

Comune di Stabio

**Passerella ciclopedonale per l'attraversamento di
Via Cantonale dalla stazione ferroviaria verso via Boff**
Concorso di ingegneria

Rapporto della giuria

21 aprile 2026

1 Introduzione

1.1 Tema

Il Comune di Stabio ha indetto un concorso di progettazione con procedura libera ad una fase per la realizzazione di una nuova passerella ciclo-pedonale che superi Via Cantonale, oggi strada nazionale N24, in corrispondenza della stazione ferroviaria FFS in modo da collegare tramite un percorso sicuro di mobilità lenta la stazione ferroviaria ed il nucleo di Stabio.

L'intenso traffico lungo la strada nazionale (traffico giornaliero medio (TGM) pari a 20'648 veicoli/giorno) ed il crescente utilizzo della rete ferroviaria con nuovi collegamenti con l'Italia (Stabio-Varese-Malpensa; Stabio-Mendrisio-Como) rendono necessaria la creazione di un attraversamento sicuro della strada nazionale, a favore della mobilità lenta.

1.2 Obiettivo

L'obiettivo specifico del concorso è individuare un gruppo di progettisti la cui proposta si distingua per la qualità dell'opera e per la sua armoniosa integrazione nel contesto paesaggistico e urbano. Il progetto dovrà inoltre garantire la sostenibilità economica dell'intervento, prevedendo costi di realizzazione e di manutenzione contenuti.

2 Disposizioni sulla procedura

2.1 Ente banditore

Il concorso è bandito dal Comune di Stabio, Via Ufentina 25, 6855 Stabio.

2.2 Base giuridica

Fanno stato le seguenti disposizioni:

- La legge cantonale sulle commesse pubbliche del 20 febbraio 2001 (LCPubb);
- Il Regolamento d'applicazione della legge sulle commesse pubbliche LCPubb – RL 7.1.4.1 del 20 febbraio 2001 e del Concordato intercantonale sugli appalti pubblici (CIAP) del 15 marzo 2001 (del 12 settembre 2006 RLCPubb – RL 7.1.4.1.6 e in seguito abbreviato RLCPubb/CIAP);
- Il Regolamento dei concorsi d'architettura e d'ingegneria, SIA 142 edizione 2025 per quanto non disposto diversamente nelle leggi sopra citate e all'interno del presente bando.

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

Queste prescrizioni legali e le disposizioni del programma di concorso, compresi gli allegati, e le risposte alle domande sono accettate dal committente, dalla giuria e dai partecipanti che, inoltrando la loro candidatura e il loro progetto, le accettano senza riserve.

I termini di genere maschile nel presente programma di concorso, e di tutti i documenti allegati, si riferiscono a persone di qualunque genere.

2.3 Genere del concorso

Concorso pubblico di progettazione con **procedura libera ad una fase**.

La fase di concorso avverrà con procedura anonima.

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

2.4 Montepremi

L'Ente Banditore mette a disposizione della Giuria un montepremi complessivo di CHF 70'000.- (IVA esclusa) per l'attribuzione di un minimo di 3 premi e per eventuali acquisti.

Nel caso in cui la Giuria classificasse dei lavori che si scostano in alcuni punti essenziali dalle disposizioni del programma (acquisti), anche al primo rango, la decisione deve essere presa all'unanimità.

Un acquisto posto al primo rango può anche essere raccomandato dalla Giuria per l'aggiudicazione del mandato.

Il montepremi sarà ripartito interamente.

Premi e acquisti non costituiscono un acconto sull'onorario per le successive prestazioni.

Non sono riconosciute altre spese.

2.5 Giuria e consulenti

La giuria che ha esaminato e giudicato i progetti è composta da:

La giuria incaricata di esaminare e giudicare le proposte è composta da:

Membri in rappresentanza del committente (con diritto di voto)

Simone Castelletti
Katia Fabris

Presidente della giuria, Sindaco di Stabio
Municipale

Membri professionisti (con diritto di voto)

Ing. Francesco Caggia
Arch. Mauro Beltrami
Arch. Lorenzo Orsi
Dr. Ing. Mario Monotti
Ing. Matthias Neuenschwander

Ufficio federale delle strade (USTRA)
FFS Infrastruttura

Supplente in rappresentanza del committente

Michela Lang

Municipale

Supplente professionista

Arch. Emanuele Saurwein

Consulenti

Arch. Endrio Ruggiero

Ufficio dei Beni Culturali

3 Svolgimento delle giornate di giuria

In data di lunedì 20 e martedì 21 aprile 2026 la giuria si è riunita presso la sala di Villa Cristina parte del Centro professionale del verde a Mezzana-Coldrerio.

Per la valutazione dei progetti la giuria ha fatto riferimento al "Programma di concorso", ai documenti allegati al programma e al documento "Risposte alle domande", messi a disposizione di tutti i partecipanti.

3.1 Consegna dei progetti

Entro i termini sono stati consegnati 19 progetti con le relative buste d'autore, nel rispetto delle modalità di consegna. I progetti di concorso pervenuti sono associati al proprio motto.

3.2 Esame preliminare dei progetti

I progetti consegnati dai partecipanti sono stati esaminati preliminarmente, senza valutazione di merito, per la verifica dell'adempimento delle condizioni di programma.

I temi verificati durante l'esame preliminare sono stati:

Rispetto dei termini di consegna

Tutti gli elaborati sono stati consegnati entro i termini indicati nel programma per la fase di concorso.

Rispetto anonimato

Tutti gli elaborati sono stati consegnati nel rispetto dell'anonimato.

Documenti richiesti

Tutti i partecipanti hanno consegnato i documenti richiesti.

Rispetto parametri di Area di concorso e distanze dall'allineamento stradale

Tutti gli elaborati sono stati verificati in conformità ai parametri indicati nel programma.

Rispetto geometrie e pendenze

Sono state riscontrate in alcuni progetti piccole mancanze o imprecisioni relative al programma di concorso, ritenute di piccola entità che non incidono in modo essenziale sui progetti presentati.

Consulenti

La giuria ha potuto prendere atto delle indicazioni date dal capo ufficio dei Beni Culturali del Cantone.

3.3 Criteri di giudizio

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

- Inserimento nel contesto e nella rete viaria, valore architettonico, connettività;
- Sicurezza ed efficienza dei percorsi e del manufatto;
- Concetto strutturale e costruttivo;
- Scelta dei materiali;
- Applicazione dei principi di economia circolare (riciclo, riuso, disassemblaggio);
- Minimizzazione dell'impatto ambientale;
- Contenimento dei costi dell'intero ciclo di vita, manutenzione e gestione;
- Aspetti economici del progetto e relativi costi di manutenzione;
- Inclusività e sostenibilità sociale.

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

3.4 Primo turno di valutazione

La giuria concorda di procedere con un primo esame delle proposte in forma individuale per poi discutere i progetti in assemblea plenaria, con la modalità di esclusione a turni, garantendo la possibilità di reintegrare nella discussione anche i progetti esclusi attraverso un successivo turno di ripescaggio.

Nel primo turno di valutazione sono state individuate alcune tipologie d'intervento, oggetto di approfondite discussioni. Durante questa prima fase, i progetti sono stati valutati esaminando in modo particolare l'inserimento nel contesto urbano e paesaggistico, la funzionalità (pedoni, biciclette, disabili, accessibilità) nonché la sostenibilità e il concetto strutturale.

Dopo il primo turno di valutazione la giuria elimina i seguenti progetti, che per uno o più degli aspetti sopracitati non hanno convinto:

ACCENTO
EDERA
Scurson
CLAY
La via più breve
Falcétt
TRA ARRIVO E RITORNO

3.5 Secondo turno di valutazione

Nel secondo turno di valutazione, oltre ai temi indicati nel primo turno, i progetti sono stati discussi esaminandoli approfonditamente in base a tutti i criteri di giudizio.

Al secondo turno di valutazione la giuria riesamina dapprima tutti i progetti eliminati nel primo turno per verificare eventuali ripescaggi; a seguito del riesame, non sono stati ripescati progetti e la Giuria decide all'unanimità di eliminare i seguenti progetti che non hanno convinto a causa di mancanze in uno o più criteri di valutazione:

Steps Ahead
chiave di sol
RICCIOLO
Ricucitura
CERESIOSAURUS
PETRA
Il Nastro Continuo
LA STRADA NUOVA
MERLOT

3.6 Turno di controllo

Durante un giro di revisione, la giuria ha esaminato i progetti selezionati. Dopo un'attenta valutazione, i giudici hanno confermato all'unanimità il ripescaggio del progetto:

chiave di sol

La decisione si fonda in particolare sulla qualità dell'inserimento nel contesto paesaggistico e sulla coerenza dell'impostazione architettonica.

3.7 Graduatoria e assegnazione dei premi

La giuria all'unanimità decide la seguente graduatoria:

1° Rango / 1° Premio,	ÖGIADA
2° Rango / 2° Premio,	BIO-PASS
3° Rango / 3° Premio,	chiave di sol
4° Rango / 4° Premio,	LOCOMOTIVA

La giuria dispone di un montepremi di CHF 70'000.- (IVA esclusa) per l'attribuzione dei premi e degli eventuali acquisti.

La giuria decide all'unanimità di assegnare l'intero montepremi, con la seguente ripartizione:

1. ÖGIADA	25'000.- CHF
2. BIO-PASS	20'000.- CHF
3. chiave di sol	15'000.- CHF
4. LOCOMOTIVA	10'000.- CHF

La giuria procede con la stesura dei commenti ai sette progetti giudicati in FASE 2 (vedi punto 7).

4 Raccomandazioni della giuria per la continuazione del mandato

4.1 Considerazioni generali

La giuria rileva come i progetti presentati abbiano proposto complessivamente delle soluzioni architettoniche e ingegneristiche pertinenti al tema designato e che la qualità delle proposte è stata generalmente buona. Il committente e la giuria ringraziano tutti gli autori per aver presentato dei progetti che hanno contribuito ad un'effettiva discussione dei temi proposti nel programma di concorso, sollevando anche nuovi argomenti di dibattito e riflessione, mediante soluzioni progettuali rispondenti alle necessità del luogo.

4.2 Raccomandazioni

Conformemente all'art. 23 del Regolamento dei concorsi d'architettura e d'ingegneria SIA 142, la giuria raccomanda all'unanimità al committente di attribuire il mandato per la progettazione e realizzazione della passerella ciclopedonale al Progetto **ÖGIADA**, tenendo conto delle osservazioni formulate al punto 7 "Commento ai progetti".

5 Comunicazione dei risultati ed esposizione dei progetti

Il presente rapporto verrà inviato tramite il committente entro i termini e nei modi indicati nel programma di concorso.

I progetti saranno esposti al pubblico presso la sala del Consiglio Comunale di Stabio, da venerdì 8 maggio 2026 fino a giovedì 21 maggio 2026.

6 Identificazione degli autori

A conclusione del giudizio, dopo la firma del rapporto, si toglie l'anonimato in ordine di graduatoria, procedendo all'apertura, da parte del notaio designato, delle buste d'autore contenenti le generalità degli autori.

Identificazione degli autori dei progetti giudicati e premiati:

1° Rango / 1° premio

Progetto	ÖGIADA
Ingegnere	WMM Ingenieure AG
Architetto	PARABASE Gmbh

2° Rango / 2° premio

Progetto	BIO-PASS
Ingegnere	Bonalumi e Ferrari Partner SA Studio d'ingegneria
Architetto	Studio Seltz sagl

3° Rango / 3° premio

Progetto	chiave di sol
Ingegnere	Studio di ingegneria Snozzi
Architetto	Studio di architettura e pianificazione Guscetti

4° Rango / 4° premio

Progetto	LOCOMOTIVA
Ingegnere	PdA Engineering & Consulting sagl
Architetto	Ivano Gianola Studio di architettura

Altri progetti consegnati:

Progetto Ingegnere Architetto	ACCENTO Petoud Ingegneri Groh architects Sagl
Progetto Ingegnere Architetto	EDERA Messi & Associati SA Canevascini & Corecco Sagl
Progetto Ingegnere Architetto	Scurson Ruprecht Ingegneria SA Moro & Moro di Franco Moro
Progetto Ingegnere Architetto	CLAY ARX Group SA Enrico Sassi Architetto sagl
Progetto Ingegnere Architetto	La via più breve Anastasi & Partner SA Architetto Mauro Malisia
Progetto Ingegnere Architetto	Falcétt Zanini Gozzi SA Baserga Mozzetti architetti SA
Progetto Ingegnere Architetto	TRA ARRIVO E RITORNO Studio di ingegneria Dazio & Associati Forni & Gueli Architetti sagl
Progetto Ingegnere Architetto	Steps Ahead Ingegneri SPP Tibiletti & Associati sagl
Progetto Ingegnere Architetto	RICCIOLO Project Partners Ltd Consulting Engineers Michele Arnaboldi Architetti sagl
Progetto Ingegnere Architetto	Ricucitura Marcionelli & Winkler SA Floriani e Strozzi architetti sagl
Progetto Ingegnere Architetto	CERESIOSAURIS Casanova Ingegneri SA Arch3visani sagl
Progetto Ingegnere Architetto	PETRA Bergmeister + Partner AG VG13 Architects Studio Associato
Progetto Ingegnere/architetto	Il Nastro Continuo co-struct AG
Progetto Ingegnere Architetto	LA STRADA NUOVA Simone Mangano Partners ingegneria Sagl LAST Architettura/Stefano Larotonda sagl
Progetto Ingegnere Architetto	MERLOT Studio di ingegneria Lepori SA Massimo Frasson

7 Commento ai progetti

I progetti maggiormente apprezzati si distinguono per la capacità di minimizzare l'impatto sul territorio, adottando soluzioni strutturali semplici ma efficaci, in cui architettura e ingegneria risultano integrate in modo coerente.

La giuria converge pertanto verso proposte caratterizzate da leggerezza, efficienza e adeguata relazione con il contesto.

7.1 ÖGIADA

Inserimento nel contesto e nella rete viaria, valore architettonico, connettività

Il progetto sceglie l'ortogonalità alla ex stazione FFS (edificio della Polizia), edificio tutelato, generando non solo un collegamento, ma un elemento che orienta lo spazio pubblico. Particolare attenzione è data alle due estremità che diventano piazzette, dove il carattere del luogo entra nell'esperienza del percorso. La semplicità formale non è una rinuncia: è il risultato di una riflessione coerente sulla costruzione, sulla sostenibilità, sul cantiere, sul paesaggio e sulla contemporaneità.

Sicurezza ed efficienza dei percorsi e del manufatto

La geometria rispetta tutti i parametri richiesti: larghezza 4,20 m, altezza libera 4,80 m, pendenza massima 6%. La soluzione ingegneristica di *capriata Fink rovesciata* assume anche valenza architettonica contribuendo a definire la leggerezza del manufatto e a trasformare il processo costruttivo in elemento paesaggistico. Le fasi costruttive non interrompono il traffico sulla strada nazionale. Il progetto identifica il percorso più breve tra i punti di arrivo e partenza.

Concetto strutturale e costruttivo

La struttura portante viene portata sopra il ponte, a vantaggio dell'altezza statica, e di conseguenza della parsimonia nell'utilizzo di materiale. Da approfondire il controvento trasversale del manufatto e l'eccentricità nelle connessioni. Inoltre, in un'ottica di trasparenza e di risparmio, si suggerisce di verificare la necessità di alcuni stralli. Questo aspetto agevolerebbe pure l'inserimento di un'ulteriore scala d'accesso dalla via cantonale sul lato paese.

Scelta dei materiali

Apprezzato che il ponte è realizzato con elementi semplici, facilmente reperibili, senza particolari lavorazioni e di facile assemblaggio.

Applicazione dei principi di economia circolare (riciclo, riuso, disassemblaggio)

Il progetto applica la logica del minimo materiale con la massima resa strutturale. Gli elementi compressi possono essere realizzati con profili recuperati da demolizioni locali, senza saldature in opera. Le connessioni bullonate e standardizzate rendono la struttura smontabile e i componenti riutilizzabili. La sostenibilità non è un tema aggiunto: è il principio da cui nasce il disegno.

Aspetti economici del progetto e costi di manutenzione

La trasparenza, la semplicità costruttive e la scelta di materiali corrispondono ad un progetto economico. Questo aspetto va perseguito in tutte le fasi future.

Inclusività e sostenibilità sociale

La passerella è percorribile da tutti, incluse persone con disabilità motoria. Una scala leggera offre un accesso rapido in quota; la struttura è predisposta per un ascensore futuro. La scelta di un semplice sistema lineare per l'attraversamento della strada e di una rampa elicoidale che appoggia sul terreno per portarsi in quota verso la ex stazione FFS è una risposta pratica ed efficace alla complessità del sito.

La relazione di progetto evidenzia al meglio le caratteristiche del manufatto. La giuria ha apprezzato la risposta architettonica e ingegneristica in relazione all'interdisciplinarietà dei temi proposti.

Raccomandazioni della giuria:

Nello sviluppo del progetto, la giuria raccomanda di prestare cura al colore del manufatto, alla materializzazione e al disegno della scala di accesso e sviluppare il carattere delle piazzette proposte, insieme agli altri spazi urbani parte del progetto e del verde.

7.2 Bio-Pass

Inserimento nel contesto e nella rete viaria, valore architettonico, connettività

Il progetto interpreta la passerella come elemento strategico di connessione urbana, ricucendo efficacemente il rapporto tra ex stazione FFS, nucleo storico e aree limitrofe. La geometria fluida consente un inserimento armonioso nel contesto e genera un percorso strutturato che valorizza la mobilità lenta. La giuria apprezza la proposta di una piazzetta di partenza che raccoglie i collegamenti.

Sicurezza ed efficienza dei percorsi e del manufatto

La proposta migliora sensibilmente la sicurezza eliminando l'attraversamento a raso di una strada altamente trafficata. I percorsi risultano continui, leggibili e accessibili, con pendenze adeguate a pedoni e ciclisti. La giuria apprezza la proposta progettuale, ma ritiene troppo esteso e dispersivo sul territorio il tracciato del manufatto, allungando il percorso, a scapito degli utenti regolari.

Concetto strutturale e costruttivo

Appreziate la semplicità costruttiva e la sezione di facile manutenzione. La leggerezza del manufatto è ritenuta eccessiva, e pone domande riguardo agli aspetti funzionali e dinamici. La sinuosità del percorso crea sollecitazioni supplementari che determinano maggiori oneri. Lo smaltimento delle acque all'interno degli elementi strutturali, così come il posizionamento dei giunti di fondazione sottoterra sono valutati come punti fragili. La costruzione viene percepita come potenzialmente critica per quanto attiene alle dimensioni degli elementi, vincoli strutturali nelle connessioni tra impalcato ed elementi di sostegno.

Scelta dei materiali

È condivisa la scelta dell'acciaio come materiale, che tuttavia richiede una lavorazione importante.

Applicazione dei principi di economia circolare (riciclo, riuso, disassemblaggio)

La scelta di una struttura metallica e di soluzioni costruttive razionali lascia presupporre una buona potenzialità in termini di durabilità e manutenzione, nonché un limitato disassemblaggio; tuttavia, i criteri di economia circolare, di riuso e di sostenibilità non sono stati sviluppati sufficientemente.

Aspetti economici del progetto e costi di manutenzione

Il manufatto è di media economicità e di facile manutenzione futura, grazie alla sezione aperta. I vincoli formali scelti incidono sul costo effettivo e sui margini di contenimento dei costi, per i quali un aumento rispetto a quanto preventivato non può essere escluso.

Inclusività e sostenibilità sociale

Il progetto risponde ai requisiti di accessibilità universale, offrendo un'infrastruttura fruibile da tutte le categorie di utenti. La qualità spaziale e paesaggistica contribuisce inoltre a rafforzare il valore sociale dell'opera come spazio pubblico. Si apprezza la volontà di lavorare con il verde per la mitigazione del riscaldamento e a livello paesaggistico.

7.3 Chiave di sol

Inserimento nel contesto e nella rete viaria, valore architettonico, connettività

Il progetto si distingue per una integrazione con la struttura urbana e paesaggistica, proponendo un tracciato sinuoso che reinterpreta e modifica la relazione storica tra nucleo e stazione. La passerella si configura non solo come infrastruttura di attraversamento, ma come spazio pubblico sopraelevato e punto di osservazione sul territorio. Il progetto si connota per una architettura decisa e riconoscibile; tuttavia, tale impostazione risulta solo in parte coerente con gli obiettivi richiesti per un'infrastruttura dedicata alla mobilità lenta. Si constata una insufficiente attenzione alle partenze e arrivi del manufatto.

Sicurezza ed efficienza dei percorsi e del manufatto

La proposta garantisce adeguati standard di sicurezza grazie all'eliminazione dell'attraversamento a raso e all'integrazione nella rete ciclabile regionale. Le pendenze contenute ($\leq 6\%$), la larghezza costante di 4.20 m e l'andamento curvilineo consentono una fruizione accessibile per tutte le categorie di utenti. Tuttavia, lo sviluppo del tracciato comporta un allungamento del percorso e una minore immediatezza del collegamento.

Concetto strutturale e costruttivo

La scelta di una sezione scatolare caratterizzata da grande snellezza non convince la giuria in particolare a causa della luce importante della campata centrale. Una variazione di questo parametro comporta ripercussioni importanti sugli aspetti funzionali, estetici ed economici. Anche gli elementi di supporto privilegiano aspetti formali rispetto a quelli strutturali e lasciano aperte diverse questioni.

Scelta dei materiali

La scelta del materiale è condivisa per robustezza e durabilità.

Applicazione dei principi di economia circolare (riciclo, riuso, disassemblaggio)

Il progetto impiega acciaio Cor-Ten a bassa manutenzione futura; il disassemblaggio e il recupero dei materiali è oneroso. La strategia è orientata alla durabilità e all'ottimizzazione del ciclo di vita. I principi di economia circolare non risultano però sviluppati in modo approfondito.

Aspetti economici del progetto e costi di manutenzione

Le scelte costruttive e formali portano ad un progetto con un costo di investimento iniziale potenzialmente elevato rispetto alle disponibilità della committenza. Permangono inoltre incertezze legate alla realizzazione e alla gestione futura del manufatto.

Inclusività e sostenibilità sociale

L'infrastruttura è concepita come spazio inclusivo, accessibile e privo di barriere, in grado di promuovere la mobilità lenta e l'intermodalità. La qualità spaziale del percorso e la sicurezza percepita contribuiscono a rafforzare la coesione urbana e il valore collettivo dell'opera; tuttavia, l'efficacia complessiva come collegamento diretto risulta parzialmente attenuata dalla configurazione del tracciato.

7.4 Locomotiva

Inserimento nel contesto e nella rete viaria, valore architettonico, connettività

Il progetto si distingue per un approccio fortemente radicato nella lettura storica e urbana del luogo, proponendo la passerella come strumento di ricucitura della frattura generata dalla Via Cantonale. La giuria apprezza di questo progetto la volontà di mettere ordine davanti alla ex stazione FFS con una piazzetta disegnata e pubblica. L'uso di manufatti in calcestruzzo armato a livello di disegno non convince pienamente la giuria.

Sicurezza ed efficienza dei percorsi e del manufatto

La soluzione garantisce elevati standard di sicurezza e accessibilità, con pendenze contenute (6%), percorsi continui e presenza di pianerottoli di sosta. L'organizzazione dei flussi favorisce una convivenza sicura tra pedoni e ciclisti, mentre dispositivi specifici impediscono l'accesso improprio di veicoli motorizzati.

Sicurezza ed efficienza dei percorsi e del manufatto

Il progetto risolve il percorso con una rampa. Questa scelta obbliga tutti gli utenti, pedoni inclusi, ad un percorso lungo e poco attrattivo.

Concetto strutturale e costruttivo

Lo scatolare con geometria variabile disposto su doppi pilastri offre un concetto pulito, flessibile e robusto. Le dimensioni scelte sono valutate ottimistiche in considerazione delle portate importanti.

Scelta dei materiali

La scelta dei materiali è compatibile con le finalità del progetto. La sezione variabile, così come lo scatolare, portano a lavorazioni importanti.

Applicazione dei principi di economia circolare (riciclo, riuso, disassemblaggio)

Il progetto integra alcuni principi di sostenibilità: uso di elementi prefabbricati, materiali riciclabili, possibilità (poco efficiente) di disassemblaggio e sostituzione delle componenti, oltre all'impiego di calcestruzzo riciclato per le rampe e a una gestione attenta delle risorse idriche. Non tutti gli elementi indicati sono stati integrati con coerenza nella proposta.

Aspetti economici del progetto e costi di manutenzione

Il progetto non è principalmente orientato all'economicità. Alla luce delle perplessità sulla snellezza rimane un dubbio sulla stabilità del preventivo. La manutenzione futura dello scatolare chiuso è complicata.

Inclusività e sostenibilità sociale

L'intervento promuove una forte dimensione sociale, configurandosi come spazio pubblico accessibile e luogo di incontro. La valorizzazione della memoria storica e la proposta di funzioni culturali connesse all'area ferroviaria contribuiscono a rafforzare l'identità e l'inclusività urbana.

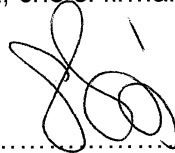
8 Approvazione

Il presente programma è stato approvato dalla Giuria, che si firmano:

Il presente programma è stato approvato dal Committente e dalla Giuria, che si firmano:

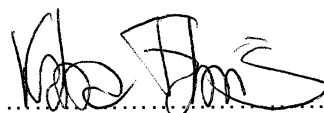
Il Presidente

Simone Castelletti

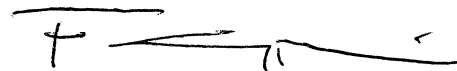


I membri

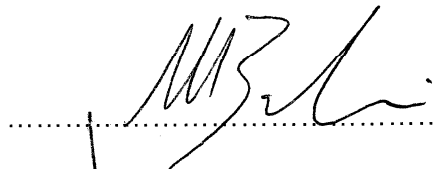
Katia Fabris



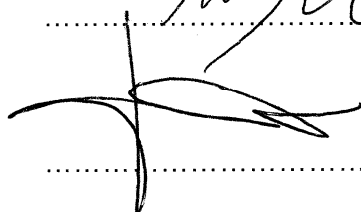
Francesco Caggia



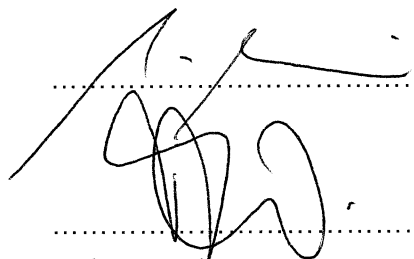
Mauro Beltrami



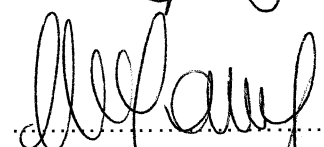
Lorenzo Orsi



Mario Monotti

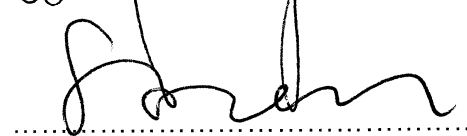


Matthias Neuenschwander



I supplenti

Michela Lang



Emanuele Saurwein

