

CIPPS

www.pianscairolo.ch

Concorso internazionale di idee di urbanistica
Pian Scairolo (Lugano) - Svizzera



Progetti

Lugano, 2008



☐ CIPPS

Concorso internazionale di idee di urbanistica Pian Scairolo (Lugano)

Quale strategia di sviluppo urbanistico per il Pian Scairolo, principale area commerciale-industriale dell'agglomerato urbano di Lugano, nel contesto dello sviluppo di un circuito commerciale ("business loop") moderno ed attrattivo?

Dopo le positive esperienze del 2004 con il concorso internazionale per il comparto di Cornaredo (su www.cornaredo.ch è consultabile lo stato di avanzamento dei lavori in merito a questo comparto), la Città di Lugano lancia insieme ai Comuni territorialmente toccati (Barbengo, Collina d'Oro e Grancia) e all'autorità regionale (il Dipartimento del territorio) un concorso volto a ridefinire urbanisticamente il maggiore comparto commerciale-industriale del Canton Ticino, che

già oggi presenta oltre 5'000 posti di lavoro e produce un fatturato di oltre un miliardo di franchi svizzeri.

L'agglomerato urbano di Lugano rappresenta una delle maggiori realtà economiche ed urbane della Svizzera e con questo concorso vuole trovare un concetto innovativo per quello che dovrà diventare uno dei poli di sviluppo economico della Città-regione Ticino.

La procedura di concorso anonimo, con 14 gruppi interdisciplinari invitati alla fase principale, si è conclusa con la valutazione della giuria il 17 giugno 2008, mentre la pubblicazione dei risultati e la premiazione è prevista per l'inizio di settembre 2008.





▣ Dal rapporto del gruppo

Il Pian Scairolo, grazie alla sua centralità rispetto ad importanti aree paesaggistiche, naturalistiche e di svago come la Collina d'Oro, l'Arbostora ed il lago di Lugano, si trova in posizione favorevole per coniugare residenza e lavoro in un contesto attrattivo e di grande qualità. La Roggia Scairolo, unico elemento continuo presente nel territorio, può svolgere il ruolo di asse ordinatore delle varie componenti territoriali ed al contempo mettere in contatto il Piano con le importanti aree confinanti. La sponda destra assume un carattere naturalistico e di svago, con il recupero di un corso seminaturale grazie a degli allargamenti che permettono la formazione di greti e di rami secondari, fungendo al contempo da cassa d'espansione. Sui fianchi vengono riportati in superficie i corsi d'acqua secondari con lo scopo di aumentare la sua naturalità e di svolgere il ruolo di bacini di laminazione.

La zona posta immediatamente a sud della rotonda d'uscita dell'autostrada possiede indiscusse potenzialità, essendo allacciata direttamente all'asse autostradale A2. Anche in questo caso, però, i contenuti insediati fino ad oggi in questo comparto non mettono sufficientemente in evidenza scenari significativi di sviluppo coordinato. Dopo un'attenta analisi dei grandi progetti che la Città di Lugano intende sviluppare nel corso dei prossimi anni ci si è posti la domanda se nel comparto in oggetto non fosse possibile ubicare contenuti strategici che meglio si adattano alla vicinanza diretta con lo svincolo autostradale. Si è ritenuto che la forma del concorso di idee offra la sede ideale per poter proporre alle autorità comunali una serie di riflessioni che analizzino con senso critico sia l'area oggetto di concorso che alcune scelte di indirizzo pianificatorio precedentemente adottate.

▣ Dal rapporto della giuria

Il progetto enuncia con dovizia un programma articolato per una nuova struttura urbanistica di qualità per il Pian Scairolo, anche se non sempre viene tradotto in chiare scelte progettuali. In particolare, sul piano della qualità dello spazio pubblico risultante, la proposta lascia spazio a soluzioni di dettaglio troppo diversificate in esito alle quali potrebbero scaturire interventi affatto differenziati. Manca pertanto ancora una gerarchia chiara degli interventi che devono garantire qualità, in particolare per quel che riguarda la definizione degli spazi residui. La qualità urbanistica del progetto si trova invece nella forma del verde d'insieme proposta per tutto il comparto, sia nella forma longitudinale sia negli elementi verdi trasversali.

Green SKYrolo è un progetto che propone uno sviluppo significativo, risulta flessibile e implica un riorientamento chiaro rispetto ad oggi. Da inoltre segnali economici chiari, con contenuti espositivi e un parco tecnologico ed è di interpretazione relativamente facile per potenziali investitori.

La gronda est (a monte dell'autostrada) è un elemento che permette di aumentare la ridondanza della rete e decongestionare quindi "l'imbutto" del sistema, cioè la rotonda Fornaci.

Il nodo intermodale indicato risulta importante e pertinente per lo sviluppo del Pian Scairolo e non viene specificato un aumento di dimensioni rispetto a quanto previsto dal PTL.



Green SKYrolo

TIZIANO MAURI
Svizzera

Ingegneria civile:

Architettura:

Urbanistica:

Ingegneria del traffico:

Architettura del paesaggio:

Economia:

Tiziano Mauri

Lorenzo Orsi

Pacifico Aina

Mauro Ferella Falda

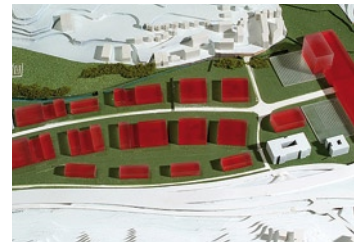
Niccardo Righetti

Michele Passardi

Altri collaboratori:

Giacomo Gianola, Roger Bacciarini, Giovanni Gramegna,
Fabio Zorza, Bruno Melotto, Dario Uboldi, Sacha Denicolà,
Piero Gianberardino, Svetlana Muttoni

1° premio





▣ Dal rapporto del gruppo

Con il progetto si vogliono valorizzare tutte le caratteristiche del paesaggio per definire una serie di strategie d'intervento capaci di recuperare gli elementi naturali e di costituire un disegno territoriale più unitario.

Si propone quindi un progetto di recupero e di restauro territoriale, partendo dalla ridefinizione del piano delle Fornaci, che rappresenta lo spazio di riferimento per eccellenza, dove confluiscono tutte le relazioni del paesaggio, del sistema viario e dell'accesso alla città di Lugano: è l'incontro di tutte le dinamiche di questo territorio.

Questo spazio, che vuole rappresentare l'entrata sud alla città di Lugano non solo dal profilo viario ma anche dell'immagine, è caratterizzato da un anello viario, che delimita perimetralmente l'area e permette di collegare tutta la rete viaria che confluisce in questo punto e da una grande piazza all'interno dell'anello viario.

Dal Piano delle Fornaci, seguendo lo sviluppo del riale Scairolo, si sviluppa il nuovo parco urbano, che prevede da una parte il recupero del riale con interventi di risanamento ambientale e dall'altra la formazione di un'ampia area verde che permette di ridisegnare il territorio del piano, creando un'area di distacco sufficientemente importante dai centri commerciali.

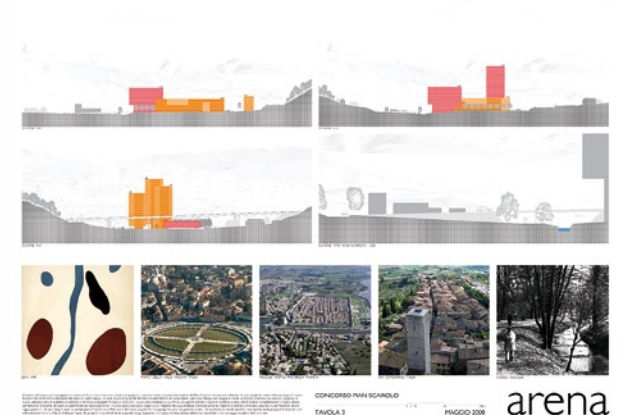
▣ Dal rapporto della giuria

Il progetto mostra una grande capacità nell'ambito di una chiara divisione territoriale e di un ordine nel programma e nella tipologia dell'intervento edile. Soprattutto verso il viadotto autostradale la visione individuata può essere definita originale e qualificante.

Il progetto non declina ancora con sufficienza soluzioni convincenti per la qualità dello spazio pubblico risultante, articolando quest'ultimo in un sistema di piazze che punteggiano l'insediamento complessivo. In particolare la sistemazione proposta per l'ingresso da Lugano rappresenta una soluzione formale che lascia poco spazio alla qualità dello spazio urbano, che tende ad "implodere" con l'attraversamento dall'autostrada all'interno dell'isola urbana ove sono collocati i nuovi grattacieli.

Arena è un progetto che implica uno sviluppo dalle forti connotazioni in un quadro attuativo flessibile. I cambiamenti proposti rispetto ad oggi sono contenuti e i segnali agli investitori sono relativamente forti. Molto forte è invece il segnale urbanistico determinato dalle torri di attestamento.

Il piano si basa su un'organizzazione del sistema viario strettamente "ad anello", con senso unico e diventa in questo modo molto poco flessibile e senza elementi di ridondanza. L'ipotesi dei "loop" per la linea tramviaria mette fuori gioco questo mezzo di trasporto perché gli esempi reali rendono la prova che le persone non accettano il turno lungo (via capolinea) per l'andata e il ritorno.



▣ Arena

▣ **MICHELE ARNABOLDI**
Svizzera

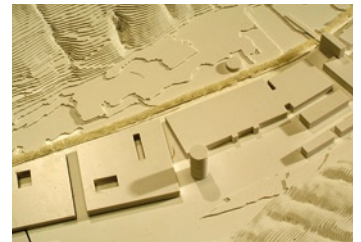
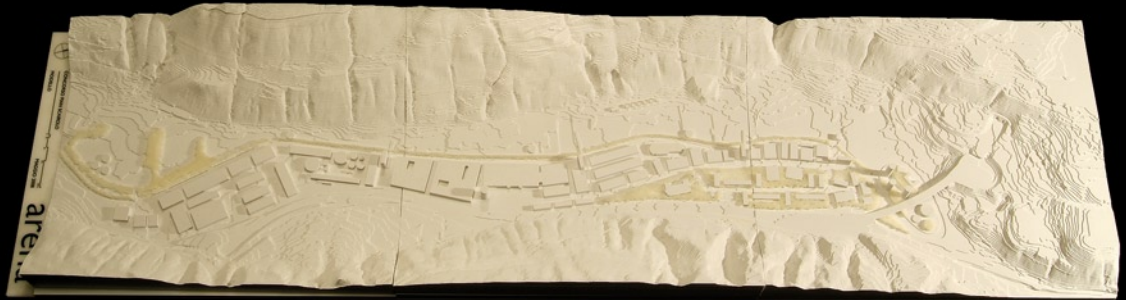
Ingegneria civile:
Architettura:
Urbanistica:

Ingegneria del traffico:
Architettura del paesaggio:
Economia:

Grignoli Muttoni Partner
Michele Arnaboldi
Michele Arnaboldi
Pierino Borella
Luigi Lucchini
Christophe Girot
Christian Vitta

Altri collaboratori:
Paolo Roggiani, Roberto Patà

1° premio



▣▣ Nuova Roggia Urbana

▣▣ **FRANCESCA PEDRINA**
Svizzera

Ingegneria civile:

Architettura:

Urbanistica:

Ingegneria del traffico:

Architettura del paesaggio:

Economia:

Giorgio Petoud

Sergio Caverio

Francesca Pedrina

Francesco Allievi

Julien Daulte

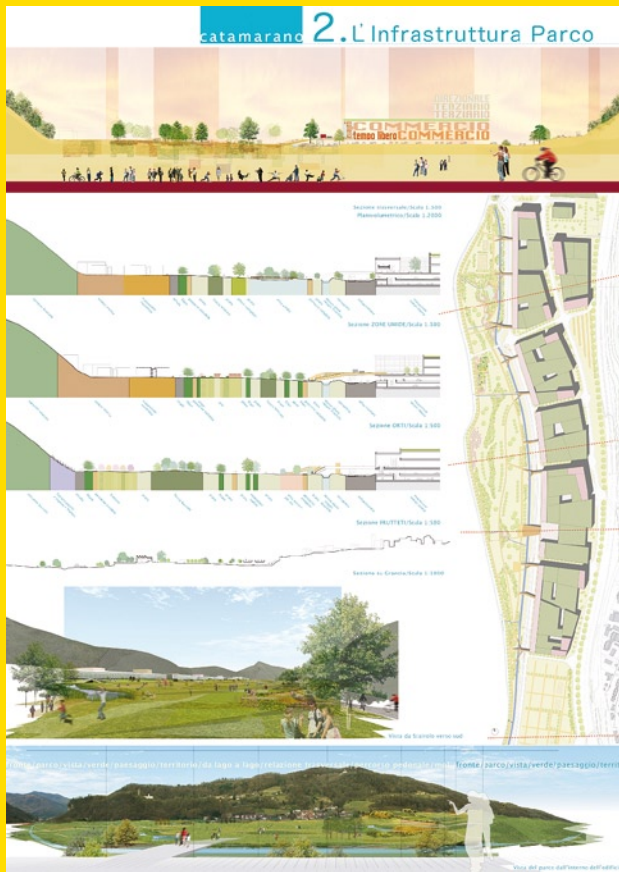
Fabio Pedrina

Altri collaboratori:

Dario Bozzolo

2° premio





▣ Dal rapporto del gruppo

Appare evidente che l'insediamento di Pian Scairolo rappresenta già oggi una polarità di grande dimensione e di elevato valore strategico per l'intero sistema territoriale del Luganese.

La connotazione geografica della piana, definita dalle ripide pendici della valle e disposta, con il suo andamento marcatamente lineare, a formare un ideale collegamento "da lago a lago" tra Lugano e Pian Casoro, sta facendo da supporto alla formazione di un asse di sviluppo per funzioni specializzate di grande scala che tuttavia presenta forti conflittualità e soffre di una grave inefficienza e insufficienza infrastrutturale.

Le potenzialità espresse da questo comparto disposto alle porte di Lugano reclamano l'attivazione di un chiaro processo di riqualificazione che, intercettando le risorse disponibili sia in grado di preparare il terreno ad accogliere le opportunità offerte dalla trasformazione di grande scala.

La proposta progettuale riconosce nei due sistemi insediativi di Pian Scairolo le due risorse territoriali fondamentali su cui operare per superare la contrapposizione e riattivare e lo sviluppo del comparto, incrementandone la qualità. Si fonda dunque su una realistica ipotesi di connessione e integrazione tra i due sistemi, attraverso lo sfruttamento di possibili sinergie che consentano di innescare un nuovo processo virtuoso di complessiva riqualificazione, con l'obiettivo di realizzare condizioni insediative efficienti e integrate nel sistema paesistico-ambientale della piana.

▣ Dal rapporto della giuria

La soluzione in doppio livello per la proposta strada parco, è articolata in uno spazio dedicato alla pedonalità che "sovrasta" l'altro, lineare, dedicato al sistema tramviario e carrabile dal quale, tuttavia, accedono alle zone commerciali anche i passeggeri del tram. Si determina così una frammistione dei percorsi specie per gli utenti del trasporto su ferro. Le rampe di accesso al parco, che costeggia gli edifici commerciali ad ovest, sembrano promettere una fruizione che appare poco probabile per gli utenti del sistema commerciale. Interessante la suddivisione del piano in componenti edificabili separati. Più delicato la garanzia di qualità spaziale tramite l'architettura proposta che sembra impossibile legarsi con la concretezza edile. Poco funzionale e realistico sembra la sezione dello Scairolo con tram e strutture pedonali. Progetto flessibile proponendo uno sviluppo significativo in un assetto nuovo e forte. Molto attrattivo per potenziali investitori.

Alla viabilità esistente viene aggiunta una strada in senso unico (nord-sud) che sottopassa la rotatoria Fornaci e la parcella seguente e poi segue il fiume tra la linea tranviaria e le parcelle costruite. Il vantaggio rete di questa soluzione si limita al decongestionamento della rotatoria Fornaci e non crea ridondanza vera nella rete. La situazione della rotatoria Mc Donald rimane invariata. Certi elementi sono difficili da interpretare perché c'è incoerenza tra schemi, piani e modello. In genere coerente con PTL/PVP ma il progetto non specifica interventi e ruolo del Nodo Fornaci; non è stato possibile valutare questo tema. Collegamenti da e verso la tramvia molto difficili in relazione sia ai commerci (asse stradale) che alle residenze (roggia).



▣▣ Catamarano

▣▣ FABIO NONIS

Italia

Ingegneria civile:

Architettura:

Urbanistica:

Ingegneria del traffico:

Architettura del paesaggio:

Economia:

Franco Cislaghi

Fabio Nonis

Carlo Alberto Maggiore

Vincenzo Maria Curti

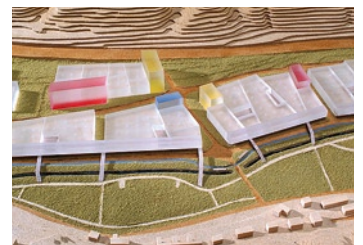
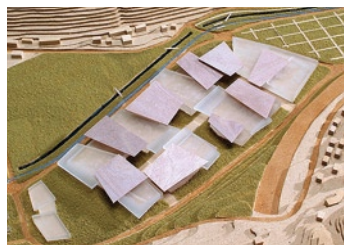
Giovanna Longhi

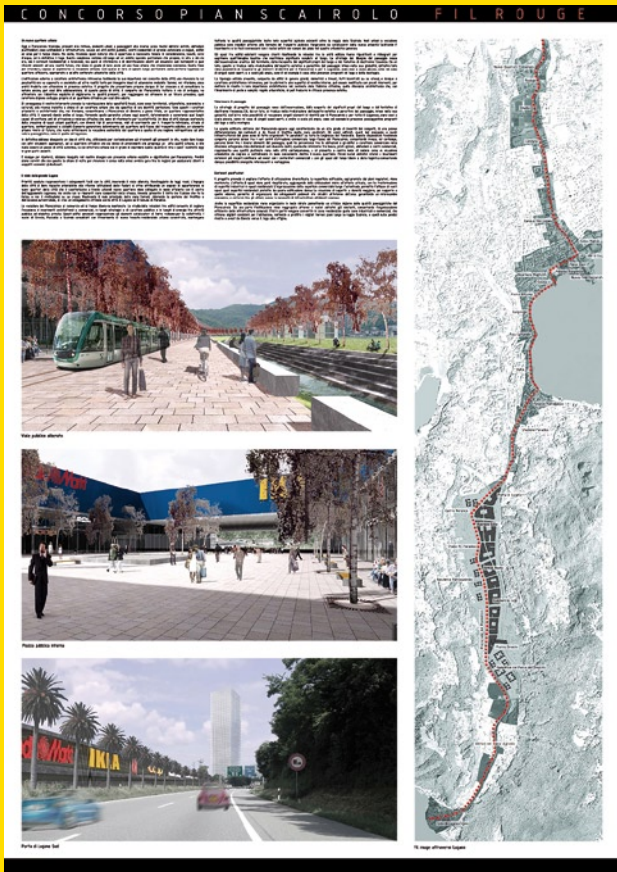
Francesco Daveri

Altri collaboratori:

Gianluca Gelmini, Francesco Morgagni, Onofrio Bono

2° premio





▣ Dal rapporto del gruppo

Oggi sul Pian Scairolo sono presenti elementi urbani e paesaggistici in diverse scale. Antichi nuclei abitativi, abitazioni plurifamiliari, case unifamiliari, infrastrutture, edifici pubblici, centri commerciali di grande estensione, aree per il tempo libero. Ma anche spazi naturali che è opportuno e necessario tenere in considerazione quali boschi, corsi d'acqua, ed in definitiva il lago.

Questo complesso sistema dà luogo ad un particolare ambito spaziale che propone, in situ e sin d'ora sia i contenuti fondamentali e funzionali, sia quelli di riferimento e di identificazione adatti ad assumere quei mutamenti e quei ritocchi aderenti ad una realtà futura, che siano in grado di dare avvio ad una fase urbana che chiameremo conclusiva. Quella fase capace di esprimerne la vocazione attuale; cioè quella di rendere questo luogo particolare della periferia luganese un quartiere efficiente, appropriato e ad alto contenuto urbanistico della città.

Di conseguenza il nostro intervento prevede la valorizzazione delle specificità locali, siano esse territoriali, urbanistiche, economiche o culturali, alla ricerca insistita e chiara di un carattere urbano che sia specifico di un'identità particolare.

Questi caratteri urbanistici e architettonici consentiranno a Pian Scairolo di divenire un quartiere rappresentativo della città. Si opererà dando ordine al luogo, formando gerarchie urbane oggi assenti, determinando e sceverando luoghi capaci di costituire poli di attrazione a valenza cittadina che siano di riferimento per la collettività.

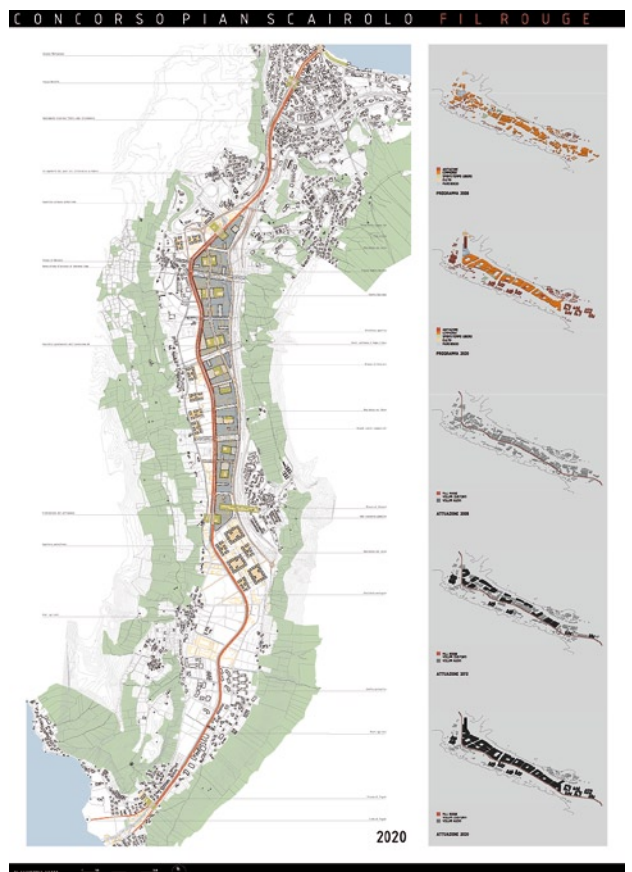
▣ Dal rapporto della giuria

Questa proposta esemplifica la generale tendenza, emersa nella maggior parte dei progetti presentati, di caratterizzare il sistema di Pian Scairolo con una forte identità urbana. Seguendo questo assunto il progetto interpreta bene l'ipotesi sottesa dalla volontà di definire un nuovo quartiere per la Grande Lugano. Il nuovo viale proposto, lungo lo Scairolo, innerva felicemente gli spazi pubblici che vengono individuati, con originale soluzione, all'interno delle corti degli edifici commerciali legati in un "filo rosso" al nuovo asse Nord-Sud che la proposta delinea.

A diversi livelli il progetto vuole così controllare la qualità dello sviluppo urbano, a scala di edifici tramite la proposta della tipologia a cortile e su grande scala attraverso la connessione lago al lago con un tram, proposte che sono state però giudicate di difficile attuazione nel contesto delle pre-esistenze.

Il progetto presenta una proposta di crescita con un cambiamento rilevante rispetto ad oggi nella forma ma con uno sviluppo continuo del settore commerciale.

Funzionalmente prevede una gronda est a valle dell'autostrada con un innesto con delle rampe nuove da e per Lugano senza toccare le due rotonde. L'idea risulta estremamente interessante anche se la fattibilità fisica di queste rampe non è stata approfondita.



▣▣ **Fil Rouge**

▣▣ **MARIO CAMPI** Svizzera

Ingegneria civile:

Architettura:

Urbanistica:

Ingegneria del traffico:

Architettura del paesaggio:

Economia:

Rinaldo Passera

Felix Günther

Mario Campi

Urs Eichenberger

Paolo Bürgi

Angelo Rossi

Altri collaboratori:

Paolo Fumagalli

2° premio



Il Filo Verde

LAURENT GAGNIERE

Francia

Ingegneria civile:
 Architettura:
 Urbanistica:
 Ingegneria del traffico:
 Architettura del paesaggio:
 Economia:

Didier Deschamps
 Ivano Gianola
 Laurent Gagniere
 Philippe Gentizon
 Nathalie Poiret
 Alain Mollaret

Altri collaboratori:

Alan Hennessy



vuoto a rendere

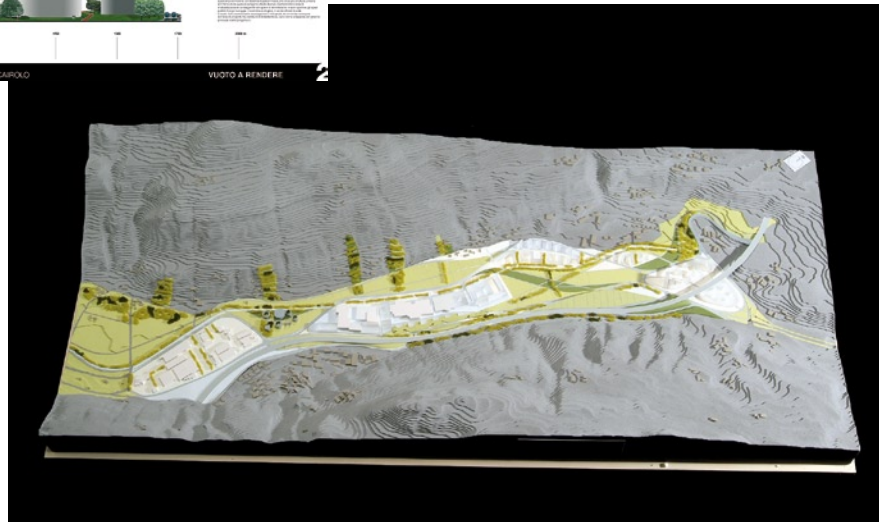
LUCA MONTUORI
Italia

Ingegneria civile:
Architettura:
Urbanistica:
Ingegneria del traffico:
Architettura del paesaggio:
Economia:

Stefano Baldolini
Flora Ruchat Roncati
Luca Montuori
Gianfranco Felice Rossi
Marina Checchi
Fabrizio Germani

Altri collaboratori:

François Salomone
Simone Capra
Giorgio Pulcini
Riccardo Petrachi
Francesca Delicato
Giorgio Talocci
Federico Perugini
Claudio Malaspina
Barbara Annunziata



UBI URBS

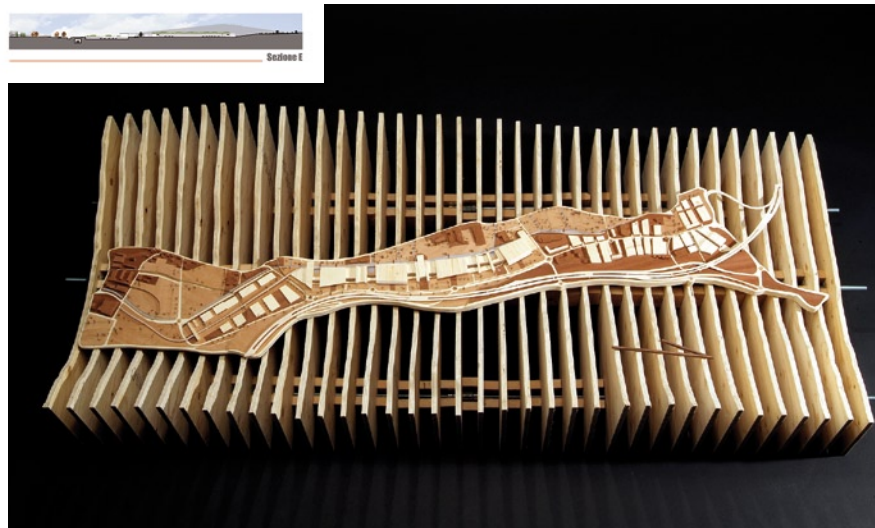
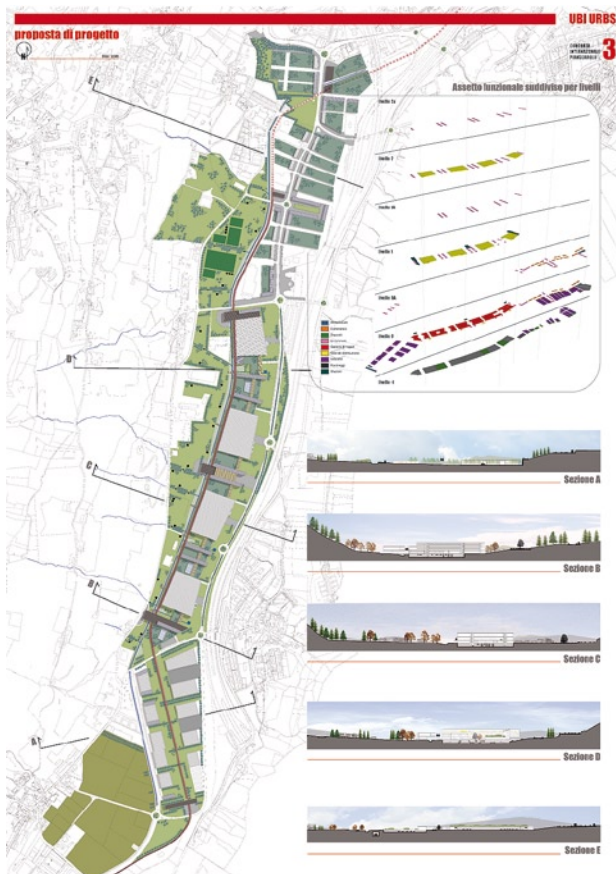
UGO BALDINI
Italia

Ingegneria civile:
Architettura:
Urbanistica:
Ingegneria del traffico:
Architettura del paesaggio:
Economia:

Silvano Carli
Vittorio Gimigliano
Ugo Baldini
Luca Reverberi
Patrizia F. Chirico
Giampiero Lupatelli

Altri collaboratori:

Fabio Ceci
Tatiana Fontanesi
Marco Aicardi
Paolo Catelli
Stefano Castagnetti
Matteo Salsi
Vanessa Passalacqua
Chiara Valli
Rocco Tenca
Martina Zucconi



PSa2V

BENEDETTO CAMERANA Italia

Ingegneria civile:
Architettura:
Urbanistica:
Ingegneria del traffico:
Architettura del paesaggio:
Economia:

Claudio Guido
Benedetto Camerana
Franco Mellano
Marco Dellasette
Gianluca Cosmacini
Beppe Russo



Altri collaboratori:

Vincent Jeanson
Hermann Kohloffel
Lennart Poehls
Davide Ferrando
Simone Maniscalco
Tito Stefanelli
Giorgio Sandrone
Silvia Crivello



tra i r³ami

ANDREA BOSCHETTI

Italia

Ingegneria civile:

Architettura:

Urbanistica:

Ingegneria del traffico:

Architettura del paesaggio:

Economia:

Giuliano Anastasi

Alberto Francini

Andrea Boschetti

Paolo Guidi Riganti

Emanuela Borio

Ferruccio Zorzi

Altri collaboratori:

Franco Rigetti

Ezio Micelli

Federica Di Piazza



▣▣ **faglie urbane**

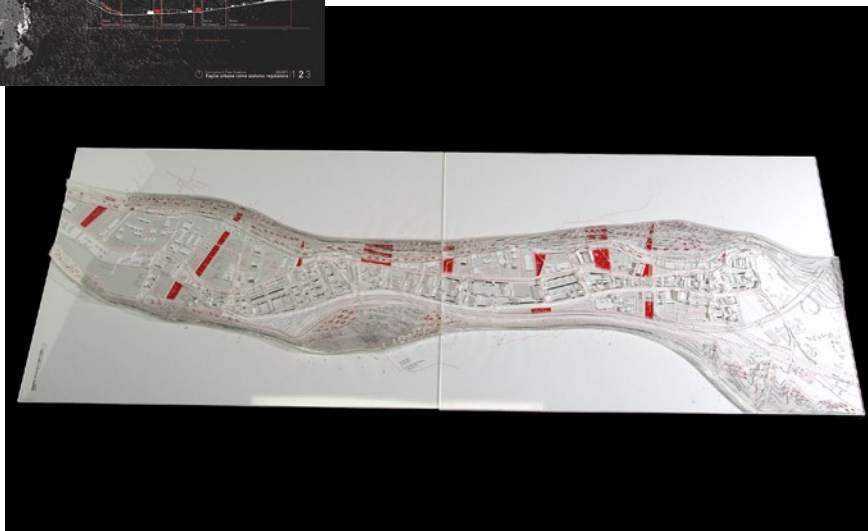
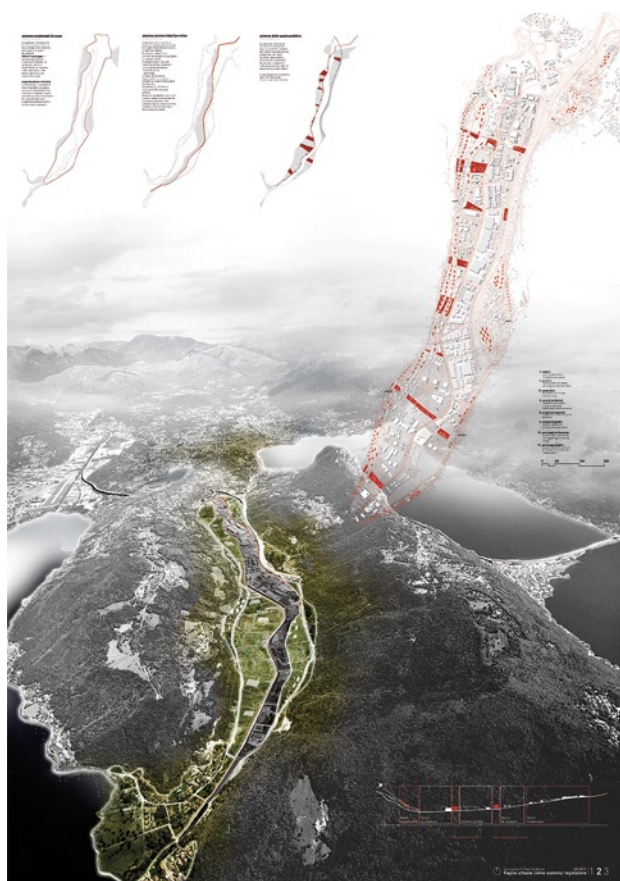
▣▣ **ALFONSO FEMIA** Italia

Ingegneria civile:
Architettura:
Urbanistica:
Ingegneria del traffico:
Architettura del paesaggio:
Economia:

Piercarlo Montaldo
Alfonso Femia
Alfonso Femia
Stefano Migliaro
Maurizio Ori
Cristina Migliaro

Altri collaboratori:

Paolo Pomodoro
Luca Gelmini



▣▣ Infrastruttura ambientale

▣▣ NICOLÒ PRIVILEGGIO

Italia

Ingegneria civile:

Architettura:

Urbanistica:

Ingegneria del traffico:

Architettura del paesaggio:

Economia:

Fausto Pella

Nicolò Privileggio

Marialessandra Secchi

Stefano Sbardella

Massimo Mastromarino

G. Irene Curulli

Mariano Sartore

Altri collaboratori:

Daniele Aulenta

Mauro Marinelli

Denny Pe

Emanuele Salvetti



PS 2040

FREDERIK JASPERT Germania

Ingegneria civile:
Architettura:
Urbanistica:
Ingegneria del traffico:
Architettura del paesaggio:
Economia:

Marco Ranalletta
Fabrizio Arrigoni
Frederik Jaspert
Axel Springsfeld
Frank Flor
Luca Barone

Altri collaboratori:

Alexander Kreft
Stefania Mazzoli



▣ Scairoloecopolo

▣ CARLOS LLOP i TORNÈ

Spagna

Ingegneria civile:

Architettura:

Urbanistica:

Ingegneria del traffico:

Architettura del paesaggio:

Economia:

Pere Santos Forrellad

Cristina Tartari

Carlos Llop i Tornè

Ole T. Jorgensen

Daniela Moderini

Agustí J. Armengol

Altri collaboratori:

Antonio Ravalli

Franc Fernandez

Saida Balmau,

Andrea Bellodi

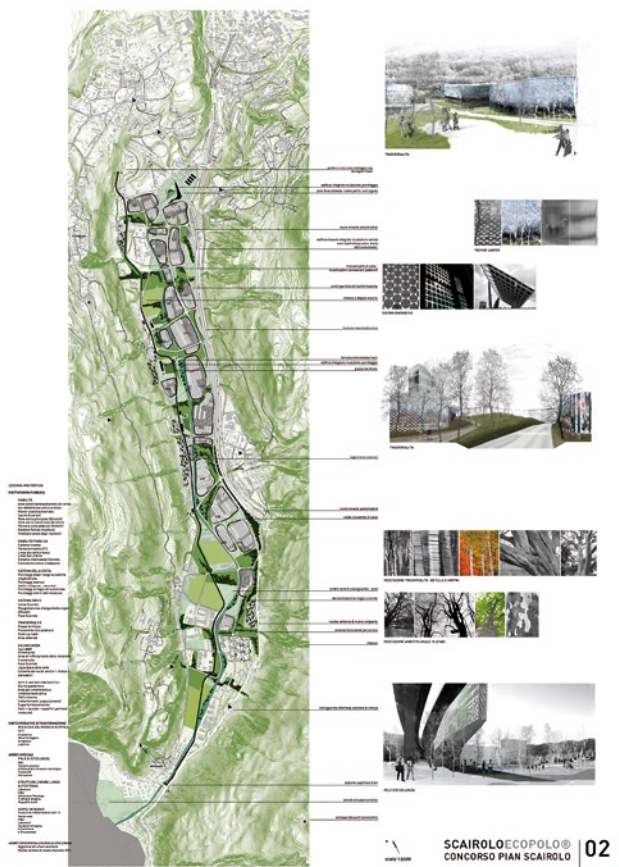
Matteo Buldini

Laura Cerè

Luca Ladinetti

Valetina Milani

Simone Pelliconi



SCAIROLOECOPOLO
CONCORSO PIAN SCAIROLO 02



▣ GLI OBIETTIVI E LE PRIORITÀ

Tratto dal Programma di concorso del 29 novembre 2007

Il comparto del Pian Scairolo, un territorio di ben oltre un milione di metri quadri che tocca i territori giurisdizionali dei Comuni di Barbengo, Collina d'Oro, Grancia e Lugano, è stato interessato negli ultimi decenni da uno sviluppo marcato di insediamenti a carattere artigianale, commerciale, industriale e terziario. Questo tipo di sviluppo e la sua intensità hanno trovato un fondamento nelle prescrizioni contenute nei rispettivi piani regolatori comunali, e fanno da corollario alla struttura insediativa storica situata lungo le dorsali sui due lati della pianura. La situazione urbanistica attuale, sia dal punto di vista formale ma soprattutto da quello funzionale, mette in luce un insufficiente coordinamento tra queste due tipologie insediative (residenziali da una parte e lavorativo-commerciali dall'altra), creando un'immagine territoriale "disordinata", tipica delle periferie urbane.

Il forte richiamo e l'attrattiva esercitata dal comparto del Pian Scairolo, in particolare per i grandi generatori di traffico (soprattutto centri commerciali con grandi superfici di vendita), ha viepiù evidenziato un altro dei problemi che maggiormente affligge il comparto stesso in termini di funzionalità, ovvero l'accessibilità. In questo senso, si sono manifestati a più riprese, regolarmente durante gli ultimi anni, degli inconvenienti di viabilità dovuti ad un eccessivo flusso di traffico rispetto alle capacità di smaltimento dei sistemi di trasporto e delle relative infrastrutture. Nel contempo non va dimenticato che tutta la pianura è attraversata da uno degli assi autostradali a maggiore carico della Svizzera, realizzato negli anni sessanta in un contesto di domanda di mobilità e di organizzazione territoriale completamente differente di quello odierno, fatto che oltre all'attrattività per lo sviluppo delle attività commerciali comporta anche un carico ambientale molto critico, che influenza negativamente le potenzialità di tutta area di concorso.

Le autorità comunali direttamente confrontate con i problemi sopradescritti hanno dato avvio all'inizio nel 2004, insieme all'Autorità cantonale, ad uno studio per una sistemazione coordinata dell'intero comparto territoriale, coscienti del fatto che la soluzione a medio-lungo termine dei particolari problemi viari deve forzatamente essere inquadrata in un contesto di sistemazione complessiva del comparto nelle sue diverse componenti territoriali, ambientali e funzionali, in particolare anche di quelle abitative. L'approccio richiesto ai partecipanti basa su una duplice prospettiva di intervento, premessa per uno sviluppo territoriale coordinato: da una par-

te di riqualifica delle componenti residenziali-abitative e, d'altra parte, di identificazione delle modalità di ordinamento territoriale-urbanistico più confacenti per una zona commerciale al servizio dell'agglomerato e di tutto il cantone, che nel contempo non comprometta le funzioni residenziali più sensibili, oggi fortemente penalizzate. Indipendentemente dai lavori legati allo sviluppo del Pian Scairolo, vi sono nel contesto regionale dei mutamenti territoriali già decisi ed in divenire, che devono essere considerati per il presente concorso quali stato di riferimento dell'organizzazione territoriale del polo urbano del Luganese e sono dati principalmente dalla realizzazione della prima fase del Piano dei trasporti del Luganese (PTL), previsti all'orizzonte del 2010.

A quel momento saranno realizzate oppure prossime alla realizzazione importanti opere e progetti, tra cui:

- La galleria Vedeggio - Cassarate
- Il Piano della viabilità del Polo (PVP)
- Il potenziamento delle ferrovie Lugano-Ponte Tresa (FLP)
- Nuovo concetto dei trasporti pubblici (OTPL2)
- Il nodo intermodale della stazione FFS di Lugano e il collegamento ferroviario con Varese (operativi alcuni anni dopo il 2010).

Già alcuni anni prima (2008) saranno completati e messi in esercizio i lavori infrastrutturali direttamente legati al Pian Scairolo (sistemazione dello svincolo autostradale Lugano-sud, già terminata e Piano di pronto intervento (PPI) sull'asse stradale interno al piano). La CIPPS ha fissato quale obiettivo di voler implementare entro questo orizzonte temporale di riferimento, in linea di massima entro l'anno 2010, i lavori di pianificazione territoriale e infrastrutturale (studi preliminari e finanziamento) derivanti dal concetto pianificatorio elaborato durante questa prima fase tramite il presente concorso di urbanistica. La realizzazione degli interventi infrastrutturali relazionati ad un concetto di riqualifica urbanistica del Pian Scairolo, di ordine viario e per il trasporto pubblico e integrativi rispetto al concetto del PTL, richiede in genere tempi relativamente lunghi, dell'ordine di almeno un decennio, tra l'idea e la messa in esercizio. Lo stato di realizzazione degli obiettivi pianificatori per il comparto del Pian Scairolo, che richiederà interventi di una notevole complessità procedurale, può pertanto essere fissato solo dopo il 2015, orizzonte temporale al quale si chiede che vengano situati i contenuti progettuali nell'ambito del concorso.

Concorso internazionale di idee di urbanistica
Pian Scairolo (Lugano) - Svizzera

Promotore ed Ente banditore del concorso

Repubblica e Cantone del Ticino, rappresentato dal Dipartimento del Territorio
Città di Lugano, rappresentata dal Municipio
Comune di Barbengo, rappresentato dal Municipio
Comune di Collina d'Oro, rappresentato dal Municipio
Comune di Grancia, rappresentato dal Municipio

Composizione della giuria

Presidente

Rico Maggi (economista)

Membri effettivi

Willi Hüsler, Svizzera (ingegnere del traffico)	Giovanni Balmelli (Vice-sindaco di Collina d'Oro)
Henk Hartzema, Olanda (arch./urbanista)	Sandro Casella (già Sindaco di Barbengo)
Andreas Kipar, Germania (arch. paesaggista)	Giorgio Giudici (architetto, Sindaco di Lugano)
Paolo La Greca, Italia (architetto/urbanista)	Francesco Regazzoni (Sindaco di Grancia)
Moreno Celio (Dipartimento del Territorio, SST)	Enzo Lucibello (imprenditore)

Membri supplenti

Sandro Montorfani (Città di Lugano, Dicastero del territorio)
Michele Raggi (Dipartimento del Territorio, Sezione della mobilità)

Gruppi invitati - Capofila

Green SKYrolo - Tiziano Mauri (CH)	UBI URBS - Ugo Baldini (I)
Arena - Michele Arnaboldi (CH)	PSa2V - Benedetto Camerana (I)
Nuova Roggia Urbana - Francesca Pedrina (CH)	tra i r ³ ami - Andrea Boschetti (I)
Catamarano - Fabio Nonis (I)	faglie urbane - Alfonso Femia (I)
Fil Rouge - Mario Campi (CH)	Infrastruttura ambientale - Nicolò Privileggio (I)
Il Filo Verde - Laurent Gagniere (F)	PS 2040 - Frederik Jaspert (D)
vuoto a rendere - Luca Montuori (I)	Scairoloecopolo - Carlos Llop I Tornè (E)

Tempistica

FASE 1		FASE 2	
prequalificazione [dal 03.12.2007 al 01.02.2008]		concorso di idee anonimo [dal 17.03 al 05.09.2008]	
03.12.2007	apertura sito www.pianscairolo.ch messa a disposizione della documentazione apertura delle iscrizioni (online)	17.03.2008	forum di "avvio lavori" (obbligatorio, per i gruppi invitati)
20.12.2007	avvio delle candidature (online)	31.03.2008	ultimo termine per domande (anonime)
11.01.2008	ultimo termine per l'inoltro delle domande	15.04.2008	risposte (via e-mail ai partecipanti)
15.01.2008	chiusura delle iscrizioni (on-line) risposte (online) alle domande	30.05.2008	consegna degli elaborati di progetto
21.01.2008	chiusura delle candidature termine per l'inoltro del materiale cartaceo	16-17.06.2008	decisione di classificazione da parte della giuria
01.02.2008	comunicazione di invito ai gruppi selezionati	30.06.2008	comunicazioni esito concorso
		05.09.2008	premiazione
		05-15.09.08	esposizione