



Concorso Centro Professionale Tecnico del settore Tessile Chiasso





Nuovo
Centro Professionale Tecnico
del settore Tessile (CPT)
Chiasso

Introduzione



Tema

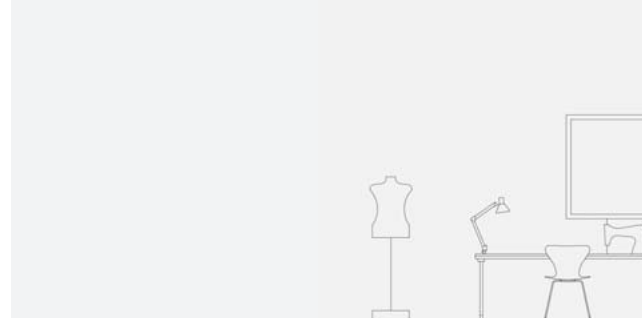
Il Dipartimento delle finanze e dell'economia (DFE) – rappresentato dalla Sezione della Logistica (SL) – intende realizzare la nuova sede del Centro Professionale Tecnico del settore Tessile (CPT) per conto del Dipartimento dell'educazione della cultura e dello sport (DECS).

Premesse

Al Centro Professionale Tecnico del settore Tessile sono affiliate due scuole, la Scuola d'arti e mestieri della sartoria (SAMS) e la Scuola specializzata superiore di abbigliamento e di design della moda (SSSTA).

Il CPT è dislocato a Lugano-Viganello in due stabili distinti che presentano marcati fenomeni di obsolescenza e inadeguatezza funzionale. Una nuova, e più adeguata, collocazione del CPT risulta, dunque, necessaria.

Il programma di concorso del CPT richiede la realizzazione di spazi didattici, laboratori, locali amministrativi, spazi comuni e di servizio destinati a 280 studenti e a ca. 50 persone tra corpo docente e personale amministrativo. Il bando richiede, oltre ai contenuti scolastici, la realizzazione di 245 posteggi destinati a utenze diverse.



Obiettivi del committente

L'ente banditore, tramite la procedura di concorso di progetto, intende individuare una proposta e un team di progettisti che sappiano rispondere adeguatamente alle esigenze formulate nel bando.

L'intento è di creare un polo di riferimento rappresentativo – un centro di competenza cantonale e nazionale – per la formazione dei giovani nel campo tessile, dell'abbigliamento e della moda. L'occasione, e l'opportunità, di riunire le due scuole sotto un unico tetto consentirà di allocare in una sola sede tutte le risorse e i servizi che oggi risultano deficitari (aree aggregative e di condivisione, laboratori specialistici, uffici, ristorante scolastico, biblioteca, aula magna depositi e magazzini, archivi, ecc.).

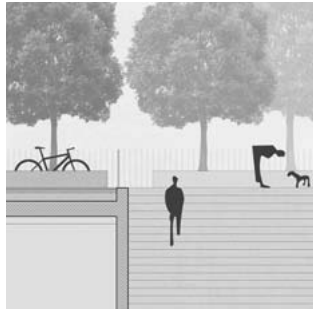
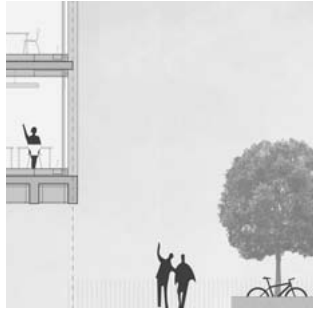
Una parte importante del programma è costituita dai posteggi. Il bando ne richiede 245 per veicoli e 40 per biciclette e scooter. Questi sono destinati a utenze diverse:

- 75 posteggi P+R (*park and rail*) gestiti da FFS (in sostituzione a posteggi già presenti sul posto)
- 75 posteggi P+R (*park and rail*) gestiti dal Comune di Chiasso o dal DFE
- 75 stalli a breve durata, gestiti dal comune di Chiasso
- 20 stalli destinati agli utenti del CPT
- 40 stalli per moto e biciclette per utenti del CPT

L'ente banditore si attende soluzioni mirate a riqualificare l'area da un punto di vista urbano, capaci di valorizzare le relazioni con il contesto cittadino, di gestire efficacemente i flussi di persone e mezzi, di proporre soluzioni architettoniche e tipologiche di qualità e orientate alla creazione di spazi in grado d'implementare l'apprendimento e la condivisione delle conoscenze, di soddisfare le richieste del programma degli spazi nel rispetto del quadro finanziario indicato nel bando.

Quadro finanziario

Per la realizzazione delle opere descritte nel bando di concorso, l'ente banditore prevede un tetto massimo di spesa di CHF 44'185'000 per i capitoli B, C, D, E, F, G, I, V, del codice dei costi di costruzione eCCC-E (IVA escl.).



Area di concorso

Per la realizzazione del CPT l'ente banditore mette a disposizione dei concorrenti il mappale 2432 RFD del Comune Chiasso. Il sedime si sviluppa su una superficie di ca. 4'279 mq tra la linea ferroviaria, Via Livio e Via G. Motta a ridosso del centro cittadino. Il terreno, situato nelle immediate adiacenze della stazione ferroviaria FFS offre un'ubicazione particolarmente adeguata allo scopo. Esso si situa, infatti, a ridosso del distretto tessile di Como e a pochi passi dalla capitale della moda Milano in una regione che, da un punto di vista economico e strategico, è definita la "Fashion Valley" del Ticino.

L'area di concorso è lambita poi dal progetto "Interscambio dei trasporti pubblici del comparto della Stazione di Chiasso" che prevede un riassetto del traffico pubblico e privato così come una nuova destinazione per il piazzale della stazione passeggeri.

La prossimità con la ferrovia rappresenta una soluzione attrattiva anche dal punto di vista della mobilità sostenibile promossa pure dal Comune di Chiasso che ha pedonalizzato il centralissimo Corso San Gottardo e declassato Via G. Motta da "Strada di grande densità di traffico" a "Piazzale della Stazione a traffico limitato" (limitato ai mezzi pubblici e al traffico lento).





Primo rango **Primo premio**

Architetto Boltas Bianchi architetti,
Via Aeroporto 7, 6982 Agno

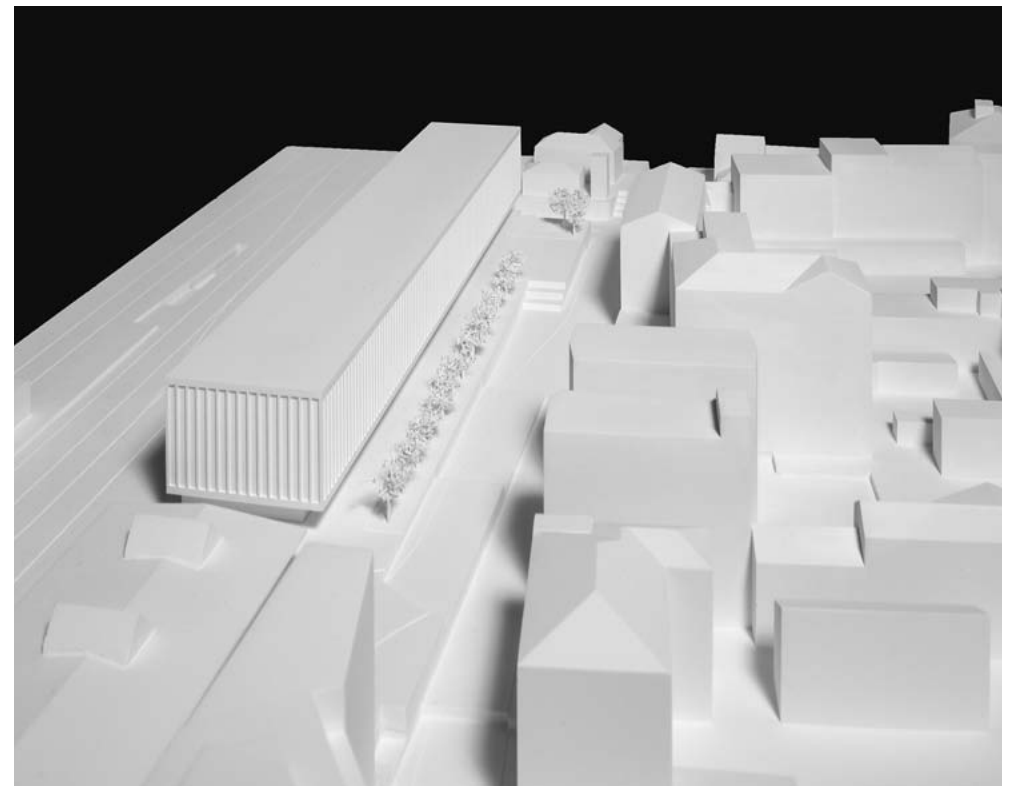
Ing. civ. Ezio Tarchini ingegneria SA
Via Ginnasio 4, 6982 Agno

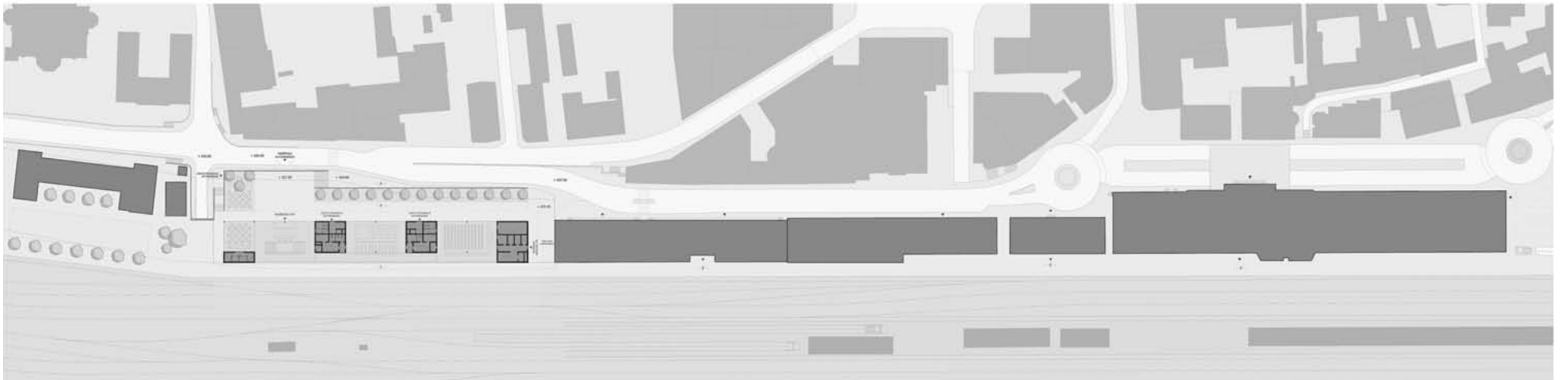
Ing. RVCS Studio d'ingegneria Visani Rusconi e Talleri SA
Centro Carvina 2, 6807 Taverno

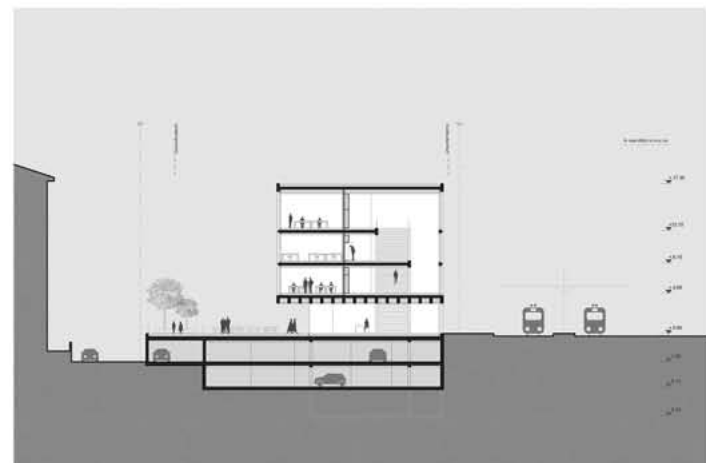
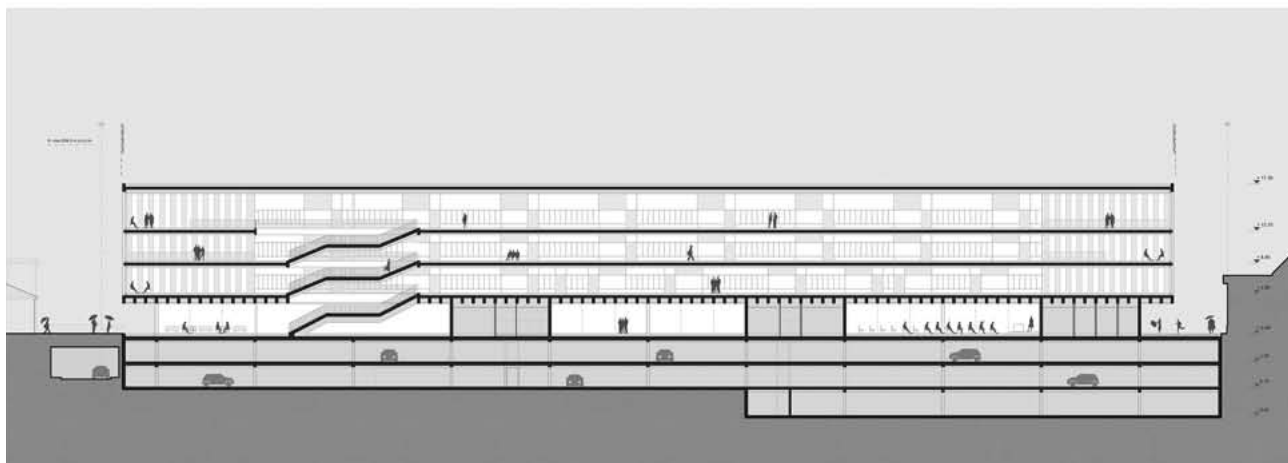
Ing. Elettrotecnici Studio d'ingegneria Notari Mauro
Piazza Vicari 14, 6982 Agno

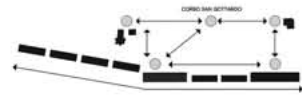
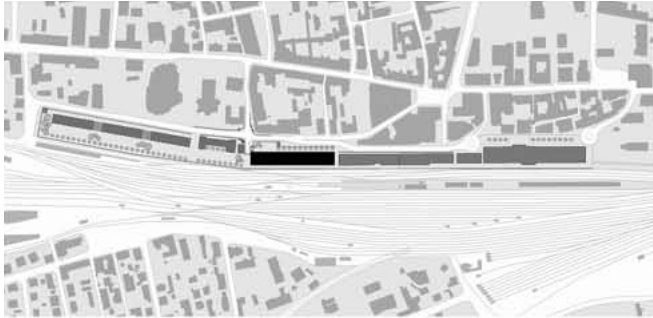
**Fisico della
costruzione** Eco Control SA
Via Rovedo 14, 6604 Locarno

**Spec. sicurezza
antincendio** Tea Sagl
Via Cantonale 87, 6818 Melano









TERRITORIO

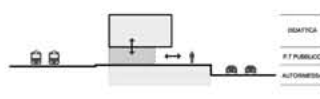
A scala territoriale e urbanistica, il sito di progetto si trova in una posizione strategica. L'area di intervento è circondata dall'originario tessuto urbanistico di collegamento tra Dossina e Tola, in stretta relazione con la stazione di Chiavari, consentendo in questo modo punti di arrivo non solo per l'autostrada ma anche per il treno ferroviario.

L'edificio di progetto si pone in continuità con gli edifici della struttura urbanistica preesistente di un'area pubblica che si configurano come una cornice urbana tra il grande spazio verde dei laghi e la città contemporanea edificata.

Il progetto si inserisce in un'area di trasformazione che integra una figura urbana diversa che ricopre con il giardino e termina in via Roma. Questo edificio, preceduto da un'area pubblica, favorisce la linea di separazione, diventa quindi cornice dell'intero sistema, per un'urbanizzazione attuale e futura.

Il progetto si dispone in maniera coerente con i tessuti esistenti della via Lario. Questo schema progettuale suggerisce di mantenere una scala rappresentativa del piano terra dell'edificio, rispetto alla strada, per realizzare un dialogo con i tessuti con la cornice e con la città, rispetto alla quale assume una grande vocazione aggregativa.

Lo spazio pubblico diventa integrato infatti con i percorsi pedonali e le piazze presenti lungo il corso San Defendente, consentendo di realizzare continuità con esso.



TEMA

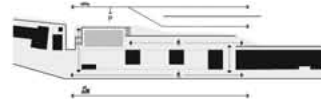
Il progetto nasce in una tematica proposita il programma degli spazi, le aree stabilite e le aree accessibili al pubblico. L'idea di progetto è quella di creare gli spazi necessari al piano superiore, inserendo in questo modo al piano terra gli spazi con carattere pubblico.

La proposta progettuale identifica, quindi, un piano terra in continuità con il marciapiede e la funzione, che ricopre le funzioni di ingresso e quello accessibile anche da diversi livelli più fuori, quali altri. Due scale interne e una colonnade in questo modo, al piano terra si realizza una relazione diretta tra le funzioni dell'edificio e la città. I flussi pedonali che permeano tutta l'area e della relazione attraverso tutti i livelli interni, dalla base verso l'aggregazione, si realizza l'affermazione la funzione dell'edificio con maggiore vocazione pubblica, anche in città.

All'interno di questo spazio si crea un volume di tre livelli contemporaneamente dedicati alle attività e collegati, attraverso un'area verde con l'area del piano terra.

La scala è definita tramite una distribuzione continua che lascia le scale disposte longitudinalmente e vive nella base di ogni aggregazione. Questo, attraverso il collegamento continuo dei volumi, consente il dialogo di un edificio stabile su quale si affermano gli spazi di servizio, mentre lungo la distribuzione sono un nuovo concetto design di rispetto alle scale, alternando ampie e strette, in modo da creare zone di sosta, rendendo lo spazio molto anche lo spazio delle scale, attraverso un luogo di incontro e confronto per gli utenti.

Collocato nel due piano inferiori di Falsomenna, alle quali è possibile accedere direttamente da via Lario, il collegamento esterno risulta collegato al piano terra in continuità con la struttura, attraverso scale indipendenti che permettono di raggiungere la struttura senza interferire con la distribuzione interna della scala.



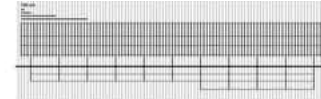
COLLEGAMENTI

La relazione con il territorio e le connessioni fra funzioni del programma non vengono mai in conflitto e favoriscono l'accesso all'edificio. Il piano terra del edificio, contemporaneamente pubblico.

Un piano terra, quindi l'ingresso principale, gli studenti accedono alla scuola, ma che avviene dalla città che termina la scala. Il nuovo edificio definisce un percorso esterno continuo, attraverso il marciapiede e la colonnade, che si aprono fino al punto di arrivo e ritornando, consentendo le zone per un collegamento con la nuova area di trasformazione.

L'urbanistica interna consente una rete separazione tra i percorsi pedonali e quelli veicolari, ponendo questi ultimi ad una scala diversa senza interferenze con gli spazi di aggregazione interni ed esterni.

I percorsi interni dell'edificio sono collegati all'esterno di piano della relazione tramite due scale stabili centrali, mentre la scala che arriva veramente dal grande spazio pubblico, che dall'area collegata tra i due livelli interni, realizza un'area verde di servizio per il collegamento all'esterno della fabbrica della scuola e raggiungere i nuclei tecnici e i requisiti posti al piano II.



125

Un modello spaziale di CRT con il suo design l'interno edificio in fatto le sue dimensioni. La struttura progettuale è definita intorno al programma sempre in questo modo, scala tra i volumi, consentendo di diventare degli spazi e del piano strutturato solo per esigenze legati al programma e ai percorsi veicolari, spazi pubblici, spazi privati.

Il volume della scuola, definito da una fila regolare di finestre, che si integra in tre piani, è collegato al piano terra, consentendo di grandi spazi fuori e interni. Il piano e la dimensione dell'edificio, struttura in funzione contemporanea, un carattere moderno e attuale, contemporaneo, definisce la scala della scala del progetto e ripete l'ordine e il volume della scala.

Il filo rosso strutturale, derivante dalla facciata, diventa lo strumento di riduzione del programma della funzione della scuola, che permette alle caratteristiche diverse per dimensioni. L'integrità del volume esterno non viene mai compromessa, con il garanzia di totale flessibilità dei nuclei interni, anche per eventuali trasformazioni future, grazie all'impiego di sistemi non portanti in acciaio.

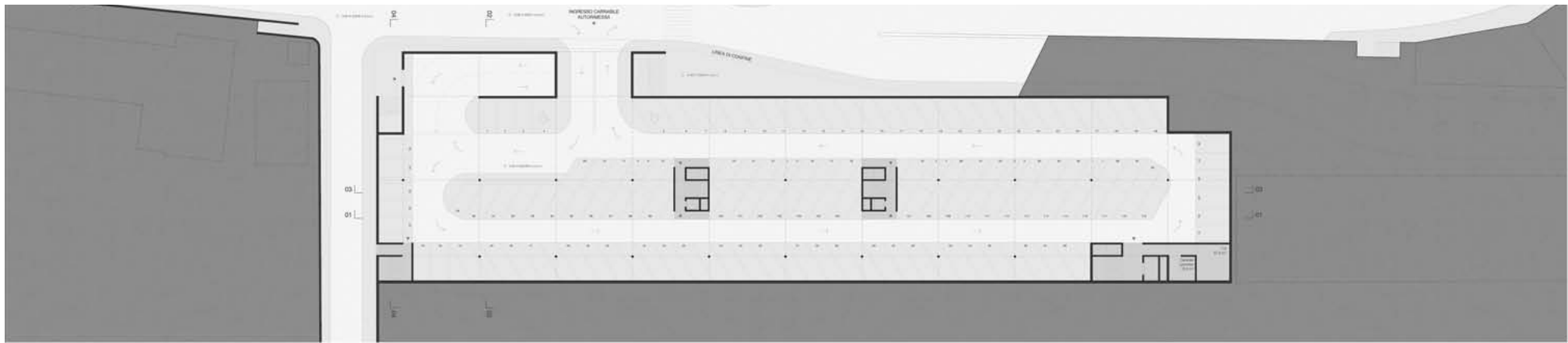
La struttura e l'elemento della scala sono il piano terra, integrato alla griglia modulare dell'edificio, consente di strutturare, in questo piano, tutta la profondità dell'edificio. Il volume modulare della scuola si integra in un grande spazio aperto, contemporaneamente all'alto, all'interno, all'accesso dei percorsi di servizio.

La struttura progettuale integra l'ordine della griglia modulare e della scala, attraverso l'impiego di sistemi non portanti in acciaio, garantendo una flessibilità del disegno degli spazi dei servizi.

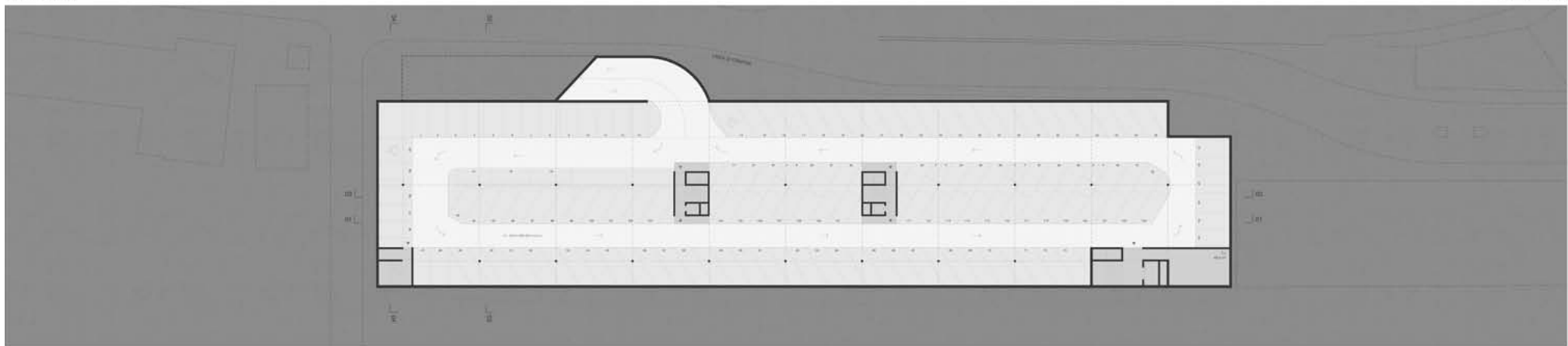


prospetto longitudinali | scala 1:500



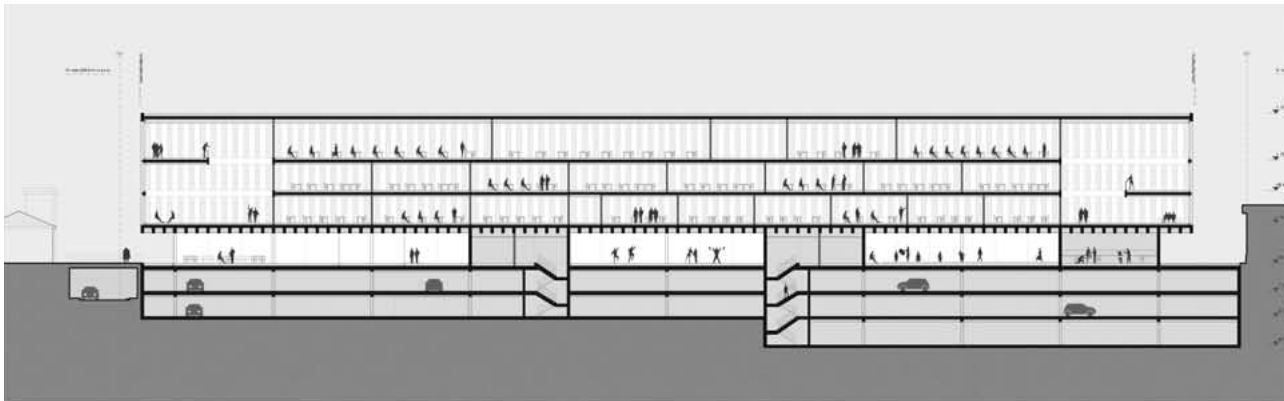


dettaglio 1 | scala 1:200

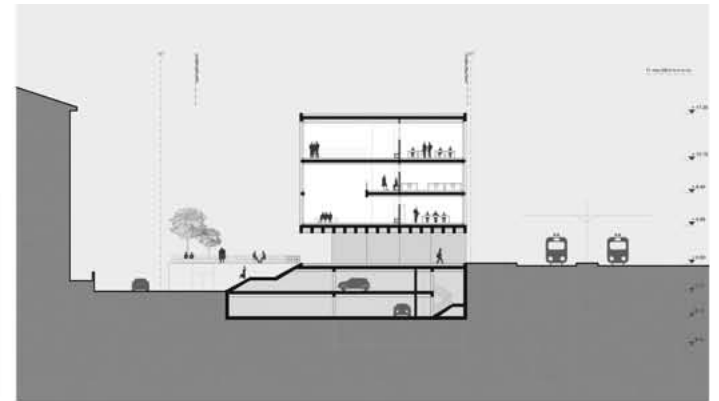


dettaglio 2 | scala 1:200

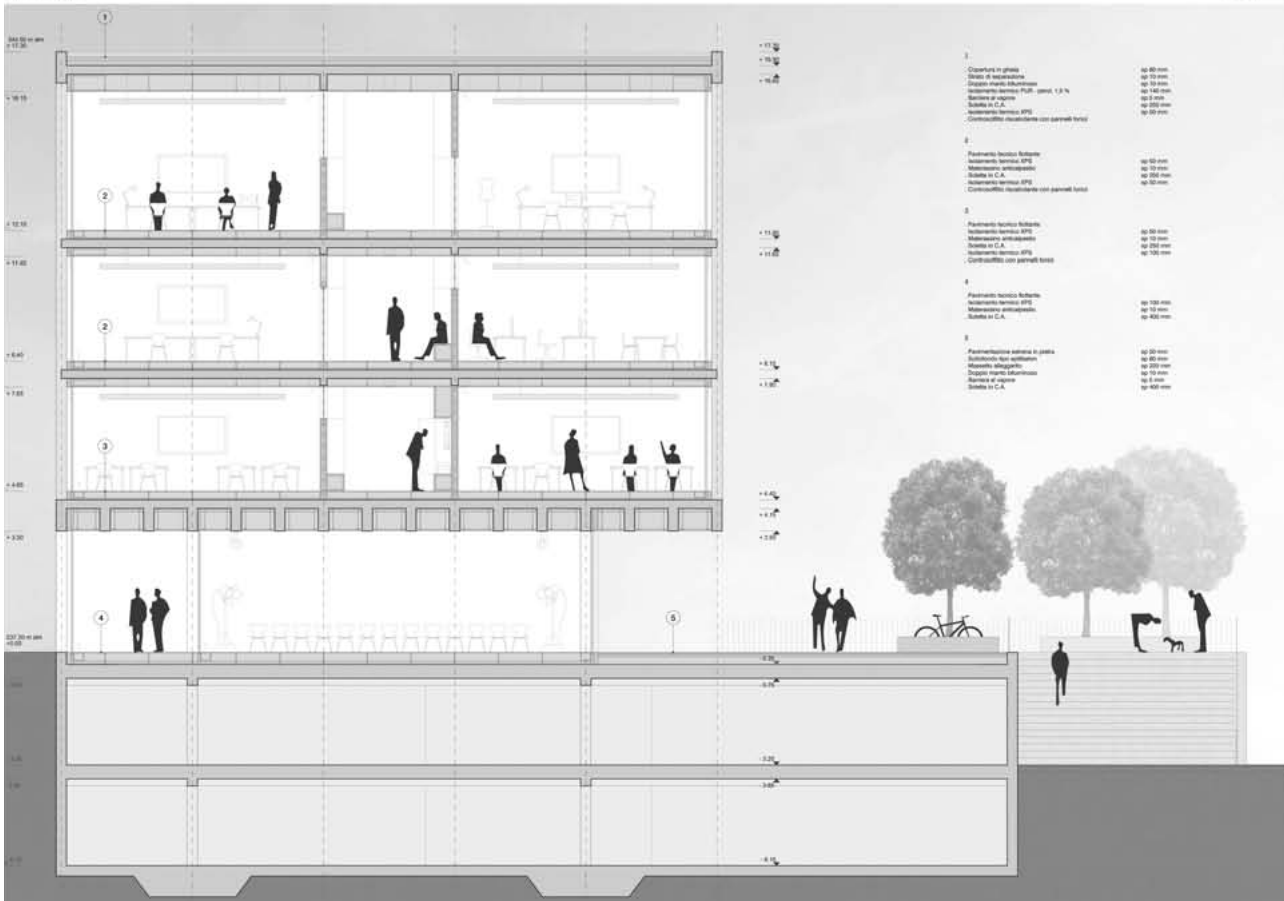




sezione 03 | scala 1:200



sezione 04 | scala 1:200



Rapporto della giuria

Il progetto si relaziona in modo preciso al sito grazie ad una attenta lettura del contesto urbano. L'edificio, una stecca allungata che riprende la geometria dei magazzini esistenti, si appoggia sul nuovo zoccolo che, riprendendo la quota dello stabile principale della Stazione, ne prolunga lo spazio pubblico sino al portico d'entrata della futura sede del CPT. Due accessi pedonali, uno da Via Livio, l'altro dall'incrocio del sottopasso ferroviario di Via E. Dunant, rafforzano il rapporto dell'intero comparto della Stazione con il centro storico ed il possibile sviluppo dei sedimi della ferrovia a ovest. La giuria ha apprezzato la semplicità e la coerenza di questo impianto che ha il merito di non precludere possibili relazioni spaziali e funzionali con il sedime confinante a ovest.

La fitta struttura a pilastri dei livelli superiori che caratterizza la costruzione è conseguente alla necessità di flessibilità nell'organizzazione degli spazi didattici. Questa si appoggia su di una spessa lastra a cassettoni sostenuta dai quattro nuclei di servizio e libera lo spazio del piano terreno che accoglie i contenuti a destinazione collettiva. Generose vetrate ne evidenziano il carattere pubblico e consentono, nel contempo, un dialogo permanente e di qualità fra il contesto urbano della città e lo spazio ferroviario a sud. L'ubicazione delle uscite pedonali dell'autorimessa concorre ad attivare il nuovo spazio pubblico antistante all'edificio. L'intelligente impostazione

del progetto permette la completa scissione fra la mobilità lenta, che trova spazio sullo zoccolo, e il traffico veicolare, limitato alla quota della città.

L'impianto tipologico, a distribuzione centrale, propone alle due estremità delle eccezioni spaziali collegate anche verticalmente. Questi spazi, oltre a promuovere le relazioni e lo scambio fra le varie attività distribuite sui diversi livelli, si prestano a usi flessibili e attrattivi per il programma scolastico.

L'espressione architettonica, caratterizzata da un fitto ritmo strutturale in calcestruzzo armato, è coerente al contesto circostante. La giuria invita a un approfondimento di questo aspetto che, nel rispetto del rigore ricercato, potrebbe accogliere delle invenzioni in relazione con i contenuti interni e i diversi ambiti spaziali e potrebbe offrire una maggiore relazione con il contesto.

Nell'elaborazione del progetto la giuria raccomanda un chiarimento delle scelte sulla materializzazione dello zoccolo e dell'edificio (medesima o differente?) e un'ulteriore precisazione delle scelte espressive e strutturali che contrappongono alla grande trasparenza del piano terreno l'aspetto più massiccio dei piani superiori. Un'ulteriore riflessione sulla tipologia strutturale e sui rispettivi fili di facciata, soprattutto per

quanto riguarda l'affaccio sui binari, potrebbe infatti aiutare a raggiungere la chiarezza alla quale il progetto ambisce.

La giuria ha riscontrato leggere incongruenze rispetto del programma degli spazi che si sono manifestate in alcuni spazi sottodimensionati. Pur se di lieve entità, la giuria raccomanda al progettista di adattare il progetto al programma con la necessaria precisione e attenzione.

L'accesso dell'autorimessa che si sviluppa su 2 livelli interrati, avviene tramite Via Livio. L'organizzazione dei posteggi nello zoccolo presenta un sistema d'accessi pedonali e veicolari chiaro, razionale e senza particolari criticità.

Secondo rango **Secondo premio**

Architetto Gaggini Studio d'Architettura
Via Lucerna 6, 6900 Lugano

Ing. civ. Borlini e Zanini SA
Via al Molino 31, 6926 Montagnola

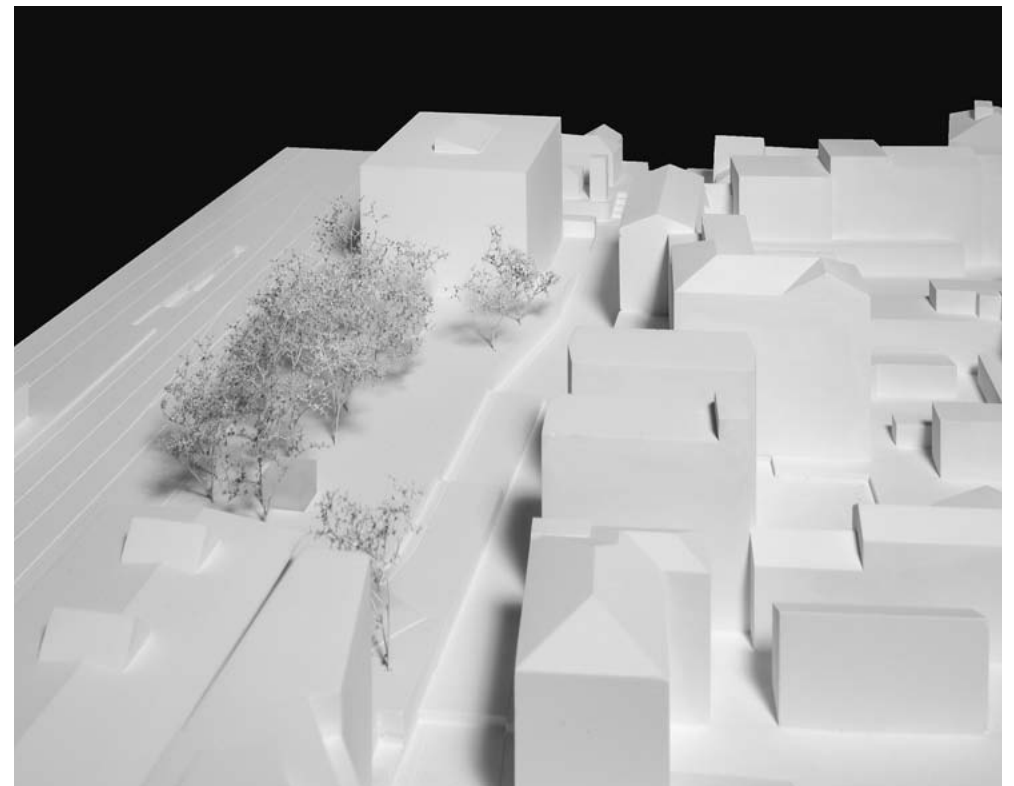
Ing. RVCS Studio d'ingegneria Visani Rusconi e Talleri SA
Centro Carvina 2, 6807 Taverne

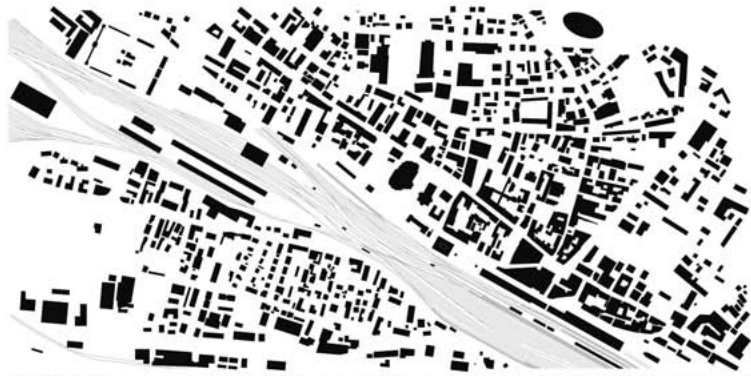
Ing. Elettrotecnici Elettroconsulenze Solcà SA
Via Penate 16, 6850 Mendrisio

**Fisico della
costruzione** IFEC Ingegneria SA
Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera

**Spec. sicurezza
antincendio** IFEC Ingegneria SA
Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera

Paesaggista Studio Bürgi
In Tirada, 6528 Camorino





CONTESTO URBANO

Il sito proposto si trova in una zona centrale del comune di Chiasso in prossimità del principale asse ferroviario e del centro storico. È caratterizzato da una alta densità con la presenza di infrastrutture ferroviarie e la possibilità di accedere dal centro storico. Il sito è un'area di sviluppo urbano che si inserisce nel tessuto urbano esistente, contribuendo a migliorare la qualità urbana e a creare nuove opportunità per i cittadini. L'area è caratterizzata da una alta densità e da una grande varietà di usi, che la rendono un'area di grande interesse per lo sviluppo urbano e per la creazione di nuove opportunità per i cittadini.

La sua funzione è di integrare l'esistente tessuto urbano e di creare nuove opportunità per i cittadini. L'area è caratterizzata da una alta densità e da una grande varietà di usi, che la rendono un'area di grande interesse per lo sviluppo urbano e per la creazione di nuove opportunità per i cittadini.

Il progetto si inserisce nel tessuto urbano esistente e contribuisce a migliorare la qualità urbana e a creare nuove opportunità per i cittadini. L'area è caratterizzata da una alta densità e da una grande varietà di usi, che la rendono un'area di grande interesse per lo sviluppo urbano e per la creazione di nuove opportunità per i cittadini.

Il centro di Chiasso ha alcune necessità di integrare la propria qualità urbana e di creare nuove opportunità per i cittadini. L'area è caratterizzata da una alta densità e da una grande varietà di usi, che la rendono un'area di grande interesse per lo sviluppo urbano e per la creazione di nuove opportunità per i cittadini.

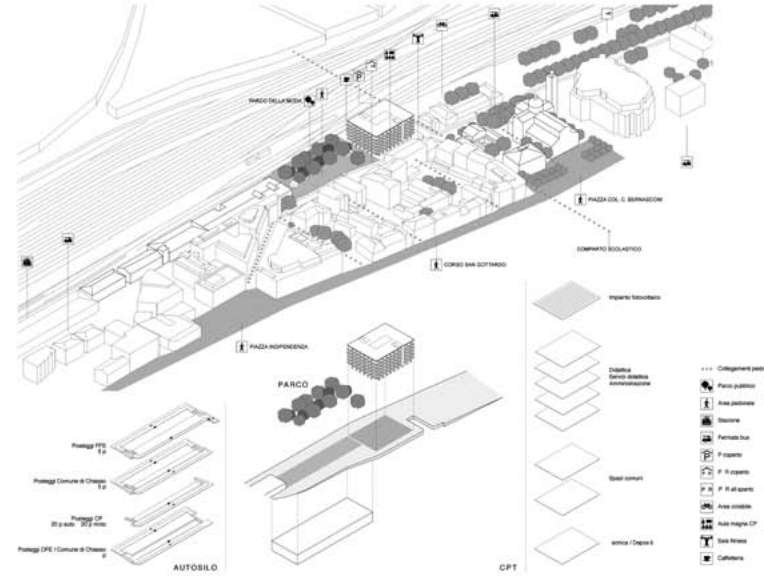
La nuova qualità di edificio si inserisce nel tessuto urbano esistente e contribuisce a migliorare la qualità urbana e a creare nuove opportunità per i cittadini. L'area è caratterizzata da una alta densità e da una grande varietà di usi, che la rendono un'area di grande interesse per lo sviluppo urbano e per la creazione di nuove opportunità per i cittadini.

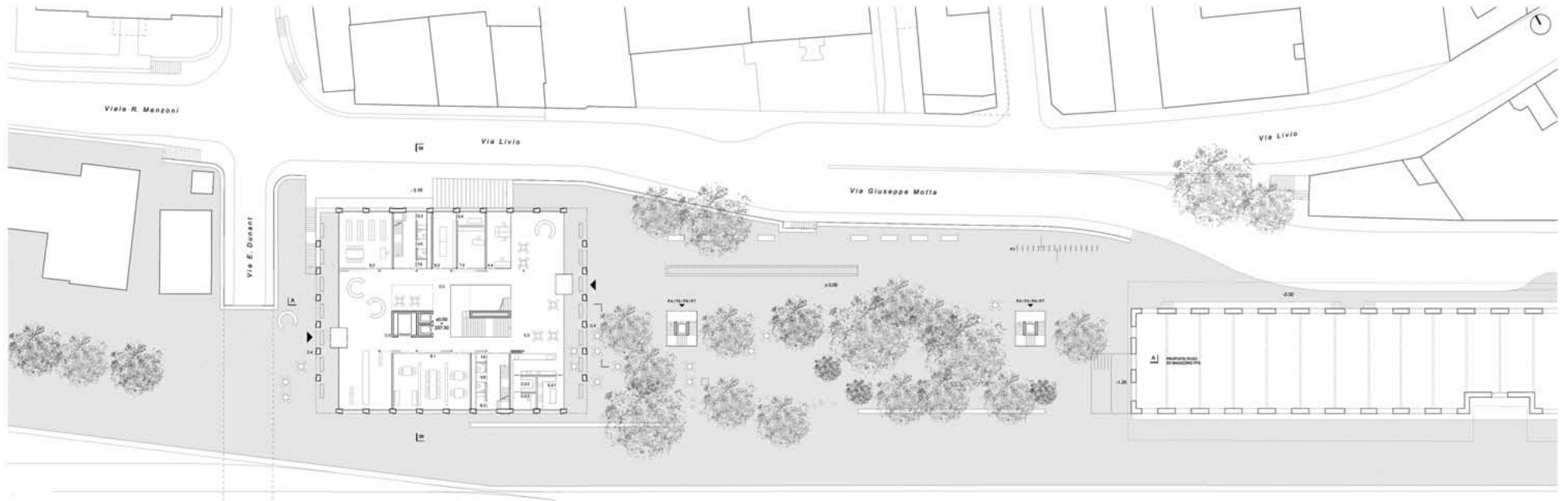
Il progetto si inserisce nel tessuto urbano esistente e contribuisce a migliorare la qualità urbana e a creare nuove opportunità per i cittadini. L'area è caratterizzata da una alta densità e da una grande varietà di usi, che la rendono un'area di grande interesse per lo sviluppo urbano e per la creazione di nuove opportunità per i cittadini.

ARCHITETTURA E FUNZIONI

Il progetto si inserisce nel tessuto urbano esistente e contribuisce a migliorare la qualità urbana e a creare nuove opportunità per i cittadini. L'area è caratterizzata da una alta densità e da una grande varietà di usi, che la rendono un'area di grande interesse per lo sviluppo urbano e per la creazione di nuove opportunità per i cittadini.

Il nuovo edificio si inserisce nel tessuto urbano esistente e contribuisce a migliorare la qualità urbana e a creare nuove opportunità per i cittadini. L'area è caratterizzata da una alta densità e da una grande varietà di usi, che la rendono un'area di grande interesse per lo sviluppo urbano e per la creazione di nuove opportunità per i cittadini.







+6



+4



+2



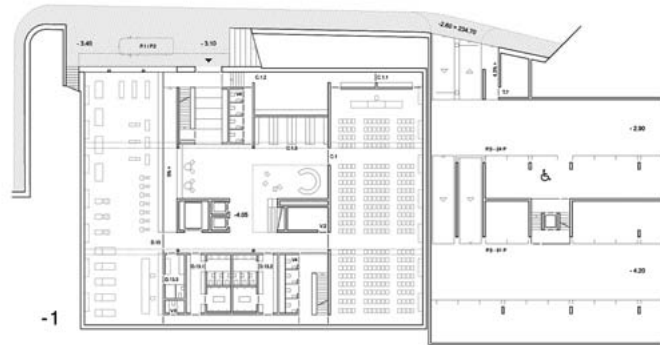
+5



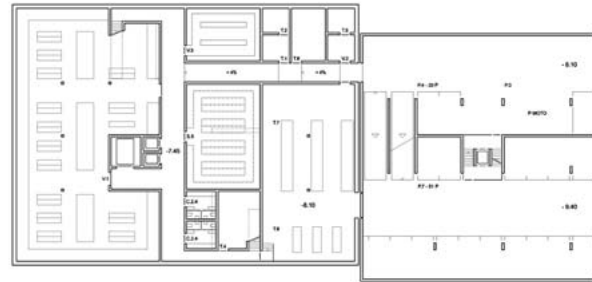
+3



+1



-1



-2

DIDATTICA

- D.1 Laboratorio di attore
- D.1.1 laboratorio audiovisivo
- D.2 Dipartimento audiovisivo
- D.2.1 aula audiovisiva
- D.2.2 laboratorio di teatro industriale (CMI)
- D.2.3 aula teatro
- D.3 aula teatro
- D.4 aula teatro
- D.5 laboratorio teatro
- D.6 laboratorio teatro
- D.7 laboratorio teatro
- D.8 aula cultura
- D.9 laboratorio di laboratorio a CAD
- D.10 laboratorio di laboratorio teatro
- D.11 aula teatro
- D.12 laboratorio teatro
- D.13 laboratorio teatro
- D.14 laboratorio teatro
- D.15 laboratorio teatro
- D.16 laboratorio teatro
- D.17 laboratorio teatro
- D.18 laboratorio teatro
- D.19 laboratorio teatro
- D.20 laboratorio teatro

SERVIZI DIDATTICA

- S.1 sala esami
- S.2 biblioteca
- S.3 sala stampa e fotocopianti
- S.4 biblioteca
- S.5 guardaroba studenti

AMMINISTRAZIONE

- A.1 uffici direzione
- A.2 uffici servizi vari
- A.3 uffici relazioni
- A.4 sala riunioni
- A.5 sala fumatori

SPAZI COMUNI

- C.0 sala comune
- C.1 sala magna
- C.1.1 sala magna
- C.1.2 sala magna
- C.1.3 sala magna
- C.1.4 sala magna
- C.1.5 sala magna
- C.1.6 sala magna
- C.1.7 sala magna
- C.1.8 sala magna
- C.1.9 sala magna
- C.1.10 sala magna
- C.1.11 sala magna
- C.1.12 sala magna
- C.1.13 sala magna
- C.1.14 sala magna
- C.1.15 sala magna
- C.1.16 sala magna
- C.1.17 sala magna
- C.1.18 sala magna
- C.1.19 sala magna
- C.1.20 sala magna
- C.2 sala comune
- C.2.1 sala comune
- C.2.2 sala comune
- C.2.3 sala comune
- C.2.4 sala comune
- C.2.5 sala comune
- C.2.6 sala comune
- C.2.7 sala comune
- C.2.8 sala comune
- C.2.9 sala comune
- C.2.10 sala comune
- C.2.11 sala comune
- C.2.12 sala comune
- C.2.13 sala comune
- C.2.14 sala comune
- C.2.15 sala comune
- C.2.16 sala comune
- C.2.17 sala comune
- C.2.18 sala comune
- C.2.19 sala comune
- C.2.20 sala comune

TECNICA

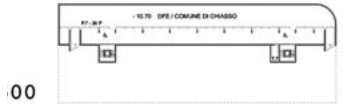
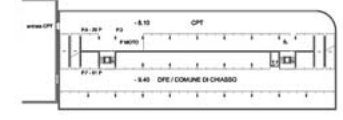
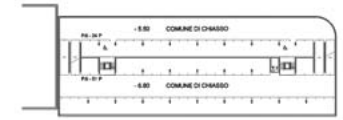
- T.1 sala L&L
- T.2 sala L&L
- T.3 sala L&L
- T.4 sala L&L
- T.5 sala L&L
- T.6 sala L&L
- T.7 sala L&L
- T.8 sala L&L
- T.9 sala L&L
- T.10 sala L&L
- T.11 sala L&L
- T.12 sala L&L
- T.13 sala L&L
- T.14 sala L&L
- T.15 sala L&L
- T.16 sala L&L
- T.17 sala L&L
- T.18 sala L&L
- T.19 sala L&L
- T.20 sala L&L

VARI

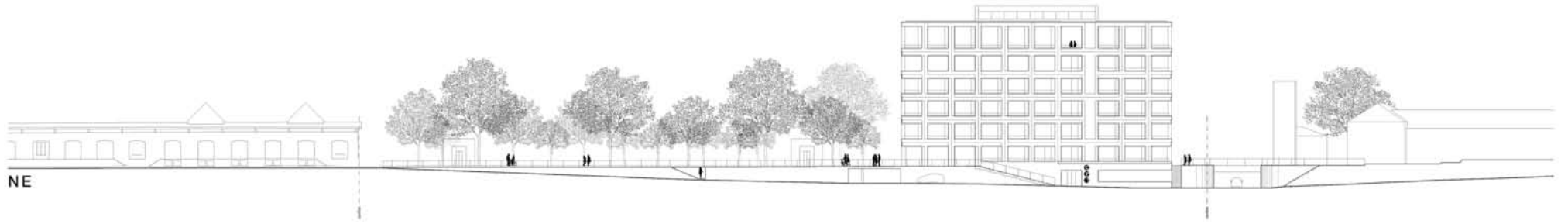
- V.1 sala L&L
- V.2 sala L&L
- V.3 sala L&L
- V.4 sala L&L
- V.5 sala L&L
- V.6 sala L&L
- V.7 sala L&L
- V.8 sala L&L
- V.9 sala L&L
- V.10 sala L&L
- V.11 sala L&L
- V.12 sala L&L
- V.13 sala L&L
- V.14 sala L&L
- V.15 sala L&L
- V.16 sala L&L
- V.17 sala L&L
- V.18 sala L&L
- V.19 sala L&L
- V.20 sala L&L

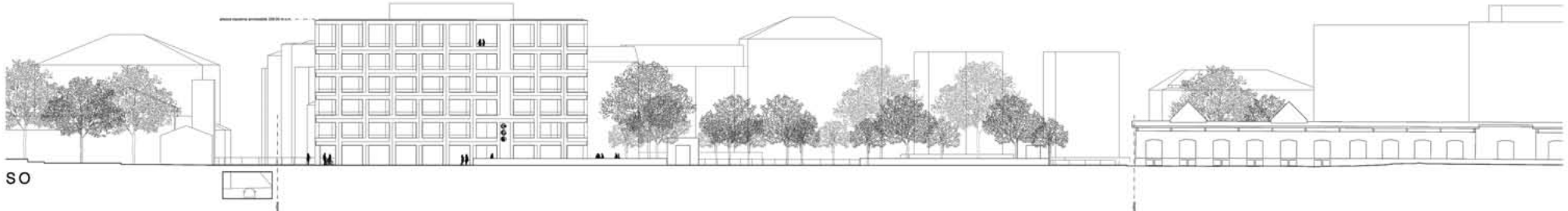
POSTEGGI

- P.1 sala L&L
- P.2 sala L&L
- P.3 sala L&L
- P.4 sala L&L
- P.5 sala L&L
- P.6 sala L&L
- P.7 sala L&L
- P.8 sala L&L
- P.9 sala L&L
- P.10 sala L&L
- P.11 sala L&L
- P.12 sala L&L
- P.13 sala L&L
- P.14 sala L&L
- P.15 sala L&L
- P.16 sala L&L
- P.17 sala L&L
- P.18 sala L&L
- P.19 sala L&L
- P.20 sala L&L

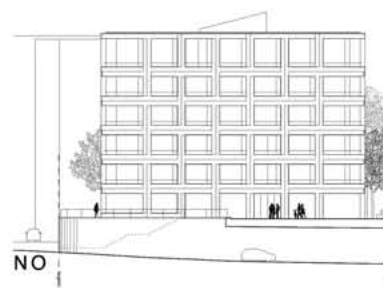


00

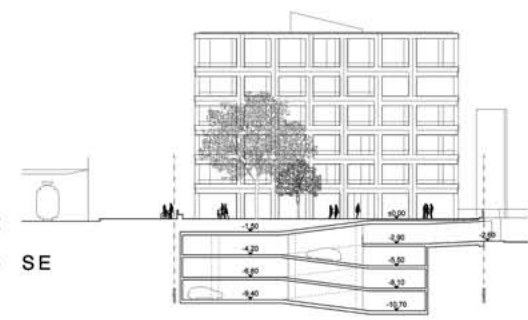




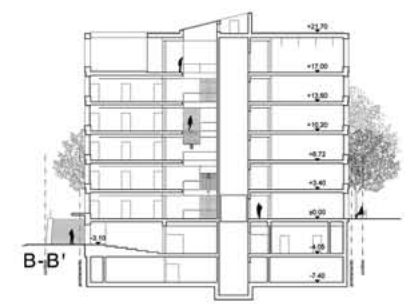
SO



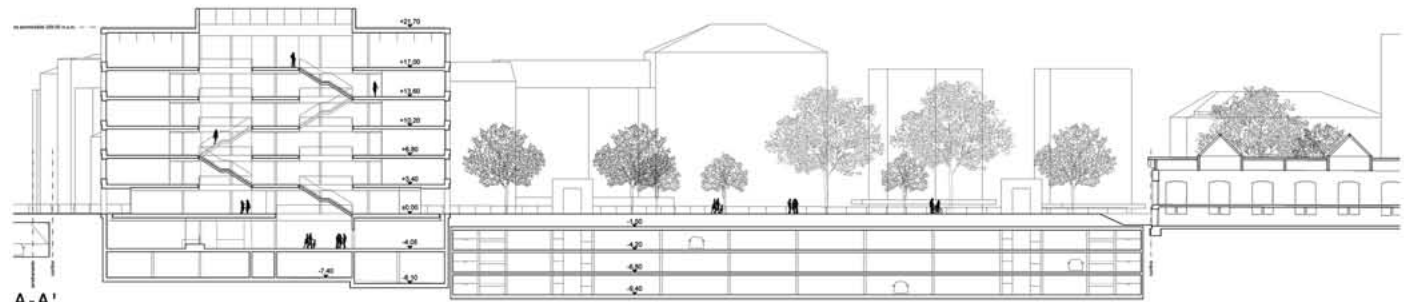
NO



SE



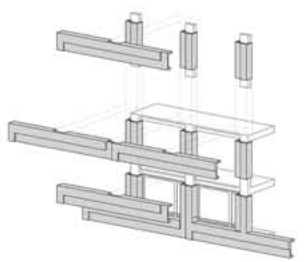
B-B'



A-A'

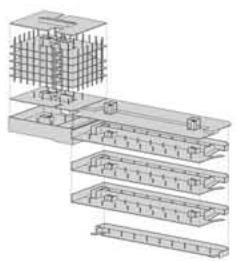
CONSTRUZIONE

Gli edifici sono costruiti in cemento armato con pareti esterne in calcestruzzo, travi e pilastri in ferro e cemento. La struttura è a telaio portante e a parete. Le pareti esterne sono in calcestruzzo e le pareti interne sono in laterizio. La struttura è a telaio portante e a parete. Le pareti esterne sono in calcestruzzo e le pareti interne sono in laterizio. La struttura è a telaio portante e a parete. Le pareti esterne sono in calcestruzzo e le pareti interne sono in laterizio.



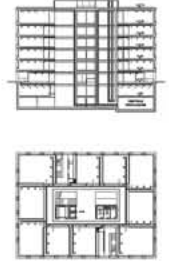
STATICA

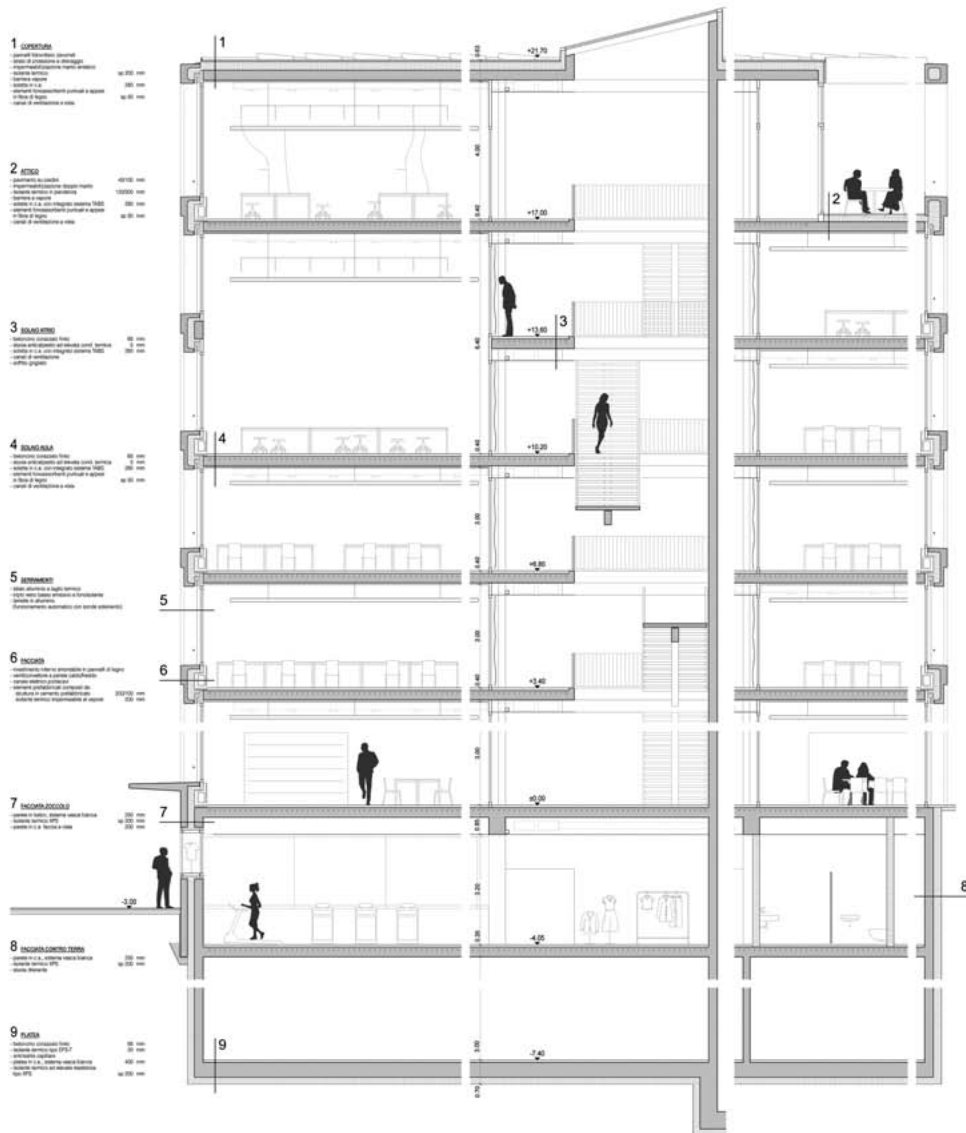
La struttura è a telaio portante e a parete. Le pareti esterne sono in calcestruzzo e le pareti interne sono in laterizio. La struttura è a telaio portante e a parete. Le pareti esterne sono in calcestruzzo e le pareti interne sono in laterizio. La struttura è a telaio portante e a parete. Le pareti esterne sono in calcestruzzo e le pareti interne sono in laterizio.



ENERGIE E IMPIANTI

Il sistema di riscaldamento è a gasolio. Il sistema di raffreddamento è a acqua fredda. Il sistema di ventilazione è a meccanico. Il sistema di illuminazione è a LED. Il sistema di sicurezza è a video sorveglianza. Il sistema di antincendio è a estinguenti. Il sistema di allarme è a sirene. Il sistema di accesso è a badge elettronico.





Rapporto della giuria

Come riportato nel rapporto della giuria per la fase di approfondimento, di questo progetto si è particolarmente apprezzato l'impostazione urbanistica generale e il coerente sviluppo dell'attacco a terra dell'edificio scolastico.

La proposta di una costruzione compatta e autonoma, posta all'estremo ovest del comparto, definisce un considerevole vuoto in aperto dialogo con le preesistenze della ferrovia e garantisce precise relazioni con la stazione e con il terminale dell'isolato antistante definito da Via Livio e Via G. Motta. La soluzione consente anche l'instaurarsi di un preciso rapporto con il futuro sviluppo urbano del comparto a ovest tra i binari e Viale R. Manzoni.

La scelta di concentrare il programma scolastico in un volume isolato posizionato all'estremità dell'area di concorso apre un'ampia finestra tra città, area della stazione e paesaggio collinare del Penz.

La presenza del doppio portico permette alla nuova scuola di fungere da articolazione tra il complesso della stazione e il futuro quartiere che si svilupperà ad ovest.

L'organizzazione dei contenuti principali del progetto (nuova sede CPT e parcheggi) è conseguente all'impostazione di

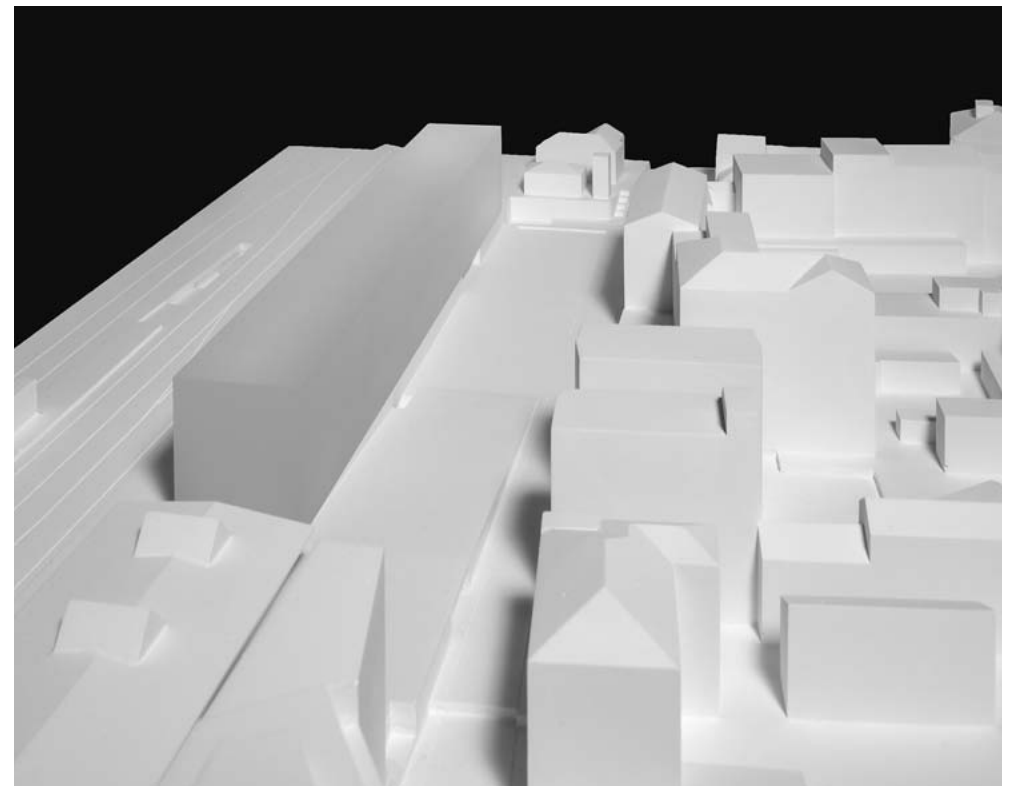
fondo: la scelta di dissociare anche costruttivamente le due funzioni ha il grande pregio di poter adeguare sia la struttura che gli accessi alle specificità proprie dei due programmi. Lo spazio pubblico prospiciente la scuola sfrutta in maniera intelligente il sovrappeso creato dai piani sfalsati dell'autorimesa per creare zone piantumate con alberi d'alto fusto e zone minerali maggiormente relazionate col contesto urbano.

La giuria ha apprezzato lo sforzo di rielaborazione del linguaggio architettonico dell'edificio scolastico, che abbandona l'aspetto inutilmente metaforico proposto nella prima fase, e comprende la ricerca di compattezza dell'edificio scolastico. Si constata però che tale ricerca non ha portato a soluzioni tipologiche convincenti o a una gestione efficace del programma degli spazi.

La giuria ritiene, per contro, estremamente debole il trattamento riservato allo zoccolo che, nel punto cruciale in corrispondenza del sottopasso dove tutti i percorsi pedonali e parte del traffico veicolare convergono, non gode della chiarezza e della forza necessaria.

Terzo rango **Terzo premio**

- Architetto (capofila)** HOMA architetti Sagl
Via Stazione 3, 6600 Muralto
- Architetto** Mauro Malisia architetto
Via San Gottardo 1, 6600 Muralto
- Ing. civ.** Studio d'ingegneria Jelmoni SA
Via Buonamano 10, 6612 Ascona
- Ing. RVCS** IFEC Ingegneria SA
Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera
- Ing. Elettrotecnici** IFEC Ingegneria SA
Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera
- Fisico
della costruzione** IFEC Ingegneria SA
Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera
- Spec. sicurezza
antincendio** IFEC Ingegneria SA
Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera





LA CITA'
 La città antica di Astoria, nel Maine, è un centro storico di valore. Questo è il motivo per cui il nuovo edificio è stato costruito nel centro storico, in un'area che è stata restaurata e protetta. L'edificio è stato costruito in un'area che è stata restaurata e protetta. L'edificio è stato costruito in un'area che è stata restaurata e protetta.

LA STRUTTURA
 La struttura è stata progettata in modo da integrarsi con l'architettura esistente. Il progetto è stato studiato in modo da integrarsi con l'architettura esistente. Il progetto è stato studiato in modo da integrarsi con l'architettura esistente.

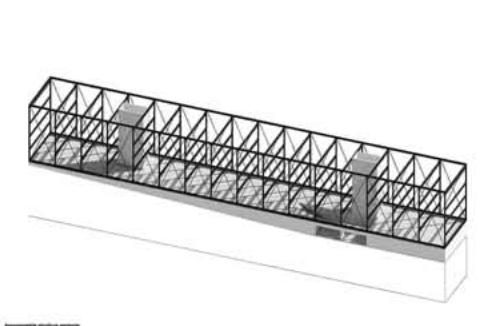
LA STRUTTURA
 La struttura è stata progettata in modo da integrarsi con l'architettura esistente. Il progetto è stato studiato in modo da integrarsi con l'architettura esistente. Il progetto è stato studiato in modo da integrarsi con l'architettura esistente.

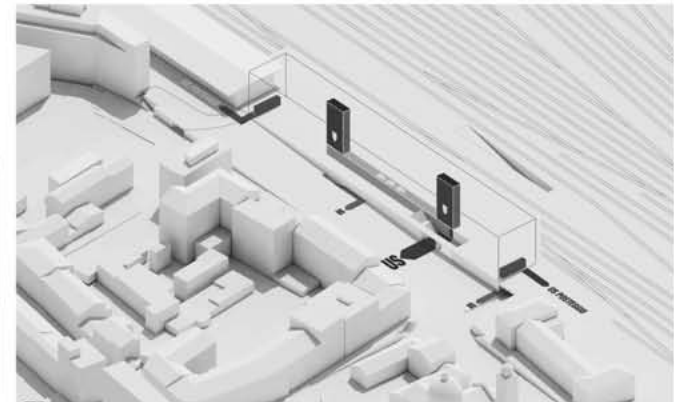
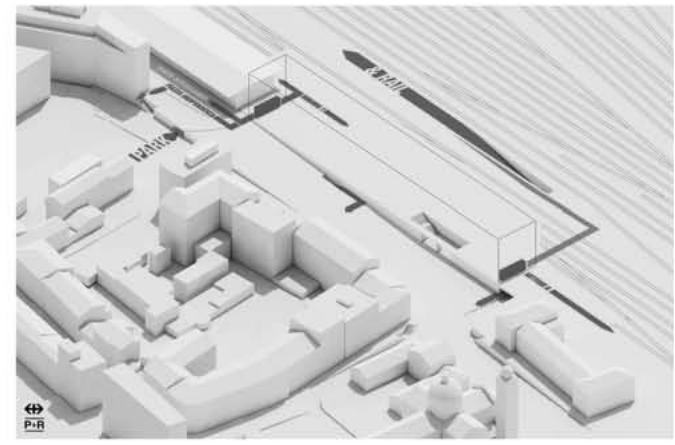
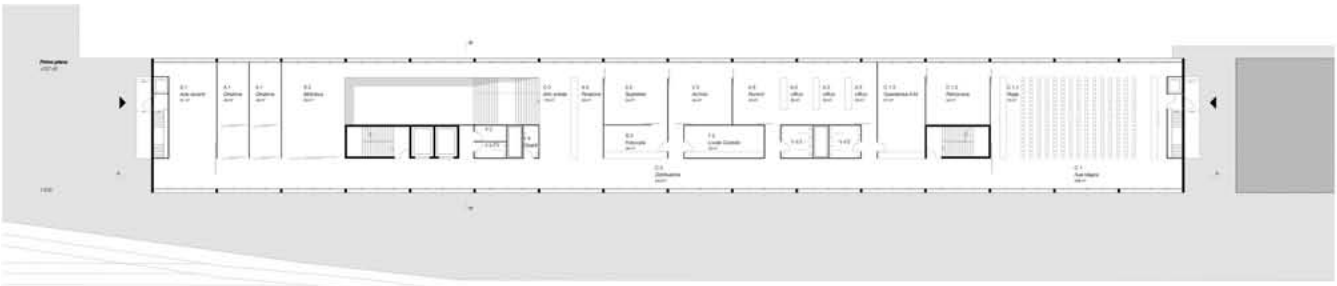
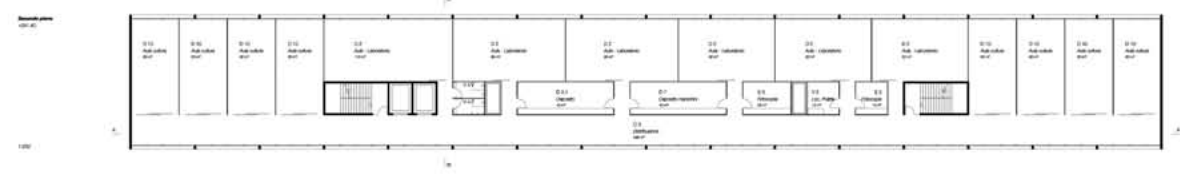
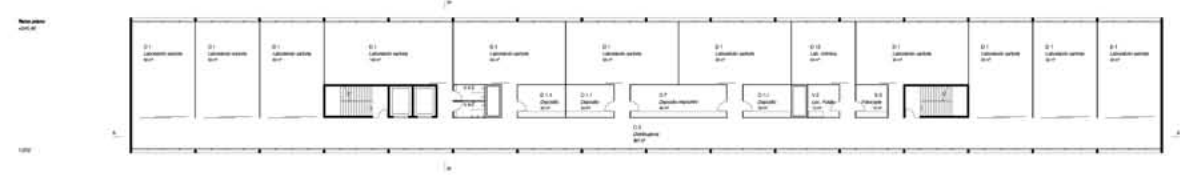
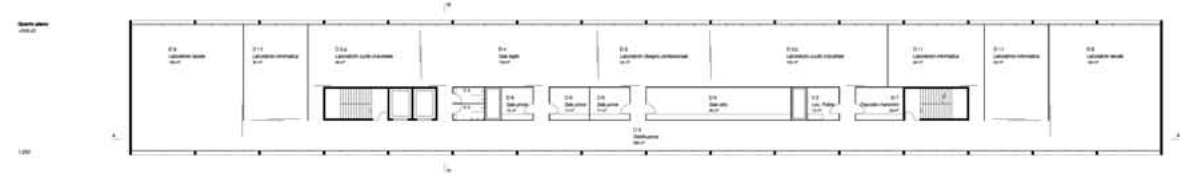
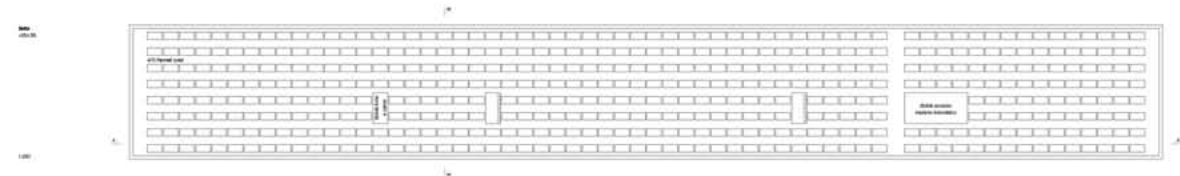
LA STRUTTURA
 La struttura è stata progettata in modo da integrarsi con l'architettura esistente. Il progetto è stato studiato in modo da integrarsi con l'architettura esistente. Il progetto è stato studiato in modo da integrarsi con l'architettura esistente.

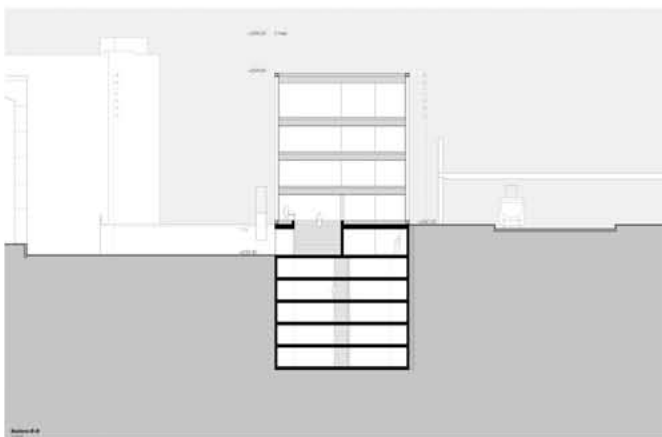
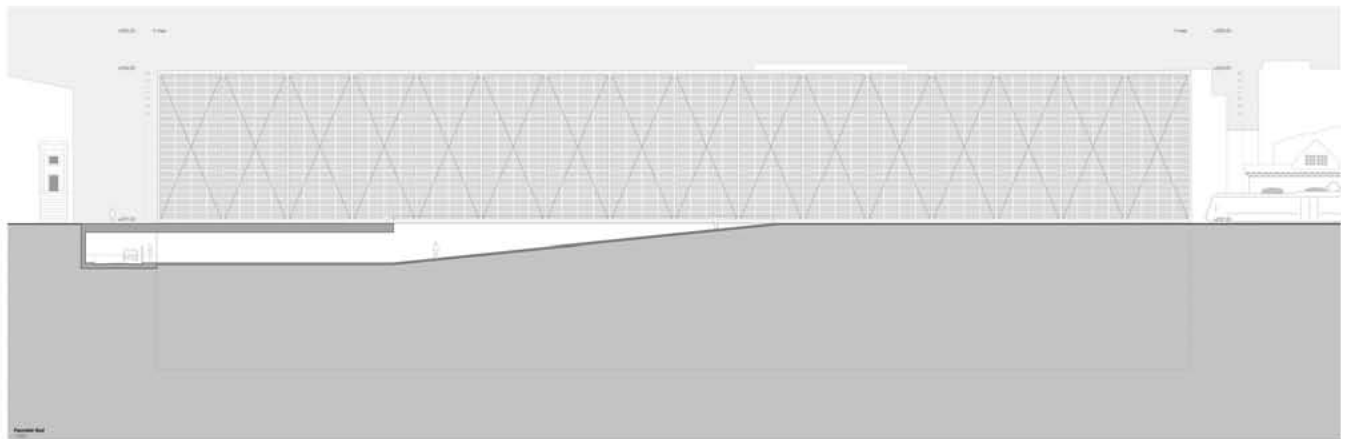
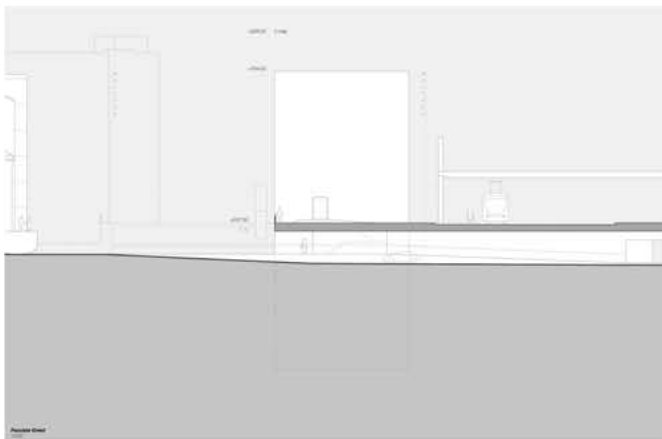
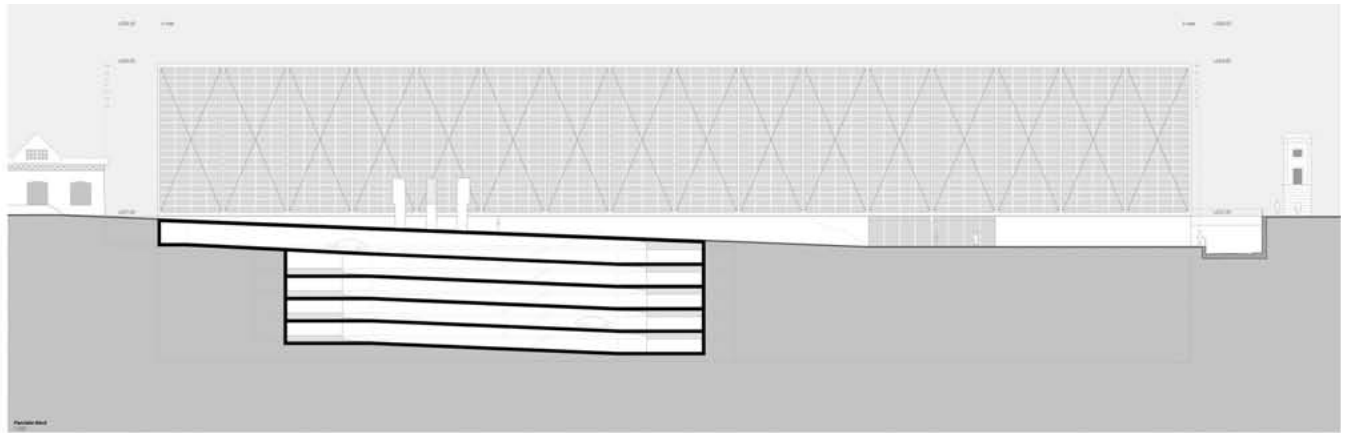
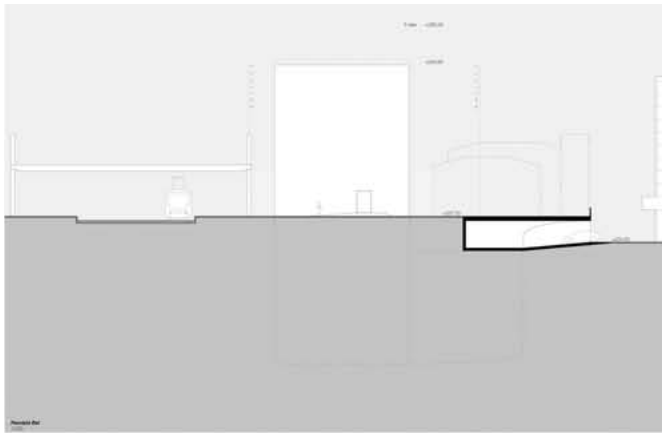
LA STRUTTURA
 La struttura è stata progettata in modo da integrarsi con l'architettura esistente. Il progetto è stato studiato in modo da integrarsi con l'architettura esistente. Il progetto è stato studiato in modo da integrarsi con l'architettura esistente.

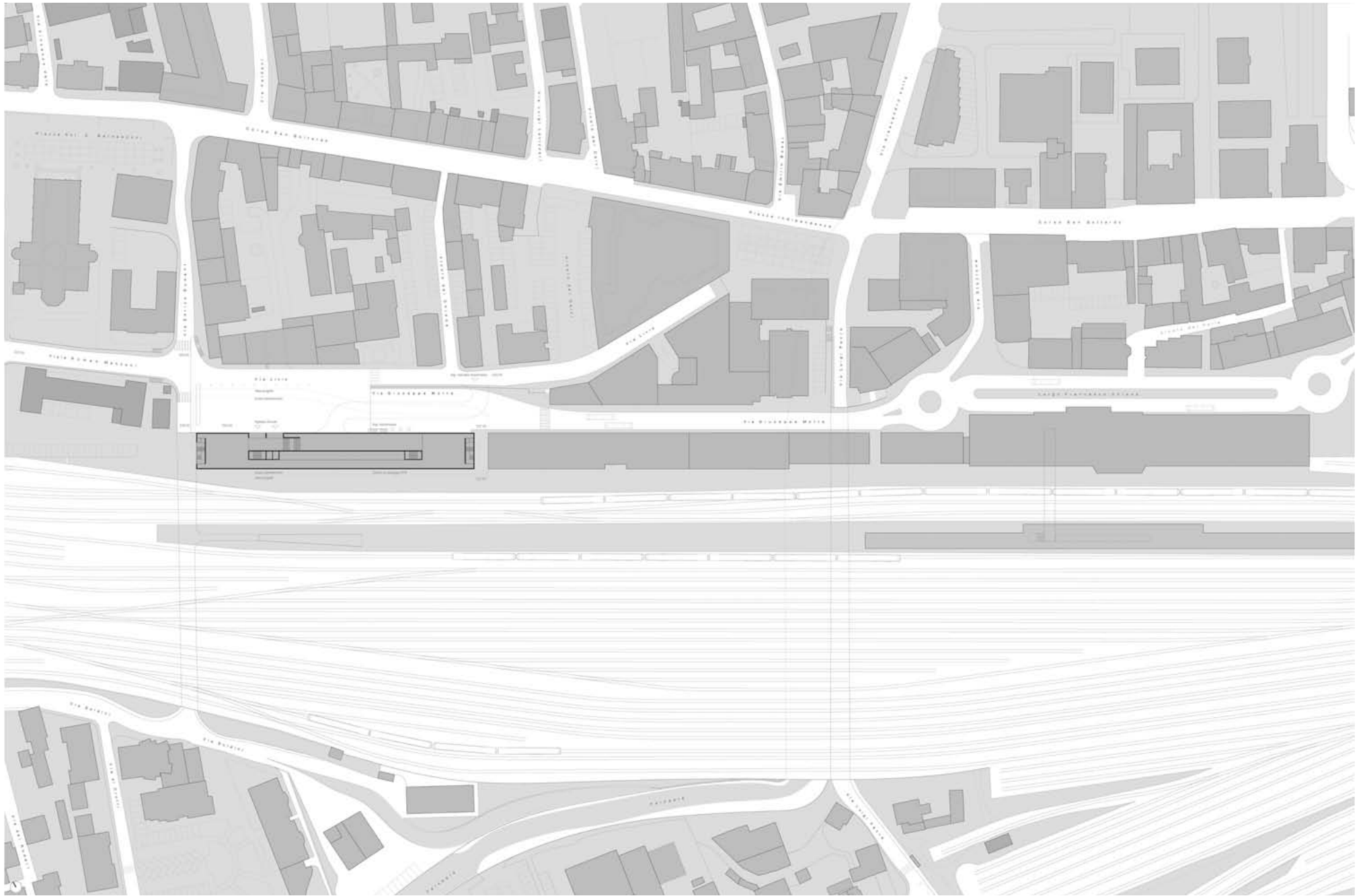
LA STRUTTURA
 La struttura è stata progettata in modo da integrarsi con l'architettura esistente. Il progetto è stato studiato in modo da integrarsi con l'architettura esistente. Il progetto è stato studiato in modo da integrarsi con l'architettura esistente.

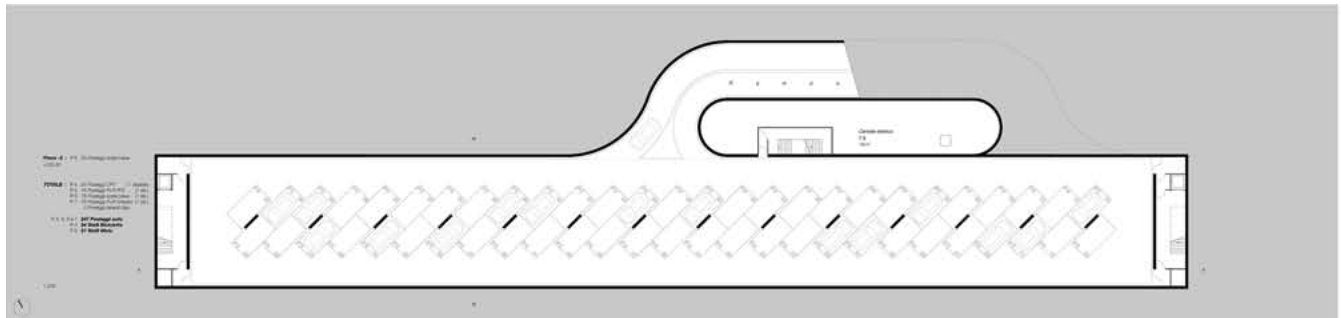
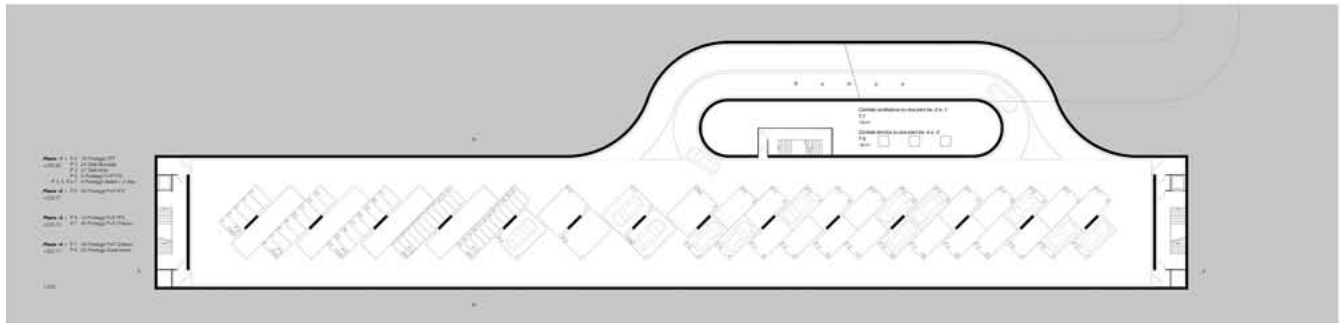
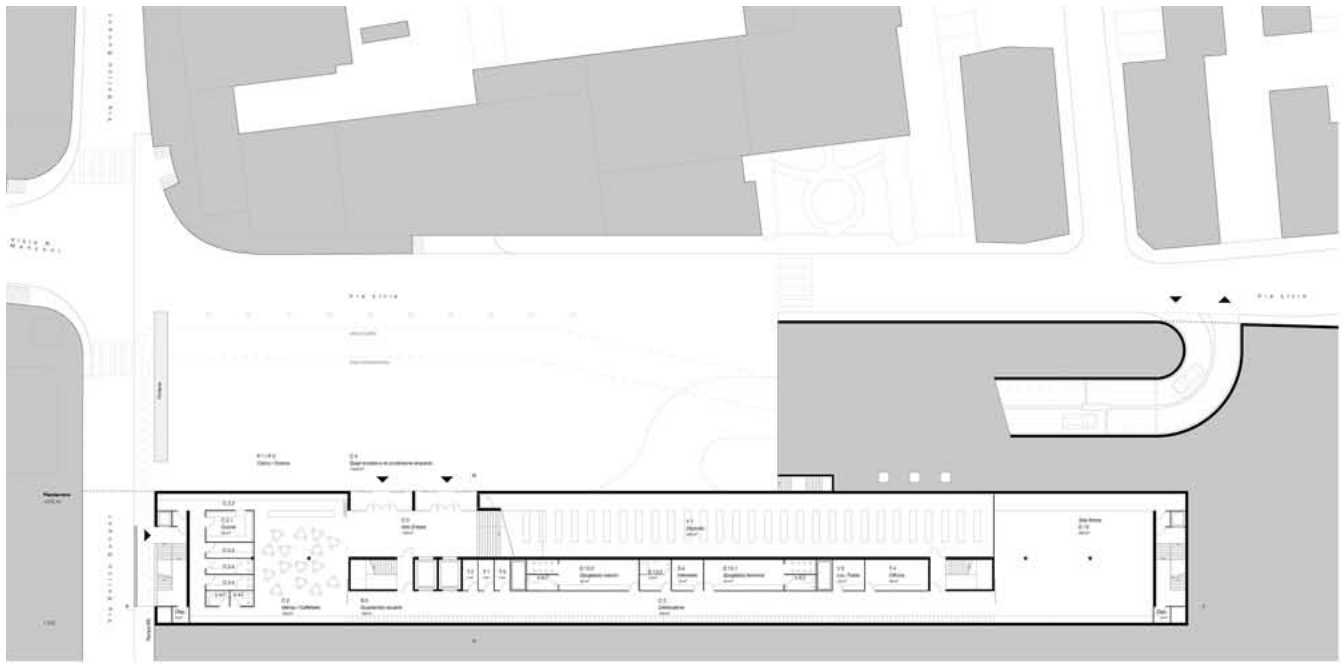
LA STRUTTURA
 La struttura è stata progettata in modo da integrarsi con l'architettura esistente. Il progetto è stato studiato in modo da integrarsi con l'architettura esistente. Il progetto è stato studiato in modo da integrarsi con l'architettura esistente.

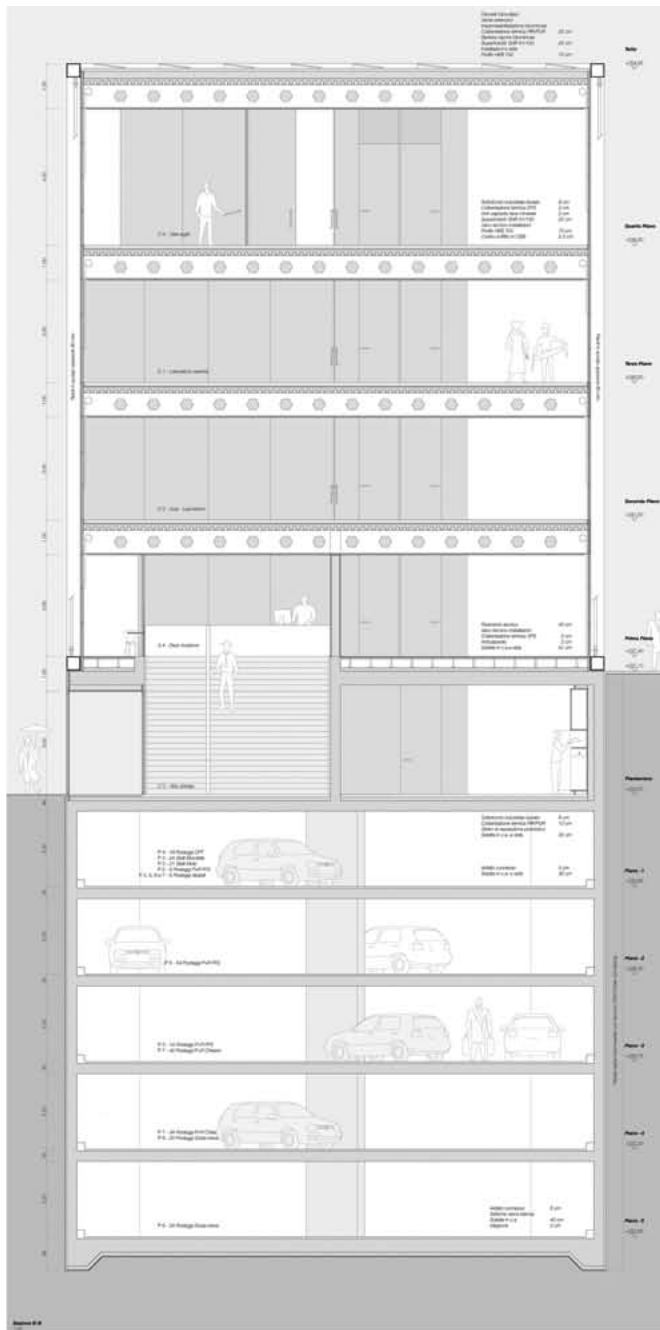












Rapporto della giuria

Come indicato nel rapporto della giuria per la fase di approfondimento, di questo progetto è stata particolarmente apprezzata l'idea dell'abbassamento dell'esistente zoccolo a livello del piano stradale sottostante. Questa scelta ha il pregio di generare uno spazio pubblico unico che elimina, di fatto, la cesura creata dalla trincea di Via Livio / Via G. Motta.

I vantaggi di questa soluzione sono essenzialmente due. Il primo, è quello di migliorare l'attuale imbocco al sottopasso di Via E. Dunant – oggi estremamente angusto – proponendo uno slargo utile a definire un generoso sbocco verso il sedime ad ovest dell'area di progetto. Sedime che riveste, di fatto, un'importanza strategica per il futuro sviluppo della città di Chiasso. Il secondo vantaggio è quello di portare l'accesso principale della scuola in relazione diretta con il tessuto urbano.

È altresì apprezzata la volontà dei progettisti di non tentare di risolvere questo nuovo spazio come piazza ma, più adeguatamente, come uno spazio pubblico misto di scambio fra traffico pubblico, privato e mobilità lenta.

La giuria ritiene soddisfacenti le rielaborazioni degli accessi veicolari e pedonali all'edificio. Lo spostamento dell'accesso veicolare all'autorimessa su Via Livio permette infatti di ridur-

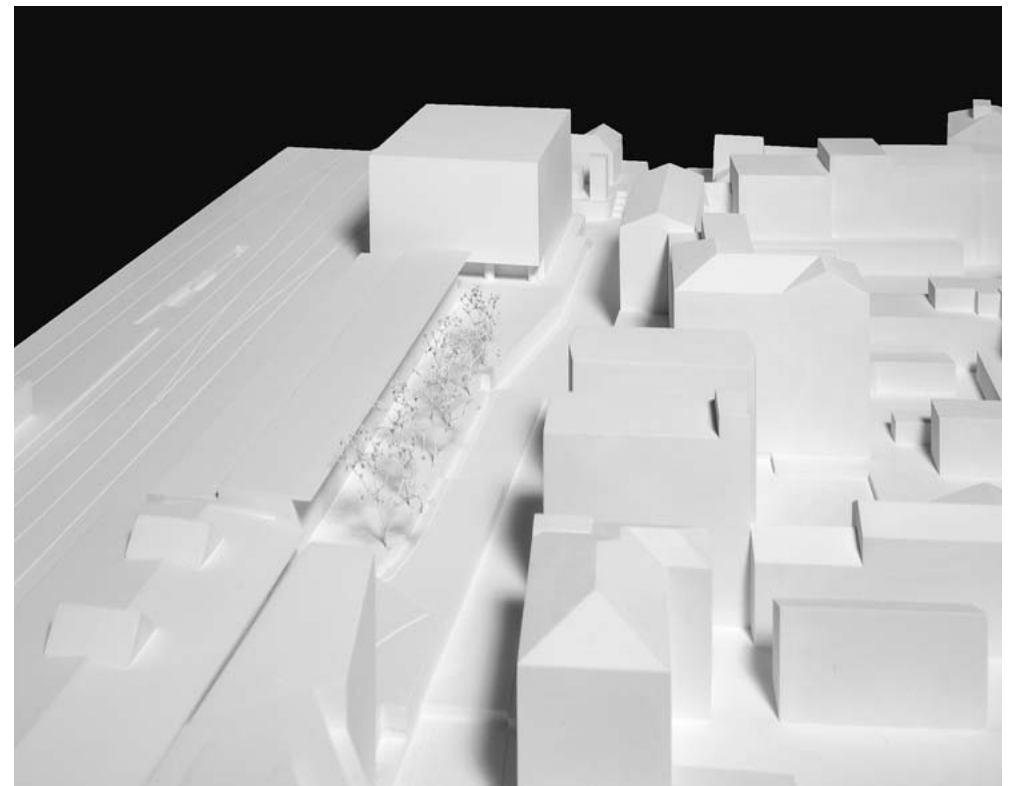
re notevolmente il traffico sul nuovo piazzale prospiciente la scuola. L'entrata pedonale così come proposta nell'elaborazione permette un corretto accesso all'edificio creando una hall d'entrata nel piano terra inferiore collegato alla reception trasversale attraverso un'ampia quanto convincente scala d'accesso.

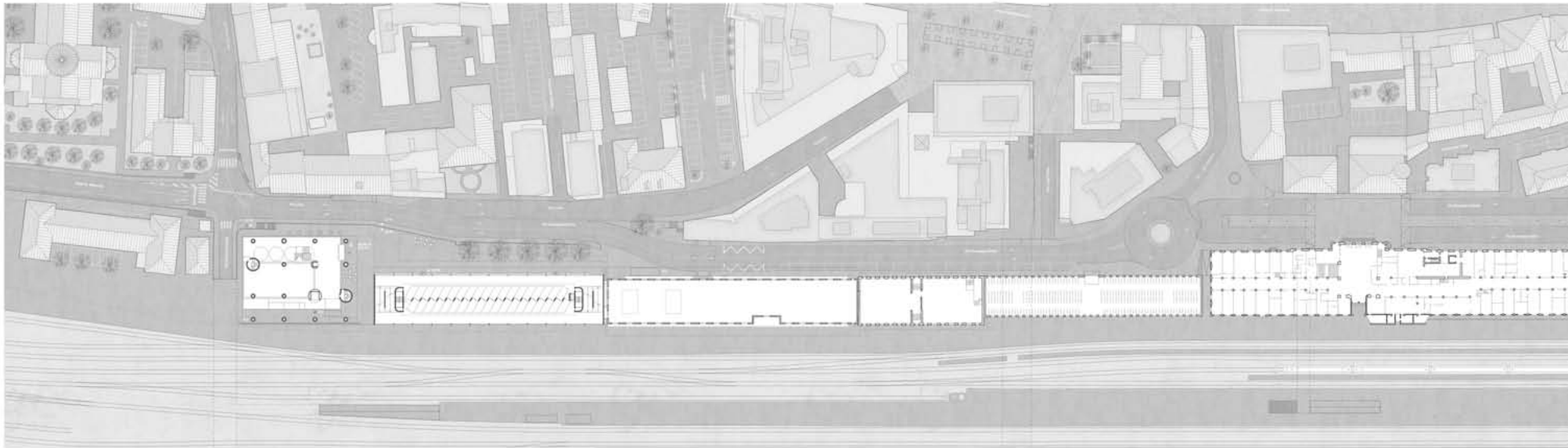
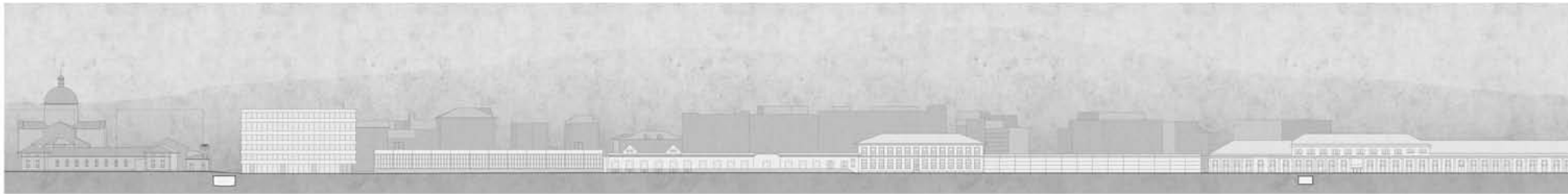
L'elaborazione dei punti critici rilevati nella prima fase di progetto è invece ritenuta insoddisfacente per quanto riguarda i seguenti punti. Il progetto non riesce a dimostrare, in questa fase di approfondimento, di poter risolvere efficacemente e con sufficiente elasticità le numerose e variegata esigenze spaziali e programmatiche proprie del bando. Il piano tipo, ripetuto a tutti i livelli, non riesce, infatti, quasi mai a emanciparsi dal paradigma a volte eccessivamente binario corridoio-aula. La scelta tipologica del corridoio verso i binari, pur se in linea con le direttive OPIR (Ordinanza sulla Protezione contro gli Incidenti Rilevanti), preclude per esempio la possibilità di affacci e accessi verso il grande spazio aperto della ferrovia.

La sezione dell'edificio, anche se apprezzata per la sua semplicità, comporta uno scavo tale per ospitare i parcheggi da renderlo particolarmente insostenibile, non solo economicamente, ma anche in vista dell'interminabile discesa ai piani inferiori.

Quarto rango **Quarto premio**

- Architetto (capofila)** Hermes Killer Sagl
Via Borghese 42, 6600 Locarno
- Architetto** Hämmerli e Caccia architetti
Via Giradolo del Nado 5, 6500 Bellinzona
- Ing. civ.** Monotti Ingegneri Consulenti SA
Piazzetta dei Riformati 1, 6600 Locarno
- Ing. RVCS** Verzeri & Asmus Sagl
Via Glorietta 1, 6987 Caslano
- Ing. Elettrotecnici** Erisel SA
Via Mirasole 8, 6500 Bellinzona
- Fisico della costruzione** Erisel SA
Via Mirasole 8, 6500 Bellinzona
- Spec. sicurezza antincendio** Erisel SA
Via Mirasole 8, 6500 Bellinzona
- Consulente facciate** EBR Schweiz AG
Mühlebachstrasse 11, 8032 Zurigo





Tematiche di approfondimento

Durante la fase di approfondimento si è migliorato il progetto su due fronti in particolare. Dipartiva e si è provveduto a creare la relazione volumetrica tra i due edifici posti sullo stesso terreno. Questo è stato possibile grazie all'omogeneizzazione dell'altezza e dell'espressione materica dello stabile, subordinata rispetto all'edificio maggiore grande vicinale. La nuova facciata della piazza offre inoltre un ampio aggetto all'interno con la generosa pensile dello stabile storico garantendo un percorso ripulito e affollato del nuovo spazio del locale. In secondo luogo sono state rifinite le caratteristiche tipologiche dell'edificio storico offrendo un'atmosfera intima e apprezzabile su tutti i suoi piani e si è prestato in maniera più efficace anche in spazi storici tradizionali. La nuova distribuzione prevede una relazione più omogenea delle aule d'insegnamento e spazi di condizionale più ampi collegati da una generosa scala spinta che connette tutti i livelli dell'edificio.

Di è inoltre provveduto ad approfondire i legami spaziali riguardanti l'edificio storico. Al fine di rispondere appieno alle esigenze riguardanti i regolamenti sugli incidenti rilevati lungo le ferrovie, si è optato per un rivestimento massiccio delle parti opposte della facciata. Sulla base di valutazioni approfondite delle immersioni finché è emerso che per una ventilazione naturale dei locali non è necessaria alcuna barriera fisica. Queste condizioni rigorose messe in evidenza gli interventi sul fronte dei costi e dei confort interno, dalla doppia pelle proposta nella fase precedente. Si è quindi optato per una facciata tradizionale conservativa per la tipologia costruttiva e i materiali presentati.



Conti utili di storia cittadina
 Il sito su cui sorge il nuovo centro professionale tecnico del locale rappresenta una porzione del territorio su cui fu costruita, negli anni '70 dell'Ottocento, l'infrastruttura ferroviaria della stazione internazionale di Chiasso. Questa vasta tenuta costituita da risulti tutti in piena chi demarcata il suo perimetro

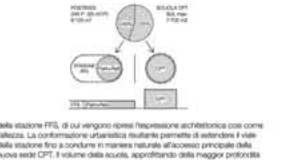
rispettando, da un punto di vista territoriale, fatto di fondazione della cittadina di confine. Grazie alle attività legate alla ferrovia, Chiasso conobbe infatti un periodo di crescita economica e urbana. La fotografia storica dell'orizzonte tra via Lillo e via Duranti, situata all'angolo nord-ovest dell'area di concorso, rivela le volumetrie, in epoca moderna, di istituzioni un dialogo tra l'architettura civile e il tessuto ferroviario su cui si costrinse la cittadina.



Si è da un lato l'area di edificazione del nuovo centro scolastico culmina nell'edificio centralizzato dei quattro muri di contenimento, dall'altro si confronta con l'edificio degli stadi che compongono la stazione di confine. Tra i maggiori grandi vicinelli, il filo continuo di edifici allungati delimita l'area dei binari da via Motta, fino a oggi rimasta di collegamento al vecchio agglomerato. Con la realizzazione del nuovo piano di rinnovamento, il quale prevede la chiusura della strada di traffico veicolare di transito, si è aggiunto un ritorno alla vitalità urbana della via internazionale, oggi via Motta. Questo viale, come ben rappresenta la cartolina d'epoca, rappresenta una arteria non solo dalle attività relative alla stazione, ma anche da numerose attività e ricorrenze.

Intervento nel contesto urbano
 Il progetto per la nuova sede CPT di Chiasso prevede la costruzione di due tipi di spazi: edifici storici e nuovi edifici, i quali costituiscono circa il 50% della superficie totale richiesta, e gli spazi necessari per i percorsi pedonali e per i parcheggi. I nuovi edifici, i quali compongono il restante 45%. Questo tipo di intervento governa in egual misura della presenza alla stazione ferroviaria. Tuttavia, se il parcheggio Park-Rail rappresenta un contenimento dell'infrastruttura viaria esistente, la scuola rappresenta invece l'intervento di un nuovo edificio pubblico, il quale necessita della propria autonomia e identificazione rispetto al complesso della stazione.

Il concetto per l'intervento urbanistico risponde a questa problematica prendendo in chiara considerazione l'aspetto volumetrico e costruttivo in due nuovi edifici: un edificio scolastico autonomo situato a ridosso del fronte settentrionale della stazione e un edificio adiacente al parcheggio Park-Rail costituito da un complesso della adiacente sequenza di edifici di interesse storico



- 1) Piazza d'accesso a CPT e Rai
- 2) Accessi secondari CPT da via Lillo
- 3) Centro scolaro con accesso da Viale Mazzini
- 4) Accessi secondari e percorsi auto
- 5) Sottopassaggio verso piazza Independencia
- 6) Bica & Rai



Spazi esterni e fasce
 Composta all'angolo dai due volumi CPT e Park-Rail, la forma ad una nuova piazza d'angolo di via Motta, la quale collega in maniera diretta gli edifici della stazione e garantisce in questo modo, distacco dalle volumetrie adiacenti dell'edificio esistente lungo la nuova piazza che, libera dal traffico veicolare, offre un generoso spazio esterno verso cui sono rivolti gli accessi, ben riconoscibili, ad entrambi gli edifici. Questo nuovo spazio urbano, protetto dai binari grazie al nuovo edificio Park-Rail, è arricchito dalla presenza delle attrezzature esterne lungo il lato nord. Grazie a questo

collocamento tra via Lillo e via Motta, insieme al quale disegna lo spazio urbano della rinnovata "via internazionale".
 Verso l'interno tra via Lillo e via Duranti, l'edificio scolastico va a riempire il vuoto sull'unico angolo dello stesso terreno non già edificato ed instaura un dialogo con l'architettura civile del comparto centrale di piazza della chiesa. Grazie alla chiara definizione volumetrica tra l'edificio stazione e la nuova sede CPT viene anche effettuato un netto cambio di registro tra il carattere infrastrutturale della stazione e il futuro sviluppo urbano che avrà luogo sul sedime che collega i binari a nord-ovest dell'area di concorso (Ora Me... Settore A).

della stazione FFS, di cui vengono riprese l'espressione architettonica così come realizzata. La conformazione urbanistica italiana permette di estendere il viale della stazione fino a concludere in maniera naturale l'accesso principale della nuova sede CPT. Il volume della scuola, approfittando della maggior profondità

contornata, questo nuovo pezzo di città è in grado di offrire un ampio spazio esterno per quelle funzioni pubbliche del centro scolastico, quali la caffetteria, la biblioteca e gli eventi allegati.

Al piano terreno la scuola presenta due accessi da via Lillo, uno in corrispondenza del foyer dell'aula magna, utilizzato dagli utenti in arrivo da Piazza Dei Bernasconi, dal quartiere di via Scitti e dalla strada di collegamento alla stazione dei binari e l'altro quale accesso indipendente alla sala fitness. L'accesso a terra del nuovo edificio scolastico è mediato da un portico in corrispondenza dell'atrio e dalla via di collegamento lungo i binari al futuro sviluppo del sedime contraria a ovest. Questo ampio spazio coperto offre verso la piazza una zona esterna per la caffetteria e verso i binari la zona di parcheggio in diretta presenza, al marciapiede e i percorsi per bici e moto.

Distribuzione, programma e accessi
 Il nuovo centro di competenza nel campo locale, dell'abitazione e della scuola è organizzato secondo il principio della stabilizzazione orizzontale dei suoi funzioni. Questa stabilizzazione risponde in modo flessibile al grado di frequenza degli studenti ai diversi spazi.

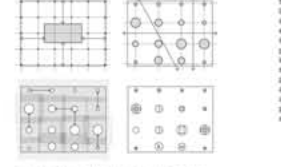
Al piano terreno è il piano situato nei livelli superiori al pubblico quali la caffetteria, la biblioteca, l'aula magna e la sala fitness. I primi tre piani rappresentano il blocco didattico che raggruppa gli spazi che vengono frequentati su base giornaliera quali le aule laboratoriali, i laboratori tecnici e le aule di cultura, le quali sono distribuiti uniformemente grazie alla ripetizione di un piano tipo per lo didattico. Il quarto piano, con un'altezza in loco di 4m, ospita l'aula industriale, la quale viene frequentata dagli studenti su base settimanale. All'ultimo piano, oltre alle aule di informatica, sono situati l'amministrazione della scuola e l'area docenti.



Tutti i piani della scuola sono collegati da un'ampia scala, la quale, grazie alle grandi perforazioni circolari della scala, permette un collegamento verso tra i diversi livelli. L'aspetto di circolazione prevede così la funzione di unificare gli spazi di collegamento ai piani, sempre centrali e passanti, in un unico spazio identitario in grado di restituire un'atmosfera distacca di scorcio e di condurre tra gli studenti da una aula. La possibilità di eseguire l'area didattica del foyer d'entrata all'altezza del primo piano permette l'indistinto utilizzo della caffetteria e dell'aula magna dagli spazi scolastici.

Concetto architettonico e flessibilità

La nuova scuola ambisce a diventare un centro di competenza su scala nazionale nel settore locale. L'intento chiave nel raggiungimento di questo obiettivo è il giusto equilibrio tra l'integrazione tradizionale, che ha luogo in laboratori e aule di classe tradizionali, e l'approccio professionale, il quale, offre a spazi e attrezzature per la produzione industriale, necessaria di spazi per atelier e workshop in cui, oltre al corpo docente, possano essere coinvolte anche rappresentanti delle imprese attive nel settore.



Questi due tipi di spazi presentano esigenze molto diverse i primi richiedono una tipologia a vari livelli e secondi richiedono una tipologia a piano terra. La flessibilità di avere tra una tipologia e l'altra tra i piani come pure può essere piano è un'esigenza immutabile per un costante sviluppo dell'offerta formativa.

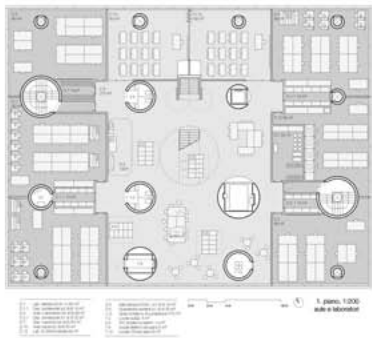
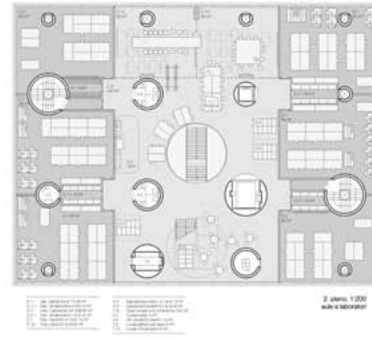
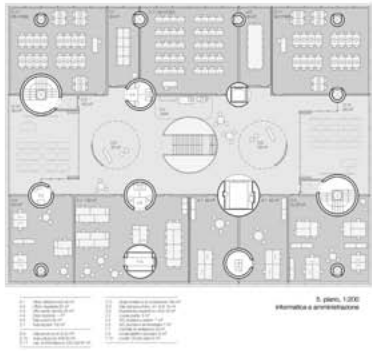


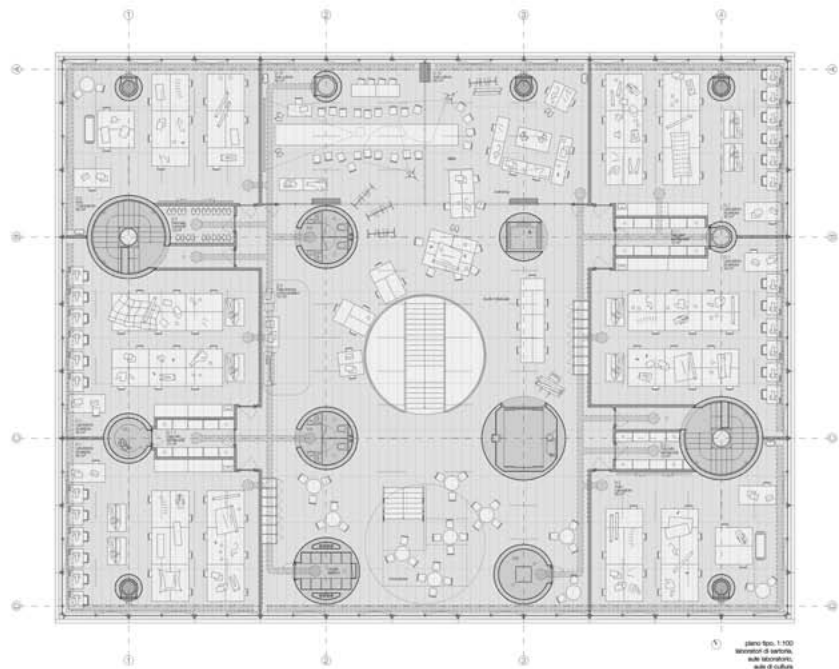
Lo studio della stazione tra il nucleo di servizi e la meglio strutturata ha condotto alla definizione di una nuova relazione tra questi due elementi basata che componga la struttura dell'edificio. Il nucleo, normalmente disposto ortogonalmente, viene frammentato in 10 parti distribuite su di una maglia ortogonale di quattro per quattro assi. La struttura portante dell'edificio si trasforma quindi in un sistema di pilastri e travi con un nucleo centrale ad un sistema di nuclei (pilastri e travi). L'architettura dell'edificio, composta dalle intersezioni, condotte di ventilazione, ecc.) viene in questo modo ripartita uniformemente sulla superficie di piano spaziosi così il campo delle possibilità di fatto di conformazioni tipologiche.

La zona centrale di ciascuna pianta viene così liberata per poter offrire generosi spazi di circolazione per la scuola, come pure superiori di spazio continuo e passanti, come nel caso del piano industriale. Le parti dislocate sono indipendenti dalla maglia strutturale e permettono di fornire diverse tipologie per ciascun piano. Questo tipo di variazione delle aree comuni per ciascun piano imparte una forte dinamica agli spazi di connessione della scuola. Gli ampi spazi passanti ai diversi livelli prevedono la possibilità di essere scudiscia con pareti mobili per captare due alle culture per piano. Durante i giorni in cui queste aule non sono utilizzate l'intero spazio centrale diventa un'area flessibile sia attività come workshop, atelier di prova e insegnamento informale. Queste aree possono così diventare quello mostra spaziale fondamentale per sviluppare un approccio didattico all'avanguardia.

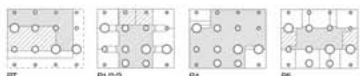
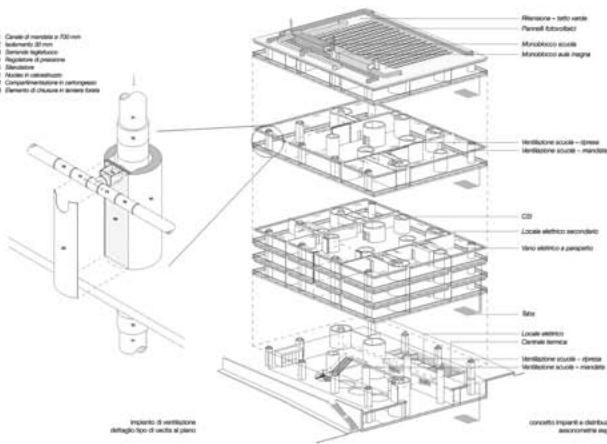


Il nuovo edificio è stato progettato da un team di architetti e ingegneri, con l'obiettivo di creare un ambiente di apprendimento innovativo e flessibile.



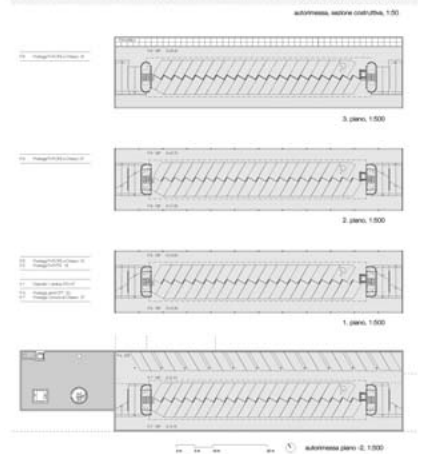
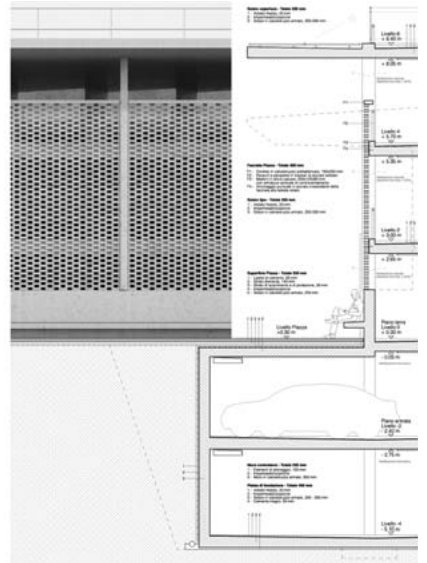


- 11 Canali di portata a 200mm
- 12 Baricchi di vetro
- 13 Baricchi di alluminio
- 14 Baricchi di alluminio
- 15 Baricchi di alluminio
- 16 Baricchi di alluminio
- 17 Canali di portata
- 18 Compartimentazione in cartongesso
- 19 Sistema di iniezione in anelli d'aria

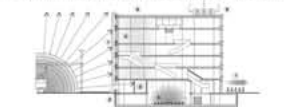


ventilatori tipologici
 in rapporto ai diversi uffici





Conformità CPR
 È stata effettuata un'analisi del traffico ferroviario nella zona adiacente l'area di concorso. Questa analisi ha riassunto nelle seguenti valutazioni:
 A. Circa il 40% dei carichi con merci pericolose che circolano da Chiasso non transitano lungo i binari adiacenti la stazione, ma piuttosto lungo il tronco a nord della Falgaia su binari diretti verso la stazione di emanazione di Bienna. Questi carichi non costituiscono quindi un pericolo significativo per la paratia di concorso.
 B. Lungo il perimetro di concorso viene rilevata una frequenza di passaggi stili, risalenti al 2016) minime di carichi con liquidi combustibili (oltre ca. 37000 litorni).

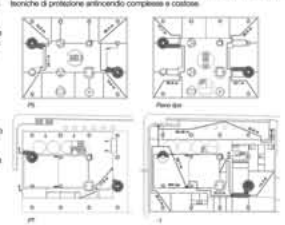


- Analisi delle zone di circolazione dei carichi pericolosi e valutazione del rischio di incendio.
- Analisi di protezione contro incendi perimetrale di base.
- Analisi di protezione contro incendi perimetrale di base.
- Analisi di protezione contro incendi perimetrale di base.
- Analisi di protezione contro incendi perimetrale di base.
- Analisi di protezione contro incendi perimetrale di base.
- Analisi di protezione contro incendi perimetrale di base.
- Analisi di protezione contro incendi perimetrale di base.

Le soste tassate per fuono (scondiversi, solo 01 treni). Solamente i carichi di gas combustibile (derivati dal propand) sono significativi (45000 litorni). In totale transitano lungo il tronco ferroviario adiacente alla paratia circa 107000 litorni di metano, un valore decisamente modesto se paragonato ad esempio alla stazione di Bellinzona, lungo la quale transitano annualmente ca. 2,7 milioni di litri di metano (Compreso il traffico per e da Linate) un totale di circa 17 volte maggiore.
 C. Ad oggi i rischi legati al settore che interessa i primi 300 m adiacenti alla paratia di concorso sono da situare nella parte bassa della zona di transizione secondo i criteri di valutazione CPR. Non è realistica l'ipotesi di un aumento dei rischi di tipo della parte bassa della zona di transizione al momento della messa in servizio del CPT. Le misure e preventori illustrati nello schema a lato permettono di ridurre i rischi legati agli incidenti rilevanti in misura tale da essere classificati dalle autorità come accettabili e sostenibili.
 Per garantire una protezione adeguata e conforme ad CPR e NBRP sono state implementate le seguenti misure costruttive.

Protezione antincendio
 In questa fase di approfondimento, il concetto di protezione antincendio studiato precedentemente è stato mantenuto e sviluppato in funzione delle modifiche apportate al progetto. Il concetto può essere riassunto nei seguenti punti e relativo anche agli schemi grafici esposti.
 - Sono previsti due vie di fuga verticali che collegano tutti i piani. La loro posizione è stata ottimizzata, prendendo in rispetto delle distanze massime di fuga di 30 m da ogni punto, senza la necessità di creare vie di fuga orizzontali come precedentemente previsto al PC. Al piano terra viene prevista un'unica scala, la cui distanza massima di fuga sul lato (50 m) è ampiamente rispettata.
 - La via di fuga verticale presenta un sacco di sicurezza direttamente allineato al piano terra, senza presenza di nuove locali a rischio accessibile.
 - È possibile considerare ogni piano come un unico compartimento tagliato.

"shuttling" il fatto che le prescelti VNF permettono di raggiungere in un comportamento i locali della stessa unità d'abitazione. È comunque necessario il sottocompartimentazione di locali con rischi particolari, quali per esempio i locali tecnici, i laboratori, i vari ascensori, ecc.
 - Si fa notare che il collegamento verticale centrale non utilizzato quale via di fuga è stato volutamente suddiviso e compartimentato ogni tre piani, in modo di non rendere nella categoria "libero con corti", i quali necessiterebbero di misure edili e tecniche di protezione antincendio complesse e costose.



Per quanto riguarda l'edificio adibito a parcheggio, la distanza prevista dall'edificio scolastico rispetto al magazzino antincendio (distinta prevista 1 metro), distanza minima tra due edifici con struttura esterna incombustibile (1 metro). Anche per questo edificio è stata studiata la posizione delle vie di fuga verticali previste, in modo di garantire la massima distanza di fuga da ogni punto. Sono stati inoltre previsti le necessarie chiusure porta di accesso ai vari piani. Al piano terra le uscite all'esterno da vari scale sono previste mediante compartimentazione con elementi incombustibili.
 - Per quanto riguarda gli impianti tecnici di protezione antincendio, sarà realizzato un impianto di segnalazione delle vie di fuga con illuminazione di sicurezza in tutti gli spazi. Anche l'attività tecnica di realizzare un impianto di rilevazione d'incendio a copertura totale è parzialmente in corso, per cominciare gli interventi quali appoggio impianti di ventilazione, chiusura elementi tecnici di compartimentazione, ecc., occorre in funzione delle esigenze di protezione organizzativa delle società.

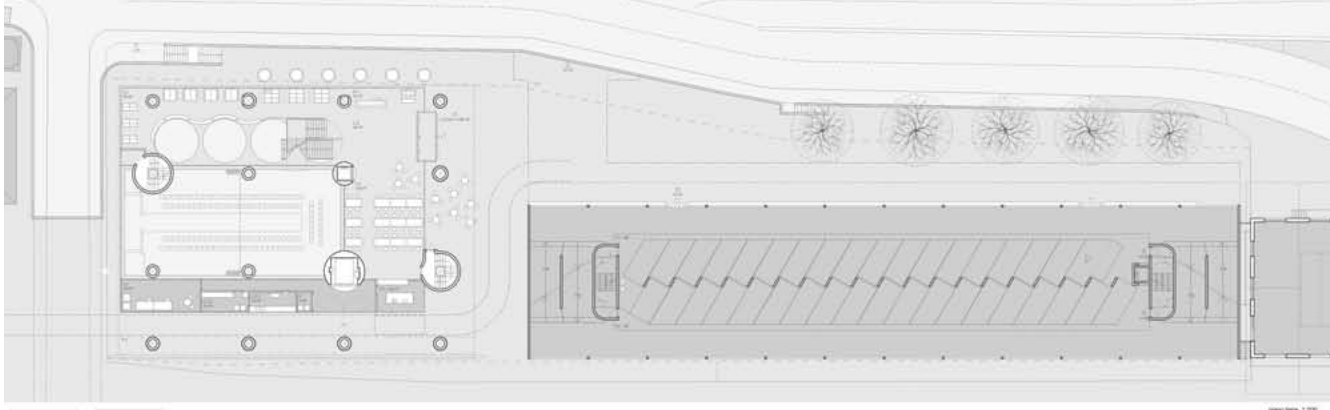


Impianti elettrici
 Come punto di partenza del concetto di impiantistica elettrica, è stata studiata la disposizione dei locali elettrici principali e secondari, con l'obiettivo di condurre tutti gli aspetti legati all'approvvigionamento elettrico, alla flessibilità futura, all'ottimizzazione della gestione e della manutenzione.
 In questo senso si sono previsti i seguenti spazi e impianti elettrici:
Locali elettrici principali - Al livello 1 si prevede la realizzazione della centrale elettrica principale in cui verrà installato il quadro elettrico principale con l'interconnessione alla rete elettrica pubblica, la misurazione dell'energia e l'impianto di compensazione dell'energia reattiva. Nei locali si installerà anche un UPS (gruppo di continuità) e il Centrale di Automazione di emergenza a cui verranno collegate tutte le lampade antiscuro e vie di fuga.
Al livello 11 si prevedono anche i locali LAN e i locali Server.
Locali elettrici secondari - Nei vari piani verranno collocati il locale elettrico per la distribuzione degli impianti a corrente forte e i locali informatici (C29) per il posizionamento dei Rack EDF. Al livello 11 dell'edificio si prevedono i locali tecnici dove verranno installati i vari distributori elettrici secondari per l'alimentazione dello stesso. La distribuzione ai quarti e ai sala secondari verrà realizzata a stella in presenza dei locali principali.
Sala elettrica C29 - Sono previsti due vani elettrici verticali, uno per la distribuzione degli impianti a corrente forte e uno per la distribuzione degli impianti informatici, entrambi trasferiranno all'interno dei locali elettrici secondari in modo da facilitare la manutenzione ed eventuali interventi futuri.
Distribuzione orizzontale - La distribuzione orizzontale verrà realizzata con canali elettrici a stella da cui si derivano le distinzioni secondarie incassate nella struttura in cemento armato, soluzione che permette di prevedere anche della scatola a pavimento puntuali presso i posti di lavoro, con le necessarie prese corrente forte e informatiche. In presenza della presa perimetrale verrà realizzato un vano tecnico orizzontale, che fungerà da canale completo integrato e che permetterà il trasporto delle apparecchiature elettriche fino all'unità finale.
Locali secondari C29 - Si prevedono i seguenti impianti: messa a terra, illuminazione ordinaria, illuminazione di emergenza, forza e calore, installazioni FVCS.
Locali centrali C29 - Si prevedono i seguenti impianti: cabling strutturato, controllo accesso, gestione degli allarmi tecnici e diffusione sonora (paraparlanti).
Locali elettrici C29 - Verrà realizzato un sistema di gestione dello stato (Building management) che permetterà sia l'alimentazione degli impianti in modo puntuale

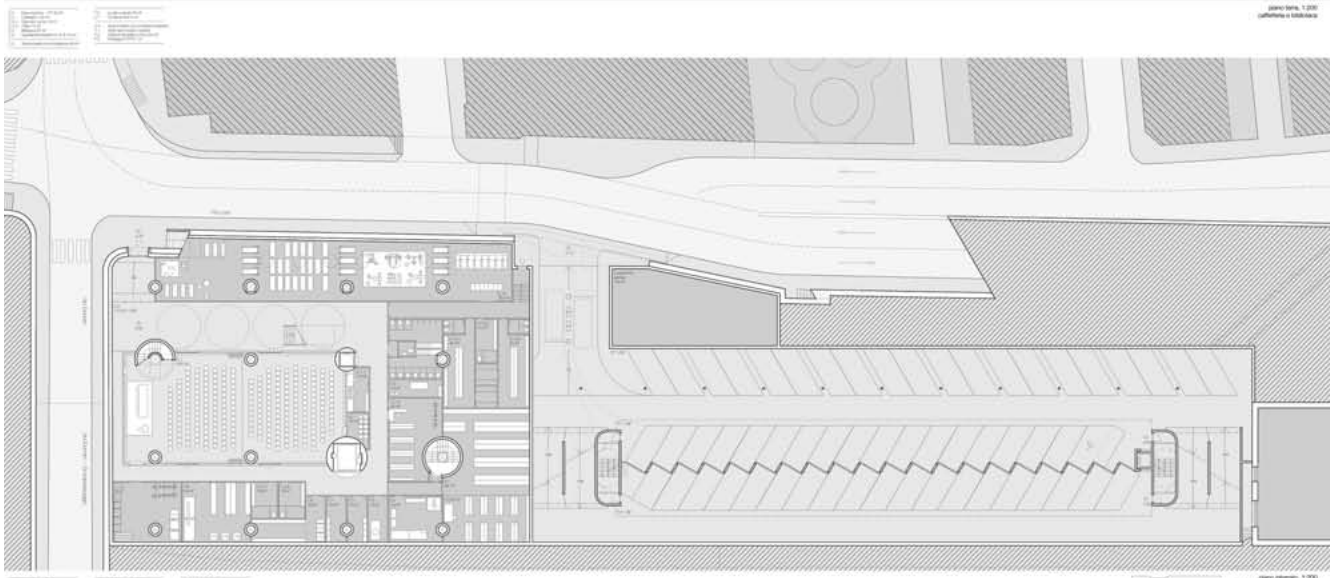
che centralizzato grazie anche all'installazione di una sonda metro. Si prevede la gestione della produzione solar, la gestione degli allarmi e degli impianti FVCS. L'azienda SIDA/STABLAB - Si prevede la realizzazione di un impianto fotovoltaico, dimensionato secondo le esigenze richieste dallo standard Mergate. La distribuzione ai quarti secondari verrà realizzata a stella in presenza del quadro elettrico.
 - Il parcheggio è concepito con una struttura a schivolo tradizionale in calcestruzzo armato con piani stabili, piani in sezione quadrata e in forme di archi di parabi in posizione protetta lungo il perimetro del sole e nuclei stabilizzanti alle estremità del edificio.
 La configurazione scelta agevola la circolazione e l'accesso ai parcheggi, risulta particolarmente favorevole alla messa in opera dei lavori di lavoro indipendenti e ripetitivi.
 Massa (Luce) - L'edificio scolastico e il parcheggio possono essere realizzati in modo tradizionale.
 Emergenti la copertura imitano la forma di scudo al livello di via Linate, sono realizzate in modo tradizionale in calcestruzzo armato, sono concepite in modo tale da assicurare una facile e rapida messa in opera.



È previsto per la scala e di transito per il parcheggio, il piano esigenze relative alla fascia della copertura e conseguentemente ai dettagli costruttivi conseguenti. Le richieste formulate dal bando di concorso trovano una soluzione ottimale (sia da un punto di vista funzionale che economico) nel progetto di due scale incombustibili.
 Scale CPT - L'edificio scolastico presenta una struttura portante a schivolo con maglia flessibile e nuclei stabilizzanti condotti con i piani. Questa configurazione permette di mantenere degli standard con edili tradizionali, favorendo l'aggiungo dei sala dimenzionando le luci ed eliminando i problemi di posizionamento, agevola il trattamento delle forze al terreno (zona delle fondazioni), distribuisce il peso delle locali principali su più elementi aumentando la robustezza alle azioni sismiche, permette alla struttura portante di dialogare con i nuclei stabilizzanti.
 Nell'ambito della seconda fase la struttura orizzontale bidirezionale per il costo dell'opera è stata ottimizzata ricorrendo alla maglia dei piani fino a contenere lo spessore dei sola in 25 cm.
 Escalaggio - Il parcheggio è concepito con una struttura a schivolo tradizionale in calcestruzzo armato con piani stabili, piani in sezione quadrata e in forme di archi di parabi in posizione protetta lungo il perimetro del sole e nuclei stabilizzanti alle estremità del edificio.
 La configurazione scelta agevola la circolazione e l'accesso ai parcheggi, risulta particolarmente favorevole alla messa in opera dei lavori di lavoro indipendenti e ripetitivi.
 Massa (Luce) - L'edificio scolastico e il parcheggio possono essere realizzati in modo tradizionale.
 Emergenti la copertura imitano la forma di scudo al livello di via Linate, sono realizzate in modo tradizionale in calcestruzzo armato, sono concepite in modo tale da assicurare una facile e rapida messa in opera.



piano terra, 1:200
Aut. Ing. Arch. Roma, Roma, Roma



piano primo, 1:200
Aut. Ing. Arch. Roma, Roma, Roma

Inserimento nel progetto di interscambio, traffico e posteggi
 Il progetto contempla la completa separazione dei flussi veicolari e pedonali, particolarmente apprezzabile dal punto di vista della sicurezza. I posteggi sono concepiti in un'unica autorimessa, situata nel nuovo corpo edificio, situato tra la scuola CPT e la stazione grande velocità FR3. L'autorimessa si connette alla rete stradale in un solo punto, situato in via Lino, e dispone di adeguati collegamenti pedonali centrali con la nuova piazza. Il traffico veicolare legato ai posteggi non interagisce quindi mai con quello pedonale, né non in relazione ai percorsi interni all'autorimessa (arredi dei posteggi). I flussi pedonali sono organizzati su livelli della nuova piazza sulla quale si svolge l'attività CPT. La piazza è concepita con via Motta e permette quindi di connettere in modo ideale i percorsi pedonali che si sviluppano lungo la strada, la stazione della stazione ferroviaria e delle fermate del trasporto pubblico su gomma. I collegamenti tra l'edificio e il centro città si è per contro sviluppato a livello inferiore, tramite un esclusivo nuovo sottopassaggio che collega direttamente a via Lino, mentre per agevolare i flussi pedonali realizzati con i quartieri a sud della fermata, l'edificio CPT dispone anche di un'entrata pedonale diretta dall'incrocio tra via Lino e via Durant.

I movimenti veicolari relativi ai fornitori sono sviluppati a partire dal settore A (area di sottopassaggio di via Durant) e con uscita su Motta attraverso la zona a traffico limitato e invasiore di marcia alla rotonda. Questi flussi, quantitativamente esigui e ben gestiti dal punto di vista temporale, sono quindi gli unici a transitare sulla piazza e posteriormente interagire con i flussi pedonali.

L'autorimessa è organizzata secondo il principio dei mezzi piani, in modo da sfruttare al meglio l'efficienza e l'efficienza della struttura albanese. Sono previsti in totale 5 piani, articolati su 11 mezzi piani, che consentono di realizzare il numero di posteggi richiesto e vengono nel contempo una funzionale segregazione dei percorsi secondo i quattro distretti previsti (Comune, CPT, FR3, Centro/CPE).

La piazza è sviluppata ad una quota centrale (P.1), rispetto alla quale l'edificio si sviluppa con un ulteriore piano inferiore (P.2) e quattro piani superiori (P.3-P.6) sui quali sono distribuite le diverse uscite corse da schema. La disposizione dei posteggi, le loro dimensioni e i parametri geometrici della rampa e delle aree di manovra e circolazione sono sviluppati secondo le raccomandazioni della norma VCE (D. 645/2014) (posteggi ad uso pubblico). La scelta del sistema a mezzo piani e il livello particolarmente razionale in relazione alle condizioni di visibilità necessarie per consentendo gran parte del movimento veicolare.

Il progetto è sviluppato in un unico blocco, con un unico sistema di circolazione e di servizio. La scelta del sistema a mezzo piani e il livello particolarmente razionale in relazione alle condizioni di visibilità necessarie per consentendo gran parte del movimento veicolare.

Il progetto è sviluppato in un unico blocco, con un unico sistema di circolazione e di servizio. La scelta del sistema a mezzo piani e il livello particolarmente razionale in relazione alle condizioni di visibilità necessarie per consentendo gran parte del movimento veicolare.

Autore e competenti nelle fasi successive del progetto, così da ponderare in modo compiuto le gestioni della circolazione stradale e pedonale su via Lino davanti della costruzione del nodo intermodale, l'eventuale introduzione del regime di zona 30, i condizionali di visibilità e gli aspetti relativi alla concezione del muro storico. E ad esempio gli aspetti relativi a tutti i percorsi anche la possibilità di realizzare la carreggiata stradale presso l'accesso all'autorimessa, così da collegare una moderazione del traffico alla rete e segnare l'entrata nell'area zona 30 e garantire i condizionali di visibilità necessari per consentendo gran parte del movimento veicolare.

Fine della costruzione
 I capitolati sagittari riassumono i principi cardine attorno ai quali è stato sviluppato il progetto dal punto di vista energetico e della fascia della costruzione e sviluppano gli aspetti per i quali è stato richiesto o desiderato un approfondimento. In particolare l'analisi delle emissioni e i consumi derivanti dal traffico stradale e ferroviario hanno portato alla valutazione della tecnica della facciata dell'edificio e alla determinazione delle caratteristiche di funzionamento degli elementi di facciata dell'edificio. Inoltre sono stati approfonditi il dimensionamento e il posizionamento dell'impianto fotovoltaico nel progetto.

Conoscenza e capacità di applicare le conoscenze
 Il progetto è definito nella sviluppo di due corpi principali costituiti dal centro professionale e dall'aula per i posteggi. Il progetto architettonico dell'edificio destinato alla scuola, dal punto di vista energetico e tecnico, è stato sviluppato allo scopo di giungere ad un equilibrio tra rispetto esigenze energetiche secondo standard Meravigli (come da richiesta RUEP per edifici pubblici), le esigenze di confort termico ed acustico, i consumi energetici, ottimizzazione funzionale degli spazi e scelta tecnologica dell'edificio stesso.

Di seguito riportiamo i punti principali riguardanti il concetto energetico:

- Forma: la forma dell'edificio risulta compatta, tale forma permette una

minimizzazione delle perdite termiche per trasmissione e quindi una riduzione del fabbisogno di riscaldamento dell'edificio. Il rapporto di forma tra superficie energetica e sviluppo dell'involucro è quindi ottimizzato.

- Isolamento termico: i principali elementi dell'involucro (tetto, pareti verso esterno e verso terra, pavimenti verso terra, verso esterno e verso locali non riscaldati) sono isolati esternamente con spessore e materiali che permettono il raggiungimento di un elevato scolarimento termico come anche le ampie finestre realizzate con lise a vetri performanti: tale configurazione riduce le dispersioni termiche e di conseguenza il fabbisogno energetico per il riscaldamento.
- Protezione solare esterna: motole griglia a tapparelle o tende esterne gestite in modo automatico da una sonda esterna sulla base della temperatura e intensità dell'irraggiamento solare, in modo da proteggere i locali dall'irraggiamento solare in estate ed inoltre così problematiche di surriscaldamento interno, riducendo il fabbisogno di raffreddamento.
- Ottimale illuminazione naturale degli spazi con luce diffusa attraverso la vetrata che può essere sfruttata durante il periodo invernale ed estivo a favore di un ridotto utilizzo dell'illuminazione artificiale degli ambienti.
- Estrazione calore e confort interno: La climatizzazione invernale ed estiva nei locali avviene tramite pareti radianti ad elevata inerzia termica (ITSE) integrati nel solaio in laterizi sp. 20 cm.
- Isolamento termico della costruzione: La scelta compatta architettonica ha portato alla formazione di un edificio a base quadrata di forma molto compatta rispetto ai più tetti con forti spessori verso esterne orientamenti.
- Dal punto di vista tecnologico l'edificio è caratterizzato da una struttura portante principale verticale e planare ad una struttura orizzontale costituita da solaio per i beton con lamperoni esterni di tipo leggero, in particolare sono previsti i seguenti elementi tecnici:
 - Facciate esterne ad elevate prestazioni costruite da cementi basati su argilla ad elevate prestazioni termiche e foniche; pareti spesse "bidirezionali" ad elevate prestazioni termiche e foniche con parapetto esterno prefabbricato in beton ed

intermedie vetrata, contrappeso parapetto con impianti tecnici (RVCV) - soletta interna massiccia - soletta in beton, rivestimento di pavimento con funzione anticadute e pareti forate.

- Soletta a copertura massiccia: tra i mattoni principali, soletta in beton, strati soletta termica, impermeabilizzazione, sotto-vetrata esterne.
- Il progetto architettonico prevede una composizione di facciate esterne su tutti i fronti con presenza di ampie superfici vetrate che permettono:
 - Ottimale bilancio termico invernale con riduzione dispersioni termiche dovute ai serramenti ed apporti solari estivi.
 - Ottimale confort invernale grazie alla presenza di aperture vetrate su tutti i fronti e protezione solare con lamelle orizzontali orientabili.
 - Buon bilancio energetico estivo con riduzione apporti solari estivi mediante apporti solari tramite protettori solari adeguati.
 - Più benessere in edifici realizzati con sistemi leggeri di involucro esterno e comunque caratterizzato da un clima spaziale termico interno efficace che permette di limitare i fabbisogno energetico durante il periodo estivo e massimizzare lo sfruttamento degli apporti solari ed interni primari e apparecchiature durante il periodo invernale. Tale possibilità è data prevalentemente alla presenza di soletta in beton isolata in parte fissata con pareti in forato.
 - Dati questi possibili dimensionamenti durante il periodo invernale ed estivo gli ambienti interni con un ridotto dispendio energetico e nel rispetto delle esigenze da regolamento Meravigli.
 - Venti da particolare attenzione il confort acustico degli occupanti, in riferimento alle norme, con interventi esecuti e:
 - Limitazione delle intrusioni sonore da ambiente esterno in particolare durante il traffico ferroviario grazie alla presenza di elementi antibalun ad adeguamento: trascorrendo i livelli di approfondimento tecnici che nel progetto di ventilazione meccanica per ridurre la necessità di aperture meccaniche invernali.
 - Acustica interna con creazione di adeguati pavimenti dove si usano spazi occupati, riduzione dei disturbi dovuti a rumori dei impianti RVCV con adeguati



sezione trasversale autorimessa P.01, 1:200



sezione trasversale P.01, 1:200

interiori estivi e sugli impianti estivi.

- Acustica di sala: verranno studiate le soluzioni più idonee per limitare il riverbero all'interno dei locali ricettivi senza precludere gli atti esecutori con strutture mediante rivestimenti fono assorbitori ad elevata efficacia.
- Edificio sarà caratterizzato da un ottimo illuminamento naturale grazie alle presenza di:
 - Aperture aperte su tutti i fronti ben rapportate alle dimensioni dei locali
 - Presenza di sistemi di protezione solare con lamelle orientabili (con eventuali microstrutture in funzione delle esigenze architettoniche e funzionali).
 - Al fine di conseguire la certificazione Meravigli, dal punto di vista impiantistico RVCV ed elettrico, sono previsti i seguenti accorgimenti:
 - Produzione e distribuzione calore e freddo tramite sistemi ad elevata efficienza;
 - Ventilazione degli spazi interni con sistemi di controllo della portata d'aria in funzione del bisogno con monitoraggio qualità aria interna mediante sonde CO2 e quindi razionalizzazione dei consumi aria con conseguente riduzione dei consumi energetici.
 - Realizzazione di impianto fotovoltaico di elevata potenza (inoltre di 100-170 kWh) per produzione ed autoconsumo energia elettrica.

Dal profilo ambientale l'edificio si realizza con la realizzazione dell'edificio di materiali facilmente riciclabili, come descritto nei precedenti paragrafi, riduce l'impatto ambientale dello stabile riducendone l'energia grigia caratteristica. La copertura a verde esterno prevista permette altresì la mitigazione della radiazione solare su copertura con conseguente limitazione della formazione di isole di calore urbane.

Tabella Sintesi prestazioni ambientali del progetto
 L'edificio verrà edificato su di un terreno con una buona inerzia termica. L'edificio verrà edificato su di un terreno con una buona inerzia termica. L'edificio verrà edificato su di un terreno con una buona inerzia termica. L'edificio verrà edificato su di un terreno con una buona inerzia termica.

stata più a Nord.

- Rumore stradale: è stato approfondito l'impatto del rumore proveniente dalla strada di accesso all'area limitata al progetto quali via Manzoni, Via Lino, via Motta e via Durant.
- Rumore ferroviario: il rumore proveniente dal traffico ferroviario di tipo civile ha ricade emessiva e non rappresenta un problema anche nella situazione diurna del progetto.
- L'istituto invece analizzato il rumore derivante dal traffico ferroviario commerciale proveniente dall'area di scartamento commerciale più a Nord. Per quest'area non ci sono emissioni rilevanti quindi il caso base è quello di una strada di accesso alla stazione di Chivasso.
- L'analisi ha evidenziato valori plausibili di emissione di traffico ferroviario inferiori ai valori limite di emissione in fascia diurna (64-22) per il grado di sensibilità del comparto di progetto (FR3) anche per le fasce più esposte al traffico mentre la possibilità critica sono state riscontrate solo per la fascia notturna (22-0) e quindi fuori dall'orario di esercizio previsto dall'edificio di progetto.
- Pertanto le emissioni alle aperture dei locali sensibili al rumore di progetto (rispetto a LA per 60-100 dB(A) per i giorni) sono al di sotto della soglia di emissione.
- Rumore stradale: il traffico veicolare che riguarda la via di interesse del progetto è oggetto di modifica ed è stato analizzato da uno specialista del traffico in modo da ottenere una previsione plausibile rispetto al traffico veicolare sulla quale fare le valutazioni di emissione fonica.
- Inoltre quali la zona di studio fosse stata su tutta via Manzoni e tutta via Lino (1-100, ex LPR) Progetto di manomissione ferroviaria - Comune di Chivasso e la destinazione di tutta la strada all'uso di traffico di servizio (ricordo notturno) di questi (100/100) movimenti a circa 400 movimenti (anche considerando movimenti per il traffico in ingresso generato dal parcheggio di piazza rispondente all'autostrada).
- Questa riduzione di movimenti riduce notevolmente anche le emissioni attuali le



etna delle nuove emissioni è stata studiata con un modello di calcolo numerico bidimensionale mediante il software Air Flow 4, al fine di determinare le emissioni sonore provenienti dalla nuova valutazione del traffico stradale alle finestre da collocare nel numero di nuovo edificio.

I risultati ottenuti confermano che le emissioni alle aperture dei locali sensibili all'edificio di progetto (spettro 1/1) per O&B, S&A per il giorno e S&A per la notte non superano alcuna prestazione.

Elementi di insonorizzazione acustica di facciata – Sono stati anche valutati i valori di insonorizzazione degli elementi verticali di fine di ripetere le esigenze secondo la norma DA 111 e determinato che, sia considerando le emissioni da rumore ferroviario, sia quelle da rumore stradale, c'è la possibilità di avere elementi aggrafi senza protezione critica con potere insonorizzante di facciata pari a $R_{w, \text{eff}} + C_{w, \text{eff}} \geq 32$ dB.

Elementi provenienti dal progetto – Verranno presi tutti i provvedimenti necessari per limitare secondo OP le emissioni di impianti HVAC verso sia spazio aereo di edifici in risposta insonori nel rispetto dei principi di prevenzione.

Edificazioni – Al fine di compensare parte dei consumi elettrici dalle fonti degenerative (solare, eolico, fotovoltaico, idroelettrico, geotermico, ecc.), è necessario installare un impianto fotovoltaico adeguatamente dimensionato.

La pressione massima di potenza dell'impianto si aggira intorno a 110-170 kWp. Le superfici individuate per la posa dell'impianto sono principalmente i tetti delle scale e la facciata sud dell'adossamento. La progettazione sono stati studiati in accordo con le esigenze architettoniche e di prevenzione degli spazi interni sottile, sfruttando in questo via più facciate alla massimizzazione della produzione, sia per le superfici orizzontali parte facciate, sia per quelle verticali, facciate sud a sud.

Involucro edile

La concezione del sistema costruttivo dell'involucro tiene conto delle condizioni specifiche che caratterizzano la parete di insonorizzazione. Al piano sono viene impiegata una costruzione a montanti e traversi. Questa permette, visto il ridotto spessore di isolamento, un raggiungimento di ottimi valori U di soli 0,70 W/m²K. Nei cinque piani superiori la facciata viene divisa in due parti: isolamento termico e impermeabilizzazione sono garantiti da una costruzione ad elementi in metallo, che con uno spessore di 20 cm è sempre sufficiente in base di ogni piano. La parte vetrata di ogni elemento è composta da finestre fisse e finestre a ribalta alternate fra loro, apriti automaticamente verso l'interno e dotate di vetro triplo isolante (3x16 W/m²K). Esternamente le finestre sono dotate di un vetro stratificato di sicurezza. La parte inferiore opaca è costituita da una costruzione a pannelli in alluminio adiacente contenente materiale isolante con ottime proprietà fonoassorbenti. Un ulteriore protezione contro incidenti rivestiti lungo la facciata, viene garantita da una banda orizzontale esterna di elementi prefabbricati in calcestruzzo, provvisti di una parte in rilievo che funge da gocciolatoio e protezione dalle intemperie. Per quanto riguarda la protezione solare, delle lamine a pannello vengono integrate esternamente fra i rivestimenti esterni e gli elementi isolanti. Oltre ad un semplice controllo meccanico della quantità di illuminazione naturale, l'intonaco nelle lamine può essere provvisto secondo parametri programmati ed automatizzati.

Oltre agli accorgimenti elencati, la facciata proposta attinge agli attuali e futuri valori minimi richiesti secondo le norme di base della costruzione (isolamento termico e acustico) e le problematiche riguardanti la statica (vento, sisma, ecc.) i valori di isolamento termico della parte vetrata sono di 0,70 W/m²K, mentre nella parte opaca sono addirittura di 0,30 W/m²K. Per quanto concerne la manutenzione, la facciata è facilmente accessibile dall'interno e dall'esterno con l'uso di piattaforme mobile.

Per quanto riguarda la facciata dell'edificio, è prevista sul lato nord una temperatura interna costituita da mattoni in cava e trama aperta tipo brick-

work, in modo da garantire una ventilazione naturale degli spazi interni (parte aperta superiore al 20%), i grandi mattoni sono connessi e stabilizzati da una trama armata in metallo. Questa stabilizza la muratura da distacco e vento in quanto connessa ai muri e calcestruzzo dell'isolato. Un elemento in calcestruzzo prefabbricato funge da fusto nella parte alta del traliccio in cava. Nelle parti inferiori, che protuberano temporaneamente contro la dispersione di calore mediante i cespugli laterali in PP montati da argente a linea menziona rivestita da un lamina in alluminio. Gli spessori isolanti esterni sono determinati in base alle direttive costruttive. Ogni sistema di distribuzione è munito di appositi organi di chiusura a taratura on/off interrompe la circolazione di acqua in caso di manutenzione e bilanciere centralmente i vari rami della rete.

Un concetto di insonorizzazione del calore permette di effettuare regolari controlli dei fabbisogni energetici elettrici di una climatizzazione energetica plurimetrica, sulla base di un eventuale suddivisione contabile dei costi di riscaldamento.

Riscaldamento, acqua calda e acqua – La rete del calore in ambiente è assicurata da un sistema di distribuzione termica nella massa fissa mediante la posa di serpentine fra i mattoni delle pareti in cava e del tetto. Questo sistema permette di ottenere altezze superiori di scambio termico con conseguente bassa temperatura di funzionamento. Ciò si riflette positivamente con un aumento dell'efficienza del produttore di calore.

La temperatura ambiente è regolata da singoli termostati posizionati in ogni locale all'altezza di 180cm protetti da lami di cava e dall'impaginato di legno. Ogni locale potrà regolare autonomamente la temperatura ambiente entro limiti prestabiliti. È inoltre previsto un controllo del riscaldamento in base ad un programma di occupazione dei locali.

Riscaldamento, confort acustico – Garantire il confort termico ed acustico è un pre-requisito per la certificazione Meravigli. Viene usata delle stabilie termiche conosciute anche durante la stagione più calda pertanto è prevista un sistema di climatizzazione opportunamente strutturata per tutto l'edificio. Per garantire un

minore impatto ambientale, anche per il riscaldamento viene fatto caso all'efficienza del sistema e sistemi di recupero pressioni nella distribuzione.

La zonazione sono dimensionata secondo le direttive Generali rispettando una perdita di carico R di 30 Pa/m. Ciò permette una riduzione del fabbisogno di corrente elettrica per la distribuzione dell'acqua e sistemi di pompaggio più piccoli.

La condotta sono collegate temporaneamente contro la dispersione di calore mediante i cespugli laterali in PP montati da argente a linea menziona rivestita da un lamina in alluminio. Gli spessori isolanti esterni sono determinati in base alle direttive costruttive. Ogni sistema di distribuzione è munito di appositi organi di chiusura a taratura on/off interrompe la circolazione di acqua in caso di manutenzione e bilanciere centralmente i vari rami della rete.

Un concetto di insonorizzazione del calore permette di effettuare regolari controlli dei fabbisogni energetici elettrici di una climatizzazione energetica plurimetrica, sulla base di un eventuale suddivisione contabile dei costi di riscaldamento.

Riscaldamento, acqua calda e acqua – La rete del calore in ambiente è assicurata da un sistema di distribuzione termica nella massa fissa mediante la posa di serpentine fra i mattoni delle pareti in cava e del tetto. Questo sistema permette di ottenere altezze superiori di scambio termico con conseguente bassa temperatura di funzionamento. Ciò si riflette positivamente con un aumento dell'efficienza del produttore di calore.

La temperatura ambiente è regolata da singoli termostati posizionati in ogni locale all'altezza di 180cm protetti da lami di cava e dall'impaginato di legno. Ogni locale potrà regolare autonomamente la temperatura ambiente entro limiti prestabiliti. È inoltre previsto un controllo del riscaldamento in base ad un programma di occupazione dei locali.

Ventilazione, unità di trattamento – Si prevede l'installazione di due unità di trattamento dell'aria concettualmente per il ricambio genero dell'aria delle seguenti zone:

- UTA 1 per aula uffici e fitness;
- UTA 2 per sala magna.

Durante il periodo estivo la ventilazione, grazie ad una parziale deumidificazione, ai supporti alle climatizzatori, i monoblocchi sono collocati sopra la copertura dell'edificio a tutto realizzati con una struttura idonea al posizionamento esterno. Questa disposizione della centrale di ventilazione utilizza i flussi di aria ricambiata la lunghezza dei canali e la dimensione dei vani baricchi. Le pale dell'elica fissa e l'isolamento dell'aria, sono disposti in maniera da evitare carichi termici, i monoblocchi sono predisposti con i seguenti componenti: filo aria fresca e aria aspirazione; batteria di riscaldamento; batteria di raffreddamento; separatore di

gioco, serbatoio di chiusura e bypass.

Mediatura, distribuzione – I canali sono realizzati in acciaio zincato colorato temporaneamente sul lato esterno mediante un rivestimento in una rete in acciaio e rivestiti con un foglio di alluminio ed una rete inox. La distribuzione verticale avviene all'interno di vani cavati che permettono di condurre l'aria nelle varie zone dell'edificio.

Al piano la distribuzione orizzontale avviene mediante canali in vista muniti del necessario organi di regolazione della portata. Ciò avviene mediante la regolazione della qualità dell'aria rivelata con appositi sonde CO2 ed un programma on/off.

Questo concetto di regolazione variabile del flusso consente in maniera ottimale le varie contemporaneamente riduzione di conseguenza le dimensioni degli impianti di ventilazione. L'attuamento dei compiti anti-condensa avviene mediante sensori di umidità previsti in base alle prescrizioni ASCA.

I locali ad alto con maggiore produzione di calore sono predisposti con un sistema di aspirazione magnetico a puntale onde evitare l'energia termica prodotta dai macchinari. Gli impianti di chimica leggera sono da produzione con apposite aspirazioni onde ridurre l'umidità in ambiente. A dipendenza delle installazioni disponibili può essere possibile espellere l'aria aspirata direttamente all'esterno in maniera indipendente.

Le finestre delle sale possono essere aperte individualmente permettendo una ventilazione naturale maggiorata parallelamente alla ventilazione meccanica. Ciò crea maggiore confort nell'uso degli spazi.

Ventilazione, autoalimentazione – In linea con la direttiva DM91 W/100/01 il garage interrato è munito di un impianto aspirazione con griglia di pavimento in a platea onde regolare all'interno i gas nocivi per la salute delle persone. L'installazione dell'aria avviene sotto il livello della cornice verticale sopra il filo dei vani scala. L'impianto è gestito attraverso sensori di qualità dell'aria ed un sistema di regolazione che varia la portata di aria in base alle reali necessità.

Impianti, sanitari, acqua calda e acqua – L'installazione acqua potabile avviene attraverso la rete dell'ACE 5A ad una pressione sufficiente e con la qualità necessaria all'uso diretto. È prevista una tabella di distribuzione e dei portatori per alimentare l'edificio in maniera autonoma. La distribuzione interna dell'acqua potabile avviene attraverso condotte resistenti alla corrosione e dimensionate secondo direttiva SSGA V0.

La produzione di acqua calda sanitaria è garantita dal sistema di riscaldamento centralizzato e viene assicurata da appositi accumulatori. La condotta dell'acqua calda sanitaria sono mantenuta in temperatura con una condotta di circolazione sanitaria. L'edificio rientra nella classe di rischio medio secondo DA95/01. È pertanto richiesto di prevedere tutti i necessari requisiti di sicurezza per garantire una produzione e distribuzione acqua a livello qualitativo dell'acqua in particolare l'acqua deve poter essere prodotta ad una temperatura di 60°C ed al punto di pellets non deve scendere sotto 50°C.

Tutte le condotte di acqua calda e fredda sono colorate mediante cospugli di guaine alle a ridurre la dispersione termica secondo DA95/01 e la formazione di condensa.

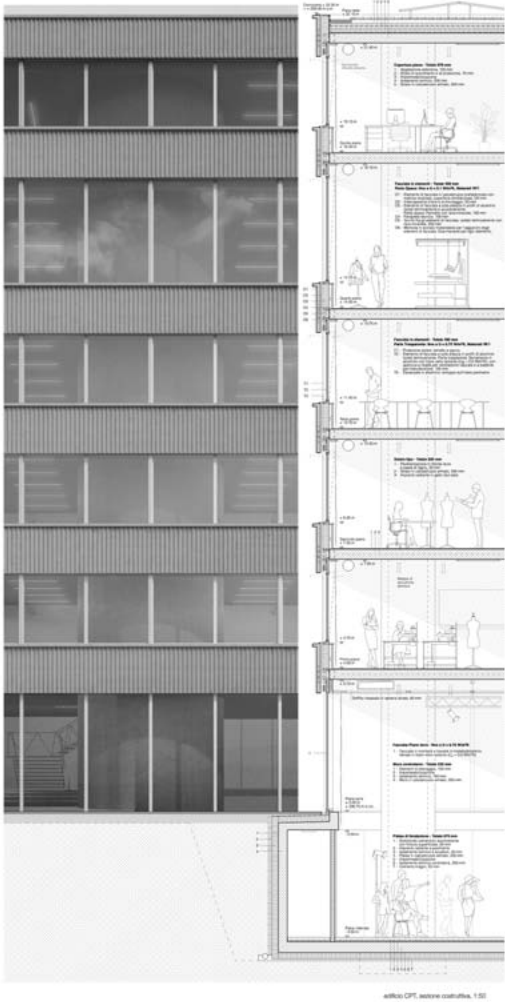
Impianti, sanitari, trattamento acque grigie – Le acque grigie sono raccolte e smaltite attraverso un sistema di smaltimento in HDPE, idoneo a contenere il riciccolo della collezione. Le acque grigie sono convogliate in condotte naturali verso la canalizzazione pubblica. La acque provenienti dal garage sono convogliate, mediante disassorbitori, in un pozzo di raccolta con impianto di pompaggio per elevare sopra il livello di rifugo ed immettere così nella canalizzazione pubblica.

Impianti, sanitari, smaltimento acque nere – Le acque nere provenienti dai bagni sono raccolte separatamente mediante condotte in HDPE isolate contro la formazione di condensa. La condotta sonda lungo il lato esterno (vedere sito) e raggiungere la canalizzazione pubblica.

Impianti, sanitari, acqua calda e acqua – L'installazione acqua potabile avviene attraverso la rete dell'ACE 5A ad una pressione sufficiente e con la qualità necessaria all'uso diretto. È prevista una tabella di distribuzione e dei portatori per alimentare l'edificio in maniera autonoma. La distribuzione interna dell'acqua potabile avviene attraverso condotte resistenti alla corrosione e dimensionate secondo direttiva SSGA V0.

La produzione di acqua calda sanitaria è garantita dal sistema di riscaldamento centralizzato e viene assicurata da appositi accumulatori. La condotta dell'acqua calda sanitaria sono mantenuta in temperatura con una condotta di circolazione sanitaria. L'edificio rientra nella classe di rischio medio secondo DA95/01. È pertanto richiesto di prevedere tutti i necessari requisiti di sicurezza per garantire una produzione e distribuzione acqua a livello qualitativo dell'acqua in particolare l'acqua deve poter essere prodotta ad una temperatura di 60°C ed al punto di pellets non deve scendere sotto 50°C.

Tutte le condotte di acqua calda e fredda sono colorate mediante cospugli di guaine alle a ridurre la dispersione termica secondo DA95/01 e la formazione di condensa.



Rapporto della giuria

La giuria ha apprezzato l'impostazione urbanistica generale del progetto, in particolare il carattere sequenziale dei corpi posti sullo zoccolo ferroviario. La continuità generata da questa sequenza di costruzioni lungo i binari risulta una strategia logica; così come lo è la netta scissione dei contenuti che distingue i due nuovi fabbricati anche dal punto di vista volumetrico.

La scelta di porre il posteggio in continuità dei depositi è coraggiosa e delega alla nuova scuola la definizione dello spazio pubblico a est, verso la stazione con il nodo intermodale e verso il terminale dell'isolato antistante descritto da Via Livio e Via G. Motta. La giuria considera positivamente il carattere pubblico dell'attacco a terra del nuovo edificio scolastico e la netta scissione dei flussi pedonali e veicolari che il progetto propone.

Meno convincente, e chiara, è porsa la gestione delle relazioni con il contesto verso sud e ovest. Questa mancanza di chiarezza non ha aiutato a comprendere il tipo di rapporto ricercato con i marciapiedi ferroviari e la spazialità dei binari e con l'area confinante a ovest.

Pur apprezzando la ricerca sugli equilibri e sulle gerarchie tra le costruzioni proposta dagli autori, il progetto non riesce a

convincere nella gestione delle relazioni volumetriche e delle transizioni tra l'autosilo, il magazzino dell'FFS e la nuova scuola. Ciò sembra trovare riscontro anche nella qualità degli spazi e dei percorsi generati nelle zone di transizioni che paiono troppo residuali e che sembrano subire l'incombenza delle costruzioni. Poco convincente risulta anche la scelta di un trattamento differenziato dei due fronti dell'autosilo che paiono difficilmente compatibili e rendono difficile la comprensione dei riferimenti alla loro origine.

Per quanto riguarda le decisioni tipologiche e architettoniche, si apprezza la volontà d'interpretare la destinazione della funzione attraverso una ricerca strutturale e spaziale. La ricerca di un concetto tipologico specifico tematizzato alla destinazione del CPT è stata molto apprezzata, ma purtroppo non convince in quanto promiscua rispetto alla struttura. Rimane inoltre a livello di intenzioni la ricerca di un impianto distributivo alternativo che resta, in realtà, ancora tradizionale. Contrariamente all'approccio iniziale, il risultato appare eccessivamente formale e incapace di generare relazioni conseguenti negli ambienti sia di circolazione che didattici.

L'organizzazione dell'autosilo risulta compatta ed efficiente.

Quinto rango **Quinto premio**

Architetto Pessina Architetti
Via G. Motta 12, 6900 Lugano

Ing. civ. Ingeni SA Zürich
Technoparkstrasse 1, 8005 Zurigo

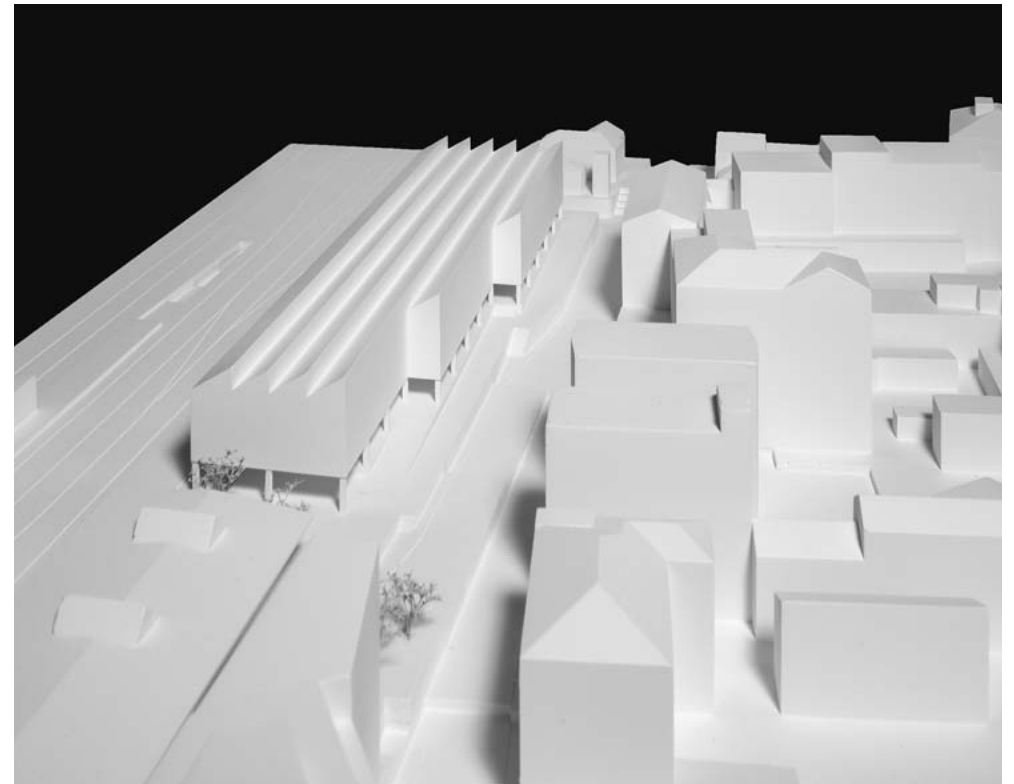
Ing. RVCS Studio d'ingegneria Visani Rusconi e Talleri SA
Centro Carvina 2, 6807 Tavernes

Ing. Elettrotecnici Elettroconsulenze Solcà SA
Via Greina 3, 6900 Lugano

**Fisico della
costruzione** Evolve SA
Via del Tiglio 2, 6512 Giubiasco

**Spec. sicurezza
antincendio** Swiss Safety Center SA
Via San Gottardo 77, 6900 Lugano-Massagno

**Ingegneria
del traffico** Brugnoli e Gottardi, ingegneri consulenti SA
Via Praccio 5, 6900 Massagno





SPAD ESTERNA

Lo spazio esterno della nuova scuola presenta un'offerta variegata di situazioni che favoriscono in egual misura il gioco libero e lo studio pubblico. In ogni parte del giardino si susseguono i giardini, i cortili e i piazzoni. L'edificio è articolato nel tessuto urbano limitando ampiamente la città, favorendo l'interazione tra i diversi livelli, diventando così parte attiva e integrante del tessuto urbano.

CONTESTO URBANO 1500

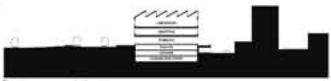
Il progetto del nuovo centro polifunzionale ricomincia dal tessuto di Cassino e interviene in un'area di forte carattere urbano ed edificato in una posizione cruciale dal punto di vista urbano. L'area è la nuova scuola.

Il progetto trova riferimento nelle caratteristiche morfologiche e materiali del luogo, così come nel bagaglio storico e monumentale del costruito lungo l'intero asse ferroviario. La rilevanza è il rapporto ad una scala ferroviaria, provocando la rinascita dell'asse della stazione ferroviaria e aprendo allo stesso tempo uno spazio di respiro urbano verso il centro cittadino, dichiaratamente appartenente al suo carattere pubblico, con un piano terra aperto e accessibile e gli spazi che offrono l'intimità industriale della scuola.

Il nuovo edificio si integra in rapporto con le caratteristiche degli spazi esistenti: da un lato prosegue la longitudinalità lungo l'asse, e dall'altro si rapporta con gli edifici del centro storico, riproponendo il rapporto urbano tra l'edificio nuovo, l'edificio esistente e il tessuto urbano. Il nuovo edificio si integra in rapporto con le caratteristiche degli spazi esistenti: da un lato prosegue la longitudinalità lungo l'asse, e dall'altro si rapporta con gli edifici del centro storico, riproponendo il rapporto urbano tra l'edificio nuovo, l'edificio esistente e il tessuto urbano.

ARCHITETTURA

I caratteri della rilevanza industriale, quali le ampie spaziature, la semplicità del sistema costruttivo e il pragmatismo organizzativo, sono tradotti in un edificio pubblico. La vocazione intrinseca del luogo e l'identità della scuola definiscono il carattere dell'architettura. L'edificio si propone come un insieme di spazi funzionali, un piano terra pubblico in continuità con gli edifici, un secondo piano dedicato alle attività e i laboratori di lavoro aperto.

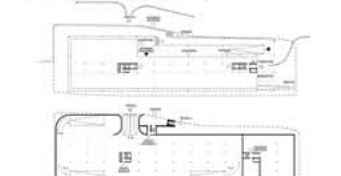


PERCORSI E ACCESSI

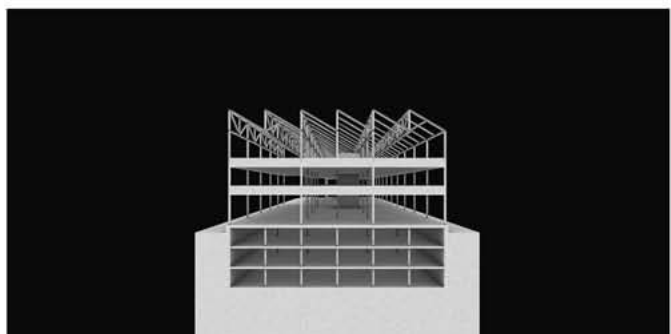
Il sito è attraversato da un importante flusso veicolare e pedonale, che interessa l'edificio pubblico. L'intercambio ferroviario è il centro urbano. Il progetto definisce un sistema organizzativo di percorsi, determinando un edificio aperto alle attività funzionali.

L'accesso pedonale principale alla scuola è situato alla guida dei bus, verso la stazione ferroviaria ad una scala rispetto per i ciclisti e il loro traffico. Il nuovo edificio si integra con il tessuto urbano esistente, favorendo l'interazione tra i diversi livelli, diventando così parte attiva e integrante del tessuto urbano.

La struttura interna dell'edificio presenta una chiara organizzazione delle funzioni, articolando secondo una precisa gerarchia. I nuclei sono sviluppati secondo le previsioni ambientali e permettono l'intero edificio per rispondere alle esigenze di un edificio pubblico. L'edificio si propone come un insieme di spazi funzionali, un piano terra pubblico in continuità con gli edifici, un secondo piano dedicato alle attività e i laboratori di lavoro aperto.



Schema accessi al piano terra e al piano interrato



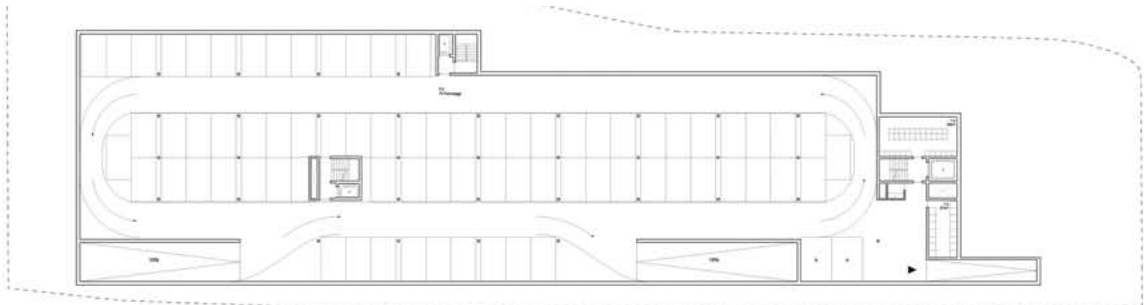
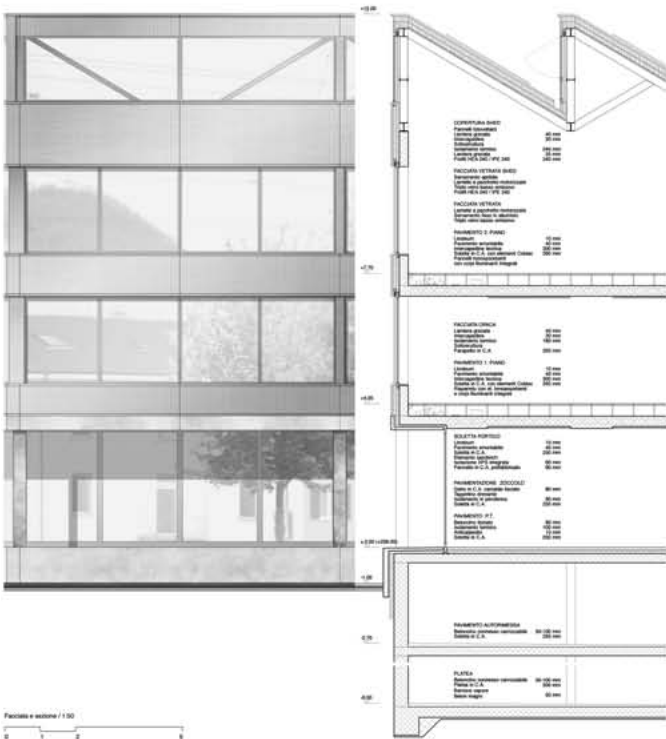
Lo spazio sotto il portico rappresenta una loggia sulla città del forte carattere pubblico. Lo spazio d'accesso alla scuola protegge e condiziona il nuovo piazzale della stazione, ponendo un affaccio sulla città ed un luogo d'attrazione per l'intera comunità.



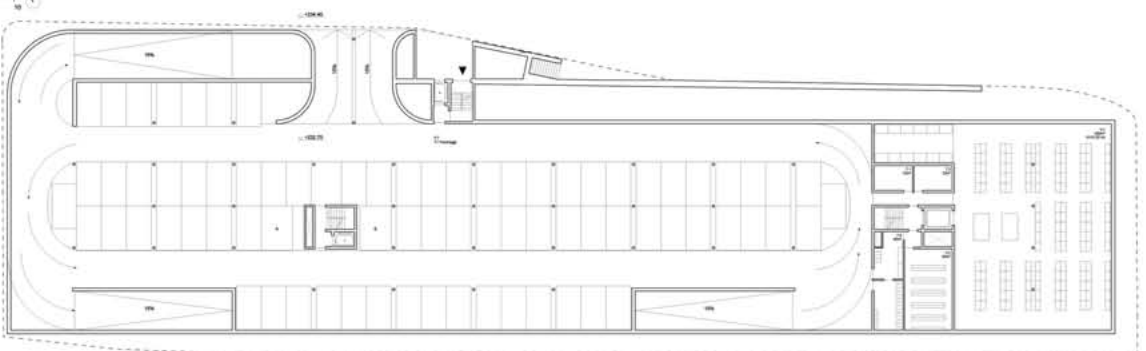
Lo spazio sotto il portico rappresenta una loggia sulla città del forte carattere pubblico. Lo spazio d'accesso alla scuola protegge e condiziona il nuovo piazzale della stazione, ponendo un affaccio sulla città ed un luogo d'attrazione per l'intera comunità.



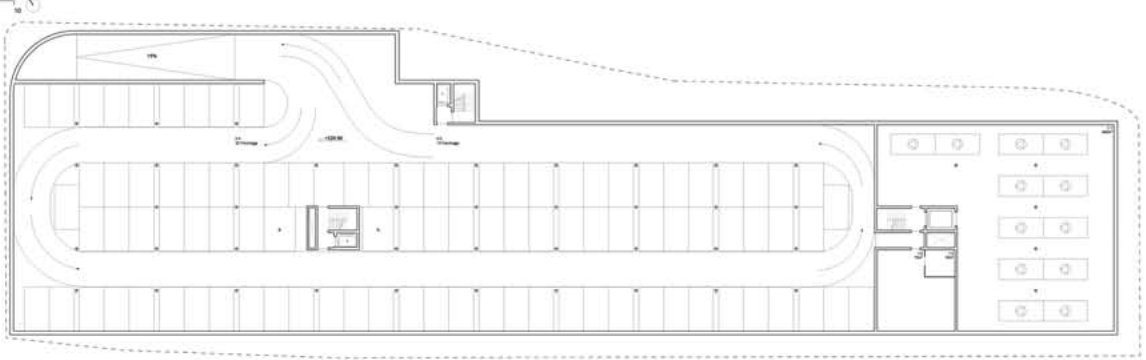
Interior effect of security plans presented in illumination study, con gli stadi della hall che porta nelle spesse una luce diffusa e costante



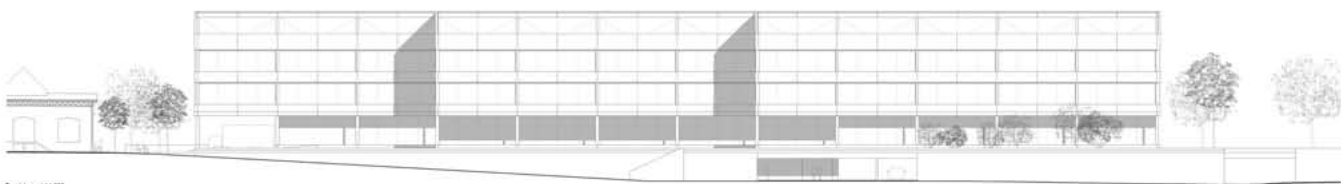
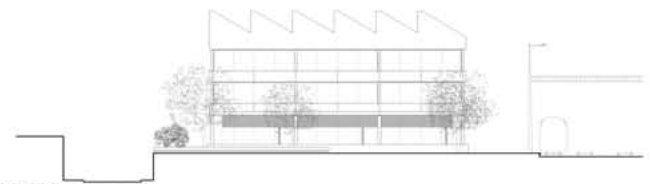
Pianta piano 1 / 1:200

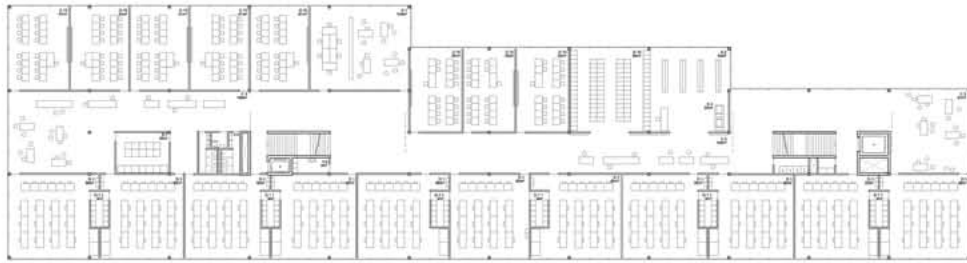


Pianta piano 2 / 1:200

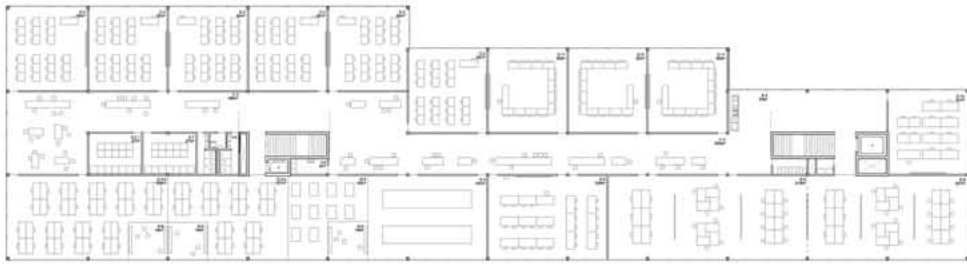


Pianta piano 3 / 1:200

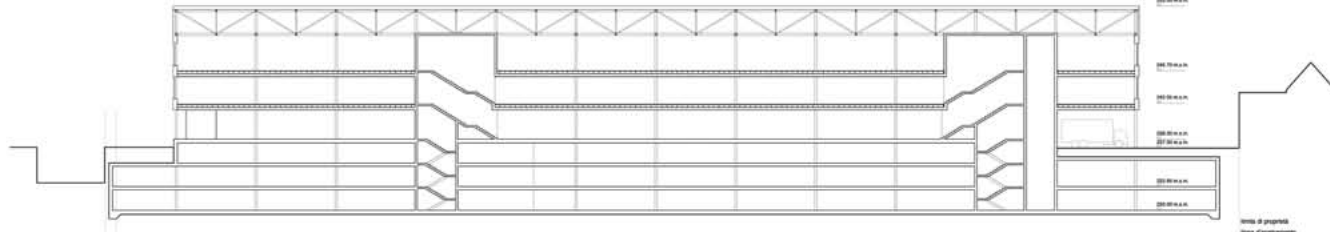




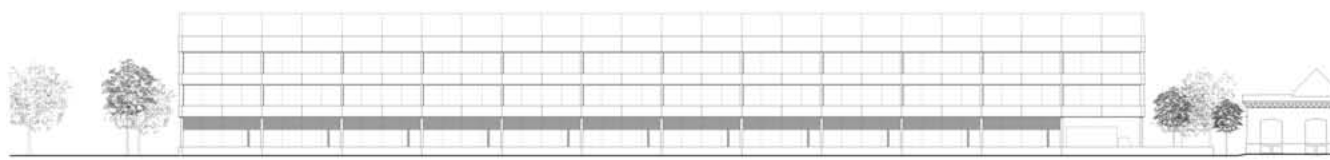
Piano primo piano 1:200



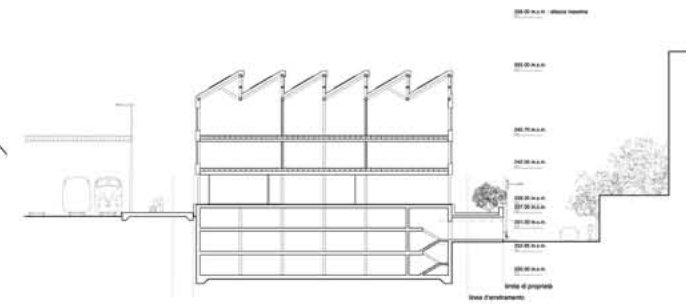
Piano secondo piano 1:200



Sezione longitudinale 1:200



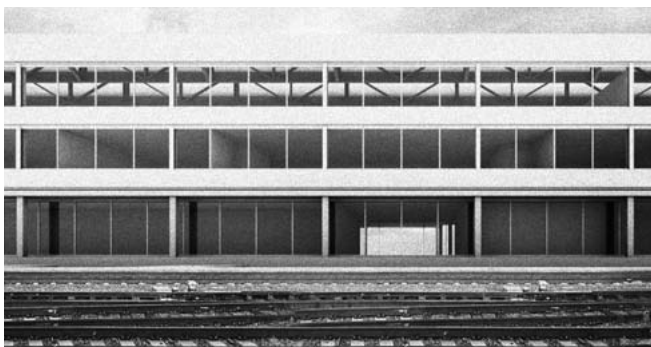
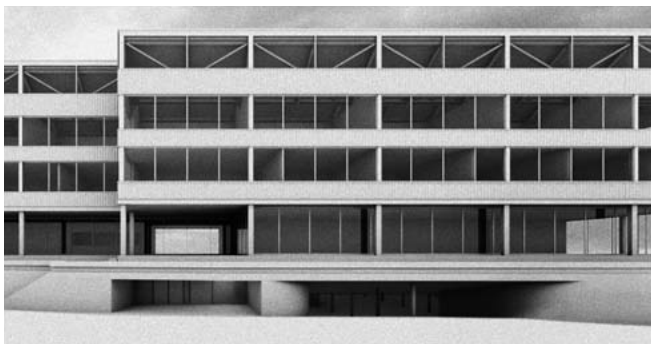
Facciata sud 1:200



Sezione trasversale 1:200



Facciata nord 1:200



Rapporto della giuria

La giuria ha apprezzato la volumetria sfrangiata sul lato nord del sedime lungo Via G. Motta che, con i portici che l'accompagnano, crea un collegamento diretto e facilmente percepibile tra le differenti entrate del centro scolastico e la stazione ferroviaria.

Un secondo aspetto legato all'impianto generale ad aver suscitato interesse è il distacco del volume dal sottopasso Dunant. L'ampia vetrata del piano terra che lo accompagna, orienta il progetto verso ovest rendendo l'area lungo i binari, che si sviluppa parallelamente a Viale R. Manzoni, facilmente accessibile. In linea generale, l'aspetto architettonico dell'edificio, che ben coniuga la funzione scolastica con il carattere di laboratorio proprio di un atelier di progettazione e confezione di abiti, è stato apprezzato.

Tuttavia, i numerosi dislivelli e collegamenti tra la parte superiore del terreno e la strada sottostante risultano eccessivamente frammentati e la necessità di creare un secondo zoccolo di riferimento per la nuova scuola sopra lo zoccolo esistente risulta ridondante dal punto di vista architettonico e incomprensibile dal punto di vista funzionale.

Per quanto riguarda le spazialità interne risulta di difficile comprensione la disposizione identica delle distribuzioni conside-

rato che il corridoio centrale dell'ultimo piano può approfittare di una grande generosità sia in termini di luce che di aria naturale, mentre lo stesso identico corridoio al piano inferiore è completamente sprovvisto sia dell'una che dell'altra.

Sesto rango **Sesto** premio

Architetto Mario Botta architetti
Via Beroldingen 26, 6850 Mendrisio

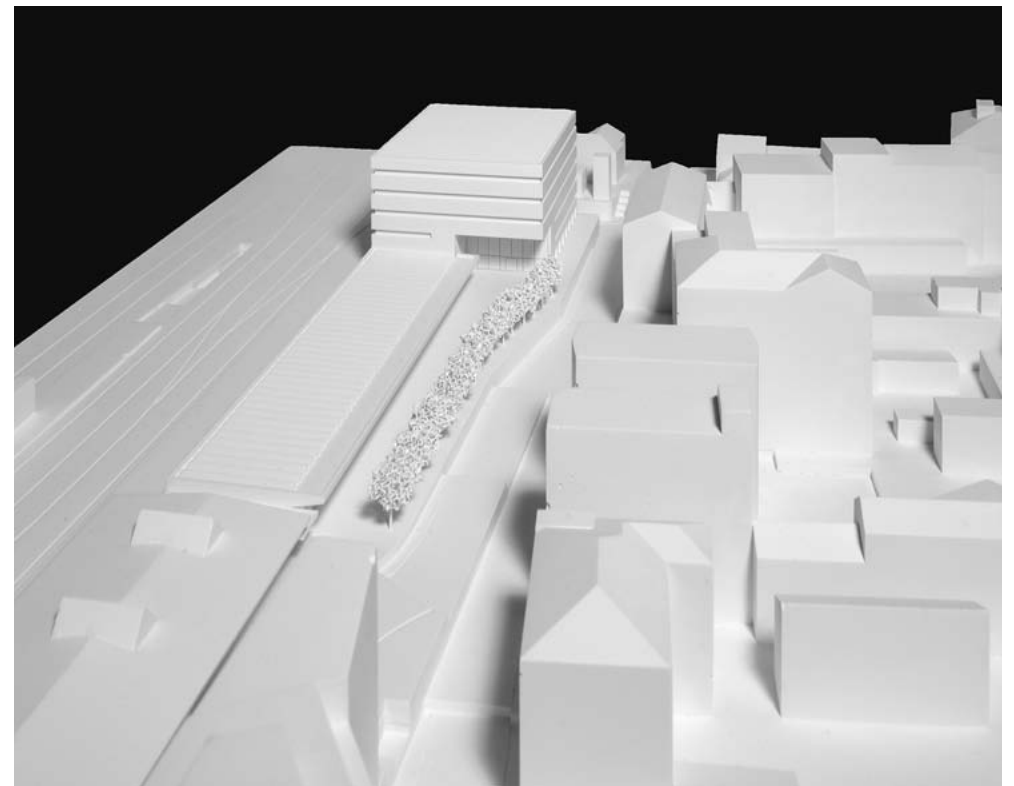
Ing. civ. Brenni Engineering SA
Via G. Andreoni 2, 6850 Mendrisio

Ing. RVCS Rigozzi Engineering SA
Via F. Zorzi 6, 6512 Giubiasco

Ing. Elettrotecnici Elettroconsulenze Solcà SA
Via Greina 3, 6900 Lugano

**Fisico della
costruzione** Mawi Energie SA
Viale Portone 43, 6500 Bellinzona

**Spec. sicurezza
antincendio** Studio Marcionelli & Winkler + Partners SA
Via F. Pelli 2, 6900 Lugano



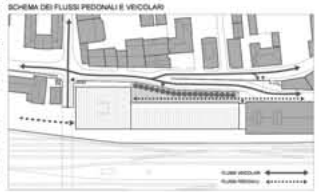
RELAZIONE TECNICA

Scelta progettiva

Il progetto della personalità di forma e dello stile delle volumi di Classe è risultato così l'adattamento e l'evoluzione di un unico tipo di "contenitori" composti dalle volumi, definite strutture delle volumi e in un piano pubblico spazio aperto.

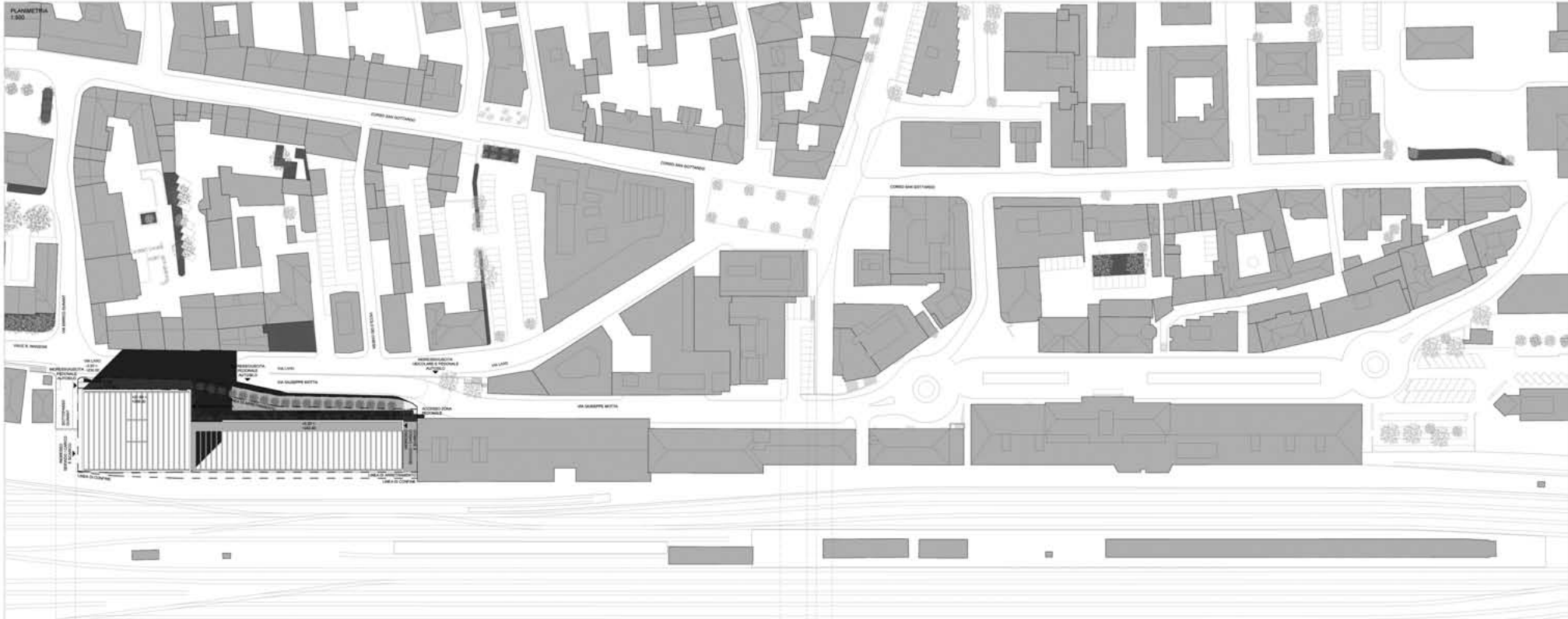
Le scelte

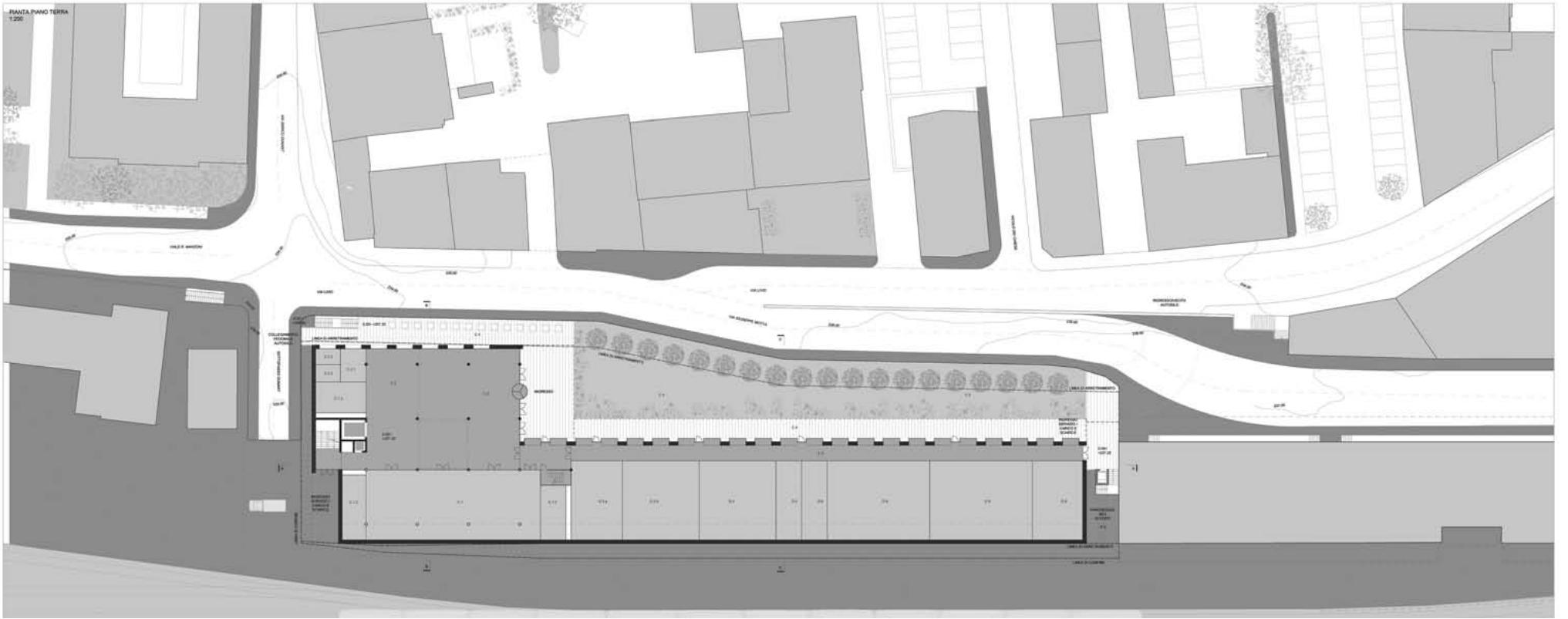
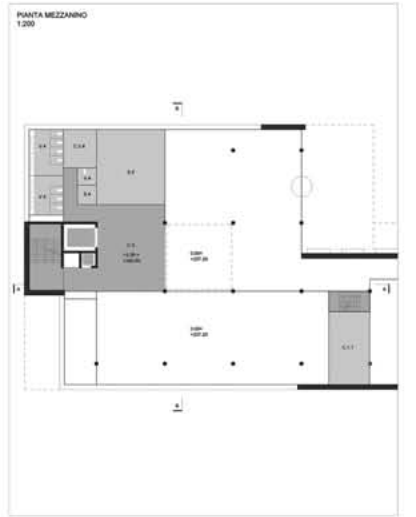
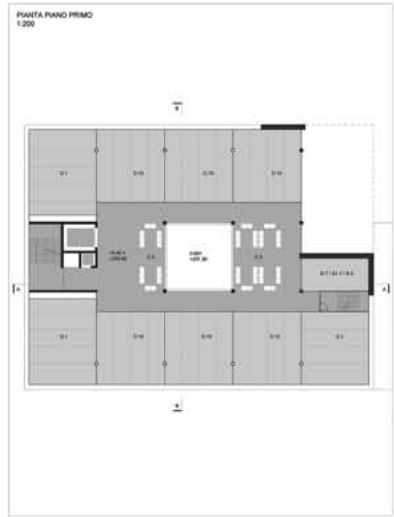
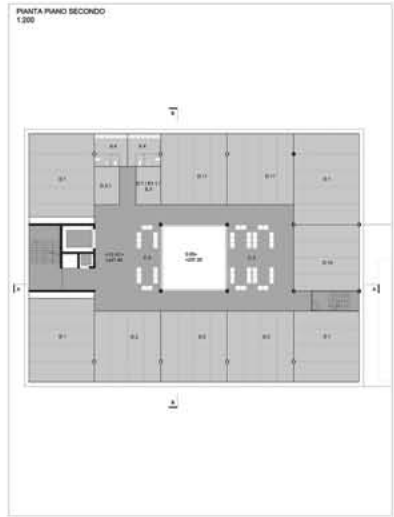
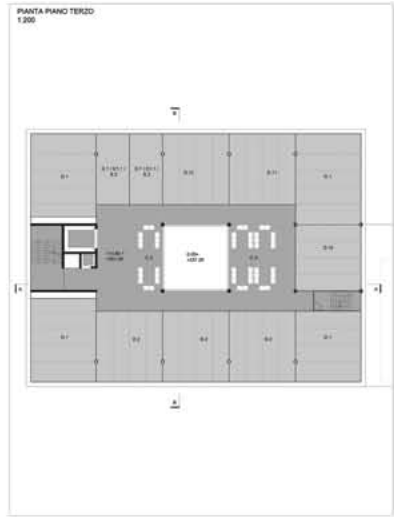
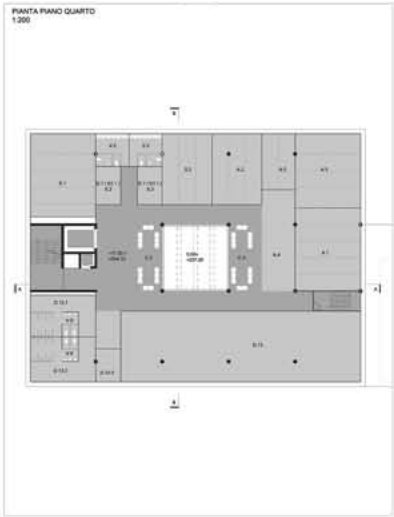
Il tema di un'architettura che riflette massima concretezza delle proprie esigenze, puntando così in attesa con il meglio dei suoi esemplari su una felice fusione dell'area edificata e completa (preziosissima nella parte più a sud del progetto). Il volume della scuola si rivela "scivolo" l'alternativa delle volumi consentendo e a più come forma. Non è precluso, per via della situazione, cioè del sito, si deve progettare. Il progetto è pensato anche al momento di servizio, a fronte di quale tipo spazio è paragonato per il volume e servizio. I due volumi sono invece sparsi. In una generale risposta dell'edificio che consentendo di essere in una posizione di servizio, e al momento di servizio. Il tema di un'architettura che riflette massima concretezza delle proprie esigenze, puntando così in attesa con il meglio dei suoi esemplari su una felice fusione dell'area edificata e completa (preziosissima nella parte più a sud del progetto). Il volume della scuola si rivela "scivolo" l'alternativa delle volumi consentendo e a più come forma. Non è precluso, per via della situazione, cioè del sito, si deve progettare. Il progetto è pensato anche al momento di servizio, a fronte di quale tipo spazio è paragonato per il volume e servizio. I due volumi sono invece sparsi. In una generale risposta dell'edificio che consentendo di essere in una posizione di servizio, e al momento di servizio.

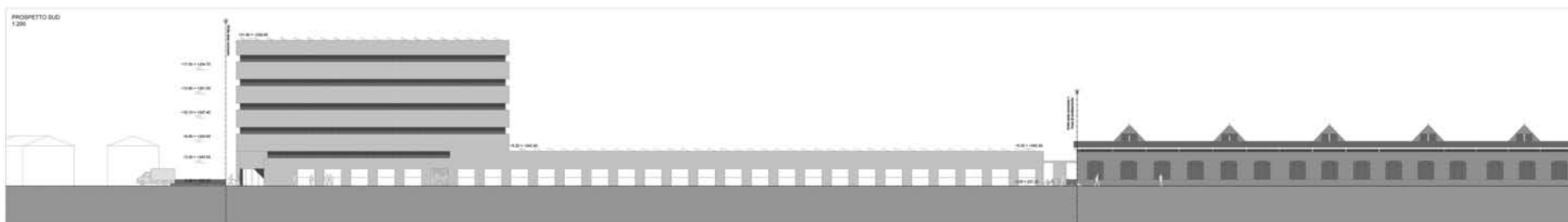
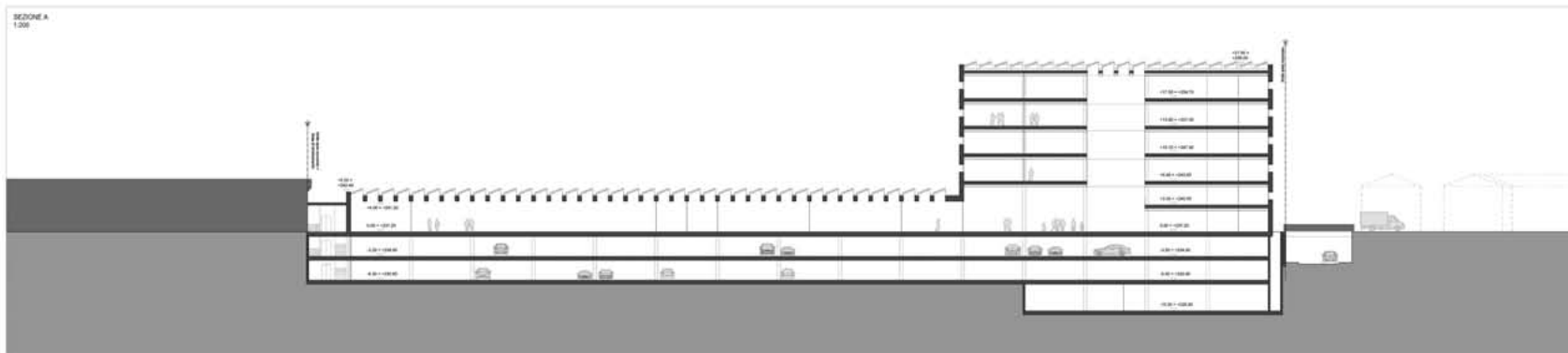
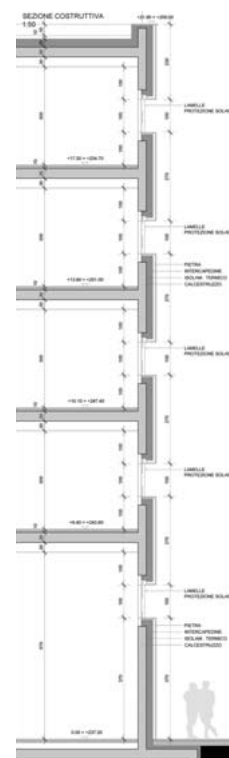
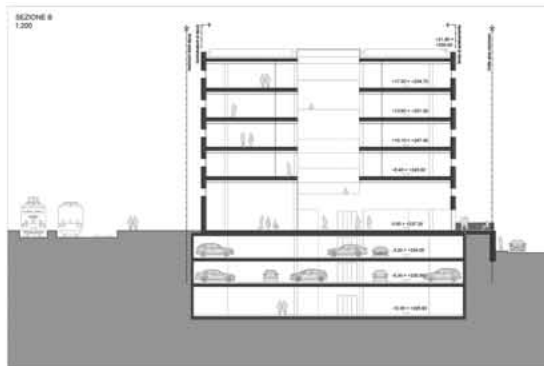
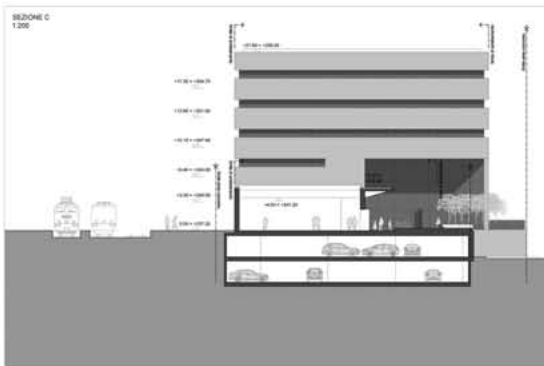
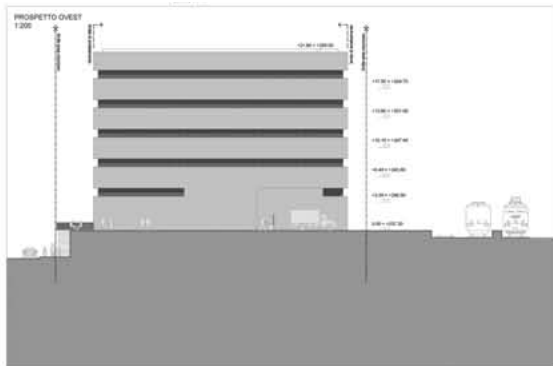


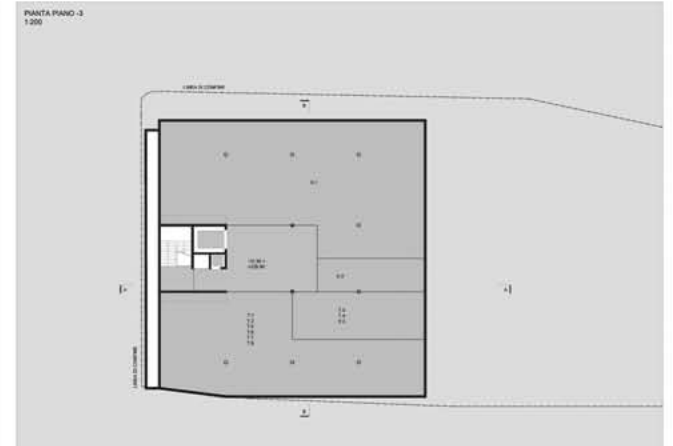
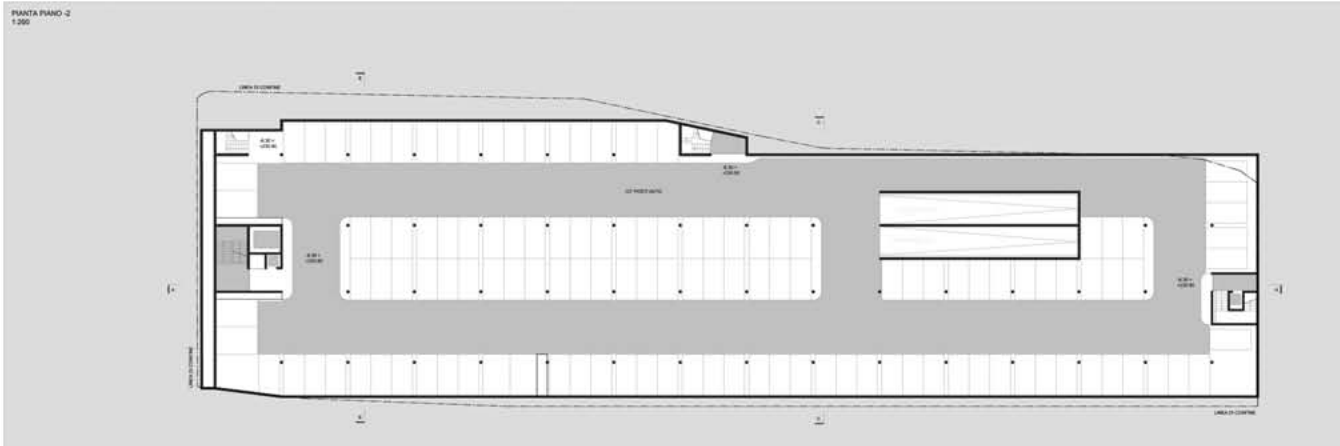
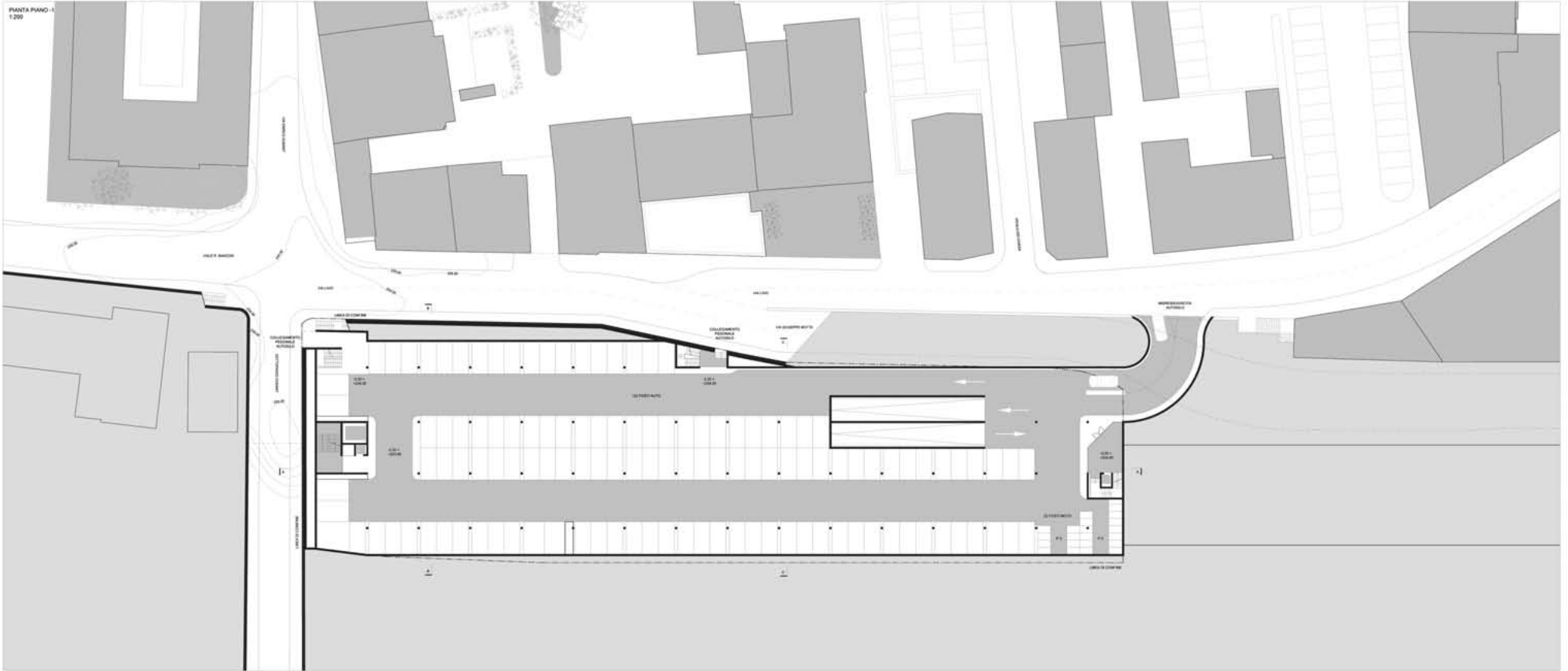
Una silhouette della scuola. Al centro del volume della scuola si trova il volume di un'architettura basata sul solo piano fuori terra, stile moderno agli alti edifici che vede delle volumi e lungo l'intera linea del volume del piano terra che consente all'ingresso della scuola.

Il tema di un'architettura che riflette massima concretezza delle proprie esigenze, puntando così in attesa con il meglio dei suoi esemplari su una felice fusione dell'area edificata e completa (preziosissima nella parte più a sud del progetto). Il volume della scuola si rivela "scivolo" l'alternativa delle volumi consentendo e a più come forma. Non è precluso, per via della situazione, cioè del sito, si deve progettare. Il progetto è pensato anche al momento di servizio, a fronte di quale tipo spazio è paragonato per il volume e servizio. I due volumi sono invece sparsi. In una generale risposta dell'edificio che consentendo di essere in una posizione di servizio, e al momento di servizio.







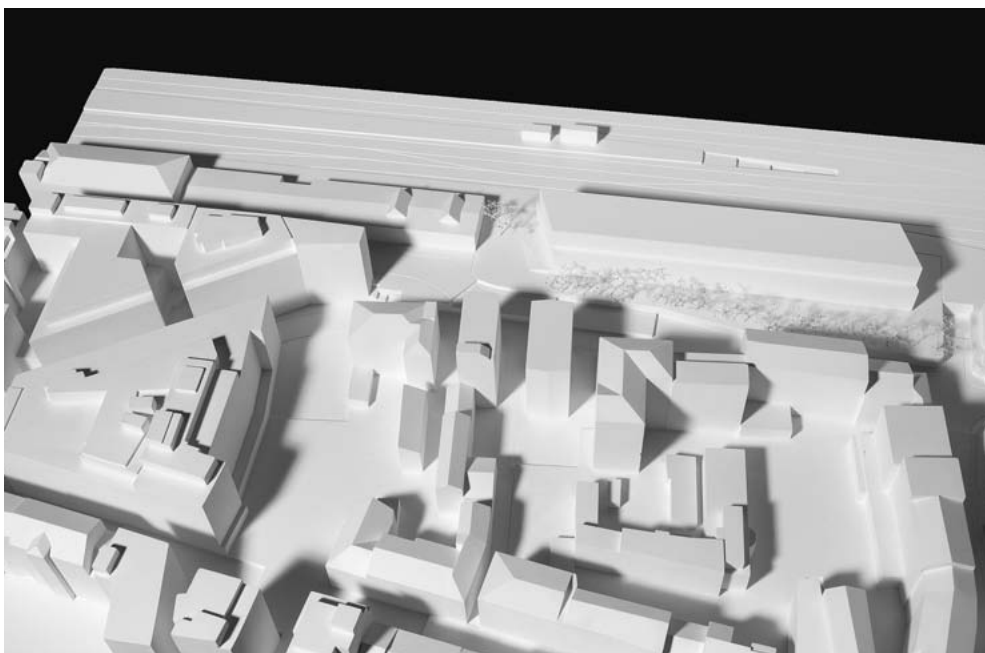


Rapporto della giuria

La giuria giudica positivamente la volumetria dell'edificio dal punto di vista della morfologia urbana. In particolare, ha apprezzato la chiarezza e la precisione del nuovo corpo basso che prolunga il volume e la pensilina del magazzino 6 delle FFS accompagnando il pedone lungo un percorso pubblico coperto. Questo percorso, ritmato da una sequenza di vetrine, collega l'entrata della stazione con l'entrata principale della nuova scuola, le cui dimensioni raggiungono per generosità un'apprezzabile scala urbana.

Lo spazio pubblico che ne risulta assurge, però, a una sorta di vicolo cieco che non ha, ad eccezione di un angusto passaggio laterale tra il corpo principale e Via G. Motta, nessuna possibilità di sfociare in uno sbocco urbano. L'assenza totale di permeabilità del piano terreno, frutto forse di un'interpretazione eccessivamente rigida delle raccomandazioni OPIR (Ordinanza sulla Protezione contro gli Incidenti Rilevanti), separa completamente il fronte cittadino dalla spazialità dei binari. Questo aspetto, unitamente al trattamento riservato all'affaccio verso ovest, che viene declinato come semplice accesso di servizio (per altro non consentito), pone una seria ipoteca sulle possibilità di sviluppo dei sedimi confinanti a ovest chiusi tra i binari e Viale R. Manzoni come pure sulle possibili relazioni e interazioni degli stessi con il nuovo spazio pubblico del CPT.

La giuria ritiene inoltre che il carattere architettonico generale dell'edificio sia poco pertinente rispetto alla funzione scolastica. Le sottili finestre a banda di 1 metro sovrastate dall'architrave anch'esso di 1 metro non permettono una corretta penetrazione della luce naturale negli spazi didattici.



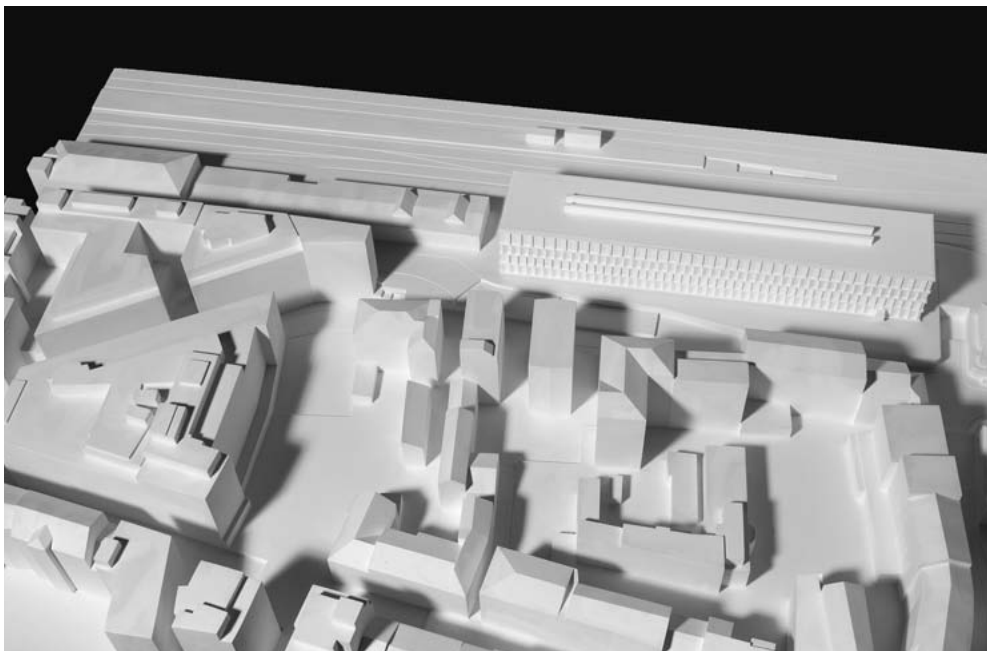
n. 1
Lokomotiv

Architetto Simone Tocchetti Architetto ETHZ, Via Giuseppe Motta 12, 6900 Lugano
Ing. Civ. Simone Tocchetti Ingegnere SUPSI, Via Giuseppe Motta 12, 6900 Lugano
Ing. RVCS Studio d'ingegneria Visani Rusconi Talleri SA, Centro Carvina 2, 6807 Manno
Ing. Elettro. Elettroconsulenze Solcà, Via Greina 3, 6900 Lugano
Fis. Cos. Flavio Petraglio, ingegnere civile, Giubiasco
SSA Swiss Safety Center SA, Via San Gottardo 77, 6900 Lugano



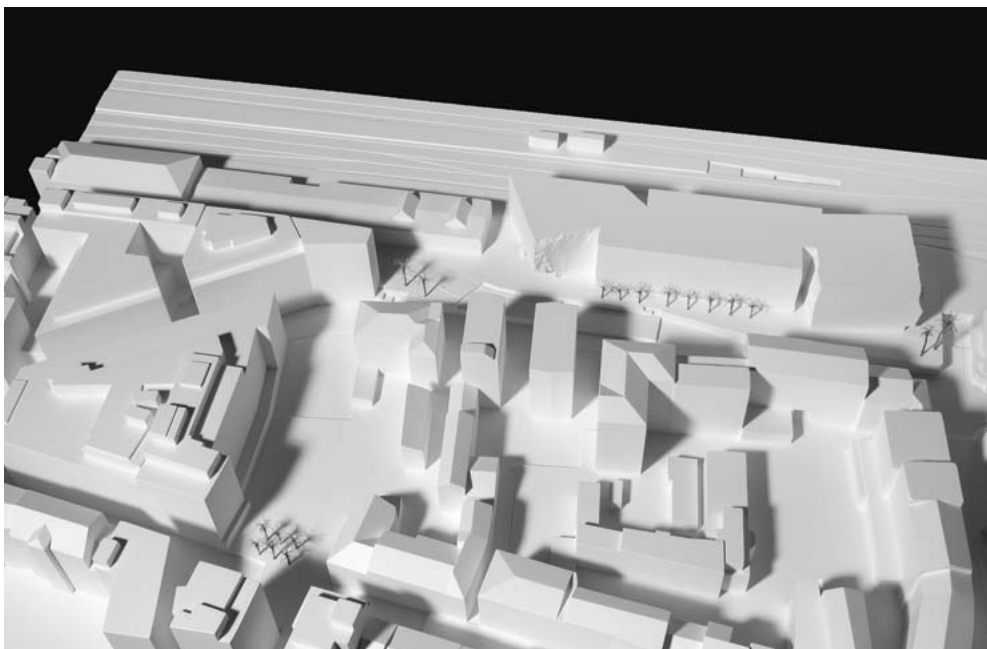
n. 2
Kimono

Architetto Bernadette Rubio, Via al Chioso 9, 6832 Pedrinatte
Ing. Civ. Valeria Gozzi, Via Giorgio Bernasconi 15 a, 6850 Mendrisio
Ing. RVCS Studio d'ingegneria Visani Rusconi Talleri SA, Centro Carvina 2, 6807 Manno
Ing. Elettro. Elettroconsulenze Solcà, Via Greina 3, 6900 Lugano
Fis. Cos. Andrea Roscetti, Corso Pestalozzi 4, 6900 Lugano
SSA Della Sicurezza di Fabio Della Casa, Via Fantone 2, 6982 Agno



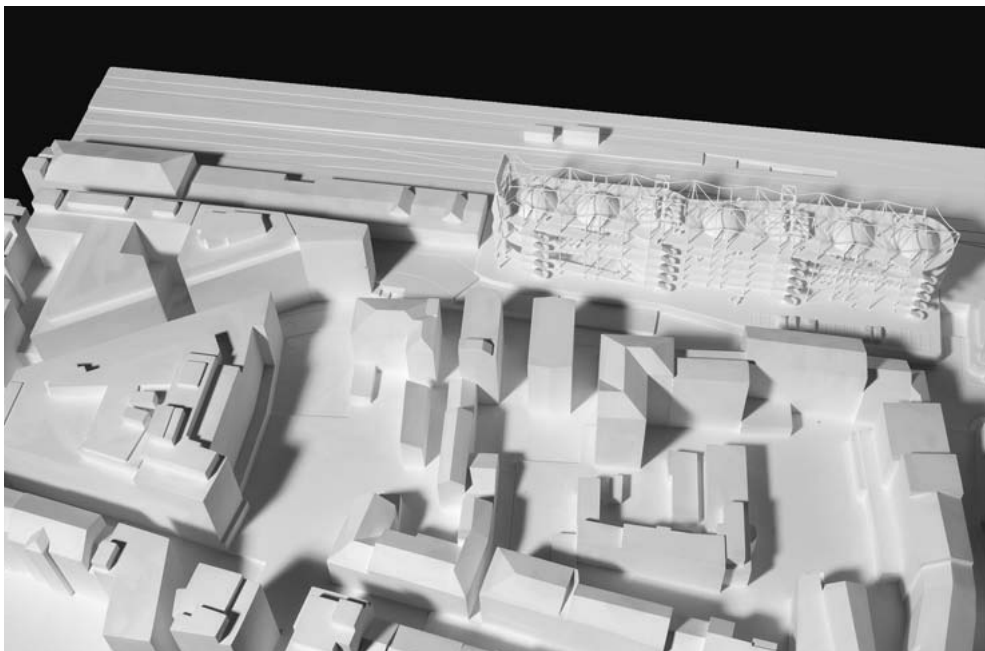
n. 3
Less

Architetto Urbedil SA - architetto Alberto Caldelari, Corso Bello 2, 6850 Mendrisio
Ing. Civ. Fabiana Gianora, Via Parallela 15, 6710 Biasca
Ing. RVCS Studio d'ingegneria Visani Rusconi Talleri SA, Centro Carvina 2, 6807 Manno
Ing. Elettro. Elettroconsulenze Solcà, Via Greina 3, 6900 Lugano
Fis. Cos. IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera
SSA Davide Brusadelli Sagl, Nuree 24, 6874 Castel San Pietro



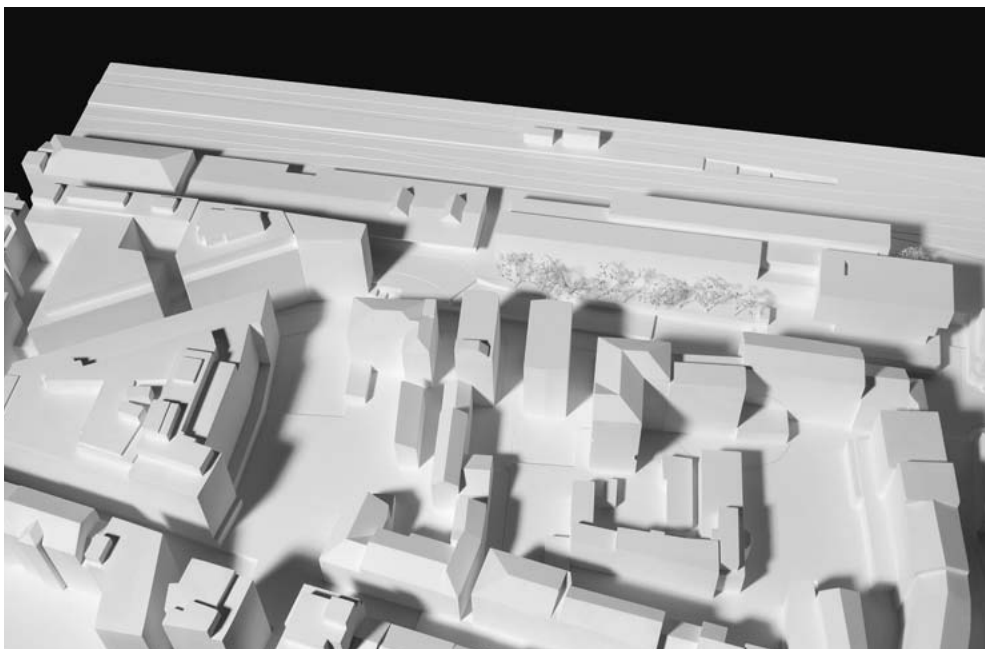
n. 4
Clutch

Architetto Isa Stürm Urs Wolf SA arch. ETH SIA BSA, Quellenstrasse 27, 8005 Zurigo
Ing. Civ. Lorenz Kocher, Calandastrasse 19, 7000 Coira
Ing. RVCS Tecnoprogetti SA, Via Monda 2a, 6528 Camorino
Ing. Elettro. Tecnoprogetti SA, Via Monda 2a, 6528 Camorino
Fis. Cos. Tecnoprogetti SA, Via Monda 2a, 6528 Camorino
SSA Tecnoprogetti SA, Via Monda 2a, 6528 Camorino



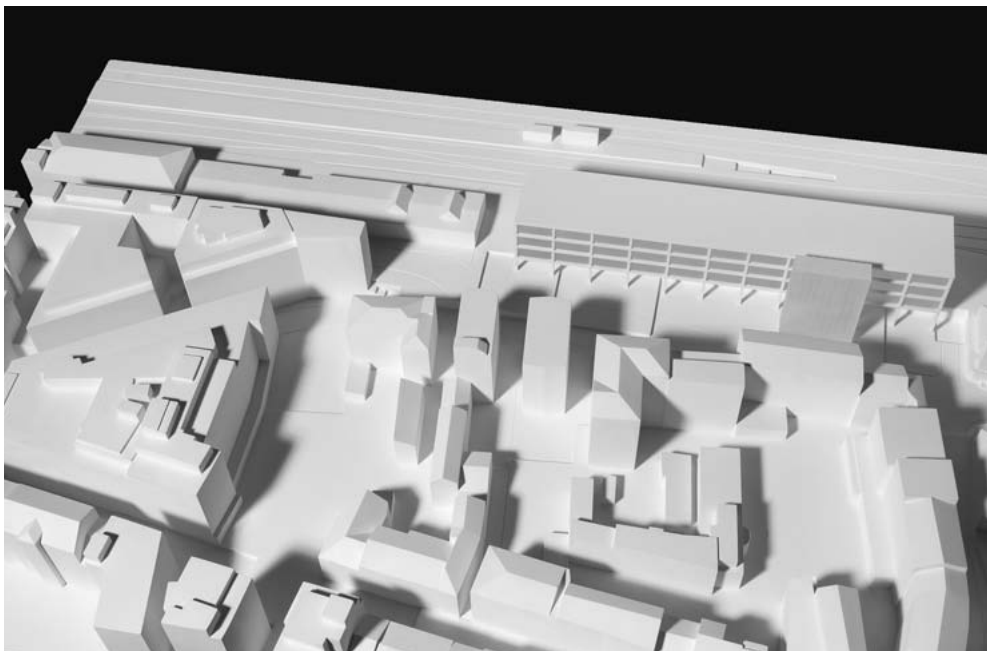
n. 6
Brocatto

Architetto Lorenza Donati, Augustinergasse 30, 8001 Zurigo
Ing. Civ. Studio ingegneria Roger Bacciarini e CO. sagl, Viale Stazione 10, 6817 Maroggia
Ing. RVCS IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera
Ing. Elettro. IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera
Fis. Cos. IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera
SSA IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera



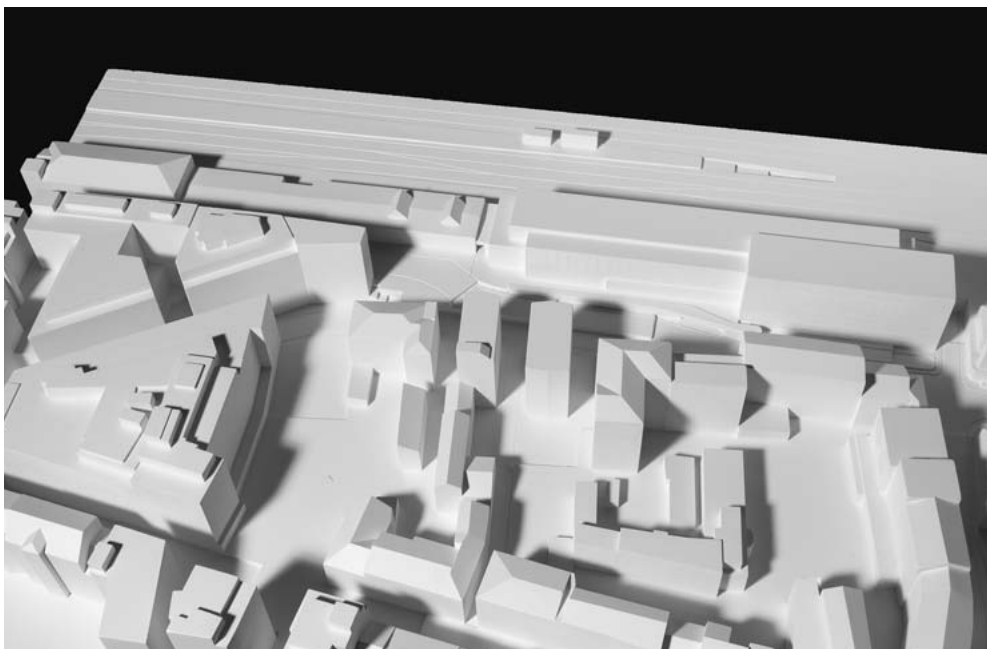
n. 7
Filo d'oro

Architetto Michele Arnaboldi Architetti, Via Remorino 16, 6648 Minusio
Ing. Civ. Afry Svizzera SA, Via Lischedo 11, 6802 Rivera
Ing. RVCS IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera
Ing. Elettro. IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera
Fis. Cos. IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera
SSA Daniele Pedrazzi, Ing. STS-OTIA, Via dei Pioppi 10, 6616 Losone



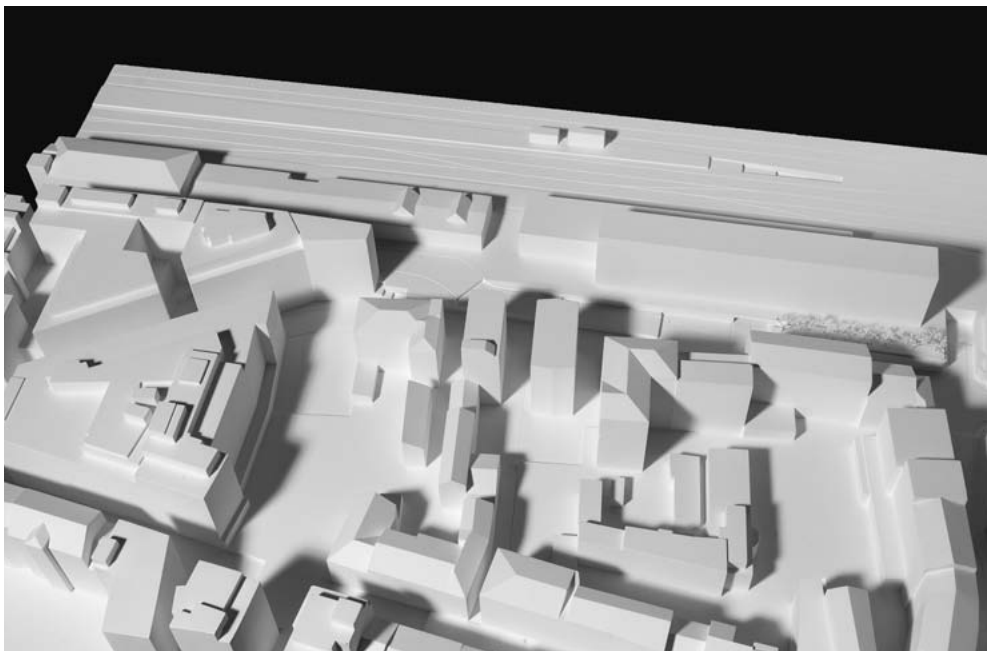
n. 8
Punto tessile

Architetto Dürig SA, Feldstrasse 133, 8004 Zurigo (capofila)
Architetto Gian Paolo Ermolli, Calle Guzman El Bueno 8, 38015 Madrid - Spagna
Ing. Civ. Passera e associati Studio d'ingegneria civile SA, Via Adamini 21, 6900 Lugano
Ing. RVCS IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera
Ing. Elettro. IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera
Fis. Cos. IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera
SSA IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera



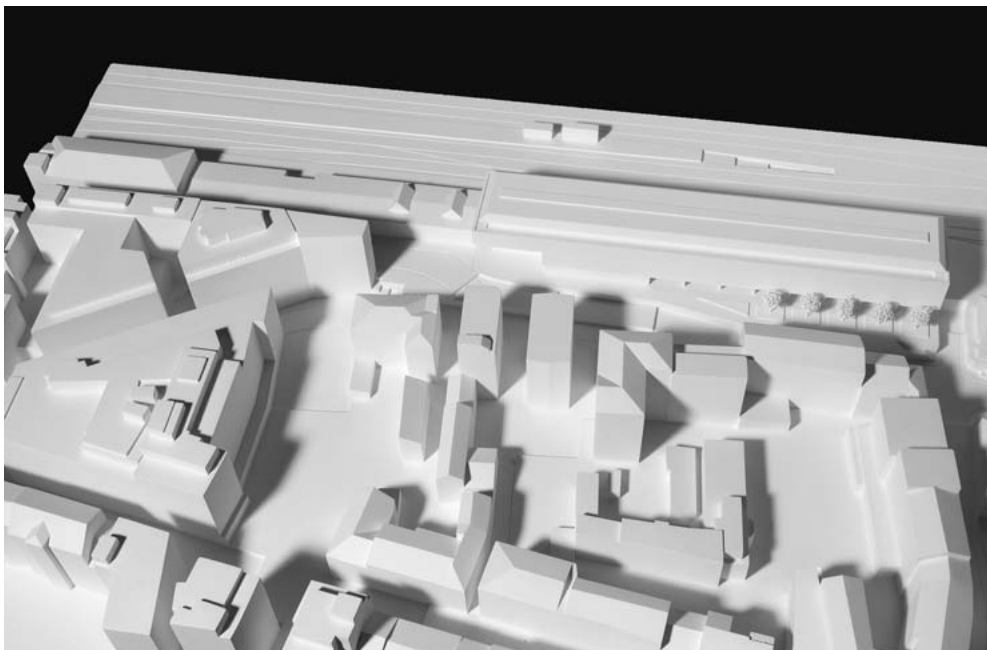
n. 9
Tagliacuci

Architetto Rao + Travaglio architetti sagl, Via Rinaldo Simen 16, 6900 Lugano (capofila)
Architetto Reto Cagliano, architetto, c/o Via Rinaldo Simen 16, 6900 Lugano
Ing. Civ. Luigi Tunesi Ingegneria SA, Via Fola 12, 6963 Lugano-Pregassona
Ing. RVCS Studio d'ingegneria Visani Rusconi Taleri SA, Centro Carvina 2, 6807 Manno
Ing. Elettro. Elettroconsulenze Solcà, Via Greina 3, 6900 Lugano
Fis. Cos. Andrea Roscetti, Ing. Dipl. POLIMI, Corso Pestalozzi 4, 6900 Lugano
SSA Ing. Gianluca Papagni, Via Cantonale 87, 6818 Melano



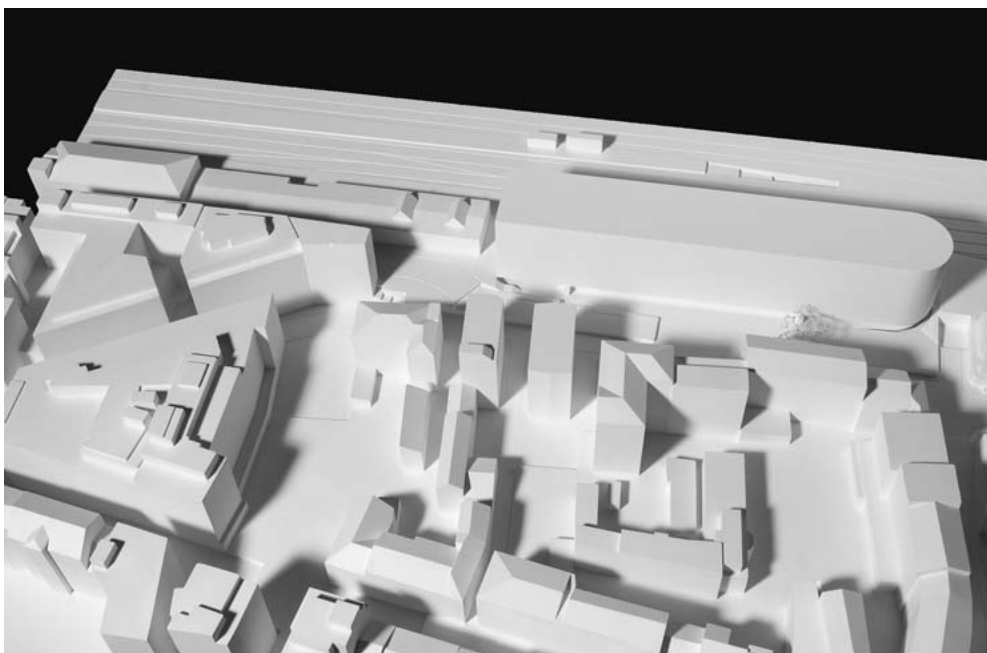
n. 10
Ordito e trama

Architetto Pierre-Alain Dupraz Architecte ETS FAS, 5, Rue des Cordiers, 1207 Ginevra
Ing. Civ. Ingeni SA, 12, Rue du Pont-Neuf, 1227 Carouge
Ing. RVCS Amstein+Walthert Genève SA, 56, Rue du Gran-Pré, 1202 Ginevra
Ing. Elettro. Amstein+Walthert Genève SA, 56, Rue du Gran-Pré, 1202 Ginevra
Fis. Cos. Amstein+Walthert Genève SA, 56, Rue du Gran-Pré, 1202 Ginevra
SSA Amstein+Walthert Genève SA, 56, Rue du Gran-Pré, 1202 Ginevra



n. 11
Velocrespo

Architetto Floriani e Strozzi Architetti Sagl, Riva Paradiso 4a, 6900 Paradiso
Ing. Civ. Marcionelli & Winkler + Partners SA, Via Ferruccio Pelli 2, 6900 Lugano
Ing. RVCS Zochetti SA, Via Cortivallo 22, 6900 Lugano
Ing. Elettro. P&P Studio Elettrotecnico Sagl, Via Ciseri snc, 6830 Chiasso
Fis. Cos. Mawi energie SA, Viale Portone 43, 6500 Bellinzona
SSA Marcionelli & Winkler + Partners SA, Via Ferruccio Pelli 2, 6900 Lugano



n. 12
Comme un dispositif

Architetto
Ing. Civ.
Ing. RVCS
Ing. Elettro.
Fis. Cos.
SSA

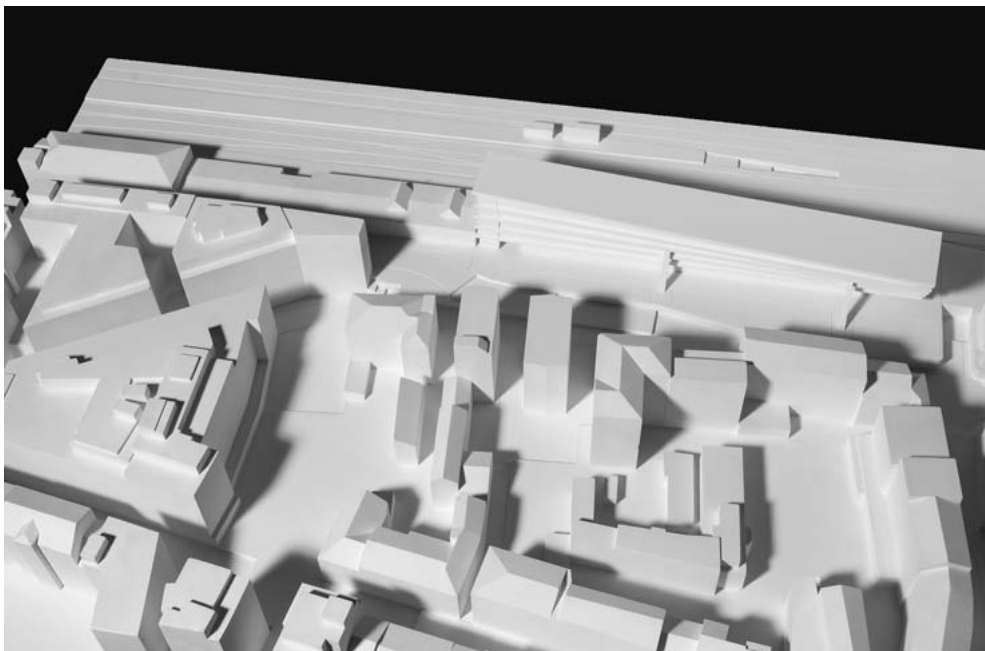
Lopes Brenna Sagl, Via Bossi 25, 6830 Chiasso
Ingegneri Pedrazzini Guidotti sagl, Via Pico 29, 6900 Lugano
Studio d'ingegneria Visani Rusconi Talleri SA, Centro Carvina 2, 6807 Manno
Elettroconsulenze Solcà, Via Greina 3, 6900 Lugano
EcoControl SA, Via Rovedo 16, 6604 Locarno
Cesare Lucini CISPI sagl, Via San Salvatore 6, 6900 Paradiso



n. 13
Fabric

Architetto
Ing. Civ.
Ing. RVCS
Ing. Elettro.
Fis. Cos.
SSA

Buzzi studio d'architettura, Via Rovedo 2, 6600 Locarno
Studio d'ingegneria Sciarini SA, La strada d'Indeman 8, 6574 Vira Gambarogno
IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera
IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera
IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera
IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera



n. 14
(dis)allineamento

CLA
Architetto
Architetto
Ing. Civ.
Ing. RVCS
Ing. Elettro.
Fis. Cos.
SSA

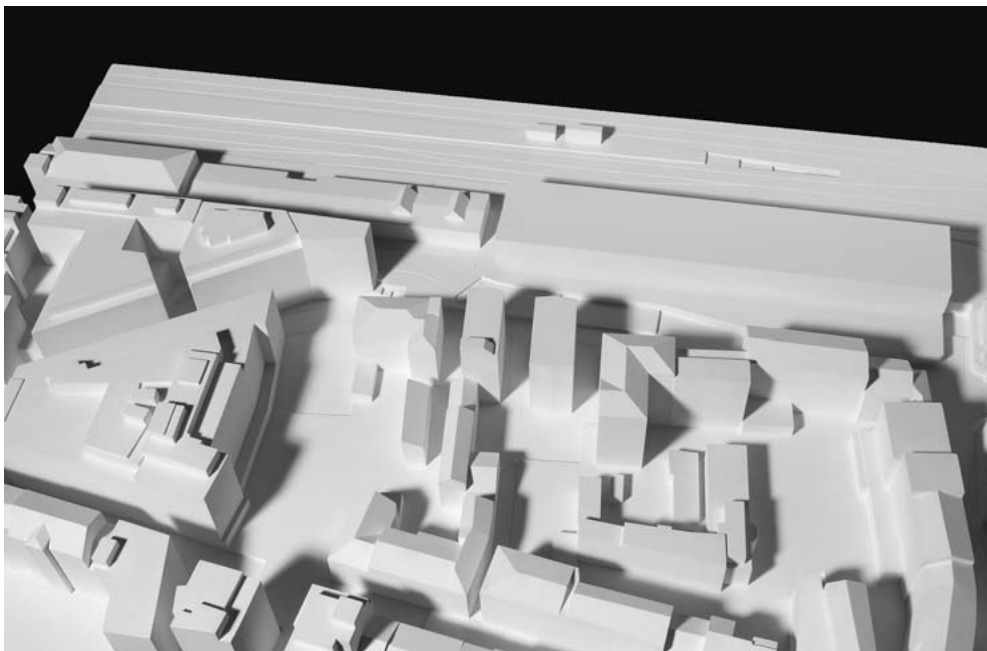
VG13 Architects
Tommaso Fantini, Viale Cormons 65, 47921 Rimini - Italia (capofila)
Alberto Rossi, Via Giovane Italia 2bis/4, 17019 Varazze - Italia
Dr. Neven Kostic GmbH, Mühlebachstrasse 48, 8008 Zurigo
IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera
IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera
Andrea Roscetti, Ing. Dipl. POLIMI, Corso Pestalozzi 4, 6900 Lugano
IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera



n. 15
Giano

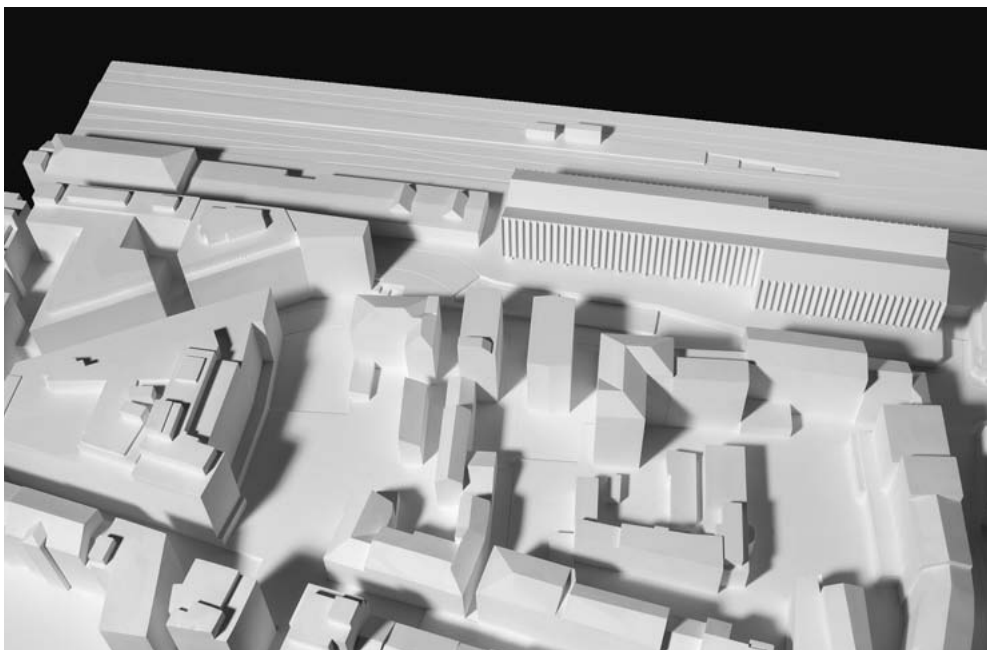
CLA
Architetto
Architetto
Ing. Civ.
Ing. RVCS
Ing. Elettro.
Fis. Cos.
SSA

AZOP
Adolfo Zanetti, Dorsoduro 2800/a, 30123 Venezia - Italia (capofila)
OP architetti associati - Andrea de Eccher e Giorgio Girardi
Via Rampa Cavalcavia 1, 30172 Mestre - Italia
Cristina Zanini sagl, Via Torello 1, 6913 Lugano-Carabbia
Tecnoprogetti SA, Via Monda 2a, 6528 Camorino
Tecnoprogetti SA, Via Monda 2a, 6528 Camorino
Tecnoprogetti SA, Via Monda 2a, 6528 Camorino
Tecnoprogetti SA, Via Monda 2a, 6528 Camorino



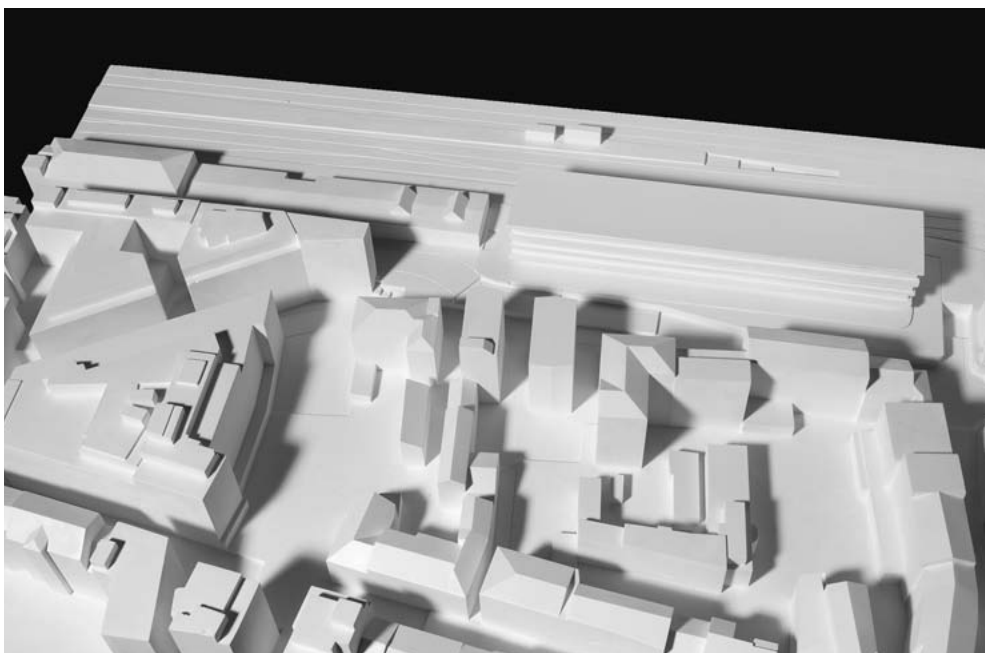
n. 16
Ginevra

Architetto DF_DC, Via Besso 5, 6900 Lugano
Ing. Civ. WMM Ingenieure AG, Florenz-Strasse 1d, 4142 Münchenstein
Ing. RVCS Zocchetti SA, Via Cortivallo 22, 6900 Lugano
Ing. Elettro. Erisel SA, Via Mirasole 8, 6500 Bellinzona
Fis. Cos. Erisel SA, Via Mirasole 8, 6500 Bellinzona
SSA Erisel SA, Via Mirasole 8, 6500 Bellinzona



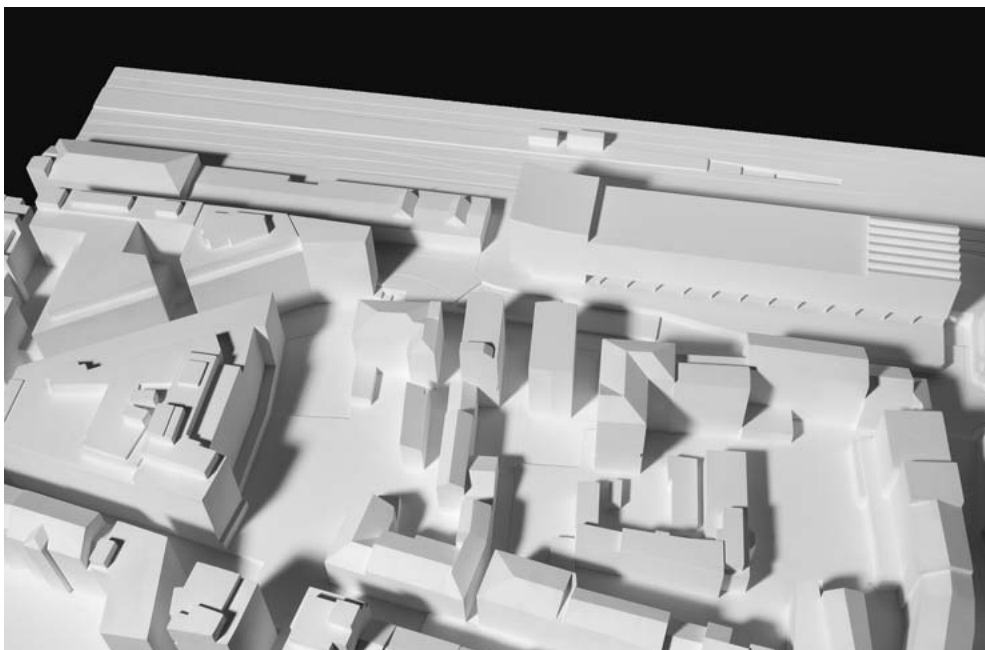
n. 17
Traversine tessuto

Architetto Edite Rosa & Joaquim Almeida Arquitectos Lda.,
 Rua Dr. Alves da Veiga n° 213, 400-074 Porto - Portogallo
Ing. Civ. Chiesa & Partners SA, Via Livio 24, 6830 Chiasso
Ing. RVCS Studio d'ingegneria Visani Rusconi Talleri SA, Centro Carvina 2, 6807 Manno
Ing. Elettro. Tecnoprogetti SA, Via Monda 2a, 6528 Camorino
Fis. Cos. Think Exergy SA, Corso Bello 8, 6850 Mendrisio
SSA Della Sicurezza di Fabio Della Casa, Via Fantone 2, 6982 Agno



n. 18
Aplomb

CLA Krausbeck Santagostino
Architetto Krausbeck Architetto, Via San Rocco 13, 6872 Salorino (capofila)
Architetto Giorgio Santagostino architetto, Via Arpesani 4, 20129 Milano - Italia
Ing. Civ. CSD Ingegneri SA, Via Lucini 12, 6900 Lugano
Ing. RVCS CSD Ingegneri SA, Via Lucini 12, 6900 Lugano
Ing. Elettro. P&P Studio Elettrotecnico Sagl, Via Ciseri snc, 6830 Chiasso
Fis. Cos. CSD Ingegneri SA, Via Lucini 12, 6900 Lugano
SSA Ing. Gianluca Papagni, Via Cantonale 87, 6818 Melano



n. 20
Moby Dick

Architetto Valsangiaco Boschetti Architetti sagl, Via Castausio 5, 6900 Lugano
Ing. Civ. ITECSA, ingegneria, tunnelling e consulenze SA, Via Besso 7, 6900 Lugano
Ing. RVCS Rigozzi Engineering SA, Via Franco Zorzi 6, 6512 Giubiasco
Ing. Elettro. Elettroconsulenze Solcà, Via Greina 3, 6900 Lugano
Fis. Cos. IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera
SSA IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera



n. 22
Nord-Sud

CLA
Architetto

Architetto
Ing. Civ.

Ing. RVCS

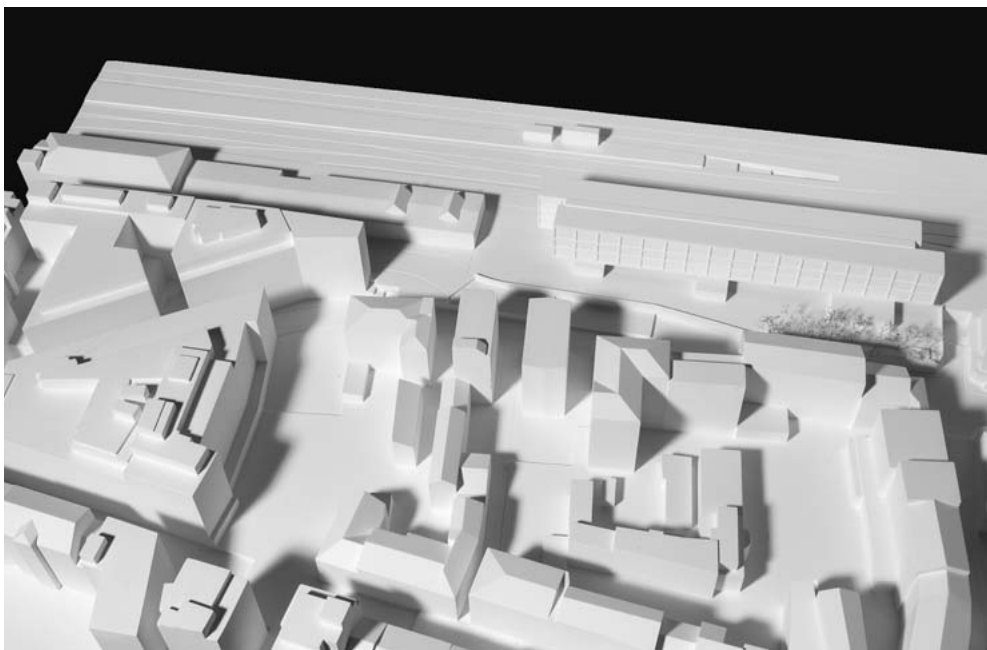
Ing. Elettro.

Fis. Cos.

SSA

ABM

Studio Architetto Roberto Briccola,
Largo Libero Olgiati 81a, 6512 Giubiasco (capofila)
Montemurro Aguiar Architetti, Via Vela 7, 6850 Mendrisio
Studio di ingegneri, Messi & Associati SA, Via Filanda 4A, 6500 Bellinzona
Studio d'ingegneria Visani Rusconi Taleri SA, Centro Carvina 2, 6807 Manno
Elettroconsulenze Solcà, Via Greina 3, 6900 Lugano
Think Exergy SA, Corso Bello 8, 6850 Mendrisio
Elettroconsulenze Solcà, Via Greina 3, 6900 Lugano



n. 23
Kitenge

Architetto

Ing. Civ.

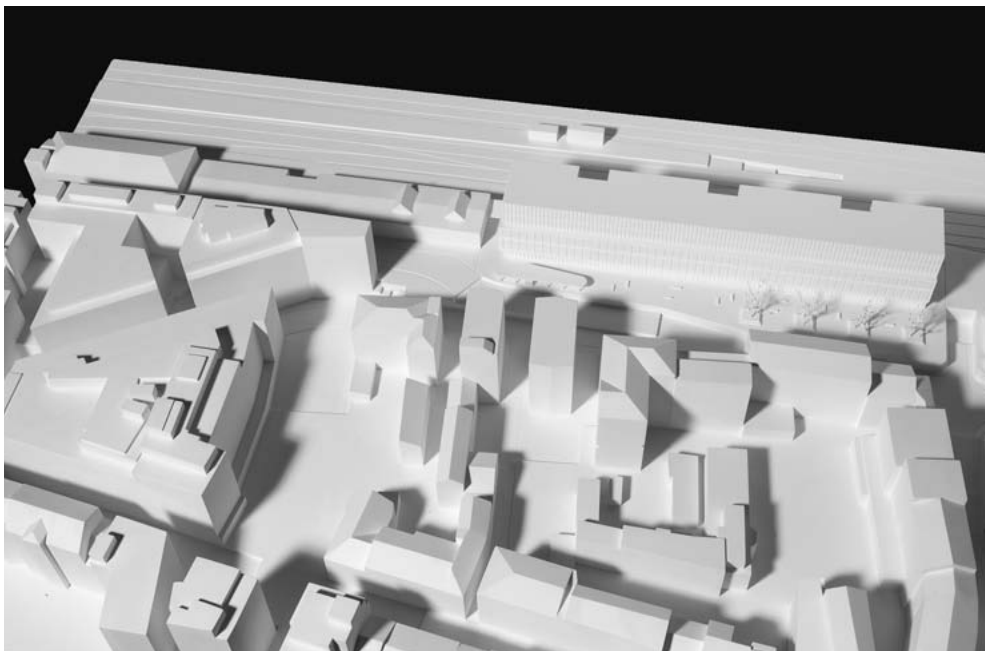
Ing. RVCS

Ing. Elettro.

Fis. Cos.

SSA

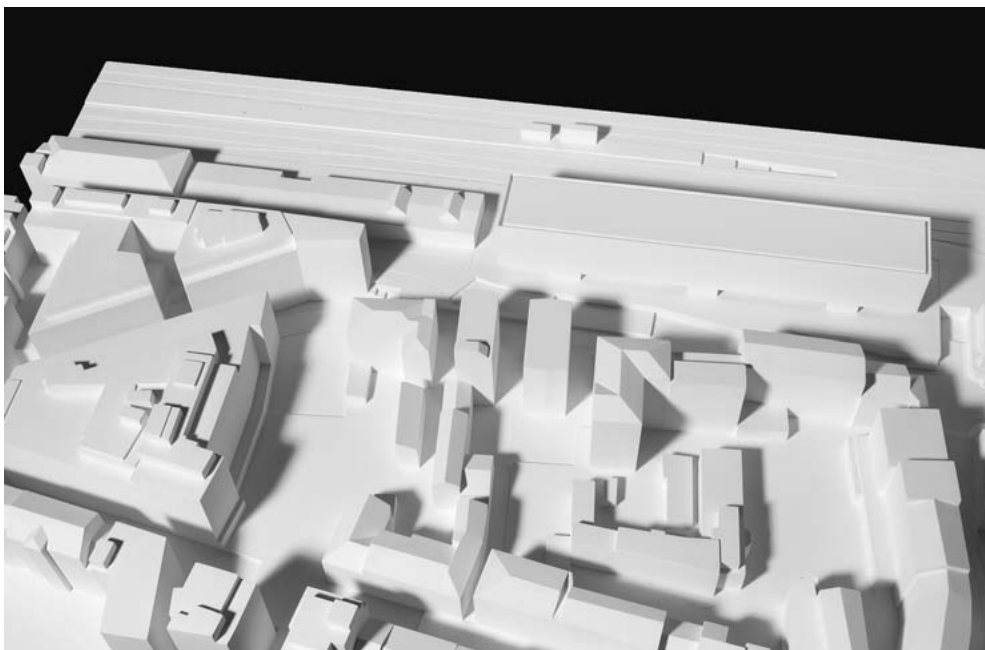
luca gazzanica architetti sagl, Piazza S. Franscini 5, 6900 Lugano
SM ingegneria sagl, Via F. Ballerini 22, 6600 Locarno
IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera
IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera
IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera
IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera



n. 24
Fil rouge

Architetto
Ing. Civ.
Ing. RVCS
Ing. Elettro.
Fis. Cos.
SSA

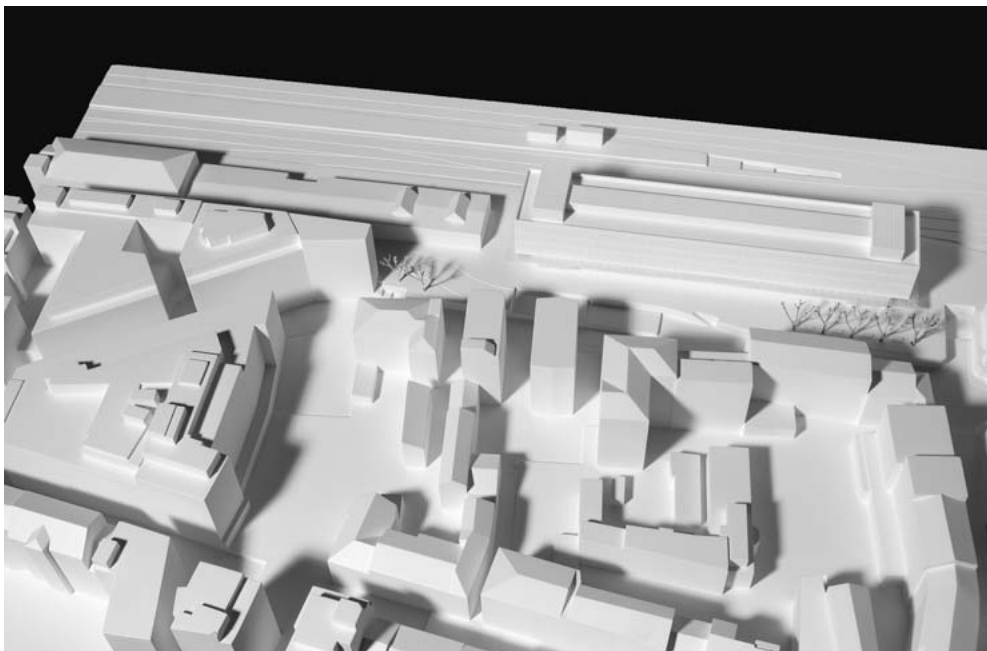
Remo Leuzinger sagl, Via Casserinetta 28, 6900 Lugano
Studio d'ingegneria Giorgio Masotti, Via Mirasole 1, 6500 Bellinzona
Tecnoprogetti SA, Via Monda 2a, 6528 Camorino
Tecnoprogetti SA, Via Monda 2a, 6528 Camorino
Andrea Roscetti, Ing. Dipl. POLIMI, Corso Pestalozzi 4, 6900 Lugano
Tecnoprogetti SA, Via Monda 2a, 6528 Camorino



n. 25
Il telaio

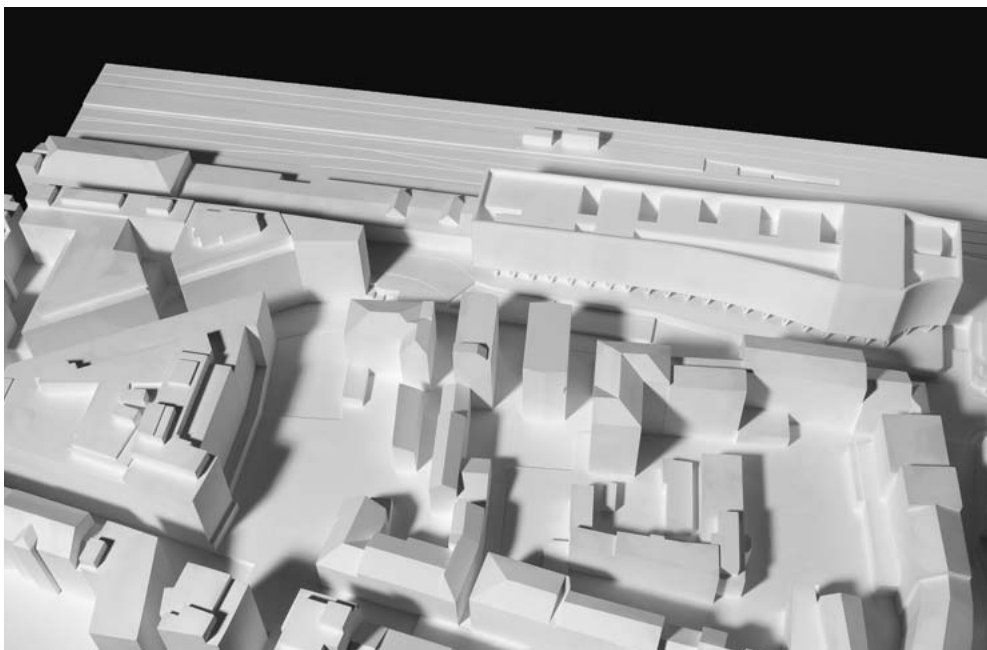
Architetto
Ing. Civ.
Ing. RVCS
Ing. Elettro.
Fis. Cos.
SSA
Altri

Studio Lukas Meyer e Ira Piattini, Via Sirana 79, 6814 Lamone
Ruprecht Ingegneria SA, Via dei Faggi 6a, 6912 Lugano-Pazzallo
IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera
Eisel SA, Via Mirasole 8, 6500 Bellinzona
Eisel SA, Via Mirasole 8, 6500 Bellinzona
Eisel SA, Via Mirasole 8, 6500 Bellinzona
Ingegnere facciate in metallo e vetro, Patocchi sagl,
Via Strada Vecchia 139, 6675 Cevio
Ingenieria del traffico-mobilità, Brugnoli e Gottardi Ingegneri Consulenti SA,
Via Praccio 5, 6908 Massagno



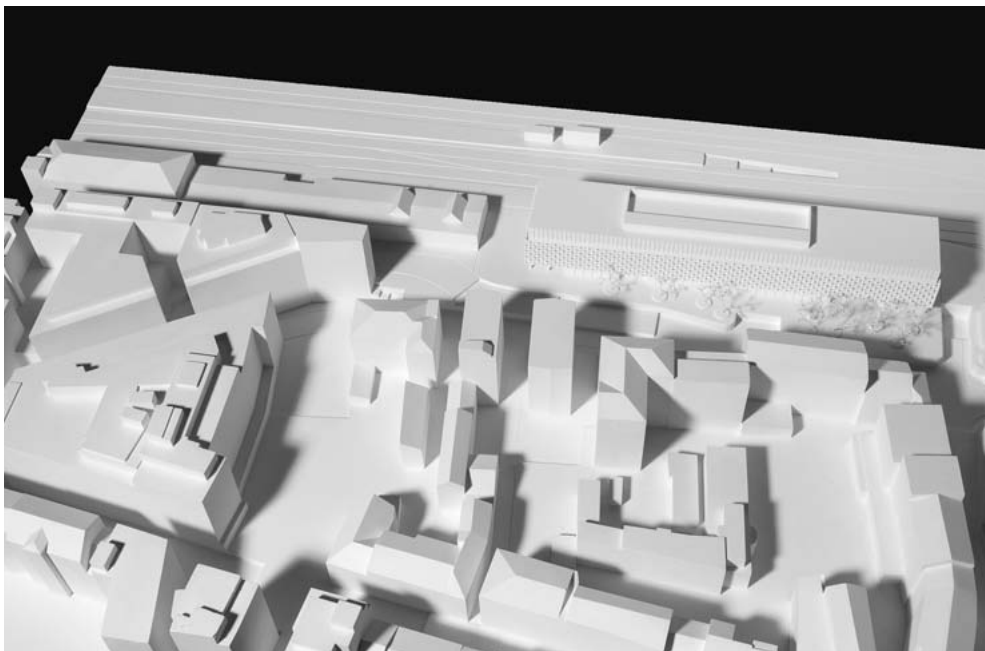
n. 26
E la nave va

Architetto Bearth & Deplazes Architekten AG, Wiesenstrasse 7, 7000 Coira
Ing. Civ. Ferrari Gartmann AG, Bärenloch 11, 7000 Coira
Ing. RVCS Studio d'ingegneria Visani Rusconi Talleri SA, Centro Carvina 2, 6807 Manno
Ing. Elettro. Elettromorma SA, Via Besso 41, 6900 Lugano
Fis. Cos. Think Exergy SA, Corso Bello 8, 6850 Mendrisio
SSA Erisel SA, Via Mirasole 8, 6500 Bellinzona
Altri Ingeneria del traffico-mobilità, Brugnoli e Gottardi Ingegneri Consulenti SA, Via Praccio 5, 6908 Massagno



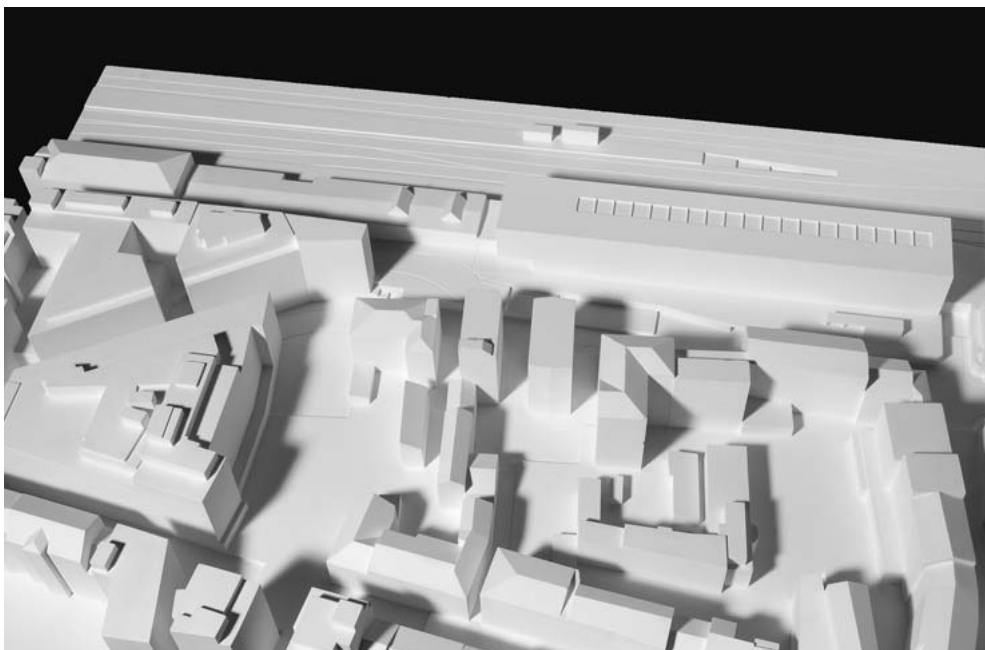
n. 27
Silhouette

Architetto C&S Architects Limited, Piazza San Leonardo 15, 31100 Treviso - Italia
Ing. Civ. Pini Swiss Engineers SA, Via Besso 7, 6900 Lugano
Ing. RVCS Rigozzi Engineering SA, Via Franco Zorzi 6, 6512 Giubiasco
Ing. Elettro. Elettroconsulenze Solcà, Via Greina 3, 6900 Lugano
Fis. Cos. Think Exergy SA, Corso Bello 8, 6850 Mendrisio
SSA Ing. Gianluca Papagni, Via Cantonale 87, 6818 Melano
Altri Ing. del traffico - spec. mobilità, Studio d'ingegneria Francesco Allevi SA, Via B. Papiro 5, 6612 Ascona



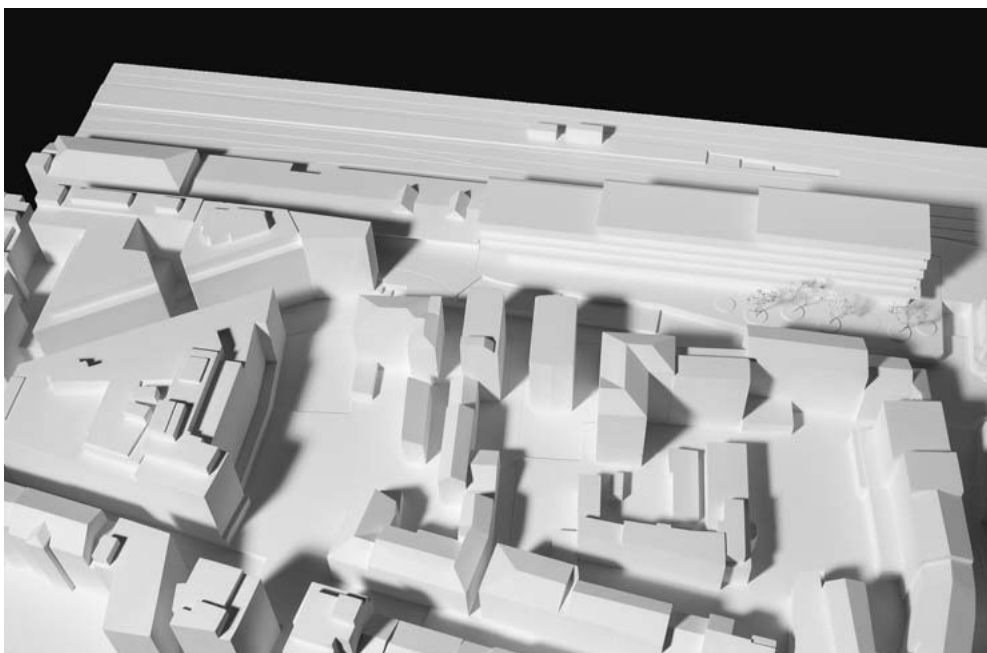
n. 28
Fabbrica

Architetto Luca Antorini, Via Piangallina 4, 6948 Porza
Ing. Civ. Studio d'ingegneria civile Alessio Casanova, Via alla Sguancia 5, 6912 Pazzallo
Ing. RVCS TecnoProgetti SA, Via Monda 2a, 6528 Camorino
Ing. Elettro. TecnoProgetti SA, Via Monda 2a, 6528 Camorino
Fis. Cos. TecnoProgetti SA, Via Monda 2a, 6528 Camorino
SSA TecnoProgetti SA, Via Monda 2a, 6528 Camorino



n. 29
Tex-style

Architetto Studio Andreani, Via Livio 24, 6830 Chiasso (capofila)
Architetto A+B2 Architettura, Via Valleggio 8, 22100 Como - Italia
Ing. Civ. Studio d'ingegneria civile Ezio Vanetta, Via Arbostora 2, 6963 Pregassona
Ing. RVCS Studio d'ingegneria Visani Rusconi Talleri SA, Centro Carvina 2, 6807 Manno
Ing. Elettro. Piona Engineering SA, Via Cantonale 35a, 6928 Manno
Fis. Cos. UCE - Ufficio consulenza energia, Via San Salvatore 6, 6900 Paradiso
SSA Puricelli-Mona Engineering & consulting sagl, Via della Selva 29b, 6850 Mendrisio



n. 30
Fabric(a)

Architetto
Ing. Civ.
Ing. RVCS
Ing. Elettro.
Fis. Cos.
SSA

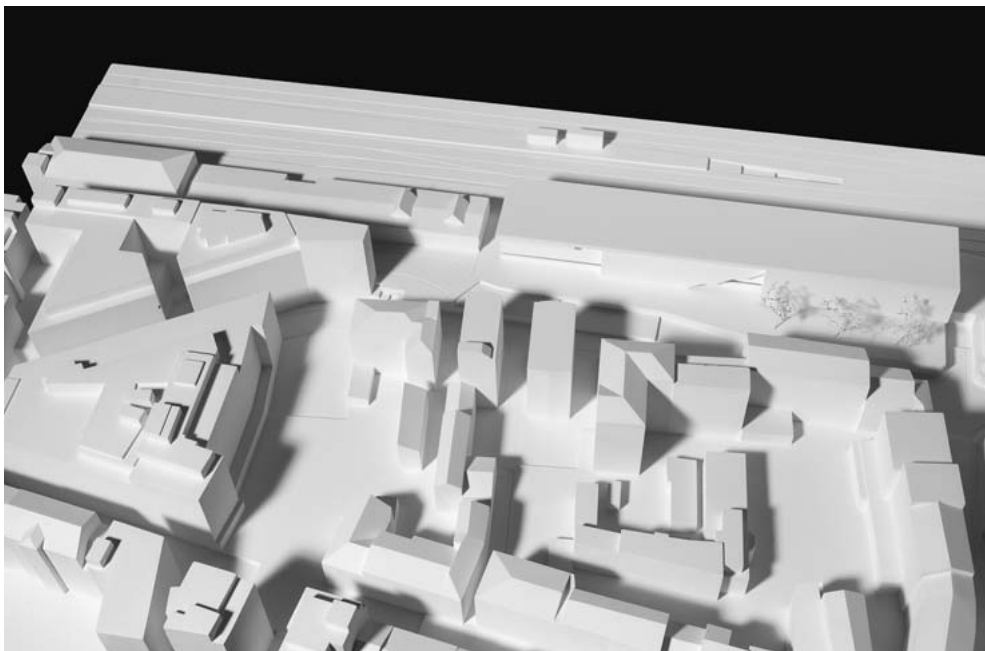
Durisch + Nolli Architetti sagl, Via San Gottardo 77, 6900 Massagno
Schnetzer Puskas Ingenieure AG, Aeschenvorstadt 48, 4051 Basilea
Tecnoprogetti SA, Via Monda 2a, 6528 Camorino
Elettroconsulenze Solcà, Via Greina 3, 6900 Lugano
IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera
Erisel SA, Via Mirasole 8, 6500 Bellinzona



n. 31
Big boy

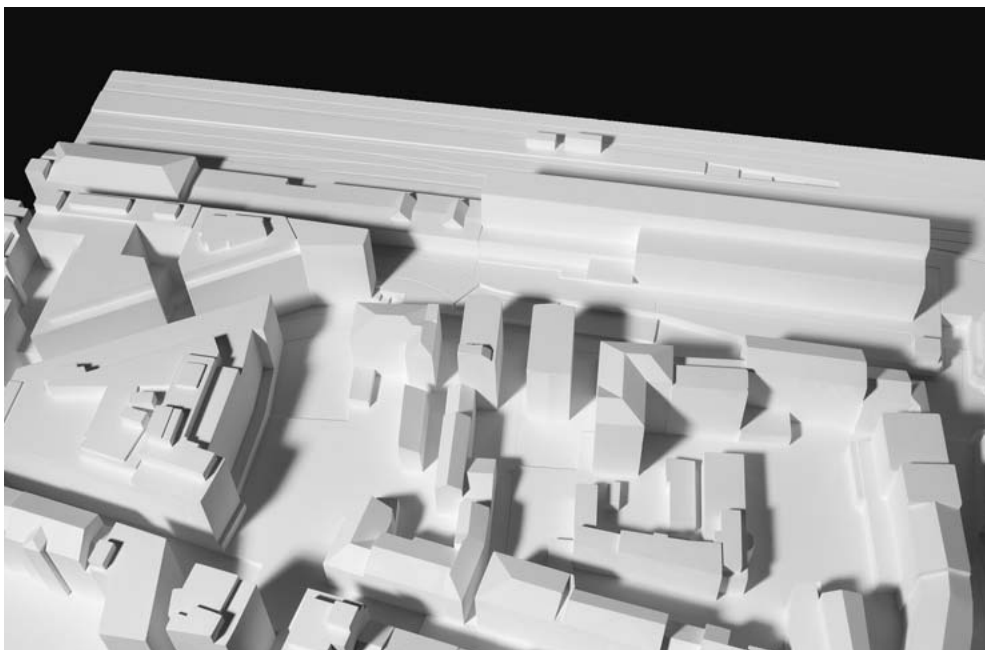
Architetto
Ing. Civ.
Ing. RVCS
Ing. Elettro.
Fis. Cos.
SSA

Stefano Murialdo Architetto, Martastrasse 106, 8004 Zurigo
ZPF Consulting AG, Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zurigo
Evolve SA, Via del Tiglio 2, 6512 Bellinzona-Giubiasco
Evolve SA, Via del Tiglio 2, 6512 Bellinzona-Giubiasco
Evolve SA, Via del Tiglio 2, 6512 Bellinzona-Giubiasco
Evolve SA, Via del Tiglio 2, 6512 Bellinzona-Giubiasco



n. 32
Sfilata

Architetto Jachen Könz archietto FAS, Via al Nido 3, 6900 Lugano
Ing. Civ. Lurati Muttoni Partner SA, Via Morée 3, 6850 Mendrisio
Ing. RVCS Studio d'ingegneria Visani Rusconi Talleri SA, Centro Carvina 2, 6807 Manno
Ing. Elettro. Erisel SA, Via Mirasole 8, 6500 Bellinzona
Fis. Cos. Gartenmann Engineering AG, Nordring 4a, 3001 Berna
SSA Erisel SA, Via Mirasole 8, 6500 Bellinzona



n. 33
Telaio

Architetto Nicolas Polli Architetto, Via Alessandro Volta 5, 6900 Lugano
Ing. Civ. Simone Mangano Partners Ingegneria sagl, Via al Chioso 5, 6900 Lugano
Ing. RVCS CS progetti sagl, Via Industria 23, 6930 Bedano
Ing. Elettro. IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera
Fis. Cos. IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera
SSA IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera



n. 34
Koine'

Architetto
Ing. Civ.

Ing. RVCS
Ing. Elettro.
Fis. Cos.
SSA

Nicola Probst Architeti, Via Besso 42a, 6900 Lugano
De Giorgi & Partners Ingegneri Consulenti SA,
Via Sarah Morley 6, 6600 Muralto
Tecnoprogetti SA, Via Monda 2a, 6528 Camorino
Tecnoprogetti SA, Via Monda 2a, 6528 Camorino
Tecnoprogetti SA, Via Monda 2a, 6528 Camorino
Tecnoprogetti SA, Via Monda 2a, 6528 Camorino



n. 35
Papaver

Architetto
Ing. Civ.

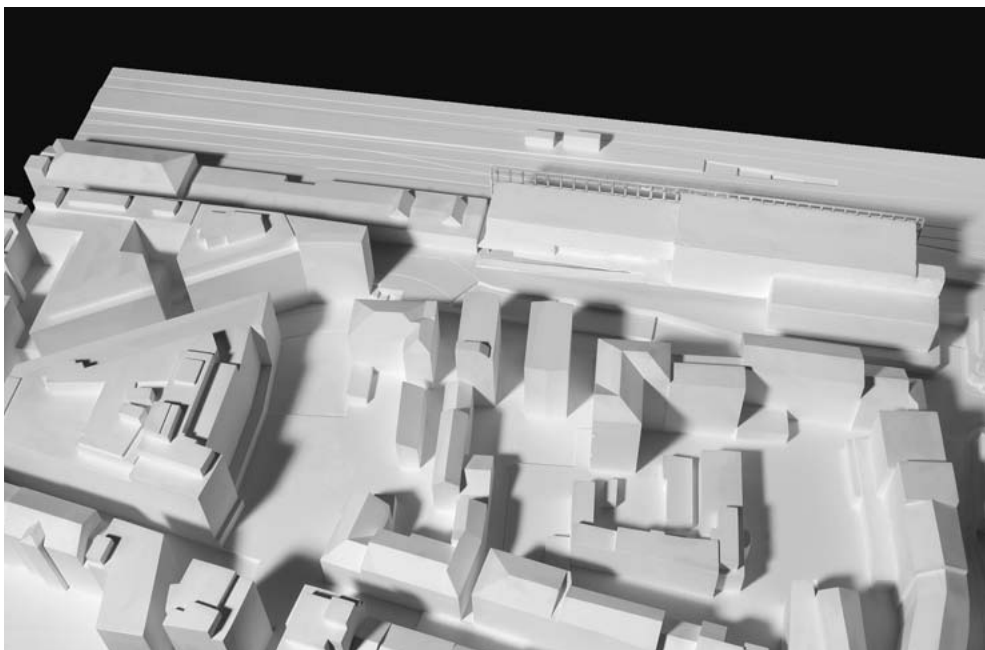
Ing. RVCS
Ing. Elettro.
Fis. Cos.
SSA
Altri

Atelier ON sagl, Via Dufour 19, 6900 Lugano
Gnotul SA, Via Nosedo 10, 6900 Massagno
Studio d'ingegneria Visani Rusconi Taleri SA, Centro Carvina 2, 6807 Manno
Elettroconsulenze Solcà, Via Greina 3, 6900 Lugano
Andrea Roscetti, Ing. Dipl. POLIMI, Corso Pestalozzi 4, 6900 Lugano
Della Sicurezza di Fabio Della Casa, Via Fantone 2, 6982 Agno
Direzione Lavori, Bondini e Colombo sagl, Via Dufour 19, 6900 Lugano



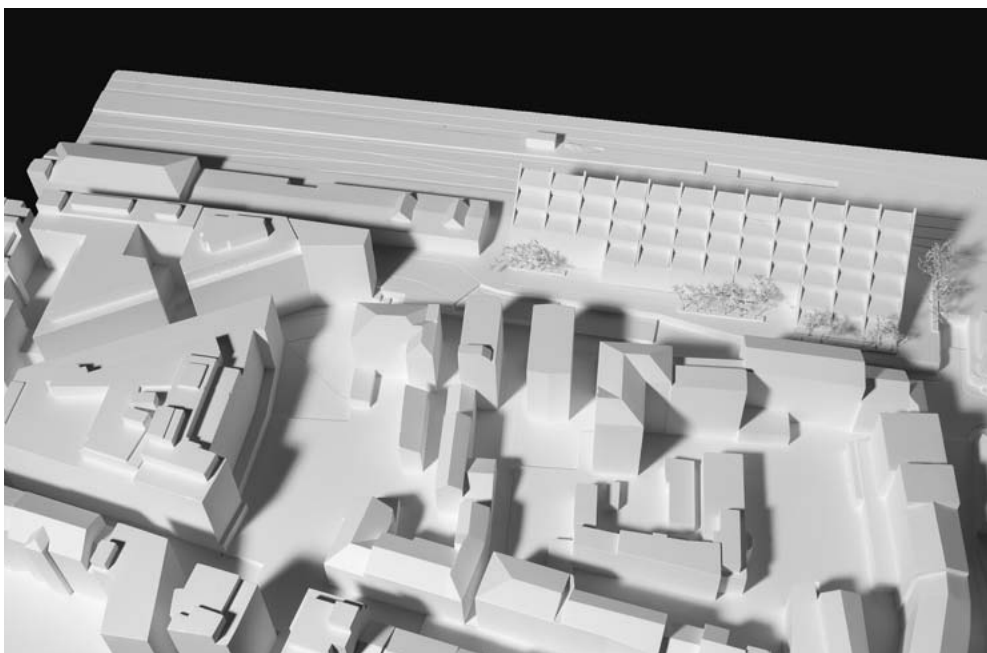
n. 36
Ersilia

Architetto Itten+Brechbühl SA, Avenue d'Ouchy 4, 1006 Losanna
Ing. Civ. Pianifica SA, Via Balestra 1a, 6600 Locarno
Ing. RVCS Rigozzi Engineering SA, Via Franco Zorzi 6, 6512 Giubiasco
Ing. Elettro. Elettromorma SA, Via Besso 41, 6900 Lugano
Fis. Cos. IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera
SSA Alessandro Furio, Ing. Civ. Esperto antincendio VKF,
 Via Cantonale 87, 6818 Melano



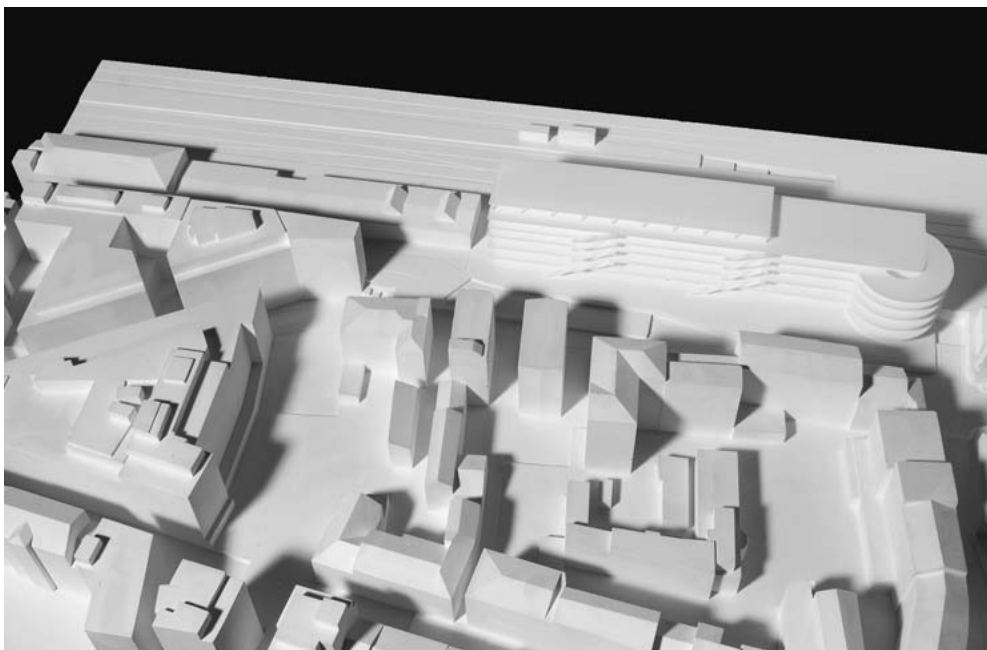
n. 37
Trama e ordito (1)

Architetto Roberto Leggeri, Viale Enrico Forlanini 54, 20138 Milano - Italia
Ing. Civ. Structurame sarl, Rue de Zurich 15, 1201 Ginevra
Ing. RVCS Studio d'ingegneria Visani Rusconi Talleri SA, Centro Carvina 2, 6807 Manno
Ing. Elettro. Erisel SA, Via Mirasole 8, 6500 Bellinzona
Fis. Cos. Erisel SA, Via Mirasole 8, 6500 Bellinzona
SSA Erisel SA, Via Mirasole 8, 6500 Bellinzona



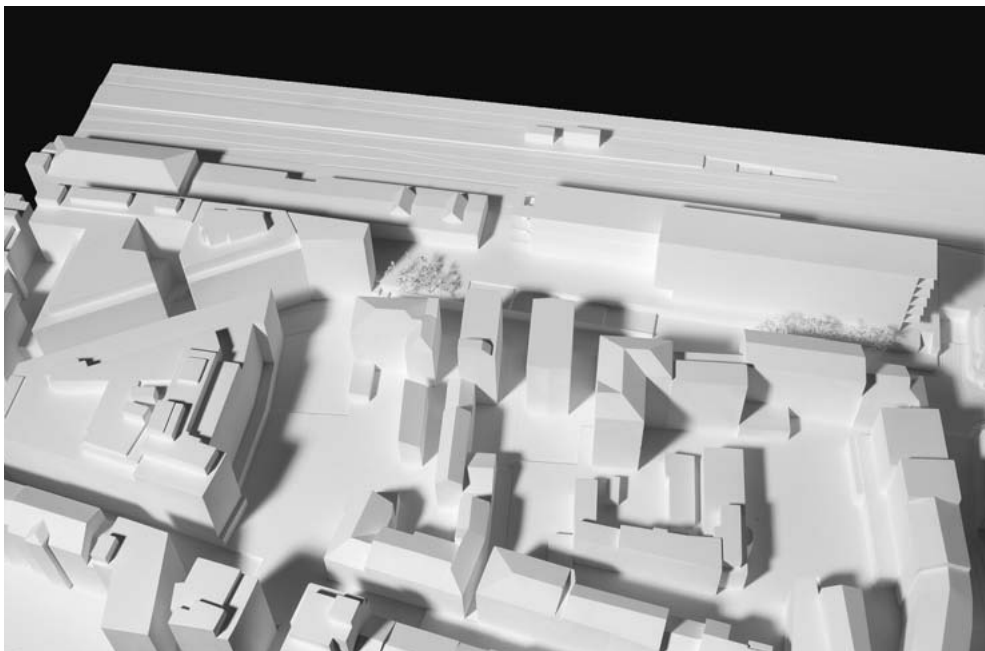
n. 39
255 85 0

Architetto Urbaite Architektur, Germaniastrasse 62, 8006 Zurigo
Ing. Civ. Matthieu Jeanbourquin, 13 Chemin du Centurion, 1227 Carouge
Ing. RVCS Tecnoprogetti SA, Via Monda 2a, 6528 Camorino
Ing. Elettro. Tecnoprogetti SA, Via Monda 2a, 6528 Camorino
Fis. Cos. Andrea Roscetti, Ing. Dipl. POLIMI, Corso Pestalozzi 4, 6900 Lugano
SSA IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera



n. 40
Coesistenza inclusiva

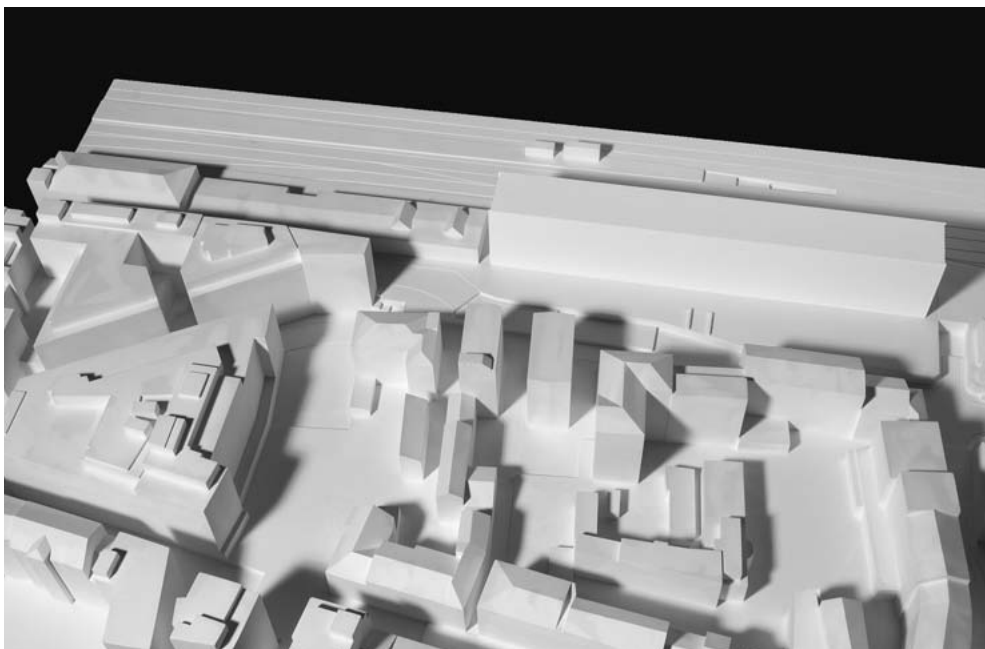
Architetto Comte/Meuwly sarl, Ch. de Montéclard 44, 1066 Epalinges
Ing. Civ. VBI Fribourg sarl, Rue Zaehringen 2, 1700 Friburgo
Ing. RVCS Studio d'ingegneria Visani Rusconi Taleri SA, Centro Carvina 2, 6807 Manno
Ing. Elettro. Elettroconsulenze Solcà, Via Greina 3, 6900 Lugano
Fis. Cos. Andrea Roscetti, Ing. Dipl. POLIMI, Corso Pestalozzi 4, 6900 Lugano
SSA Puricelli-Mona Engineering & consulting sagl,
 Via della Selva 29b, 6850 Mendrisio



n. 41
riri

Architetto
Ing. Civ.
Ing. RVCS
Ing. Elettro.
Fis. Cos.
SSA

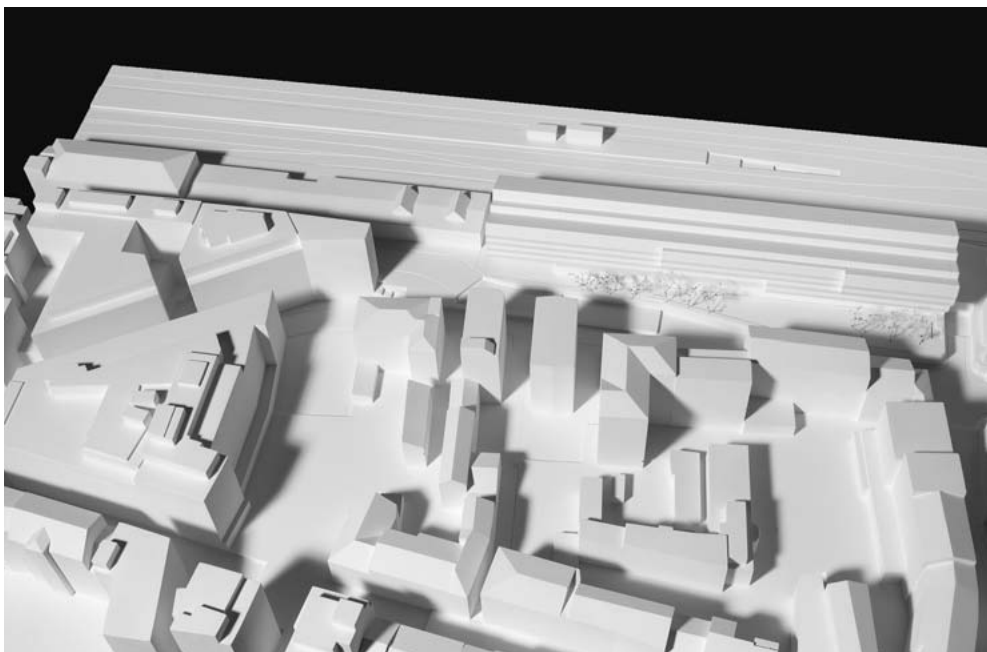
Nomos Groupement d'architectes SA, Rue Boissonas 20, 1277 Ginevra
Jean-Paul Cruchon et associée SA, Route d'Oron 2, 1010 Losanna
Verzeri & Asmus sgl, Via Glorietta 1, 6987 Caslano
Eisel SA, Via Mirasole 8, 6500 Bellinzona
Eisel SA, Via Mirasole 8, 6500 Bellinzona
Eisel SA, Via Mirasole 8, 6500 Bellinzona



n. 43
Leitmotiv

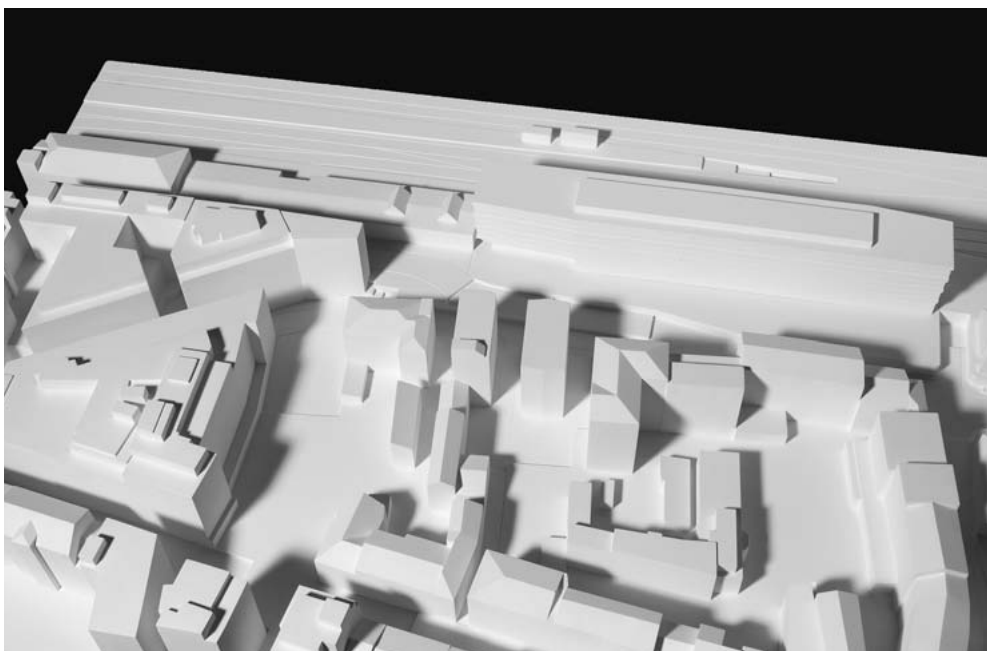
CLA
Architetto
Architetto
Ing. Civ.
Ing. RVCS
Ing. Elettro.
Fis. Cos.
SSA

liveraniandrea.com - arcipelagoarchitects,
Corso Sempione 72, 20154 Milano - Italia
Andrea Liverani, Corso Sempione 72, 20154 Milano - Italia (capofila)
Giulio Cuccinello - arcipelagoarchitects,
Corso Sempione 72, 20154 Milano - Italia
Gapprogetti, Via Cremona 8, 25124 Brescia - Italia
Studio d'ingegneria Visani Rusconi Talleri SA, Centro Carvina 2, 6807 Manno
Elettroconsulenze Solcà, Via Greina 3, 6900 Lugano
IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera
Ing. Gianluca Papagni, Via Cantonale 87, 6818 Melano



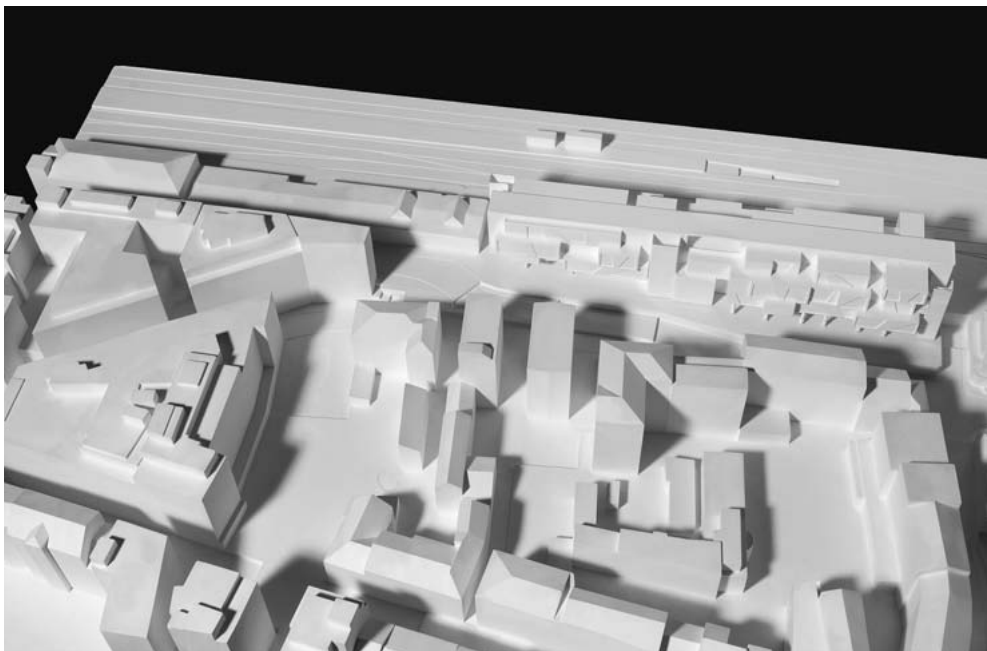
n. 44
Bordo frastagliato

Architetto AZPML limited, Corso Pestalozzi 3, Palazzo Ransila 2, 6901 Lugano
Ing. Civ. Lucini Cesare sagl, Via San Salvatore 6, 6900 Paradiso
Ing. RVCS IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera
Ing. Elettro. IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera
Fis. Cos. IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera
SSA IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera



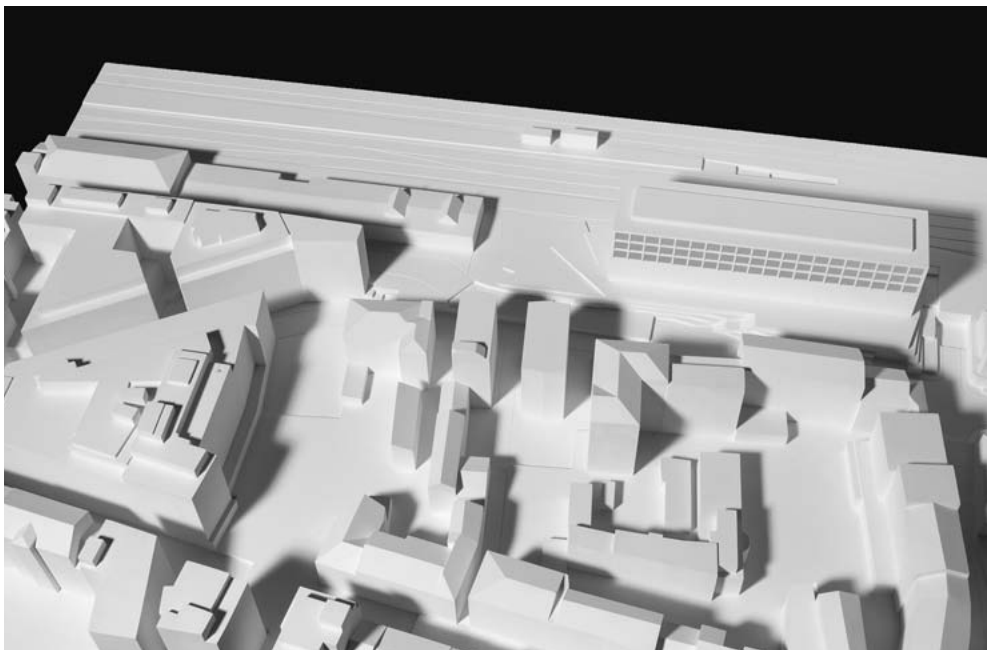
n. 45
Fronte della moda

Architetto Caddeo Rossi, Gertrudstrasse 84, 8003 Zurigo
Ing. Civ. Evolve SA, Via del Tiglio 2, 6512 Bellinzona-Giubiasco
Ing. RVCS Evolve SA, Via del Tiglio 2, 6512 Bellinzona-Giubiasco
Ing. Elettro. Evolve SA, Via del Tiglio 2, 6512 Bellinzona-Giubiasco
Fis. Cos. Evolve SA, Via del Tiglio 2, 6512 Bellinzona-Giubiasco
SSA Evolve SA, Via del Tiglio 2, 6512 Bellinzona-Giubiasco



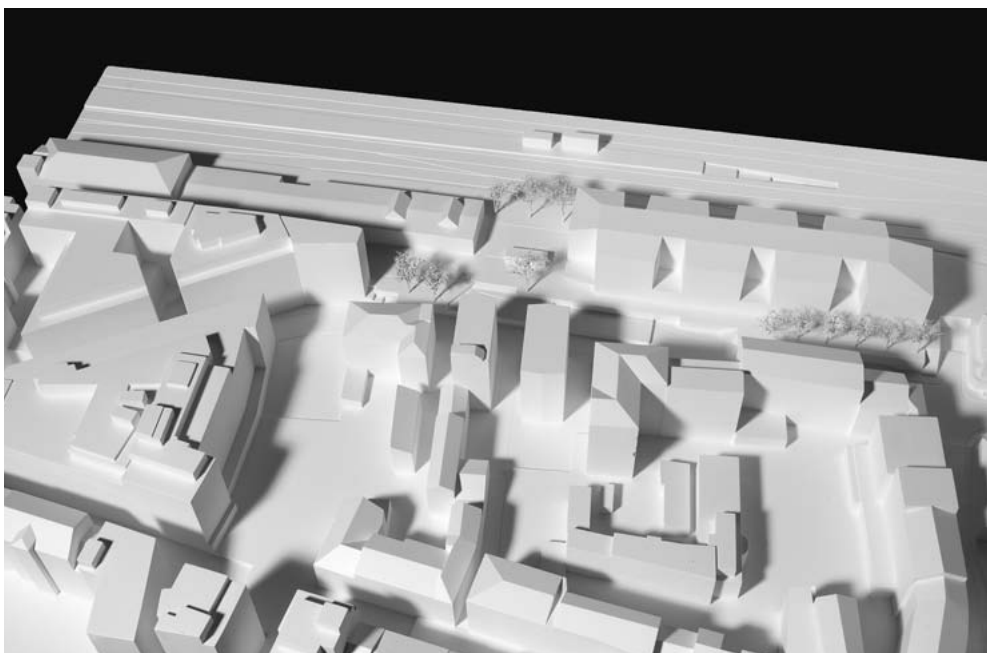
n. 47
Rammendo

Architetto Gaffurini Pagani Tresoldi associati, Via Corti 5, 6828 Balerna
Ing. Civ. Studio Ingegneria Roberto Mondada, Via Corti 5, 6828 Balerna
Ing. RVCS Studio d'ingegneria Visani Rusconi Talleri SA, Centro Carvina 2, 6807 Manno
Ing. Elettro. Elettromorma SA, Via Besso 41, 6900 Lugano
Fis. Cos. Think Exergy SA, Corso Bello 8, 6850 Mendrisio
SSA Ing. Gianluca Papagni, Via Cantonale 87, 6818 Melano



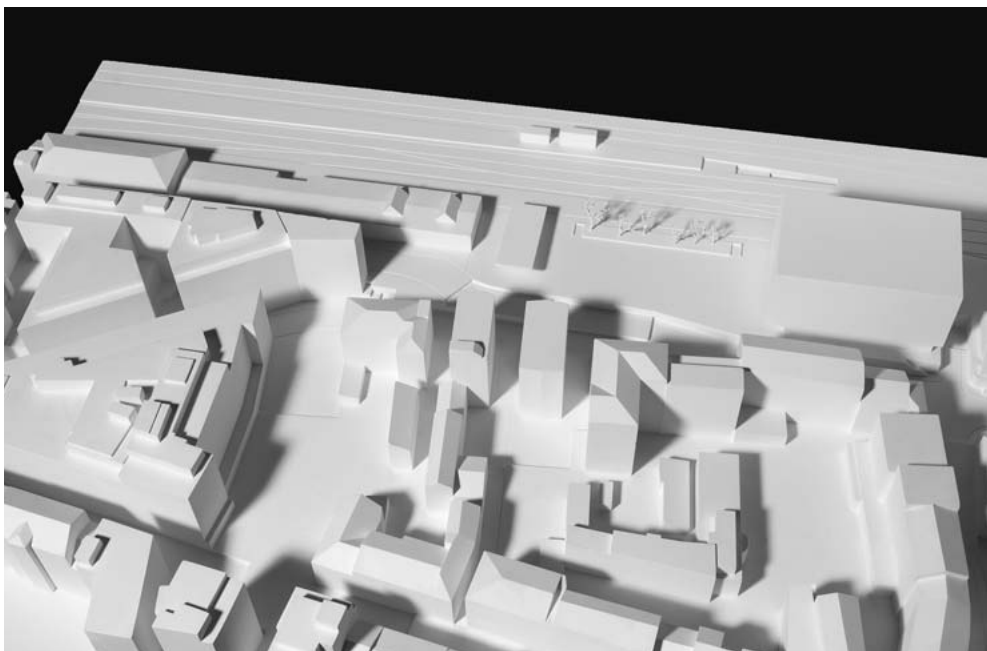
n. 48
Venfiruti

Architetto Nicola Regusci, Via Carona 52, 6912 Pazzallo
Ing. Civ. -
Ing. RVCS -
Ing. Elettro. -
Fis. Cos. -
SSA -



n. 49
Spiga

Architetto GXM Architekten GmbH, Alexandra Gübeli & Yves Milani, Dorfstrasse 40, 8037 Zurigo
Ing. Civ. Dr. Lüchinger+Meyer Bauingenieure AG, Limattstrasse 275, 8005 Zurigo
Ing. RVCS Studio d'ingegneria Visani Rusconi Talleri SA, Centro Carvina 2, 6807 Manno
Ing. Elettro. Scherler SA, Via Vergiò 8, 6932 Breganzona
Fis. Cos. IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera
SSA IFEC ingegneria SA, Via Lischedo 9, 6802 Monteceneri-Rivera



n. 50
Guntha

Architetto Brandi Guerra Architetti, Hagenholzstrasse 76, 8050 Zurigo - Vico dei Caprettari 3/5, 16123 Genova - Italia
Ing. Civ. Büeler Fischli Bauingenieure GmbH, Zweierstrasse 25, 8004 Zurigo
Ing. RVCS -
Ing. Elettro. -
Fis. Cos. Christian Meier Architekten HTL/MAS EN-Bau, Brühlgasse 39, San Gallo
SSA -



n. 51
Penelope

Architetto
Ing. Civ.
Ing. RVCS
Ing. Elettro.
Fis. Cos.
SSA

Inches Geleta Architetti sagl, Via della Pace 1b, 6600 Locarno
Anastasi & Partners SA, Via S. Franscini 27, 6600 Locarno
Studio d'ingegneria Visani Rusconi Talleri SA, Centro Carvina 2, 6807 Manno
Erisel SA, Via Mirasole 8, 6500 Bellinzona
Erisel SA, Via Mirasole 8, 6500 Bellinzona
Erisel SA, Via Mirasole 8, 6500 Bellinzona

Committente

Consiglio di Stato
del cantone Ticino
per il tramite del Dipartimento
delle finanze e dell'economia (DFE)
Dipartimento dell'educazione,
della cultura e dello sport (DECS)
Dipartimento del territorio (DT)

Ente banditore

Sezione della logistica,
Divisione delle risorse
del Dipartimento
delle finanze e dell'economia

Tipo di concorso

Concorso di progetto
per gruppo mandatario interdisciplinare
a una fase in procedura libera.

Partecipanti

Iscritti	71
Progetti consegnati	52
Progetti ammessi a giudizio	51

Montepremi

CHF 288'000 (IVA escl.)

Giuria**Membri professionisti**

Presidente, Arch. Sandra Giraudi, Lugano
Vice presidente, Arch. Stefano Moor, Lugano
Arch. Nicole Beier-Cabrini, Lugano
Arch. Giacomo Guidotti, Monte Carasso

Membri rappresentanti della committenza

Ing. Civ. Athos Berta (DFE)
Arch. Claudio Andina (DECS)
Ing. Civ. Rudy Cereghetti, Dir. U.T. Comune di Chiasso

Supplenti per la committenza

Arch. Pedro Pablo Rodriguez (DFE)
Ing. Civ. Diego Rodoni (DT)
Arch. Gionata Cavadini, Comune di Chiasso

Supplenti professionisti indipendenti

Arch. Martino Pedrozzi, Mendrisio

Esperti esterni

FFS Infrastrutture, Arch. Luigi Piogia
Fisico della costruzione, Ing. Andreas Roth, Zurigo
Esperto costi, Arch. Michele Giambonini, Ponte Capriasca
Specialista sicurezza antincendio, Matteo Guidinetti (DFE)
Consulente OPIR, Widmer Chemical & Consulting SA, Taverne

Coordinazione concorso

Arch. Mirko Bonetti, bonetti e bonetti architetti, Massagno

Criteri di giudizio

Aspetti urbanistici

Chiarezza e coerenza del concetto urbanistico.
Qualità degli spazi esterni e dei rapporti con il contesto.
Riconoscibilità della destinazione dell'edificio e degli spazi esterni.
Qualità della gestione dei flussi di persone e mezzi.
Rispetto dei parametri edificatori.

Aspetti architettonici e funzionali

Qualità architettonica generale.
Chiarezza e coerenza della tipologia.
Qualità degli spazi interni e della loro fruizione.
Coerenza funzionale e qualità della distribuzione interna.

Aspetti costruttivi e statici

Qualità e coerenza del sistema costruttivo e statico in relazione alle scelte progettuali.
Razionalità delle scelte costruttive nell'ottica della durata di vita della costruzione.
Economicità costruttiva e gestionale.

Aspetti energetici

Qualità e coerenza del concetto energetico.
Impostazione energetica dell'edificio in relazione al ciclo di vita e all'energia grigia.

Aspetti finanziari

Coerenza delle scelte progettuali in relazione alla sostenibilità finanziaria e ai costi d'investimento indicati.

Tempi

Pubblicazione gara	fine ottobre 2019
Consegna documentazione	fine maggio 2020
Lavori giuria	giugno/luglio 2020
Lavori giuria	novembre 2020 (approfondimento)
Pubblicazione risultati	dicembre 2020

Pubblicazione:

Dipartimento delle finanze e dell'economia

Sezione della logistica

Via del Carmagnola 7

6500 Bellinzona

telefono +41 (0)91 814 77 11

fax +41 (0)91 814 77 19

e-mail dfе-sl@ti.ch

sito web www4.ti.ch/dfе/dr/sl/sezione/

Progetto grafico:

Anna-Christina Ortelli

Fotografie:

Mirko Bonetti

Michel Passos Zylberberg (modellini)

Tingenia Ingegneria e Geomatica SA

(ortofoto)

Impaginazione e fотolito:

Prestampa Taiana SA

Stampa:

Tipografia Torriani SA

C n.

01

dicembre 2020