

Chiasso-SAMS STA

Scuola d'arti e mestieri
della sartoria e
Scuola cantonale per la
tecnica di abbigliamento

Mandato di studio in parallelo
con procedura di prequalifica selettiva

Dicembre 2013



Sommario

Introduzione	4
Aspetti formali	5
Capitolato d'oneri	6
Esame preliminare	7
Valutazione dei progetti	8
Raccomandazioni	9
Ringraziamenti	10
Team Citterio	12
Team Mario Botta	16
Team FFS Chiasso	20
Team AZPA-DF	24

Introduzione

4

Premessa

Le Ferrovie Federali Svizzere (FFS) intendono promuovere sui propri sedimi situati nel comune di Chiasso, nella zona a nord dell'omonima stazione, la realizzazione di un nuovo complesso dove insediare la nuova sede della Scuola d'arti e mestieri della sartoria (SAMS) e della Scuola cantonale per la tecnica di abbigliamento (STA).

Oltre ai contenuti principali scolastici citati, il progetto deve permettere l'insediamento pure dei seguenti contenuti:

- Spazi commerciali, amministrativi e residenziali
- Autosilo (Park & Rail, Bike & Rail, parcheggio comunale e parcheggio per il fabbisogno derivante dal presente progetto)

È stata quindi scelta una procedura di mandati di studio in parallelo con lo scopo di progettare il nuovo insediamento nell'area della stazione FFS di Chiasso.

Obiettivi

Il Committente mira a riqualificare l'area del comparto "Stazione FFS" di Chiasso, inserendo contenuti che meglio si allineano alle attuali e future esigenze delle FFS e della Città, valorizzandone nel contempo il patrimonio storico.

In questo senso occorre prevedere un concetto di edificazione significativo e di elevata qualità architettonica, tale da poter soddisfare anche gli ambiziosi obiettivi di natura commerciale del Committente.

Una nuova immagine/identità del complesso era determinante per la riuscita del progetto. Nelle riflessioni andavano considerate le adiacenti parti della Città, come pure la funzione di interscambio che caratterizza la zona.

Si desiderava riunire sotto lo stesso tetto le scuole professionali rivolte alle professioni della moda-abbigliamento e del tessile, realizzare un "Centro professionale della moda" di riferimento per il Sottoceneri, per il Cantone e anche a livello sovra regionale.

Qui le idee, il dinamismo e i repentini tempi della moda incontrano la tradizione e il saper fare. Un luogo dove studio e formazione possano amalgamarsi con la realtà del mondo del lavoro, chiamato a partecipare.

Aspetti formali

Procedura

Il Committente ha optato per una procedura di “mandati di studio in parallelo”, preceduta da una prequalifica, con la quale sono state messe a confronto tra di loro, già nella loro fase di elaborazione, differenti ipotesi di lavoro ed idee progettuali elaborate da specialisti incaricati a tale scopo.

A differenza dei concorsi di idee e di progetto, i lavori non si sono svolti in maniera anonima: il Committente e il Collegio di Esperti hanno potuto interloquire con i progettisti durante l’elaborazione dei progetti, nella logica classica di un mandato di studio. A tale scopo sono stati organizzati dei workshop di lavoro intermedi, durante i quali i lavori sono stati discussi e criticati in vista dell’elaborazione del risultato finale.

Questo ha permesso di affinare e di ottimizzare i risultati in funzione delle risultanze emerse durante le fasi intermedie del lavoro.

Committente

Committente del “mandato di studio in parallelo” sono le FFS SA (Berna), rappresentate da FFS Immobili, Development regione centro, a cui è stata demandata l’organizzazione dell’intera procedura.

Team incaricati

A seguito della procedura di prequalifica, su proposta del Collegio di Esperti, il Committente ha assegnato i mandati di studio ai seguenti Team di progettazione:

- AZPA - DF, Londra (Inghilterra)
- Citterio - CS Architects, Milano-Treviso (Italia)
- Durisch + Noll Architetti (Team FFS Chiasso), Massagno (Svizzera)
- Mario Botta, Mendrisio (Svizzera)

Direzione generale di progetto

Durante la procedura l’amministrazione ed il supporto sono stati assunti dalla Direzione generale di progetto (DGP) nelle persone di:

- Giorgio Foiada (Responsabile di progetto), FFS Immobili, Bellinzona
- Fabio Pifferini (Supporto), Studio d’ingegneria Giorgio Masotti, Bellinzona

Collegio di Esperti

Per lo svolgimento dei lavori, fra cui anche l’allestimento del capitolato d’oneri, il Committente ha fatto capo ad un Collegio di Esperti composto dai seguenti specialisti:

Presidente

- Sergio Cattaneo, architetto, esperto indipendente, Bellinzona

Rappresentanti del Committente

- Giovanni Realini, architetto, FFS Immobili
- Marco Imboden, architetto, FFS Immobili

Rappresentanti del partner DECS e DFE

- Silvia Gada, DECS-DFP
- Nicola Roncoroni, DFE-SL

Esperti esterni

- Remo Leuzinger, architetto, esperto indipendente, Lugano
- Giovanni Guscelli, architetto, esperto indipendente, Minusio
- Rudy Cereghetti, ingegnere, esperto indipendente, Chiasso

Supplenti

- Frank Bühler, architetto, FFS Immobili
- Ferdinando Panelli, DECS-DFP

Per la valutazione dei progetti, il Committente ha inoltre fatto ricorso alle prestazioni dei seguenti specialisti:

- Baukostenplanung Ernst AG, Basilea (costi della costruzione)

Capitolato d'oneri

6

Perimetro di studio

Il comparto del complesso "Stazione FFS" di Chiasso si compone principalmente (elencate da Ovest verso Est) da:

a) Aree pubbliche antistanti gli edifici della "Stazione" e composti principalmente da:

- Park & Ride
- Kiss & Ride
- Via G. Motta
- Terminale e fermate Autobus Regionali e urbani
- Settore posteggi privati FFS

b) Gli edifici (di proprietà FFS) che compongono la Stazione Viaggiatori + Servizi FFS:

- Deposito
- Magazzino grande velocità
- Uffici grande velocità
- Edifici di servizio
- Stazione FFS (*non oggetto del MSP*)

c) Sedime ferroviario (marciapiedi / sottopassi / fasce binari, ecc.)



Comparto "Stazione FFS" Chiasso

Compiti

Il Committente si attendeva concrete proposte progettuali che permettano di raggiungere gli obiettivi postulati considerando pure le esigenze di natura commerciale mantenendo come obiettivo primario le esigenze scolastiche.

Il tutto nel rispetto:

- dei contenuti
- dei valori monumentali del comparto
- economicamente interessante, sostenibile finanziariamente
- realizzabile a breve termine nel rispetto delle scadenze imposte
- realizzazione a tappe

L'incisività del progetto dipendeva pure dall'organizzazione delle relazioni con l'utenza (viaggiatori / fornitori dei commerci, ecc.) e gli impianti esistenti, considerando l'insieme del perimetro di studio indicato.

La tipologia dell'intervento doveva corrispondere alle funzionalità previste, integrandosi con la Stazione viaggiatori e relazionata agli altri edifici adiacenti, come pure all'area d'interesse pubblico.

Nella concezione del nuovo intervento, occorre considerare le esigenze di contenuti riassunte di seguito.

- Istituto scolastico di tipo professionale, frequentato da ca. 330 presenze giornaliere e con accresciute esigenze legate alla tipologia d'insegnamento, la quale richiede laboratori e spazi particolari.
- Oltre ai contenuti scolastici, il Committente desiderava inserire anche:
 - Superfici commerciali: 500 mq
 - Superfici residenziali: 1'500 mq
 - Superfici ad uso amministrativo: 2'000 mq
- Sull'area in oggetto, il Committente ed il Comune di Chiasso intendono disporre di parcheggi adeguati alle esigenze del comparto. In particolare:
 - Parcheggi Park&Rail
 - Parcheggi Kiss&Rail
 - Parcheggi Bike&Rail
 - Parcheggi per contenuti dell'edificio

Esame preliminare

Criteria di valutazione

Nell'ambito dell'esame preliminare la Direzione generale di progetto ha valutato preliminarmente i progetti consegnati, allestendo un rapporto specifico che è stato presentato al Collegio di Esperti.

Sono stati valutati:

- Il rispetto degli aspetti formali (termini di consegna, completezza e presentazione degli elaborati richiesti)
- Il rispetto del perimetro progettuale
- Il rispetto del programma degli spazi
- Il rispetto dei vincoli progettuali e funzionali posti dal capitolato

Ammissione al giudizio

Sulla scorta delle indicazioni scaturite dall'esame preliminare, il Collegio di Esperti ha risolto all'unanimità di ammettere alla valutazione tutti i quattro progetti presentati.

Riassunto

Tutti i team hanno prodotto e consegnato gli elaborati richiesti, nella forma e con i contenuti richiesti.

Tutti i progetti rispettano il perimetro di studio.

I limiti d'intervento eccedono in parte quanto indicato:

- Per il team AZPA-DF relativamente ai posteggi Bike&Rail, si ritiene che soluzioni alternative possano essere facilmente identificate
- Per i team FFS CHIASSO e MARIO BOTTA vi è un superamento del limite a sud, verso i binari, per la parte interrata. Vista la vicinanza della linea ferroviaria, questo comporta un potenziale conflitto con l'esercizio ferroviario e conseguenti oneri finanziari.

Le proposte portano soluzioni a soddisfazione delle richieste di superfici per i contenuti sia scolastici sia residenziali, amministrativi e commerciali.

Le esigenze relative ai parcheggi trovano soluzione nell'area, richiedono verosimilmente una fase di affinamento.

Valutazione dei progetti

8

Luogo di valutazione e presenti

Il Collegio di Esperti si è riunito per la valutazione dei quattro progetti consegnati nella Stazione FFS di Bellinzona.

Ai lavori, svoltisi lunedì 29 luglio 2013 e giovedì 22 agosto 2013, hanno partecipato i sette membri del Collegio di Esperti, un supplente e gli specialisti incaricati dal Committente per gli aspetti del costo della costruzione, arch. Sabrina Melera Morettini, Ernst AG.

Criteri di valutazione

I progetti sono stati valutati in base ai criteri di valutazione previsti dal capitolato d'onere:

- Inserimento degli edifici nel contesto urbanistico d'insieme
- Aspetti architettonici e funzionali
- Aspetti costruttivi, energetici e di sostenibilità
- Aspetti finanziari

Modo di valutazione

Ogni membro del Collegio di Esperti ha espresso la sua valutazione per ogni progetto in funzione delle proprie competenze.

Raccomandazioni del Collegio di Esperti al Committente

Raccomandazioni del Collegio di Esperti al Committente

Sulla scorta delle valutazioni relative ai quattro progetti consegnati, il Collegio di Esperti raccomanda al Committente di assegnare al team di progettazione CITTERIO l'approfondimento successivo per lo sviluppo dell'area della stazione FFS e in particolare la nuova sede SAMS STA con l'indicazione specifica di:

- Valutare, congiuntamente con il responsabile della logistica SAMS STA le possibilità di ottimizzare le esigenze del programma degli spazi da una parte e dall'altra di trovare le soluzioni per l'utilizzo del magazzino grande velocità mantenendo la sua unitarietà a livello volumetrico, strutturale e funzionale.
- Ottimizzare i collegamenti pedonali con la stazione FFS ed il terminale autobus.
- Approfondire e rafforzare la coerenza tra la pianta e l'involucro vetrato che avvolge la nuova scuola risolvendo gli aspetti legati all'affaccio dei corpi di servizio in facciata.

Considerazioni conclusive

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 un tema complesso come quello della realizzazione di un edificio per la SAMS STA, in un contesto delicato come la stazione FFS di Chiasso.

Tale procedura 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 del compito. È stato così possibile confrontare tra loro i differenti scenari di sviluppo e gli approcci progettuali in maniera aperta e dialettica.

Si ritiene pertanto che il Committente, con l'ausilio dei risultati del lavoro svolto nell'ambito dei mandati di studio in parallelo, abbia a disposizione sia le indicazioni progettuali per l'edificazione della'area ovest della stazione di Chiasso con la scuola SAMS STA, sia gli indirizzi urbanistici per il ridisegno di tutto il fronte del comparto allargato della stazione.

Il Collegio di Esperti ha passato in rassegna progetto per progetto, chinandosi su ognuno in modo dettagliato e analizzandoli in relazione ai criteri previsti.

Ringraziamenti

10 Al termine dei lavori il Collegio di Esperti rileva come, nonostante le difficoltà del sito ed un programma degli spazi estremamente complesso, i progetti presentati abbiano elaborato delle soluzioni tipologiche ed architettoniche complessivamente di buona qualità.

Le differenti proposte hanno permesso di identificare la soluzione che meglio risponde all'insieme delle aspettative del Committente dal profilo urbanistico, architettonico e funzionale, con la possibilità di realizzare un progetto sostenibile.

Le FFS ringraziano i partner cantonali e comunali, i team di progettazione, il Collegio di Esperti e tutte le persone che hanno contribuito alla riuscita del "mandato di studio in parallelo".

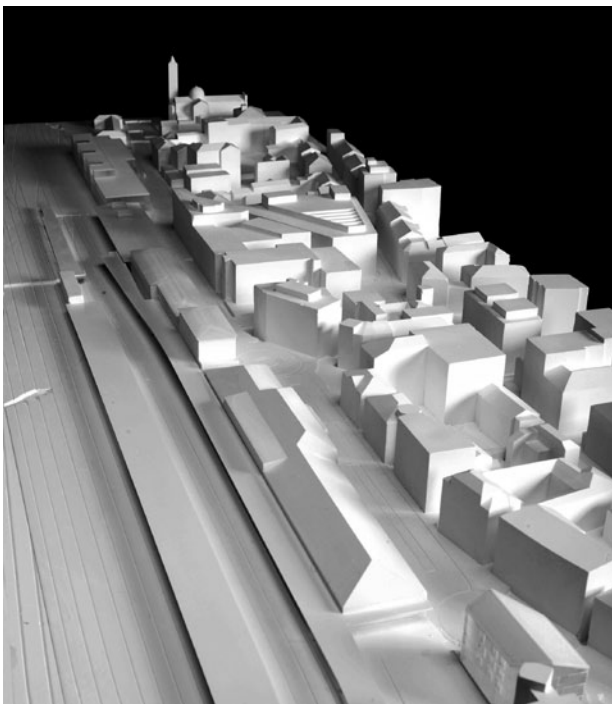


Progetto del Team CITTERIO

12



Scuola, vista da via Motta



Plastico, vista da sud-est

1. Inserimento degli edifici nel contesto urbanistico d'insieme

Il progetto propone una ricucitura del fronte verso la Città, senza elementi particolari che si contraddistinguono ad eccezione dell'elemento finale della scuola, e ne rafforza così il carattere urbano e l'unitarietà. Lo spazio residuale, seppur poco sviluppato, risponde all'integrazione nel contesto esistente ed è considerato buono.

2. Aspetti architettonici e funzionali

La destinazione pubblica dell'edificio della scuola è ben identificabile.

Apprezzata in modo particolare la strutturazione organizzativa della scuola.

L'utilizzo del "Magazzino grande velocità" come spazio pubblico della scuola, è ritenuta coerente con l'edificio stesso.

La proposta di "Velo Station" risponde bene dal punto di vista funzionale. Non convince la cesura inserita nell'edificio storico e l'utilizzo diversificato dello stesso stabile; sarebbe necessario approfondire questa tematica.

L'espressione formale di tutto il fronte è come detto coerente; meno convincente risulta quella dell'edificio abitativo proposto ad est. In generale il progetto presenta buone potenzialità

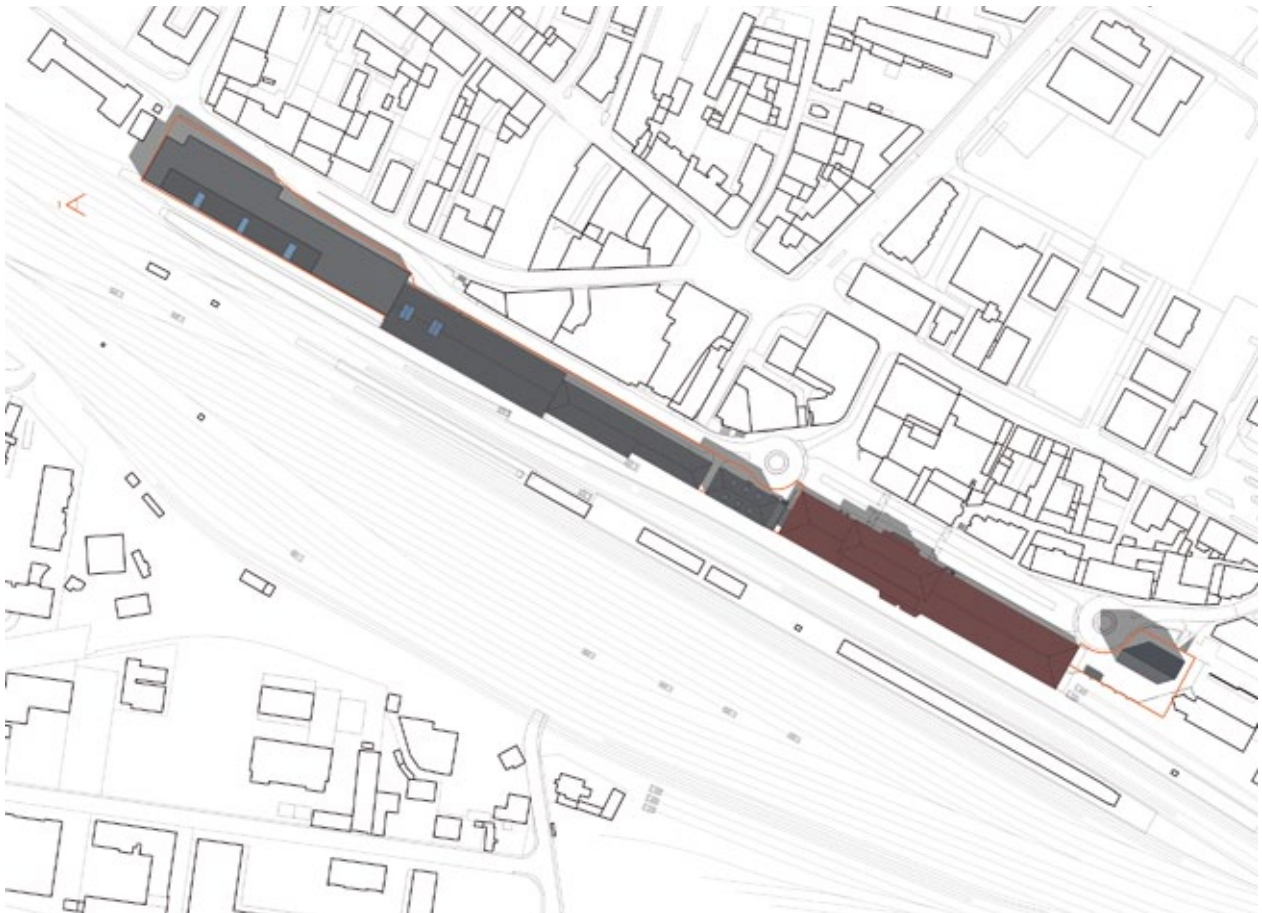
3. Aspetti costruttivi, energetici e di sostenibilità

Nel suo insieme, il progetto risulta coerente fra le scelte architettoniche e costruttive.

I nuclei portanti e di servizio che vanno a comporre la facciata non sono rispettosi dell'idea di involucro vetrato che avvolge l'intero edificio.

4. Aspetti finanziari

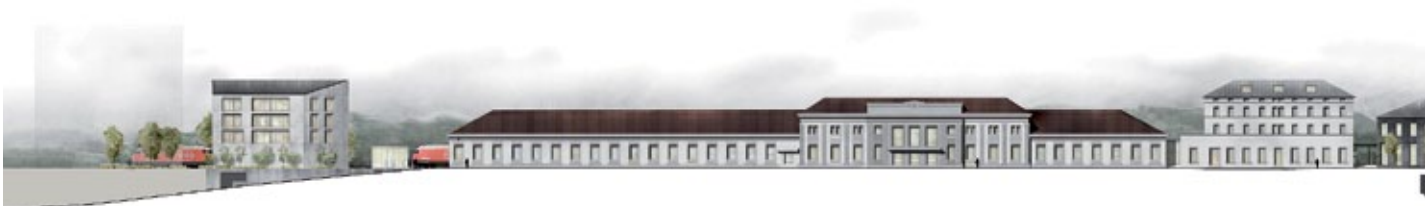
Il progetto è costituito da ca. 30'382 m² di superficie di piano di cui ca. 14'485 m² per autorimesse e ca. 126'763 m³ di volume complessivo. L'investimento finanziario, per la realizzazione di quanto progettato, risulta consono. Il progetto si presta ad essere realizzato a tappe.



Piano situazione

Team Citterio

Capofila	arch. Antonio Citterio Antonio Citterio Patricia Viel and Partners S.r.l., Milano
Architettura	C+S Associati, Treviso
Ing. civile	Pini Swiss Engineers SA, Lugano
Ing. trasporti/traffico	Studio d'ingegneria Francesco Allievi, Ascona
Ing. impiantistica	Visani Rusconi Talleri SA, Lugano
Fisica della costruzione	Think Exergy SA, Mendrisio
Ing. impiantistica energia	Piona Elproject SA, Lugano

**Piano Terra****Vista da nord**



Velo Station



Interni scuola



Amministrativo, vista da via Motta



Aula Magna

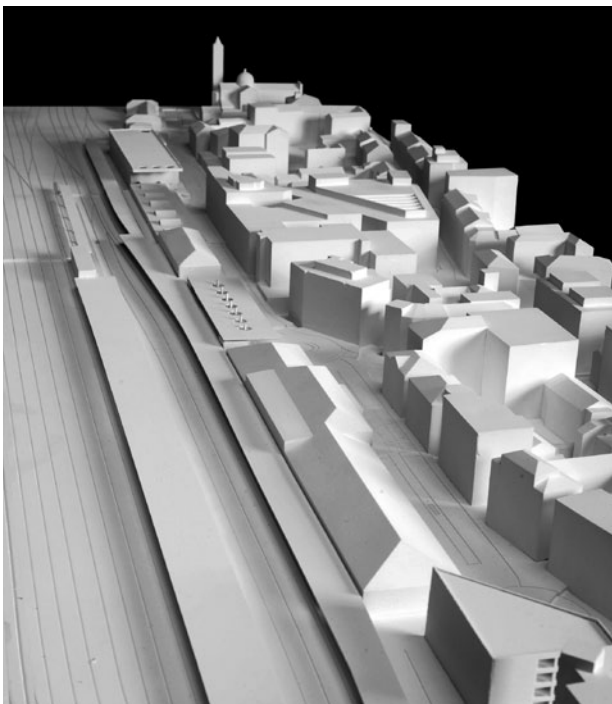


Progetto del Team MARIO BOTTA

16



Scuola, vista da via Motta



Plastico, vista da sud-est

1. Inserimento degli edifici nel contesto urbanistico d'insieme

La proposta di inserire una pensilina è considerata interessante a livello funzionale in quanto permette di aumentare la permeabilità del comparto della stazione creando una nuova situazione di accesso dalla città.

Questa proposta, che comporta la demolizione degli stabili della Posta italiana e Svizzera, non si giustifica invece a livello urbanistico poiché inserisce un elemento di forte rottura che modifica radicalmente la lettura e il carattere del fronte costruito.

Inoltre non convincono le relazioni con gli spazi antistanti, i contenuti proposti, in particolare la terrazza al 1° piano e l'espressione formale.

2. Aspetti architettonici e funzionali

L'espressione formale non è pienamente coerente con la funzione ed il carattere della scuola.

Le funzioni e le relazioni tra di esse sono per contro ben organizzate. I flussi sono funzionali, mentre la zona d'ingresso del nuovo edificio scolastico non risulta ottimale.

L'intervento nel "magazzino grande velocità" non è completamente risolto e coerente con la tipologia attuale dell'edificio.

La suddivisione interna, anche se proposta con impiego di grandi vetrate, limita la lettura della struttura dell'edificio.

Interessante è la soluzione di creare un posteggio per le biciclette e le motociclette centralizzato al livello interrato sotto la nuova pensilina. L'intervento grazie all'accesso su Via Favre permette di ottenere un collegamento diretto al centro città. Meno apprezzata è la rampa di collegamento che svalorza il portico soprastante.

3. Aspetti costruttivi, energetici e di sostenibilità

Nel suo insieme, il progetto risulta coerente con le scelte architettoniche e costruttive.

L'edificio abitativo non convince sia nel rapporto con la stazione, sia per la tipologia di appartamenti.

4. Aspetti finanziari

Il progetto è costituito da ca. 26'505 m² di superficie di piano di cui ca. 13'424 m² per autorimesse e ca. 100'958 m³ di volume complessivo. L'investimento finanziario, per la realizzazione di quanto progettato, risulta consono. Il progetto si presta ad essere realizzato a tappe.



Team Mario Botta

Capofila	arch. Mario Botta Mario Botta Architetto, Mendrisio
Ing. civile	Luigi Brenni, Lugano
Ing. trasporti/traffico	Mauro Ferella Falda, Sorengo
Ing. impiantistica	Tami-Cometta & Associati SA, Lugano
Fisica della costruzione	IFEC consulenze SA, Rivera
Ing. impiantistica energia	Elettroconsulenze Solcà, Mendrisio

**Piano Terra****Vista da nord**



Pensilina e negozi su via Motta



Atelier professionali della scuola



Residenze e amministrativo

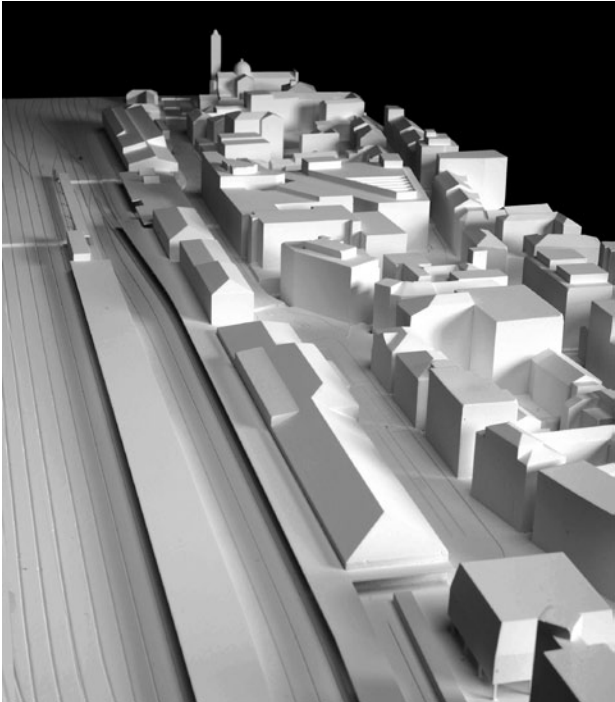


Progetto del Team FFS CHIASSO

20



Scuola, vista da via Motta



Plastico, vista da sud-est

1. Inserimento degli edifici nel contesto urbanistico d'insieme

La ricerca di mantenere l'immagine attraverso la conservazione del fronte è apprezzata.

Al contempo si ritiene che gli interventi proposti, sostituzione delle Poste Svizzere e nuovo edificio scolastico, non portano ad una valorizzazione e riqualifica dell'impianto esistente.

In particolare il nuovo edificio scolastico non riesce, in considerazione della sua espressione e della sua relazione con il magazzino grande velocità, a diventare parte di questo fronte frammentato.

2. Aspetti architettonici e funzionali

La scelta espressiva per la scuola non convince appieno e lo stabile proposto è poco identificabile come edificio pubblico.

Le relazioni fra le diverse funzioni, e gli accessi, sono ben risolti. Il raccordo tra il nuovo edificio scolastico e "il magazzino grande velocità" non è completamente risolto, l'entrata ubicata tra i due edifici risulta poco rappresentativa.

L'intervento all'interno del "magazzino grande velocità" è coerente, e l'organizzazione degli spazi risulta ben riuscita.

Per contro l'edificio scolastico è ritenuto troppo "slegato" dal resto degli edifici.

Lo spazio espositivo previsto a sud del piano terreno dell'istituto scolastico è interessante e di grande impatto visivo.

Il tema legato al posteggio delle biciclette non è risolto. L'idea di delocalizzare in diversi punti l'ubicazione dei parcheggi, risulta poco funzionale e di difficile gestione.

3. Aspetti costruttivi, energetici e di sostenibilità

Interessante il collegamento verso Piazza Indipendenza, mentre esigui e anonimi risultano il resto degli spazi esterni.

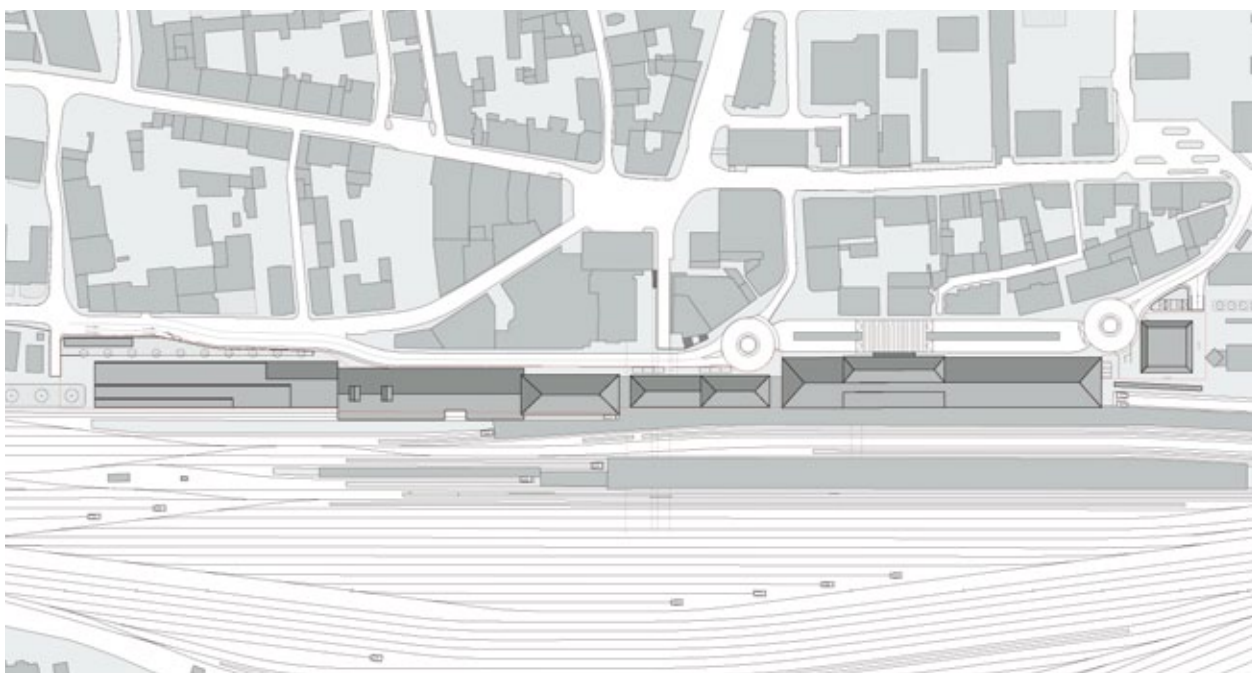
Il passaggio che dalla stazione viaggiatori passa attraverso la zona commerciale risulta non sufficientemente risolto.

La proposta strutturale è coerente con l'intendimento architettonico del progetto.

4. Aspetti finanziari

Il progetto è costituito da ca. 27'995 m² di superficie di piano di cui ca. 11'436 m² per autorimesse e ca. 101'430 m³ di volume. L'investimento finanziario, per la realizzazione di quanto progettato, risulta consono.

La durevolezza dei materiali adottati per il nuovo edificio scolastico, nel contesto ferroviario, non convince appieno. Il progetto si presta ad essere realizzato a tappe.

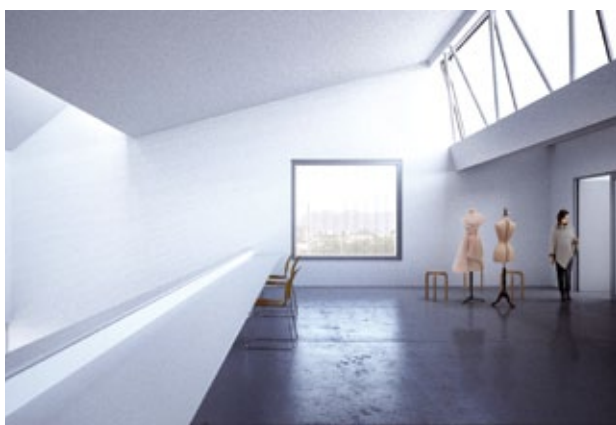


Piano situazione

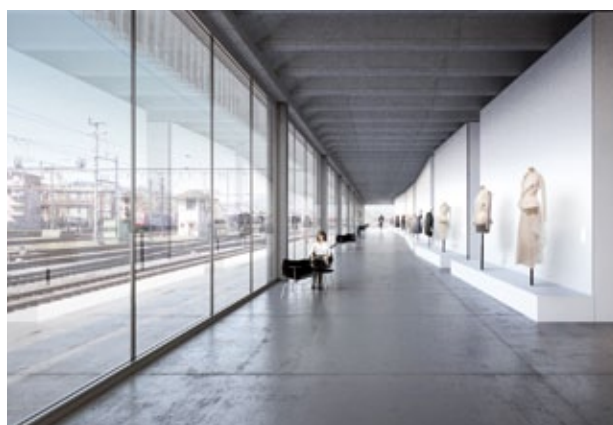
Team FFS Chiasso

Capofila	arch. Pia Durish Durish + Nolli Architetti Sagl, Massagno
Ing. civile	Edy Toscano SA, Rivera
Ing. trasporti/traffico	Brugnoli e Gottardi SA, Massagno
Ing. impiantistica	Tecnoprogetti SA, Camorino
Fisica della costruzione	Erisel SA, Bellinzona
Ing. impiantistica energia	Erisel SA, Bellinzona

**Piano Terra****Vista da nord**



Scuola, interni



Spazi espositivi e di aggregazione della scuola



Aula Magna



Vista da sud-ovest

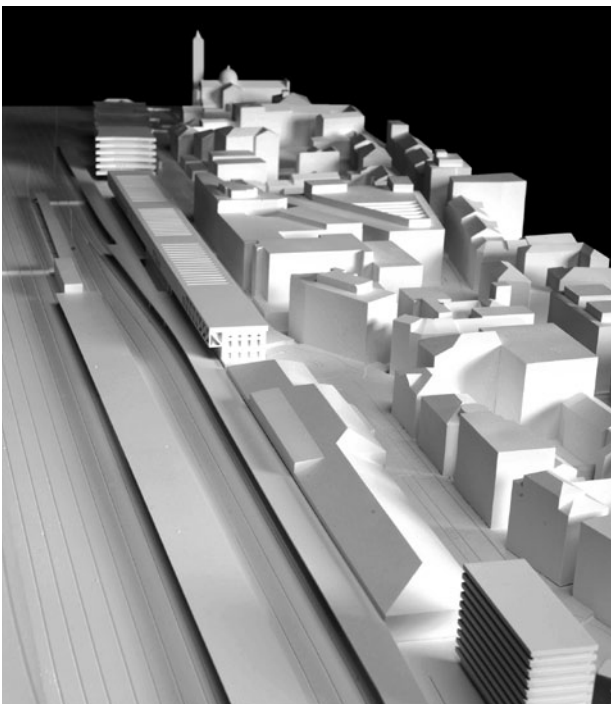


Progetto del Team AZPA-DF

24



Vista fronte Via G. Motta



Plastico, vista da sud-est

1. Inserimento degli edifici nel contesto urbanistico d'insieme
Il valore della proposta progettuale è dato dalla rilettura del contesto urbano al quale viene data una nuova immagine con l'inserimento di un volume unico. Ne risulta un rapporto con la Città modificato ma sostenibile.

Nel contempo suscitano perplessità le soluzioni d'integrazione e rilettura degli edifici storici. L'operazione in rapporto agli edifici monumentali è difficile da condividere appieno in quanto frammenti degli edifici storici risultano eccessivamente ridotti rispetto alla forza dell'intervento.

Il progetto offre potenziali di sviluppo futuro, in particolare nell'area ad ovest, come pure una certa qualità degli spazi esterni che vengono recuperati.

2. Aspetti architettonici e funzionali

L'immagine risultante è forte ed interessante, e l'espressione formale coerente.

L'organizzazione interna e la suddivisione delle funzioni è risolta.

Apprezzato l'accesso alla scuola vicino alla stazione viaggiatori.

Mancano per contro soluzioni valide per il posteggio delle biciclette.

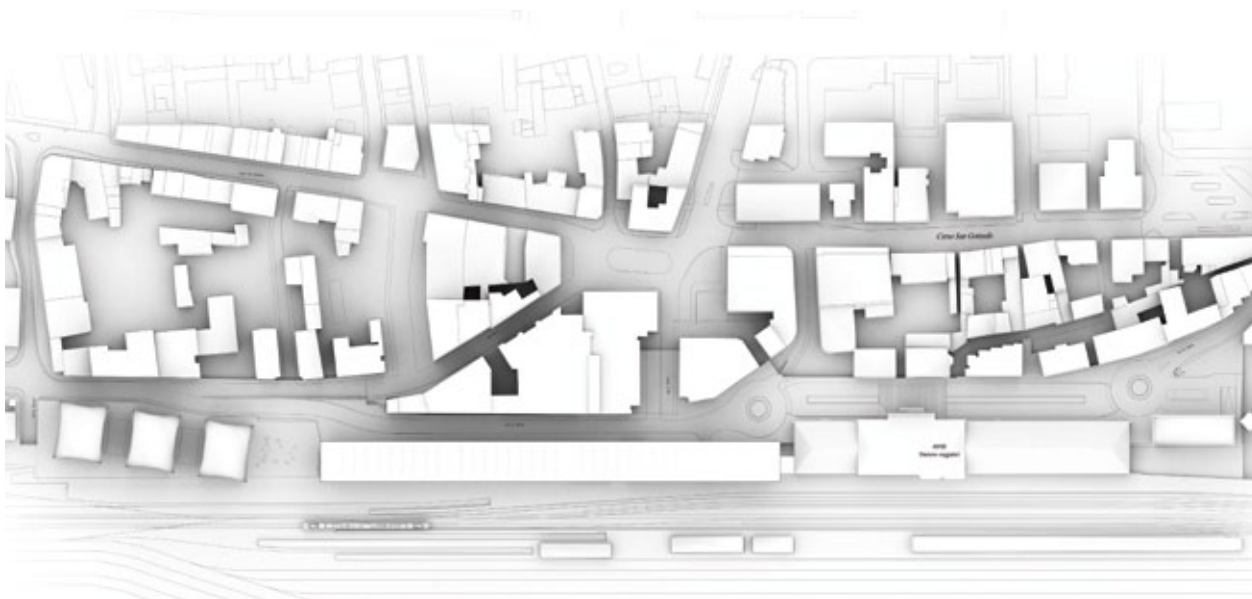
3. Aspetti costruttivi, energetici e di sostenibilità

Il grande sforzo strutturale non trova piena giustificazione nella contestualizzazione funzionale.

I dettagli presentati sono coerenti con quanto proposto ma questo tipo di intervento tendenzialmente ne genera ulteriori di entità poco controllabile.

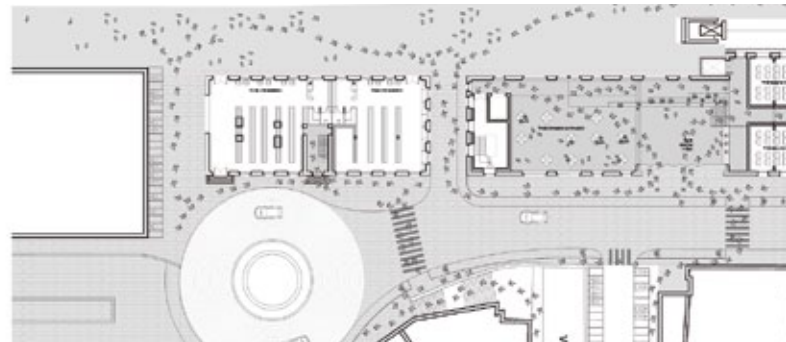
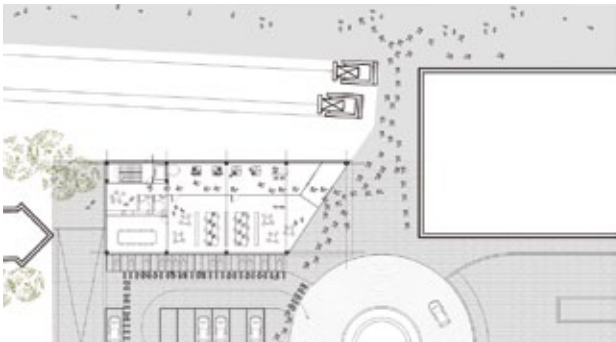
4. Aspetti finanziari

Il progetto è costituito da ca. 26'044 m² di superficie di piano di cui ca. 12'055 m² per autorimesse e ca. 100'354 m³ di volume complessivo. L'investimento finanziario, per la realizzazione di quanto progettato, è consono, anche se impone una realizzazione unica.



Team AZPA-DF

Capofila	arch. Alejandro Zaera Polo AZPA - Alejandro Zaera Polo Architecture, London
Architettura	arch. Dario Franchini, Lugano
Ing. civile	WWM Ingenieure, Münchestein
Ing. trasporti/traffico	BOMA, Barcelona
Ing. impiantistica	Marco De-Carli, Locarno
Fisica della costruzione	EcoControl SA, Lugano
Ing. impiantistica energia	Scherler SA, Lugano

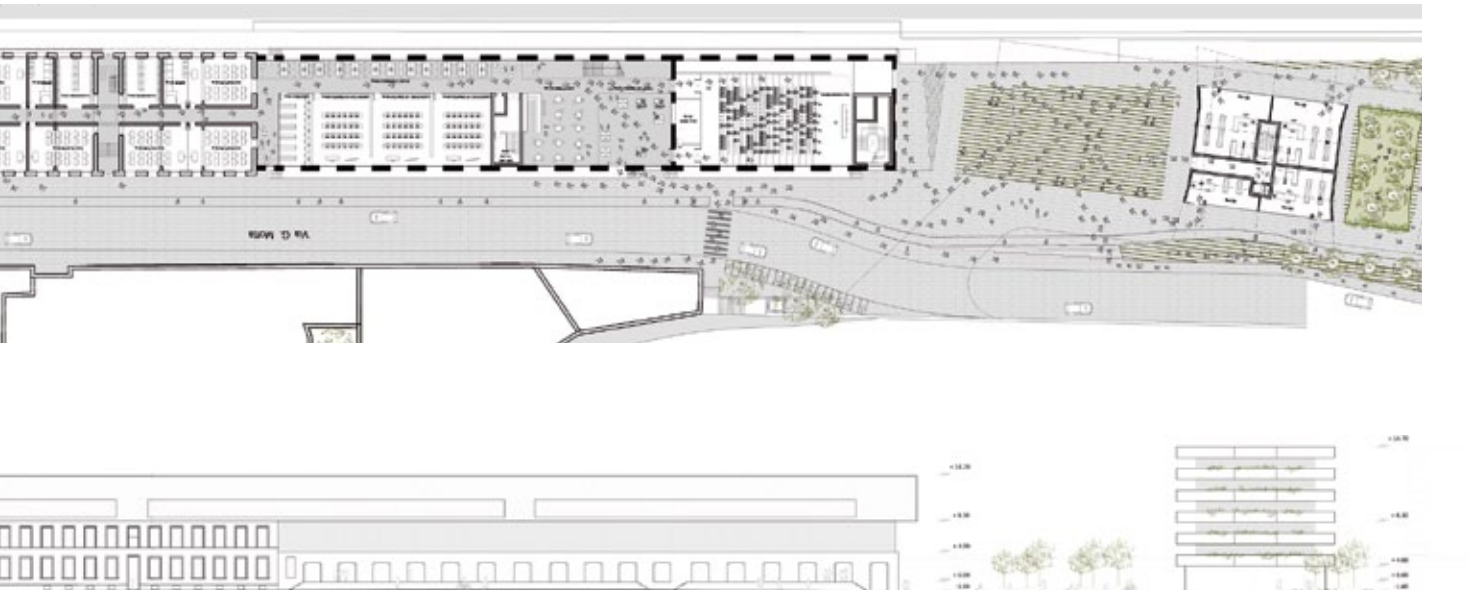
**Piano Terra****Vista da nord**



Livello 1 - vista al Foyer



Livello 2 - spazio industriale



FFS SA

Divisione Immobili
Development Regione Centro
Piazza Stazione, CH-6500 Bellinzona
N° diretto +41 (0)51 227 67 50
giorgio.foiada@sbb.ch

www.ffi.ch