



CIPPS

Concorso internazionale di idee di urbanistica
Pian Scairolo (Lugano)

Comuni di Collina d'Oro - Grancia - Lugano
Repubblica e Cantone del Ticino

Concorso internazionale di idee con procedura di preselezione
per una strategia di sviluppo territoriale del
Pian Scairolo

RAPPORTO DELLA GIURIA

(quale protocollo della riunione del 16 - 17 giugno 2008)

26 agosto 2008

SOMMARIO

A.	Definizione e tema del concorso	3
1	Premessa: la situazione di partenza.....	3
2	Gli obiettivi e le priorità	4
3	Finalità del concorso	6
B.	Procedura del concorso	7
1	Disposizioni generali	7
1.1	Ente banditore.....	7
1.2	Base giuridica, genere di concorso e procedura.....	7
1.3	Condizioni di partecipazione (preselezione).....	8
1.4	Montepremi ed esito del concorso	9
1.5	Intenti dell'Ente banditore riguardo al procedere successivo al concorso.....	9
1.6	Composizione della Giuria	10
1.7	Pubblicazione e presentazione dei risultati	10
1.8	Diritti d'autore, proprietà delle proposte	10
2	Preselezione e avvio dei lavori	11
3	Criteri di giudizio delle proposte progettuali della seconda fase	12
C.	Valutazione della giuria	13
1	Valutazione di conformità del materiale consegnato	13
2	Riunione della giuria.....	14
3	Valutazione preliminare.....	15
4	Procedura di valutazione.....	15
4.1	Risultati della Fase 0 – presa di contatto	16
4.2	Risultati della Fase 1 – valutazione FUNZIONE	17
4.3	Risultati della Fase 2 – valutazione FORMA.....	18
4.4	Integrazione FUNZIONE e FORMA	19
4.5	Risultati della Fase 3 – valutazione di FATTIBILITÀ.....	26
5	Valutazione complessiva, graduatoria e assegnazione dei premi.....	33
5.1	Valutazione complessiva.....	33
5.2	Graduatoria	34
5.3	Assegnazione dei premi.....	35
D.	Raccomandazioni della giuria sull'ulteriore procedura	36
1.1	Assegnazione di mandati di studio.....	36
1.2	Approfondimenti auspicati.....	37
E.	Apertura delle buste	38

A. DEFINIZIONE E TEMA DEL CONCORSO

1 Premessa: la situazione di partenza

Il comparto territoriale del Pian Scairolo costituisce un'area con grande potenziale di sviluppo urbanistico ed economico dell'agglomerato urbano del Luganese, cresciuta negli ultimi 20-30 anni in maniera formalmente poco ordinata e con sempre maggiori problemi funzionali, legati soprattutto alla mobilità che questa crescita ha determinato.

Partendo da una precisa volontà dell'Ente banditore di procedere ad una riqualifica complessiva di questo territorio, con un potenziale di sviluppo molto elevato che permette di ipotizzare anche un raddoppio dei suoi contenuti, è stato proposto un concorso di urbanistica, quale strumento per definire il quadro concettuale entro cui costruire il consenso politico e promuovere lo sviluppo auspicabile del **Pian Scairolo**.

Dal tavolo di lavoro che i quattro comuni Barbengo, Collina d'Oro, Grancia e Lugano, tutti territorialmente interessati, hanno costituito congiuntamente nel 2004, è scaturita la domanda di fondo sul futuro del Pian Scairolo:

Quale strategia di sviluppo territoriale 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 ?

L'Ente banditore, composto dai quattro Comuni e dal Dipartimento del Territorio,

- consapevole del ruolo specifico e dell'importanza del Pian Scairolo per il resto dell'agglomerato urbano,
- certo che solo un approccio multidisciplinare potrà portare a soluzioni confacenti al problema posto,
- e convinto della necessità di aprire nuovi orizzonti nella ricerca di soluzioni, capaci di portare ad ambiti di proposta innovativi, slegati da procedure formali;

ritiene che lo strumento di un **concorso di idee di urbanistica** possa rappresentare un mezzo capace di creare un contenuto progettuale in modo aperto e trasparente, e quindi profondamente democratico, per affrontare tale domanda.

2 Gli obiettivi e le priorità

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 l'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 parte 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)
- Il 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.

3 Finalità del concorso

Con il concorso internazionale di idee, l'Ente banditore segnala l'inizio di un processo che dovrà portare ad una nuova immagine urbanistica per il Pian Scairolo, rendendo esplicite le potenzialità dell'area.

Il Pian Scairolo: un moderno e funzionale circuito commerciale dell'agglomerato urbano del Luganese.

Il concorso di urbanistica per il Pian Scairolo presenta un'estrema concretezza nei profili di contorno: un dato di previsione infrastrutturale di partenza (e relativi processi di attuazione politico-amministrativa), un quadro territoriale già ampiamente edificato ai margini di un contesto densamente insediato, con alto livello di specializzazione di alcune sue parti (insediamenti residenziali, strutture commerciali, spazi di mobilità) e forti elementi di caratterizzazione paesaggistica (il contesto collinare, la Roggia Scairolo, il lago).

Le aspettative dell'Ente banditore, generate dall'iter che hanno portato al lancio del concorso e dagli esiti auspicati, si possono riferire a tre principali aspetti: **forma, funzione e fattibilità**. Queste premesse permettono di ipotizzare un concorso interessante per i progettisti e valido come risultati per i promotori.

L'idea urbanistica complessiva richiesta per il Pian Scairolo dovrà infatti proporre una nuova *forma* urbana nella quale far convivere e armonizzare le *funzioni* molteplici e talvolta conflittuali, esistenti e previste.

Le proposte dei concorrenti dovranno inoltre dimostrare la loro *fattibilità*, dovendosi inserire in un contesto di procedure e di processi già in atto, di cui si dovranno necessariamente saper tener conto.

Le proposte progettuali dei concorrenti in particolare dovranno evidenziare:

- come si presenterà lo sviluppo urbanistico di tutta l'area e come le potenzialità d'utilizzo possano complessivamente corrispondere alle aspettative politiche, funzionali e alle procedure in atto;
- come i singoli progetti di area possano inserirsi nel modo più indipendente e flessibile nel concetto globale proposto e quale ruolo possono giocare nella riqualificazione territoriale complessiva del comparto;
- come il concetto trasportistico di ordine superiore potrà convivere, attraverso soluzioni finanziariamente realizzabili, con la vocazione del comparto, considerando attentamente anche le esigenze delle mobilità lenta (spostamenti interni);
- come saranno articolati gli spazi pubblici e come questi vengono collegati tra di loro, pensando qui in particolare alle pendici collinari e al lago.

B. PROCEDURA DEL CONCORSO

1 Disposizioni generali

1.1 Ente banditore

Promotore e Ente banditore del concorso internazionale di idee di urbanistica per il **Pian Scairolo** sono i seguenti enti istituzionali:

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

- Il Comune di Barbengo, anch'esso promotore del concorso, si è invece aggregato con la Città di Lugano nell'aprile 2008

in base alla convenzione del 6 luglio 2007 siglata tra le parti.

Questi enti convenzionati tra loro hanno istituito sin dal 2004 un ambito formale di coordinazione sul futuro sviluppo territoriale del comparto Pian Scairolo (CIPPS - Commissione intercomunale per la pianificazione del Pian Scairolo), responsabile dell'organizzazione del concorso.

1.2 Base giuridica, genere di concorso e procedura

Impregiudicate le disposizioni particolari contenute nelle prescrizioni del presente programma, il concorso è retto dalle disposizioni dell'Accordo internazionale sugli appalti pubblici internazionale AAP (OMC/GATT) del 15 aprile 1994, del Concordato intercantonale sugli Appalti pubblici (CIAP) del 24 novembre 1994.

Per quanto non contemplato sopra, valgono le disposizioni della Legge cantonale sulle commesse pubbliche (LCPubb) del 20 febbraio 2001 e del Regolamento di applicazione della LCPubb e del CIAP del 12 settembre 2006.

La procedura si appoggia inoltre, riprendendone pienamente il senso, al Regolamento dei concorsi d'architettura e d'ingegneria SIA 142 (SIA - Società Svizzera degli Ingegneri e degli Architetti), per quanto non disposto diversamente nelle leggi sopra citate o nel presente programma.

Queste prescrizioni e le disposizioni del programma sono vincolanti per l'Ente banditore, per la Giuria e per i partecipanti che, inoltrando la loro candidatura e le loro proposte progettuali, le accettano senza riserve.

Si tratta di un concorso pubblico, con procedura selettiva, giusta gli art. 12. b CIAP, art. 9 LCPubb e di un concorso di idee conformemente agli artt. 14 LCPubb e artt. 19ss del regolamento di applicazione citato.

1.3 Condizioni di partecipazione (preselezione)

Possono partecipare alla fase di preselezione gruppi di progettazione qualificati, il cui capofila sia un Architetto, un Ingegnere o un Urbanista con domicilio professionale in Svizzera, iscritti al Registro svizzero degli architetti, degli Ingegneri o degli Urbanisti livello A (REG A) o con titolo equivalente. Possono inoltre partecipare i professionisti con domicilio professionale o civile negli Stati firmatari dell'accordo OMC con titolo equipollente e abilitati a esercitare la loro professione nel paese di domicilio.

Gli interessati dovevano dimostrare l'equivalenza del loro registro professionale a quello richiesto dal regolamento di concorso, così come il riconoscimento di reciprocità sull'esercizio della professione. Le informazioni in merito al Registro professionale svizzero (REG) possono essere trovate sul sito web "www.reg.ch".

Per gruppo di progettazione qualificato si intende un team di lavoro costituito da progettisti qualificati per le seguenti discipline:

- Architettura;
- Urbanistica;
- Ingegneria civile in genere;
- Architettura del paesaggio;
- Ingegneria del traffico;
- Economia.

Un singolo professionista può rappresentare più discipline. E' lasciata libertà ai concorrenti di avvalersi della consulenza di specialisti di altre discipline oltre a quelle menzionate.

1.4 Montepremi ed esito del concorso

La Giuria disponeva di Fr. 200'000.-- (IVA inclusa) complessivamente, per l'attribuzione di premi e/o eventuali acquisti e per l'indennizzo dei progetti della fase di concorso. Ogni gruppo invitato alla fase di concorso che consegnerà un progetto ammesso al giudizio, ha ricevuto comunque un indennizzo fisso di Fr. 7'500.-- (IVA inclusa). Dette retribuzioni fisse o premi non costituiscono un acconto sull'onorario per eventuali successive prestazioni.

I premi saranno corrisposti entro 60 giorni dalla data di comunicazione ufficiale dei risultati.

L'assegnazione di premi non dà diritto ad incarichi per lavori di pianificazione e progettazione in fase successiva commissionati da parte dell'Ente banditore.

1.5 Intenti dell'Ente banditore riguardo al procedere successivo al concorso

Nel presente rapporto finale la Giuria formula una raccomandazione all'Ente banditore per la successiva elaborazione del compito o per la procedura da intraprendere in seguito.

E' intenzione dell'Ente banditore assegnare un mandato per prestazioni successive di consolidamento formale dei risultati del concorso a uno o più gruppi di progettazione seguendo la raccomandazione della Giuria.

1.6 Composizione della Giuria

Presidente	Rico Maggi (economista)
Membri ordinari	Henk Hartzema, Olanda (architetto/urbanista) Willi Hüsler, Svizzera (ingegnere del traffico) Andreas Kipar, Germania (architetto paesaggista) Paolo La Greca, Italia (architetto/urbanista) Giovanni Balmelli (Vice-sindaco di Collina d'Oro) Sandro Casella (Sindaco di Barbengo) Giorgio Giudici (architetto, Sindaco di Lugano) Francesco Regazzoni (Sindaco di Grancia) Moreno Celio (Dipartimento del Territorio, Sezione dello sviluppo territoriale) Enzo Lucibello (imprenditore)
Membri supplenti	Ing. Sandro Montorfani (Città di Lugano, Dicastero del territorio) Ing. Michele Raggi (Dipartimento del Territorio, Sezione della mobilità)

1.7 Pubblicazione e presentazione dei risultati

L'esito della **seconda fase** del concorso è stato comunicato ai gruppi interdisciplinari invitati nei giorni successivi alla riunione della Giuria del 16-17 giugno 2008 tramite comunicato stampa e per posta elettronica.

La premiazione ufficiale è prevista di principio venerdì **5 settembre 2008**, mentre i termini per mostre e pubblicazioni saranno definiti in una fase successiva.

1.8 Diritti d'autore, proprietà delle proposte

Gli elaborati dei progetti diverranno proprietà dell'Ente banditore. Il diritto d'autore relativo agli elaborati progettuali rimarrà sempre del gruppo di progettazione.

2 Preselezione e avvio dei lavori

Preso atto che sono state inoltrate 53 candidature, entro il termine previsto dal bando pubblicato il 4 dicembre 2007, la giuria ha proceduto alla loro valutazione durante la seduta del 29 gennaio 2008.

Quattro (4) di queste 53 candidature sono state escluse dalla procedura di valutazione, perché presentavano vizi di forma.

La giuria proponeva all'ente banditore di invitare, a partire dalla valutazione eseguita in base ai criteri espressi dal bando, alla successiva fase di concorso di idee i seguenti 14 (quattordici) gruppi:

Acronimo	Capofila	Paese
AMV	Nicolò Privileggio	Italia
EPO	Carlos Llop	Spagna
EVOLVENDO	Francesca Pedrina	Svizzera
Groupe6-Gianola-RR&A	Laurent Gagnière	Francia
jmcbbb	Frederik Jaspert	Germania
LINKAGE	Mario Campi	Svizzera
LOOP	Luca Montuori	Italia
NMCCLD	Fabio Nonis	Italia
PIEsse	Andrea Boschetti	Italia
PPS008	Ugo Baldini	Italia
SCERED	Tiziano Mauri	Svizzera
U.T.E.P.I.A.	Benedetto Camerana	Italia
U96	Alfonso Femia	Italia
VIADORO	Michele Arnaboldi	Svizzera

Il 17 marzo 2008 si teneva presso la Sala multiuso del Comune di Grancia il FORUM di avvio dei lavori, al quale intervenivano i 14 gruppi invitati.

Al 14 aprile 2008 sono state pubblicate, nell'area riservata del sito internet di concorso, le risposte alle domande ricevute dai partecipanti.

3 Criteri di giudizio delle proposte progettuali della seconda fase

Nella sua valutazione dei progetti, la Giuria ha tenuto conto dei parametri fissati dal bando, ritenendo questi quali criteri determinanti per il raggiungimento dell'obiettivo di ordine superiore che si prefigge l'Ente banditore con questo concorso: una qualità complessiva del progetto urbanistico che sappia promuovere uno sviluppo duraturo di tutto il comparto.

<i>CRITERI DI GIUDIZIO (VALUTAZIONE)</i>		<i>PESO</i>
FORMA (proposta urbanistica)	<p><u>Concetto urbanistico</u> (correlazione tra il progetto e la morfologia urbana esistente, qualità della proposta)</p> <p><u>Integrazione paesaggistica</u> (rapporto con la situazione topografica ed ambientale, qualità della progettazione nel paesaggio a scala territoriale e urbana)</p> <p><u>Qualità dello spazio pubblico</u> (chiarezza distributiva e delle relazioni spaziali di piazze, strade ed ambiti di transizione pubblico-privato)</p>	33%
FUNZIONE (verifica funzionale)	<p><u>Mobilità</u> (funzionalità per tutti gli ambiti di mobilità)</p> <p><u>Attrattività per gli utenti</u> (potenzialità di sviluppo economico del comparto)</p> <p><u>Flessibilità del concetto</u> (realizzabile per tappe, adeguabile a mutate condizioni quadro, ecc.)</p>	33%
FATTIBILITA' (verifica procedurale)	<p><u>Procedurale</u> (attuabile nel contesto della struttura di proprietà del comparto)</p> <p><u>Politico-amministrativa</u> (conformità e coerenza con strumenti ed obiettivi pianificatori di ordine superiore, attuabilità nel contempo a scala comunale)</p> <p><u>Fattibilità economica</u> (valutazione di massima dei costi-benefici)</p>	34%

C. VALUTAZIONE DELLA GIURIA

1 Valutazione di conformità del materiale consegnato

Dal 30 maggio 2008 la segreteria del concorso ha proceduto alla valutazione di conformità formale dei 14 progetti consegnati, constatando che le 3 Tavole A0 del progetto "Il Filo Verde" erano in formato orizzontale, montate su supporto rigido.

L'ordinamento delle commesse pubbliche attribuisce alle prescrizioni di forma particolare rilevanza. Quanto meno nella misura in cui servono a garantire i principi cardine delle procedure di aggiudicazione, come quello della parità di trattamento tra i concorrenti, le prescrizioni di forma devono essere rispettate tanto da parte del committente, quanto da parte dei concorrenti. L'accettazione di un'offerta contraria alle prescrizioni del bando di concorso e della documentazione di gara violerebbe il principio della parità di trattamento tra i concorrenti (art. cpv. 3 lett. b RLCPubb/CIAP). Le offerte non conformi alle disposizioni del concorso vanno dunque escluse dall'aggiudicazione.

Resta comunque riservato il divieto di formalismo eccessivo, derivante dall'art. 29 della Costituzione federale, che impedisce al committente di escludere offerte viziata da difetti formali irrilevanti.

L'esclusione dalla gara per motivi formali presuppone in ogni caso l'esistenza di un vizio di una certa importanza. L'estromissione dell'offerta non si giustifica se la difformità riguarda una condizione marginale o comunque irrilevante ai fini dell'aggiudicazione. È invece d'obbligo se il difetto concerne una condizione essenziale, posta dalla legge o contenuta nelle prescrizioni di gara, che è atta ad esplicare effetti sulla decisione di aggiudicazione.

Ad avviso dell'Ente banditore e della giuria, non si tratta di condizioni essenziali per la partecipazione al concorso: anzitutto, le regole violate non sono nemmeno contenute nel programma di concorso, ma solo nelle risposte alle domande dei concorrenti. Soprattutto, relativamente a queste regole i concorrenti non sono stati avvisati che la loro disattenzione avrebbe comportato l'esclusione dal concorso.

Inoltre, lo scopo di queste prescrizioni sia piuttosto volto ad agevolare la giuria nel suo compito, in particolare dal profilo pratico; non si vede tuttavia come le modalità di presentazione di cui si tratta – elaborato orizzontale piuttosto che verticale, rispettivamente rigido anziché pieghevole – possano assumere qualche rilievo ai fini dell'aggiudicazione. La giuria è certo in grado di valutare il contenuto dell'elaborato, qualunque sia il suo formato (orizzontale / verticale) e il suo supporto.

Di conseguenza, sarebbe apparso infondato sostenere che l'esclusione dal concorso del concorrente in questione lederebbe il divieto di formalismo eccessivo.

Al fine di ovviare a questo inconveniente, si è quindi trasmesso a tutti i concorrenti notizia del problema, con l'invito al concorrente (in forma sempre anonima, scrivendo a tutti e 14 i gruppi) che ha sbagliato a voler presentare entro il 13 giugno 2008 gli elaborati corretti, pena l'esclusione dalla gara, cosa che è regolarmente avvenuta.

2 Riunione di valutazione della giuria

La giuria al completo si è riunita al Palacongressi di Lugano durante i giorni 16 e 17 giugno 2008.

La riunione si è tenuta nel contesto di una possibilità di visionamento completa dei progetti, con 3 poster A0, un fascicolo A3 di rapporto ed il plastico per ognuno dei progetti esposti nella sala dove si è riunita la giuria. Questo ha permesso di discutere e valutare i progetti con tutto il materiale fruibile direttamente sul posto durante i due giorni di riunione.



3 Valutazione preliminare

A partire dal 6 giugno 2008 ai giurati sono stati messi a disposizione tutti i rapporti in formato A3 dei 14 progetti, incluse le riduzioni dei posters.

Per la riunione di giuria è stato chiesto a ogni membro di giuria (ordinario e supplente) di portare una valutazione sommaria dei progetti, indicando 3 progetti di particolare valore (considerando tutti i criteri di funzione / forma / fattibilità esplicitati nel bando). Nel contempo era possibile esprimere un giudizio in merito ad un progetto ritenuto di particolare difficoltà nel giudizio rispetto ai criteri fissati dal bando.

Per la riunione i seguenti giurati hanno inoltre fornito una valutazione preliminare in relazione ai temi di loro competenza, che serviva da base per l'espressione del loro giudizio durante la valutazione:

Willi Hüsler	Concetto di mobilità (trasporto pubblico e privato, accessibilità del quartiere)
Michele Raggi	Mobilità lenta, compatibilità PTL
Henk Hartzema	Qualità del concetto urbanistico
Paolo La Greca	Qualità dello spazio pubblico
Moreno Celio	Fattibilità procedurale
Rico Maggi	Aspetti economici

4 Procedura di valutazione

Lunedì 16 giugno 2008

Fase 0	Presa di contatto progetti. Ogni giurato, inclusi supplenti, indica 3 progetti particolarmente meritevoli e un eventuale progetto di difficile valutazione (in base ai criteri del bando)
Fase 1	Valutazione FUNZIONE
Fase 2	Valutazione FORMA

Martedì 17 giugno 2008

Fase 3	Valutazione FATTIBILITÀ
Conclusione	Valutazione complessiva, graduatoria, assegnazione dei premi e raccomandazioni della giuria

4.1 Risultati della Fase 0 – presa di contatto

Dalla prima presa di contatto dei membri della giuria con i progetti è emersa la seguente indicazione:

<i>Progetto</i>	<i>Citazioni positive</i>	<i>Citazioni negative</i>
arena	6	
catamarano	8	
faglie urbane	2	
Fil Rouge	2	1
Green SKYrolo	4	
Il Filo Verde	4	
Infrastruttura ambientale		1
Nuova Roggia Urbana	6	
PSa2V	2	2
PS 2040		4
scairoloecopolo		6
tra i rami	1	
UBI URBS	1	
vuoto a rendere	3	

La giuria, all'unanimità, ha ritenuto tutti i 14 progetti ammessi al giudizio ai sensi del bando, di modo che potrà essere corrisposta ad ogni gruppo partecipante la quota di 7'500.- CHF prevista dal bando.

4.2 Risultati della Fase 1 – valutazione FUNZIONE

Per tutti i 14 progetti la giuria ha eseguito dapprima una valutazione funzionale, utilizzando i sottocriteri elencati nel bando.

La valutazione funzionale è stata eseguita sulla base delle indicazioni dei seguenti giurati:

Willi Hüsler Concetto viario principale, accessibilità/servizio al comparto e organizzazione del trasporto pubblico

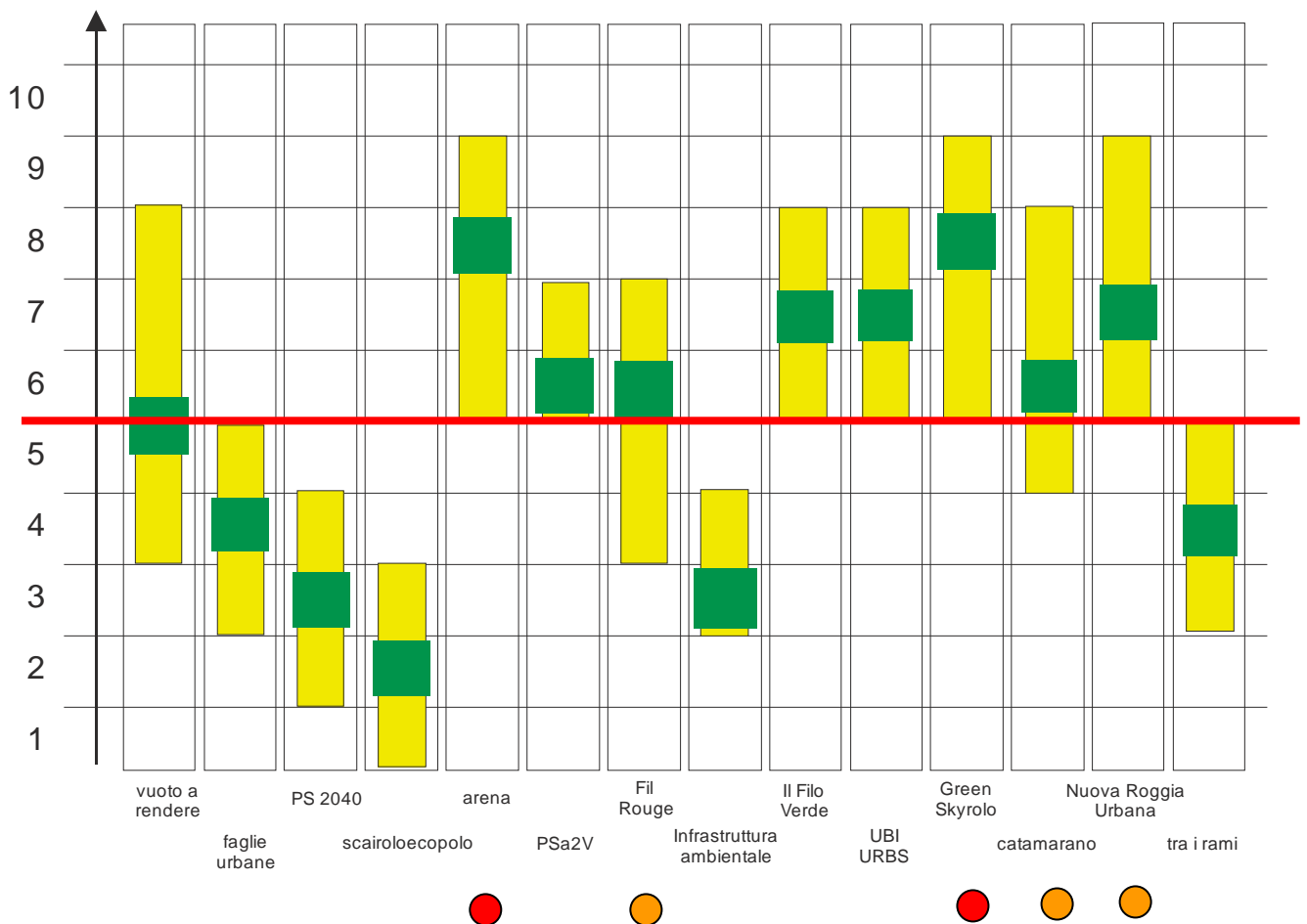
Michele Raggi Mobilità lenta, interna al quartiere
 Coerenza con il PTL / PVP e realizzabilità a tappe

Enzo Lucibello Attrattività per gli utenti (investitori / clienti)

Ognuno dei progetti valutati è stato inserito in uno spazio di valutazione compreso fra 0 e 10 punti, con un valore finale (verde) e una varianza (in giallo) scaturita dalla valutazione dei singoli esperti.

Il risultato di questa fase, con l'espressione di un punteggio finale, è stato approvato dalla giuria all'unanimità, dopo discussione di ogni singolo progetto.

Funzionalità



La varianza del giudizio, molto elevata per alcuni progetti, è principalmente spiegabile con la divergenza nel giudizio su singoli aspetti che qualificano la funzionalità della soluzione, in particolare per quel che riguarda le soluzioni per la mobilità veicolare e quella per la mobilità lenta (pedestre e ciclabile). La nota finale non rappresenta comunque una media.

4.3 Risultati della Fase 2 – valutazione FORMA

La valutazione formale è stata eseguita sulla base delle indicazioni dei seguenti giurati:

Henk Hartzema Qualità del concetto urbanistico

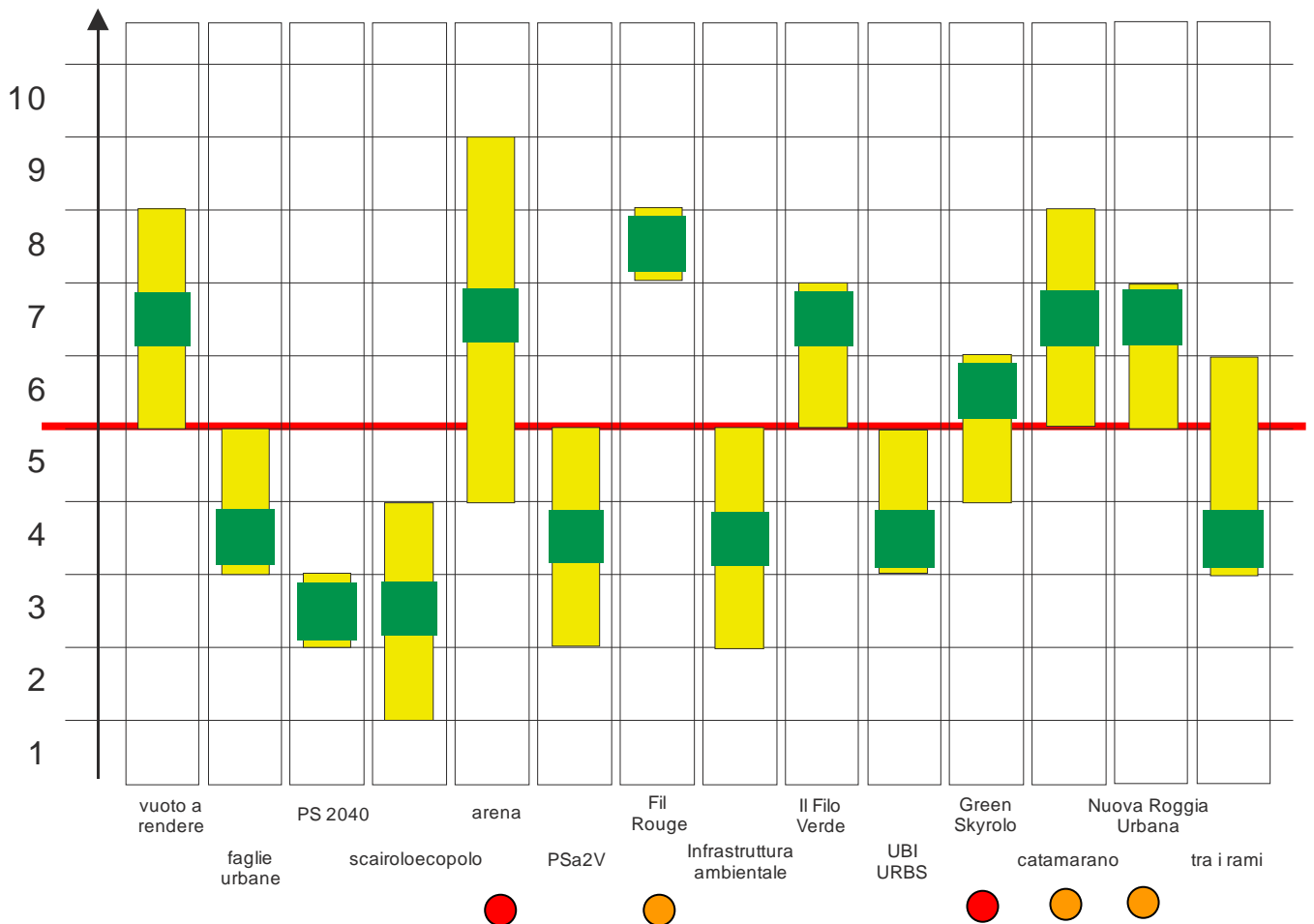
Andreas Kipar Integrazione paesaggistica

Paolo La Greca Qualità dello spazio pubblico

Ognuno dei progetti valutati è stato inserito in uno spazio di valutazione compreso fra 0 e 10 punti, con un valore finale (verde) e una varianza (in giallo) scaturita dalla valutazione dei singoli esperti.

Il risultato di questa fase, con l'espressione di un punteggio finale, è stato approvato dalla giuria all'unanimità, dopo discussione di ogni singolo progetto.

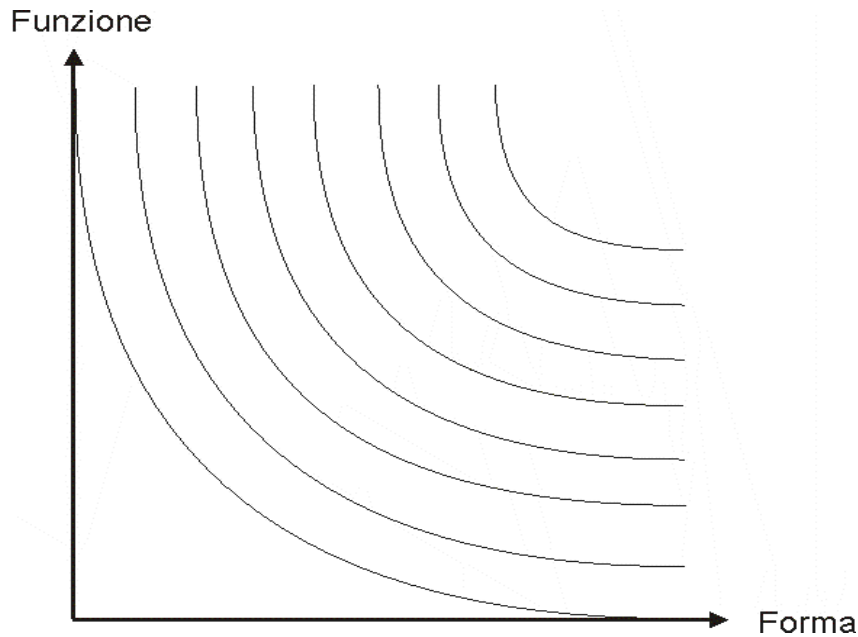
Forma



4.4 Integrazione FUNZIONE e FORMA

La valutazione di FUNZIONE e FORMA eseguita precedentemente è stata integrata, quale risultato intermedio, in uno spazio di valutazione bidimensionale.

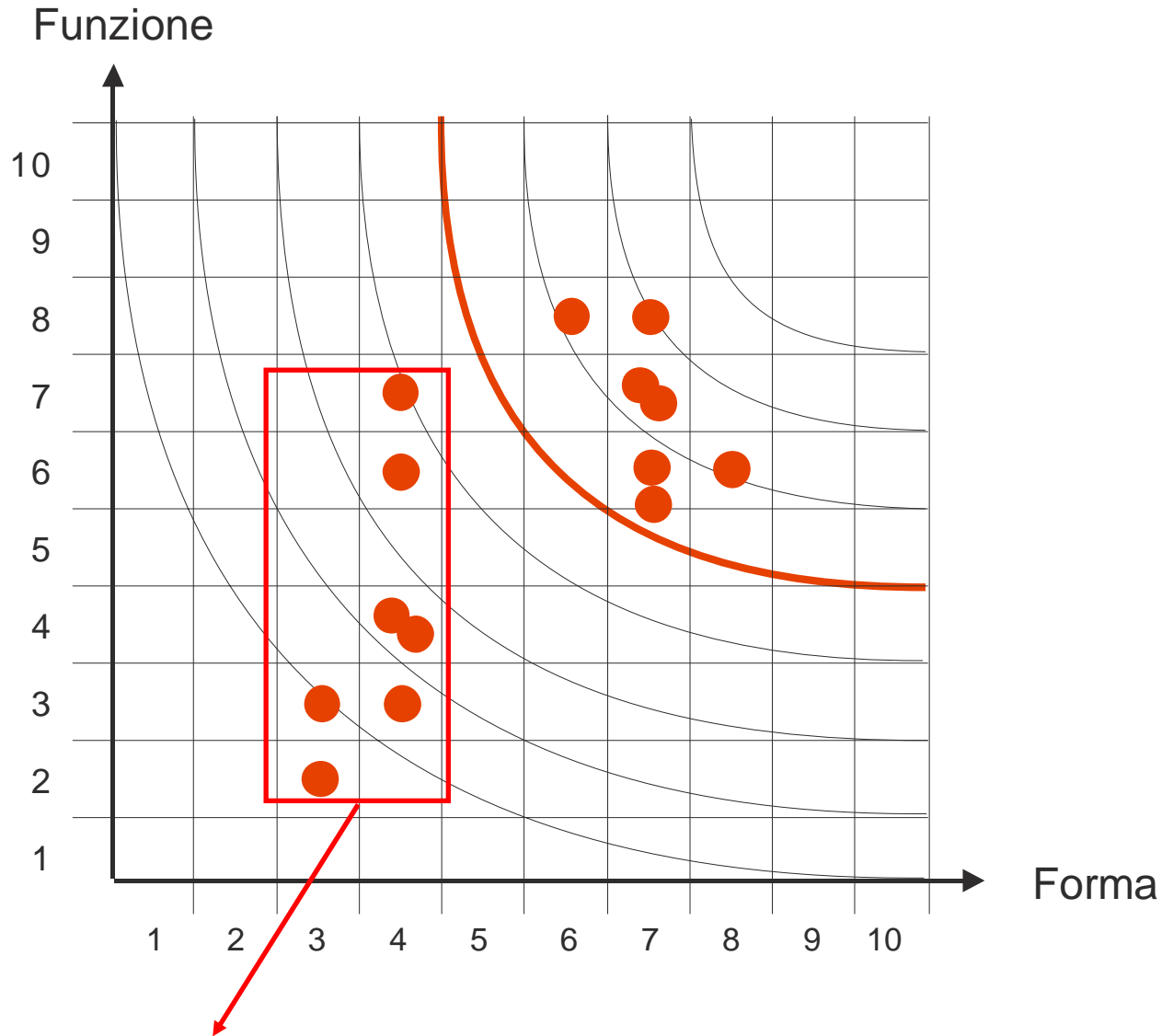
La valutazione complessiva di questi due aspetti è stata eseguita in base ad una funzione non lineare, rappresentata nel grafico successivo, laddove le soluzioni "migliori" si posizioneranno sulle curve più lontane dall'origine degli assi.



La scelta di eseguire la valutazione secondo una funzione non lineare favorisce progetti che si trovano vicino alla diagonale rispetto a quelli vicini ad una delle due assi. Così facendo risulta difficile che progetti con valutazioni molto basse per uno dei due fattori (FUNZIONE oppure FORMA) possano compensare questo difetto con una valutazione molto alta rispetto all'altra funzione.

Questa scelta di metodo permette dunque di classificare i progetti sulle "curve di livello" (in analogia ad una carta geografica) dando priorità a progetti equilibrati. Ciò non sarebbe stato il caso con una funzione lineare dove un progetto con 10 in FUNZIONE ma 0 in FORMA potrebbe equivalere a uno con 5 in entrambe le dimensioni.

Questo il posizionamento dei progetti a partire dalle due valutazioni distinte di FUNZIONE e FORMA eseguite nella fase precedente, ha permesso di ottenere il seguente risultato intermedio:



Di seguito vengono riassunte alcune delle principali considerazioni emerse dalla valutazione della giuria dei 7 progetti meno qualificanti dal punto di vista della proposta urbanistica d'insieme, per quel che riguarda i criteri FUNZIONE e FORMA:

- UBI URBS
- PSa2V
- tra i rami
- faglie urbane
- Infrastruttura ambientale
- PS 2040
- Scairolocopolo

UBI URBS

La proposta sembra ripiegata nella ricerca di soluzioni tecnico-urbanistiche ed edilizie, senza però privilegiare la ricerca di una particolare qualità dello spazio pubblico. Il sistema dei quattro grandi blocchi, attorno ai quali si articola prioritariamente l'intervento, anche se definisce soluzioni architettoniche interessanti, non delinea un assetto urbanistico convincente sul piano della qualità complessiva del contesto sul quale interviene.

Il progetto manca una strategia formale e non si legge pertanto nel risultato finale una linea guida.

L'intervento principale di formalizzare, cioè il centro commerciale verso l'autostrada, sembra contraddire la scelta del posizionamento del tram lungo la roggia.

Nel contempo, il progetto propone una ridefinizione dei contenuti partendo dall'esistente e riordina il piano in modo chiaro e leggibile per investitori. Il progetto segnala anche una certa flessibilità verso uno sviluppo in crescita rispetto al presente.

La gronda est (a monte dell'autostrada) con quattro bretelle comporta una ridondanza della rete e riduce il carico della rotatoria Fornaci. La posizione rialzata della tranvia porta a costi aggiuntivi difficilmente giustificabili. Molti posteggi commerciali che potrebbero essere controproducenti per l'attrattività della tramvia e non molto in linea con politica posteggi del PTL.

PSa2V

A partire da un'interessante ed esaustiva analisi strategica tradotta in una matrice criticità/visione, la proposta racchiude, in un abaco di specifiche soluzioni possibili, indicazioni sulla qualità degli spazi che, tuttavia, non consentono di cogliere l'unitarietà dell'insieme. Al mosaico di aree, frutto della pianificazione locale e correttamente rilevato nell'analisi, il progetto non sostituisce assetto in grado di soddisfare le istanze della qualità urbana d'insieme.

Difficile di riconoscere gli elementi di grande scala che devono portare ad una qualità che sopravvive nella realtà di Pian Scairolo. La forma della viabilità non convince, né le dimensioni degli elementi trasversali di verdi.

Questo progetto propone una crescita delle attività senza cambiamenti radicali della forma urbana. La flessibilità sembra ridotta ma la transizione dallo stato attuale è facilmente prevedibile, conducendo ad un'attrattività economica media.

Risulta molto interessante la proposta di due nuove rampe di accesso in uscita di Pian Scairolo in direzione di Lugano per decongestionare la zona delle attuali rotatorie Fornaci e Mc Donald.

Convince meno il grande anello a senso unico a collegare Pian Scairolo con l'autostrada e Lugano per la deviazione dei flussi in buona parte all'interno del quartiere stesso.

In generale il sistema proposto è coerente con PTL/PVP, anche se i collegamenti pedonali ciclabili longitudinali e trasversali non sono stati approfonditi.

tra i rami

La proposta si articola sul forte segno del sistema di trasporto elevato dal piano di campagna, una sorta di "people mover", che connette i diversi insediamenti commerciali. Lo spazio risultante, fortemente "high tech", poco si addice al contesto complessivo e non sembra possa costituire un nucleo morfogenetico per nuova qualità diffusa.

Urbanisticamente il progetto non offre una struttura di base. Di conseguenza l'aspetto formale rischia di diventare il risultato solo della somma di singoli interventi. La scelta di un sky train come unico elemento dominante rischia di non poter risolvere le aspettative, proprio per la mancanza di una forte logica urbanistica.

Questo progetto mantiene il livello delle attività attuali, non risulta molto flessibile, ma da un segnale forte d'immagine e di soluzione del traffico interno originale in modo iconico.

Due nuove bretelle da Pian Scairolo una per l'autostrada sud e una per Lugano servono a decongestionare le rotatorie Fornaci e Mc Donald. Anche se gli schemi presentati non chiariscono tutti i dettagli e la relativa fattibilità, l'idea pare interessante.

Il People Mover presentato è un elemento formale di architettura ma non ha valore trasportistico. Si dovrebbe aggiungere un collegamento TPL tra Lugano e Pian Scairolo, il quale dovrebbe garantire l'accesso senza interscambio.

Concetto con due P+R Fornaci e Barbengo, che comunque non filtra da sud e una tramvia sospesa tra i due.

Nessuna indicazione specifica P+R Fornaci; dimensione e destinazione, ecc. Collegamenti pedonali tra residenze/esterno e commerci decisamente non ben risolti.

Faglie Urbane

La proposta, pur concentrandosi sugli aspetti di inserimento paesaggistico e delle relazioni fra l'insediamento ed il sistema dei trasporti, non risolve molti di quei nodi e presenta lacune nella definizione della qualità dello spazio pubblico che appare, complessivamente, non del tutto soddisfacente sotto il profilo della definizione delle scelte operate.

Nelle proposte e anche espresso nella sua presentazione il progetto manca una maggiore capacità di scelta. Debole la strategia urbana e indefinita la separazione fra aree di sviluppo e aree aperte. Le pareti di separazioni come strategia non sembrano appartenere a realtà urbane.

Il progetto parte dalla realtà esistente e propone una crescita significativa in un quadro flessibile. Un progetto senza grande profilo e dunque senza messaggio forte a investitori.

Il piano prevede un collegamento nuovo in uscita di Lugano per Pian Scairolo che riesce con un intervento limitato a scaricare l'asse via la rotatoria Fornaci. Insieme alla gronda est rappresentano degli elementi validi per distribuire meglio il traffico nella zona chiave.

Nessuna indicazione sul P+R, se funzionale al Pian Scairolo, se va ampliato e come.

Indicazioni imprecise su sistema PTL. Poche indicazioni chiare sui percorsi pedonali e ciclabili. Un asse lungo la Roggia è comunque fattibile.

Infrastruttura ambientale

Il tema dello spazio pubblico è affidato al sistema dei "cunei" che segnano questa proposta in grado di legare, meglio di altre, le relazioni trasversali fra i due versanti. Rimangono deboli le relazioni nord-sud per l'intero insediamento e alla forte connotazione urbana risultante dal progetto non traduce in assetti convincenti le analisi strutturali efficacemente presentate.

Il progetto non tiene conto della situazione attuale, né della logica di sviluppo di un'area urbana di queste dimensioni. La forma proposta in se non mostra di avere delle qualità intrinseche.

Una proposta con contenitori standardizzati, un rilevante cambiamento rispetto ad oggi con un ridimensionamento delle attività.

La gronda est (a monte) è una proposta interessante, invece il completamento dello svincolo "nord" aumenterebbe i problemi attuali della rotatoria Fornaci e risulta poco realistico. La posizione della linea tranviaria bypassa completamente la domanda.

Il numero molto importante (esagerato) di posteggi complessivi sul Pian Scairolo rende incoerente la proposta con politica dei posteggi del PTL e controproducente rispetto all'offerta TRAM.

I collegamenti pedonali e ciclabili non sono organizzati lungo l'asse tramviario (più a ovest), una rete di collegamenti trasversali si trova ostacolata dal nuovo asse stradale.

PS 2040

L'idea iniziale di disegnare un Boulevard urbano fortemente caratterizzato per rispondere alle molteplici esigenze di mobilità dolce (tranviaria, ciclo-pedonale) lungo lo Scairolo, si traduce in una densificazione elevatissima con la proposizione di un denso quartiere urbanizzato lungo l'intera stretta pianura che si estende fino alle falde dei monti. Si profila un insediamento fittissimo che poco si addice all'area sulla quale ricade.

La struttura proposta non sembra appartenere ad una strategia di sviluppo di un'area commerciale, terziaria e di produzione. Non riferisce alle tipologie esistenti, all'uso di spazi pubblici e infrastrutturali. Si tratta in generale di un progetto sovradimensionato senza credibilità economica.

Il principio "auto in periferia", TPL e mobilità non motorizzata dentro non è sbagliato. Ma nel caso delle funzioni previste (commerciali, etc.) lungo le strade il tram è tagliato fuori. Poi risultano dei dubbi forti sulla congruenza tra capacità in offerta e domanda nella zona degli accessi stradali (Fornaci, etc.).

Il numero molto importante (esagerato) di posteggi complessivi sul Pian Scairolo rende incoerente la proposta con la politica dei posteggi del PTL e controproducente rispetto all'offerta tramviaria.

I collegamenti pedonali e ciclabili sono organizzati lungo l'asse tramviario, anche se non ben specificati, potenzialmente può essere sviluppata una rete interessante.

Scairoloecopolo

La proposta si basa su alcune condivisibili concezioni generiche sulla sostenibilità urbana ed ambientale ma propone un progetto che non è definito e che declina una soluzione episodica e frammentata. Non è possibile rintracciare interpretazioni specifiche, né di natura propositiva né progettuale, sulla definizione degli assetti spaziali dello spazio pubblico risultante.

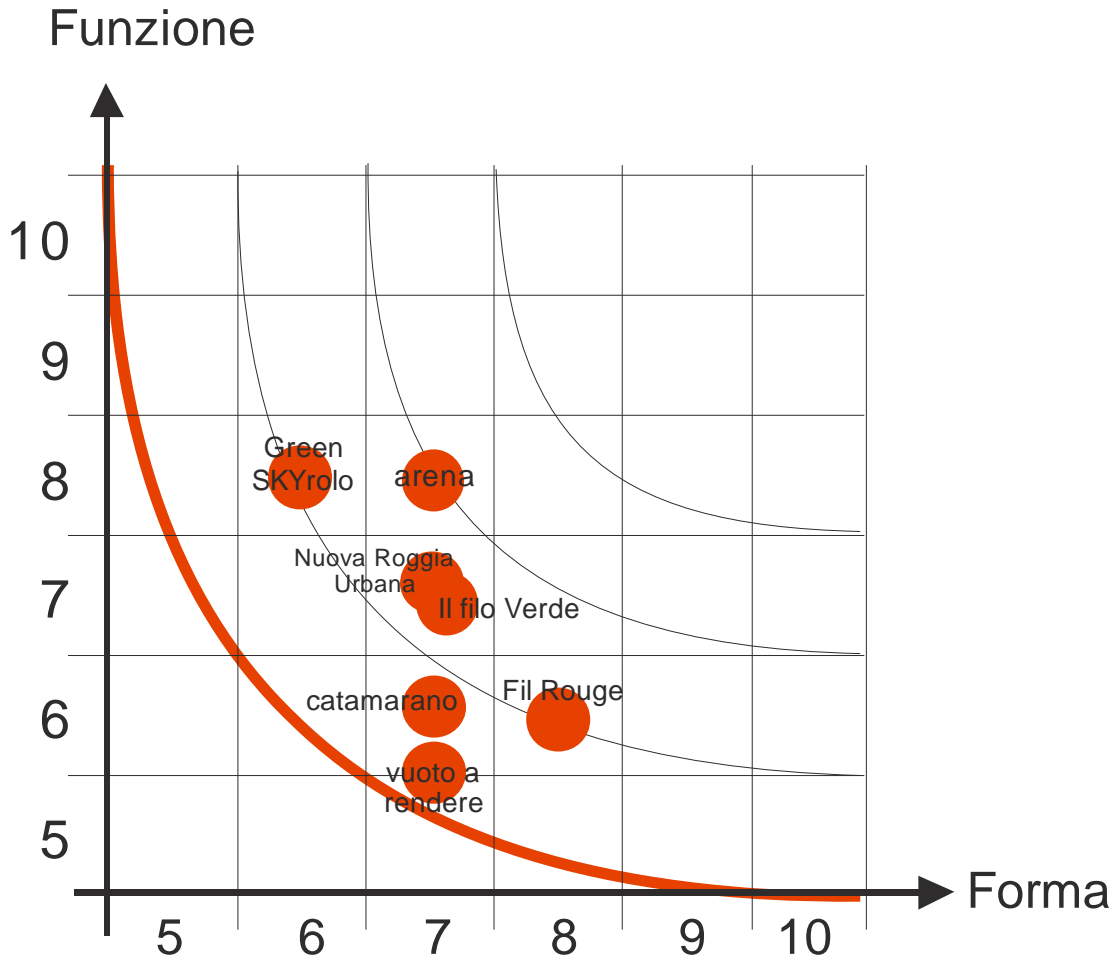
Le strategie formali di costruzione non sono applicabili in una realtà urbana costruita. In modo letterale, elementi isolati, un progetto in questo contesto fuori luogo.

Un progetto conservativo con poca flessibilità ma un aumento delle attività previsto non credibile.

Per il collegamento con Lugano viene previsto una nuova galleria per la strada e il tram, in contrasto con il PTL. senza discutere le conseguenze ed eventuali vantaggi. All'interno del Pian Scairolo il tram viene portato talmente in periferia che diventa una struttura del tutto inutile.

Il numero molto importante (probabilmente esagerato) di posteggi complessivi sul Pian Scairolo rende incoerente la proposta con la politica dei posteggi del PTL e controproducente rispetto all'offerta pubblica.

Prima di procedere alla valutazione di fattibilità, la giuria ha discusso in maniera approfondita i risultati intermedi, in funzione di una ponderazione degli effetti della possibile varianza dei fattori sul risultato dei 7 migliori progetti, confermando comunque all'unanimità i punteggi espressi nelle precedenti fasi.



4.5 Risultati della Fase 3 – valutazione di FATTIBILITÀ

La valutazione funzionale è stata eseguita sulla base delle indicazioni dei seguenti giurati:

Moreno Celio	Fattibilità procedurale, soprattutto in relazione alla pianificazione di ordine superiore
Rico Maggi	Fattibilità economica, coerenza con il sistema delle proprietà
Rapp. dei Comuni	Fattibilità politico-amministrativa

La fattibilità procedurale dei progetti è stata esaminata sia in funzione della pianificazione di ordine superiore (PD, PTL), sia tenendo conto delle possibilità concrete di sviluppare il concetto insediativo tenendo conto dell'attuale proprietà fondiaria.

Inoltre, considerazioni di ordine funzionale legate a quest'ultimo aspetto – alla luce di una possibile realizzazione a tappe dei progetti – assumono un certo rilievo per la valutazione.

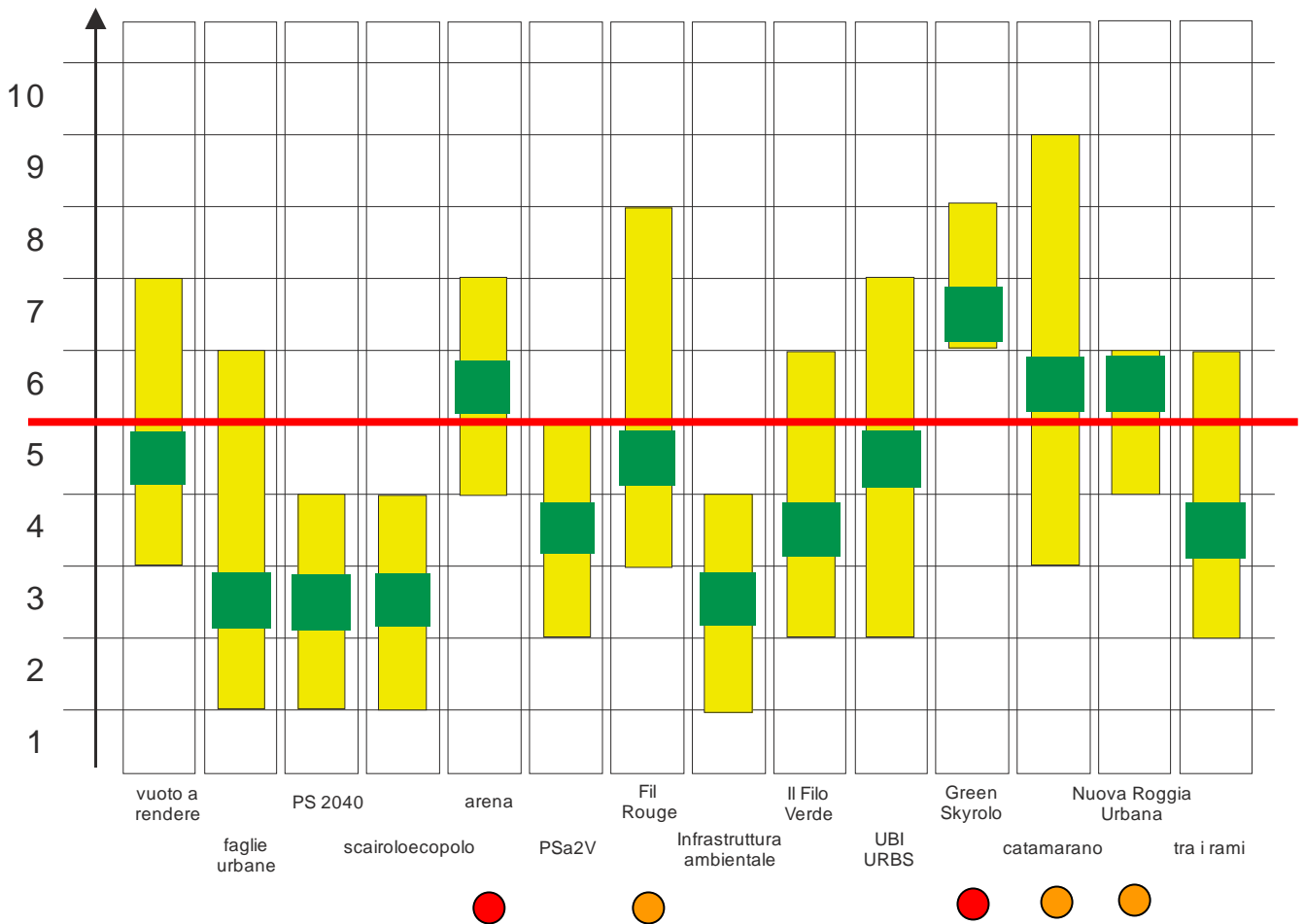
Si rileva che in generale, esclusi alcuni progetti non premiati, la compatibilità generale con gli strumenti pianificatori di ordine superiore è data. In particolare le schede in vigore del PD cantonale (segnatamente la n. 10.4 dedicata al concetto di organizzazione territoriale del Luganese) sono tenute in considerazione. Anche gli orientamenti della revisione del Piano direttore, di cui si sta concludendo la consultazione della parte operativa, sono di principio rispettati da quasi tutti i progetti. Il riferimento è agli obiettivi del nuovo PD, rispettivamente alla vocazione del Pian Scairolo nell'organizzazione territoriale del Luganese, quale polo di sviluppo economico (scheda R7) e quale area potenzialmente atta ad accogliere grandi generatori di traffico (scheda R8).

La congruenza con queste indicazioni è data in termini sostanzialmente soddisfacenti dalla maggior parte dei progetti presentati, che però divergono nelle soluzioni formali e, parzialmente, nei concetti funzionali su cui si basano.

La fattibilità economica, nel senso di una valutazione generica costi-benefici, è stata basata principalmente sulla potenzialità della proposta di sviluppo contenuta nel progetto, rispetto alla situazione esistente (crescita, statu quo, ridimensionamento), il peso del nuovo rispetto alla realtà attuale (credibilità) e la flessibilità della proposta rispetto alla potenziale interpretazione da parte di investitori privati.

Più particolare appare il discorso relativo alla fattibilità politico-amministrativa dei progetti, se questa è posta in relazione alla struttura di proprietà del comparto ed all'attuale edificazione dello stesso. Anche immaginando una realizzazione a tappe dei progetti, estesa su di un lasso tempo piuttosto lungo, è innegabile che molte proposte, pur interessanti dal punto di vista formale, incontrano delle difficoltà da questo punto di vista. Ciò potrà essere parzialmente recuperato e corretto nelle tappe successive di consolidamento pianificatorio dei progetti (Masterplan, Piano regolatore intercomunale). Anche per questo criterio, ognuno dei progetti valutati è stato inserito in uno spazio di valutazione compreso fra 0 e 10 punti, con un valore finale (verde) e una varianza (in giallo) scaturita dalla valutazione dei singoli esperti. Il risultato di questa fase, con l'espressione di un punteggio finale, è stato approvato dalla giuria all'unanimità, dopo discussione di ogni singolo progetto.

Fattibilità



Di seguito vengono riassunte alcune delle principali considerazioni emerse dalla valutazione della giuria dei 7 progetti che meglio hanno saputo affrontare il tema proposto con il concorso dal punto di vista della proposta urbanistica d'insieme.

vuoto a rendere

Il progetto delinea una fruizione pedonale in spazi articolati tra gli edifici destinati ai diversi centri commerciali. La scelta è ben indirizzata verso misure Transport Oriented Development. Non emerge con chiarezza, però, uno spazio pubblico fortemente caratterizzato che rischia di rimanere frammentato e dispersivo.

Un progetto che sottolinea le possibilità dei singoli aspetti programmatici. Questa caratteristica comporta una ri-configurazione totale del piano senza riempirlo completamente. Per questo aspetto e per la sua configurazione formale il progetto comporta dei rischi nella sua esecuzione.

Il progetto propone una ridefinizione forte del piano insieme a un lieve ridimensionamento. Dato l'immagine forte e chiaro sarà interessante e attrattivo, soprattutto per grandi investitori. Il progetto è credibile in se ma contiene un rischio non piccolo nella fase di transizione dato che implica un cambiamento radicale rispetto all'assetto territoriale esistente.

La prevista eliminazione dei collegamenti diretti tra Lugano e il ramo sud dell'autostrada rende molto debole la proposta in termini di capacità e deviazioni inutili dei flussi del traffico.

L'ampliamento del P+R di Fornaci prefigura un uso combinato per pendolari destinati al centro del Polo e al Pian Scairolo, compresi i contenuti del nodo intermodale stesso.

I collegamenti pedonali e ciclabili sono organizzati lungo l'asse tramviario, anche se non ben specificati, potenzialmente può essere sviluppata una rete interessante.

Nuova Roggia Urbana

La forte connotazione urbana della proposta è sviluppata con coerenza a partire dalla soluzione del Piano Fornaci, insieme testata e nuova porta, che marca il disegno urbano con la presenza della torre poliedrica posta a delimitare il nuovo asse urbano sul quale si attesta il sistema tramviario. Il progetto definisce una decisa nuova centralità per la grande Lugano, articolando lo spazio pubblico in un sistema basato sulle piazze, la via Commerciale, la spina verde della Nuova Roggia Urbana dello Scairolo.

Il progetto che dà forma concreta all'attestamento verso la città, creando un simbolo e un spazio preciso per il pedone e il tram. Anche in altri aspetti si legge la cura per lo spazio urbano, laddove è convincente la forma insediativa complessiva e il controllo sull'architettura.

Il progetto si basa fortemente sulla situazione attuale e propone una riduzione delle attività distribuendo il potenziale su contenitori "standardizzati". La flessibilità è grande ed interessante per investitori piccoli e medi, che non cercano l'immagine

L'asse centrale e la nuova gronda est hanno due funzioni diverse. La nuova gronda serve le zone residenziali e l'asse centrale serve le zone commerciali e produttive. I due sistemi sono collegati nelle estremità nord (nuova rotatoria grande) e a sud sotto Grancia e confluiscono nella nuova rotatoria

grande situata sopra le rampe tra Lugano e l'autostrada sud. Quella rotonda sarebbe da verificare dal punto di vista della capacità dei flussi futuri. Il progetto tram risulta bene integrato nei baricentri urbani. Il P+R Fornaci è ampliato a 1'500-2'000 posteggi e prefigura un uso combinato per pendolari destinati al centro del Polo e al Pian Scairolo, compresi i contenuti del nodo intermodale stesso. In generale sistema coerente con PTL/PVP.

Il Filo Verde

La proposta, segnata da un forte realismo, affronta specificamente il tema della qualità urbana sia a livello della grande scala, per i nuovi insediamenti commerciali proposti, che a scala più minuta relazionando le nuove aree residenziali ad un sistema di parco urbano che sembra mutuare positive pratiche felicemente perseguite in esperienze recenti in differenti contesti.

Una proposta forte che definisce spazi aperti resistenti. Più a rischio la scelta di aprire ad un sviluppo privato il punto focale del centro commerciale. I legami col contesto territoriale sono discutibili, sia a livello infrastrutturale sia nella struttura del verde.

Il progetto prevede uno sviluppo forte delle attività in tre zone distinte per funzione. Implica un forte cambiamento dell'assetto rispetto ad oggi ma senza offrire grande flessibilità.

La gronda est (a monte dell'autostrada) e un collegamento nuovo tra la rotonda Mc Donald e Pian Scairolo aumenta i collegamenti tra Lugano e Pian Scairolo. Purtroppo il grado di lettura del progetto non permette una verifica approfondita.

L' ampliamento a 1'200 posteggi del P+R di Fornaci prefigura un uso combinato per pendolari destinati sia al centro del Polo, sia al Pian Scairolo. Asse pedonale ciclabile lungo la roggia attrattivo con tramvia e proposte di percorsi pedonali lungo l'asse stradale principale

Green SKYrolo

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 ri-orientamento 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'"imbuto" del sistema, cioè la rotatoria 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.

Il totale di 1'500 posteggi privati per settore commerciale sono coerenti e andranno giustificati dal progetto di sviluppo. L'asse centrale a filo dei commerci, è potenzialmente molto attrattivo per pedoni e i collegamenti trasversali nel parco sono stati ben definiti.

Fil Rouge

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.

Ampliamento indicato a 600 posteggi del P+R Fornaci è già la dimensione indicata per le esigenze del centro del Polo. Manca un aumento dedicato al Pian Scairolo.

Nessun asse pedonale ciclabile centrale nuovo; collegamenti trasversali non meglio precisati.

Catamarano

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 rotonda 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 rotonda Fornaci e non crea ridondanza vera nella rete. La situazione della rotonda 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).

Arena

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. L'ampliamento a 1'200 posteggi del P+R di Fornaci prefigura un uso combinato per pendolari destinati al polo urbano e al Pian Scairolo, compresi i contenuti del nodo intermodale stesso.

I collegamenti pedonali e ciclabili sono organizzati lungo l'asse tramviario, anche se non ben specificati, potenzialmente potranno sviluppare una rete interessante.

5 Valutazione complessiva, graduatoria e assegnazione dei premi

5.1 Valutazione complessiva

La giuria vuole dapprima evidenziare all'indirizzo dell'Ente banditore la qualità generalmente soddisfacente del risultato complessivo scaturito di questo concorso di idee plurifase.

Pur se la preselezione aveva permesso di individuare 14 gruppi interdisciplinari altamente qualificati, come testimonia il risultato formale finale, quasi tutti i progetti presentati consentono all'Ente Banditore solo limitatamente quella operazione di chiarificazione circa le possibilità di sviluppo che è propria di un concorso di idee. Tutti i progetti ricevuti sono comunque da considerare non solo molto professionali dal punto di vista dell'elaborazione, ma anche di grande interesse dal punto di vista dell'analisi delle soluzioni possibili per il futuro assetto del Pian Scairolo, anche se molti hanno mostrato limiti nella reale valutazione di fattibilità.

La metodologia di giudizio adottata dalla giuria ha portato, conformemente ai criteri espressi dal bando, all'identificazione in una prima fase delle soluzioni "migliori" dal punto di vista sia formale che funzionale. Il risultato della valutazione degli specialisti ha poi permesso, nella fase successiva dei lavori, di mettere l'accento sugli aspetti della fattibilità dei progetti, dando centralità a quelli della fattibilità politico-istituzionale, che si sono dimostrati essere i fattori limitanti dei progetti presentati (molti progetti giudicati insufficienti e quelli premiati solo appena sufficienti).

La metodologia scelta voleva dare sicurezza sulla validità del contenuto dei progetti, rimettendo nelle mani dell'Ente banditore quelle proposte che più possono essere recepite a livello istituzionale. Sarà infatti l'Ente banditore che dovrà consolidare i risultati ottenuti tramite il concorso di idee in un lavoro di approfondimento successivo.

La giuria ritiene pertanto di aver premiato i cinque progetti che hanno saputo meglio risolvere la sfida dal punto di vista dei requisiti funzionali che questo comparto territoriale è chiamato ad assolvere, trovando delle soluzioni formali valide, integrate in un concetto urbanistico d'insieme.

Va comunque rilevato come i progetti premiati si inseriscano tutti in un quadro di ordinamento territoriale predeterminato, codificato dal Piano direttore cantonale, confermando quindi scelte politico-istituzionali precedenti e l'assetto fondiario esistente delle proprietà, ciò che dovrebbero rendere più facile l'implementazione della "visione" in una serie di strumenti giuridici e progettuali che governino lo sviluppo del Pian Scairolo nei prossimi anni.

5.2 Graduatoria

Applicando la ponderazione alle valutazioni date dalla giuria per i tre criteri codificati dal programma di concorso, si ottiene la seguente graduatoria finale:

	Funzione	Forma	Fattibilità	Punteggio Complessivo
Green SKYrolo	8	6	7	7
Arena	8	7	6	6.99
Nuova Roggia Urbana	7	7	6	6.66
Catamarano	6	7	6	6.33
Fil Rouge	6	8	5	6.32
Il Filo Verde	7	7	4	5.98
vuoto a rendere	5.5	7	5	5.825
UBI URBS	7	4	5	5.33
PSa2V	6	4	4	4.66
tra i rami	4	4	4	4
faglie urbane	4	4	3	3.66
Infrastruttura ambientale	3	4	3	3.33
PS 2040	3	3	3	3
Scairoloecopolo	2	3	3	2.67

La giuria, in considerazione del risultato complessivo, che ha evidenziato due progetti migliori, non ha però voluto creare una graduatoria differenziata a livello di premiazione tra questi 2 progetti e nemmeno tra i 3 progetti successivi, proponendo l'assegnazione di un primo e di un secondo premio pari merito. Questa decisione è motivata soprattutto dalla troppo esigua differenza tra loro nella valutazione fra i primi due progetti e i secondi tre.

La giuria propone pertanto la seguente premiazione:

Progetto	Classifica
Green SKYrolo	1° posto, pari merito
arena	1° posto, pari merito
Nuova Roggia Urbana	2° posto, pari merito
catamarano	2° posto, pari merito
Fil Rouge	2° posto, pari merito

5.3 Assegnazione dei premi

La giuria disponeva di 95'000.- CHF da assegnare in premi (200'000.- CHF complessivi, dedotta la quota di partecipazione di 7'500.- CHF per ognuno dei partecipanti).

La giuria propone la seguente distribuzione del montante premi:

Progetto	Premio (IVA inclusa)
Green SKYrolo	25'000.- CHF
arena	25'000.- CHF
Nuova Roggia Urbana	15'000.- CHF
catamarano	15'000.- CHF
Fil Rouge	15'000.- CHF

D. RACCOMANDAZIONI DELLA GIURIA SULL'ULTERIORE PROCEDURA

1.1 Assegnazione di mandati di studio

L'Ente banditore ha espresso nel bando di concorso (punto B-1.6) l'intento di assegnare dei mandati di studio successivi, sulla base delle indicazioni della giuria, riservando a tale scopo la somma di 100'000.- CHF.

La giuria ritiene giustificato procedere nell'approfondimento dei primi due progetti *Green SKYrolo* e *arena*, in funzione di un loro miglioramento verso un punteggio complessivo maggiore.

Ciò potrà avvenire tramite un incarico che abbia quale obiettivo l'elaborazione di un "Masterplan Pian Scairolo", uno strumento di intesa istituzionale che anticipa la formalizzazione negli strumenti adeguati di governo del territorio (pianificazione locale) e di progettazione delle infrastrutture all'interno del comparto.

E' inoltre opinione della giuria di riservare una parte della somma per mandati di studio (dei complessivi 100'000.- CHF) per il coordinamento tecnico di questa fase di approfondimento dei due progetti citati.

Complessivamente la giuria propone pertanto all'Ente banditore di:

- approfondire, rielaborare e rivalutare in parallelo i progetti *Green SKYrolo* e *arena*, sempre sulla base dei criteri del concorso fissati all'art. B.4.2 del bando di concorso,
- assegnare a tale scopo un mandato di studio ai due gruppi interdisciplinari, autori di detti progetti.

Per dare continuità al lavoro sinora svolto e garantire anche una qualità nell'approfondimento, la giuria ritiene auspicabile accompagnare con un gruppo tecnico di 3-4 specialisti, emanazione della giuria stessa, la rielaborazione dei progetti.

In questo senso, gli specialisti qualificati della giuria hanno segnalato disponibilità e restano a disposizione, su richiesta dell'Ente banditore, anche in una fase successiva dei lavori.

1.2 Approfondimenti auspicati

I due progetti chiamati ad essere rielaborati e approfonditi dovranno risolvere secondo la giuria alcuni punti cruciali, fra cui in particolare:

- La realizzazione per fasi e priorità degli interventi di urbanizzazione
- Il consolidamento dei contenuti di organizzazione del territorio (zoning)
- La valorizzazione degli spazi pubblici e del verde in particolare
- Una verifica generale dell'accessibilità (funzionalità del sistema di trasporto pubblico e privata)

La giuria, al fine di preparare in maniera più dettagliata le raccomandazioni per i mandati di approfondimento successivi ha già fissato una data di riunione per venerdì 10 ottobre 2008.

E. APERTURA DELLE BUSTE

Le buste sono state aperte con brevetto notarile no. 1658 dall'avv. John Nosedà, notaio a Lugano, martedì 17 giugno 2008 alle ore 15:00, con il seguente risultato:

Progetto	Gruppo	Capofila
Green SKYrolo	Scered	Tiziano Mauri
arena	Viadoro	Michele Arnaboldi
Nuova Roggia Urbana	Evolvendo	Francesca Pedrina
catamarano	NMCCLD	Fabio Nonis
Fil Rouge	Linkage	Mario Campi
Il Filo Verde	Groupe6-Gianola	Laurent Gagnière
vuoto a rendere	Loop	Luca Montuori
UBI URBS	PPS08	Ugo Baldini
PSa2V	Utepia	Benedetto Camerana
tra i rami	PiEsse	Andrea Boschetti
faglie urbane	U96	Alfonso Femia
Infrastruttura ambientale	AMV	Nicolò Privileggio
PS 2040	JMCBCB	Frederik Jaspert
scairoloecopolo	Epo	Carlos Llop

APPROVAZIONE

Il presente rapporto della giuria è stato approvato:

dall'Ente banditore

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

Il Consigliere di Stato:

M. Borradori


Il Direttore della Divisione
dello sviluppo territoriale e
della mobilità:

R. De Gottardi


PER IL MUNICIPIO DI COLLINA D'ORO

Il Sindaco:

S. Romelli




Il Segretario:

P. Balerna


PER IL MUNICIPIO DI GRANCIA

Il Sindaco:

F. Regazzoni




Il Segretario:

F. Nasoni


PER IL MUNICIPIO DI LUGANO

Il Sindaco:

G. Giudici




Il Segretario:

M. Delorenzi


dalla Giuria

in data 3.09.08.....per la Giuria, il presidente