

# DSU

---

Architettura **Sistemazione e nuovo  
assetto del Piazzale ex-Scuole  
Lugano 01.24** Concorso di progetto / SIA 142  
Procedura libera a una fase

---

## **Impressum**

### **Committente**

Città di Lugano, Divisione Spazi Urbani

### **Coordinatore per la procedura e redazione**

canevascini&corecco sagl, Lugano

### **Progetto grafico e impaginazione**

ADCD Communication Design sagl, Lugano

### **Fotografie modelli**

canevascini&corecco sagl, Lugano

### **Fotolito**

Prestampa Taiana sagl, Muzzano

### **Stampa**

Arti Grafiche Lepori & Storni sa, Viganello

### **Copyright 2024**

Città di Lugano, Divisione Spazi Urbani

# 1 Premessa <sup>5</sup>

## 2 Obiettivi del committente, base giuridica, area di concorso e tematiche progettuali <sup>7</sup>

2.1 Obiettivi del committente / 2.2 Base giuridica, genere di concorso e tipo di procedura /  
2.3 Area di concorso / 2.4 Tematiche progettuali

## 3 Risultati e raccomandazioni della giuria <sup>11</sup>

3.1 Svolgimento / 3.2 Ammissione al giudizio e all'assegnazione dei premi / 3.3 Giudizio /  
3.4 Identificazione degli autori dei progetti premiati / 3.5 Raccomandazione della giuria per la  
continuazione del mandato e considerazioni finali / 3.6 Giuria

## 4 Progetti premiati <sup>17</sup>

**Progetto 4 “L’uomo che piantava gli alberi” – 1. rango / 1. acquisto**

Architetto e capofila: Studio we architettura Sagl, Lugano **18**

**Progetto 21 “Cocài” – 2. rango / 1. premio**

Architetto e capofila: Massimo Frasson Architetto, Minusio **24**

**Progetto 10 “Piazza della pergola” – 3. rango / 2. premio**

Architetto e capofila: Boltas Bianchi Architetti Sagl, Agno **28**

**Progetto 37 “Luce” – 4. rango / 2. acquisto**

Architetto e capofila: Enrico Dematté Elena Fontana Architekten Sagl, Lugano **32**

**Progetto 9 “Incontro” – 5. rango / 3. premio**

Architetto e capofila: Luca Gazzaniga Architetti Sagl, Lugano **36**

**Progetto 8 “Interconnesso” – 6. rango / 4. premio**

Architetto e capofila: Floriani e Strozzi Architetti Sagl, Paradiso **40**

**Progetto 35 “Silva” – 7. rango / 3. acquisto**

Architetto e capofila: Studio di architettura Lorenzo Felder SA, Lugano **44**

## 5 Progetti non premiati <sup>49</sup>



**Un immagine del Piazzale ex-Scuole come si presenta oggi.** Fotografia di Maris Mezulis

# 1 Premessa

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

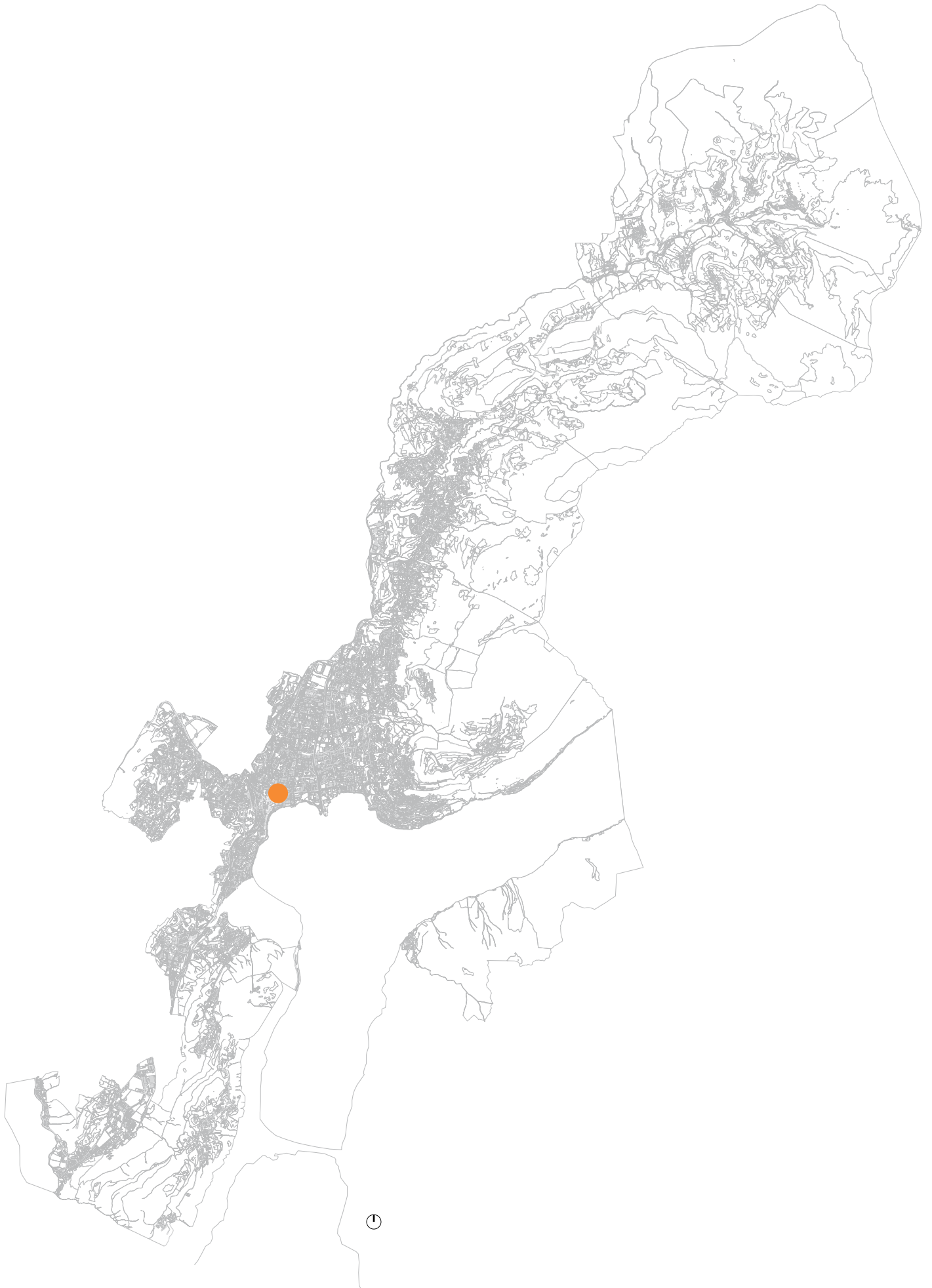
È questa l’ambizione della Città di Lugano, che con il presente concorso d’architettura intende dare finalmente nuova vita ad uno spazio, che nei secoli ha visto avvicinarsi contenuti completamente diversi tra loro, partendo da un edificio sacro per finire oggi con uno spazio vuoto senza destinazione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

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

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

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

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



## 2 Obiettivi del committente, base giuridica, area di concorso e tematiche progettuali

### 2.1 Obiettivi del committente

Tramite il presente concorso di progetto d'architettura a una fase il committente si è prefisso di poter individuare un progetto e un gruppo interdisciplinare che rispondano adeguatamente alle esigenze formulate nel programma di concorso.

In particolare il committente ha auspicato risposte di qualità per il nuovo assetto del nodo di interscambio del Trasporto Pubblico e agli spazi collettivi a esso connesso, a beneficio e uso dell'intera comunità.

### 2.2 Base giuridica, genere di concorso e tipo di procedura

Si è trattato di un concorso di progetto di architettura ad una fase, a procedura libera, per gruppi interdisciplinari secondo pubblico concorso, con le seguenti basi legali:

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

Il concorso è stato aperto a Gruppi interdisciplinari di progettazione composti dalle seguenti discipline professionali:

- Architetto (capofila)
- Ingegnere civile
- Ingegnere del traffico
- Architetto paesaggista (facoltativo)
- Progettista in illuminotecnica (facoltativo)

→



L'area oggetto del concorso, ne è esclusa la superficie che ospita l'edificio UBS. La sua attuale destinazione a Piano Regolatore è pubblica, quale nodo intermodale.





## 2.3 Area di concorso

L'area di concorso s'inserisce nel quadrilatero delimitato da Via Pretorio, contrada di Verla, via Giovanni Nizzola e Corso Pestalozzi. In esso si trova lo stabile principale di UBS SA, opera del 1966 dell'architetto Rino Tami, che pur non essendo direttamente coinvolto nell'area di progettazione del presente concorso, è un riferimento importante per lo stesso.

Il toponimo del Piazzale rievoca un suo contenuto storico, presente fino a pochi decenni fa, anche se il sedime ha assolto negli anni molteplici funzioni con destinazioni tra loro molto diverse. In origine vi sorgeva la chiesa di Santa Margherita, con annesso l'omonimo monastero di suore Agostiniane, consacrato nel 1624 e la cui destinazione religiosa terminò nel 1848, quando fu adibito a Lazzaretto.

Il Cantone, allora proprietario, cedette poi nel 1851 il complesso alla Città di Lugano che ne convertì la funzione in caserma, fino all'inizio degli anni '80 del XIX secolo quando, attraverso un concorso vinto dall'architetto Augusto Guidini, venne costruita una sede scolastica comunale - poi ampliata nel 1901 - che restò tale fino al 1969 quando fu demolita per l'inadeguatezza dei suoi spazi rispetto al crescente numero di allievi e alle nuove esigenze didattiche. Da quel momento il Piazzale ha sempre mostrato carattere provvisorio, pur dandoci sempre un particolare interesse, che ha portato ad ipotizzare svariati progetti di riqualifica, tra cui un concorso d'idee nel lontano 1970.

La funzione del Piazzale si consolidò dapprima come stazionamento di autovetture, e in seguito, verso la fine del secolo scorso con l'adozione del nuovo Piano dei Trasporti del Luganese, quale importante nodo del trasporto pubblico in centro Città. Nel 2002 l'architetto Mario Botta costruì la pensilina per l'attesa dei bus, che caratterizza la parte nord dell'area. Nel 2011 la struttura è stata ampliata verso sud, riorganizzando nel contempo sotto di essa delle piccole superfici commerciali e sopprimendo gli stalli per le auto rimasti, a favore di un parcheggio per veicoli a due ruote.

Quest'ultima disposizione corrisponde a grandi linee allo stato attuale, ad eccezione della risistemazione dell'angolo tra lo stabile UBS e contrada di Verla nel contesto del progetto di pavimentazione del centro storico ad opera dello studio Buletti-Fumagalli-Del Fedele-Bernardi di Lugano. Di principio questi interventi erano da mantenere, ma la giuria non ha escluso una loro eventuale modifica - parziale o totale - purchè siano stati chiaramente giustificati i vantaggi in relazione alla proposta generale di progetto.

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

## 2.4 Tematiche progettuali

L'attuale piazzale ex-Scuole verrà toccato dalle modifiche necessarie a formare il terminal d'arrivo della prima tappa della rete tram-treno in centro città. Il ruolo di nodo del trasporto pubblico, già presente con l'arrivo dei bus sotto la pensilina, verrà ulteriormente rafforzato dall'arrivo del tram-treno, che implicherà un allargamento verso sud delle corsie necessarie allo stazionamento dei bus.

A seguito di queste nuove esigenze la città si è chiesta sul futuro dell'intera area attraverso uno studio di fattibilità del 2019, in risposta ad una mozione politica "Per un mercato coperto in Piazza del Mercato" che doveva in modo particolare individuare e confermare la dimensione ideale di un mercato coperto cittadino e l'organizzazione degli spazi e delle relazioni di mobilità, fornendo garanzie in ambito di qualità urbanistica, di disponibilità di posteggi per le due ruote, servizi igienici e spazi verdi.

Gli scenari ipotizzati spaziavano da una copertura quasi totale dell'area attraverso un grande tetto, all'integrazione della funzione di mercato coperto in un grande edificio a corti.

La città, con decisione municipale d'inizio 2020, ha aderito all'idea di non edificare eccessivamente il comparto ma di mantenere la sua caratteristica di spazio prevalentemente libero, pur sposando il concetto di una grande copertura che possa ospitare una pluralità di funzioni anche a carattere provvisorio e puntuale piuttosto che una struttura fissa come un mercato coperto.

A monte di questa destinazione vi è la necessità, già espressa con lo studio di fattibilità, di togliere dal livello terreno gli stazionamenti dei veicoli a due ruote e liberare quindi gli spazi in superficie. Questa impostazione è stata confermata anche nell'ambito dei Mandati di studio in parallelo (MSP) "Comparto Lungolago e Lugano centro", dove il collegio degli esperti si è espresso in relazione alle misure da intraprendere nel comparto nel modo seguente:

- "(...) avvio del concorso d'architettura su Piazzale ex-Scuole per disporre del progetto definitivo (Pdef) completato entro il 2025, in particolare considerando l'arrivo del tram-treno e la necessità di uno stazionamento sotterraneo per veicoli a due ruote; prevedere a tale scopo una fase iniziale di verifica del nodo e delle fermate della rete del trasporto pubblico";
- "(...) Il Collegio d'esperti ritiene che questo spazio non debba essere edificato, se non con una copertura aperta ai lati (nuova o ampliando quella esistente) capace di accogliere diverse funzioni, a seconda dell'evoluzione delle esigenze legate al nodo intermodale del trasporto pubblico. I volumi dei servizi di supporto (biglietteria, chiosco, WC, spazi tecnici) dovranno essere collocati in modo da non creare ce sure nella continuità spaziale dell'area coperta. →

Si auspica una sistemazione sotterranea con appositi stalli per cicli e motocicli così da ricavare il maggior spazio possibile in superficie per usi conviviali quali l'incontro informale, realizzazione di piccoli eventi, bancarelle, ecc.)".

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

Approfondimenti successivi hanno messo in evidenza la necessità di un potenziamento del Piazzale quale nodo di interscambio anche per il trasporto su gomma e il, ciò che ha determinato un aumento dell'estensione della superficie ad essa dedicata e una corrispondente riduzione di quella dedicata alla copertura per spazi di qualità a fruizione pubblica e altri eventi, compensata dalla prospettata pedonalizzazione di Via della Posta.

Al di sotto della copertura possono essere comunque ospitati gli spazi commerciali o amministrativi richiesti dal presente bando e la rampa per accesso al parcheggio delle due ruote. La superficie prevista permette di avere a disposizione un importante spazio coperto collettivo utilizzabile in accordo con le attività del trasporto pubblico e dei suoi spazi accessori, con la possibilità, oltre alla fruizione pubblica, di ospitare eventi momentanei, ad esempio con bancarelle o food truck, oppure piccole manifestazioni.

# 3 Risultati e raccomandazioni della giuria

## 3.1 Svolgimento

La giuria si è riunita al completo presso il Palazzo dei Congressi di Lugano nei giorni 6 e 7 novembre 2023 per una prima sessione (1. e 2. turno di valutazione), e il 18 dicembre 2023 (3. turno di valutazione).

In seguito un'ulteriore e definitiva riunione di giuria è stata svolta al 2. Piano di Villa Ciani il giorno 19 gennaio 2024. Erano pure presenti per gli aspetti di loro competenza i seguenti consulenti: Andrea Lorenzi (tutte le sessioni), Roberto Bianchi (6-7 novembre e 18 dicembre) Ivan Continati (7 novembre e 18 dicembre), Caterina Cavo (18 dicembre), Manuel Garzoni, Gianni Megaro, Roberto Ferroni (18 dicembre).

## 3.2 Ammissione al giudizio e all'assegnazione dei premi

Prima dello svolgimento dei lavori di giuria è stato discusso il tema dell'ammissione al giudizio dei progetti (art. 19.1a del Regolamento SIA 142) e sull'assegnazione dei premi (art. 19.1b).

Tutti i progetti inoltrati sono stati ammessi alle fasi di giudizio.

Si è inoltre approfondito se escludere o meno dalla discussione sull'assegnazione dei premi alcuni progetti che presentavano divergenze rispetto ad alcuni aspetti indicati nel programma di concorso.

In particolare sono state ravvisate le seguenti problematiche:

- divergenze rispetto all'area di concorso (progetto 15);
- divergenze rispetto alle tematiche progettuali o di programma espresse nel bando, vale a dire:
- uno spazio prevalentemente libero e che non precluda una futura espansione della superficie dedicata alla mobilità pubblica (progetti 03, 06, 11, 20, 23, 24 e 30);
- concetto di una grande copertura che possa ospitare una pluralità di funzioni (progetti 04, 32 e 35);
- adeguato riparo alle persone compresi gli attraversamenti tra le corsie (progetti 03, 04 05, 13, 14, 17, 19, 25, 32 e 35);
- posizionamento dei posteggi dei cicli (moto e bici) non a livello terreno (progetti 05, 14 e 37);
- esubero di spazi non richiesti (progetti 03, 06, 24).

Dopo un'approfondita discussione la giuria, data anche la complessità delle tematiche affrontate, ha deciso all'unanimità di ammettere tutti i progetti alle fasi di giudizio successive, dove si è tenuto conto degli aspetti problematici in una valutazione più ampia e approfondita in cui sono confluiti tutti i criteri di giudizio e si è deciso per l'assegnazione dei premi o degli acquisti. →

## 3.2 Giudizio

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

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

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

## Primo turno di valutazione

Alla fine di questa prima discussione generale la giuria ha deciso di iniziare i lavori plenari valutando positivamente quelle soluzioni che hanno saputo rispondere in maniera convincente, anche su posizioni opposte ma chiare e coerenti, ai punti esposti precedentemente ed escludere quelle meno convincenti o che non hanno saputo dare una risposta di sufficiente qualità alla complessità dei temi e del contesto, dando precedenza ai seguenti criteri:

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

## Secondo turno di valutazione

Prima di iniziare il secondo turno la giuria ha deciso di fare un sopralluogo nell'area di concorso e valutare sul posto le principali opzioni osservate durante il primo turno di valutazione. La giuria ha proseguito quindi la valutazione integrando altri criteri indicati nel bando, oltre a quelli già menzionati, vale a dire:

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

## Terzo turno di valutazione

Il terzo turno di valutazione si è svolto nella seconda sessione di giuria, dove sono stati approfonditi e riassunti tutti i criteri richiesti, già discussi nelle precedenti fasi, che completati con i rimanenti criteri:

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

## Valutazione conclusiva

Nella sessione di giuria finale la giuria è ripartita nella discussione plenaria entrando nel merito di tutti i criteri di giudizio richiesti rispetto a tutti i sette progetti rimasti in gara nel terzo turno di valutazione. Si sono messi in relazione i pregi e gli aspetti meno convincenti di tutte le proposte, per arrivare infine ad un giudizio complessivo condiviso all'unanimità.

## Graduatoria finale

- **Progetto 4 "L'uomo che piantava gli alberi"**
  - 1. rango / 1. acquisto
- **Progetto 21 "Cocàì"**
  - 2. rango / 1. premio
- **Progetto 10 "Piazza della pergola"**
  - 3. rango / 2. premio
- **Progetto 37 "Luce"**
  - 4. rango / 2. acquisto
- **Progetto 9 "Incontro"**
  - 5. rango / 3. premio
- **Progetto 8 "Interconnesso"**
  - 6. rango / 4. premio
- **Progetto 35 "Silva"**
  - 7. rango / 3. acquisto

→

### **3.4 Identificazione degli autori dei progetti premiati**

#### **Progetto 4 “L’uomo che piantava gli alberi”**

##### **1. rango / 1. acquisto**

Architetto e capofila:  
Studio we architettura Sagl, Lugano  
Architetto 2:  
Studio di architettura e pianificazione Guscetti,  
Minusio  
Ingegnere civile 1:  
Studio d’ingegneria Molinari Consulenze SA,  
Lugano  
Ingegnere civile 2:  
Pini Group SA, Lugano  
Ingegnere del traffico:  
Brugnoli e Gottardi Ingegneri Consulenti SA,  
Massagno  
Progettista illuminotecnica:  
Reflexion AG, Zurigo

#### **Progetto 21 “Cocài”**

##### **2. rango / 1. premio**

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

#### **Progetto 10 “Piazza della pergola”**

##### **3. rango / 2. premio**

Architetto e capofila:  
Boltas Bianchi Architetti Sagl, Agno  
Ingegnere civile:  
Pini Group SA, Lugano  
Ingegnere del traffico:  
Studio d’ingegneria Francesco Allievi SA, Ascona

#### **Progetto 37 “Luce”**

##### **4. rango / 2. acquisto**

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

#### **Progetto 9 “Incontro”**

##### **5. rango / 3. premio**

Architetto e capofila:  
Luca Gazzaniga Architetti Sagl, Lugano  
Ingegnere civile:  
Masotti & Associati SA, Bellinzona  
Ingegnere del traffico:  
Studio d’ingegneria Francesco Allievi SA, Ascon

#### **Progetto 8 “Interconnesso”**

##### **6. rango / 4. premio**

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

#### **Progetto 35 “Silva”**

##### **7. rango / 3. acquisto**

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

### **3.5 Raccomandazione della giuria per la continuazione del mandato e considerazioni finali**

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

Il progetto 4 "L'uomo che piantava gli alberi" dovrà essere ulteriormente approfondito in base alle raccomandazioni descritte nel presente rapporto, che sono da considerare vincolanti al fine dell'assegnazione del mandato. Per questi approfondimenti la giuria, o parte di essa, si è messa a disposizione della committenza quale accompagnamento nella ricerca della proposta definitiva, al fine di sviluppare il progetto conformemente ai bisogni e agli obiettivi del committente e dei fruitori.

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

### **3.6 Giuria**

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

#### **Membri in rappresentanza del committente**

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

#### **Membri professionisti indipendenti dalla committenza**

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

#### **Supplenti**

- Silvia Barrera, Architetto, Lugano
- Andrea Felicioni, Architetto,  
Caposezione DPAM, Città di Lugano

#### **Consulenti esterni**

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





# 4 Progetti premiati

**Progetto 4 “L’uomo che piantava gli alberi” – 1. rango / 1. acquisto**

Architetto e capofila: Studio we architettura Sagl, Lugano 18

**Progetto 21 “Cocài” – 2. rango / 1. premio**

Architetto e capofila: Massimo Frasson Architetto, Minusio 24

**Progetto 10 “Piazza della pergola” – 3. rango / 2. premio**

Architetto e capofila: Boltas Bianchi Architetti Sagl, Agno 28

**Progetto 37 “Luce” – 4. rango / 2. acquisto**

Architetto e capofila: Enrico Dematté Elena Fontana Architekten Sagl, Lugano 32

**Progetto 9 “Incontro” – 5. rango / 3. premio**

Architetto e capofila: Luca Gazzaniga Architetti Sagl, Lugano 36

**Progetto 8 “Interconnesso” – 6. rango / 4. premio**

Architetto e capofila: Floriani e Strozzi Architetti Sagl, Paradiso 40

**Progetto 35 “Silva” – 7. rango / 3. acquisto**

Architetto e capofila: Studio di architettura Lorenzo Felder SA, Lugano 44

# L'uomo che piantava gli alberi

Progetto 4 — 1. rango / 1. acquisto

**Architetto e capofila** Studio we architettura Sagl, Lugano

**Architetto 2** Studio di architettura e pianificazione Guscetti, Minusio

**Ingegnere civile 1** Studio d'ingegneria Molinari Consulenze SA, Lugano

**Ingegnere civile 2** Pini Group SA, Lugano

**Ingegnere del traffico** Brugnoli e Gottardi Ingegneri Consulenti SA, Massagno

**Progettista illuminotecnica** Reflexion AG, Zurigo

*“Noi piantiamo gli alberi e gli alberi piantano noi, poiché apparteniamo l'uno all'altro e dobbiamo esistere insieme.”*

Joseph Beuys, Difesa della Natura, 1984

40 alberi piantati in 5 file di 8 alberi ciascuna formano una griglia regolare. Alberi maestosi occupano il Piazzale ex-Scuole nel centro di Lugano, formando una copertura naturale sotto la quale vibra uno spazio pubblico urbano dove transitano autobus e circolano persone, mentre biciclette e moto sostano nel sottosuolo.

Conosciamo questi spazi pubblici grazie a esempi come la Place des Quinconces a Bordeaux o la Petersplatz a Basilea. Sono luoghi che emanano vita e serenità, un senso di radicamento e di pace: ci piacerebbe vedere una piazza così a Lugano.

Piantare un albero è un atto di grande forza simbolica. Per Joseph Beuys le 7000 querce piantate a Documenta 7 a Kassel nel 1982 sono un “ritorno alla vecchia struttura organizzativa”. All'epoca, per ampliare strade e marciapiedi in molte città vengono sradicati filari di alberi.

Oggi gli alberi rivendicano questo spazio e con la loro ombra contribuiscono a combattere le isole di calore delle città e trattenere grandi quantità di CO<sub>2</sub>.

È vero anche che l'architettura, modello di staticità e permanenza, si contrappone alla transitorietà del mondo vegetale? Non pensiamo sia così, poiché esiste l'architettura degli alberi.

L'albero, in quanto essere vivente, si pone tra la città e la natura. Grazie al suo impianto arboreo, il Piazzale ex-Scuole si presenta in vesti che mutano con le stagioni, regolando luce e ombra in modo naturale. In estate, le fitte chiome procurano freschezza e ombra, mentre in inverno la calda luce del sole entra liberamente.

L'idea dello spazio alberato concilia facilmente i diversi requisiti funzionali e tecnici di questo concorso. Le regole della mobilità si traducono nella spaziatrice tra gli alberi: le piante ad alto fusto affondano le radici nel terreno, nascono dal parcheggio, emergono dai marciapiedi e formano quello spazio libero di cui gli autobus hanno bisogno per circolare liberamente.

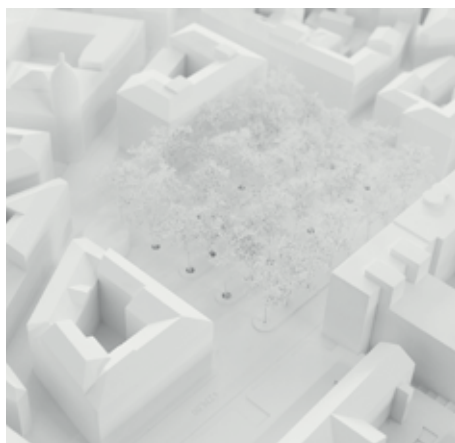
Gli alberi formano così la cornice di un preciso insieme di regole composto da norme, leggi e requisiti funzionali per il nodo intermodale.

L'importante impianto arboreo progettato, vista la dimensione e l'unitarietà del complesso, va pensato come un tetto verde complanare e unitario scegliendo tra un possibile elenco di specie adeguate alla posizione ecologica (presenza falda lago), il portamento (crescita e formazione del tronco e della corona), l'apparato radicale, la capacità di adeguarsi a contesti come quello prefigurato e resistenti ai cambiamenti climatici, e non, in corso.

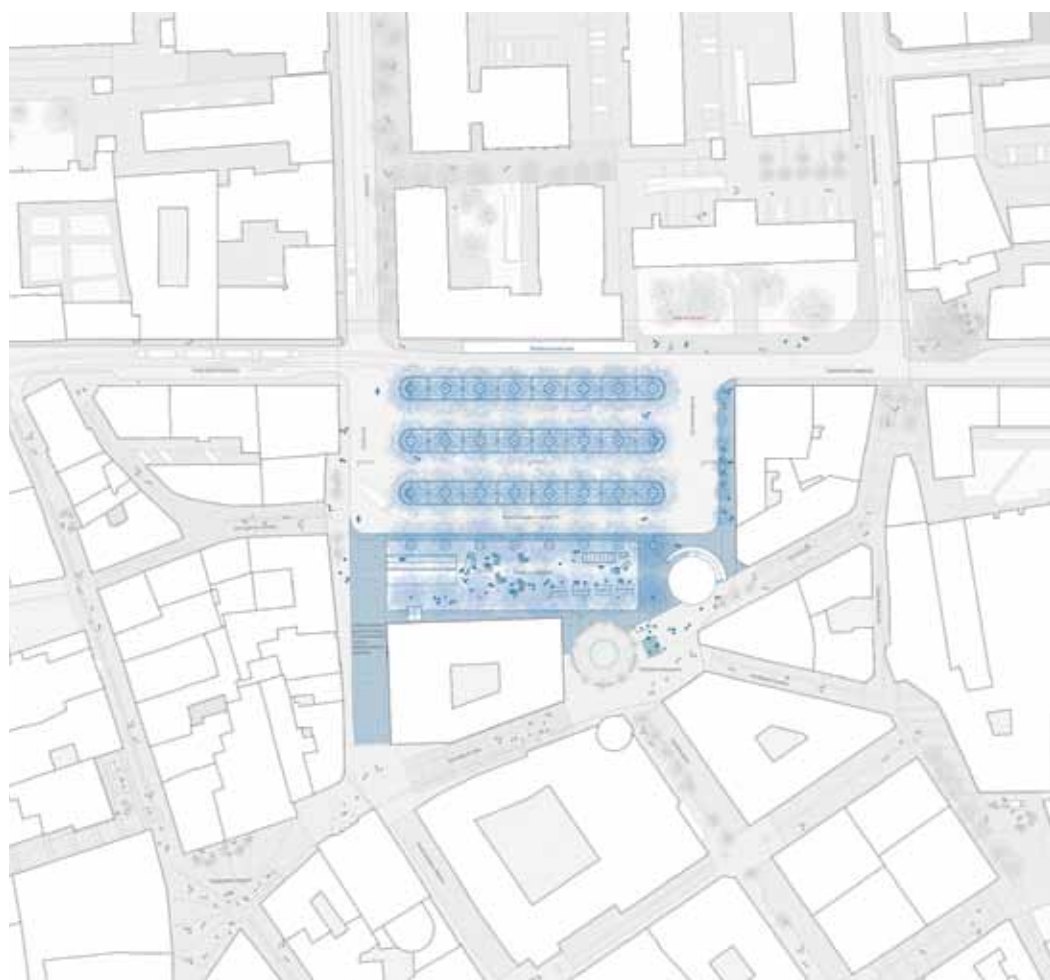
Il progetto prevede una disposizione delle fermate analoga a quella esistente, caratterizzata da spazi pedonali più generosi che, in considerazione di un futuro aumento dei passeggeri offrono migliori condizioni di attesa e riducono i conflitti tra utenti che attendono, scendono o salgono sui mezzi pubblici.

La disposizione scelta è finalizzata a compattare l'area dedicata al trasporto pubblico e ricavare così un potenziale di sviluppo dello spazio pedonale verso il centro città, assicurando la continuità con la sua progressiva pedonalizzazione.

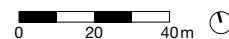
L'impianto per la parte stradale è compatibile con quello del tram-treno. In una ipotetica situazione futura che non preveda più la funzione di capolinea del tram-treno, lo spazio di transito potrà essere impiegato anche dagli autobus per le manovre di inversione del percorso.



Modello di situazione 1:500



Planimetria generale



La soluzione prevista garantisce la necessaria flessibilità nell'ottica di una pedonalizzazione a tappe del centro città e di una progressiva modifica della conduzione e delle linee di interesse.

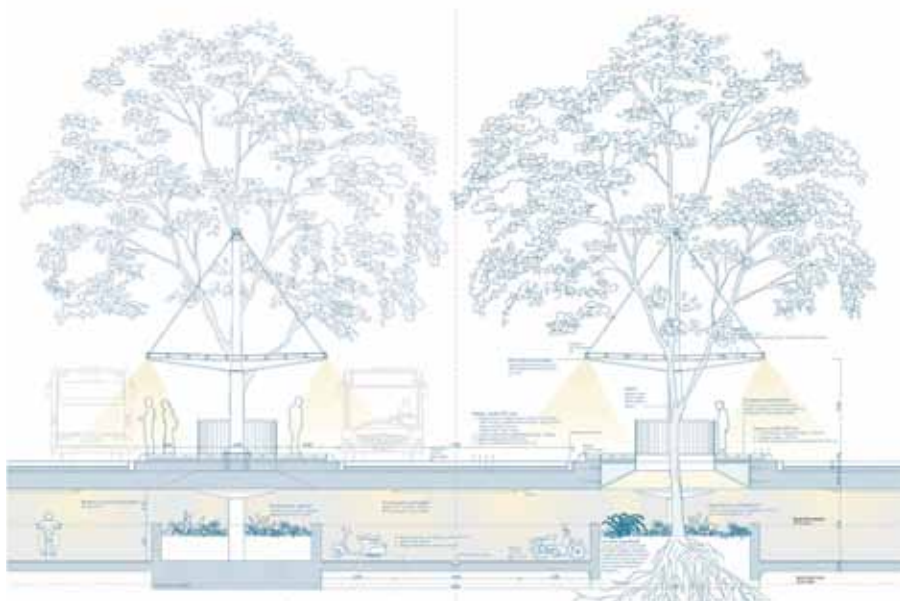
I posteggi per le biciclette e le moto sono sotterranei, come richiesto dal bando. La rimessa sotterranea è situata in larga misura sotto il piazzale destinato agli autobus. Le rampe di accesso si situano invece nella zona pedonale della piazza. L'accesso principale si

situa sul lato di via Pretorio, che consente un collegamento alla rete viaria più semplice e sicuro, soprattutto dal punto di vista della conflittualità con gli autobus e il tram-treno. La raggiungibilità dell'accesso a partire da via Pretorio ed eventualmente da via Cantonale si integra nella regolazione semaforica del piazzale.

Gli attraversamenti pedonali delle aree di fermata e di circolazione dei mezzi pubblici sono di principio analoghi a quelli attuali.

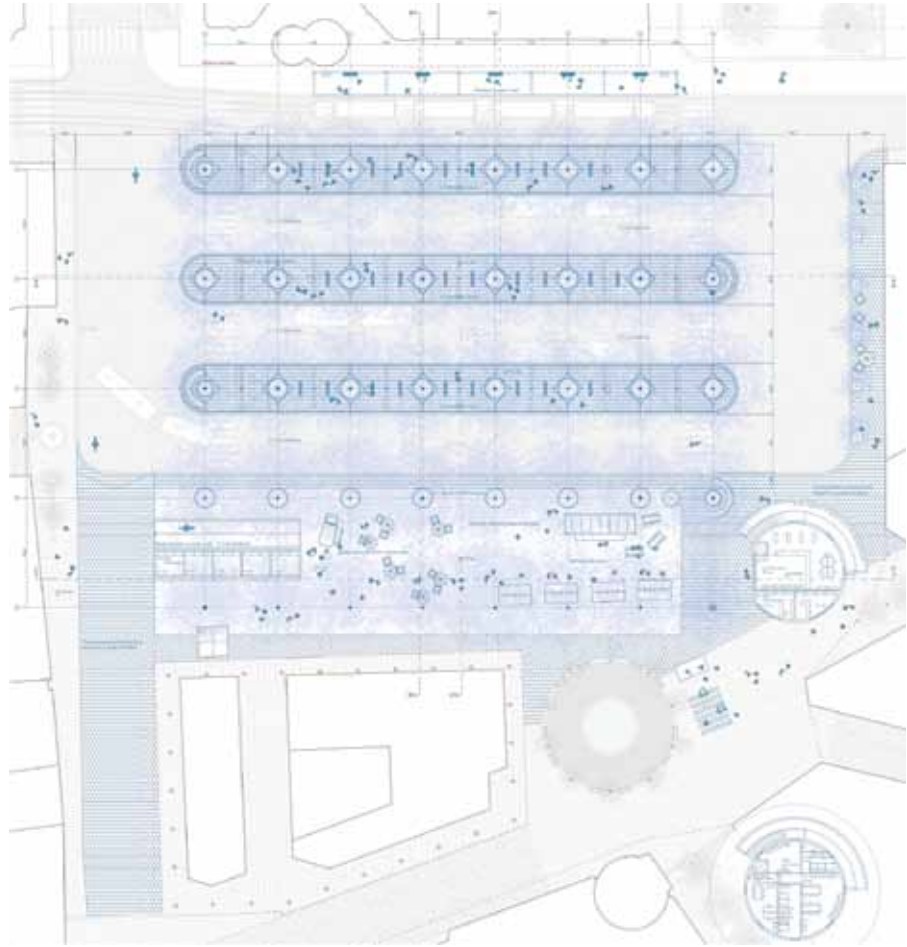


Pianta piano terreno

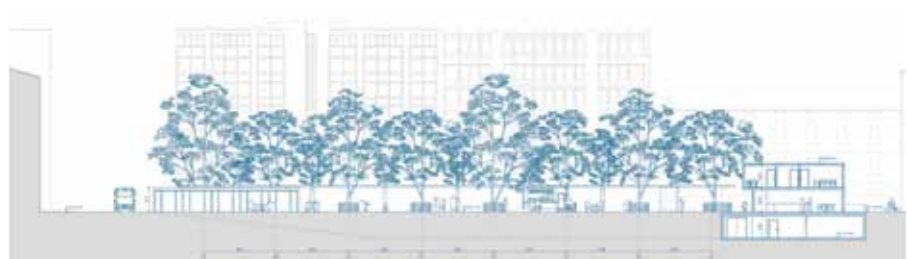
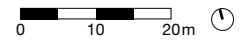


Sezione

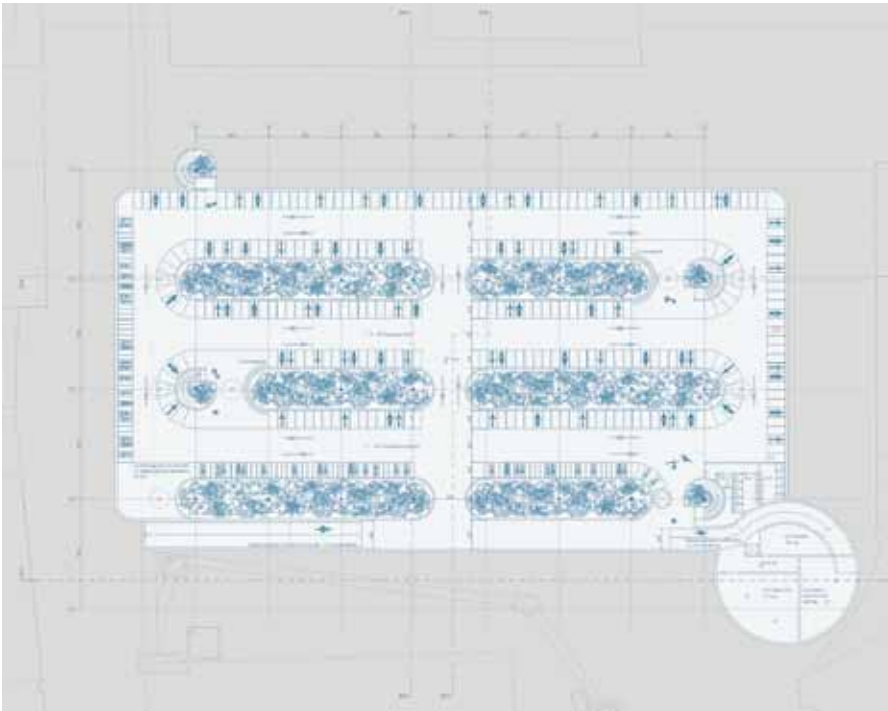
0 5m



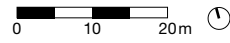
**Piano terreno**



**Sezione longitudinale**



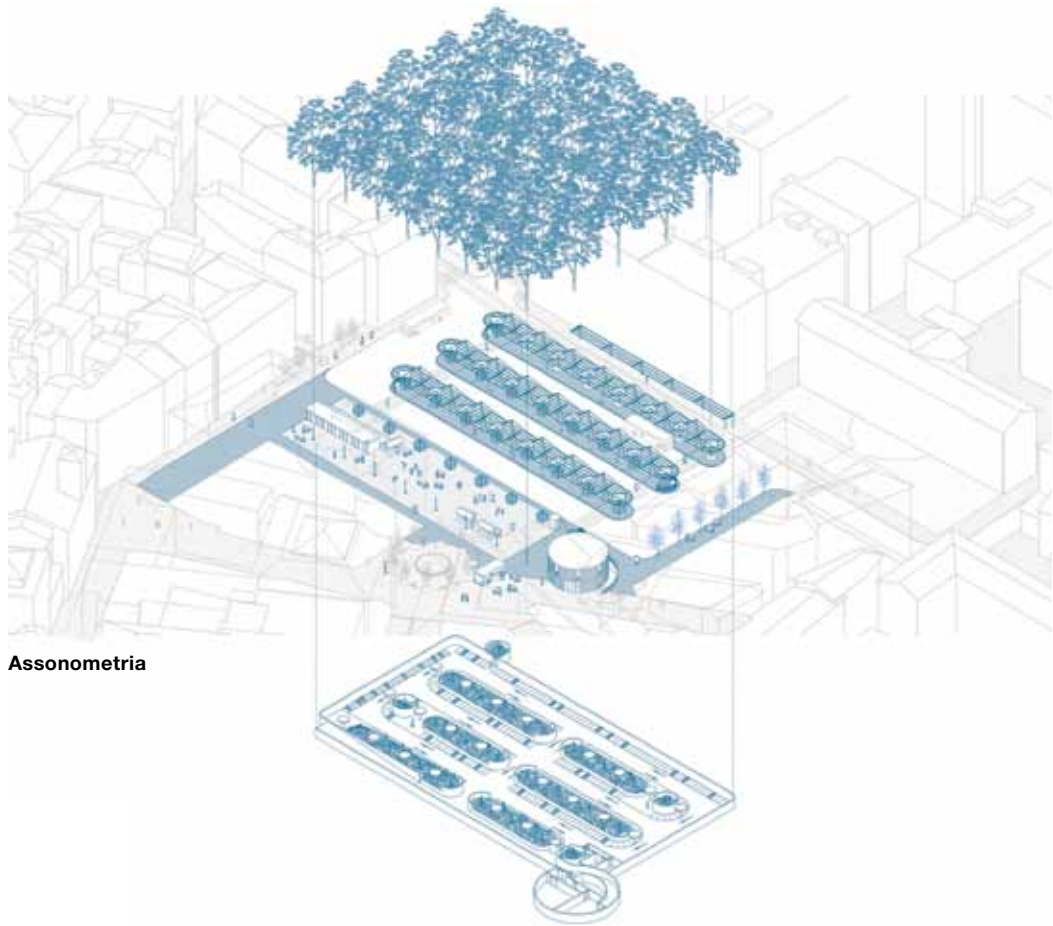
**Piano interrato**



**Sezione longitudinale**



**Sezione trasversale**



**Assonometria**



**Pianta piano interrato**

**Architetto e capofila** Massimo Frasson Architetto, Minusio

**Architetto 2** Lorenzo Roberto Pini, Ronago (I)

**Ingegnere civile** Studio ingegneria Lepori SA, Tesserete

**Ingegnere del traffico** Comal.ch SA, Lugano

**Architetto paesaggista** Olos Atelier di Valentina Del Motto, Varese (I)

Osservatelo: il Piazzale è già oggi un sito a piena vocazione pedonale, i marciapiedi e le corsie esistenti rappresentano un limite del tutto obsoleto in questo luogo. Pedoni e mezzi condividono lo stesso spazio, e così deve essere. Superiamo dunque il concetto strade/marciapiedi, e creiamo un nuovo plateau che si pone in continuità con la pavimentazione minerale del centro storico, fino al limite del futuro tram. Uno spazio fluido e versatile, per tutti.

La vegetazione deve tornare ad essere parte integrante dello spazio pubblico urbano. Gli alberi sono un organismo vivo di cui il nostro habitat deve poter beneficiare.

Proponiamo di garantire un ombreggiamento naturale di almeno il 25% dello spazio pubblico, lo decliniamo qui in forma di rete alberata: il tema è trattato come uno schema semplice e non figurativo per sottolineare che si tratta di un principio riproducibile a tutto l'ambito cittadino.

Alzate lo sguardo: tutto attorno ci sono palazzi storici di pregio, i cui affacci palesano la qualità intrinseca dell'ambiente costruito. Questo aspetto non va negato, bensì valorizzato.

Abbiamo scelto di posizionare l'elemento edilizio, ovvero la grande copertura leggera, nel rispetto di ciò che la circonda, posizionandola ad una quota elevata per garantire la massima apertura spaziale possibile. L'appoggio è garantito da uno schema di pilastri snelli e puntuali.

Il modello di urbanizzazione fa riferimento ad un concetto di reversibilità e attraversabilità, dove l'architettura diventa una libera disponibilità di componenti, e non coincide più con il concetto di edificio e di tipologia stabile. Gli elementi architettonici si possono insediare seguendo un processo generativo, modellati a seconda delle funzioni che devono accogliere al loro interno. Oggetti dal carattere transitorio quali pensiline, padiglioni, elementi ludici e di servizio, sono posizionati liberamente nello spazio, e possono addirittura essere appesi ai pilastri che sorreggono la copertura principale. Le bancarelle del mercato e le casette di Natale? Calzano a pennello!

Si può costruire sapendo di consumare risorse, o si può scegliere la strada inversa, lavorando a sistema. Una superficie di copertura così ampia e a questa altezza, è esposta generosamente al sole senza subire ombreggiamenti dagli edifici circostanti, pertanto implementando un sistema fotovoltaico trasparente è possibile generare energia elettrica.

Molta superficie accoglie altrettanta pioggia: questa viene convogliata all'interno dei pilastri, che fungono da pluviali, immagazzinata in una vasca interrata. Un sistema automatizzato consente di redistribuirla regolarmente nel corso delle stagioni, immettendola nel terreno dove sono piantati gli alberi.

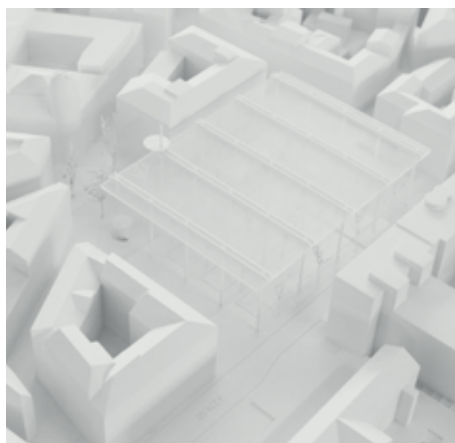
Il progetto del paesaggio nasce dalla volontà di accompagnare ed enfatizzare la forte accezione pedonale che lo spazio aperto assume attraverso l'intervento proposto, nonché di metterlo a sistema nella rete della città, rendendo il nuovo Piazzale un tassello del tessuto urbano esistente perfettamente integrato.

Trattandosi di un importante nodo intermodale e di accesso alla città, si è rivelato di fondamentale importanza renderlo il più possibile identitario, anche attraverso la natura che definisce lo spazio urbano stesso: da qui la creazione di un "bosco orizzontale" come parte di un sistema generativo e flessibile il quale, inserito in modo tale da creare uno stretto dialogo con la struttura della pensilina, definisce una nuova area della città unica ed estremamente vivibile, in linea con i principi di benessere e sostenibilità imprescindibili nell'affrontare il progetto dello spazio pubblico in modo contemporaneo e attuale.

Se da un lato la rete delle alberature definisce l'area dedicata al trasporto pubblico, il resto del comparto è caratterizzato da una serie di filari alberati che hanno sia la funzione di accompagnare i pedoni lungo le vie principali in cui si trovano perlopiù servizi ed attività commerciali, sia di creare un'immagine unitaria e connessa delle vie stesse, le quali si diramano poi verso la città e il lago.

In particolar modo in concomitanza di via della Posta, si è voluto creare attraverso la ridefinizione delle alberature, un "filtro" riconoscibile per chi giunge dal lago come anticamera di quello che poi sarà il grande spazio del bosco sotto la pensilina.





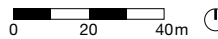
**Modello di situazione 1:500**

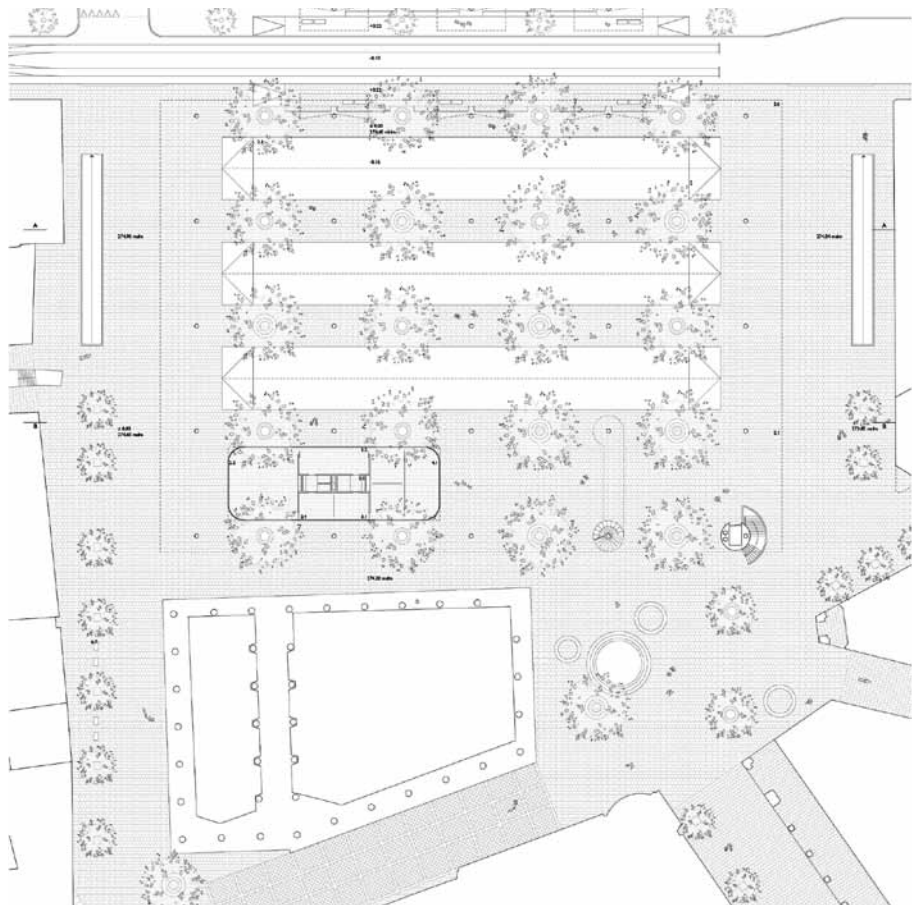


**Corso Enrico Pestalozzi**



**Planimetria generale**





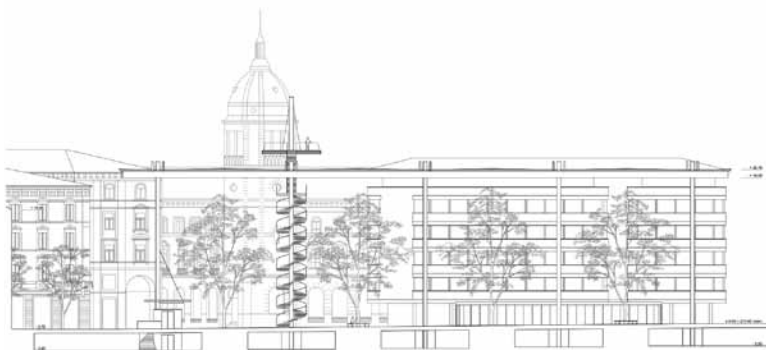
Pianta piano terreno



Vista da Corso Enrico Pestalozzi



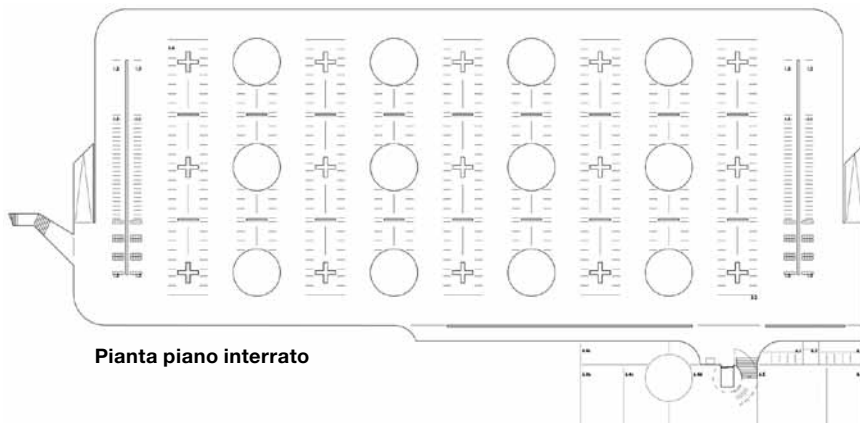
Vista da Via della Posta



Sezione longitudinale



Sezione trasversale



Pianta piano interrato

# Piazza della pergola

Progetto 10 — 3. rango / 2. premio

**Architetto e capofila** Boltas Bianchi Architetti Sagl, Agno

**Ingegnere civile** Pini Group SA, Lugano

**Ingegnere del traffico** Studio d'ingegneria Francesco Allievi SA, Ascona

Il progetto parte dall'analisi del territorio dove è inserito il sito di progetto, quest'ultimo si trova a cavallo tra l'area più vecchia della città (il centro storico) a sud e la parte di nuova espansione a nord. Queste due porzioni di città si differenziano chiaramente per morfologia e per tipologia delle costruzioni.

Il nucleo cittadino e la nuova espansione sono divisi da Corso Pestalozzi, questa è l'arteria viaria principale del centro città, sul quale circolano anche i mezzi pubblici (bus e futuro tram) che troveranno nel piazzale ex-Scuole lo scalo principale. L'area di progetto si configura quindi come un grande vuoto urbano, lasciato dalla demolizione dell'edificio scolastico nel 1968.

Posizionato sulla soglia della città, il progetto propone di riempire questo spazio completando il tessuto cittadino configurandosi come un landmark, diventando la nuova porta d'accesso all'area pedonale di Lugano e un nuovo punto di riferimento per la città.

Nella concezione tradizionale della pensilina per autobus, lo spazio dedicato al pedone si riduce ad una banchina d'attesa coperta e rialzata rispetto al piano stradale.

Il progetto rivisita questo schema ponendo lo spazio pedonale come principale ed estendendolo su tutta la piazza, trasformando quest'ultima in uno spazio dedicato alla mobilità lenta. Da questa quota si abbassano le corsie dei bus, come intagli in un piano dedicato al pedone.

Il progetto interpreta il tema di concorso come un unico nodo intermodale posto al centro di una piazza cittadina nella quale viene posta centralmente la figura del pedone che risulta libero di attraversare questo spazio in tutte le sue direzioni.

Il tema è stato concepito come un sistema unico in cui lo spazio del pedone viene esteso su tutta la superficie della piazza. In questa ottica il progetto della pensilina viene sviluppato come un'unica grande copertura che ripara l'intero nodo intermodale, trasformandolo in un grande spazio di interscambio coperto.

Come precedentemente accennato, il progetto intende questo nuovo spazio urbano come un'area dedicata al pedone (attraversata dalle infrastrutture del trasporto pubblico) diventando porta d'accesso e parte dell'area pedonale della città.

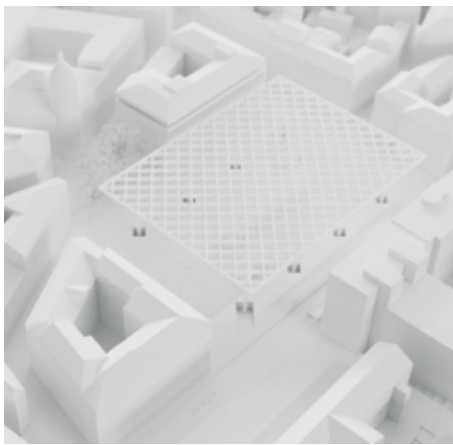
Nella piazza vengono intagliate le aree di percorrenza e di sosta dei bus, ribassate per consentire l'accesso ai pullman. Tra queste zone di circolazione si trovano gli spazi di attesa, intesi come grandi aree coperte polivalenti che si prestano ad ospitare anche piccoli eventi e bancarelle.

Nella zona centrale della piazza è presente un piccolo edificio di due piani, nel quale al piano terra si trovano il *front office* e degli spazi commerciali con un'area esterna dedicata. Al piano primo si trovano la centrale operativa, il locale pausa per gli autisti e l'ufficio della polizia comunale.

Sotto la piazza è presente un grande spazio interrato dedicato al posteggio dei motocicli e delle biciclette. Questo spazio è in relazione con il piano della piazza tramite gli ingressi e una serie di aperture che portano la luce al piano inferiore. L'accesso per le moto avviene tramite una rampa posta a nord est della piazza e in prossimità di Corso Pestalozzi. Per le biciclette, invece, l'accesso avviene da sud-ovest rivolto verso la zona della città dedicato alla mobilità lenta. A nord della piazza si trova la fermata del tram con due pensiline dedicate.

Le tematiche di mobilità ricoprono un ruolo fondamentale nella proposta di riqualifica del comparto ex-Scuole a Lugano. La progettazione di un sistema di mobilità efficiente e ben accessibile rappresenta un elemento chiave per garantire la funzionalità del futuro nodo di interscambio.

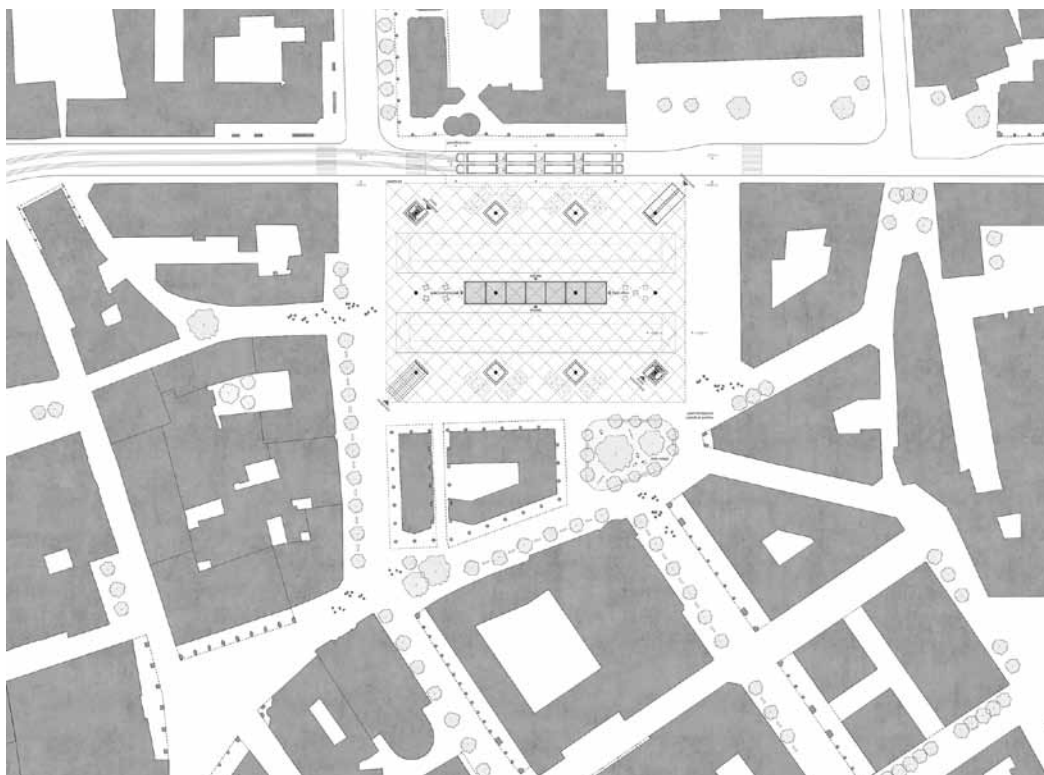
Nei prossimi anni, si realizzerà una connessione effettiva tra la periferia del polo cittadino e il centro urbano di Lugano tramite una nuova linea ferroviaria (tram-treno). Il capolinea di questa nuova tratta è previsto su Corso Pestalozzi dove sorge l'attuale fermata "Lugano Centro", diventando di fatto una nuova porta d'accesso alla città.



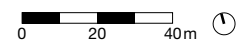
Modello di situazione 1:500



Vista da Via Giovanni Nizzola

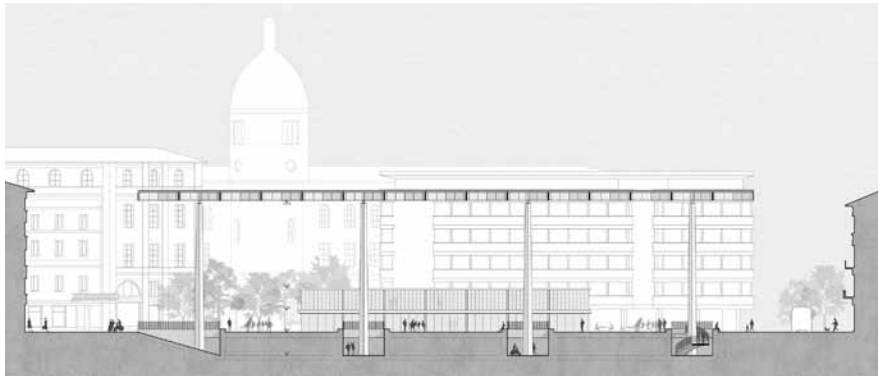


Planimetria generale





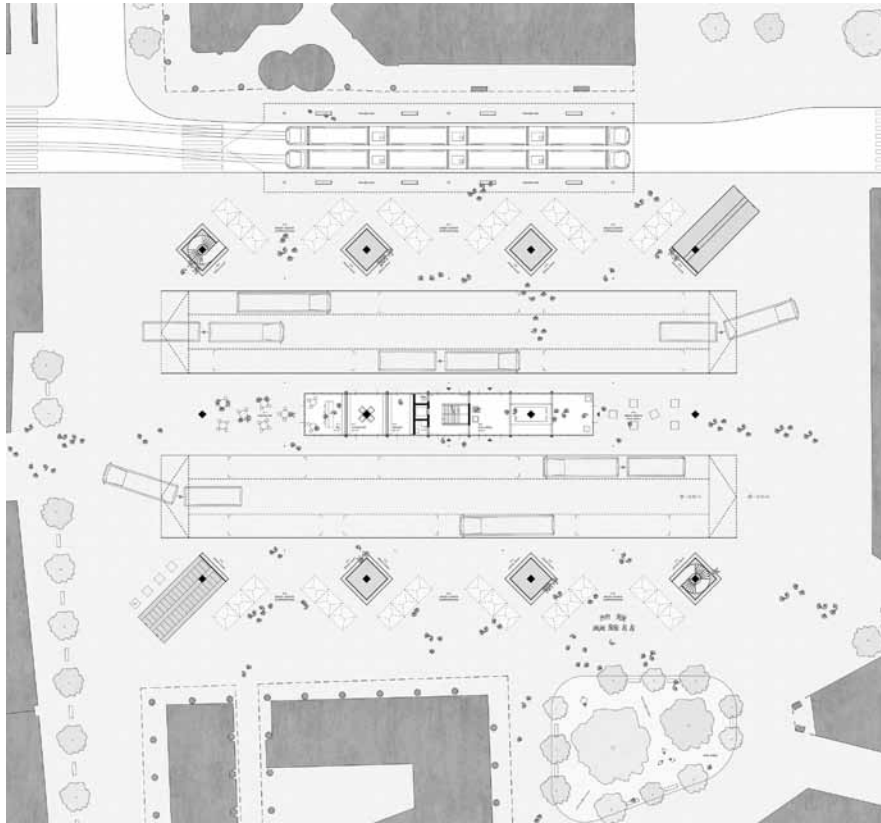
Corso Enrico Pestalozzi



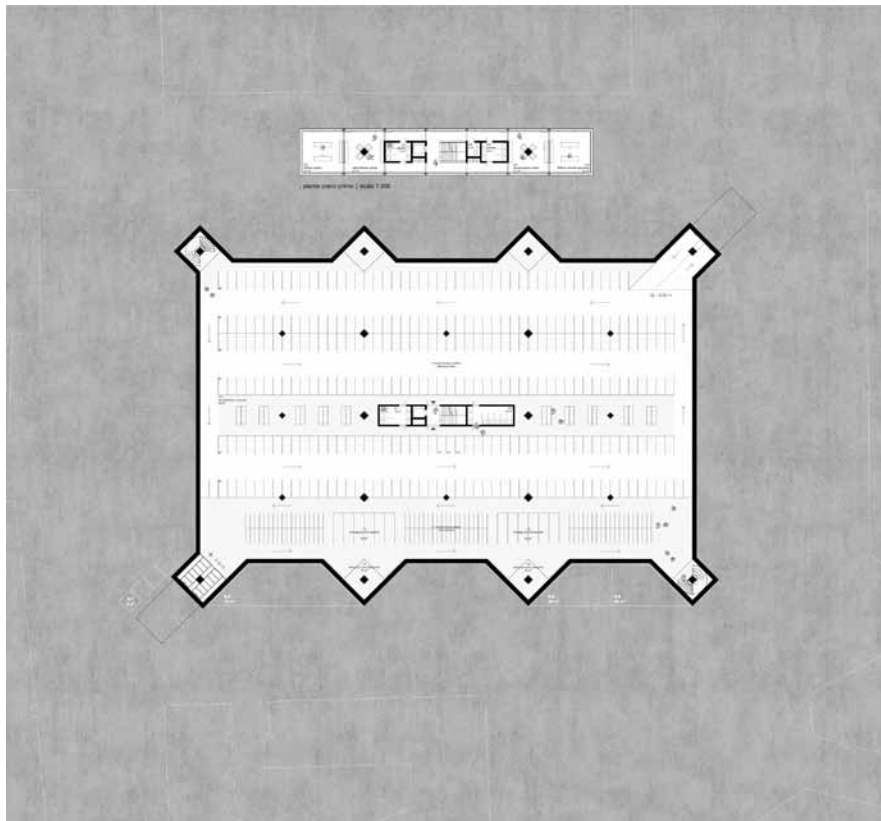
Sezione longitudinale



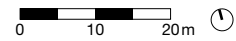
Sezione trasversale



Pianta piano terreno



Pianta piano interrato



**Architetto e capofila** Enrico Dematté Elena Fontana Architekten Sagl, Lugano

**Ingegnere civile** Ingegneri Pedrazzini Guidotti Sagl, Lugano

**Ingegnere del traffico** IBV Hüsler AG, Zurigo

**Architetto paesaggista** Officina del paesaggio Sagl, Lugano

Punto di arrivo per i pendolari di giorno, di ritrovo per i giovani nelle ore pomeridiane e serali, di accoglienza per i turisti nel fine settimana e per i partecipanti agli eventi infrasettimanali e stagionali, questo luogo rappresenta un crocevia importante.

Nell'ottica di sviluppo dei futuri progetti della Città - da quelli per il Lungolago a quelli per Campo Marzio Nord - e in considerazione del ruolo sempre più centrale del trasporto pubblico e dei mezzi alternativi all'auto come la bicicletta, la proposta si pone l'obiettivo di essere un intervento inclusivo che consideri le diverse esigenze, da quelle dei cittadini di Lugano a quelle degli utilizzatori del tram-treno, senza però dimenticare quelle dei commercianti e degli abitanti del centro.

Una piazza coperta di cinquemila metri quadri è un'occasione unica in Ticino per sviluppare uno spazio pubblico ibrido e flessibile, adattabile ad una città dinamica e in continua trasformazione. Un'infrastruttura che si inserisce precisamente nel vuoto urbano rimasto indefinito per troppo tempo e che ora può diventare una grande corte coperta all'interno del centro storico di Lugano. Si inserisce alla quota dei tetti del centro storico e ne completa il profilo urbano, come la copertura di un teatro di posa, sotto la quale va in scena un mondo di attività urbane.

Limitando gli spazi di manovra dei bus verso il centro, lo spazio pubblico di fronte agli edifici storici della piazza assume le dimensioni per accogliere in sicurezza diverse attività di permanenza; le facciate degli edifici esistenti partecipano alla vita della piazza; si ampliano e si valorizzano gli spazi in relazione con i piani terra e i flussi principali offrendo nuovi spazi di socialità.

La piazza si configura come estensione del centro storico con una pavimentazione continua pregiata.

La creazione di uno spazio versatile, con aree diversificate, soleggiate e fresche, zone coperte e luminose, permette un utilizzo combinato della piazza: la sua conformazione assicura la funzione sia come nodo intermodale - con spazi dedicati all'attesa e all'accoglienza - sia come spazio per un mercato "diffuso"

e per attività che si collocano lungo i flussi pedonali principali.

La struttura di appoggio limitata a 4 pilastri offre la possibilità di organizzare gli spazi dedicati al trasporto pubblico con la massima flessibilità e facilità di ampliamento futuro.

Inoltre le fasi di cantiere risultano estremamente economiche e rapide. Con lo stesso approccio si propongono i padiglioni commerciali e del trasporto pubblico come costruzioni leggere in appoggio sul parterre che attivano i vari momenti della piazza come fossero degli arredi urbani.

Si propone il mantenimento degli stalli bici in superficie per una distribuzione capillare delle utenze; tutta la piazza è uno spazio di incontro, senza barriere architettoniche con dissuasori per limitare le manovre dei bus e semafori intelligenti.

La copertura leggera e che lascia filtrare la luce, permette di utilizzare la piazza come un salotto urbano in ogni momento e stagione assicurando al tempo stesso non solo riparo dalla pioggia ma anche un comfort acustico e visivo. Si propone di ampliare il più possibile lo spazio verso la città, in continuità con i piani terra degli edifici esistenti, limitando quello di manovra dei bus. Per questo si limitano le lunghezze degli stalli al necessario, si arreda e si estende il più possibile lo spazio verso la città esterno alla circolazione dei bus.

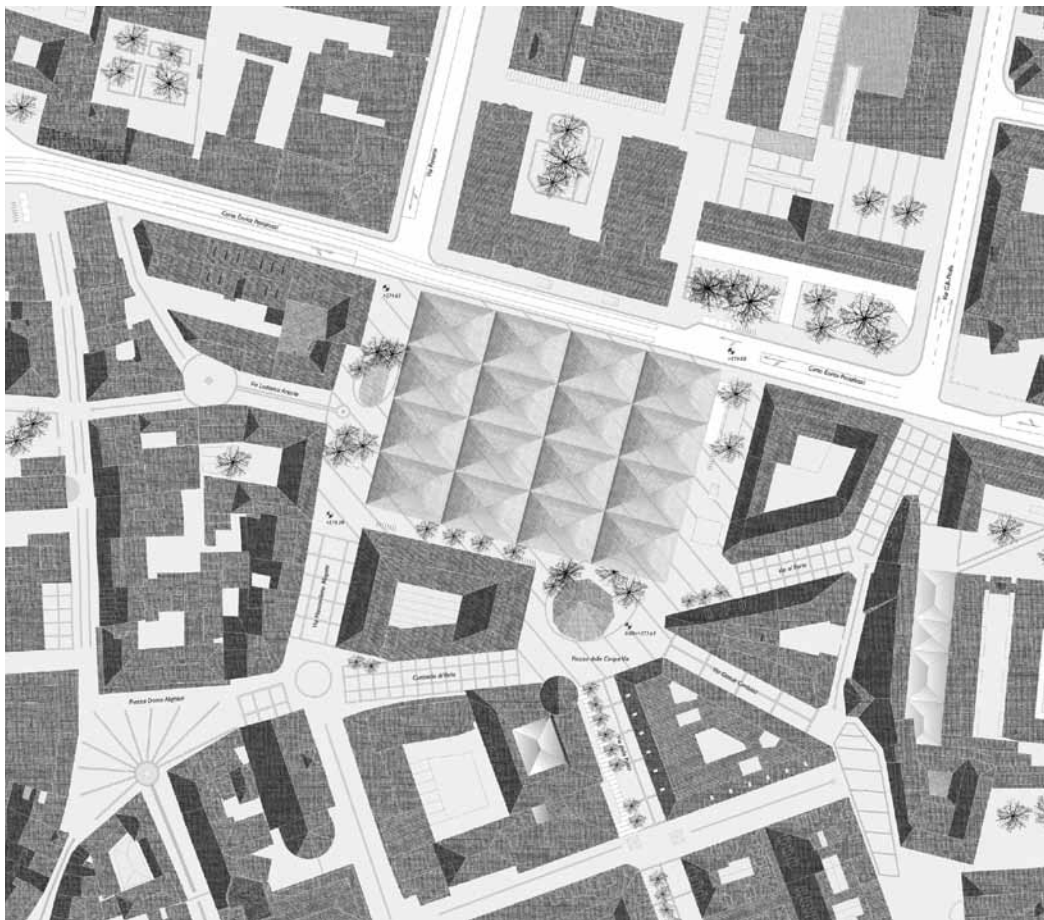
Il centro cittadino ingloba Piazzale ex-Scuole e si amplia fino a Viale E. Pestalozzi, disegnando la nuova piazza in continuità con la pavimentazione pregiata esistente, alternata a spazi permeabili e verdi. Lo spazio di attesa del trasporto pubblico - le banchine - sono parte integrante della piazza e sono disegnate per accogliere i maggiori flussi pedonali che arrivano dalle vie del centro oltre che quelli portati dal trasporto pubblico.

Il progetto è sostenibile in considerazione di diversi ambiti, dal punto di vista finanziario, ecologico, costruttivo e di utilizzo futuro.

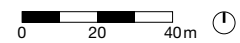




Modello di situazione 1:500



Planimetria generale

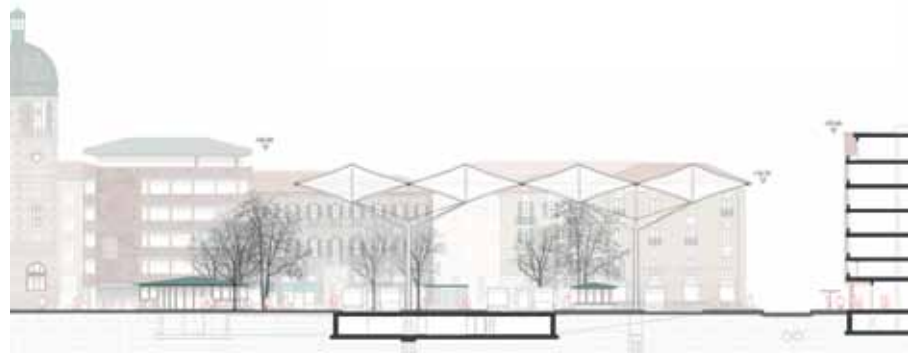




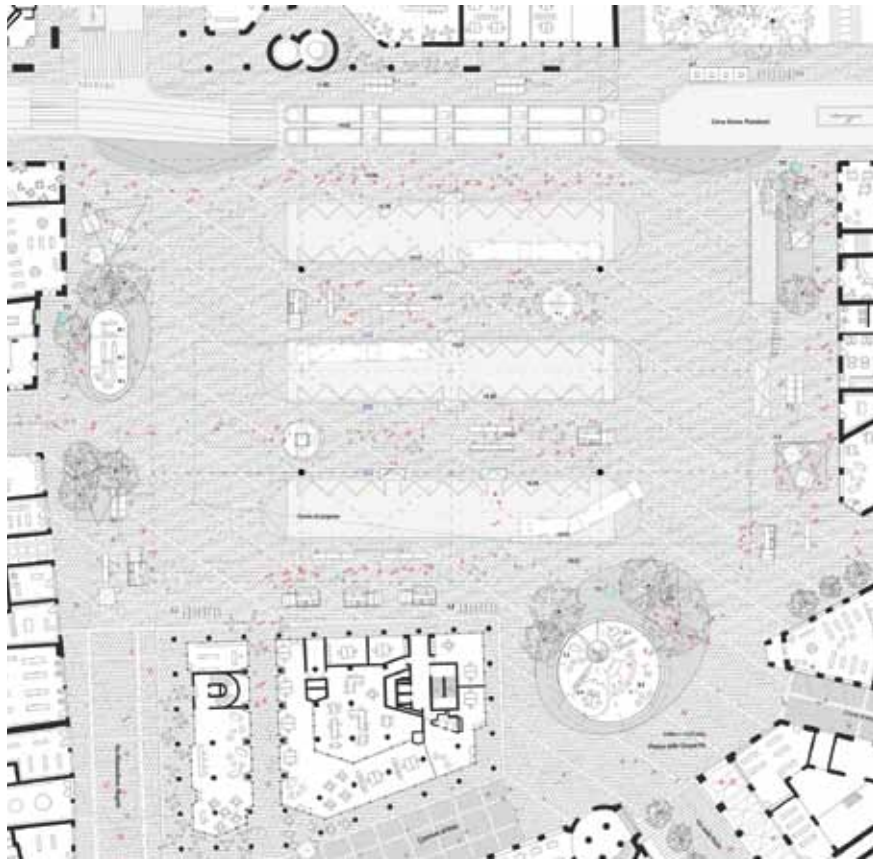
Vista da Via Giovanni Nizzola



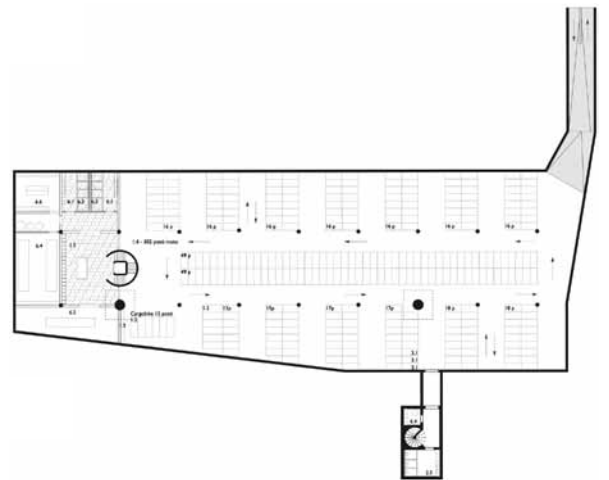
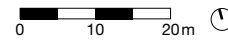
Sezione longitudinale



Sezione trasversale



Pianta piano terreno e piano interrato



Vista da Via della Posta

# Incontro

Progetto 9 — 5. rango / 3. premio

**Architetto e capofila** Luca Gazzaniga Architetti Sagl, Lugano

**Ingegnere civile** Masotti & Associati SA, Bellinzona

**Ingegnere del traffico** Studio d'ingegneria Francesco Allievi SA, Ascona

Due le semplici funzioni richieste: una pensilina di copertura per le fermate dei mezzi pubblici e uno spazio pubblico coperto. Si decide di unire queste due funzioni in un unico concetto architettonico, un unico elemento più chiaro e forte, così anche a garantire una certa flessibilità e adattabilità a possibili manutenzioni ed esigenze future.

Considerando il contesto, si avverte la necessità della creazione a Lugano di un luogo nuovo di identificazione, riconoscibile, diverso da quelli storici o naturali ormai acquisiti e conosciuti. Un luogo associato alla Lugano contemporanea che deve entrare nell'immaginario collettivo sia del cittadino che del turista. Una nuova icona per l'ambiente che la utilizzerà e che il turista vorrà a tutti i costi vedere. Ma non un'icona vuota, distante, non un monumento, bensì un luogo da vivere.

Il disegno della lamiera perforata del soffitto, potrebbe richiamare motivi e forme libere o naturali (come qui rappresentato), o essere più rigido e simmetrico. Importante sarà comunque il tipo di bucatura (forma grandezza e percentuale pieno/vuoto) in quanto esso determinerà le ombre e i "pezzi di luce" che essa genera nello spazio sottostante.

Queste ombre e questi fasci di luce che cambieranno nell'arco del giorno, "vibreranno" nello spazio, modificandone e rendendo interessante la sua percezione; ombre "artificiali" che dialogheranno con le ombre "naturali" delle piante, per disegnare forme in movimento su materiali altrimenti uniformi, l'asfalto delle Strade e la pietra dei marciapiedi.

L'uso del verde è una precisa e importante scelta che segue gli intenti condivisi del comune nella promozione e salvaguardia della biodiversità in ambito urbano, del contrasto al fenomeno delle isole di calore e più in generale per il recupero di tutti i benefici eco-sistemici generati dal verde urbano. La definizione del verde è chiara e circoscritta; non un parco (il parco Ciani è a pochi metri), non un orto botanico, ma un giardino urbano. Il verde copre solo il 10% della superficie della piazza coperta, ma è studiato in modo da essere percepito in prospettiva urbana, cioè anche quella importante degli assi stradali di approccio, come molto più presente. Una densità del verde più visiva che fisica.

La scelta di piante autoctone caratterizzerà l'ambiente come locale, attrattivo e piacevole, evitando un carattere esotico.

Scelte precise saranno fatte per favorire una manutenzione ridotta al minimo, anche perché tutte le piante sono piantate su terreno naturale. L'uso del verde ha un valore simbolico e pratico. La scelta per cui ci saranno solo alcune piante sempreverdi garantisce maggiore passaggio di luce e sole in inverno, ma una immagine comunque piacevole.

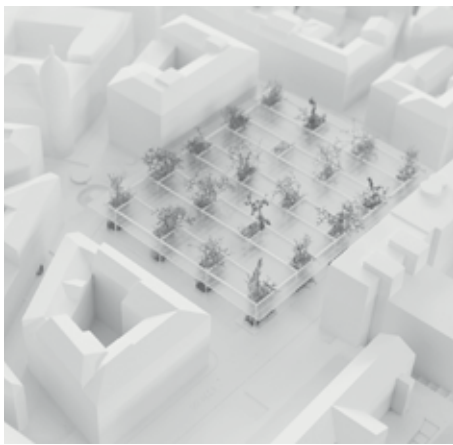
Il progetto è incentrato sull'idea di dare una superficie molto espressiva alle zone verdi, grandi unità vegetali di alberi e arbusti circondate da panchine dove gli utenti dello spazio possono sedersi in attesa di mezzi di trasporto o semplicemente utilizzare lo spazio come luogo in cui stare, di cui si sente la mancanza nel centro di Lugano.

L'espressività e la rilevanza di queste aree verdi è ottenuta grazie all'alta densità di piantumazione, che determina un effetto in cui la vegetazione fatta di grande diversità di specie e strati supera il limite fisico dell'area di impianto, determinando un effetto di continuità della presenza del verde in tutto lo spazio di intervento. La presenza del verde, con forme, texture, colori, e odori, che mutano nel corso dell'anno, come una tavolozza di colori regolarmente mescolati, si unisce al disegno e movimento delle ombre della pensilina. Un luogo di incontro sempre vivo e mutevole.

Il comparto ex-Scuole assumerà nel corso dei prossimi anni un'importanza centrale in termini di mobilità, questo soprattutto dovuto al potenziamento del trasporto su rotaia che grazie al nuovo tracciato pianificato sarà possibile collegare la periferia del polo cittadino al centro urbano di Lugano.

Il capolinea di questa nuova tratta è previsto all'interno dell'area di concorso e più precisamente lungo Corso Pestalozzi, creando di fatto una nuova porta d'entrata alla città.

Il potenziamento del tram-treno verso il centro urbano andrà a creare un vero e proprio nodo di interscambio del trasporto pubblico. Il concetto prevede la creazione di un terminale bus basato sulla configurazione attuale, con la disposizione degli stalli paralleli rispetto al tracciato del futuro tram-treno.



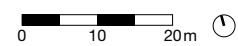
Modello di situazione 1:500



Vista da Via Pretorio



Planimetria generale





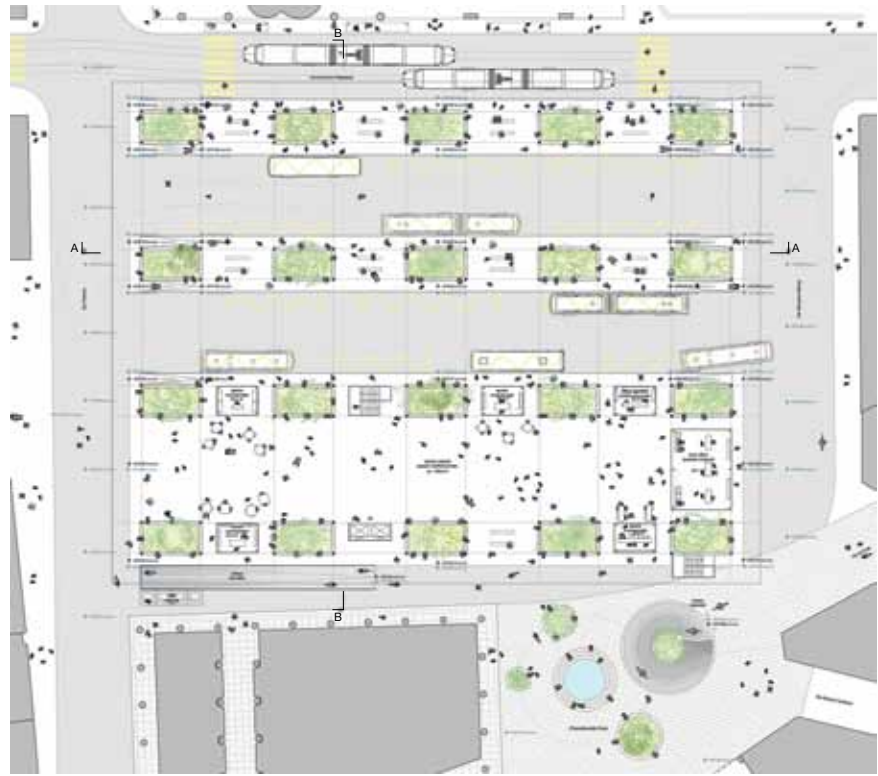
**Corso Enrico Pestalozzi**



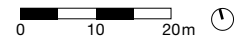
**Via Pretorio**



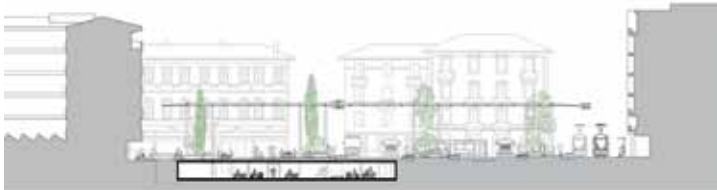
**Vista da Via Giovanni Nizzola**



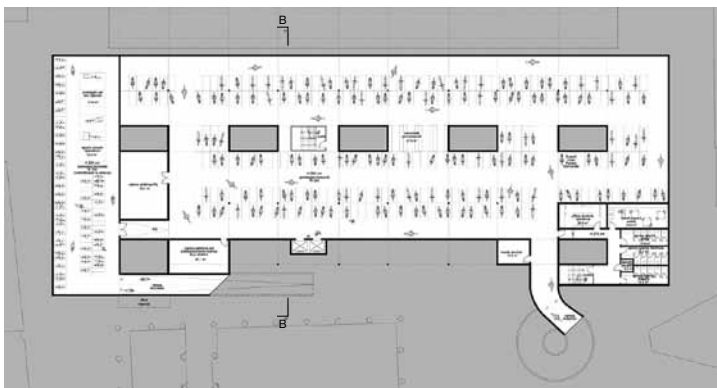
**Pianta piano terreno**



**Sezione longitudinale**



**Sezione trasversale**



**Pianta piano interrato**

# Interconnesso

Progetto 8 — 6. rango / 4. premio

**Architetto e capofila** Floriani e Strozzi Architetti Sagl, Paradiso

**Ingegnere civile** Marcionelli E Winkler + Partners SA, Lugano

**Ingegnere del traffico** Studio d'ingegneria Francesco Allievi SA, Ascona

L'obiettivo del concorso per la sistemazione e nuovo assetto piazzale ex-Scuole, è quello di riqualificare l'intera area integrandola all'interno del tessuto cittadino tenendo in considerazione le infrastrutture del trasporto pubblico e privato che avranno un ulteriore forte sviluppo nei prossimi anni soprattutto con l'arrivo della rete tram-treno.

L'obiettivo del progetto di rendere quest'area parte integrante del tessuto cittadino o riconoscibile come tale integrando funzioni che sono eterogenee tra loro. Il centro intermodale dei trasporti si inserisce nel contesto come elemento di grandi dimensioni che genera relazione spaziali e visive tra i diversi edifici del tessuto urbano. Mentre con i chioschi, le pensiline per le attività varie, l'arredo urbano e le piantumazioni si generano degli spazi che si relazionano all'utilizzo quotidiano tipico di un tessuto cittadino. La pavimentazione, che riprende la stessa materializzazione di quella del centro pedonalizzato, è l'elemento unificatore di tutto il progetto.

Il Nuovo Piazzale ex-Scuole sarà pavimentato con in pietra incluso anche il centro intermodale di trasporto in modo da unificare con la stessa cromia tutta l'area d'inverno con il centro cittadino.

Le attività richieste dal bando si dislocano su questa superficie che alternata a zone piantumate con l'inserimento di panchine, zone pavimentate libere e con l'inserimento di tre pensiline potranno essere utilizzate per diversi tipi d'attività come il mercato alimentare, il broccante, lo street food ed altro. Lo spazio pubblico superficiale sarà percepito dal fruitore come fluido ed unitario ma alternato o ritmato da spazi con funzioni differenti.

Il nuovo spazio pubblico viene pensato come una successione di diverse aree funzionali legate dalla pavimentazione comune. La zona alberata, la fontana intercalata nel percorso, le nuove pensiline per il "mercato" e le altre zone alberate davanti all'edificio d'interesse storico, sono virtualmente uniti dalla pavimentazione continua ritmata, che scandisce le diverse aree funzionali.

Tutta la nuova superficie pavimentata è stata pensata come un'unica piastra inclinata per garantire la fruibilità per tutti (design for all), in modo da annullare le barriere architettoniche. La posa in continuità,

la corretta rugosità e l'eliminazione di gradini su tutte le zone pedonali di sosta o deambulazione, favoriranno un utilizzo della nuova piazza fluido, funzionale e alla portata di tutti. Le aree di stallo dei bus sono ribassate per garantire il facile accesso ai mezzi in caso di disabilità.

Il progetto si è sviluppato analizzando le preesistenze come la pensilina disegnata da Mario Botta, la fontana e il contesto che circonda l'attuale vuoto urbano.

Grande importanza viene data ai materiali naturali, come il legno e la pietra. Il legno viene utilizzato per il rivestimento del grande soffitto (disegno e materiale attenuazione dei rumori) e la pietra per la quasi totalità delle pavimentazioni. I tetti sono concepiti tutti con una piantumazione perenne verde.

Il calcestruzzo sarà utilizzato per tutte le parti interrate mentre per la pensilina si è optato per una struttura metallica risultando il materiale più efficiente a ridurre lo spessore statico, il suo peso e l'impatto visivo di questa grande superficie.

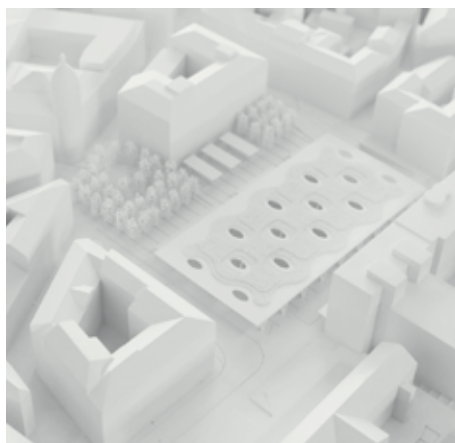
L'utilizzo del metallo ha anche dei vantaggi sui tempi di realizzazione e sulla flessibilità di montaggio in cantiere e da ultimo, ma non meno importante, una volta smontata potrà essere completamente riutilizzato.

A livello urbano si procederà con una piantumazione che sarà scissa principalmente in due zone: zona fontana in cui l'attuale alberata verrà ampliata con la stessa essenza presente negli altri viali (quercia); zona ovest davanti allo stabile sotto protezione monumenti storici.

A livello dei tetti si prevedere la messa a verde del tetto pensilina e dei tetti pensilina mercato con l'ambizione di rendere la quinta facciata esteticamente piacevole e anche sostenibile dal punto di vista ambientale. Il tetto verde con la piantumazione al suolo sono fattori determinanti per attenuare l'effetto del surriscaldamento estivo nei centri urbani.

A livello di facciate, per i blocchi di servizio si è optato per gestire talune parti con delle pareti di verde verticale in modo da fungere da termoregolatore ed apportare la percezione della presenza della vegetazione in questi spazi urbani.





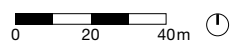
**Modello di situazione 1:500**



**Vista da Corso Enrico Pestalozzi**



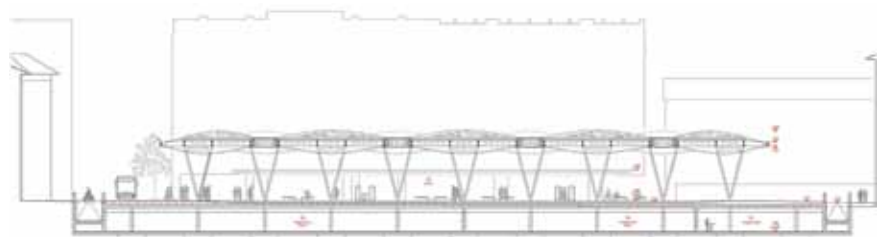
**Planimetria generale**





Prospetto

0 1 2m



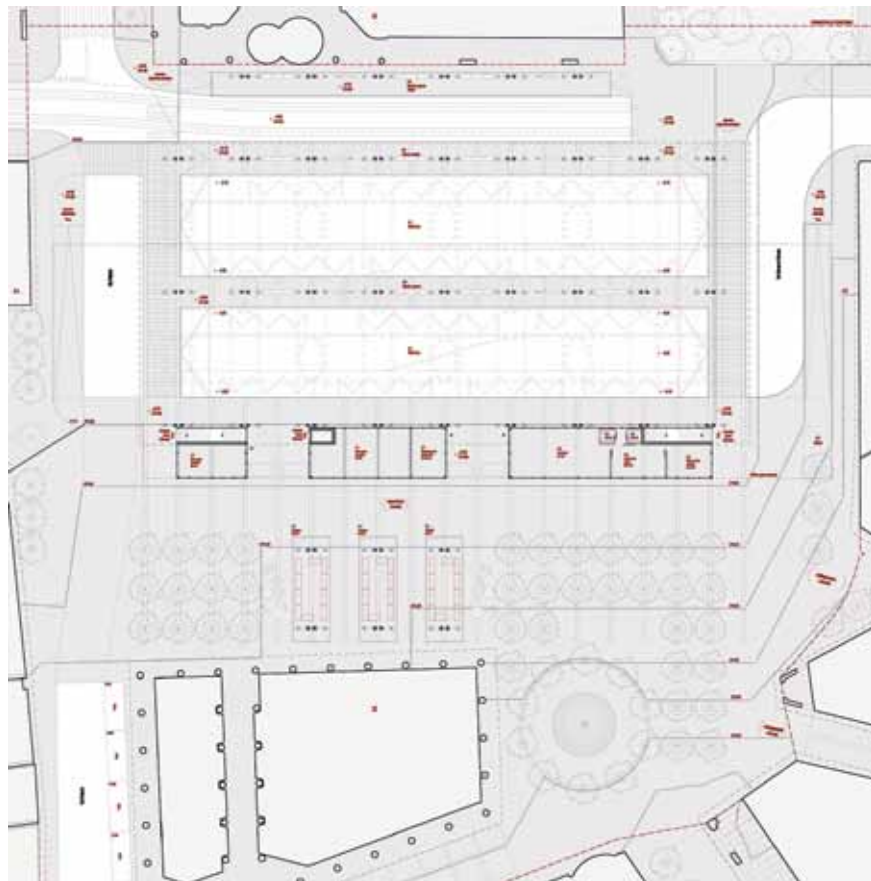
Sezione longitudinale



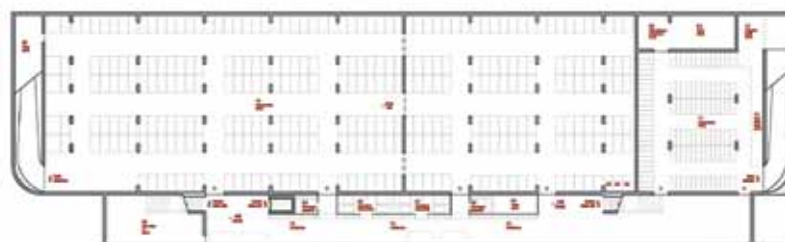
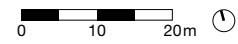
Sezione trasversale



Vista da Via Pretorio



Pianta piano terreno e piano interrato



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

Il piazzale ex-Scuole, sotto un punto di vista urbanistico, per la sua stessa natura essendo circoscritto dal reticolo stradale, richiede di essere un pieno, non può essere un vuoto urbano. In un contesto fortemente edificato e pavimentato il progetto propone un pieno di alberi che si estende su tutta l'area e che si contrappone a piazza Dante e piazza Riforma, completamente pavimentati.

La sostenibilità progettuale è da ritrovarsi in diverse tematiche quali gli aspetti ambientali, la mobilità urbana e le interazioni sociali di una nuova tipologia di spazio urbano al centro di Lugano. Il tema ambientale e di adattamento climatico è particolare sfida delle nostre città del futuro.

La riqualifica dell'ex Piazzale scuole ha certamente la necessità di soddisfare le richieste di potenziamento della mobilità urbana tramite la definizione di un sistema dei flussi pedonali, ciclabili e motorizzati privati, oltre che al sistema del complesso trasporto pubblico dei bus e del nuovo tram-treno; ed in parallelo l'ambizione di creare uno spazio vivace, vivibile e sostenibile, garantendo un'elevata qualità della vita agli utenti quotidiani.

L'approccio paesaggistico propone un aumento del capitale naturale con la piantumazione di circa ca. 90 nuovi alberi ad integrazione del sistema di alberature che confluisce verso la piazza.

La scelta botanica è direzionata su specie di maggioranza indigene e in particolare con le caratteristiche di adattamento a periodi di siccità, ottima capacità di adattamento in ambito urbano, miglioramento dell'aria, aumento della biodiversità e stagionalità, fogliame ombreggiante, macchie di colore estivi e colorazioni autunnali calde. Le alberature sono particolarmente efficaci nel rimuovere gli inquinanti atmosferici, mitigare le temperature elevate e favorire aree ombreggiate e fresche.

Inoltre l'incremento della biodiversità comporta un doppio effetto benefico: non solo per il miglioramento, l'incremento e lo sviluppo della microfauna e della flora. Si propone un paesaggio che segue i principi del concetto di "città resiliente" che prevede l'introduzione di elementi di *Nature Based Solution* (Servizi ecosistemici) che partecipa alla riduzione dell'isola di calore in città e porta biodiversità

nell'ambiente urbana e costituisce ad una nuova isola di natura urbana.

Si propone un paesaggio che segue i principi del concetto di "città resiliente" che prevede l'introduzione di elementi di *Nature Based Solution* (Servizi ecosistemici) come la grande superficie in calcestruzzo sotto le alberature che favorisce l'infiltrazione delle acque, l'aumento della copertura vegetale che favorisce l'ombreggiamento che partecipa alla riduzione dell'isola di calore in città e porta biodiversità nell'ambiente urbana e costituisce ad una nuova isola di natura urbana.

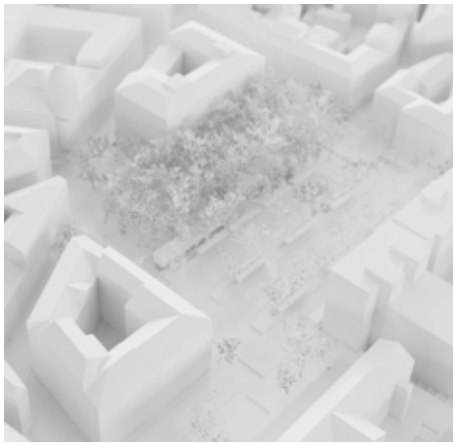
Le pensiline dei bus sono puntuali, composte da pilastri e doppie travi in legno che sostengono un pannello multistrato coperto da carta ardesiata.

Il programma di spazi richiesto è organizzato in un edificio su due piani. A piano terra trovano posto le funzioni aperte al pubblico tra cui la biglietteria, lo spazio informativo e gli spazi commerciali. Mentre al piano superiore sono organizzati gli spazi privati, tra cui il locale pausa autisti, ufficio della centrale operativa, l'ufficio della polizia e i servizi igienici.

Per il mercato e per gli eventi sono previste strutture amovibili costituite da un bancone di vendita e da una copertura ad ombrello, analoghi a quelli già utilizzati dalla città nell'ambito delle manifestazioni in Città, in particolare in piazza Riforma e via Nassa.

Riprendendo le considerazioni espresse nella prefazione del bando, il progetto aspira a creare una nuova porta d'accesso alla Città che possa diventare un biglietto da visita, proponendo uno nuovo spazio urbano accogliente che, con la messa a dimora di specie arboree diversificate e con un suolo drenante, possa contribuire pure a dare una risposta alla problematica della sostenibilità ambientale, contrastando le isole di calore, favorendo la biodiversità e il benessere degli utenti riconnettendoli con la natura.

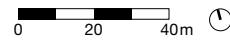
Nell'ambito della riqualifica del comparto ex-Scuole a Lugano, gli aspetti legati alla mobilità svolgono un ruolo fondamentale. La progettazione di un sistema di mobilità efficiente e ben accessibile rappresenta un elemento chiave per garantire la funzionalità del futuro nodo di interscambio.



**Modello di situazione 1:500**

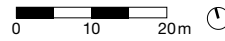


**Planimetria generale**





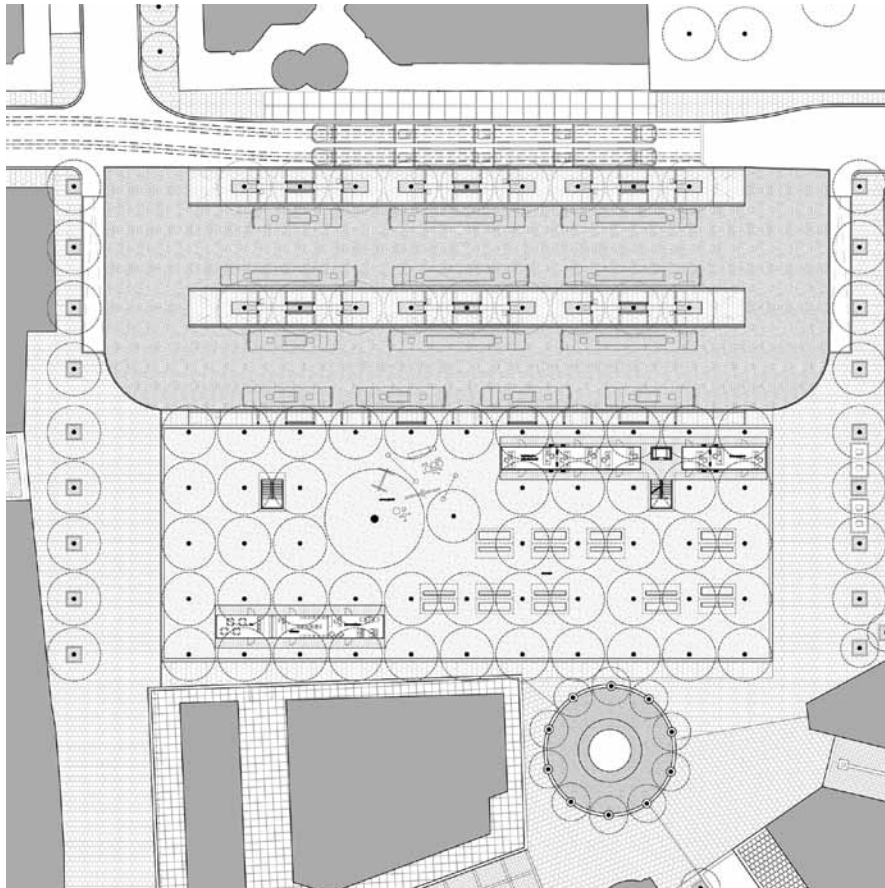
Pianta piano tetto



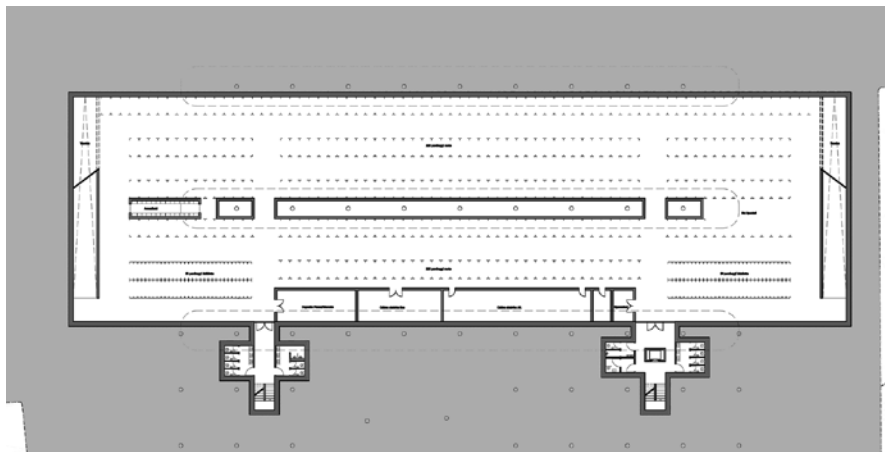
Sezione longitudinale



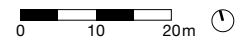
Sezione trasversale



Pianta piano terreno e primo piano



Pianta piano interrato







# 5 Progetti non premiati

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

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

---

# Evergreen

## Progetto 1

### Architetto e capofila

Mario Botta Architetti, Mendrisio

### Ingegnere civile

Lurati Muttoni Partner SA, Mendrisio

### Ingegnere del traffico

Studio d'ingegneria Francesco Allievi SA,  
Ascona



---

# Oktobus

## Progetto 2

### Architetto e capofila

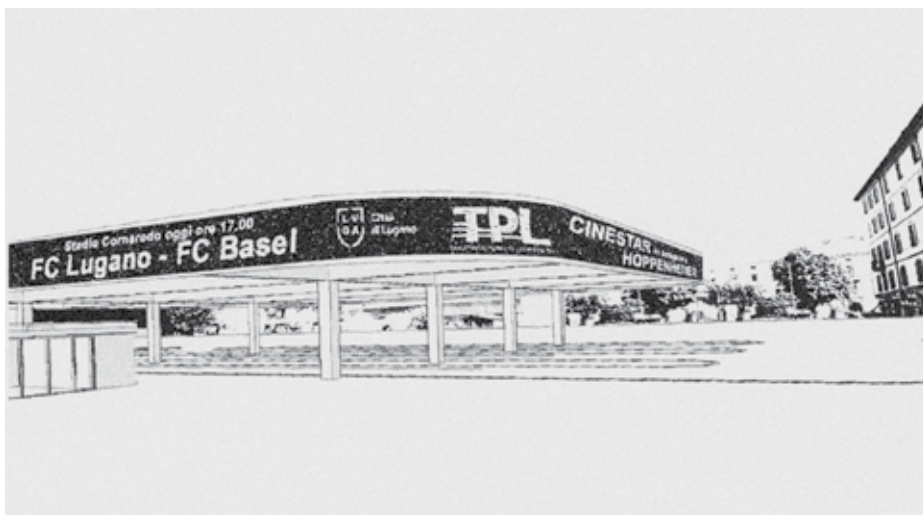
Arteco Associati Sagl, Massagno

### Ingegnere civile

Zanini SA, Montagnola

### Ingegnere del traffico

Studio di ingegneria Ferella Falda SA,  
Sorenago



---

# Ombracolo

## Progetto 3

### Architetto e capofila

Arquivio architects slp, Madrid (E)

### Ingegnere civile

Ingegneri Spp SA, Pregassona

### Ingegnere del traffico

Studio d'ingegneria Francesco Allievi SA,  
Ascona



---

# Oasi (1)

## Progetto 5

### Architetto e capofila

Buzzi Studio d'architettura, Locarno

### Ingegnere civile

Dr Lüchinger + Meyer Bauingenieure AG,  
Zurigo

### Ingegnere del traffico

Studio d'ingegneria Francesco Allievi SA,  
Ascona

### Architetto paesaggista

MOFA urban landscape studio GmbH,  
Zurigo

### Progettista illuminotecnica

Lucespazio Lighting Design, Lugano



---

# L'eco della memoria

## Progetto 6

### Architetto e capofila

Arch. Edy Quaglia, Muzzano

### Ingegnere civile

Project Partners Ltd Consulting Engineers,  
Montagnola

### Ingegnere del traffico

Lucchini Mariotta e Associati SA, Faido



---

# Foyer

## Progetto 7

### Architetto e capofila

Matteo Clerici architetto, Paradiso

### Ingegnere civile

### e Ingegnere del traffico

Bonalumi Ferrari Partner SA, Giubiasco



---

## Oasi urbana

### Progetto 11

#### Architetto e capofila

Arch. Alessandro Pagliuca, Prosito

#### Architetto 2

Arch. Lorenzo Rizzuti, Novaggio

**Ingegnere civile, Ingegnere del traffico  
e Progettista illuminotecnica**

AFRY Svizzera SA, Rivera



---

## Per tutti

### Progetto 12

#### Architetto e capofila

Lopes Brenna Sagl, Chiasso

#### Ingegnere civile

Borlini & Zanini SA, Montagnola

#### Ingegnere del traffico

Studio d'ingegneria Francesco Allievi SA,

Ascona



---

## Caro maestro

### Progetto 13

#### Architetto e capofila

Gaëlle Verrier, Canzo (I)

#### Architetto 2

Giacomo Ortalli, Canzo (I)

#### Ingegnere civile

Passera & Associati studio d'ingegneria  
civile SA, Lugano-Pazzallo

#### Ingegnere del traffico

Studio di ingegneria Ferella Falda SA,  
Sorengo

#### Architetto paesaggista

Officina del paesaggio Sagl, Lugano



---

## Cielo stellato

### Progetto 14

**Architetto e capofila**

Giulia e Hermes Killer Architetti Sagl,  
Locarno

**Ingegnere civile**

IM Maggia Engineering SA, Locarno

**Ingegnere del traffico**

Brugnoli e Gottardi Ingegneri consulenti SA,  
Massagno

**Progettista illuminotecnica**

Lucespazio Lighting Design, Lugano



---

## Navata centrale

### Progetto 15

**Architetto e capofila**

Mauro Malisia studio di Architettura,  
Muralto

**Ingegnere civile**

Anastasi & Partners SA, Locarno

**Ingegnere del traffico**

Studio di ingegneria Ferella Falda SA,  
Sorengo



---

## Variante 9

### Progetto 16

**Architetto e capofila**

Homa Architetti Sagl, Muralto

**Ingegnere civile**

Jelmoni Ingegneria SA, Losone

**Ingegnere del traffico**

Studio d'ingegneria Francesco Allievi SA,  
Ascona



---

# Elisir

## Progetto 17

### Architetto e capofila

Tocchetti architetti e ingegneri, Lugano

### Ingegnere civile

Ingegneri Pedrazzini Guidotti Sagl, Lugano

### Ingegnere del traffico

Brugnoli e Gottardi Ingegneri Consulenti SA,  
Massagno

### Architetto paesaggista

Officina del paesaggio Sagl, Lugano

### Progettista illuminotecnica

Elettroconsulenze Solcà SA, Mendrisio



---

# Crisalide

## Progetto 18

### Architetto e capofila

Tessa Vollmeier, Zurigo

### Ingegnere civile

Fanzun AG, Zurigo

### Ingegnere del traffico

CSD ingegneri SA, Lugano



---

# Viavai

## Progetto 19

### Architetto e capofila

Buletti Fumagalli Del Fedele Bernardi  
arch. Sagl, Lugano

### Ingegnere civile

Lurati Muttoni Partner SA, Mendrisio

### Ingegnere del traffico

Studio di ingegneria Ferella Falda SA,  
Sorenago



---

## Sottosopra

### Progetto 20

#### Architetto e capofila

Piero Conconi Architetto, Lugano

#### Architetto 2

Boris Hämmerli Architetto, Bellinzona

#### Ingegnere civile

Ruprecht Ingegneria SA, Lugano-Pazzallo

#### Ingegnere del traffico

Brugnoli e Gottardi Ingegneri Consulenti SA,  
Massagno



---

## Fresh

### Progetto 22

#### Architetto e capofila

Thomas Schlichting Architetto ETH SIA OTIA,  
Lugano

#### Ingegnere civile

Passera & Associati studio d'ingegneria  
civile SA, Lugano-Pazzallo

#### Ingegnere del traffico

Studio di ingegneria Ferella Falda SA,  
Sorengo

#### Progettista illuminotecnica

Gattoni Piazza Sagl, Origgio



---

## Caleidoscopio

### Progetto 23

#### Architetto e capofila

Cappelletti Sestito Architetti Sagl, Viganello

#### Ingegnere civile

Ruprecht Ingegneria SA, Lugano-Pazzallo

#### Ingegnere del traffico

Studio di ingegneria Ferella Falda SA,  
Sorengo

#### Architetto paesaggista

Valerio Cozzi Architetto, San Vittore Olona (I)

#### Progettista illuminotecnica

Lucespazio Lighting Design, Lugano



---

# Lugano leaf

## Progetto 24

### Architetto e capofila

Matteo Huber Architect. and Urban Planning,  
Lugano

### Ingegnere civile

Pini Group SA, Lugano

### Ingegnere del traffico

Studio d'ingegneria Francesco Allievi SA,  
Ascona



---

# Impluvium

## Progetto 25

### Architetto e capofila

Remo Leuzinger Architetto Sagl, Lugano

### Ingegnere civile

Borlini & Zanini SA, Montagnola

### Ingegnere del traffico

Citec Ingénieurs Conseils SA, Ginevra



---

# Flora

## Progetto 26

### Architetto e capofila

Jachen Könz architetto fas, Lugano

### Ingegnere civile

Muttoni et Fernández Ing. Conseils SA,  
Ecublens

### Ingegnere del traffico

Brugnoli e Gottardi Ingegneri consulenti SA,  
Massagno





---

# Eureka

## Progetto 27

### Architetto e capofila

Enrico Garbin 2 Architetti Sagl, Lugano

### Ingegnere civile

Passera & Associati studio d'ingegneria civile SA, Lugano-Pazzallo

### Ingegnere del traffico

Studio di ingegneria Ferella Falda SA, Sorengo



---

# Sopra e sotto

## Progetto 28

### Architetto e capofila

Studio d'architettura Grasso e Giordani, Lugano

### Architetto 2

Realval SA, Lugano

### Ingegnere civile

De Giorgi & Partners Ingegneri Consulenti SA, Muralto

### Ingegnere del traffico

Studio di ingegneria Ferella Falda SA, Sorengo



---

# Apriti cielo

## Progetto 29

### Architetto e capofila

Mattia Canepa Architetto, Mezzovico-Vira

### Ingegnere civile

### e Ingegnere del traffico

Comal.ch SA, Lugano



---

## Oasi (2)

Progetto 30

**Architetto e capofila**

Campopiano architetti Sagl, Bellinzona

**Ingegnere civile**

Pini Group SA, Lugano

**Ingegnere del traffico**

CSD ingegneri SA, Lugano



---

## Suite

Progetto 31

**Architetto e capofila**

Acerbi Zaccara Architetti Snc, Lugano

**Ingegnere civile**

Casanova Ingegneria SA, Pazzallo

**Ingegnere del traffico**

Studio di ingegneria Ferella Falda SA,

Sorenago



---

## Canopea

Progetto 32

**Architetto e capofila**

Stefano Moor Architetto, Lugano

**Architetto 2**

Guidotti Architetti SA, Monte Carasso

**Ingegnere civile**

Structurame Sàrl, Ginevra

**Ingegnere del traffico**

Lucchini Mariotta e Associati SA, Faido



---

## 05:13

### Progetto 33

#### Architetto e capofila

Loeb Sarli Architekten GmbH, Basel

#### Ingegnere civile

e Ingegnere del traffico

CSD Ingegneri SA, Lugano



---

## Supernova

### Progetto 34

#### Architetto e capofila

Aramis Vincenzi Architetto, Kilchberg

Ingegnere civile, Ingegnere del traffico

e Progettista illuminotecnica

AFRY Svizzera SA, Rivera

#### Architetto paesaggista

Olos Atelier di Valentina Del Motto,

Varese (I)



---

## Arial

### Progetto 36

#### Architetto e capofila

OVO Atelier d'architecture Sarl, Parigi (F)

#### Architetto 2

Romina Grillo (ditta individuale), Zurigo

#### Ingegnere civile

Küng et associés SA, Echallens

#### Ingegnere del traffico

Citec Ingénieurs Conseils SA, Ginevra



