievo terreno digitale; dwg, pdf e tif
- D. Piani infrastrutture sotterranee; dwg e pdf
- E. Mappa catastale; dwg
- F. Estratti Piano Regolatore in vigore; pdf
- G. Progetto Tram-Treno; deg e pdf
- H. Pedonalizzazione Via Magatti-Via della Posta Studio fattibilità 2015; pdf
- I. Piani Pensilina; pdf
- L. Piazzale ex-Scuole, Studio fattibilità 2019; pdf
- M. Masterplan per il comparto del lungolago e del centro città, 2021; pdf
- N. Pedonalizzazione Centro, studio fattibilità 2022; pdf
- O. Documentazione storica; pdf
- P. Estratto scheda ISOS Città di Lugano; pdf
- Q. Scheda "Ondate di calore in città. Basi per uno sviluppo degli insediamenti adattato ai cambiamenti climatici"; pdf
- R. Estratto planimetria Beni culturali protetti; pdf
- T. Formulario iscrizione; docx
- U. Autocertificazione parità uomo-donna; pdf
- V. Formulario autore; docx
- W. Scheda informativa oneri sociali, imposte e rispetto CCL (studi esteri); pdf
- X. Tabella programma, xls
- Y. Tabella Superfici e Volumi SIA, xls

MODELLO

Il modello della situazione in scala 1/500

5.2 ATTI RICHIESTI

5.2.a Elaborati su supporto cartaceo

Elaborati richiesti sulle tavole di progetto:

Elaborazione delle tavole su un massimo di 6 fogli, formato A1 verticale, con nord rivolto verso l'alto.

All'interno delle tavole erano da inserire:

- a) La planimetria dell'insieme in scala 1:500 comprendente il piano terra o della copertura (a giudizio del concorrente) dell'intervento, le adiacenze, i percorsi, le quote principali rispetto al livello del mare, indicazioni sui materiali di rivestimento, la proiezione delle coperture o della struttura principale.
- b) Uno schema dei flussi bus/moto/bici/pedoni/auto (confinanti autorizzati) con dettaglio dell'ingombro delle aree di manovra o di stazionamento per i bus in scala 1:500.
- c) Schemi e descrizioni delle strutture portanti (concetto, materializzazione e procedimento esecutivo).
- d) La parte esplicativa sotto forma di relazione, schemi, schizzi, fotomontaggi, rendering, o altri mezzi ritenuti necessari dal partecipante per la migliore comprensione del progetto, per le tematiche richieste. Vanno illustrate le fasi di realizzazione, tenendo pure conto dell'evoluzione futura del trasporto pubblico, in particolare il prospettato prolungamento della linea del Tram-Treno.
- e) Tutti i livelli, le sezioni e le viste in formato 1: 200, necessari alla comprensione del progetto. Le sezioni vanno estese fino ai confini dell'area di concorso e devono indicare le quote assolute principali e il terreno naturale attuale.
- f) Sezione completa in scala 1:50 di una parte significativa del progetto, dalla parte interrata fino alla copertura principale. La sezione deve dare indicazioni sui materiali scelti e sui valori dimensionali.

Relazione tecnica

Relazione tecnica in formato A4 che spieghi l'intervento dal punto di vista urbanistico, architettonico, strutturale, funzionale, della viabilità e dell'accessibilità, come pure gli eventuali contributi dei professionisti facoltativi del Gruppo Interdisciplinare.

Nella relazione potevano essere inseriti degli schemi e delle rappresentazioni grafiche. La relazione tecnica, o parte di essa, poteva essere inserita nelle tavole.

Volumi e superfici SIA 416

Secondo allegato Y (con schemi esplicativi)

Tabella programma degli spazi

Secondo allegato X

Busta autore

Busta chiusa e contrassegnata con l'indicazione esterna.

5.2.b Elaborati su supporto digitale

Ad esclusione dei contenuti della "Busta autore" tutti gli altri elaborati richiesti al p.to 5.2.a, erano da consegnare anche in formato PDF su un supporto di memoria USB, da inserire in una busta chiusa.

5.2.c Modello

Il modello, di colore bianco, eseguito sulla base consegnata.

6. TEMATICHE PROGETTUALI

6.1 IN GENERALE

L'attuale piazzale ex-Scuole verrà toccato dalle modifiche necessarie a formare il terminal d'arrivo della prima tappa della rete Tram-Treno in centro città. Il ruolo di nodo del trasporto pubblico, già presente con l'arrivo dei bus sotto la pensilina, verrà ulteriormente rafforzato dall'arrivo del Tram-Treno, che implicherà un allargamento verso sud delle corsie necessarie allo stazionamento dei bus. A seguito di queste nuove esigenze la città si è chinata sul futuro dell'intera area attraverso uno studio di fattibilità del 2019 (Allegato L), in risposta ad una mozione politica *"Per un mercato coperto in Piazza del Mercato"* che doveva in modo particolare individuare e confermare la dimensione ideale di un mercato coperto cittadino e l'organizzazione degli spazi e delle relazioni di mobilità, fornendo garanzie in ambito di qualità urbanistica, di disponibilità di posteggi per le due ruote, servizi igienici e spazi verdi. Gli scenari ipotizzati spaziavano da una copertura quasi totale dell'area attraverso un grande tetto, all'integrazione della funzione di mercato coperto in un grande edificio a corti.

La città, con decisione municipale d'inizio 2020, ha aderito all'idea di non edificare eccessivamente il comparto ma di mantenere la sua caratteristica di spazio prevalentemente libero, pur sposando il concetto di una grande copertura che possa ospitare una pluralità di funzioni anche a carattere provvisorio e puntuale piuttosto che una struttura fissa come un mercato coperto. A monte di questa destinazione vi è la necessità, già espressa con lo studio di fattibilità, di togliere dal livello terreno gli stazionamenti dei veicoli a due ruote e liberare quindi gli spazi in superficie. Questa impostazione è stata confermata anche nell'ambito dei Mandati di studio in parallelo (MSP) *"Comparto Lungolago e Lugano centro"*, (vedi allegato M) dove il collegio degli esperti si è espresso in relazione alle misure da intraprendere nel comparto nel modo seguente:

"(...) avvio del concorso d'architettura su Piazzale ex-Scuole per disporre del progetto definitivo (Pdef) completato entro il 2025, in particolare considerando l'arrivo del tram-treno e la necessità di uno stazionamento sotterraneo per veicoli a due ruote; prevedere a tale scopo una fase iniziale di verifica del nodo e delle fermate della rete del trasporto pubblico"

"(...) Il Collegio d'esperti ritiene che questo spazio non debba essere edificato, se non con una copertura aperta ai lati (nuova o ampliando quella esistente) capace di accogliere diverse funzioni, a seconda dell'evoluzione delle esigenze legate al nodo intermodale del trasporto pubblico. I volumi dei servizi di supporto (biglietteria, chiosco, WC, spazi tecnici) dovranno essere collocati in modo da non creare cesure nella continuità spaziale dell'area coperta. Si auspica una sistemazione sotterranea con appositi stalli per cicli e motocicli così da ricavare il maggior spazio possibile in superficie per usi conviviali quali l'incontro informale, realizzazione di piccoli eventi, bancarelle, ecc.)."

Si tratta quindi di una impostazione che non preclude una futura eventuale espansione della superficie dedicata alla mobilità pubblica, permette di avere uno spazio flessibile per molteplici usi e nella fase di realizzazione ha poche implicazioni per le aree limitrofe.

Approfondimenti successivi (in particolare vedi allegato N) hanno messo in evidenza la necessità di un potenziamento del Piazzale quale nodo di interscambio anche per il trasporto su gomma e il, ciò che ha determinato un aumento dell'estensione della superficie ad essa dedicata e una corrispondente riduzione di quella dedicata alla copertura per spazi di qualità a fruizione pubblica e altri eventi, compensata dalla prospettata pedonalizzazione di Via della Posta. Al di sotto della copertura possono essere comunque ospitati gli spazi commerciali o amministrativi richiesti dal presente bando e la rampa per accesso al parcheggio delle due ruote. La superficie prevista permette di avere a disposizione un importante spazio coperto collettivo utilizzabile in accordo con le attività del trasporto pubblico e dei suoi spazi accessori, con la possibilità, oltre alla fruizione pubblica, di ospitare eventi momentanei, ad esempio con bancarelle o food truck, oppure piccole manifestazioni.

6.2 ASPETTI ECONOMICI

Il committente ha stimato i costi di investimento in ca. CHF 16.5 Mio (IVA esclusa) e parte quindi dal presupposto e si attende che i costi siano nell'ordine di grandezza di quanto stimato.

Questo importo comprende tutti i CCC 1-9 con i relativi onorari secondo il Codice dei Costi di Costruzione Svizzero.

6.3 ASPETTI LOGISTICO-COSTRUTTIVI

Secondo le esigenze della linea Tram-Treno l'attuale pensilina principale non è obbligatoriamente da rimuovere se non nelle parti secondarie (chioschi e copertura secondaria a sud), si vedano i piani dell'allegato G, risultando tuttavia di difficile integrazione nelle nuove dinamiche viarie. Viene lasciata quindi libertà ai concorrenti, nell'ottica della migliore soluzione possibile complessiva, di mantenerla, integrarla in una nuova soluzione ampliata o di sostituirla completamente.

Le coperture dei bus devono avere come altezza libera almeno 6.0 m per permettere la futura riconversione dei mezzi nella loro versione elettrica, che è prevista nel medio termine. Questo significa che lungo le corsie, sotto la copertura, potranno trovare posto in futuro degli elementi per l'alimentazione del mezzo in sosta. Questi elementi dovranno dipendere da cabine di trasformazione elettrica all'interno dell'area (vedi programma descritto nel punto 6.11). Al momento il sistema esatto di ricarica non è ancora stato stabilito. Le coperture dovranno inoltre tenere conto delle linee elettriche di alimentazione del Tram-Treno.

Le pensiline devono offrire un adeguato riparo alle persone in attesa o transito dalla pioggia e permettere gli attraversamenti al coperto tra le corsie, opportunamente dimensionati per consentire la mobilità autonoma delle persone in sedia a rotelle e, più in generale, delle persone con disabilità (sia dei bus, come del Tram-Treno).

La geometria e le dimensioni delle corsie, come pure dei marciapiedi per l'attesa, dipendono dalla soluzione proposta, la cui funzionalità viaria va dimostrata con uno schema apposito (vedi p.to 5.2.a_b).

Negli spazi di attesa dei mezzi del trasporto pubblico sono da prevedere i necessari arredi (distributori di biglietti, segnaletica, panchine, cestine, ecc.)

L'attuale cabina elettrica situata all'angolo sud ovest del piazzale può essere spostata e integrata, ampliandola, in uno dei nuovi manufatti, anche sotterranei se necessario, purchè sia facilmente accessibile. Lo stesso dicasi per i contenitori dei rifiuti interrati che devono essere risposizionati nel caso la proposta di progetto lo richieda. La presenza d'infrastrutture nell'area, in particolare nelle adiacenze delle cabine elettriche e in prossimità dello stabile dell'UBS, non impedisce interventi sotterranei, ma presuppone un adeguamento delle stesse in accordo con la proposta progettuale.

Nelle parti interrate si dovrà tenere conto delle esigenze di ventilazione e degli eventuali canali verso l'esterno.

La quota media del lago è 270.60 msl. La quota piezometrica (peggiore, in regime di piena) al piazzale è scuoie si attesta a valori tra 272.90/272.60.

6.4 ESECUZIONE

Vanno cercate delle soluzioni costruttive che riducano al minimo l'impatto sul trasporto pubblico e sulle aree limitrofe. Si chiede al concorrente di illustrare le fasi di attuazione del progetto, con le relative tempistiche d'intervento. Le proposte si devono raccordare con le altre aree adiacenti già sistemate, con eventuali interventi di adattamento.

L'intervento si trova all'interno del perimetro di interesse archeologico (PIA), per cui saranno da prevedere lavori di prospezione prima della fase di cantiere, che potrebbero incidere su tempi e/o costi.

6.5 ACCESSIBILITÀ

Il progetto dovrà garantire il rispetto del requisito di accessibilità, secondo la norma SIA 500, comprese le caratteristiche di idoneità dei materiali di rivestimento (allegato B della norma citata). L'obiettivo è l'ottenimento di spazi a misura di tutti, dove la più ampia gamma di utilizzatori possa fruire dell'offerta del trasporto pubblico e della nuova piazza in modo indipendente. In quest'ottica, l'applicazione dei principi guida del Design for All permette di superare il concetto di accessibilità - intesa come assenza di ostacoli - per approdare a soluzioni per tutti. Per maggiori informazioni: www.designforall.ch

6.6 NORME DI ATTUAZIONE DI PR

Le norme di attuazione del Piano Regolatore attuale, che già indicano la destinazione del luogo quale nodo intermodale per il trasporto pubblico, verranno adattata alle soluzioni che scaturiranno dal presente concorso, per cui non si danno indicazioni particolari sulle distanze, sulle altezze o altri parametri.

6.7 DATI DEI FONDI

I fondi appartengono alla Città di Lugano e hanno le seguenti caratteristiche:

- mapp. 257 Contrada di Verla: 457 m²
- mapp. 259 Via Magatti, parziale
- mapp. 312 Corso Pestalozzi, parziale
- mapp. 314 Via al Forte, parziale
- mapp. 318 via Giovanni Nizzola: 703 m²
- mapp. 319 Piazzale ex Scuole: 4'915 m²
- mapp. 320 Piazzetta della Posta: 824 m²
- mapp. 321 Via Pretorio, parziale

6.8 NORMATIVE E RACCOMANDAZIONI

Fanno stato quelle vigenti al momento della pubblicazione del concorso, in particolare:

- SIA (edite dalla Società Svizzera Ingegneri e Architetti);
- AICAA inerenti alla polizia del fuoco;
- Tutti gli edifici e gli spazi pubblici dovranno essere accessibili senza ostacoli, in tutte le loro parti, nel rispetto della Norma SIA 500.
- Posteggi per cicli, raccomandazione per la pianificazione, la realizzazione e l'esercizio, Manuale, USTRA e Conferenza Bici Svizzera, 2008
- Le norma VSS, in particolare la VSS 640 291, 2021
- "Ondate di calore in città. Basi per uno sviluppo degli insediamenti adattato ai cambiamenti climatici", Ufficio federale dell'ambiente, Berna. Studi sull'ambiente. 2018

6.9 ASPETTI ENERGETICI

Trattandosi di un edificio di proprietà di un ente pubblico, il regolamento (RUEn) impone che tutti gli edifici di loro proprietà, siano essi nuovi o ristrutturati, debbano rispettare lo standard energetico MINERGIE®. Nel caso specifico l'esigenza si riferisce alle parti del programma che lo necessitano, in pratica quelle degli spazi degli Uffici TPL, gli spazi commerciali chiusi e quelli della Polizia Comunale.

La committenza si attende proposte nel senso più ampio della sostenibilità, dall'inserimento territoriale alla corretta risoluzione del trasporto pubblico, dall'impiego di energie rinnovabili all'uso parsimonioso e ecosostenibile dei materiali.

6.10 ORGANIZZAZIONE DEGLI SPAZI

Per il numero dei bus da predisporre sul Piazzale sono necessari, in contemporanea con margine di 3 minuti:

- da via Pretorio/via Cantonale verso Corso Pestalozzi (considerando la pedonalizzazione di via della Posta e/o via Magatti) 5 stalli bus
 - 3 bus articolati
 - 2 bus singoli
- da Corso Pestalozzi verso via Pretorio e Corso Pestalozzi (considerando la pedonalizzazione di via della Posta e/o via Magatti) 8 stalli bus
 - 4 bus articolati
 - 3 bus singoli
 - 1 "mini bus"

I posteggi delle biciclette e dei motocicli non possono essere posizionati a livello terra - per permettere di liberare gli spazi rispetto alla situazione odierna - e devono essere raggiungibili con rampe veicolari adatte per mezzi su due ruote.

Gli spazi per la TPL e la Polizia comunale possono essere situati liberamente a un livello superiore o inferiore, ad eccezione del Front Office (2.1) e del citofono (parte del 3.1), che devono obbligatoriamente essere posti al livello del Piazzale. Il rispetto dei requisiti normativi per gli spazi di lavoro va in ogni modo garantito.

Per lo spostamento verticale di persone prevedere scale e ascensori secondo normativa, di dimensione adeguata allo scopo.

6.11 PROGRAMMA DEGLI SPAZI

Le superfici, quando indicate, sono nette secondo l'art. 2.1 della norma SIA 416 (edizione 2003). Non sono compresi, oltre agli elementi costruttivi, gli spazi di collegamento, corridoi, scale, ecc.

	nr	m2/unità	m2/totali
1	<u>Silo 2 ruote:</u>		
1.1	100		
1.2			
1.3			
1.4			
1.5			
2	<u>Trasporto Pubblico (TPL e ARL):</u>		
2.1			
2.2			
2.3			
2.4			
2.5			
2.6			
3	<u>Polizia Comunale:</u>		
3.1			
3.2			
4	<u>Spazi commerciali:</u>		
4.1			
5	<u>Copertura per spazi commerciali, servizi e piccoli eventi:</u>		
5.1			
6	<u>Servizi e tecnica:</u>		
6.1			
6.2			
6.3			
6.4			
6.5			
6.6			
6.7			

7. CRITERI DI VALUTAZIONE E GIUDIZIO

La Giuria ha valutato i progetti secondo i seguenti criteri:

- aspetti urbanistici:
 - . la riconoscibilità di un concetto chiaro d'intervento nel contesto di pregio ISOS
 - . Il concetto generale di organizzazione degli spazi pubblici a misura di tutti
 - . l'uso parsimonioso dello spazio

- aspetti architettonici:
 - . la qualità architettonica delle parti e del complesso
 - . la chiarezza dei rapporti funzionali delle e tra le parti
 - . l'espressione dei principi del Design for All

- aspetti strutturali e costruttivi:
 - . qualità del concetto strutturale sia nelle parti interrato sia in quelle emergenti
 - . efficienza e rapidità del procedimento esecutivo
 - . adeguata scelta dei materiali, robustezza e durabilità

- aspetti della viabilità:
 - . la chiarezza dei flussi dei veicoli e delle persone
 - . funzionalità come nodo intermodale del trasporto pubblico
 - . la continuità dei percorsi privi di ostacoli

- sostenibilità:
 - . sostenibilità dei materiali e delle soluzioni tecniche, compreso il successivo smaltimento alla fine del ciclo
 - . integrazione degli elementi energetici all'interno delle proposte architettoniche
 - . adattabilità delle soluzioni rispetto a modifiche delle esigenze.

- aspetti finanziari:
 - . sostenibilità finanziaria in relazione ai previsti costi d'investimento
 - . efficienza dei presumibili costi di manutenzione

Gli aspetti relativi ai singoli criteri (che non sono elencati in ordine di priorità) sono stati valutati nel loro complesso e non hanno ricevuto un fattore di ponderazione individuale.

8. CONSEGNA E GIUDIZIO

8.1 CONSEGNA

La consegna degli elaborati è stata fatta, secondo le tempistiche e le modalità indicate nel bando e nelle successive comunicazioni ufficiali, vale a dire gli elaborati cartacei dovevano pervenire entro il 6 ottobre 2023, ore 16.00 e il modello in gesso entro il 20. ottobre 2023, ore 16.00, in forma anonima presso l'indirizzo di contatto. Il notaio ha potuto attestare che gli elaborati sono stati consegnati nei tempi indicati da parte di tutti i concorrenti. Il notaio ha preso in consegna le buste autore sigillate per il riconoscimento alla fine della sessione di giuria. Gli elaborati sono stati ritirati dal coordinatore in data 12 ottobre 2023 per i controlli necessari al rapporto preliminare. I modelli in gesso sono stati ritirati dall'ente banditore in data 3 novembre 2023 e portati sul luogo della giuria e dell'esposizione.

I progetti consegnati sono 37 e riportano i seguenti motti:

- 01 EVERGREEN
- 02 Oktobus
- 03 Ombracolo
- 04 L'UOMO CHE PIANTAVA GLI ALBERI
- 05 OASI
- 06 l'eco della memoria
- 07 FOYER
- 08 INTERCONNESSO
- 09 INCONTRO
- 10 PIAZZA DELLA PERGOLA
- 11 OASI URBANA
- 12 PER TUTTI!
- 13 CARO MAESTRO
- 14 CIELO STELLATO
- 15 navata centrale
- 16 variante 9
- 17 ELISIR
- 18 CRISALIDE
- 19 VIAVAI
- 20 SOTTOSOPRA
- 21 COCÀI
- 22 FRESH
- 23 caleidoscopio
- 24 LUGANO LEAF
- 25 IMPLUVIUM
- 26 FLORA
- 27 EUREKA
- 28 sopra e sotto
- 29 APRITI CIELO
- 30 Oasi
- 31 SUITE
- 32 Canopea
- 33 05:13
- 34 SUPERNOVA
- 35 SILVA
- 36 ARIAL
- 37 LUCE

I progetti numero 05 e 30 hanno lo stesso motto. In accordo con il notaio, per poterli distinguere, si è deciso di nominarli nel seguente modo, tenendo conto dell'ordine di arrivo:

- 05 OASI (1)
- 30 Oasi (2)

Nei successivi passi la denominazione sarà quindi questa.

8.2 ESAME PRELIMINARE

La verifica preliminare tecnica e formale dei progetti ricevuti è stata curata dal coordinatore del concorso, l'architetto Paolo Canevascini, che ha allestito per ognuno di essi una scheda con i risultati e i commenti.

Città di Lugano | Dicastero Sicurezza e Spazi urbani

Divisione Spazi Urbani | Spazi Pubblici

Via Sonvico 4A | 6900 Lugano

Con l'esame preliminare sono stati verificati in particolare i seguenti aspetti dei singoli progetti:

- aspetti formali e di contenuto il cui inadempimento può comportare l'esclusione dal concorso;
- adempimento dei compiti del concorso;
- rispetto del programma e delle condizioni quadro;
- verifica della completezza e comprensibilità degli elaborati e allegati;
- verifica tecnica;
- verifica dei valori dimensionali comparati.

L'esame preliminare è stato approfondito in maniera dettagliata per i progetti che hanno passato il secondo turno di valutazione per quanto riguarda gli aspetti relativi all'accessibilità (espressione dei principi del Design for All), alla viabilità (dettagli dei flussi dei veicoli e delle persone) e alla sostenibilità finanziaria (schede comparate presumibili costi d'investimento, da parte dello studio coordinatore). In questo approfondimento il rapporto preliminare è stato completato dai contributi e dalle specifiche schede di controllo dei consulenti o membri di giuria, vale a dire l'architetto Caterina Cavo (accessibilità) e gli ingegneri Andrea Lorenzi e José Simao (viabilità).

8.3 RIUNIONI DELLA GIURIA

La giuria si è riunita al completo presso il Palazzo dei Congressi di Lugano nei giorni 6 e 7 novembre 2023 per una prima sessione (1. 2. turno di valutazione), e il 18 dicembre 2023 (3. turno di valutazione). In seguito un'ulteriore e definitiva riunione di giuria è stata svolta al 2. Piano di Villa Ciani il giorno 19 gennaio 2024.

Erano pure presenti per gli aspetti di loro competenza i seguenti consulenti: Andrea Lorenzi (tutte le sessioni), Roberto Bianchi (6-7.11 e 18.12) Ivan Continati (7.11 e 18.12), Caterina Cavo (18.12), Manuel Garzoni, Gianni Megaro, Roberto Ferroni (18.12).

8.4 AMMISSIONE AL GIUDIZIO E ALL'ASSEGNAZIONE DEI PREMI

Prima dello svolgimento dei lavori di giuria è stato discusso il tema dell'ammissione al giudizio dei progetti (art. 19.1a del Regolamento SIA 142), espresso chiaramente nel programma di concorso (capitolo 3.4.f Esclusione), vale a dire:

La proposta di concorso sarà esclusa dal giudizio:

- se non è stata consegnata in tempo;
- se è incompleta nelle parti essenziali;
- se è incomprensibile;
- se lascia supporre fini sleali.

Alla giuria viene sottoposto il caso del progetto 24 LUGANO LEAF che è sprovvisto di molti degli elaborati in scala 1:200 richiesti espressamente nel programma di concorso (capitolo 5.2.a) e l'intero progetto è rappresentato con schemi in altre scale. Malgrado questa inosservanza la giuria decide che, sulla base di quanto presentato, il progetto sia comunque comprensibile e giudicabile, quindi ammissibile al giudizio.

In definitiva tutti i progetti inoltrati vengono quindi ammessi alle fasi di giudizio.

Si è inoltre approfondito se escludere o meno dalla discussione sull'assegnazione dei premi (art.19.1b del suddetto Regolamento) alcuni progetti che presentano divergenze rispetto ad alcuni aspetti indicati nel programma di concorso.

In particolare sono state ravvisate le seguenti problematiche:

- divergenze rispetto all'area di concorso (progetto 15);
- divergenze rispetto alle tematiche progettuali o di programma espresse nel bando, vale a dire
 - . uno spazio prevalentemente libero e che non precluda una futura espansione della superficie dedicata alla mobilità pubblica (progetti 03, 06, 11, 20, 23, 24 e 30);
 - . concetto di una grande copertura che possa ospitare una pluralità di funzioni (progetti 04, 32 e 35);

- . adeguato riparo alle persone compresi gli attraversamenti tra le corsie (progetti 03, 04 05, 13, 14, 17, 19, 25, 32 e 35)
- . posizionamento dei posteggi dei cicli (moto e bici) non a livello terreno (progetti 05, 14 e 37)
- . esubero di spazi non richiesti (progetti 03, 06, 24)

Dopo un'approfondita discussione la giuria, data anche la complessità delle tematiche affrontate, decide all'unanimità che tutti i progetti siano ammessi alle fasi di giudizio successive, dove si terrà conto degli aspetti problematici in una valutazione più ampia e approfondita in cui convergano tutti i criteri di giudizio e dove si deciderà infine per l'assegnazione dei premi o degli acquisti.

8.5 SVOLGIMENTO DEL GIUDIZIO

Ai membri della giuria sono stati illustrati i contenuti del rapporto preliminare e la metodologia adottata per il controllo dei progetti. Per il giudizio sono stati esposti i piani dei progetti ammessi e tutta la documentazione consegnata dai concorrenti. Alla giuria è stato messo a disposizione anche il dossier completo consegnato ai concorrenti.

Dopo aver preso conoscenza individualmente dell'intera documentazione presentata, la giuria ha potuto quindi iniziare una prima visione e discussione su tutte le proposte presentate, completate dalle spiegazioni dell'architetto coordinatore. Al termine di questo primo momento la giuria, prima di iniziare i turni di valutazione, intavola una discussione generale sull'insieme delle proposte per far emergere una linea comune di lettura, che possiamo riassumere nelle seguenti tematiche:

- Il senso del Piazzale ex-Scuole all'interno del tessuto urbano di Lugano e la volontà che diventi uno spazio pubblico pregiato di riferimento con una propria forte identità;
- L'esigenza di uno spazio generoso e funzionale per un utilizzo pubblico;
- Il ruolo della copertura nell'ambito del Piazzale, sia per questioni funzionali legate alla mobilità pubblica, ma anche come elemento di richiamo e definizione dello spazio urbano;
- Le differenze sostanziali di percezione del Piazzale a dipendenza delle dimensioni della copertura in altezza e in ampiezza, che ne determinano pure il grado di efficienza funzionale e di protezione ambientale;
- L'importanza per la comodità di fruizione del trasporto pubblico di una copertura che permetta gli attraversamenti al riparo, ma anche i suoi limiti in relazione ai potenziali altri usi dello stesso spazio o alle esigenze ambientali;
- La possibilità espressa da diverse proposte, valutata con positiva sorpresa, di interpretare il tema della copertura in maniera alternativa, privilegiando il concetto di un parco alberato che offra un altro tipo di protezione (ombra, surriscaldamento, ecc.), accompagnate da strutture per l'attesa del trasporto pubblico di dimensione più contenute;
- Le ipotesi di edificare contenuti aggiuntivi rispetto alle esigenze del programma di concorso (mercato coperto, giardini o piazze sopraelevate, contenuti abitativi o commerciali, ecc.) - valutate in maniera critica da parte della giuria - contrapposte alle soluzioni che invece prediligono strutture più leggere e flessibili anche per sviluppi, atteggiamento ritenuto più corretto e lungimirante;
- Le influenze sullo spazio pubblico e sulla sicurezza degli spostamenti delle diverse modalità di organizzazione delle corsie dei bus, che possiamo riassumere in due grandi famiglie:
 - . corsie parallele a Corso Pestalozzi poste sul lato Nord del Piazzale, con lo spazio pubblico a sud;
 - . corsie attorno al piazzale con lo spazio libero al centro;
- Il posizionamento degli accessi al silo per cicli e la loro relazione con la mobilità lenta;
- L'importanza delle scelte di rivestimento del suolo affinché siano risolte sia le esigenze funzionali, sia la corretta proporzione tra superfici permeabili e non;
- L'importanza di attenersi ai tracciati considerati definitivi della linea del Tram-Treno anche perché le proposte alternative non sembrano arrecare nessun vantaggio.

Primo turno di valutazione

Alla fine di questa prima discussione generale la giuria decide di iniziare i lavori plenari valutando positivamente quelle soluzioni che hanno saputo rispondere in maniera convincente, anche su posizioni opposte ma chiare e coerenti, ai pun-

ti esposti precedentemente ed escludere quelle meno convincenti o che non hanno saputo dare una risposta di sufficiente qualità alla complessità dei temi e del contesto.

Rispetto ai criteri di valutazione viene data precedenza ai seguenti aspetti:

- *aspetti urbanistici:*
 - . *la riconoscibilità di un concetto chiaro d'intervento nel contesto di pregio ISOS*
- *aspetti architettonici:*
 - . *la qualità architettonica delle parti e del complesso*
- *aspetti della viabilità:*
 - . *la chiarezza dei flussi dei veicoli e delle persone*

Sono quindi escluse le seguenti proposte:

- 01 EVERGREEN
- 02 Oktobus
- 03 Ombracolo
- 05 OASI (1)
- 06 l'eco della memoria
- 07 FOYER
- 11 OASI URBANA
- 13 CARO MAESTRO
- 16 variante 9
- 22 FRESH
- 24 LUGANO LEAF
- 26 FLORA
- 27 EUREKA
- 28 sopra e sotto
- 29 APRITI CIELO
- 30 Oasi (2)
- 33 05:13
- 34 SUPERNOVA
- 36 ARIAL

Secondo turno di valutazione

Prima di iniziare il secondo turno la giuria decide di fare un sopralluogo nell'area di concorso e valutare sul posto le principali opzioni osservate durante il primo turno di valutazione

La giuria prosegue quindi la valutazione integrando altri criteri indicati nel bando, oltre a quelli già menzionati, vale a dire:

- *aspetti urbanistici:*
 - . *Il concetto generale di organizzazione degli spazi pubblici a misura di tutti*
 - . *l'uso parsimonioso dello spazio*
- *aspetti architettonici:*
 - . *la chiarezza dei rapporti funzionali delle e tra le parti*
- *aspetti strutturali e costruttivi:*
 - . *qualità del concetto strutturale sia nelle parti interrato sia in quelle emergenti*
- *aspetti della viabilità:*
 - . *funzionalità come nodo intermodale del trasporto pubblico*

L'approfondimento di questi aspetti e il confronto tra le varie proposte portano all'esclusione dei progetti ritenuti di qualità globalmente inferiore rispetto ai progetti selezionati per il turno successivo di valutazione, vale a dire:

- 12 PER TUTTI!
- 14 CIELO STELLATO
- 15 navata centrale
- 17 ELISIR
- 18 CRISALIDE

- 19 VIAVAI
- 20 SOTTOSOPRA
- 23 caleidoscopio
- 25 IMPLUVIUM
- 31 SUITE
- 32 Canopea

Terzo turno di valutazione

Il terzo turno di valutazione si svolge nella seconda sessione di giuria, dove vengono approfonditi e riassunti tutti i criteri richiesti, già discussi nelle precedenti fasi, che si completano con i rimanenti criteri:

- *aspetti architettonici:*
 - . *l'espressione dei principi del Design for All*
- *aspetti strutturali e costruttivi:*
 - . *efficienza e rapidità del procedimento esecutivo*
 - . *adeguata scelta dei materiali, robustezza e durabilità*
- *aspetti della viabilità:*
 - . *la continuità dei percorsi privi di ostacoli*
- *sostenibilità:*
 - . *sostenibilità dei materiali e delle soluzioni tecniche, compreso il successivo smaltimento alla fine del ciclo*
 - . *integrazione degli elementi energetici all'interno delle proposte architettoniche*
 - . *adattabilità delle soluzioni rispetto a modifiche delle esigenze.*
- *aspetti finanziari:*
 - . *sostenibilità finanziaria in relazione ai previsti costi d'investimento*
 - . *efficienza dei presumibili costi di manutenzione*

I progetti rimasti in gara sono i seguenti:

- 04 L'UOMO CHE PIANTAVA GLI ALBERI
- 08 INTERCONNESSO
- 09 INCONTRO
- 10 PIAZZA DELLA PERGOLA
- 21 COCÀI
- 35 SILVA
- 37 LUCE

Prima di mettere in relazione i progetti rimasti, la giuria si china di nuovo sulla questione dell'assegnazione dei premi, aspetto emerso all'inizio della prima sessione della giuria e che riguarda alcuni dei progetti rimasti in gara, vale a dire:

- 04 L'UOMO CHE PIANTAVA GLI ALBERI
- 35 SILVA

che non rispondono completamente alla richiesta al concetto di una grande copertura che possa ospitare una pluralità di funzioni e che offra riparo alle persone compresi gli attraversamenti tra le corsie.

e

- 37 LUCE

per il posizionamento dei posteggi dei cicli a livello terreno, benché questo sia stato chiaramente ribadito come non permesso sia nel programma di concorso, sia nelle risposte alle domande (vedi risposta alla domanda 36).

La giuria decide che questi tre progetti (04, 35 e 37) appartengano chiaramente alla casistica dei possibili acquisti, come previsto nel regolamento SIA 142 e descritto in particolare nella relativa linea guida *142i-404f mentions* e che per la qualità espressa possano essere portati avanti nella discussione ed essere inseriti in graduatoria e, in caso di primo rango, anche raccomandati per una successiva elaborazione, a condizione che la decisione della giuria sia presa all'unanimità.

Si mettono in relazione i seguenti 7 progetti rimasti su cui si discute in maniera approfondita e comparata:

04 L'UOMO CHE PIANTAVA GLI ALBERI
08 INTERCONNESSO
09 INCONTRO
10 PIAZZA DELLA PERGOLA
21 COCÀI
35 SILVA
37 LUCE

Nei progetti rimasti si evidenziano strade progettuali distinte, che possiamo qui riassumere:

- soluzione di una grande copertura alternativa, espressa come piazza alberata, unitaria tra le funzioni viarie e di incontro (04 e 35)
- copertura unitaria ad altezza degli edifici che definiscono il piazzale con estensione massima su tutta l'area del piazzale (10, 21 e 37).
- copertura ad altezza minima richiesta con estensione ridotta ad una porzione del piazzale (08), oppure a massima estensione, unitaria nella costruzione, ma frazionata dagli elementi che la compongono a livello terreno (09).

La discussione generale, mette in evidenza il fatto che, malgrado la qualità dei progetti rimasti in gara, nessuna proposta risolva completamente tutte le richieste dell'ente banditore ed esaudisca i criteri di valutazione e giudizio, ma che - per chiarezza d'impostazione, coerenza e qualità generale - si distinguano le seguenti proposte:

04 L'UOMO CHE PIANTAVA GLI ALBERI
10 PIAZZA DELLA PERGOLA
21 COCÀI

Tenuto conto della lunga discussione avvenuta durante il terzo turno di valutazione, la giuria stabilisce che l'importanza del progetto e del comparto all'interno dello sviluppo della Città meriti un'ulteriore giornata di giudizio, affinché la decisione giunga con maturazione e completa condivisione d'intenti. Si organizza di conseguenza una sessione di giuria per il mese successivo.

Valutazione conclusiva, definizione graduatoria, attribuzione dei premi e acquisti

Nella sessione finale la giuria imposta la discussione plenaria entrando nel merito di tutti i sette progetti rimasti in gara nel terzo turno di valutazione, rispetto a tutti i criteri di valutazione. Si mettono in relazione i pregi e gli aspetti meno convincenti di tutte le proposte, per arrivare infine ad un giudizio complessivo condiviso che viene descritto in dettaglio negli specifici commenti ai progetti premiati.

Al termine di questa discussione si definisce all'unanimità una prima proposta di graduatoria.

1. rango / 1. acquisto	04	L'UOMO CHE PIANTAVA GLI ALBERI
2. rango / 1. premio	21	COCÀI
3. rango / 2. premio	10	PIAZZA DELLA PERGOLA
4. rango / 2. acquisto	37	LUCE
5. rango / 3. premio	09	INCONTRO
6. rango / 4. premio	08	INTERCONNESSO
7. rango / 3. acquisto	35	SILVA

Prima di procedere alla discussione finale, si passano quindi in rassegna tutti i progetti eliminati in precedenza per confermare o no la graduatoria o riprendere progetti usciti nei turni di valutazione precedenti.

La graduatoria finale è confermata e definita all'unanimità.

Conformemente al punto 3.8 del programma di concorso, la giuria dispone di un montepremi di CHF 150'000.- (IVA esclusa) per l'attribuzione di 3-8 premi o per eventuali acquisti (max. 40% del montepremi).

La classifica e l'attribuzione dei premi viene così definita all'unanimità:

1. rango / 1. acquisto	04	L'UOMO CHE PIANTAVA GLI ALBERI	38'000.-
2. rango / 1. premio	21	COCÀI	32'000.-
3. rango / 2. premio	10	piazza della pergola	30'000.-
4. rango / 2. acquisto	37	LUCE	17'000.-
5. rango / 3. premio	09	INCONTRO	15'000.-
6. rango / 4. premio	08	INTERCONNESSO	13'000.-
7. rango / 3. acquisto	35	SILVA	5'000.-

8.6 RACCOMANDAZIONE DELLA GIURIA PER LA CONTINUAZIONE DEL MANDATO E CONSIDERAZIONI FINALI

Conformemente all'articolo 23 del Regolamento dei concorsi d'architettura e d'ingegneria SIA 142, analogamente descritto al punto 3.16 del programma di concorso, la giuria raccomanda all'unanimità al committente di attribuire il mandato di progettazione e realizzazione dei temi oggetto del presente concorso all'autore del progetto classificato al primo rango e vincitore del primo acquisto, sulla base degli intenti espressi nel bando.

Il progetto 04 L'UOMO CHE PIANTAVA GLI ALBERI dovrà essere ulteriormente approfondito in base alle raccomandazioni descritte nel presente rapporto, che sono da considerare vincolanti. Per questi approfondimenti la giuria, o parte di essa, è a disposizione della committenza quale accompagnamento nella ricerca della proposta definitiva, al fine di sviluppare il progetto conformemente ai bisogni e agli obiettivi del committente e dei fruitori.

Al termine dei lavori la giuria rileva come i progetti presentati abbiano globalmente proposto soluzioni urbanistiche, architettoniche e paesaggistiche pertinenti al tema dato e di buona qualità generale, distinguendosi nella loro varietà. Sono state discusse e apprezzate anche proposte che pur discostandosi dagli intenti previsti e descritti nel bando di concorso, hanno alimentato un dibattito vivace e aperto e hanno portato alla decisione finale.

La giuria si complimenta con tutti i progettisti per lo sforzo profuso ed i risultati presentati.

La giuria vuole infine ringraziare l'ente banditore per aver organizzato per un tema così peculiare un concorso di progetto, il quale, ancora una volta, ha dimostrato l'importanza di poter confrontare più soluzioni all'interno di uno stesso tema, permettendo così di conoscerne le molteplici sfaccettature e di poter identificare la migliore soluzione possibile.

8.7 ESPOSIZIONE

Le modalità di esposizione dei progetti e la presentazione degli stessi verrà comunicata in maniera separata da parte dell'ente banditore.

8.8 COMMENTI AI PROGETTI PREMIATI

04 L'UOMO CHE PIANTAVA GLI ALBERI

La proposta è molto convincente in quanto la sua impostazione urbanistica, pur non aderendo completamente ad alcuni aspetti previsti nel bando in merito alla copertura per l'attesa degli utenti o quale protezione per gli eventi, attraverso un gesto unico caratterizzato da una piazza alberata, ha il dono di ridare al luogo un forte carattere e una chiara propria identità, che costituiscono gli obiettivi primari espressi dal bando di concorso. La giuria si è chinata sul significato intrinseco dell'estensione della copertura prevista a bando e ha ritenuto che la proposta ne rappresenti un'interessante lettura.

La soluzione è positivamente sorprendente nella sua interpretazione del senso di copertura del luogo - in questo caso attraverso il disegno delle chiome degli alberi che caratterizzano la nuova spazialità del piazzale ex-scuole - con un progetto urbano che risponde alla scala umana e dona al contesto degli edifici adiacenti una valorizzazione degna dell'importanza del comparto. È garantita la percezione trasversale dell'intera estensione del piazzale e il rapporto con il cielo. La scelta di proporre un progetto con alberi di grosso taglio permette il dialogo armonico con la grande scala degli edifici che formano i fronti, mentre al suolo il fruitore gode di un cambio di dimensione più coerente.

Il rigoroso disegno urbano si contraddistingue da filari disposti ad intervalli regolari sia per gli spazi d'attesa del trasporto pubblico, sia per l'area pedonale a sud del piazzale. La composizione rimane in ogni caso flessibile perché non caratterizzata da costruzioni permanenti a livello del terreno, coerentemente condizionata e quindi aderente al disegno e al ritmo della costruzione interrata. L'interazione tra questi due livelli è risolta in maniera estremamente intelligente perché lega visivamente il piano del parcheggio cicli a quello del piazzale, apportando luce e ventilazione naturale alla parte interrata. Le qualità di quest'ultima denotano sensibilità anche rivolta agli spazi ad uso dei fruitori dei veicoli a due ruote che possono discendere al piano degli stalli, che risulta un luogo piacevole e sicuro. Esso è infatti uno spazio continuo intervallato dagli elementi che accolgono la messa a dimora degli alberi. Questi ultimi sono il trait d'union delle funzioni richieste e rispondono in modo contemporaneo ed efficace alle crescenti esigenze di sostenibilità, in particolare relative alla protezione dal surriscaldamento urbano e dalle isole di calore.

L'organizzazione e la separazione tra le corsie dedicate alla movimentazione dei bus e l'ultima fascia pedonale risulta ben calibrata e mantiene una superficie generosa fruibile per eventi e manifestazioni potendo anche accogliere strutture temporanee, a contatto con le aree pedonali verso sud, ben compatibile con la loro possibile estensione lungo Via Magatti.

Apprezzato il concetto di illuminazione, sia nelle parti emergenti sia in quelle interrate, anche in funzione delle esigenze di sicurezza.

Il progetto prevede 5 corsie con possibilità di sosta di 3 bus (due articolati e uno semplice) per ogni corsia, il computo complessivo di 15 è pertanto già maggiore rispetto alle esigenze minime date dal programma. L'ultima corsia viene infatti usata quale corsia di transito e/o di riserva. Almeno in una prima fase d'utilizzo è disponibile una maggiore area pedonale sulla piazza.

Il tema dell'accessibilità è ancora da approfondire, in particolare per ciò che concerne la sistemazione in superficie, ove - in fase di sviluppo del progetto - saranno da definire aspetti legati alla materializzazione degli attraversamenti (asfalto, pavimentazione pregiata, calcestruzzo) e il ribassamento dei marciapiedi, pur apprezzando la necessità di permeabilità per quanto possibile di alcune superfici.

Dal profilo finanziario il progetto rispetta appieno il budget previsto e offre ancora margini di ottimizzazione nella parte interrata. Dal profilo della manutenzione i presumibili costi sono riconducibili in particolare alla pulizia ordinaria del verde e alla conservazione delle strutture leggere.

Raccomandazioni:

La giuria ritiene che alcuni aspetti, che presentano delle possibili criticità, possano e debbano essere risolti all'interno del concetto generale del progetto, che articola coperture leggere ad alberature disposte a filare. In particolare nella zona pedonale a sud dedicata agli eventi, un adattamento della proposta deve poter ospitare un ampliamento modulare della copertura per lo spazio multifunzionale, nelle misure e dotazioni che saranno ridiscusse nei successivi approfondimenti con la committenza. Questi adattamenti devono interessare anche i volumi che ospitano le parti amministrative e commerciali, che andranno integrati maggiormente nel disegno della fascia pedonale, a favore di una soluzione più unitaria e che non ne penalizzi la fluidità.

L'ubicazione e la geometria (in pianta e in sezione) delle rampe di accesso al parcheggio dei cicli non risultano efficaci per la funzionalità dei flussi del trasporto pubblico e vanno riposizionate per permettere una migliore accessibilità da nord e non interrompere i flussi pedonali. Dal profilo della gestione del nodo intermodale la proposta è prevista semaforizzata, non portando migliorie rispetto ad oggi. La giuria ritiene che si possa valutare un accorciamento delle banchine alfine di poter evitare il semaforo lato Piccionaia, a favore dei flussi anche pedonali.

Le coperture delle zone di attesa vanno ottimizzate per dimensione e configurazione strutturale, in accordo con le esigenze dei bus, degli utenti in attesa e la presenza degli alberi, prestando attenzione alla qualità delle superfici sottotetto. Si auspica inoltre che, per unitarietà progettuale, si possa estendere il linguaggio della costruzione delle pensiline anche alla parte dedicata alla fermata Tram-Treno.

L'economicità della struttura interrata presenta sensibili margini di miglioramento, ripensando a un sistema di appoggio con luci minori, con beneficio sulla ripresa della spinta idraulica. In questo ambito è auspicabile valutare una diversa soluzione della messa a dimora degli alberi ad una quota superiore, mantenendo l'apporto di luce naturale al piano interrato.

Nella scelta delle piantumazioni particolare attenzione sarà da rivolgere alle tipologie di essenze, sia per la velocità di realizzazione, sia per una ridotta manutenzione.

21 COCÀI

Il progetto, interessante per la sua impostazione urbanistica, propone una grande copertura translucida che si estende su tutta la superficie del piazzale ex-scuole posizionata all'altezza delle gronde degli edifici circostanti. Viene così a crearsi un grande spazio vuoto e coperto limitato ai lati dalle facciate degli edifici esistenti lasciando così ben visibile la struttura della composizione urbana, seppur mitigata dalla presenza di alberi ad alto fusto. All'interno di questo vuoto e sotto tale copertura, trovano dimora tutte le funzioni richieste dal bando di concorso. Il regolare intercalare tra struttura portante e alberature, suddivide lo spazio in distinte zone funzionali e risponde alle esigenze del programma, offrendo uno spazio generoso disponibile anche per attività pubbliche. Un elemento verticale, quale eccezione del rigido *Raster* dettato da struttura e alberatura, funge da belvedere a conclusione di Via della Posta creando così un interessante aggancio visivo con il lago. Seppur apprezzata da un punto di vista formale, l'idea della grande copertura estesa su tutta la superficie della piazza, pone diversi problemi di ordine funzionale anche in ragione della sua quota, in particolare in relazione all'effettiva protezione dalle intemperie per le persone in attesa del trasporto pubblico. La necessità di irrigare le alberature ed un'adeguata manutenzione delle superfici del tetto in vetro fotovoltaico pongono condizioni supplementari all'esercizio. Il volume della parte interrata, a causa della necessità di interrimento delle alberature, appare sovradimensionato rispetto alle effettive esigenze richieste.

La configurazione del nodo d'interscambio per il trasporto pubblico risulta compatibile con le richieste di attestamento previste ed offre riserve per possibili esigenze future. È mantenuta la semaforizzazione completa del nodo intermodale. L'area di circolazione e di sosta disposta più a sud potrebbe essere, almeno in parte, sfruttata per ampliare l'area pedonale. Ciò garantisce una ampia flessibilità. È significativo rimarcare che la proposta permetterebbe, spostando leggermente il pilone nord-est della copertura, di eliminare il semaforo alla Piccionaia con notevoli benefici a TP e pedoni. Gli utenti del trasporto pubblico beneficiano di unica copertura, le banchine potrebbero, almeno puntualmente, essere aumentate di ampiezza per garantire l'effettiva protezione dalle intemperie. La pavimentazione di tutta la piazza a raso, premessa la necessità di verifica concreta dell'attuazione alla Ldis, risulta interessante al fine di ridurre gli ostacoli verticali dal pedone e bici. La semaforizzazione risulta in parziale disaccordo con la pavimentazione a raso che esplicita la creazione di una zona di incontro. L'accessibilità per le due ruote è valutata in modo positivo, raccogliendo in modo ottimale origini-destinazioni degli utenti, svolgendo gli spostamenti al di sotto della superficie pedonale e del trasporto pubblico.

La struttura portante in legno è generosa e decisamente attrattiva alla vista dell'utente. Essa funge da filtro lamellare per la luce che la attraversa il tetto. Le grandi luci richiedono un alto grado di lavorazione ed un elevato dispendio di materiale per le travi in legno lamellare, che necessitano di alte resistenze o di rinforzi in acciaio. Esse sono sospese alle travi portanti in acciaio a sezione scatolare, disposte sull'estradosso ed esposte direttamente agli agenti atmosferici. Queste ultime sono collegate alla testa dei pilastri, che attraversano il tetto. Il sistema costruttivo è complesso e non fuga ogni dubbio in merito a robustezza e durabilità.

Dal punto di vista dell'accessibilità (Design for All) il progetto si evidenzia per la chiara scelta di realizzare un grande *plateau* ad un'unica quota, soluzione apprezzabile dal punto di vista della fruibilità. La pavimentazione in pietra naturale è simile a quella esistente e appare idonea. Esplicitata anche attenzione per gli utenti con disabilità visiva. La proposta di un punto di vista panoramico al di sopra della pensilina è rappresentato solo parzialmente e non è approfondito in relazione al tema dell'accessibilità per tutti: al posto di un sistema di scale è da privilegiare un accesso motorizzato (ascensore), probabilmente però incompatibile con la finalità anche estetica della soluzione architettonica scelta.

Dal profilo finanziario il progetto si situa ben al di sopra dei margini del budget previsto in tutte le parti d'opera (copertura, parte interrata, sistemazione esterna) con alcune possibilità di ottimizzazione solo nella riduzione dell'estensione della copertura, a discapito della sua efficacia quale protezione data l'altezza, oppure in alcuni elementi architettonici che non sono giudicati essenziali (belvedere e suoi accessi). Dal profilo della manutenzione la copertura vetrata e fotovoltaica (non sufficientemente approfondita) risulta di difficile gestione con potenziali elevati oneri di manutenzione.

10 PIAZZA DELLA PERGOLA

La giuria apprezza la volontà di risolvere le tematiche poste dal programma con un unico gesto chiaro dalla forte connotazione identitaria per il luogo. Il progetto interpreta il piazzale ex scuole come un'unica grande superficie da dedicare prevalentemente alla mobilità lenta, ponendo priorità agli spazi di attesa del mezzo pubblico, che perdono il riferimento dimensionale della banchina trasformandosi in una zona d'incontro per le attività cittadine. In quest'ottica, emerge la criticità del volume commerciale posto linearmente a sbarramento anche visivo al centro della piazza che di fatto la frammenta. La chiara volontà progettuale è veicolata da un aspetto architettonico di monumentalità urbana.

La giuria ha apprezzato la linearità del pensiero sollevando però delle perplessità relative ad una serie di conseguenze legate alle scelte formali e strutturali. L'altezza a cui è posta la copertura permette di mantenere intatti i fronti degli edifici esistenti a cintura della piazza, ma risulta poco efficace quale protezione dalle intemperie. Anche alcuni aspetti legati alla manutenzione e alla tecnica, alla protezione solare, al surriscaldamento, unitamente ai principi statici, hanno sollevato qualche interrogativo.

La soluzione per il TP risulta compatibile con le richieste, essa mantiene la necessità di semaforizzazione completa del nodo intermodale. La semaforizzazione risulta non coerente con la volontà progettuale di dare precedenza ai movimenti pedonali sulla piazza a filo. Questa disposizione del nodo intermodale non permette né una estensione futura degli stalli bus e nemmeno un ampliamento della zona pedonale (specie con la RTTL tappa 2). Il passeggero beneficia di un'unica copertura, le banchine assolvono una duplice funzione, da valutare l'efficacia dei flussi dei passeggeri con quelli dei cittadini in sosta per le funzioni commerciali.

La pavimentazione di tutta la piazza a raso, premessa la necessità di verifica dell'attuazione alla Ldis, risulta interessante al fine di ridurre gli ostacoli verticali per i pedoni e le bici. L'accessibilità per le due ruote è valutata in modo positivo per le bici, mentre risulta perfettibile quella per le moto.

La struttura portante costituita da un graticcio di travi metalliche ortogonali con sezione a doppia T, disposte diagonalmente rispetto alla direzione delle banchine, è generosa ma onerosa. Il modulo elementare di 3.7 m x 3.7 m richiederebbe una struttura secondaria per la vetratura. L'elevato numero di elementi e di connessioni bullonate fortemente sollecitate, oltre che l'utilizzo di profili laminati unitari non ne influenzano favorevolmente la robustezza e l'economicità.

Dal punto di vista dell'accessibilità (Design for All) si apprezza la chiara scelta di realizzare una grande piastra per ottenere una zona pedonale ad un'unica quota. Per quanto riguarda i rivestimenti dell'area pedonale la proposta di pavimentazione in cubetti di porfido va verificata nell'idoneità in modo da garantire l'accessibilità ad ogni tipo di fruitore con opportuni accorgimenti (vedi tabella B della SIA 500). Gli accessi al TP, ai servizi e ai locali commerciali sono considerati risolti.

Dal profilo finanziario il progetto supera in modo sostanziale i margini del budget previsto con le possibilità di ottimizzazione solo nella riduzione dell'estensione della copertura, a discapito della sua forza identitaria ed efficacia quale protezione data l'altezza, oppure nella semplificazione o riduzione di alcuni suoi elementi architettonici (costruzione parte interrata e estensione pavimentazione pregiata).

37 LUCE

Il progetto propone una grande copertura traslucida che definisce chiaramente, dal profilo urbanistico ed architettonico, il comparto. Il nuovo elemento, dall'efficace e contemporanea connotazione eterea, è apprezzato per il suo disegno architettonico e per la sua composizione formale che lo caratterizza quale infrastruttura urbana di riferimento per il contesto cittadino. La copertura è posta alla quota dei tetti del centro storico, valorizzando così le facciate preesistenti che partecipano al palcoscenico della rinnovata piazza e cercando una protezione generalizzata per le attività urbane sottostanti; la giuria si interroga tuttavia sulla sua reale efficacia, in particolare considerando le ingenti intemperie a cui la nuova condizione climatica ci sta abituando.

La giuria ha apprezzato la chiara volontà di generare uno spazio pubblico unitario che cerca una continuità materica e spaziale con il centro storico, sia attraverso l'uso di una pavimentazione pregiata continua, sia definendo nuovi spazi di socialità in prossimità delle facciate degli edifici limitrofi alla piazza. L'intento porta tuttavia con sé potenziali criticità: la massiccia presenza di superfici minerali, a scapito di una superficie drenante limitata, l'assenza di chiare demarcazioni per le manovre del bus, con rischi per gli attraversamenti pedonali, la pavimentazione pregiata poco idonea al trasporto pubblico, la presenza di attività di svago e sosta lungo tutto il perimetro che può generare maggiori conflitti tra bus e pedoni.

Il progetto ambisce a creare una coesione percettiva dello spazio: la pavimentazione di tutta la piazza alla stessa quota risulta interessante al fine di ridurre gli ostacoli verticali per pedone e bici e apprezzabile dal profilo della fruibilità e dell'accessibilità. Il concetto d'unità spaziale si estende anche all'utilizzo della piazza: il mercato diffuso, che beneficia di larghe banchine, cerca un equilibrio con la vocazione di mobilità del nodo intermodale. La giuria apprezza il concetto proposto segnalando tuttavia come l'estensione dell'organizzazione del trasporto pubblico verso sud limiti fortemente la creazione di uno spazio generoso per eventi.

La soluzione proposta per il TP risulta non totalmente compatibile con le richieste di attestamento previste. Vi è per contro data la possibilità, a scapito di parte della piazza, di estendere l'area dedicata ai bus. Le banchine ridotte permettono di gestire l'incrocio lato Piccionaia senza necessità di semaforizzazione e con conseguenti vantaggi sul TP e ML.

È decisamente apprezzabile ed attrattiva la scelta di una copertura leggera in materiale tessile, in combinazione con una struttura metallica generosa ed appoggiata su soli quattro punti. Non è per contro totalmente convincente il raddoppio della struttura tessile attraverso le membrane inferiori, che genera dei grandi volumi chiusi all'interno dei quali si trovano i tiranti. In ragione della geometria scelta e degli elementi di bordo orizzontali e rettilinei, le membrane non hanno una curvatura utile per metterle in tensione e stabilizzarle. La raccolta e lo smaltimento delle acque attraverso i profili di bordo andrebbero affinati per garantire un deflusso senza ristagni.

Dal punto di vista dell'accessibilità (Design for All) il progetto propone la realizzazione di un grande plateau ad una stessa quota; la scelta è apprezzabile da punto di vista della fruibilità. A livello di pavimentazioni la zona veicolare bus è proposta in asfalto, mentre la zona pedonale in pavimentazione pregiata, entrambe le soluzioni appaiono corrette. La zona mercato/punti d'incontro è risolta in calcestruzzo: va verificata nell'idoneità in modo da garantire l'accessibilità ad ogni tipo di fruitore con opportuni accorgimenti (vedi tabella B della SIA 500). La ghiaia, invece, non è idonea.

L'accessibilità per le due ruote è valutata in modo negativo. Non sono previsti degli stalli coperti per le bici: in questo senso la proposta di mantenere gli stalli bici in superficie risulta in contrasto le richieste del bando.

Dal profilo finanziario il progetto è al di sopra dei margini del budget previsto con le possibilità di ottimizzazione solo nella riduzione dell'estensione della copertura, a discapito della sua efficacia quale protezione, data l'altezza, oppure nell'estensione della sistemazione esterna con rivestimenti pregiati, che però costituisce parte del concetto generale. Dal profilo della manutenzione sarà da verificare il sistema di gestione dell'evacuazione delle acque piovane coincidente la struttura.

09 INCONTRO

La giuria ritiene ammirevole la stesura di un rigido pattern su tutta l'area di concorso, all'interno del quale trovano spazio tutte le funzioni richieste nel programma di concorso, in particolare la vasta area protetta da dedicare agli eventi e alla fruizione pedonale. Ad un'attenta analisi, emerge qualche criticità. La volontà dichiarata di mantenere una permeabilità visiva viene negata dalla densità e dalla tipologia delle diverse alberature. I fori in corrispondenza dell'alberatura, espongono alle intemperie proprio quelle aree (le banchine) in cui la protezione dagli agenti atmosferici risulta particolarmente importante. La convivenza tra gli alberi, i pannelli fotovoltaici e la lamiera arabescata desta qualche preoccupazione legata all'efficacia dei diversi obiettivi a cui gli elementi sono preposti. Anche la massiccia manutenzione imposta dal progetto viene giudicata poco sostenibile.

La soluzione per il TP risulta compatibile con le richieste e mantiene la necessità di semaforizzazione completa del nodo intermodale, quindi senza apportare benefici di rilievo. Le due corsie centrali sono poco compatibili con la semaforizzazione del nodo bus. Questa disposizione del nodo intermodale non permette né una estensione futura degli stalli bus e nemmeno un ampliamento della zona pedonale (specie con la RTTL tappa 2).

La gestione dei pedoni e dei motocicli è deficitaria. Il passeggero beneficia di un'unica copertura ma le banchine, considerati i molteplici elementi inseriti, non sono sufficienti ad assorbire i carichi di passeggeri e di permeabilità previsti. L'accessibilità per le due ruote è valutata in modo positivo per le bici, mentre risulta perfettibile per le moto.

La struttura in carpenteria metallica è semplice e costituita da un sistema di travi a sezione scatolare. Quelle principali sono disposte in direzione perpendicolare alle banchine, quelle secondarie sono ortogonali ad esse. L'aggiunta dei pannelli in lamiera perforata filtranti la luce al di sotto della struttura crea un onere supplementare di manutenzione. Il volume interrato è generoso e con ampie luci. Una riduzione del volume e una maggior densità di pilastri a riduzione delle luci sarebbe ben possibile e benefica per l'economicità della proposta.

Dal punto di vista dell'accessibilità (Design for All) si nota il mantenimento dell'attuale posizione e configurazione degli attraversamenti all'interno della pensilina del TP. Gli accessi alle varie zone pubbliche (banchine, piazzale mercato) sono previsti attraverso rampe con pendenze idonee. I rivestimenti con pavimentazione in pietra e asfalto risultano di principio idonei, benchè non siano precisate maggiori informazioni sulla finitura. I servizi igienici pubblici e gli uffici al P-1 sono raggiungibili tramite lift, che però risultano in posizione baricentrica rispetto all'area di progetto, ma più lontani dai locali sanitari. Inoltre, il percorso pedoni/motocicli risulta condiviso, sollevando qualche dubbio sulla sicurezza.

Dal profilo finanziario il progetto si avvicina ai margini del budget previsto con possibilità di ottimizzazione nella stratificazione costruttiva della copertura e nell'organizzazione interna della parte interrata, non particolarmente efficiente con conseguente eccessiva volumetria.

08 INTERCONNESSO

Il progetto si contraddistingue per una chiara impostazione urbanistica: una grande piazza, con uno spazio di pertinenza per lo scambio intermodale del TP, definito da una funzionale copertura, ed uno pedonale quale luogo per attività ed eventi pubblici, ad estensione delle zone pedonali adiacenti al comparto. La giuria apprezza la chiarezza nel voler definire funzionalmente la piazza ma reputa che la cesura tra la parte legata al trasporto pubblico e quella pedonalizzata sia troppo marcata e i volumi posti parallelamente alle fermate dei bus generino una separazione eccessiva che penalizza la percezione complessiva del comparto. Anche la zona prettamente pedonale risulta frammentata con un'alternanza di parti alberate e spazi coperti; quest'ultimi, scomposti in diverse unità, risultano poco funzionali se pensati a dispositivi di copertura per eventi.

La volontà di creare uno spazio unitario, con le differenze funzionali sopracitate, è evidenziato dalla scelta dell'utilizzo di una pavimentazione pregiata omogenea su tutta la superficie, eccezion fatta per le parti di percorrenza veicolare. La scelta risulta conseguente al concetto proposto ma delinea una superficie pubblica estremamente minerale e poco permeabile.

Le scelte architettoniche adottate per le strutture di copertura, sia per quella principale per il TP che quelle ubicate in zona pedonale, risultano poco convincenti: l'espressione è troppo eterogenea per l'uso di diverse soluzioni materiche (metallo per le componenti strutturali, legno per controsoffittatura, inverdimento alla quota di gronda) che aggiungono complessità alla già eterogenea immagine del comparto. La concezione strutturale necessita approfondimenti, con particolare riferimento alla stabilità dei pilastri a forcella.

La soluzione per il TP risulta compatibile con le richieste di attestamento previste e pone un buon grado di confort per l'utente che risulta essere sempre al coperto. Gli spazi di sosta dei passeggeri risultano dimensionati in modo insufficiente ed è pertanto da prevedere un allargamento delle banchine a scapito dell'area pedonale a sud. Il nodo intermodale è previsto totalmente semaforizzato non permettendo quindi di avere un miglioramento (TP e ML) rispetto alla situazione attuale. Questa disposizione del nodo intermodale non permette né una estensione futura degli stalli bus e nemmeno un ampliamento della zona pedonale (specie con la RTTL tappa 2).

L'accessibilità per le due ruote è sita ad est e ovest evitando quindi transiti nella piazza pedonale o in promiscuità con il TP. Per contro vanno riviste le origini-destinazioni valutando un accesso misto bici-moto.

La struttura portante in carpenteria metallica è semplice e costituita da un sistema di travi principali disposte in direzione perpendicolare alle banchine e da travi secondarie ortogonali ad esse. Essa non ha relazione con la forma e la geometria del rivestimento inferiore e con il posizionamento delle zone vetrate nel tetto. La stabilizzazione trasversale attraverso l'incastro dei pilastri assai snelli lascia qualche dubbio, auspicabile sarebbe l'adattamento del sistema a cavalletto anche per questa funzione.

Dal punto di vista dell'accessibilità (Design for All), si nota che oltre all'attuale posizione dei due attraversamenti all'interno della pensilina del TP, ne viene implementato un terzo all'incrocio tra Via Pretorio e Corso Pestalozzi, soluzione che favorisce una maggiore continuità dei percorsi pedonali. È interessante la volontà di mantenere gli attraversamenti alla stessa quota dell'area del marcato e dei marciapiedi. Da approfondire come risolvere, però, il raccordo con salto di quota tra il marciapiede lato fermata Tram-Treno e l'attraversamento verso la nuova pensilina.

Dal profilo finanziario il progetto si attesta nei margini del budget previsto con possibilità di ottimizzazione nelle stratificazioni costruttive della copertura e della soletta tra parte interrata e il piano terreno. Dal profilo della manutenzione la gestione non appare di particolare onerosità.

35 SILVA

Il progetto si caratterizza per la semplicità urbanistica dell'impianto, che definisce due zone tra loro interconnesse: a sud quella pedonale e a nord l'area riservata al nodo intermodale. La prima, strettamente relazionata ai percorsi che si estendono fino al lago (e per i quali si ipotizza una futura pedonalizzazione) è caratterizzata da una folta alberatura che definisce uno spazio di qualità e a misura d'uomo, e che costituisce una buona risposta al fenomeno del surriscaldamento urbano. Al suo interno, due volumi stretti e allungati, che si sviluppano su due piani, contribuiscono a stabilire interessanti relazioni spaziali rispetto al contesto.

Le rampe di entrata e uscita dal piano interrato sono correttamente posizionate all'esterno dello spazio pedonale. L'approccio minimale, se da un lato sembra poter garantire flessibilità, dall'altro risulta essere estremamente schematico. In generale, la disposizione degli alberi, molto frammentata, risulta priva di un concetto chiaro. La dimensione delle pensiline è insufficiente e il loro linguaggio architettonico risulta poco approfondito e privo di qualità.

La soluzione per il TP risulta compatibile con le richieste, pur mantenendo la necessità di semaforizzazione completa del nodo. L'ingresso e l'uscita dei bus dagli stalli possono risultare complessi. Inoltre la disposizione del nodo non permette né una estensione futura degli stalli bus e nemmeno un ampliamento della zona pedonale.

La struttura del posteggio interrato presenta luci generose, da cui risulta un elevato dispendio di materiale. Le altezze variabili nello spazio non sono desiderabili. Le pensiline per il trasporto pubblico hanno una struttura semplice, la loro superficie è tuttavia esigua e non adeguate all'elevato numero di utenti in attesa dei collegamenti sulle banchine.

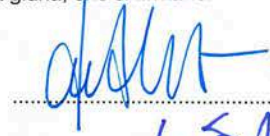
Dal punto di vista dell'accessibilità (Design for All) si evidenzia come venga mantenuta l'attuale configurazione di una serie di marciapiedi - rialzati rispetto alla quota della strada - per accedere al TP, ma l'accessibilità del raccordo è da approfondire. La zona pedonale è rivestita con blocchi di granito posati su sabbia, soluzione accessibile solo con giunti accostati. Per la zona veicolare il rivestimento è proposto in dadi mentre per la zona mercato in calcestruzzo: va verificata nell'idoneità in modo da garantire l'accessibilità ad ogni tipo di fruitore con opportuni accorgimenti.

Il progetto rispetta il budget previsto. I costi di manutenzione si limitano alla pulizia ordinaria del verde.

8.9 APPROVAZIONE

Il presente rapporto di giuria è stato approvato dal committente e dalla giuria, che si firmano:

La presidentessa Karin Valenzano Rossi



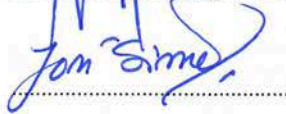
I membri Gino Boila



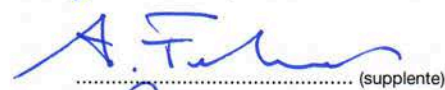
Nicoletta Crivelli



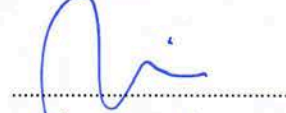
José Simao



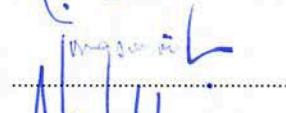
Andrea Felicioni

 (supplente)

Roberto Briccola



Joao Gomes da Silva



Mia Hägg



Massimo Laffranchi



Matteo Inches



Silvia Barrera

 (supplente)

Lugano, 19 gennaio 2024

8.10 ATTRIBUZIONE DELLE BUSTE AUTORE

Al termine della stesura del rapporto e della definizione dei premi, alla presenza del notaio del concorso, avvocato Fabio Parini, si procede all'identificazione degli autori e togliendo l'anonimato in ordine di graduatoria.

Identificazione degli autori dei progetti premiati:

04 L'UOMO CHE PIANTAVA GLI ALBERI, **1. rango / 1. acquisto**

Architetto e capofila	Studio we arch. Sagl, 6900 Lugano
Architetto 2	St. architettura e pianificazione Guscetti, 6648 Minusio
Ingegnere civile 1	Studio d'ingegneria Molinari Consulenze SA, 6900 Lugano
Ingegnere civile 2	Pini Group SA, 6900 Lugano
Ingegnere del traffico	Brugnoli e Gottardi Ingegneri Consulenti SA, 6908 Massagno
Progettista illuminotecnica	Reflexion AG, 8005 Zürich

21 COCÀI, **2. rango / 1. premio**

Architetto e capofila	Massimo Frasson Architetto, 6648 Minusio
Architetto 2	Lorenzo Roberto Pini, 22027 Ronago (Italia)
Ingegnere civile	Studio ingegneria Lepori SA, 6950 Tesserete
Ingegnere del traffico	Comal.ch SA, 6900 Lugano
Architetto paesaggista	Olos Atelier di Valentina Del Motto, 21100 Varese (Italia)

10 PIAZZA DELLA PERGOLA, **3. rango / 2. premio**

Architetto e capofila	Boltas Bianchi Architetti Sagl, 6982 Agno
Ingegnere civile	Pini Group SA, 6900 Lugano
Ingegnere del traffico	Studio d'ingegneria Francesco Allievi SA, 6612 Ascona

37 LUCE, **4. rango / 2. acquisto**

Architetto e capofila	Enrico Dematté Elena Fontana Architekten Sagl, 6900 Lugano
Ingegnere civile	Ingegneri Pedrazzini Guidotti Sagl, 6900 Lugano
Ingegnere del traffico	IBV Hüsler AG, 8001 Zürich
Architetto paesaggista	Officina del paesaggio Sagl, 6901 Lugano

09 INCONTRO, **5. rango / 3. premio**

Architetto e capofila	Luca Gazzaniga Architetti Sagl, 6900 Lugano
Ingegnere civile	Masotti & Associati SA, 6500 Bellinzona
Ingegnere del traffico	Studio d'ingegneria Francesco Allievi SA, 6612 Ascona

08 INTERCONNESSO, **6. rango / 4. premio**

Architetto e capofila	Floriani e Strozzi Architetti Sagl, 6900 Paradiso
Ingegnere civile	Marcionelli E Winkler + Partners SA, 6900 Lugano
Ingegnere del traffico	Studio d'ingegneria Francesco Allievi SA, 6612 Ascona

35 SILVA, **7. rango / 3. acquisto**

Architetto e capofila	Studio di architettura Lorenzo Felder SA, 6900 Lugano
Ingegnere civile	Petoud ingegneri SA, 6904 Lugano
Ingegnere del traffico	Studio d'ingegneria Francesco Allievi SA, 6612 Ascona
Architetto paesaggista	Land Suisse Sagl, 6900 Lugano
Progettista illuminotecnica	Lucespazio Lighting Design, 6900 Lugano

Identificazione degli autori dei progetti non premiati:

01 EVERGREEN

Architetto e capofila	Mario Botta Architetti, 6850 Mendrisio
Ingegnere civile	Lurati Muttoni Partner SA, 6850 Mendrisio
Ingegnere del traffico	Studio d'ingegneria Francesco Allievi SA, 6612 Ascona

02 Oktobus

Architetto e capofila	Arteco Associati Sagl, 6900 Massagno
Ingegnere civile	Zanini SA, 6926 Montagnola
Ingegnere del traffico	Studio di ingegneria Ferella Falda SA, 6924 Sorengo

03 Ombracolo

Architetto e capofila	Arquivio architects slp, 28028 Madrid (Spagna)
Ingegnere civile	Ingegneri Spp SA, 6963 Pregassona
Ingegnere del traffico	Studio d'ingegneria Francesco Allievi SA, 6612 Ascona

05 OASI (1)

Architetto e capofila	Buzzi Studio d'architettura, 6600 Locarno
Ingegnere civile	Dr Lüchinger + Meyer Bauingenieure AG, 8005 Zurigo
Ingegnere del traffico	Studio d'ingegneria Francesco Allievi SA, 6612 Ascona
Architetto paesaggista	MOFA urban landscape studio GmbH, 8037 Zürich
Progettista illuminotecnica	Lucespazio Lighting Design, 6900 Lugano

06 l'eco della memoria

Architetto e capofila	Arch. Edy Quaglia, 6933 Muzzano
Ingegnere civile	Project Partners Ltd Consulting Engineers, 6926 Montagnola
Ingegnere del traffico	Lucchini Mariotta e Associati SA, 6760 Faido

07 FOYER

Architetto e capofila	Matteo Clerici architetto, 6900 Paradiso
Ingegnere civile	Bonalumi Ferrari Partner SA, 6512 Giubiasco
Ingegnere del traffico	Bonalumi Ferrari Partner SA, 6512 Giubiasco

11 OASI URBANA

Architetto e capofila	Arch. Alessandro Pagliuca, 6526 Prosito
Architetto 2	Arch. Lorenzo Rizzuti, 6986 Novaggio
Ingegnere civile	AFRY Svizzera SA, 6802 Rivera
Ingegnere del traffico	AFRY Svizzera SA, 6802 Rivera
Progettista illuminotecnica	AFRY Svizzera SA, 6802 Rivera

12 PER TUTTI!

Architetto e capofila	Lopes Brenna Sagl, 6830 Chiasso
Ingegnere civile	Borlini & Zanini SA, 6926 Montagnola
Ingegnere del traffico	Studio d'ingegneria Francesco Allievi SA, 6612 Ascona

13 CARO MAESTRO

Architetto e capofila	Gaëlle Verrier, 22035 Canzo (Italia)
Architetto 2	Giacomo Ortalli, 22035 Canzo (Italia)
Ingegnere civile	Passera & Associati studio d'ingegneria civile SA, 6912 Lugano-Pazzallo
Ingegnere del traffico	Studio di ingegneria Ferella Falda SA, 6924 Sorengo
Architetto paesaggista	Officina del paesaggio Sagl, 6901 Lugano

14 CIELO STELLATO

Architetto e capofila	Giulia e Hermes Killer Architetti Sagl,
Ingegnere civile	IM Maggia Engineering SA, 6601 Locarno
Ingegnere del traffico	Brugnoli e Gottardi Ingegneri consulenti SA, 6908 Massagno
Progettista illuminotecnica	Lucespazio Lighting Design, 6900 Lugano

15 navata centrale

Architetto e capofila
Ingegnere civile
Ingegnere del traffico

Mauro Malisia studio di Architettura, 6600 Muralto
Anastasi & Partners SA, 6600 Locarno
Studio di ingegneria Ferella Falda SA, 6924 Sorengo

16 variante 9

Architetto e capofila
Ingegnere civile
Ingegnere del traffico

Homa Architetti Sagl, 6600 Muralto
Jelmoni Ingegneria SA, 6616 Losone
Studio d'ingegneria Francesco Allievi SA, 6612 Ascona

17 ELISIR

Architetto e capofila
Ingegnere civile
Ingegnere del traffico
Architetto paesaggista
Progettista illuminotecnica

Tocchetti architetti e ingegneri, 6900 Lugano
Ingegneri Pedrazzini Guidotti Sagl, 6900 Lugano
Brugnoli e Gottardi Ingegneri Consulenti SA, 6908 Massagno
Officina del paesaggio Sagl, 6901 Lugano
Elettroconsulenze Solcà SA, 6850 Mendrisio

18 CRISALIDE

Architetto e capofila
Ingegnere civile
Ingegnere del traffico

Tessa Vollmeier, 8004 Zurigo
Fanzun AG, 8003 Zürich
CSD ingegneri SA, 6900 Lugano

19 VIAVAI

Architetto e capofila
Ingegnere civile
Ingegnere del traffico

Buletti Fumagalli Del Fedele Bernardi arch. Sagl, 6900 Lugano
Lurati Muttoni Partner SA, 6850 Mendrisio
Studio di ingegneria Ferella Falda SA, 6924 Sorengo

20 SOTTOSOPRA

Architetto e capofila
Architetto 2
Ingegnere civile
Ingegnere del traffico

Piero Conconi Architetto, 6900 Lugano
Boris Hämmerli Architetto, 6500 Bellinzona
Ruprecht Ingegneria SA, 6912 Lugano-Pazzallo
Brugnoli e Gottardi Ingegneri Consulenti SA, 6908 Massagno

22 FRESH

Architetto e capofila
Ingegnere civile
Ingegnere del traffico
Progettista illuminotecnica

Thomas Schlichting Architetto ETH SIA OTIA, 6900 Lugano
Passera & Associati studio d'ingegneria civile SA, 6912 Lugano-Pazzallo
Studio di ingegneria Ferella Falda SA, 6924 Sorengo
Gattoni Piazza Sagl, 6945 Origgio

23 caleidoscopio

Architetto e capofila
Ingegnere civile
Ingegnere del traffico
Architetto paesaggista
Progettista illuminotecnica

Cappelletti Sestito Architetti Sagl, 6962 Viganello
Ruprecht Ingegneria SA, 6912 Lugano-Pazzallo
Studio di ingegneria Ferella Falda SA, 6924 Sorengo
Valerio Cozzi Architetto, 20028 San Vittore Olona (Italia)
Lucespazio Lighting Design, 6900 Lugano

24 LUGANO LEAF

Architetto e capofila
Ingegnere civile
Ingegnere del traffico

Matteo Huber Architect. and Urban Planning, 6900 Lugano
Pini Group SA, 6900 Lugano
Studio d'ingegneria Francesco Allievi SA, 6612 Ascona

25 IMPLUVIUM

Architetto e capofila
Ingegnere civile
Ingegnere del traffico

Remo Leuzinger Architetto Sagl, 6900 Lugano
Borlini & Zanini SA, 6926 Montagnola
Citec Ingénieurs Conseils SA, 1211 Genève

26 FLORA

Architetto e capofila
Ingegnere civile
Ingegnere del traffico

Jachen Könz architetto fas, 6900 Lugano
Muttoni et Fernández Ing. Conseils SA, 1024 Ecublens
Brugnoli e Gottardi Ingegneri consulenti SA, 6908 Massagno

27 EUREKA

Architetto e capofila
Ingegnere civile
Ingegnere del traffico

Enrico Garbin 2 Architetti Sagl, 6901 Lugano
Passera & Associati studio d'ingegneria civile SA, 6912 Lugano-Pazzallo
Studio di ingegneria Ferella Falda SA, 6924 Sorengo

28 sopra e sotto

Architetto e capofila
Architetto 2
Ingegnere civile
Ingegnere del traffico

Studio d'architettura Grasso e Giordani, 6900 Lugano
Realval SA, 6900 Lugano
De Giorgi & Partners Ingegneri Consulenti SA, 6600 Muralto
Studio di ingegneria Ferella Falda SA, 6924 Sorengo

29 APRITI CIELO

Architetto e capofila
Ingegnere civile
Ingegnere del traffico

Mattia Canepa Architetto, 6805 Mezzovico-Vira
Comal.ch SA, 6900 Lugano
Comal.ch SA, 6900 Lugano

30 Oasi (2)

Architetto e capofila
Ingegnere civile
Ingegnere del traffico

Campopiano architetti Sagl, 6500 Bellinzona
Pini Group SA, 6900 Lugano
CSD ingegneri SA, 6900 Lugano

31 SUITE

Architetto e capofila
Ingegnere civile
Ingegnere del traffico

Acerbi Zaccara Architetti Snc, 6900 Lugano
Casanova Ingegneria SA, 6912 Pazzallo
Studio di ingegneria Ferella Falda SA, 6924 Sorengo

32 Canopea

Architetto e capofila
Architetto 2
Ingegnere civile
Ingegnere del traffico

Stefano Moor Architetto, 6900 Lugano
Guidotti Architetti SA, 6513 Monte Carasso
Structurame Sàrl, 1201 Genève
Lucchini Mariotta e Associati SA, 6760 Faido

33 05:13

Architetto e capofila
Ingegnere civile
Ingegnere del traffico

Loeb Sarli Architekten GmbH, 4054 Basel
CSD Ingegneri SA, 6900 Lugano
CSD Ingegneri SA, 6900 Lugano

34 SUPERNOVA

Architetto e capofila
Ingegnere civile
Ingegnere del traffico
Architetto paesaggista
Progettista illuminotecnica

Aramis Vincenzi Architetto, 8802 Kilchberg (ZH)
AFRY Svizzera SA, 6802 Rivera
AFRY Svizzera SA, 6802 Rivera
Olos Atelier di Valentina Del Motta, 21100 Varese (Italia)
AFRY Svizzera SA, 6802 Rivera

36 ARIAL

Architetto e capofila
Architetto 2
Ingegnere civile
Ingegnere del traffico

OVO Atelier d'architecture Sarl, 75020 Paris (France)
Romina Grillo (ditta individuale), 8004 Zürich
Küng et associés SA, 1040 Echallens
Citec Ingénieurs Conseils SA, 1211 Genève