



Comune di Ronco s./ Ascona

Comparto Due Cappelle

Rapporto della giuria

**Concorso di architettura a una fase con procedura libera
per la progettazione del comparto Due Cappelle**



Organizzazione:
Municipio di Ronco s./ Ascona

Indirizzo:
Comune di Ronco s./ Ascona
Via Livurcio 4
CH-6622 Ronco s./ Ascona, Svizzera
tel. +41 (0)91 786 98 80
e-mail: cancelleria@ronco-s-ascona.ch

Ronco s./ Ascona, febbraio 2024 V_3 (23.02.2024)

INDICE

1.	INTRODUZIONE.....	4
1.1	Tema.....	4
1.2	Obiettivi della committenza.....	5
1.3	Criteri di giudizio.....	5
2.	PROCEDURA.....	6
2.1	Committente.....	6
2.2	Genere e tipo di concorso.....	6
2.3	Basi legali e riferimenti regolamentari.....	6
2.4	Coordinatore del concorso.....	7
2.5	Condizioni di partecipazione.....	7
2.6	Ammissione al concorso.....	7
2.7	Montepremi e acquisti.....	8
2.8	Composizione della giuria.....	8
2.9	Svolgimento degli incontri della giuria.....	9
2.10	Consegna dei progetti.....	9
2.11	Esame preliminare dei progetti.....	10
2.12	Ammissione al giudizio.....	11
3.	ESAME DELLA GIURA.....	11
3.1	Svolgimento della procedura di esame della giuria.....	11
3.2	Primo giro di esame.....	11
3.3	Secondo giro di esame.....	12
3.4	Terzo giro di esame e ripescaggio.....	13
3.5	Quarto giro di esame finale e ripescaggio.....	13
3.6	Graduatoria e assegnazione dei premi.....	14
3.7	Raccomandazioni della giuria.....	15
3.8	Comunicazione dei risultati del concorso.....	16
3.9	Esposizione.....	16
4.	APPROVAZIONE.....	17
5.	AUTORI.....	18
6.	COMMENTO AI PROGETTI.....	24
6.1	I progetti migliori (rango 1° - 3°).....	24
6.2	Gli altri progetti premiati (rango 4° - 8°).....	35

1. INTRODUZIONE

1.1 Tema

Nel 2018 il Municipio di Ronco s./ Ascona ha avviato un Processo di riflessione partecipativo per la sistemazione degli spazi pubblici centrali del Comune. Al termine del processo sono state elaborate delle schede tecniche per ciascuno degli spazi strategici individuati.

Nel 2021 il Comune di Ronco s./ Ascona ha sviluppato, tramite procedura di Mandato di studi in parallelo (MSP), una visione unitaria per cinque spazi pubblici. Il 25 marzo 2022, infine, sono stati presentati alla popolazione i risultati del MSP.

Il rapporto del Collegio di esperti ha emanato delle raccomandazioni per ciascuno dei cinque spazi pubblici oggetto del MSP.

I cinque spazi pubblici sono i seguenti:

- Piazza della Madonna delle Grazie e Piazza del Semitori
- Nucleo di Ronco s./ Ascona
- Via delle Scuole
- Vaticano
- **Due Cappelle**

Il comparto Due Cappelle, oggetto del presente concorso, è il primo spazio pubblico ad essere preso in considerazione in vista della sua riqualificazione. Questo comparto comprende un certo numero di posteggi necessari per servire il nucleo di Ronco s./ Ascona.

La conformazione del territorio e la struttura insediativa (nucleo tradizionale) non permettono la realizzazione di un numero sufficiente di parcheggi. Vi è dunque necessità di realizzare alcuni posteggi in struttura (autosilo). Il comparto Due Cappelle è da tempo individuato come zona ideale da adibire almeno in parte a parcheggio e risposta a nascondere dalla vista i veicoli posteggiati.

Il presente concorso di architettura a una fase, in procedura libera, è una chiara risposta da parte del Municipio alla necessità di realizzare parcheggi. Sulla base dei risultati del MSP è scaturita l'opportunità di realizzare oltre al parcheggio anche degli appartamenti primari.

Attualmente il fondo 730 RFD, a Piano regolatore, è definito come zona per Edifici ed attrezzature d'interesse pubblico (EAP) ed è da adibire a Posteggi pubblici (autosilo con 50 posti auto coperti (denominazione: Pc50), ad alcuni posti auto all'aperto (denominazione: P18) lungo Via Barcone e area di svago (parco giochi).

Nel 2021 il Municipio, in vista della riqualificazione auspicata del comparto Due Cappelle, ha dato avvio a una variante di Piano regolatore volta all'inserimento di contenuti abitativi nel comparto. L'incarto di variante è stato trasmesso il 2 settembre 2021 ai servizi cantonali per l'esame preliminare. Il 9 dicembre 2022 il Municipio ha ricevuto l'esito dell'esame preliminare.

Il Municipio ha ritenuto giudizioso, prima di finalizzare la variante di PR, attendere l'esito del presente concorso di architettura. Il progetto laureato verrà quindi tradotto in norme nella variante di PR in corso per il comparto Due Cappelle.

1.2 Obiettivi della committenza

L'obiettivo del presente concorso di progetto è determinare la migliore soluzione per la riqualificazione del comparto Due Cappelle comprendente i contenuti auspicati:

- autosilo
- appartamenti primari di diverse dimensioni

Il progetto presentato dai partecipanti al concorso dovrà proporre una soluzione concreta, tecnicamente fattibile e finanziariamente sostenibile, che possa essere sviluppata a tappe (prima tappa autosilo, seconda tappa appartamenti primari).

Il Municipio si riserva la possibilità di costruire soltanto la prima tappa (autosilo), la quale deve apparire come un progetto completo nel suo insieme. Gli appartamenti potranno essere realizzati in una fase successiva.

Gli appartamenti primari devono essere di diverse dimensioni, flessibili e capaci di ospitare utenze con diverse necessità come giovani, anziani e famiglie con bambini.

Ogni concorrente è stato tenuto a consegnare una sola proposta di progetto (le varianti non erano ammesse).

1.3 Criteri di giudizio

La giuria ha valutato i progetti applicando i criteri seguenti. Gli aspetti relativi ai singoli criteri (elencati senza un ordine di priorità) sono valutati nel loro complesso e non ricevono un fattore di ponderazione individuale.

Urbanistica

- riconoscibilità di un concetto chiaro d'intervento in dialogo con il paesaggio per entrambe le tappe progettuali;
- capacità dell'intervento di porsi quale elemento qualificante nel quartiere;
- precisione nei vari raccordi fra i diversi contenuti con le diverse quote altimetriche del contesto.

Architettura

- espressione e coerenza delle scelte architettoniche, costruttive e strutturali per entrambe le tappe progettuali;
- qualità degli spazi interni ed esterni;
- funzionalità dell'opera;
- qualità degli appartamenti primari (di diverse tipologie).

Aspetti costruttivi e di sostenibilità

- fattibilità della realizzazione a tappe;
- ottimizzazione degli aspetti economici ed energetici del progetto;
- razionalizzazione nelle scelte a livello di scavo e struttura;
- sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

2. PROCEDURA

2.1 Committente

Il Committente del concorso è il Comune di Ronco s./ Ascona, rappresentato dal suo Municipio.

Comune di Ronco s./ Ascona
Via Livurcio 4
CH-6622 Ronco s./ Ascona

2.2 Genere e tipo di concorso

Si tratta di un **concorso di progetto secondo procedura libera a una fase**, giusta l'art. 12 cpv. 1 lett a) CIAP, gli artt. 19 a 33 RLCPubb/CIAP e gli artt. 3 e 6 del Regolamento SIA 142.

È chiesto di elaborare un progetto urbanistico-architettonico (scala 1:500 – 1:200), che risponda ai quesiti fondamentali posti dal programma di concorso. La giuria valuterà i progetti ammessi al giudizio e sceglierà per la graduatoria da un minimo di 4 a un massimo di 8 proposte da premiare ed eventualmente acquistare.

Il concorso segue una procedura anonima, pertanto l'accertamento dei nominativi degli autori, la pubblicazione finale del rapporto della giuria e l'esposizione degli elaborati, avverrà dopo che la giuria avrà espresso il giudizio finale.

2.3 Basi legali e riferimenti regolamentari

Sono applicabili:

- Concordato intercantonale sugli appalti pubblici (CIAP) del 25 novembre 1994 / 15 marzo 2001;
- Decreto esecutivo di approvazione delle direttive di applicazione CIAP, del 6 novembre 1996;
- Regolamento di applicazione della legge sulle commesse pubbliche e del concordato intercantonale sugli appalti pubblici (RLCPubb/CIAP) del 12 settembre 2006;

- Regolamento dei concorsi d'architettura e d'ingegneria SIA 142/2009 (versione italiana, con linee guida aggiuntive).
- Legge cantonale sulle commesse pubbliche (LCPubb) del 20 febbraio 2001;

Queste prescrizioni e le disposizioni del presente programma di concorso sono accettate dall'ente banditore, dalla giuria e dai partecipanti che, inoltrando la loro candidatura e il loro progetto, le accettano senza riserve, così pure le risposte alle domande di chiarimento che lo integrano.

2.4 Coordinatore del concorso

L'organizzazione e il coordinamento del concorso sono affidati allo studio di architettura e pianificazione Guscetti di Minusio. La persona incaricata è l'arch. Giovanni Guscetti.

2.5 Condizioni di partecipazione

Le condizioni di partecipazione indicate nel programma di concorso devono essere rispettate da tutti i progettisti coinvolti per tutta la durata della procedura.

Il mancato rispetto delle condizioni di partecipazione da parte dell'architetto e/o dell'ingegnere civile comporta l'esclusione dell'intero gruppo dalla procedura.

Composizione del team di progetto:

È obbligatoria la formazione di gruppi di lavoro interdisciplinari (team di progetto) composti dalle seguenti due professioni: **architetto** e **ingegnere civile**.

Ogni professionista (o studio) può partecipare ad un solo gruppo di progetto.

L'architetto è il capofila e ne coordina il lavoro internamente, rappresenta il team di progetto nei confronti di terzi ed è l'unico referente formale dell'ente banditore durante la procedura.

Ogni team di progetto ha la possibilità di avvalersi della collaborazione di specialisti (ad esempio un contributo da parte di un architetto del paesaggio).

2.6 Ammissione al concorso

Nella fase iniziale del concorso sono giunte presso l'indirizzo di concorso, nel rispetto dei termini e delle modalità indicati nel programma di concorso, 35 candidature. Due di esse sono state scartate a seguito dell'insoddisfazione dei requisiti di base richiesti.

Sono pertanto stati accettati 33 candidati al concorso.

Entro il 22 settembre 2023 i candidati hanno avuto la possibilità di formulare domande di chiarimento inerenti al concorso presso l'indirizzo di contatto. Dal 6 ottobre 2023 le risposte alle domande di chiarimento sono state trasmesse via e-mail ai candidati tramite l'indirizzo di contatto e, inoltre, sono state pubblicate sulla piattaforma Simap il 9 ottobre 2023. Le risposte alle domande completano e aggiornano il programma di concorso.

In data 7 dicembre 2023, nel rispetto dei termini di consegna stabiliti dal programma di concorso, sono pervenuti all'indirizzo di contatto 23 incarti di proposte progettuali.

In data 22 dicembre 2023, nel rispetto dei termini di consegna stabiliti dal programma di concorso, sono giunti presso l'indirizzo di contatto 23 modelli.

2.7 Montepremi e acquisti

Il montepremi ammonta a fr. 110'000.00 (IVA esclusa), di cui:

- l'attribuzione di 4-8 premi;
- eventuali acquisti (al massimo 40% del montepremi).

Il montepremi sarà devoluto interamente. Premi e acquisti non costituiscono un acconto sull'onorario per le prestazioni successive. Non saranno riconosciute altre spese.

Il Committente si riserva la possibilità di acquistare proposte di notevole qualità che sono state escluse dall'assegnazione dei premi a causa di divergenze da punti essenziali delle prescrizioni di programma.

I progetti acquistati possono essere inseriti nella graduatoria della giuria e, in caso di primo rango, anche raccomandati per una successiva elaborazione (cf. condizioni come da art. 22.3 del Regolamento SIA 142), a condizione che la decisione della giuria sia presa all'unanimità.

Su raccomandazione della giuria, in caso di necessità, l'ente banditore si riserva il diritto di prolungare il concorso con un ulteriore grado di approfondimento anonimo, secondo l'art. 5.4 Regolamento SIA 142. La rielaborazione sarà indennizzata a parte.

2.8 Composizione della giuria

La giuria è composta di 7 membri (5 membri professionisti e 2 membri non professionisti) e 2 membri supplenti.

Presidente della giuria	Paolo Senn, sindaco
Membro professionista	Felix Wettstein, architetto, Lugano
Membro professionista	Massimo Ferrari, ingegnere civile, Giubiasco

Membro professionista	Jérôme de Meuron, architetto, Caviano
Membro professionista	Sabrina Németh, architetto, Ronco s./ Ascona
Membro professionista	Francesco Buzzi, architetto, Locarno
Membro non professionista	Sandro Galli, vicesindaco
Supplente	Mirko Galli, architetto, Lugano
Supplente	Ariella Materni Canevascini, architetto, Ronco s./ Ascona

2.9 Svolgimento degli incontri della giuria

La giuria si è riunita, per l'esame dei progetti ricevuti, nelle seguenti tre giornate:

- mercoledì 24 gennaio 2024
- giovedì 25 gennaio 2024
- mercoledì 7 febbraio 2024

Le riunioni si sono svolte presso la palestra comunale di Ronco s./ Ascona.

La giuria ha esaminato le 23 proposte progettuali pervenute facendo riferimento al "Programma di concorso" e al documento "Domande e risposte" messi a disposizione di tutti i candidati.

2.10 Consegna dei progetti

I 23 progetti pervenuti sono stati consegnati nel rispetto dei termini e delle modalità di consegna, con le relative buste d'autore e con i rispettivi modelli.

L'elenco numerico dei progetti pervenuti è il seguente:

1. MATHILDE
2. BARCHITT
3. ouverture
4. SCALA 40
5. SASS
6. KELLY E NALLI
7. VACUITÉ
8. ben
9. TERRAZZAMENTO
10. CRÊUZA DE MĂ

11. La terrazza sul lago
12. Labirinto ronchese
13. HEIMAT
14. NARGILLI
15. PARKONVISTA
16. LINEE DI PIETRA
17. IMPRONTA
18. MIRADOR
19. HOUSEMATES
20. ICARO
21. TRA LE NUVOLE
22. PRIMAVERA
23. DAVIDE E GOLIA

2.11 Esame preliminare dei progetti

I progetti pervenuti sono stati esaminati dal profilo del rispetto delle condizioni di programma. Tale esame è stato svolto dal coordinatore di concorso. Il coordinatore ha elaborato e presentato alla giuria un rapporto con i risultati dell'esame preliminare, spiegando la procedura e il metodo di valutazione.

I criteri di esame sono i seguenti:

- Rispetto dei termini di consegna

I 23 progetti consegnati hanno rispettato pienamente i termini e le modalità di consegna della documentazione e del modello, indicati nel programma di concorso.

- Rispetto dell'anonimato

In alcuni progetti sono stati anonimizzati alcuni documenti contenuti nelle chiavette USB.

- Documenti richiesti

In due casi sono state riscontrate difformità minime rispetto a quanto richiesto nel programma di concorso.

- Rispetto del programma degli spazi

Il coordinatore ha proceduto a una verifica del rispetto del programma degli spazi secondo quanto richiesto nel programma di concorso e in base alle risposte alle domande di chiarimento pervenute dai candidati nei termini stabiliti dal programma.

Sono state riscontrate leggere difformità rispetto al programma degli spazi (ad es. carenza informazioni o indicazioni sul numero di posteggi da prevedere per gli inquilini degli appartamenti, indicazioni sui posteggi da attribuire ai disabili, ecc.).

2.12 Ammissione al giudizio

Dopo aver preso visione degli atti e dopo aver constatato le criticità riscontrate, la giuria ha deciso, all'unanimità, di ammettere al giudizio tutti i progetti pervenuti (23 progetti). La giuria ha infatti considerato che il materiale messo a disposizione dai candidati (tavole, modello, rapporti e allegati) era sufficiente per formulare un giudizio.

I criteri di valutazione, ripresi dal programma di concorso, sono indicati nel capitolo 1.3 del presente rapporto.

3. ESAME DELLA GIURA

3.1 Svolgimento della procedura di esame della giuria.

La giuria si accorda sulle modalità di giudizio delle proposte progettuali.

Dopo un momento iniziale libero individuale, si procede con la modalità di esclusione di progetti a turni.

3.2 Primo giro di esame

I giurati, dopo aver avuto un momento iniziale per una prima impressione personale sui progetti, svolgono *in corpore* il primo giro di esame soffermandosi su ogni progetto, formulando per ognuno di essi una lettura, un'analisi e una valutazione condivisa.

Al termine del primo giro di esame si procede alla selezione dei progetti da mantenere in gara e che dovranno essere valutati nel secondo giro di esame e, di conseguenza, all'eliminazione dei progetti da scartare.

Nel primo giro sono state esaminate le risposte progettuali rispetto a quanto richiesto nel programma di concorso, in particolare la concezione della prima fase (parcheggi e spazi pubblici) e della successiva seconda fase eventuale (appartamenti primari). L'inserimento urbanistico dell'intervento è stato considerato in maniera approfondita.

In conclusione, dopo il primo giro di esame sono stati mantenuti in gara 16 progetti, mentre 7 sono stati scartati. I progetti scartati sono i seguenti:

- 03. ouverture
- 06. KELLY E NALLI
- 07. VACUITÉ

14. NARGILLI
16. LINEE DI PIETRA
18. MIRADOR
19. HOUSEMATES

I 7 progetti sopra elencati sono stati scartati poiché la giuria ritiene che essi non abbiano raggiunto un grado sufficiente di qualità architettonica oppure ritiene che l'approccio urbanistico dell'opera non sia stata sufficientemente convincente.

Tra i progetti scartati dopo il primo giro vi sono proposte progettuali in cui la prima tappa risulta essere convincente ma non la seconda tappa o, viceversa, alcuni progetti insistono sulla realizzazione della seconda fase senza proporre una soluzione chiara e da ritenersi completa già nella prima fase. Nel programma di concorso è infatti stato indicato esplicitamente che la prima tappa deve avere un carattere finito e completo, nel caso in cui la committenza non desideri procedere con la realizzazione della seconda tappa.

3.3 Secondo giro di esame

Nel secondo giro di esame la giuria si sofferma sui progetti che hanno superato il primo giro di esame.

Al termine del secondo giro di esame la giuria definisce i seguenti progetti scartati:

02. BARCHITT
04. SCALA 40
09. TERRAZZAMENTO
11. La terrazza sul lago
13. HEIMAT
15. PARKONVISTA
17. IMPRONTA
22. PRIMAVERA
23. DAVIDE E GOLIA

I 9 progetti sopra elencati sono stati scartati poiché la giuria ritiene che essi non abbiano raggiunto un buon livello di qualità in riferimento ai criteri architettonici e quelli relativi agli aspetti costruttivi e di sostenibilità.

3.4 Terzo giro di esame e ripescaggio

Nel terzo giro di esame la giuria si sofferma sui progetti che hanno superato il secondo turno di esame.

Il terzo giro è servito anche come turno di “controllo” o di “ripescaggio” per eventuali progetti recuperati.

Tutti i progetti esclusi sono stati riesaminati e discussi da parte della giuria. Al termine delle discussioni la giuria ha ritenuto all’unanimità di ripescare un solo progetto, il numero 09. TERRAZZAMENTO.

I progetti ritenuti per il quarto giro sono, dunque, i seguenti:

- 01. MATHILDE
- 05. SASS
- 08. ben
- 09. TERRAZZAMENTO progetto ripescato
- 10. CRÊUZA DE MĂ
- 12. Labirinto ronchese
- 20. ICARO
- 21. TRA LE NUVOLE

Riassumendo, al termine del terzo giro di esame e ripescaggio sono stati mantenuti in gara 8 progetti, uno dei quali (09. TERRAZZAMENTO) è stato ripescato.

3.5 Quarto giro di esame finale e ripescaggio

Nel quarto e ultimo giro di esame la giuria si sofferma sui progetti che hanno superato il terzo turno di esame.

Il quarto giro è servito come turno di “controllo” o di “ripescaggio” per eventuali progetti recuperati.

Tutti i progetti esclusi sono stati riesaminati e discussi nuovamente dalla giuria.

Al termine delle discussioni la giuria ha ritenuto all’unanimità di ripescare un solo progetto, il numero 02. BARCHITT e di scartare il progetto 05. SASS.

In conclusione, i progetti mantenuti in gara sono i seguenti:

- 01. MATHILDE**
- 02. BARCHITT** progetto ripescato
- 08. ben**
- 09. TERRAZZAMENTO**
- 10. CRÊUZA DE MÄ**
- 12. Labirinto ronchese**
- 20. ICARO**
- 21. TRA LE NUVOLE**

3.6 Graduatoria e assegnazione dei premi

Sulla base delle discussioni e delle valutazioni svolte, la giuria ha definito all'unanimità la seguente graduatoria.

1° rango – 1° premio	01. MATHILDE
2° rango – 2° premio	08. Ben
3° rango – 3° premio	09. TERRAZZAMENTO
4° rango – 4° premio	20. ICARO
5° rango – 5° premio	10. CRÊUZA DE MÄ
6° rango – 6° premio	12. Labirinto ronchese
7° rango – 7° premio	02. BARCHITT
8° rango – 8° premio	21. TRA LE NUVOLE

La giuria dispone di un montepremi di CHF 110'000.00 (IVA esclusa) per l'assegnazione dei premi e degli eventuali acquisti, ai quali è destinato un importo massimo corrispondente al 40% del montepremi.

La giuria decide all'unanimità di ripartire il montepremi nel seguente modo:

1° rango – 1° premio	01.	MATHILDE	CHF 30'000.00
2° rango – 2° premio	08.	Ben	CHF 25'000.00
3° rango – 3° premio	09.	TERRAZZAMENTO	CHF 15'000.00
4° rango – 4° premio	20.	ICARO	CHF 12'000.00
5° rango – 5° premio	10.	CRÊUZA DE MÄ	CHF 10'000.00
6° rango – 6° premio	12.	Labirinto ronchese	CHF 8'000.00
7° rango – 7° premio	02.	BARCHITT	CHF 6'000.00
8° rango – 8° premio	21.	TRA LE NUVOLE	CHF 4'000.00

Dopo l'assegnazione della graduatoria e del montepremi, la giuria ha proceduto con la stesura del commento ai progetti premiati (cf. capitolo 6. "Commento ai progetti").

3.7 Raccomandazioni della giuria

In generale

La giuria sottolinea come i progetti pervenuti ammessi a giudizio abbiamo proposto delle soluzioni architettoniche diverse e pertinenti, malgrado la difficoltà e particolarità dell'oggetto di concorso. La giuria, grazie alla varietà dei progetti, ha potuto svolgere una discussione approfondita e articolata sulle diverse soluzioni proposte.

Proseguimento del mandato

Conformemente all'art. 23 del Regolamento dei concorsi di architettura e d'ingegneria SAI 142, la giuria raccomanda all'unanimità alla committenza di conferire il mandato di progettazione e realizzazione dell'oggetto a concorso (tappa 1 e tappa 2, oppure unicamente tappa 1, a discrezione del committente) al progetto classificato al **1° rango – Progetto n. 01. MATHILDE**, prendendo in considerazione le osservazioni formulate al capitolo 6. "Commento ai progetti".

3.8 Comunicazione dei risultati del concorso

La graduatoria finale con i progetti premiati sarà trasmessa dall'ente banditore, tramite indirizzo di contatto, a tutti i partecipanti del concorso, assieme al rapporto della giuria.

3.9 Esposizione

I progetti saranno esposti **da lunedì 11 marzo a lunedì 25 marzo 2024** (dal lunedì al venerdì feriali) presso la palestra comunale del Comune di Ronco s./ Ascona.

Inaugurazione: **Lunedì 11 marzo 2024 alle ore 18.00**





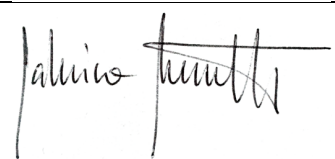
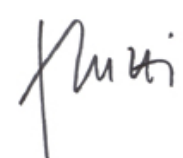


Indirizzo: Via Livurcio 4, Ronco s./ Ascona, al di sotto della Casa comunale (accesso pedonale dalla terrazza del Ristorante Centro)

Giorni di apertura: dal lunedì al venerdì feriali (martedì 19 marzo in Canton Ticino è giorno festivo: l'esposizione è chiusa)

Orari (12-25 marzo): dalle 13.30 alle 16.30

4. APPROVAZIONE

Il presente rapporto è stato approvato e firmato dalla giuria:

Il presidente	Paolo Senn	Sindaco	
I membri	Felix Wettstein	Architetto, Lugano	
	Massimo Ferrari	Ingegnere civile, Giubiasco	
	Jérôme de Meuron	Architetto, Caviano	
	Sabrina Nemeth	Architetto, Ronco sopra Ascona	
	Francesco Buzzi	Architetto, Locarno	
	Sandro Galli	Vicesindaco	
	I supplenti	Mirko Galli	Architetto, Lugano
Ariella Materni Canevascini		Architetto, Ronco sopra Ascona	

5. AUTORI

Al termine del giudizio, dopo la firma del rapporto, l'anonimato viene tolto seguendo l'ordine della graduatoria, procedendo all'apertura delle buste anonime contenenti le generalità degli autori in presenza del notaio incaricato di seguire la procedura di concorso.

Identificazione degli autori dei progetti laureati:

1° rango – 1° premio Progetto n. 01.	<i>Motto:</i> MATHILDE <i>Architetto:</i> Beiercabrini architetti, Lugano <i>Collaboratori/-trici:</i> Sandro Cabrini Nicole Beier Cabrini <i>Ingegnere:</i> Lurati Muttoni Partner SA, Mendrisio <i>Collaboratori/-trici:</i> Franco Lurati Aurelio Muttoni
2° rango – 2° premio Progetto n. 08.	<i>Motto:</i> ben <i>Architetto:</i> Canevascini & Corecco sagl, Lugano <i>Collaboratori/-trici:</i> Paolo Canevascini Stefano Corecco <i>Ingegnere:</i> Ruprecht Ingegneria SA, Pazzallo <i>Collaboratori/-trici:</i> Stefano Bernasconi
3° rango – 3° premio Progetto n. 09.	<i>Motto:</i> TERRAZZAMENTO <i>Architetto:</i> Mauro Mariani architetto, Basilea <i>Collaboratori/-trici:</i> Mauro Mariani <i>Ingegnere:</i> Fürst Laffranchi Bauingenieurie GmbH, Aarwengen (BE) <i>Collaboratori/-trici:</i> Armand Fürst Elio Raveglia Massimo Laffranchi

<p>4° rango – 4° premio Progetto n. 20.</p> <p><i>Motto:</i></p> <p><i>Architetto:</i></p> <p><i>Collaboratori/-trici:</i></p> <p><i>Ingegnere:</i></p> <p><i>Collaboratori/-trici:</i></p>	<p>ICARO</p> <p>Inches Geleta Architetti sagl, Locarno Matteo Inches</p> <p>Monotti Ingegneri Consulenti SA, Locarno Mario Monotti</p>
<p>5° rango – 5° premio Progetto n. 10.</p> <p><i>Motto:</i></p> <p><i>Architetto:</i></p> <p><i>Collaboratori/-trici:</i></p> <p><i>Ingegnere:</i></p> <p><i>Collaboratori/-trici:</i></p>	<p>CRÊUZA DE MĂ</p> <p>Boltas Bianchi architetti sagl, Agno Lucas Boltas</p> <p>Studio d'ingegneria Roger Bacciarini & Co., Maroggia Roger Bacciarini</p>
<p>6° rango – 6° premio Progetto n. 12.</p> <p><i>Motto:</i></p> <p><i>Architetto:</i></p> <p><i>Collaboratori/-trici:</i></p> <p><i>Ingegnere:</i></p> <p><i>Collaboratori/-trici:</i></p>	<p>Labirinto ronchese</p> <p>Homa architetti Sagl, Muralto Dario Martinelli</p> <p>Jelmoni Ingegneria SA, Ascona Ivan Jelmoni</p>
<p>7° rango – 7° premio Progetto n. 02.</p> <p><i>Motto:</i></p> <p><i>Architetto:</i></p> <p><i>Collaboratori/-trici:</i></p> <p><i>Ingegnere:</i></p> <p><i>Collaboratori/-trici:</i></p>	<p>BARCHITT</p> <p>Michele Arnaboldi Architetti sagl, Minusio Michele Arnaboldi</p> <p>Bonalumi Engineering SA, Locarno Alessandro Bonalumi</p>
<p>8° rango – 8° premio Progetto n. 21.</p> <p><i>Motto:</i></p> <p><i>Architetto:</i></p> <p><i>Collaboratori/-trici:</i></p> <p><i>Ingegnere:</i></p> <p><i>Collaboratori/-trici:</i></p>	<p>TRA LE NUVOLE</p> <p>Felicia Lamanuzzi architetto, San Pietro di Stabio Felicia Lamanuzzi</p> <p>PDA engineering & consulting sagl, Stabio Alessandro Colomba</p>

Identificazione degli autori dei progetti non classificati:

Progetto n. 03.	<i>Motto:</i>	ouverture
	<i>Architetto:</i>	Cappelletti Sestito Architetti sagl, Vignello
	<i>Collaboratori/-trici:</i>	Efrem Cappelletti Fabio Sestito
	<i>Ingegnere:</i>	GNOTUL SA, Massagno
	<i>Collaboratori/-trici:</i>	Giorgio Feruglio Filippo Bozza
Progetto n. 04.	<i>Motto:</i>	SCALA 40
	<i>Architetto:</i>	Enrico Franco architetto, Padova (IT)
	<i>Collaboratori/-trici:</i>	Enrico Franco
	<i>Ingegnere:</i>	Messi & Associati SA, Bellinzona
	<i>Collaboratori/-trici:</i>	Leo Girardi Renato Lo Presti Costantino
Progetto n. 05.	<i>Motto:</i>	SASS
	<i>Architetto:</i>	Francesco Sala Architetto, Breganzona
	<i>Collaboratori/-trici:</i>	Francesco Sala
	<i>Ingegnere:</i>	AR&PA Engineering sagl, Pregassona
	<i>Collaboratori/-trici:</i>	Antonio Paronesso Roberto Artari
Progetto n. 06.	<i>Motto:</i>	KELLY E NALLI
	<i>Architetto:</i>	Enrico Garbin 2 Architetti sagl, Lugano
	<i>Collaboratori/-trici:</i>	Enrico Garbin
	<i>Ingegnere:</i>	Passera & Associati Studio d'ingegneria civile SA, Pazzallo
	<i>Collaboratori/-trici:</i>	Stefano Campana Nicola De Mare Gianluigi Largo Rinaldo Passera

Progetto n. 07.	<i>Motto:</i>	VACUITÉ
	<i>Architetto:</i>	Guidotti Architetti SA, Monte Carasso
	<i>Collaboratori/-trici:</i>	Giacomo Guidotti Riccarda Guidotti
	<i>Ingegnere:</i>	Ingegneri Pedrazzini Guidotti Sagl, Lugano
	<i>Collaboratori/-trici:</i>	Andrea Pedrazzini Eugenio Pedrazzini Roberto Guidotti
Progetto n. 11.	<i>Motto:</i>	La terrazza sul lago
	<i>Architetto:</i>	Campana Herrmann Pisoni Architetti sagl, Ascona
	<i>Collaboratori/-trici:</i>	Manlio Campana Flavio Herrmann Veruska Herrmann Pisoni
	<i>Ingegnere:</i>	Anastasi & Partners SA, Locarno
	<i>Collaboratori/-trici:</i>	Alessandro Pederzani
Progetto n. 13.	<i>Motto:</i>	HEIMAT
	<i>Architetto:</i>	Lopes Brenna sagl, Chiasso
	<i>Collaboratori/-trici:</i>	Cristiana Lopes Giacomo Brenna
	<i>Ingegnere:</i>	Borlini & Zanini SA, Montagnola
	<i>Collaboratori/-trici:</i>	Vittorio Borlini Andrea Bernasconi
Progetto n. 14.	<i>Motto:</i>	NARGILLI
	<i>Architetto:</i>	Teo Architetto Sagl, Sementina
	<i>Collaboratori/-trici:</i>	Teodoro Di Giuseppe
	<i>Ingegnere:</i>	Studio d'ingegneria G. Dazio & Associati SA, Cadenazzo
	<i>Collaboratori/-trici:</i>	Samuele Pegorini Gianfranco Dazio Alessandro Dazio

Progetto n. 15.	<i>Motto:</i>	PARKONVISTA
	<i>Architetto:</i>	Enrico Sassi Architetto sagl, Lugano
	<i>Collaboratori/-trici:</i>	Enrico Sassi
	<i>Ingegnere:</i>	Zanini Gozzi Sagl, Paradiso
	<i>Collaboratori/-trici:</i>	Cristina Zanini Barzaghi Valeria Gozzi
Progetto n. 16.	<i>Motto:</i>	LINEE DI PIETRA
	<i>Architetto:</i>	Explotecnica Project Management SA, Montagnola
	<i>Collaboratori/-trici:</i>	Camilla Frattini Giancarlo Rosselli (titolare)
	<i>Ingegnere:</i>	Project Partners Ltd Consulting Engineers, Montagnola
	<i>Collaboratori/-trici:</i>	Giancarlo Rosselli
Progetto n. 17.	<i>Motto:</i>	IMPRONTA
	<i>Architetto:</i>	Remo Leuzinger Architetto sagl, Lugano
	<i>Collaboratori/-trici:</i>	Remo Leuzinger
	<i>Ingegnere:</i>	Holztragwerke.ch AG, Zurigo
	<i>Collaboratori/-trici:</i>	Alessandro Fabris
Progetto n. 18.	<i>Motto:</i>	MIRADOR
	<i>Architetto:</i>	A. Caruso E. Mainardi Architetti Associati, Milano (IT)
	<i>Collaboratori/-trici:</i>	Alberto Caruso Elisabetta Mainardi
	<i>Ingegnere:</i>	Luigi Brenni, Mendrisio
	<i>Collaboratori/-trici:</i>	Luigi Brenni

<p>Progetto n. 19.</p>	<p><i>Motto:</i></p> <p><i>Architetto:</i></p> <p><i>Collaboratori/-trici:</i></p> <p><i>Ingegnere:</i></p> <p><i>Collaboratori/-trici:</i></p>	<p>HOUSEMATES</p> <p>Studio d'architettura Archidielle sagl, Viganello Moreno Pellerito</p> <p>Studio d'ingegneria Sciarini SA, Vira Gambarogno Stefano Mina Gianfranco Sciarini</p>
<p>Progetto n. 22.</p>	<p><i>Motto:</i></p> <p><i>Architetto:</i></p> <p><i>Collaboratori/-trici:</i></p> <p><i>Ingegnere:</i></p> <p><i>Collaboratori/-trici:</i></p>	<p>PRIMAVERA</p> <p>Bartke Pedrazzini architetti Snc, Locarno Marina Pedrazzini Lukas Bartke</p> <p>IM Maggia Engineering SA, Locarno Luca Paolo Pizzetti Simon Häne</p>
<p>Progetto n. 23.</p>	<p><i>Motto:</i></p> <p><i>Architetto:</i></p> <p><i>Collaboratori/-trici:</i></p> <p><i>Ingegnere:</i></p> <p><i>Collaboratori/-trici:</i></p>	<p>DAVIDE E GOLIA</p> <p>Federico Giorgio arch., Varese (IT) Federico Giorgio</p> <p>Gianora e Associati studio d'ingegneria SA, Biasca Fabiana Gianora</p>

6. COMMENTO AI PROGETTI

6.1 I progetti migliori (rango 1° - 3°)

1° rango – 1° premio

Progetto n. 01. MATHILDE

Lettura generale

Il progetto **MATHILDE** presenta una netta distinzione tra una parte interrata (autosilo), la quale genera una piattaforma / parco pubblico e un'edificazione ad uso abitativo longitudinale, aderente alla strada comunale Via Barcone.

Nella prima fase, la proposta progettuale prevede l'edificazione di un autosilo su due livelli. Questo spazio sotterraneo diventa il fondamento per un sovrastante parco pubblico/terrazza, offrendo una nuova area di svago e socializzazione per la comunità.

Il collegamento pedonale proposto (in fase 1) all'estremità sud-ovest del comparto è ritenuto molto convincente. Una scalinata crea un fluido passaggio tra Via Livurcio e il parco pubblico sulla terrazza dell'autosilo, che si estende fino a Via Barcone attraverso una rampa che si aggancia alla scala esistente, facilitando così l'accesso e la fruizione degli spazi pubblici.

La seconda fase introduce l'elemento residenziale che definisce e caratterizza lo spazio. L'edificio si articola in due volumi distinti che offrono differenti tipologie abitative: il volume ovest ospita due appartamenti di 3.5 locali disposti orizzontalmente, mentre il volume est prevede quattro appartamenti duplex modulabili.

Il percorso pedonale che collega Via Livurcio a Via Barcone è diviso in due segmenti distinti, dove il parco pubblico / terrazza agisce come punto di sosta accogliente (quasi un invito, rivolto ai passanti, a sostare sulla terrazza), prima di proseguire verso Via Barcone attraverso le scale posizionate strategicamente all'estremità nord-est del sito.

I parcheggi nel comparto Due Cappelle

Il progetto propone un autosilo e il mantenimento di alcuni posteggi esterni lungo Via Barcone. L'autosilo prevede la realizzazione di 37 stalli, suddivisi su due livelli (19 stalli al livello inferiore, 18 al livello soprastante). In fase 1 sono confermati i 7 posteggi esistenti lungo Via Barcone. Nella fase 2 il progetto prevede il mantenimento di 5 su 7 posteggi lungo Via Barcone. Totale posti auto fase 1: 44 stalli; totale posti auto fase 2: 42 stalli.

L'autosilo è dotato di due accessi veicolari (entrata-uscita), uno per ogni livello, sfruttando la differenza di quota dovuta alla pendenza della strada cantonale Via Livurcio.

Collegamenti pedonali nell'autosilo

Un ascensore ad uso pubblico permette di collegare Via Livurcio con i due livelli di autosilo e con il parco pubblico / terrazza.

La scalinata ad uso pubblico all'estremità sud-ovest del comparto, oltre a collegare Via Livurcio con il parco pubblico / terrazza, permette un collegamento anche con il livello superiore dell'autosilo.

Considerazioni sull'edificazione abitativa

Nell'edificazione residenziale sono previsti una rampa di scale e un ascensore, entrambi ad uso privato, tramite i quali si mette in relazione il livello del parco pubblico / terrazza con i tre diversi livelli dei blocchi residenziali (blocco ovest e blocco est):

- livello cantine nel blocco ovest;
- livello 1° appartamento del blocco ovest, appartamenti duplex nel blocco est; accesso di Via Barcone;
- livello 2° appartamento del volume ovest.

Nel blocco est i quattro appartamenti sono tutti duplex con scale interne indipendenti. La conformazione degli appartamenti può variare (2.5 locali, 3.5 locali, 4.5 locali e 5.5 locali). Vi è inoltre, per ogni appartamento, la possibilità di scendere di un livello tramite una scala indipendente per raggiungere il livello "cantina/lavanderia/atelier", ovviamente variabile e modulabile in funzione delle esigenze. Questo spazio si affaccia sul parco pubblico / terrazza, alla medesima quota. Vi è infatti, per ognuno di questi spazi (quattro in totale), una porta che dà accesso diretto al parco pubblico / terrazza.

Considerazioni tecniche sulla struttura

Scavo

Non vengono fatte considerazioni sullo scavo o sul sostegno della strada superiore. Risulta necessario prevedere dei sostegni provvisori allo scavo. Opere di sottomurazione alla strada Via Barcone da valutare secondo le altezze presenti (se altezze maggiori di 8 m valutare l'impiego di ancoraggi attivi).

Fondazioni e autosilo

Dalle informazioni geologiche preliminari si conosce che lo strato roccioso si trova a poca profondità rispetto al piano platea, con zone di presenza di materiale morenico, quindi in generale un piano di fondazione solido.

La platea di spessore 25 cm risulta sufficiente visto che in corrispondenza delle lame d'appoggio dove i carichi sono concentrati sono previsti degli abbassamenti di 65 cm. Vista la concentrazione a zone dei carichi si dovrà fare attenzione che il materiale di fondazione risulti omogeneo per ogni abbassamento per evitare cedimenti differenziali.

Ove presente materiale più sciolto sarà possibile, a dipendenza dello spessore, di bonificare il materiale sciolto esistente e di arrivare con le fondazioni in roccia. Ove questo spessore risulti troppo elevato da compensare con un getto in calcestruzzo sarà necessario prevedere fondazioni più profonde (pali/micropali).

Lo spessore dei setti pari a 25 cm risulta adeguato.

Per quanto riguarda la soletta di copertura dell'autosilo, l'incastro nei muri e l'impiego di elementi di alleggerimento permettono di ottimizzare lo spessore della soletta a 35 cm soprattutto per la zona lato strada che presenta luci superiori agli 11 m. Nel resto dei campi dove le luci sono più limitate (al massimo 6 m) lo spessore risulta essere più che adeguato.

La riduzione della massa di calcestruzzo, rispettivamente di cemento, è positiva dal profilo ambientale, grazie alla riduzione delle emissioni di CO₂.

Edificio fuori terra

Il blocco realizzato nella fase 2 che costituisce gli ambienti residenziali è posizionato diagonalmente e parzialmente a sbalzo rispetto al blocco interrato. La parte posteriore dell'edificio risulta infatti avere delle fondazioni proprie ed indipendenti dall'autosilo, mentre la parte frontale poggia sul muro perimetrale del blocco interrato. I setti che dividono gli appartamenti fungono a livello delle fondazioni da "trave rovescia" appoggiata da un lato alle fondazioni posteriori del blocco residenziale e anteriormente sulle pareti perimetrali dell'autorimessa che poi scaricano in fondazione. A dipendenza del terreno di fondazione sono da prevedere abbassamenti alle fondazioni posteriori di ca. 50 cm.

Per garantire il corretto funzionamento delle travi rovesce (pareti) bisogna prevedere i corretti elementi di ripresa tra le pareti portanti del blocco interrato e quello fuori terra.

Le solette del blocco residenziale hanno un comportamento a campata semplice unidirezionale con luce massima 6.4 m, di conseguenza lo spessore di 25 cm è adeguato.

Sismicamente, gli sforzi sono ripresi trasversalmente dalle lame mentre longitudinalmente è presente il blocco lift ed il muro posteriore lato strada.

Considerazioni generali

Punti di forza

La proposta progettuale MATHILDE si distingue per la chiarezza del suo impianto urbanistico. Risolve il problema della topografia con un edificio contro il muro di sostegno della strada Via Barcone. L'edificazione longitudinale, in due blocchi, dà continuità al muro di sostegno.

Appare un buon rapporto urbanistico con l'adiacente proprietà (Casa *Rosina*).

Vi è un chiaro concetto di percorrenza pedonale e un collegamento tra Via Livurcio e Via Barcone attrattivo.

I volumi sono ben proporzionati. Inoltre, vi è un'apprezzata diversità tipologica degli appartamenti.

Un elemento distintivo della proposta è il trattamento del rapporto tra gli spazi privati e quelli pubblici. Elevando gli appartamenti rispetto al livello del parco pubblico/terrazza, il progetto garantisce una preziosa privacy agli abitanti, pur mantenendo una connessione visiva e funzionale con gli spazi aperti,

Il progetto propone una evoluzione del concetto di spazio esterno: la fase 1 propone una terrazza pubblica affacciata sul lago. La fase 2, con l'edificazione del volume residenziale, trasforma la terrazza pubblica della fase 1 in un luogo più intimo, il quale ambisce a diventare lo spazio pubblico di ritrovo delle famiglie e delle persone che abiteranno i futuri appartamenti e degli utenti che occuperanno gli spazi atelier del comparto Due Cappelle. Uno spazio che rimane pubblico e accessibile 24h su 24 da tutti, ma nella sua conformazione risulta più propenso per i fruitori diretti del comparto. Questa transizione riflette una visione progettuale attenta alle necessità immediate e alle dinamiche sociali a lungo termine, proponendo uno spazio pubblico, ideale per il ritrovo di famiglie e residenti.

La giuria ritiene che vi sia del potenziale di miglioramento per l'allestimento dello spazio pubblico del parco pubblico / terrazza.

Fase 1 e Fase 2 sono gestibili in maniera separata in modo ottimale.

Criticità

L'elemento "lama" perpendicolare tra il comparto due Cappelle (fondo 730 RFD) e l'adiacente mappale 1487 RFD è discutibile, poiché crea un limite urbanistico troppo marcato. Inoltre, la giuria ritiene che lo snodo dei flussi pedonali non sia completamente risolto: appare una chiara forzatura dei flussi, ma idealmente si dovrebbe avere la scelta di percorrere una o l'altra via.

La necessità di due ascensori è ritenuta anch'essa una criticità, anche se vi è coerenza con il fatto di avere due fasi indipendenti (fase 1 autosilo e ascensore pubblico; fase 2 edificazione degli appartamenti e ascensore privato per le abitazioni).

La giuria considera che il progetto abbia delle lacune in merito agli spazi esterni "propri": mancano balconi/terrazzi generosi, in un contesto (Canton Ticino, Lago Maggiore) in cui tali spazi sono una necessità.

Parco pubblico / terrazza: vi sono riserve sulla fattibilità di piantare alberi ad alto fusto (proposta del progetto: lecci e peri) in una sezione di ca. 40 cm di spessore.

Sostenibilità in generale

Il progetto è considerato tradizionale nelle scelte costruttive che vengono completate da elementi in cui la riflessione in funzione dell'uso sostenibile del materiale è maggiormente presente. L'involucro termico risulta correttamente definito, anche se le scelte di dettaglio dovranno essere sviluppate ed ottimizzate in funzione delle richieste Minergie. La presenza di un tetto verde e di un impianto fotovoltaico – pur se non illustrato in dettaglio – è giudicato positivamente. Il ricorso a setti murari in un posteggio pubblico (autosilo) è poco opportuno: sarebbe meglio valutare la posa di pilastri anziché setti murari.

Il parco pubblico / terrazzo è rivestito in calcestruzzo. È quindi un parco “secco”, con una gestione parsimoniosa delle risorse nella manutenzione del giardino esterno (consumo di poca acqua).

Nel complesso, la giuria ritiene che il progetto MATHILDE ben si inserisca nel contesto urbanistico di Ronco s./ Ascona e in particolare nel comparto Due Cappelle. La giuria considera che la proposta progettuale MATHILDE sia quella che, con onestà e concretezza, propone una sistemazione del comparto capace di rispondere al programma di concorso e, in maniera ottimale, alle sensibilità del luogo.

2° rango – 2° premio

Progetto n. 08. Ben

Lettura generale

Il progetto **ben** riunisce le due tappe del concorso. L'autosilo e gli appartamenti vengono realizzati in un unico corpo: le due funzioni sono unite nello stesso blocco. Ciò rappresenta un'interpretazione corretta delle due tappe. È un progetto molto chiaro che si articola in due fasi.

La fase 1 è costituita dall'edificazione dell'autosilo, su due livelli. Al di sopra della piattaforma che ricopre l'autosilo si crea uno spazio verde pubblico, con un pergolato.

Il progetto **ben** prevede un collegamento pedonale tra Via Livurcio e Via Barcone, benché esso non sia ritenuto particolarmente attrattivo assicura la connettività nel comparto.

La struttura della fase 1 si prepara ad accogliere quella della fase 2, la quale prevede l'edificazione di quattro blocchi di appartamenti perpendicolari alla strada Via Livurcio, "a pettine". Gli appartamenti sono realizzati al posto dello spazio verde pubblico. La fase 2 del progetto **ben**, di fatto, mette in discussione la necessità di avere uno spazio pubblico nel comparto Due Cappelle. Lo spazio esterno che si realizza con la fase 2 è considerato prettamente privato, ad uso dei residenti degli appartamenti. La grande qualità degli spazi privati ambisce a sostituire, almeno in parte, l'assenza dell'ampio spazio pubblico presente nella fase 1.

Il collegamento pedonale tra Via Livurcio e Via Barcone viene realizzato al momento della fase 1: una torre con ascensore e scala, ad uso pubblico, all'estremità nord del comparto Due Cappelle. Per raggiungere l'ascensore e la scala da Via Barcone è pertanto necessario accedere nell'autosilo (accesso all'estremità nord-est del comparto). Non vi è un percorso pedonale esterno come alternativa al percorso attraverso l'autosilo.

Grazie all'edificazione sul fronte stradale di Via Livurcio, il progetto non crea cesura all'ingresso del centro paese di Ronco; il progetto permette la permeabilità visiva, dando identità al luogo (definizione dello spazio della strada).

I corpi abitativi "a pettine" sono valutati positivamente per la loro capacità di inserirsi nel contesto senza generare impatti visivi negativi, pur avendo una presenza volumetrica significativa. La differenziazione funzionale tra l'autosilo e l'edificio residenziale riesce a riunire le due parti senza accentuare il fatto che la parte inferiore sia un posteggio.

Collegamenti pedonali nell'autosilo

Un ascensore e una scala ad uso pubblico permettono di collegare Via Livurcio con i due livelli di autosilo e con il parco pubblico / terrazza e con Via Barcone (fase 1); con l'edificio di appartamenti e con Via Barcone (fase 2).

Nel progetto ben non vi sono altri collegamenti pedonali pubblici (all'aperto) oltre a questo collegamento interno attraverso l'autosilo.

I parcheggi nel comparto Due Cappelle

Il progetto propone un autosilo e il mantenimento di alcuni posteggi esterni lungo Via Barcone. L'autosilo prevede la realizzazione di 36 stalli, suddivisi su due livelli (18 stalli al livello inferiore, altrettanti al livello soprastante). In entrambe le fasi sono mantenuti 6 posteggi lungo Via Barcone. Totale posti auto fase 1: 42 stalli; totale posti auto fase 2: 42 stalli.

L'autosilo è dotato di due accessi veicolari (entrata-uscita), uno per ogni livello, sfruttando la differenza di quota dovuta alla pendenza della strada cantonale Via Livurcio.

Considerazioni sull'edificazione abitativa

L'edificazione residenziale, su più livelli, è servita dalla medesima torre con ascensore e scale ad uso pubblico. Non vi è quindi una separazione, un "filtro" (portone, cancello) tra gli appartamenti e le aree di circolazione pubblica pedonale. L'ascensore, in totale, ha cinque livelli:

- livello autosilo (1° livello);
- livello autosilo (2° livello) e cantine degli appartamenti;
- livello appartamenti e locali comuni;
- livello appartamenti e giardino comune;
- livello di accesso a Via Barcone.

L'edificazione abitativa si compone di otto unità abitative, quattro su un primo livello e quattro su un secondo livello. La conformazione degli appartamenti può variare (2.5 locali, 3.5 locali). Al primo livello di appartamenti si accede agli spazi comuni. Al livello superiore di appartamenti si accede invece al giardino comune. Salendo ancora di un livello si accede a Via Barcone e ai posteggi disposti longitudinalmente lungo la strada.

Considerazioni tecniche sulla struttura

Scavo

È prevista la realizzazione di un muro in calcestruzzo armato di sostegno alla strada e che funga da longarina e stabilizzato con ancoraggi attivi. Un secondo sistema di ancoraggi attivi funge da stabilizzazione del muro in pietra esistente mentre le successive tappe di scavo più basse sono stabilizzate mediante una chiodatura passiva e parete in cls proiettato. L'impatto dell'edificio sul terreno retrostante è ridotto al minimo essendo la parte superiore adibita ad abitazione appoggiata interamente sul corpo dell'autosilo.

Fondazioni e autosilo

Dalle informazioni geologiche preliminari si conosce che lo strato roccioso si trova a poca profondità rispetto al piano platea, con zone di presenza di materiale morenico, quindi in generale un piano di fondazione solido.

È prevista la realizzazione di una platea di spessore costante e l'esecuzione di abbassamenti puntuali ove i carichi sono più concentrati in corrispondenza dei pilastri interni.

In corrispondenza dei pilastri poggiano gli architravi della soletta di copertura che si estendono poi fino ai muri perimetrali. Gli architravi di altezza 40 cm formano con lo spessore collaborante della soletta pari a 30 cm la copertura dell'autosilo. Dove gli architravi principali appoggiati si intersecano con gli architravi secondari (della stessa geometria) si crea un falso appoggio dove sono posizionati i pilastri di sostegno della futura tappa fuori terra. La realizzazione di una struttura reticolare, invece di una soletta piena, ha anche benefici ambientali riducendo la massa di calcestruzzo rispettivamente di cemento con un beneficio a livello di emissioni di CO₂.

Edificio fuori terra

La scelta di diminuire il peso della struttura con l'impiego di legno è positiva e permette un'ottimizzazione degli appoggi in corrispondenza della soletta di copertura dell'autosilo.

È infatti prevista un'intelaiatura in calcestruzzo travi-pilastri con raster razionale e sempre continuo. Considerando un singolo blocco i pilastri coprono longitudinalmente luci continue di 4 m, 7 m e 4 m. Trasversalmente le solette sono composte da una travatura in legno di luce ca. 5 m e dimensione dei travetti 14x24 cm.

La struttura risulta efficiente e naturalmente sempre più leggera verso i piani superiori.

La stabilità ad azioni laterali (vento, sisma) dev'essere garantita dal telaio formato dalle travi in calcestruzzo.

L'incastro nella struttura sottostante e sulle travi della soletta dev'essere quindi studiata in dettaglio. In alternativa, per non far lavorare il telaio della struttura e scaricare le sollecitazioni aggiuntive sugli architravi dell'autosilo, è necessario prevedere un sistema di controventatura nel piano in corrispondenza di ogni soletta (ove la rigidità dei travetti non sia sufficiente).

Longitudinalmente il telaio deve lavorare su tutta la sua lunghezza in modo da scaricare sui muri perimetrali mentre trasversalmente sarà necessario stabilizzare la struttura, sempre per mezzo di controventi, in corrispondenza dei lati corti.

Interessante sarebbe approfondire un sistema prefabbricato di travi e pilastri per accelerare l'esecuzione e contenere i costi di realizzazione, completando una connessione rigida in corrispondenza dei nodi travi-pilastri.

Considerazioni generali

Punti di forza

Il progetto **ben** propone una tipologia interessante e qualità spaziali degli appartamenti, i quali godono di luce da tutti i lati.

Buona qualità degli spazi esterni degli appartamenti: le terrazze indipendenti degli appartamenti offrono qualità, *privacy* e confort.

Le singole unità abitative sono riconoscibili anche se si tratta sempre di un edificio unitario. Il concetto urbanistico propone un elevato grado di domesticità e immediatezza e una notevole chiarezza costruttiva.

L'impostazione progettuale prevede il recupero di materiali, secondo il principio dell'economia circolare (questo aspetto dovrebbe essere approfondito).

Un solo ascensore è in grado di servire tutto l'impianto. Ciò è molto funzionale e rappresenta un risparmio di risorse e di energia.

Criticità

Una criticità da segnalare consiste nel collegamento tra Via Livurcio e Via Barcone, il quale non è completamente convincente. Il rapporto tra l'edificazione residenziale e la strada comunale Via Barcone non è completamente risolto.

Il rapporto di contatto tra il blocco all'estremità nord-est, rispetto alla casa vicina (fondo 734 RFD, Casa *Rosina*) potrebbe essere problematico e non è completamente convincente.

Sostenibilità in generale

In generale il progetto applica in modo convincente i principi di sostenibilità. La proposta progettuale di un utilizzo strutturale del legno per la parte abitativa e del riutilizzo dove possibile della pietra del posto, limitando l'uso dei materiali allo stretto necessario, è giudicata positivamente. Il progetto utilizza la maglia strutturale in modo interessante e la giuria ritiene che, in generale, l'utilizzo del calcestruzzo possa essere ulteriormente ottimizzato, prevedendo una struttura integralmente in legno anche per la maglia strutturale della seconda tappa.

Nel complesso, la giuria ritiene che il progetto **ben** sia di notevole qualità dal punto di vista architettonico-urbanistico. La realizzazione a tappe risulta essere ottimale solo se entrambe le fasi dovessero essere portate a termine (predisposizione della fase 1 per la fase 2).

3° rango – 3° premio

Progetto n. 09. TERRAZZAMENTO

Lettura generale

Il progetto **TERRAZZAMENTO** crea una chiara distinzione tra un progetto di una piastra per il posteggio e una stecca sottile (volume fine) per le abitazioni che ridefinisce il limite con la Via Barcone, a monte. Vi è una buona fruizione pubblica del terrazzamento (parco pubblico). Si immagina un grande spazio pubblico, potenzialmente apprezzato dalla popolazione (e dai residenti, futuri, nel caso in cui venisse realizzata anche la fase 2).

Spicca l'ottima impostazione urbanistica. Il progetto si connette in continuità con il terrazzamento del vicino e crea un fronte unitario fino al limite del terreno. Il progetto definisce anche uno spazio pubblico differenziato in varie zone, che permette di caratterizzare lo spazio con funzioni diverse. Le due fasi appaiono gestibili autonomamente.

L'autosilo è previsto su due livelli, ciascuno con 20 posteggi. Da una verifica preliminare 3 posti auto (1 al livello inferiore, 2 al livello superiore) non sembrano fruibili (difficoltà di accesso e di manovra). Entrambe le fasi (fase 1 e fase 2) prevedono il mantenimento di alcuni posteggi lungo la Via Barcone (ca. 6). Totale posti auto fase 1: 43 stalli; totale posti auto fase 2: 43 stalli. L'autosilo è dotato di due accessi veicolari (entrata-uscita), uno per ogni livello, sfruttando la differenza di quota dovuta alla pendenza della strada cantonale Via Livurcio.

Il collegamento pedonale è funzionale in entrambe le fasi.

Considerazioni strutturali

Scavo

La stabilizzazione del muro di sostegno della strada è eseguita mediante la sottomurazione del muro e la posa di ancoraggi passivi. La trave di sottomurazione è poi sostenuta da una palizzata realizzata con micropali.

Fondazioni e autosilo

Il blocco dell'autosilo è costituito da un corpo in calcestruzzo armato con pareti perimetrali di 25 cm e pilastri interni che formano luci comprese tra 5.4 m e 7.2 m. Le solette di copertura devono avere quindi uno spessore minimo pari a 28 cm, soprattutto in considerazione degli effetti di punzonamento.

Edificio fuori terra

L'edificio fuori terra, anch'esso realizzato in calcestruzzo armato, risulta quasi interamente indipendente rispetto al blocco interrato. Solo localmente le lame trasversali poggiano sul muro perimetrale posteriore dell'autosilo.

Il resto delle fondazioni sono indipendenti rispetto all'autorimessa e sono costituite da una platea di fondazione di spessore 30 cm e abbassamenti puntuali sui muri interni e perimetrali. Anche in questo caso deve essere valutato il terreno di fondazione per ottimizzare lo spessore degli abbassamenti o realizzare fondazioni profonde.

Il blocco appartamenti è lungo e stretto con ossatura in calcestruzzo armato e con una disposizione piuttosto fitta di pareti che garantiscono luci ridotte (inferiori a 4 m) che consentono la realizzazione di solette con spessore inferiore ai 25 cm e una buona ripresa delle azioni accidentali orizzontali.

Punti di forza

TERRAZZAMENTO è, secondo la giuria, un progetto coraggioso che presenta una tipologia non scontata. Vi è un buon rapporto con la strada a monte (Via Barcone). Vi è inoltre una buona qualità degli appartamenti in generale: tutti gli spazi abitati si rivolgono verso il paesaggio, mentre gli spazi di servizio sono comunque tutti ventilati in modo naturale dal cavedio retrostante.

Criticità

Il progetto prevede la messa in servizio di ben tre ascensori, con una complessità ritenuta eccessiva per delle abitazioni, ciò che non corrisponde pienamente al programma auspicato e alle tipologie di inquilini auspicato.

Malgrado il progetto preveda un volume importante, è prevista poca superficie abitabile (300 mq).

Gli elementi d'acqua dello spazio esterno sono ritenuti eccessivi per la tipologia di utenza prevista; la giuria non ritiene che questi elementi siano necessari. Si crea un aspetto lussuoso che non è ricercato dalla committenza. La materializzazione, infine, è considerata poco contemporanea.

Sostenibilità in generale

Il progetto presentato risulta poco sostenibile dal punto di vista dell'uso delle risorse: esso impiega un'importante quantità di materiale, senza tuttavia riuscire a ottimizzare il rapporto fra questi e quanto realizzato risultando, anche in termini di economicità, poco attrattivo.

Nel complesso, la giuria ritiene che il progetto TERRAZZAMENTO abbia una buona qualità sia urbanistica che architettonica. La realizzazione a tappe è coerente. Il consumo di risorse, tuttavia, non è stato sufficientemente convincente.

6.2 Gli altri progetti premiati (rango 4° - 8°)

I cinque altri progetti premiati (dal 4° all' 8° rango) vengono riassunti con un commento complessivo.

4° rango – 4° premio

Progetto n. 20. ICARO

È un progetto sorprendente: approccio con elementi orizzontali (solette). Tuttavia, questa scelta porta a una serie di conseguenze (parcheggio a vista).

Il rapporto tra la topografia costruita/muri di sostegno (verticali) e una nuova struttura di solette orizzontali con pochi pilastri è stimolante (approccio molto interessante).

La giuria ritiene che vi siano delle grandi potenzialità con il progetto ICARO che tuttavia non sono state pienamente sfruttate. Il progetto non è completamente convincente a livello volumetrico. La soluzione proposta appare esagerata.

Il progetto è ritenuto ambizioso rispetto alla topografia, lasciando lo scavo in vista. È un elemento considerato fuori scala non conforme alla situazione, al contesto.

La giuria considera discutibile e sproporzionato l'utilizzo indifferenziato di calcestruzzo armato e vetro.

Infine, la circolazione pedonale periferica non è chiara (pubblica o privata?). Non è chiaro se il percorso pedonale passi attorno agli appartamenti.

5° rango – 5° premio

Progetto n. 10. CRÊUZA DE MĂ

Il progetto propone la realizzazione di un vasto corpo edificato composto da uno zoccolo contenente i due livelli dell'autosilo. Si propone un collegamento pedonale alle due estremità laterali: un primo collegamento diretto e un secondo collegamento più discontinuo ("zig-zag").

Nella fase 1, la sistemazione degli spazi esterni prevedere diverse utilizzazioni. Nella fase 2 è prevista l'edificazione dell'edificio abitativo in posizione arretrata, liberando la terrazza. Sono previsti utilizzi comuni al piano terra dell'edificio, affacciati sulla terrazza. Si ha l'impressione che le due fasi non siano in relazione tra loro.

Attraverso l'autorimessa un passaggio conduce a un ascensore pubblico che si collega con Via Barcone. Tra i due percorsi pedonali proposti, quello con l'ascensore è il più attrattivo.

Le scelte strutturali per l'autorimessa e per lo stabile abitativo sono precise.

Vi sono problemi legati alla disposizione delle camere da letto. Le scelte distributive degli appartamenti non convincono pienamente per la disposizione delle camere verso il ballatoio e sul retro.

A livello strutturale, il volume abitativo presenta una serie di criticità non completamente affrontate. Sono state riscontrate lacune nei temi strutturali.

Superficie triangolare sul retro: i giardini comuni retrostanti sono ritenuti di scarsa qualità.

Espressione architettonica: eccessivamente urbana per il contesto di paese proprio di Ronco s./ Ascona. Essa non è coerente con le scelte costruttive.

6° rango – 6° premio

Progetto n. 12. Labirinto ronchese

Il progetto propone due interventi diversi: l'autosilo si lega alla strada cantonale Via Livurcio a valle, mentre le abitazioni sono orientate verso Via Barcone a monte.

Vi è una ricerca di tipologie che seguano l'andamento della topografia, ovvero un paesaggio terrazzato. La sequenza è molto apprezzata. Il progetto viene letto come un "muro abitato", capace di liberare lo spazio antistante. Quest'ultimo forma una cerniera tra l'autosilo e la barra di appartamenti.

Gli appartamenti, tuttavia, non hanno sufficiente *privacy*. Inoltre, le esigenze delle persone portatrici di handicap (mobilità ridotta) e degli anziani non sembrano essere sufficientemente considerate. Il percorso pedonale lungo i terrazzamenti non è convincente; non è pratico e questo nuoce all'abitabilità stessa degli appartamenti.

La giuria esprime perplessità sul corpo di testa, adibito a spazio comune, ritenendolo fuori scala. Infine, l'utilizzo e la fruizione del tetto non sembrano sufficientemente sviluppati e spiegati.

7° rango – 7° premio

Progetto n. 02. BARCHITT

Nella fase 1 il progetto risolve con particolare attenzione il tema dello spazio pubblico e degli accessi proponendo degli orti pubblici verso il versante via Barcone, un "parco" non accessibile, e tre distinti percorsi: la grande scalinata che spacca il fronte importante del muro di contenimento dell'autorimessa alleggerendolo, una scalinata al limite col fondo più a nord e l'ascensore con accesso dall'autosilo. La giuria trova la prima fase nel complesso ben risolta.

Nella fase 2 la parte pubblica viene a mancare. Le aree pubbliche precedenti diventano giardini per gli appartamenti, spazio gradevole ma in ogni caso non più pubblico. In questa fase si perde anche l'accesso agli orti. Il nuovo spazio pubblico è la grande

terrazza panoramica accessibile dalla stessa rampa che collega le abitazioni. Si trova in questo un'incongruenza tra i percorsi pubblico e privato che risultano non ben definiti. Da qui il dilemma di una terrazza con valenza pubblica oppure privata? Della terrazza si ritengono critiche anche le sue dimensioni (considerate eccessive), come anche la volumetria dell'intervento abitativo, troppo importante rispetto al contesto.

8° rango – 8° premio

Progetto n. 21. TRA LE NUVOLE

La fase 1 prevede una grande piattaforma (autosilo) e uno spazio pubblico attrezzato, con un collegamento verticale con Via Barcone con un linguaggio architettonico del fronte strada molto convincente.

Fase 2: posizionamento dei due volumi degli appartamenti ai lati, che si addossano alla parete. La scelta del posizionamento dei volumi degli appartamenti non è compresa. La fase 1 convince maggiormente rispetto alla fase 2.

La circolazione pedonale non è funzionale (vari sistemi di scale). L'asse di collegamento pedonale è interessante, ma l'impatto di questo elemento verticale è considerato eccessivo.