

**PIANO PARTICOLAREGGIATO S. MARIA**  
**IMPOSTAZIONE DEL CONTESTO URBANISTICO DI RIFERIMENTO**

**MANDATO DI STUDIO IN PARALLELO (MSP)**  
**CON PROCEDURA AD INVITO**

***Rapporto finale del collegio di esperti***

*1 settembre 2017*

## SOMMARIO

<b>1.</b>	<b>INTRODUZIONE</b>	<b>3</b>
1.1	Procedura e obiettivi	3
1.2	Collegio d'esperti	3
1.3	Team incaricati	4
1.4	Scadenzario	5
<b>2.</b>	<b>VALUTAZIONE DEI PROGETTI</b>	<b>5</b>
2.1	Luogo di valutazione e presenti	5
2.2	Commento generale	5
2.3	Esame preliminare dei progetti (aspetti formali)	6
2.4	Criteri di valutazione	6
2.5	Team Antonini & Ghidossi SA	7
2.6	Team CSC Impresa Costruzioni SA	10
2.7	Team HRS Real Estate SA	14
2.8	Team Renzetti e Partners	18
<b>3.</b>	<b>RACCOMANDAZIONI DEL COLLEGIO DI ESPERTI AL COMMITTENTE</b>	<b>21</b>
3.1	Considerazioni generali / Sintesi	21
3.2	Proposte all'attenzione del committente	24
3.3	Considerazioni conclusive	25
<b>4.</b>	<b>APPROVAZIONE</b>	<b>26</b>

## 1. INTRODUZIONE

### 1.1 Procedura e obiettivi

Il progetto di Piano particolareggiato S. Maria (PPSM), nonostante un lungo iter di gestazione, continua non soddisfare pienamente né l'ente pubblico, né i proprietari privati, con un'impostazione nemmeno più coerente con il contesto di sviluppo regionale, in particolare per quel che riguarda il progetto FFS per una nuova fermata TILO.

Il Municipio di Gordola ha pertanto deciso di individuare nuove soluzioni urbanistiche, architettoniche e funzionali che dovranno fungere da base per l'allestimento di una nuova pianificazione del comparto S. Maria, scegliendo a tal scopo una procedura di mandati di studio in parallelo (MSP).

I quattro team di progetto invitati per la procedura hanno dovuto definire:

- una proposta urbanistica che, nel contesto della vocazione residenziale di Gordola, sapesse dare qualità e una specifica vocazione al nuovo quartiere;
- il mix dei contenuti insediativi, a partire da un'adeguata valutazione delle potenzialità del mercato immobiliare, incluso il fabbisogno di superfici commerciali e di servizio a supporto della nuova fermata TILO;
- l'impostazione del sistema di accessibilità con al centro il nodo di trasporto pubblico, in grado di svolgere le funzioni previste dal PALoc3;
- gli spazi per lo svago di prossimità e i possibili contenuti pubblici nel contesto di un sistema di mobilità lenta attrattivo.

### 1.2 Collegio d'esperti

Per lo svolgimento dei lavori, fra cui anche l'allestimento del capitolato d'onori per il lavoro dei team invitati, il committente ha fatto capo ad un collegio di esperti composto dai seguenti specialisti:

Presidente	Damiano Vignuta	sindaco di Gordola
Membri	Nicola Domenighetti	municipale di Gordola
	Sabrina Contratto Ménard	architetta dipl. ETH/SIA, esperta indipendente
	Stéphane Grounauer	ingegnere del traffico, esperto indipendente
	Paolo Poggiati	architetto paesaggista, rappresentante Dipartimento del territorio
	Luigi Piogia	architetto, rappresentante delle Ferrovie Federali Svizzere
Supplenti	Angelo Geninazzi	economista, rappresentante dei proprietari privati
	Remo Clerici	geografo, pianificatore comunale
	Massimo Corti	dipl. sc. nat., rappresentante Dipartimento del territorio

### 1.3 Team incaricati

Su proposta del collegio di esperti, il Committente ha invitato, assegnando un mandato di studio ad ognuno (da svolgere in parallelo), i seguenti team di progettazione interdisciplinare (in ordine alfabetico):

#### **Antonini & Ghidossi SA**, viale Stazione 32, 6500 Bellinzona, Ferdinando Santaniello

<i>Architettura / urbanistica</i>	Lorenzo Orsi, studio Orsi & Associati sagl, Bellinzona
<i>Traffico e mobilità</i>	Francesco Allievi, Studio d'ingegneria Francesco Allievi, Ascona
<i>Paesaggio</i>	Andreas Kipar, Land srl, Milano
<i>Ingegneria Civile</i>	Tiziano Mauri, Mauri & Associati SA, Lugano

#### **CSC Impresa Costruzioni SA**, via Pioda 5, 6901 Lugano, Daniele Manzolini

<i>Architettura / urbanistica</i>	Lidor Gilad, Itten+Brechbühl AG, Zurigo
<i>Traffico e mobilità</i>	Emanuele Zacchia, Andreotti & Partners SA, Locarno
<i>Paesaggio</i>	Dominique Ghiggi, Anton & Ghiggi, Zurigo
<i>Ingegneria Civile</i>	Mauro Rezzonico, Andreotti & Partners SA, Locarno

#### **HRS Real Estate SA**, Largo Libero Olgiati 73, 6512 Giubiasco, David Dalass

<i>Architettura / urbanistica</i>	Luca Gazzaniga, Luca Gazzaniga architetti Sagl, Lugano
<i>Traffico e mobilità</i>	Mauro Ferella Falda, Studio Ferella Falda ingegnere del traffico, Breganzona
<i>Paesaggio</i>	João Nunes, PROAP Ltd, Lisbona
<i>Ingegneria Civile</i>	Mauro Petrillo, Galli Michele e Associati SA, S.Antonino
<i>Project management</i>	Gianluca Lopes, Artech Project Management SA, Lugano

#### **Renzetti e Partners SA**, via alla Sguancia 5, 6900 Lugano-Pazzallo, Angelo Renzetti

<i>Architettura / urbanistica</i>	Dario Martinelli, HOMA architetti Sagl, Muralto
<i>Traffico e mobilità</i>	Gianfranco Del Curto, Brugnoli e Gottardi SA, Massagno
<i>Paesaggio</i>	Giorgio Aeberli, Studio d'architettura paesaggista Giorgio Aeberli
<i>Ingegneria Civile</i>	Marco Guglielmini, Studio Ingegneria Sciarini SA, Vira Gambarogno

## 1.4 Scadenario

Lo scadenario della procedura, che prevedeva uno svolgimento tramite workshop aperti ad un dialogo fra collegio di esperti e team interdisciplinari, è stato il seguente:

15 marzo 2017	Forum di avvio dei lavori
25 aprile 2017	Workshop 1
23 maggio 2017	Workshop 2
20 giugno 2017	Consegna degli elaborati e presentazione finale

## 2. VALUTAZIONE DEI PROGETTI

### 2.1 Luogo di valutazione e presenti

Il collegio di esperti si è riunito una prima volta per la valutazione preliminare dei progetti consegnati presso l'Aula magna della scuola media di Gordola.

Ai lavori svoltisi il 20 giugno 2017, successivamente alla presentazione finale da parte dei team invitati, hanno partecipato tutti i membri e i supplenti del collegio di esperti, ritenendo tutte le proposte ricevute conformi al capitolato di mandato.

La riunione di valutazione finale si è tenuta il martedì 22 agosto 2017 il pomeriggio a seguito di un'approfondita valutazione tecnica dei singoli progetti eseguita sulla base delle competenze specifiche di ogni membro del collegio.

Alla riunione finale hanno partecipato tutti i membri e i supplenti del collegio di esperti ad eccezione di Luigi Piogia e di Massimo Corti, scusati.

### 2.2 Commento generale

A conclusione dei lavori dei mandati di studio in parallelo, il collegio di esperti conferma la validità del metodo di lavoro adottato dal committente per affrontare in maniera efficace l'oggetto di studio.

La procedura di MSP ha permesso ai gruppi interdisciplinari invitati – che vanno ringraziati per l'impegno profuso e per la grande mole di lavoro svolto – di concettualizzare il tema e di esprimere con un certo margine di libertà la propria interpretazione dei compiti richiesti. È stato così possibile confrontare tra loro in maniera aperta e dialettica i differenti scenari di sviluppo e gli approcci progettuali.

Si ritiene pertanto che il committente, con l'ausilio dei risultati del lavoro svolto dai team nell'ambito dei mandati di studio in parallelo e le raccomandazioni del collegio di esperti, disponga delle necessarie indicazioni di ordine tecnico-urbanistico per avviare la procedura pianificatoria per consolidare un nuovo concetto di sviluppo del comparto di S. Maria.

### 2.3 Esame preliminare dei progetti (aspetti formali)

Il segretariato ha eseguito l'esame preliminare dei progetti in funzione del rispetto del capitolato d'oneri, così riassunto:

Termini di consegna:	i quattro team hanno rispettato i termini di consegna richiesti;
Elaborati richiesti:	i quattro team, hanno consegnato gli elaborati richiesti;
Presentazione elaborati:	i quattro team hanno presentato gli elaborati nella forma richiesta;
Vincoli particolari:	le proposte dei quattro team rispettano i vincoli e le condizioni particolari poste dal capitolato d'oneri.

### 2.4 Criteri di valutazione

I progetti sono stati valutati in base ai seguenti criteri fissati dal capitolato:

1. Qualità urbanistica e architettonica della proposta in relazione all'edificazione esistente, tenendo conto delle tappe/moduli proposti e della loro plausibilità.
2. Validità e plausibilità della proposta dal profilo dell'economia immobiliare e del contesto di mercato locale/regionale.
3. Funzionalità progettuale della proposta urbanistico-architettonica e del concetto di mobilità (inclusa la compatibilità con il progetto della fermata TILO), anche in considerazione delle attività e della situazione fondiaria esistenti.
4. Qualità degli spazi pubblici e della loro fruibilità.

Nel presente rapporto i criteri di valutazione n. 1 e n. 4 sono stati raggruppati in un capitolo unico, ma mantenuti distinti.

## 2.5 Team Antonini & Ghidossi SA

### Qualità urbanistica, concetto architettonico e spazi pubblici

#### **Urbanistica**

Il concetto urbanistico si fonda sulla sovrapposizione di tre temi: la struttura della campicoltura tradizionale, il disegno di un microchip e i confini delle proprietà esistenti. Da questa sovrapposizione si crea un sistema viario che definisce una sorta di parcellazione interna del comparto, dove i percorsi nord-sud sono continui, mentre quelli est-ovest sono sfalsati l'uno dall'altro.

I quadranti ottenuti sono utilizzati per l'edificazione o per gli spazi liberi, in funzione della necessità, in modo che ne risulta un indice di sfruttamento uniforme di 1.25 per tutte le proprietà fondiarie esistenti.

Convince la volontà di creare un quartiere con un forte senso di permeabilità diffusa e di connessione con il tessuto urbano di Gordola, così come per l'attenzione rivolta all'approfondimento degli spazi liberi, del trasporto pubblico, della mobilità lenta e degli aspetti ambientali.

L'intera area è un gioco di edifici e spazi aperti, intercalato da due ampie fasce verdi e da una piazza centrale presso la nuova fermata TILO. L'edificazione presenta una densità crescente da ovest a est, con tre diversi tipologie costruttive: innumerevoli edifici residenziali rettangolari, tre costruzioni leggermente più basse a pianta quadrata per contenuti di servizio, commerciali e artigianali e una torre di sedici piani accanto alla fermata TILO. Lo sviluppo molto formalistico di quest'ultimo non convince però nella sua ambizione di diventare l'elemento di riferimento per il parco Piano di Magadino e per l'abitato di Gordola.

L'idea dello sviluppo urbanistico con un orientamento nord-sud è un approccio convincente, purtroppo indebolito dall'inserimento delle fasce verdi che appare abbastanza casuale. L'idea di fondo che accenna alla "città-giardino" perde qualità se osservato dal punto di vista tridimensionale a causa dell'edificio a torre. Si osserva inoltre puntualmente un certo disequilibrio tra i pieni e i vuoti.

#### **Spazi liberi**

L'idea di base della suddivisione del comparto in una griglia regolare è promettente, tuttavia il posizionamento relativamente casuale degli edifici impedisce una distinzione chiara tra gli spazi pubblici, semi-pubblici e privati. Taluni spazi appaiono inoltre sovradimensionati rispetto all'edificato. La gerarchia degli spazi non viene chiarita neppure dalla differenziazione piuttosto articolata degli spazi aperti, che risultano però pletorici ed eccessivamente atomizzati, con il risultato di richiedere una gestione molto curata e dispendiosa.

La differenza di livello di circa tre metri è stata trattata attentamente attraverso la leggera pendenza della conformazione degli spazi esterni, mentre l'asse principale di accesso veicolare alla piazza appare eccessivamente messo in evidenza con una tripla alberatura lineare.

## Accessi

Da un punto di vista trasportistico il comparto S. Maria è collegato in modo funzionale, coerente con l'impianto urbanistico e con i dintorni. Il progetto prevede tre collegamenti stradali lungo via San Gottardo che si aprono verso sud all'interno comparto S. Maria. L'asse centrale che conduce alla fermata TILO serve anche da collegamento per il trasporto pubblico e in parte per l'accesso ai posteggi sotterranei. L'identità / identificabilità degli edifici non è però chiara: una parte degli edifici si affaccia su un piccolo spazio, mentre altri sono circondati da vicoli relativamente stretti e da giardini privati. In questi termini manca pertanto un concetto chiaro.

## Tappe/moduli

Attraverso il rispetto dei confini di proprietà esistenti, la realizzazione a tappe della proposta progettuale risulta di facile attuazione. Tuttavia i singoli moduli risultano frammentari e, se realizzati singolarmente, risultano eccessivamente slegati dal contesto e privi di sufficiente forza.

## Validità / plausibilità economico-immobiliare

### Punti di forza

La proposta del team Antonini e Ghidossi, ha una sua coerenza da un punto di vista economico ed è stata accompagnata ad ogni workshop dal promotore.

Come nessun altro team sfrutta la presenza della fermata per prevedervi gli edifici più rappresentativi del sedime – in particolare la “torre” – sfruttando così la nuova raggiungibilità concessa dalla vicinanza ai centri economici del Cantone. Risulta inoltre equilibrata e condivisibile la suddivisione tra diverse destinazioni, probabilmente con una proporzione un po' generosa di spazi amministrativi-commerciali.

Antonini e Ghidossi cerca di contrapporre al grande Parco del Piano di Magadino una soluzione costituita da “piccoli giardini”. In questo modo tenta di trovare una soluzione al verde “imposto” dall'indice del bando di concorso e di dare così un valore a questi spazi.

La suddivisione degli indici per il terreno è equilibrata e ammonta per tutti a 1.25. Ogni proprietario è indipendente e può scegliere se realizzare o meno sul suo sedime. Dal profilo economico e facendo astrazione delle criticità urbanistiche, il progetto non comporta particolari problemi nel caso venisse realizzato in via parziale con delle tappe funzionali.



### **Punti deboli**

Il progetto contempla due grandi parchi pubblici – realizzati dai privati – senza specificare in maniera chiara a chi spetterà la futura gestione. Benché si tratti di parchi pubblici, la zona ha un carattere prettamente residenziale e dunque l'attrattività per il pubblico (inteso come residenti al di fuori del comparto) può risultare limitata. Ciò ne riduce il valore potenziale.

Al centro del sedime è previsto un Park&Rail. Questo non è particolarmente efficiente poiché gli utilizzatori del treno non hanno la possibilità di posteggiare nelle immediate vicinanze della fermata, ma soprattutto in considerazione del fatto che il terreno a ridosso del posteggio pubblico (con la caratteristica di essere occupato tutto il giorno) può ridurre l'attrattività residenziale della zona.

Il progetto prevede una serie di attrezzature sportive, ma – come per i giardini "semi privati" – non sono chiarissime le competenze e gli oneri di gestione e manutenzione.

La proporzione di 10'000 m2 SUL di spazi amministrativi/commerciali sui 51'000 m2 totali rischia di essere generosa rispetto alle potenzialità di mercato.

Nel calcolo del ritorno di un investimento come quello proposto dal team vengono indicati "canoni di locazione simulati sulla base dell'esperienza e dei prezzi di mercato conosciuti". Questi però non considerano un aumento massiccio degli spazi a disposizione, ciò che ha un effetto sulle cifre stesse. Mancano dunque le indicazioni (difficili da ipotizzare) sul potenziale di mercato.

### **Sintesi**

Da un punto di vista economico il progetto non deve essere scartato a priori, non da ultimo poiché le imperfezioni che presenta la proposta possono essere considerate risolvibili. Sono però critiche le proporzioni di spazi commerciali/amministrativi, nonché la questione relativa alla gestione degli spazi: un problema che rischia di diventare cruciale e che non è stato preso sufficientemente in esame dal team.

### Funzionalità (mobilità)

Questo progetto presenta caratteristiche molto interessanti per quanto riguarda gli aspetti di mobilità, che è stata considerata in tutti gli aspetti dei diversi mezzi di trasporto. Permette infatti una mobilità molto flessibile e orientata alla convivenza pacifica tra le diverse modalità. È un peccato inoltre che la piazza non sia situata in corrispondenza del sottopasso FFS, che sarà il fulcro del traffico pedonale nella zona.

Anche il P+R è troppo dislocato dalla fermata TILO, ma accettabile nel contesto globale della mobilità del comparto.

I principi di riqualificazione stradale e di moderazione del traffico, comprensivi di dettagli quali alberature, aiuole spartitraffico, passaggi pedonali generosi che tengono conto anche della mobilità ciclabile, vengono applicati in modo esemplare a via S. Gottardo.

### **Compatibilità con la fermata TILO**

La nuova fermata TILO è accessibile con una concentrazione dei flussi pedonali in una zona un po' decentrata rispetto agli accessi ai due marciapiedi (piazzetta). La posizione proposta per i posteggi P+R è un po' discosta ma chiara e ordinata.

## 2.6 Team CSC Impresa Costruzioni SA

### Qualità urbanistica, concetto architettonico e spazi pubblici

#### **Urbanistica**

Il concetto urbanistico convince molto per il suo rigore e la sua visione. Gli autori propongono una chiara suddivisione del comparto S. Maria tra una parte densamente edificata (ca. 2/3 dell'area verso via S. Gottardo) e una completamente libera da costruzioni, avente la funzione di parco urbano, a contatto con la linea ferroviaria e di riserva strategica per il futuro. Questa strategia permette lo sviluppo di un quartiere dalla densità suburbana a contatto con un contesto rurale. Il risultato è un uso particolarmente sostenibile del suolo. Le infrastrutture sono concentrate e possono quindi essere utilizzate in modo molto efficiente. Il parco urbano crea lo spazio per l'elaborazione di visioni e trasformazioni di Gordola, con scenari come la creazione di infrastrutture per l'istruzione e l'assistenza sanitaria. La fattibilità di questi scenari non è tuttavia verificata e non risponde alle esigenze del Comune di Gordola.

Il concetto di sviluppo urbano è contraddistinto da un disegno molto marcato: poligoni edificati di 3-5 piani accostati l'uno all'altro con una sequenza regolare e disposti perpendicolarmente lungo via San Gottardo. Si creano così delle viste continue attraverso il nuovo quartiere, verso il parco urbano. Verso ovest la densità diminuisce, creando una distanza e un rapporto adeguati con l'edificazione esistente. La variazione dell'angolo delle facciate crea degli spazi che si allargano e si restringono, movimentando gli spazi esterni. Questi spazi sono anche caratterizzati verso sud dal terrazzamento di un piano di altezza che arricchisce ulteriormente gli spazi pubblici e semi-pubblici. Il dislivello del comparto viene così sfruttata in modo propositivo. Il carattere intensivo del quartiere fa comunque sorgere qualche dubbio sui rapporti di dimensione e di forza nei confronti del tessuto insediativo di Gordola.

#### **Spazi liberi**

Il concetto per gli spazi esterni si fonda su un'apprezzabile analisi del verde che si estende ben oltre i confini Gordola, con la quale si evidenzia che il contesto regionale è generalmente caratterizzato dall'alternanza tra spazio verde ed edifici, con l'eccezione del comparto S. Maria, attualmente quasi interamente pavimentato e costruito. L'idea di uno sviluppo concentrato verso nord e lo spazio libero a sud riprende pertanto l'alternanza di cui sopra. L'orientamento trasversale dell'edificazione, gli spazi liberi compenetrano gli edifici e permettono una relazione costante con il Parco Piano di Magadino.

Il parco urbano, previsto esplicitamente con una soglia di progettazione e arredo molto bassa, con un bacino di ritenzione naturale è un elemento di identificazione per tutto il comparto e costituisce sia l'inizio che la fine del Parco Piano di Magadino. Esso offre pure alla popolazione di Gordola e dei dintorni la possibilità di disporre di un'area di svago di prossimità di qualità, sebbene non siano chiari i quesiti relativi alla sua manutenzione e all'effettivo fabbisogno di questa offerta.

Considerato in questi termini, il grande parco sembra quindi più il risultato dell'intenzione di operare la densificazione nel settore nord, che non il frutto di una vera e propria riflessione sullo spazio non edificato.

Inoltre la scelta di concentrare gli spazi liberi lungo la ferrovia, pur se coerente con il concetto adottato dai progettisti, non valorizza in modo sufficiente tali spazi.

## Accessi

Il comparto S. Maria è accessibile da due assi principale di collegamento.

L'asse nord-sud è allacciato all'intersezione di via S. Gottardo/via Gaggiolo, la quale è circondata da edifici importanti e permette un collegamento diretto con la nuova fermata TILO. L'asse est-ovest corre lungo il limite meridionale della superficie edificata e permette l'integrazione del comparto S. Maria con il contesto circostante.

La vicinanza con la fermata ferroviaria e con il trasporto pubblico offre la possibilità al comparto di svilupparsi anche da sud.

L'accesso degli edifici avviene dall'interno, aggiungendo un elemento di vita alle piazze interne del comparto.

## Tappe/moduli

Il progetto tiene conto dei singoli fondi assegnando loro uno sfruttamento unitario ed equo per tutti i proprietari, senza che ciò provochi un indebolimento del progetto.

L'impostazione permette una realizzazione modulare laddove ciascun singolo modulo conserva una struttura funzionale coerente.

## Validità / plausibilità economico-immobiliare

### Punti di forza

Nel corso dei diversi workshop, il dialogo con il gruppo ha portato a una serie di miglioramenti del progetto, soprattutto dal punto di vista urbanistico e paesaggistico. Dal punto di vista economico va messa in evidenza l'idea proposta già al primo workshop di riservare una parte del sedime, quello verso la fermata, per uno sviluppo potenziale futuro (senza però una connotazione di questa riserva a partire da esigenze specifiche).

Ogni proprietà gode di circa gli stessi diritti. Il proprietario del fondo n. 386 risulta leggermente avvantaggiato, ma in misura trascurabile. Ogni proprietà ha la possibilità di realizzare in modo indipendente e non è vincolata dalla volontà e dalle tempistiche degli altri proprietari. Per il Comune è comunque auspicabile una certa coordinazione tra i proprietari.

Il concetto prevede la possibilità di una realizzazione a tappe.

La suddivisione temporale del potenziale edificatorio potrebbe lasciare uno spazio di manovra a generazioni future. Questo è un fattore positivo per il Comune, ma è problematico per i privati (v. elementi negativi).

Malgrado l'assenza del promotore durante la fase del workshop, nella relazione si afferma che *"l'imprenditore è disposto ad acquistare l'intero comparto in blocco mediante stipula di un diritto di compera, frazionabile e contestuale promessa di acquisto che eserciterebbe a tappe, secondo l'avanzamento dei lavori, ritenuto che ogni tappa dovrà concludersi entro una determinata data concordata con il Comune"*. Questa dichiarazione è da considerarsi centrale ai fini della realizzabilità.

## Punti deboli

Durante i workshop, il collegio degli esperti non ha potuto dialogare e intercettare la volontà del promotore. Quest'ultimo ha giustificato la sua assenza con l'obiettivo di concedere la massima autonomia al team di progettazione.

In linea generale il progetto, da un punto di vista economico, presenta alcune riserve non indifferenti. La soluzione di una riserva strategica risulta sotto certi aspetti interessante, ma anche complicato sotto l'aspetto della pianificazione degli investimenti da parte dei privati, soprattutto per chi vuole realizzare subito attraverso la vendita del proprio terreno. Le domande che si pongono immediatamente sono: chi comprerà i terreni dove in un primo momento sorge il Parco a zona estensiva? A quale prezzo? Come verrà considerato l'eventuale futuro potenziale?

La zona più vicina alla fermata, con maggiore accesso e visibilità (dalla fermata di Gordola la distanza ad esempio al centro da Lugano, in termine di trasporti pubblici sarà simile alla distanza odierna dal quartiere luganese di Cadro) viene relegata in un primo momento (sul cui perdurare non ci sono certezze) ad area verde, con coltivazione estensiva. Il potenziale economico della zona – quello attorno alle stazioni – in una prima fase non viene dunque sfruttato. Questo stride con la "forte centralità" della fermata evocata nella relazione.

Il potenziale valore dell'area verde – in termini puramente economici – viene ulteriormente ridotto dalla creazione di un "parco" con caratteristiche simili a quello che si estende oltre la linea ferroviaria, il Parco del Piano di Magadino. L'interesse nei confronti di un parco come proposto risulterà dunque con ogni probabilità piuttosto modesto.

Le zone amministrative commerciali sono state individuate dal team di progetto verso il parco naturale (a zona estensiva) ignorando sul fronte nord la presenza di via San Gottardo, che garantirebbe maggiore visibilità e interesse per potenziali locatari o proprietari di spazi commerciali.

Il progetto prevede il 40% delle superfici destinate a spazi commerciali-amministrativi, ciò che risulta difficilmente giustificabile se considerato il mercato e pone dubbi sugli approfondimenti di mercato promossi dai promotori. Inoltre nel calcolo della redditività sono stati considerati valori attuali, moltiplicati per i nuovi spazi disponibili. Questo metodo di calcolo presuppone un mercato "infinito".

Il Comune è chiamato a gestire il parco, sebbene questo non sia stato esplicitamente richiesto dall'ente pubblico. I bacini di infiltrazione sono per conto realizzati dai privati nella zona "di riserva". Non risulta chiaro cosa succede se un privato non vende la parte di "riserva" o non ha l'interesse di realizzare i bacini. Inoltre non sono stati considerati i costi per l'eliminazione di questi bacini nel caso in cui la riserva venisse pianificata ed edificata successivamente (costi comunque relativamente ridotti rispetto all'investimento globale).

Il privato che oggi svolge attività economiche sul sedime potrebbe non essere interessato alla realizzazione di un parco, preferendo mantenere la sua attuale attività.

Il Comune è chiamato in causa per la realizzazione di un autosilo interrato. Nel rapporto si indica anche la possibilità di una PPP, rispettivamente di una rinuncia da parte del Comune di realizzare questa infrastruttura.

## **Sintesi**

Sotto alcuni aspetti economici il progetto può risultare interessante, ma implica alcuni elementi fortemente problematici. Stride un po' la chiara dichiarazione del privato con alcuni elementi che non sottostanno e sono stati giustificati con una logica economica e che potrebbero, in una fase esecutiva, essere problematici per il buon funzionamento dell'operazione. Nell'ambito della definizione di un Piano particolareggiato si dovrebbe quindi concedere attenzione a questi elementi, in particolare alla proporzione di spazi commerciali e amministrativi ma anche alla zona di riserva. Quest'ultima presenta incertezze poiché dipende da volontà politiche future e potrebbe indurre i privati a non vendere – e dunque aderire alla visione del progetto – o il potenziale acquirente a speculare sull'acquisto del terreno.

### *Funzionalità (mobilità)*

Proponendo una struttura chiara e facilmente leggibile sia dai pedoni che dagli utenti motorizzati questa soluzione offre opportunità ottimali per lo sviluppo di un quartiere vivo ed equilibrato. La fermata FFS viene chiaramente collegata al centro di Gordola, inoltre i posteggi e la fermata bus si trovano nelle vicinanze del sottopasso dove si crea un chiaro punto di riferimento.

Il principale punto debole consiste nel mancato sviluppo del collegamento ciclabile regionale. Dovrebbe pure essere approfondita la conformazione dell'incrocio semaforizzato.

### **Compatibilità con la fermata TILO**

La nuova fermata TILO è accessibile in modo ottimale con una concentrazione dei flussi presso gli accessi ai marciapiedi. La posizione proposta per i posteggi B+R e P+R è centrale e ben dimensionata

## 2.7 Team HRS Real Estate SA

### Qualità urbanistica, concetto architettonico e spazi pubblici

#### **Urbanistica**

Il concetto urbano si basa su una dettagliata analisi dell'orografia e della dinamica del sito, che mira al ripristino e al rafforzamento della continuità paesaggistica e funzionale in direzione nord-sud tra la collina e il Parco Piano di Magadino. In questo contesto viene data molta importanza al disegno fondiario e alla conformazione del terreno rurale originario. Il concetto risultante si presenta pertanto con una struttura urbanistica e dei volumi edificati che si svolgono in direzione nord-sud con profondità variabili a fronte di larghezze costanti, dalla quale risultano connessioni volutamente subordinate sulla direttrice est-ovest.

Lungo via San Gottardo gli edifici disegnano un fronte unitario e definiscono in modo inequivocabile sia lo spazio stradale sia l'identità del sito. Verso sud il limite del costruito è frastagliato, creando una transizione fluida verso quello che è denominato "parco di quartiere", il quale determina l'entrata, rispettivamente l'uscita dal Parco Piano di Magadino

L'idea di base dell'apertura verso sud, con una griglia in cui si alternano vuoti e pieni è interessante. Tuttavia in taluni punti si intravedono dei compromessi che suggeriscono un certo grado di casualità e che indeboliscono il concetto urbanistico, come le costruzioni parzialmente disposte trasversalmente o alcune differenziazioni non giustificate nelle distanze delle campiture nord-sud.

Gli edifici molto ravvicinati tra di loro presentano delle criticità riguardanti la qualità abitativa delle funzioni residenziali.

#### **Spazi liberi**

Il concetto di fluidità è trasposto anche nella concezione degli spazi liberi: la transizione dalla superficie minerale-pavimentata (a nord) a quella verde-permeabile (a sud) è volutamente slegata rispetto agli allineamenti degli edifici e il passaggio dagli spazi a carattere privato e semi-privato al parco di quartiere avviene in modo chiaro e convincente.

Il parco di quartiere crea una gradevole separazione dai binari, presenta una ricca vegetazione ed è fruibile pubblicamente. La sua realizzazione e la sua manutenzione sono possibili grazie ad un supplemento dell'indice di sfruttamento di 0.2, la sua proprietà rimane privata con un vincolo per l'uso pubblico.

Il dislivello del terreno di ca. 3m, pur se trattato in modo articolato, risulta ancora poco convincente. Gli edifici e il parco sono quasi esclusivamente a livello di via S. Gottardo, fatto che implica un riempimento di terreno considerevole nell'area verso il parco, con la creazione di una scarpata lungo i binari, che rappresenterà la vista offerta ai passeggeri del treno.

Lo zoccolo previsto per alloggiare i posteggi pone dei condizionamenti per la sistemazione a verde in superficie e la conseguente qualità delle aree libere soprastanti, in particolare degli spazi interstiziali tra gli edifici, già di per sé poco generosi.

## Accessi

L'idea di un quartiere senz'auto in superficie è sicuramente positiva ed accattivante. Questo concetto rende però necessaria la presenza dei posteggi lungo via S. Gottardo, dalle rampe aperte verso i posteggi sotterranei e dalle numerose aperture che danno la vista sul posteggio sotterraneo. Questi aspetti potrebbero ripercuotersi negativamente sia sulla qualità degli spazi soprastanti, sia nella gestione/manutenzione del piano interrato.

Via S. Gottardo prevede una fitta alberatura, interrotta da due accessi veicolari, i quali – essendo molto pronunciati – assumono una rilevanza formale eccessiva rispetto agli assi pedonali. Questo indebolisce l'accessibilità pedonale, così come la formazione di una chiara identità, tanto da mettere in dubbio la presenza stessa dell'alberatura. Anche la presenza di posteggi per tutta la lunghezza appare eccessiva.

La presenza della nuova fermata ferroviaria è poco considerata dal profilo spaziale, così come l'allacciamento al trasporto pubblico su gomma. L'impostazione dell'ingresso al sottopasso ferroviario appare eccessivamente messo in scena, portando ad indebolire la continuità del parco di quartiere e gli accessi alla fermata dell'autobus.

## Tappe/moduli

Il concetto urbanistico consente agevolmente una realizzazione per moduli congruenti con la suddivisione fondiaria esistente. L'impostazione del garage sotterraneo con solo due accessi rende difficoltosa una suddivisione in moduli di piccole dimensioni, anche se tale soluzione potrebbe garantire una realizzazione rapida dell'intero progetto.

## Validità / plausibilità economico-immobiliare

### Punti di forza

Il progetto finale, presentato nel suo concetto – e nella sua realizzabilità – riprende quello già concettualizzato in occasione del primo workshop. Il promotore ha accompagnato dall'inizio il team e ha “sottoscritto” la proposta in occasione della presentazione finale. Tra tutti i team è quello che ha manifestato il legame più stretto tra il promotore e il lavoro svolto dagli specialisti, ciò che da un punto di vista della realizzabilità rappresenta un fattore molto importante.

Ogni sedime ha edifici di sua competenza, dunque può essere realizzato in modo individuale. Resta comunque il vincolo del posteggio interrato, che potrà essere realizzato in sole due tappe.

Gli spazi previsti sono in massima parte a carattere residenziale (95%). Questo permette di sfruttare appieno la vicinanza alla fermata TILO con la conseguente raggiungibilità dei poli urbani del Sottoceneri. La presenza di una fermata e di un collegamento più rapido con i centri economici del cantone, permetterà di attrarre soprattutto residenti. La stessa potenzialità è meno immediata per i commerci e/o uffici che non hanno particolari ragioni per insediarsi a Gordola a partire da questa maggiore raggiungibilità.



Gli indici per ogni sedime sono uguali e si attestano a 1,2, anche in questo caso superiore all'1 contemplato dal bando di concorso. Il promotore giustifica il passo, "per rendere interessante il progetto per gli investitori" e "sostenibile a lungo termine". In cambio si impone ai privati di finanziare spazi pubblici per un valore approssimativo di 2,5 milioni di franchi, circa l'1,5% dell'investimento complessivo. È interessante la volontà di incentivare i proprietari dei sedimi più piccoli ad aderire al progetto esonerandoli dal contributo per il parco.

L'investimento da parte dell'ente pubblico si limita a via Stazione e alla piazza di giro (con alcune esigenze di esproprio). Va considerato che la cifra indicata di circa 0.5 milioni è probabilmente sottostimata, mancando proprio i costi per gli espropri di circa 1000 m<sup>2</sup>.

Il promotore HRS è quello che ha sicuramente fornito le maggiori rassicurazioni sia sulla fattibilità del progetto, sia sull'eventuale disponibilità a partecipare attivamente allo sviluppo dello stesso nell'ambito della successiva procedura pianificatoria.

### **Punti deboli**

Verso la fermata TILO è prevista la creazione di un parco che non sfrutta appieno le immediate vicinanze del nodo dei trasporti pubblici. Nonostante le rassicurazioni dei progettisti, permangono dei dubbi su eventuali oneri residui a carico del Comune per quanto riguarda la manutenzione del parco. Con ogni probabilità il parco, non sarà un vero e proprio richiamo per il pubblico, ragione per la quale la manutenzione potrebbe rappresentare un problema da un punto di vista comunale.

Contrariamente alle altre soluzioni, la parte interrata del progetto – che prevede una grande autorimessa – può essere realizzata in sole due tappe. Dunque una prima tappa deve prevedere la costruzione della metà dell'autorimessa. Questo può da una parte risultare un ostacolo, soprattutto se i privati non riusciranno a concordare una sinergia tra di loro, dall'altra – nel caso in cui la volontà di tutti gli attori fosse data – può garantire al Comune un riordino abbastanza celere del comparto e un cantiere ridotto a sole due tappe.

### **Sintesi**

Il progetto ha il pregio di identificare una via per la realizzazione abbastanza concreta. Il promotore ha mostrato da subito la convinzione di poter contribuire in prima persona alla realizzazione di un simile progetto, ciò ha il merito di garantirne la realizzabilità (anche se ciò non significa che sarà necessariamente il promotore HRS a realizzare). Come altri team non si è però riusciti a risolvere in modo ottimale la questione del parco, anch'esso rivolto verso la fermata e anch'esso probabilmente non troppo interessante per i residenti "extra comparto". Il Comune sarà probabilmente quindi chiamato ad occuparsi della manutenzione. Va infine verificata la disponibilità dei privati ad aderire alla visione di HRS, dal momento che l'edificazione del comparto premette la realizzazione in due sole tappe/Moduli dell'importante posteggio sotterraneo.



### Funzionalità (mobilità)

Questo progetto mira ad un quartiere senza auto in superficie. Il concetto di piastra unica di parcheggi sotterranei tuttavia solleva perplessità sia per quanto riguarda la gerarchia stradale (accesso diretto dai posteggi alla strada cantonale, senza passare da una strada di raccolta), sia la possibilità degli utenti di accedere e orientarsi, sia per quanto riguarda la sicurezza soggettiva di questo impianto.

Non sono però risolti convenientemente né gli interscambi gomma-gomma né quelli ferro-gomma, con lo spostamento delle fermate della linea 311 e i percorsi pedonali dalla fermata TILO tortuosi per gli utenti che non possono utilizzare le scale. Il nuovo percorso della linea bus 322 non è funzionale, a causa della sequenza ravvicinata di svolte destra-sinistra in entrambe le direzioni di marcia presso le intersezioni di via Stazione e di via Gaggiole con via S. Gottardo, della difficoltà a livello geometrico di eseguire l'inversione di marcia e per la fermata da adeguare alle esigenze dei disabili. La significativa pendenza tra via Stazione e la zona di accesso al nuovo sottopasso è pure stata trascurata.

Altro punto critico è il numero elevato di posteggi lungo via S. Gottardo a servizio delle funzioni di tipo amministrativo-commerciale del comparto. Questa scelta, conseguenza dell'impostazione urbanistica con la grande autorimessa interrata, comporta una riserva sugli obiettivi di riqualifica dell'asse di penetrazione all'agglomerato urbano del Locarnese.

La permeabilità pedonale all'interno del comparto è garantita e sicura, ma la conduzione dei percorsi ciclabili sull'asse est-ovest è rimasta sul piano concettuale. Gli attraversamenti pedonali di via S. Gottardo non sono sufficientemente sicuri.

### **Compatibilità con la fermata TILO**

La nuova fermata TILO è accessibile in modo ottimale con una concentrazione dei flussi presso gli accessi ai marciapiedi. La posizione proposta per i posteggi B+R e P+R è centrale e ben dimensionata

## 2.8 Team Renzetti e Partners

### Qualità urbanistica, concetto architettonico e spazi pubblici

#### **Urbanistica**

Gli autori del progetto perseguono l'idea di uno sviluppo perimetrale con un parco interno all'edificazione, con l'intenzione di offrire un contrappunto al contesto edilizio circostante diffuso e dare a Gordola un elemento di forte riconoscibilità. Questa tipologia viene inoltre utilizzata in funzione di mediatore lo spazio costruito e lo spazio naturale, di tra la città e la natura.

Il comparto S. Maria è completamente edificato fino al limite esterno dei fondi, aspetto da considerare critico, in particolare lungo la linea ferroviaria. L'asse di distribuzione collocato lungo serve sia a tutto il trasporto pubblico sia i posteggi sotterranei e richiederebbe uno spazio pubblico più generoso.

Le costruzioni hanno da tre a cinque piani, in cui le differenze di altezza avvengono esclusivamente in corrispondenza dei limiti di mappale, per permettere la realizzazione di uno sfruttamento uniforme per tutti i fondi. Ciò si traduce però in uno sviluppo dei fronti e dei volumi relativamente casuale.

L'edificazione lungo il lato sud non presenta praticamente differenze rispetto al resto degli edifici, tranne per qualche singola entrata nella corte.

Gli edifici lungo via San Gottardo fungono intelligentemente da transizione per assorbire la differenza di livello di 3 m del terreno, con il lato sud più alto e il piano inferiore che accoglie l'insieme dei posteggi.

Il concetto urbano semplice e chiaro non riesce però a convincere del tutto, in quanto da una parte riprende eccessivamente l'impianto delle precedenti pianificazioni, le quali non hanno mai superato lo scoglio dell'approvazione cantonale, mentre dall'altra propone dei compromessi che ne indeboliscono l'idea di fondo (differenziazione di altezze, distribuzione delle utilizzazioni).

#### **Spazi liberi**

Il generoso parco interno è fruibile pubblicamente. La rappresentazione estremamente schematica e poco dettagliata non consente però di formulare grandi giudizi sulla sua qualità.

Vi sono però dei dubbi per quanto riguarda la possibilità di renderlo a tutti gli effetti attrattivo, sia per i residenti del comparto (conflitti tra le varie funzioni), sia per il resto della cittadinanza (parco "chiuso").

#### **Accessi**

L'accessibilità al comparto è data essenzialmente da una strada ad anello di due corsie allacciata in due punti a via S. Gottardo e che a sud-est si collega con via Stazione. L'asse nord-sud, allacciato all'intersezione via S. Gottardo-via Gaggiole passa attraverso il parco interno, aspetto questo poco coerente con l'idea stessa dell'edificazione a corte.

La rete pedonale interna è situata direttamente a ridosso delle facciate, ostacolando di fatto l'affaccio diretto degli edifici sul parco, cosa che sarebbe invece auspicabile per questa tipologia costruttiva.

La proposta di attività commerciali e di servizio lungo i percorsi interni fa pure sorgere dei dubbi in relazione alla coerenza con il concetto urbanistico e in particolare con la possibilità effettiva della loro messa sul mercato, tenuto conto della poca visibilità e delle possibilità di accesso relativamente limitate. Funzioni residenziali sarebbero auspicabili al piano terreno, ma in modo poco comprensibile, queste vengono proposte lungo via San Gottardo.

### **Tappe/moduli**

Una realizzazione per tappe o moduli è di principio garantita, in quanto l'impostazione progettuale riprende esattamente la struttura fondiaria esistente, tuttavia il concetto urbanistico risulta convincente praticamente solo nella sua forma finale e non nei singoli moduli.

### Validità / plausibilità economico-immobiliare

#### **Punti di forza**

La proposta di Renzetti e Partners SA è stata sviluppata in modo molto marcato, in particolare dopo il primo workshop sono stati modificati sostanzialmente alcuni aspetti con un impatto non indifferente su quello che è l'elemento economico. La costante è stata sicuramente l'assenza del promotore che ha fatto mancare al team il necessario sostegno a garanzia della realizzabilità della proposta. Tra i fattori critici evocati vi è la similitudine a proposte precedenti che nel Comune non hanno permesso in passato di trovare consensi. Questo elemento di natura politica rischia di compromettere o comunque ridurre la realizzabilità del progetto.

I fronti costruiti sono direttamente a ridosso degli assi stradali e ferroviari. Viene dunque sfruttata la vicinanza alla strada Via San Gottardo (importante soprattutto in relazione alle zone commerciali-amministrative) sia la linea ferroviaria e la fermata di Gordola.

Tutti i sedimi e proprietari dispongono del medesimo indice di sfruttamento di 1.25. È inoltre possibile effettuare una realizzazione a tappe, ciò che aumenta la fattibilità del progetto.

Il Comune ottiene gratuitamente un parco, gestito privatamente, sebbene il consenso istituzionale e pubblico su una proposta di questo tipo rimanga da verificare. La soluzione in questione non genera dunque costi in gestione corrente.

È necessario riflettere sulla quota destinata a spazi commerciali-amministrativi. Molto ridotta rispetto alle prime intenzioni, la proporzione del 15% è la seconda più bassa di tutti i team. Il quartiere ha dunque un forte carattere residenziale che si ritiene adeguato al contesto regionale e locale.

#### **Punti deboli**

Il parco pubblico, al centro di un complesso privato, penalizza purtroppo sia il valore "pubblico", in quanto occorre attraversare sedimi privati per accedervi, sia quello privato, che non beneficia di spazi dedicati ed esclusivi.

Occorre inoltre riflettere su quale tipo di utenza possa frequentare un parco circondato da edifici contigui alti svariati piani quando a pochi metri c'è il Parco del Piano di Magadino, il quale a sua volta determina una riduzione dell'attrattività del grande parco all'interno del complesso.

L'impegno dell'ente pubblico prima dell'edificazione da parte dei privati è importante, dal momento che è necessaria una strada di contorno. Questo impegno corrisponde ad un rischio che politicamente potrebbe risultare difficile da assumere (anche se i progettisti ipotizzano una possibile realizzazione a tappe). Inoltre il progetto prevede l'esproprio di 4'329 mq di terreno di proprietà privata. Il costo complessivo per la realizzazione della "via Carcale" ammonta a quasi 5 milioni di franchi.

Il progetto ha una validità – anche da un punto di vista economico – una volta completo e ultimato. Nella fase intermedia rischia di non generare consensi particolarmente ampi, ma soprattutto rischia di essere "monco" finché non realizzato completamente. Problema non trascurabile da un punto di vista economico.

Come altri team, anche Renzetti e Partners calcola la redditività degli investimenti utilizzando le cifre attualmente disponibili, ignorando che la creazione di 630 appartamenti influisce da una parte sulla possibilità di trovare una relativa domanda (sia per l'affitto sia per la vendita), dall'altra sul prezzo di questi appartamenti.

### **Sintesi**

Tra tutti i progetti è quello che cela i rischi maggiori, soprattutto per il fatto di non risultare completo finché l'ultimo mattone del concetto è stato posato. Questo può durare diverse generazioni e dipende da una domanda di spazi residenziali e commerciali che oggi è difficile prevedere. Politicamente ciò rischia di diventare problematico – anche alla luce del fatto che si tratta di una soluzione che ricalca proposte passate – e dunque cresce anche l'incertezza dal punto di vista economico. Non si riesce inoltre a carpire una chiara volontà del promotore che, oltre a non essersi mai espresso pubblicamente o nella relazione, non ha mai giustificato da un punto di vista economico le sue scelte.

### **Funzionalità (mobilità)**

Il progetto risolve grossomodo tutti gli aspetti di mobilità, non convince tuttavia il fatto che il nodo intermodale sia disassato rispetto al sottopasso ferroviario, che costituirà il fulcro del traffico pedonale ma non è valorizzato adeguatamente. Una piazza per contro è prevista presso il riale Carcale dove non se ne intravede la funzione. La struttura scelta non presenta inoltre le peculiarità di "quartiere" risultando soggettivamente poco permeabile ai non residenti.

Gli interscambi gomma-gomma e ferro-gomma non sono funzionali e attrattivi e il nuovo percorso della linea bus 322 non è funzionale.

Si riscontra un punto di conflitto tra la mobilità lenta e il trasporto pubblico.

### **Compatibilità con la fermata TILO**

La posizione proposta per i posteggi B+R e P+R e per la fermata degli autobus locali accanto al marciapiede binario 1 è chiara e ordinata, ma decentrata rispetto agli accessi ai due marciapiedi.

### 3. RACCOMANDAZIONI DEL COLLEGIO DI ESPERTI AL COMMITTENTE

#### 3.1 Considerazioni generali / Sintesi

##### Concetto urbanistico

##### **Team Antonini & Ghidossi SA**

L'approccio urbanistico di un insediamento che accenna e rimanda alla "città-giardino" è molto promettente. Questo carattere richiede tuttavia una regolamentazione molto precisa sulla dimensione, la densità e la combinazione equilibrata tra costruito e spazi liberi. Le diverse tipologie di edifici molto differenziate tra di loro e l'organizzazione degli spazi liberi non lasciano però riconoscere chiari elementi ordinatori e indeboliscono l'attuazione del concetto insediativo. L'assegnazione degli spazi pubblici appare piuttosto casuale e l'edificio a torre presso la fermata TILO risulta artificioso.

##### **Team CSC Impresa Costruzioni SA**

La visione di concentrare l'edificazione su circa due terzi dei fondi e di liberare la parte rimanente lungo la linea ferroviaria per la realizzazione di un grande parco pubblico è molto convincente. Il concetto di sviluppo urbano è estremamente rigoroso, coerente e crea un'adeguata distanza dal nucleo di Gordola. La forma poligonale degli edifici determina spazi attrattivi e relazioni con gli spazi esterni affascinanti.

Rimane tuttavia senza una risposta convincente la questione inerente la funzione, la manutenzione e la natura del parco pubblico. L'assegnazione ad uso pubblico, con funzioni al lungo termine quali l'educazione o l'ambito socio-sanitario è interessante, ma al momento attuale difficile da giustificare.

##### **Team HRS Real Estate SA**

Il concetto urbanistico, che prevede un'alternanza tra edificazione e spazi liberi con orientamento nord-sud è molto promettente. L'interpretazione spaziale differenziata tra il fronte lungo via S.Gottardo, con un fronte compatto, e i fronti scalati verso l'asse ferroviario è pure convincente. Sarebbe per contro auspicabile una definizione più chiara lungo i confini orientali e occidentali. L'approccio rimane tuttavia schematico e rigido, ma considerata la semplicità del concetto, eventuali adeguamenti possono essere adottati con relativa facilità.

L'alternanza tra superfici pavimentate e superfici verdi/permeabili è attraente e la transizione dalle corti-giardino al parco vero e proprio è molto convincente. La conduzione al sottopasso ferroviario e il riempimento di terreno verso la linea ferroviaria appaiono eccessivamente artificiosi, mentre l'accessibilità pubblica al parco rimane da chiarire.

### **Team Renzetti e Partners**

L'idea di una costruzione perimetrale con un parco pubblico interno, che contrasta con il contesto circostante diffuso e che dovrebbe rafforzare Gordola, è interessante ed affascinante.

Tuttavia, un'edificazione di tali dimensioni, per poter esplicitare il suo effetto urbanistico e spaziale, richiede un atteggiamento che ammette compromessi. Questo è indebolito da numerose eccezioni e adattamenti, come ad esempio le altezze di costruzione diversificate, la conduzione del traffico non risolta lungo i binari e la distribuzione delle funzioni.

Il parco pubblico, il vero e proprio cuore dell'insediamento non è oggetto di alcuna proposta concreta. Non vengono infatti illustrate né la modalità di messa a disposizione del pubblico, né la sua reale utilità pubblica.

### Mobilità / Funzionalità

Tutte le proposte hanno affrontato i compiti richiesti per tutte le componenti legate alla mobilità e, nonostante le differenze funzionali descritte qui di seguito, nessuna presenta delle criticità tali da non poter essere corrette in una fase successiva di maturazione progettuale.

Il team **Antonini & Ghidossi**, a mente del collegio di esperti, è quello che dei quattro ha risolto al meglio tutti gli aspetti di mobilità, senza denotare punti deboli particolari.

Per il team **CSC** sono state riscontrate delle criticità relative all'assenza di un concetto di conduzione delle biciclette.

Per il team **HRS** sono rilevati dei punti critici riguardanti gli interscambi, la conduzione della linea 322 presso le intersezioni con via S. Gottardo, il concetto di conduzione delle biciclette ed il numero elevato di posteggi lungo via S. Gottardo, così come la sua permeabilità per la mobilità lenta.

Per il team **Renzetti** le principali criticità segnalate riguardano gli interscambi, la lunghezza eccessiva e l'impostazione del percorso della linea 322.



### Aspetti di attuazione

Tutti i team hanno fornito soluzioni che tengono conto in modo equo delle proprietà per quanto riguarda la suddivisione degli indici, rispettivamente la possibilità di una realizzazione a moduli. Sostanziali differenze sono emerse sulla destinazione delle superfici, in particolare per la quota destinata alle zone commerciali-amministrative.

Dopo la presentazione finale, è stata chiesta una conferma/precisazione ad team inerente gli oneri (sia in termini di investimento che per quel che riguarda gli oneri gestionali) che ognuno di essi ipotizza a carico dell'Ente pubblico per la realizzazione della loro proposta progettuale.

Il team **Antonini & Ghidossi** sembra presentare una proposta che dal profilo dell'attuazione, pur non presentando criticità rilevanti, ha lasciato alcune perplessità. Tra queste l'offerta di spazi commerciali/amministrativi (ca. 10'000 mq) e le strutture pubbliche presenti nel progetto. Nonostante la dichiarazione del promotore che queste sarebbero realizzate e gestite a carico dell'operazione immobiliare, per il collegio di esperti permane un dubbio sulle infrastrutture sportive proposte.

Della proposta presentata dal team **CSC** viene in particolare messa in risalto la criticità derivante dal parco urbano nella forma della "riserva edificabile", che propone una funzione temporanea e delle eventuali future destinazioni che non corrispondono ad un reale fabbisogno del Comune. Questo aspetto pone una forte ipoteca sulla fattibilità politico-istituzionale della proposta, che il Municipio avrebbe verosimilmente difficoltà a sostenere in termini procedurali. Anche per questo progetto il dimensionamento delle funzioni commerciali/amministrative (17'000 mq) è ritenuto decisamente troppo alto ed il loro posizionamento, rivolto verso il parco, non è ritenuto attrattivo.

La proposta del team **HRS** viene ritenuta attuabile, con un mix di contenuti che realistico e con il promotore che ha mostrato la maggiore convinzione di poter contribuire alla futura procedura pianificatoria. La proposta progettuale, apparentemente vincolata all'investimento iniziale nell'autorimessa con le relative esigenze di coordinamento fra proprietari, comporta anche il vantaggio di rendere chiaro e vincolato il processo di realizzazione (e relativa cantierizzazione).

Il team **Renzetti** propone il progetto che cela i rischi maggiori, soprattutto per il fatto di risultare poco flessibile e modulabile, rendendo singole tappe di realizzazione troppo interdipendenti fra loro. Inoltre, il posizionamento delle previste funzioni commerciali/amministrative non è ritenuto attrattivo. È infine previsto un importante impegno da parte dell'ente pubblico in termini di pre-investimento per la realizzazione delle opere di urbanizzazione.

### 3.2 Proposte all'attenzione del committente

Il progetto allestito dal team **Renzetti**, nonostante spunti interessanti quali la chiarezza dell'approccio e la buona modularità, non è ritenuto un'opzione praticabile principalmente per l'eccessiva similitudine con le pianificazioni finora bocciate dalle Autorità, dalla popolazione e dei proprietari privati e per un'impostazione poco attenta agli aspetti della fattibilità economica.

Il collegio di esperti reputa la proposta del team **CSC** estremamente interessante per la qualità del concetto urbanistico, seppur con un risultato ritenuto eccessivamente intensivo in relazione al contesto dell'edificazione locale. Ritiene altresì che il grande "parco urbano" ponga eccessive difficoltà di attuazione procedurale, con conseguente incertezze sul raggiungimento del consenso ai diversi livelli istituzionali.

Le soluzioni dei team **HRS** e **Antonini & Ghidossi** sono per certi aspetti accomunabili nella loro concezione, ma la proposta **HRS** presenta maggiori qualità e chiarezza urbanistiche, così come il miglior potenziale economico. Il collegio di esperti sottolinea inoltre come il promotore HRS è quello che ha fornito più garanzie sia sulla fattibilità del progetto, con una proposta dai contenuti ritenuta molto consona al contesto locale, ma anche con la dichiarata disponibilità di voler partecipare attivamente allo sviluppo dello stesso nelle fasi successive della procedura pianificatoria.

Per procedere quindi con i lavori di consolidamento formale di un nuovo concetto urbanistico per lo sviluppo del comparto S. Maria, il collegio di esperti consiglia al Municipio di Gordola di **coinvolgere nella procedura il team HRS a partire dal concetto da loro proposto**, chiedendo in primis al promotore, in considerazione di alcune criticità emerse dall'analisi tecnico-urbanistica, **un ulteriore approfondimento avente quale obiettivo di:**

1. verificare l'andamento delle quote del futuro "piano terreno" definito dal posteggio interrato, con particolare attenzione alla continuità funzionale e alla qualità di dettaglio degli spazi;
2. verificare la possibilità di proporre un'edificazione basata su una griglia di più ampie dimensioni, distanziando maggiormente gli edifici a favore della qualità degli spazi liberi;
3. eseguire le verifiche funzionali e gli approfondimenti delle tematiche emerse in sede di valutazione degli aspetti legati alla mobilità, con particolare attenzione ai seguenti aspetti:
  - la funzionalità dell'incrocio via Stazione/via S. Gottardo, verificando nel contempo la possibilità di proporre una via d'accesso alla fermata TILO situabile all'interno del comparto del PPSM;
  - l'ottimizzazione degli interscambi bus-bus e bus-TILO, prestando attenzione alle distanze tra le fermate e alla fruibilità da parte di tutti gli utenti;
  - il dimensionamento dell'anello attorno al P+R, soprattutto per quanto riguarda le esigenze funzionali del trasporto pubblico e la raggiungibilità della fermata TILO;
  - la verifica del fabbisogno dei posteggi;
  - la conduzione dei percorsi ciclabili all'interno del comparto, in particolare lungo l'asse est-ovest, e approfondire gli aspetti legati alla sicurezza degli attraversamenti pedonali e ciclabili di via S. Gottardo;



4. ottimizzare, tramite una differenziazione tipologica ed una loro riduzione, la sistemazione dei posteggi lungo via S. Gottardo, riducendo nel contempo i potenziali conflitti derivanti dagli accessi veicolari al posteggio interrato tramite un concetto d'insieme volto a maggiormente valorizzazione urbanisticamente l'asse di penetrazione stradale;
5. concretizzare la dichiarazione del principio di voler realizzare un complesso insediativo coerente con le finalità del concetto di "Società 2000 watt".

Nell'ambito di questo approfondimento, si propone inoltre di voler avviare le necessarie verifiche per definire le modalità tecnico-architettonico con cui affrontare il tema dell'esposizione di alcune nuove edificazioni ai rumori causati dall'asse di via S. Gottardo.

Il collegio ritiene utile che in questo approfondimento il promotore coinvolga da subito i proprietari privati, onde poter verificare il consenso e l'effettiva realizzabilità economico-finanziaria del nuovo concetto di sviluppo del comparto di S. Maria, in maniera che il Municipio disponga delle necessarie garanzie riguardo la realizzabilità del futuro assetto pianificatorio. In questo senso, verrebbe avviata una procedura di collaborazione pubblico-privato, sicuramente utile per il raggiungimento degli obiettivi di entrambe le parti coinvolte.

Il collegio degli esperti segnala al Municipio di Gordola di essere a disposizione anche per l'accompagnamento di questa fase di approfondimento.

### **3.3 Considerazioni conclusive**

Al termine dei lavori, il collegio di esperti rileva come tutti i progetti presentati abbiano proposto soluzioni complessivamente di buona qualità, rendendo quindi necessaria una valutazione complessiva sulla base dei criteri fissati nel capitolato, in particolare quelli legati all'attuabilità (economica ed istituzionale) del concetto proposto.

Nel giudizio d'insieme, si può sicuramente affermare che sarebbero ora date le basi per avviare la procedura di consolidamento formale di nuovo assetto urbanistico per lo sviluppo del comparto S. Maria, coinvolgendo da subito tutti gli attori necessari alla sua attuazione (attori istituzionali, FFS, proprietari privati e cittadinanza).

Il collegio di esperti invita il committente ad allestire la variante pianificatoria del comparto verificando dapprima con il promotore HRS la soluzione urbanistica proposta insieme ai proprietari privati, prestando attenzione nella verifica alle raccomandazioni espresse al cap. 3.2.

#### 4. APPROVAZIONE

Gordola, 1 settembre 2017

Il presidente:

Damiano Vignuta



I membri:

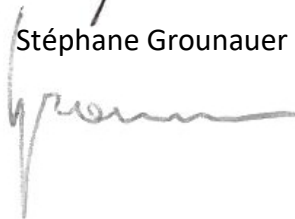
Nicola Domenighetti



Sabrina Contratto Ménard



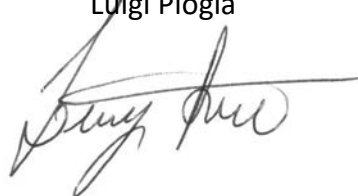
Stéphane Grounauer



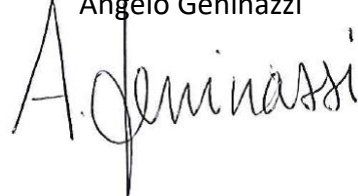
Paolo Poggiati



Luigi Piogia



Angelo Geninazzi



I supplenti:

Remo Clerici



Massimo Corti

