SPECIALE â?? concorso riazzino

Descrizione

[vc_row][vc_column][dfd_spacer screen_wide_spacer_size=â?•100â?³ screen_normal_resolution=â?•1024â?³ screen_tablet_resolution=â?•800â?³ screen_mobile_resolution=â?•480â?³ screen_normal_spacer_size=â?•80â?³ screen_tablet_spacer_size=â?•60â?³ screen_mobile_spacer_size=â?•40â?³][/vc_column][/vc_row][vc_row css=â?•.vc_custom_1568638996273{padding-right: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â?•][vc_column width=â?•1/6â?³ col_shadow=â?•box_shadow_enable:disable|shadow_horizontal:0|shadow_vertical:15|shadow_blur:50|shadow_spread:0|• col_shadow_hover=â?•box_shadow_enable:disable|shadow_horizontal:0|shadow_vertical:15|shadow_blur:50|shadow_spread:0|•][/vc_column][vc_column width=â?•2/3â?³][dfd_heading style=â?•style_06â?³ subtitle=â?•Scoprite tutti i progettiâ?• module_animation=â?•transition.growâ?• delimiter_settings=â?•delimiter_style:solid|delimiter_width:80|delimiter_height:1|delimiter_color:%23000000â?³ delimiter_margin=â?•margin-top:10|margin-bottom:30â?³ undefined=â?•â?• title_font_options=â?•tag:h1â?³ subtitle_font_options=â?•tag:h3â?³ title_responsive=â?•font_size_desktop:45|line_height_desktop:55|letter_spacing_desktop:0|font_size_tablet:40|line_height_tab heading_margin=â?•margin-bottom:30â?³ subtitle_responsive=â?•font_size_desktop:26|line_height_desktop:40|letter_spacing_desktop:0|font_size_tablet:24|line_height_tab nuova officina e deposito FART SA a Riazzino[/dfd_heading][vc_column_text item_animation=â?•transition.slideUpBigInâ?• css=â?•.vc_custom_1641540357103{padding-bottom: 50px !important;}â?•]Il concorso prevede la progettazione di un deposito che sia giÃ predisposto per la gestione e lâ??approvvigionamento di veicoli elettrici. PotrÃ ospitare una ventina di bus articolati e includerÃ anche sale e uffici dedicati al personale viaggiante, nonchÃ© aule formative. La nuova officina, che andrÃ a sostituire lâ??attuale di via Franzoni, sarÃ dedicata alla manutenzione dei veicoli e includerÃ un magazzino e gli uffici dedicati al personale tecnico. Con la nuova struttura lâ??azienda potrÃ svolgere la manutenzione preventiva e correttiva dei veicoli, aumentando cosÃ¬ ulteriormente qualitÃ e sicurezza del suo rinnovato parco veicoli autobus.[/vc_column_text][/vc_column][vc_column width=â?•1/6â?³][/vc_column][/vc_row][vc_row][vc_column][dfd_spacer screen_wide_spacer_size=â?•100â?³ screen_normal_resolution=â?•1024â?³ screen_tablet_resolution=â?•800â?³ screen_mobile_resolution=â?•480â?³ screen_normal_spacer_size=â?•80â?³ screen_tablet_spacer_size=â?•60â?³ screen_mobile_spacer_size=â?•40â?³][/vc_column][/vc_row][vc_row css=â?•.vc_custom_1635496416140{padding-right: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â?•][vc_column][dfd_accordion border_radius=â?•100â?³ active_section=â?•1â?³ font_size=â?•18â?³ c_align=â?•centerâ?• icon_size=â?•18â?³ module_animation=â?•transition.slideUpBigInâ?• tab_background=â?•#ffffffâ?• tab_hover_background=â?•#331488â?³ active_tab_background=â?•#331488â?³ border_color_radius=â?•#331488â?³ border_hover_color=â?•#331488â?³ border_color_active=â?•#331488â?³ tab_text_color=â?•#331488â?³ tab_hover_text_color=â?•#ffffffâ?• tab_active_color_text=â?•#ffffffâ?• icon_color=â?•#331488â?³ icon_hover_color=â?•#ffffffâ?• icon_active_color=â?•#ffffffâ?•][vc_tta_section title=â?•PROGETTO â??URBINO 18â??â?• tab_id=â?•1635495368346-89808e9c-8cf0â?³][vc_column_text css=â?•.vc_custom_1642153345224{padding-right: 25px !important;padding-

default watermark

bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â?•]Architetto 1: canevascini & corecco sagl
Architetto 2: Delorenzi La Rocca architetti SNC
Ingegnere civile: Studio ingegneria Vanetta
Ingegnere elettromeccanico: Tecnoprogetti SA
Ingegnere RCVS: Studio di ingegneria Zocchetti SA
Fisica della costruzione: Ing. Andrea Roscetti
Geotecnico: â??
Specialista polizia del fuoco: Della sicurezza di Fabio della Casa
Consulente ambientale/fonica: Ing. A. Berrone

Le prime domande che ci poniamo quali progettisti, di fronte ad un tema peculiare come quello oggetto del presente concorso, si rivolgono al carattere da dare allâ??architettura che dovrÃ risolvere i quesiti posti dallâ??ente banditore. A che tipologia di edificio dobbiamo confrontarci? Ã? un edificio pubblico, industriale, un semplice deposito, un luogo di lavoro o di passaggio? I temi sono molteplici e contengono potenzialmente tutti questi caratteri e la collocazione stessa indica un contesto variegato, a cavallo tra una zona industriale e un quartiere abitativo o pubblico, per la vicinanza della scuola.

default watermark

Abbiamo optato per un gesto architettonico primordiale e unitario, che tutto puÃ² risolvere: un tetto a coprire il vuoto dello spazio principale, a sua volta suddiviso equamente tra le due funzioni richieste, officina e deposito. Il tetto Ã¨ sorretto e delimitato dalle due vie che affiancano il sedime â?? ferrovia e strada Cantonale â?? dagli spazi di supporto che toccano terra e offrono le entrate pedonali agli spazi. La copertura Ã¨ unitaria, con una struttura e un rivestimento continuo ma rivela, attraverso le trasparenze, un profilo generato dallâ??articolazione della sezione che il programma suggerisce. Anche il toccare terra e lâ??immergersi nel suolo risolvono con lo stesso stratagemma le differenze dâ??impostazione tra i vari ambiti, mantenendo un aspetto omogeneo verso lâ??esterno.

Lâ??unitarietÃ e la definizione di unâ??altezza contenuta rispetto alle possibilitÃ edificatorie, come pure le posizioni in cui i volumi e i vuoti sono collocati, denotano una scelta architettonica chiara: vediamo la proposta come lâ??ultimo edificio industriale arrivando da ovest, ma anche il primo dal carattere pubblico provenendo dallâ??altro versante. La
scelta di materiali e tecniche costruttive semplici ed economiche rispondono al primo carattere, la modalitÃ con cui vengono messi in atto, al secondo.

Esternamente allâ??edificio principale si svolgono in maniera fluida tutti i percorsi di avvicinamento e di stazionamento necessari al funzionamento del comparto, completati dalla tettoia che ospita il rifornimento e il lavaggio degli automezzi. Tutti i posteggi necessari sono arredati con alberature che li distinguono dal resto dellâ??area.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â?•34736,34771,34775,34779,34783,34787,34884,34888,34892,34896,34900,34904â?³ items_offset=â?•0â?³ image_width=â?•900â?³ image_height=â?•600â?³ slides_to_show=â?•3â?³ slides_to_scroll=â?•1â?³ carousel_slideshow_speed=â?•3000â?³ images_style=â?•carouselâ?•

][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â?•PROGETTO â??DAL FINESTRINOâ??â?• tab_id=â?•1635495368370-35b45a68-d9dfâ?•][vc_column_text css=â?•.vc_custom_1642153372904{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â?•]Architetto 1: Lopes Brenna sagl
Architetto 2: Viscardi Zocchetti Studio arch. SA
Ingegnere civile: Borlini & Zanini SA
Ingegnere elettromeccanico: Elettroconsulenze SolcÃ SA
Ingegnere RCVS: Visani Rusconi Talleri SA
Fisica della costruzione: Ing. Andrea Roscetti
Geotecnico: â??
Specialista polizia del fuoco: Borlini & Zanini SA
Consulente ambientale/fonica: â??

Partiamo dal movimento dei veicoli.
Il concetto dei flussi, determinato da una circolazione ad anello che prevede la sosta in officina, il deposito, il rifornimento e il lavaggio, sempre in marcia avanti, diventa elemento di definizione dellâ??intero progetto. Elemento cerniera tra architettura e paesaggio. I principali temi di funzionalitÃ , operativitÃ , ottimizzazione degli spazi e dei flussi, diventano la traccia sulla quale si sviluppa la risposta territoriale del progetto.

default watermark

Le corsie di officina e deposito sono concepite come un grande doppio hangar, costituito da una struttura in acciaio con adeguate luci strutturali in modo da permettere fluiditÃ nelle operazioni di ricovero, ingresso e uscita dei mezzi, pur mantenendo una necessaria semplicitÃ di costruzione e contenimento dei costi. A questo grande volume rispondono due nuclei funzionali, collocati nei due lati corti che contengono il resto del programma di deposito e rispettivamente officina.
Questi due volumi realizzati prevalentemente in beton stabilizzano lâ??intero edificio e supportano i due tralicci metallici che sospendono in parte la copertura di deposito e officina.
Le due grandi travi metalliche hanno inoltre compito di definire unâ??area di copertura terrazzo che permette di modulare spazi destinati agli shed per lâ??illuminazione dellâ??officina, alle aree tecniche e alle aree destinate al futuro ampliamento senza dover intervenire ulteriormente sulla struttura principale. La reazione volumetrica di questi due sistemi genera quattro angoli arrotondati e rientranti che, oltre a determinare gli accessi pedonali allâ??edificio, definiscono quattro zone di sosta pedonali sicure al riparo dal movimento circolare dei veicoli.

Questo concetto architettonico ha una chiara risposta territoriale.
I due nuclei laterali, compatti, sono orientati â??di testaâ?• sulla strada cantonale e sulla ferrovia, introducono un concetto di verticalitÃ e di presenza urbana. il grande volume delle corsie di officina e deposito si presenta invece come un elemento orizzontale e permeabile il cui disegno non potrÃ prescindere dal movimento quotidiano dei veicoli che lo percorreranno.

Lâ??orientamento del nuovo edificio, tracciato perpendicolarmente alla strada cantonale e la permeabilitÃ visiva tra la piana e la montagna che ne consegue, rispondono alla consapevolezza che la definizione urbana di queste aree infrastrutturali non possa prescindere da una logica territoriale piÃ¹ estesa, ovvero dalla necessitÃ umana di appropriarsi dei luoghi (anche di lavoro) riuscendo a scorgere un campo, un fiume, un lago o una montagna. In fondo come dal finestrino di un bus.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â?• 34812,34808,34804,34800,34909,34913,34917,34921,34925,34929â?³ items_offset=â?•0â?³ image_width=â?•900â?³ image_height=â?•600â?³ slides_to_show=â?•3â?³ slides_to_scroll=â?•1â?³ carousel_slideshow_speed=â?•3000â?³ images_style=â?•carouselâ?•][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â?•PROGETTO â??DOPPIETTAâ??â?• tab_id=â?•1635496973003-e32d6ebc-8676â?³][vc_column_text css=â?•.vc_custom_1642153438228{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â?•]Architetto 1: Architetto Giovanni Bresciani
Architetto 2: Francesco Sala arch.
Ingegnere civile: Franco Gulisano SUP-OTIA
Ingegnere elettromeccanico: Tecnoprogetti SA
Ingegnere RCVS: Tecnoprogetti SA
Fisica della costruzione: Tecnoprogetti SA
Geotecnico: â??
Specialista polizia del fuoco: Tecnoprogetti SA
Consulente ambientale/fonica: Tecnoprogetti SA
Ingegnere del traffico Brugnoli e Gottardi Ing. Consulenti SA

default watermark

Pensare alla nuova officina e deposito della FART significa pensare ad un edificio ibrido che deve soddisfare diversi ambienti di lavoro, importanti requisiti logistici e di traffico. Una chiara separazione ed organizzazione di tutti i flussi Ã¨ decisiva per lâ??organizzazione dellâ??edificio. Queste premesse, sommate alle caratteristiche del sito, generano la forma base dellâ??edificio.

Il progetto propone un edificio tripartito sia tematicamente che tipologicamente; Ã¨ composto da due semplici volumi che ospitano il deposito e lâ??officina, che vengono uniti mediante un corpo connettore contenente tutti gli spazi di deposito e lavoro.

I due corpi principali si posizionano sul sedime seguendo logiche indipendenti; il primo, contenente il deposito, viene posto in continuitÃ rispetto allâ??edificio adiacente. Il secondo, contenente lâ??officina, indietreggia rispetto alla via cantonale, seguendo lâ??arretramento dettato dalla linea di alta tensione. Questa traslazione permette al corpo centrale di ottenere la quantitÃ di facciata necessaria per garantire agli spazi di lavoro gli affacci necessari.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â?• 34817,34821,34825,34829,34859,34863,34867,34871,34875,34879â?³ items_offset=â?•0â?³ image_width=â?•900â?³ image_height=â?•600â?³ slides_to_show=â?•3â?³ slides_to_scroll=â?•1â?³ carousel_slideshow_speed=â?•3000â?³ images_style=â?•carouselâ?•][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â?•PROGETTO â??STASIBUSâ??â?• tab_id=â?•1635496997378-da1d6ba5-0ac2â?³][vc_column_text css=â?•.vc_custom_1642153462096{padding-right: 25px !important;padding-

bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â?•]Architetto 1: STUDIO CALORI
Architetto 2: â??
Ingegnere civile: Arnoldo Frigerio ingegnere
Ingegnere elettromeccanioa: Tecnoprogetti SA
Ingegnere RCVS: Tecnoprogetti SA
Fisica della costruzione: Tecnoprogetti SA
Geotecnico: â??
Specialista polizia del fuoco: Felpro sagl
Consulente ambientale/fonica: Tecnoprogetti SA

Il sedime del concorso Ã¨ compreso tra la strada cantonale a nord, la ferrovia a sud, un edificio industriale a ovest e unâ??area parzialmente edificata a est. Una porzione di terreno, sul lato nord-est, Ã¨ attraversata da una linea ad alta tensione. Il sito â?? orograficamente â?? funge da terminale del pendio che degrada da nord. Il grande piazzale, anche se recintato, diventa comunque uno spazio importante e per questo motivo abbiamo pensato di conferire alla pavimentazione un aspetto piÃ¹ pregiato, inserendo delle costole di pietra che riprendono il modulo della struttura.

default watermark

Le generatrici del progetto sono la struttura di grande respiro e le aree di manovra dei bus. Lâ??edificio proposto, a base rettangolare, si inserisce in un tessuto piuttosto irregolare, cercando di porsi in maniera ordinata. I contenuti con attivitÃ di servizio e deposito, indirizzano il progetto verso unâ??impostazione architettonica di tipo industriale. La mole dellâ??edificio, volutamente importante per lunghezza ed altezza, lo identifica a complesso industriale ma, lâ??accentuazione della struttura gli conferisce comunque un aspetto rappresentativo ben distinto. Tutte le funzioni sono raggruppate in un unico volume riconoscibile, i cui elementi costruttivi sono ottimizzati e semplificati in termini progettuali, economici, energetici, di gestione e controllo. La richiesta di mantenere, durante i lavori, un grande piazzale esterno per il posteggio di autobus snodati, posteggi per autisti, struttura provvisoria per spogliatoi ed impiegati e i contenuti del programma degli spazi hanno generato le linee progettuali.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â?• 34835,34839,34843,34847,34851,34855â?³ items_offset=â?•0â?³ image_width=â?•900â?³ image_height=â?•600â?³ slides_to_show=â?•3â?³ slides_to_scroll=â?•1â?³ carousel_slideshow_speed=â?•3000â?³ images_style=â?•carouselâ?•][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â?•PROGETTO â??LEGGEROâ??â?• tab_id=â?•1635497020911-6b9d338c-9cebâ?•][vc_column_text css=â?•.vc_custom_1642153487395{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â?•]Architetto 1: Hermes Killer sagl
Architetto 2: â??
Ingegnere civile: IM Maggia engineering SA
Ingegnere elettromeccanico: IM Maggia engineering SA
Ingegnere RCVS: Erisel SA
Fisica della costruzione: Erisel SA
Geotecnico: â??
Specialista polizia del fuoco: Erisel SA
Consulente ambientale/fonica: OIKOS SA
Ingegnere del traffico: Brugnoli e Gottardi Ing. Consulenti SA

Architetto del paesaggio: OIKOS SA

LA CRESCITA DELLA FLOTTA E LE SFIDE FUTURE â?? Per le aziende di trasporto pubblico questo periodo porta con sÃ© grandi sfide. La transizione ecologica e la saturazione del traffico stradale fanno da leva per la sempre crescente domanda di un trasporto pubblico efficiente, capillare e affidabile. FART Ã¨ inoltre entrata in una fase di crescita significativa della sua flotta di autobus a seguito dellâ??incremento di frequenza delle tratte che ha seguito lâ??apertura del tunnel di base del Ceneri e la relativa rivoluzione della rete ferroviaria regionale.
La crescita della flotta si Ã¨ concretizzata con lâ??acquisto, tra il 2018 e il 2021 di 49 nuovi veicoli di cui 30 articolati portando la flotta a quota 65 autobus. Per rispondere a questo aumento FART ha bandito un concorso per lâ??assunzione di 50 nuovi autisti.

STRATEGIA DI AMPLIAMENTO DELLâ??INFRASTRUTTURA LOGISTICA â?? Per accompagnare la crescita della propria flotta e in preparazione alla transizione alla trazione elettrica, FART si Ã¨ mobilitata al fine di adeguare le proprie infrastruttura logistiche identificando due progetti chiave, uno ad Ascona e uno a Riazzino, di cui Ã¨ oggetto questo concorso di architettura. A seguito della rinuncia del progetto di Ascona dovuta alle numerose opposizioni, la societÃ ha focalizzato gli sforzi sul progetto di Riazzino, il quale acquista un ruolo fondamentale nello sviluppo della FART. Tuttavia, come si legge nel rapporto di gestione 2020, la struttura di Riazzino permette di â??far fronte alle necessitÃ attuali in modo adeguato, ma senza alcuna riserva in caso di ulteriori potenziamenti futuri.â?•

default watermark

IL POTENZIALE INESPLORATO DEL PROGETTO DI RIAZZINO â?? Riconosciuto il ruolo chiave della nuova struttura per lâ??intera rete di trasporto pubblico del Locarnese, si Ã¨ deciso di effettuare una verifica delle limitate riserve del sedime per futuri potenziamenti. Da unâ??analisi approfondita Ã¨ risultato che il sedime di Riazzino, sia da un punto di vista pianificatorio, sia da un punto di vista logistico, nasconde delle potenzialitÃ che vanno ben oltre quanto identificato in sede di studio preliminare. Questo potenziale, risultante da unâ??ottimizzazione dei flussi di circolazione sul fondo, permette di far sostare allâ??interno di un deposito 27 bus articolati, ovvero il 35% in piÃ¹ rispetto a quanto previsto, e di offrire la possibilitÃ di ampliamento futuro della superficie dellâ??officina dal 30 fino al 50%*, agilmente commutabile in ulteriori 6/10* stalli per bus snodabili. Il potenziale complessivo dellâ??area raggiunge un numero pari a 33-37* stazionamenti per bus snodabili, ovvero dal 65 allâ??87% in piÃ¹ rispetto a quanto previsto. A questi si aggiungono quattro stalli esterni non coperti che possono essere realizzati senza impedire la circolazione dei mezzi sul fondo.

* 33 unitÃ rispettando la distanza dalla linea aerea AET imposta dal bando; 37 unitÃ rispettando la distanza secondo le norme OLEI con rinegoziazione dei termini del contratto per il diritto di superficie.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â?• 34934,34938,34942,34946,34950,34954,34958,34962,34966,34970â?³ items_offset=â?•0â?³ image_width=â?•900â?³ image_height=â?•600â?³ slides_to_show=â?•3â?³ slides_to_scroll=â?•1â?³ carousel_slideshow_speed=â?•3000â?³ images_style=â?•carouselâ?•][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â?•PROGETTO â??STARTCONFARTâ??â?• tab_id=â?•1635497045179-4e5c3a1b-8638â?³][vc_column_text css=â?•.vc_custom_1642153509320{padding-right: 25px !important;padding-

bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â?•]Architetto 1: Durisch+Nolli Architetti sagl
Architetto 2: â??
Ingegnere civile: AFRY Svizzera SA
Ingegnere elettromeccanico: IFEC Ingegneria SA
Ingegnere RCVS: IFEC Ingegneria SA
Fisica della costruzione: IFEC Ingegneria SA
Geotecnico: AFRY Svizzera SA
Specialista polizia del fuoco: IFEC Ingegneria SA
Consulente ambientale/fonica: IFEC Ingegneria SA
Ingegnere del traffico: AFRY Svizzera SA

La Nuova Officina e Deposito Fart a Riazzino Ã¨ un progetto di logistica dei trasporti pubblici e in primo luogo deve rispondere ai requisiti funzionali attraverso una gestione ottimale dei flussi e delle delle funzioni. Il sito si inserisce in un contesto eterogeno tipico delle zone industriali, e risulta definito dalla strada cantonale, dalla ferrovia, dalla linea di alta tensione che lo attraversa e dalla coesistenza obbligata tra preesistenze e nuovo impianto.

default watermark

Ã? quindi il sito con le sue caratteristiche, insieme alle esigenze logistiche del traffico, della manovra e dello stazionamento dei grandi autobus che definisce il progetto. Ed Ã¨ per questo che lo schema distributivo del nuovo edificio risulta direttamente dallo schema dei flussi dei grandi autobus. Il progetto si materializza cosÃ¬ come â??programma costruitoâ?• e in funzione delle caratteristiche del sito. E si materializza come progetto di qualitÃ â??che risponde direttamente ai requisiti richiestiâ?• coniugando le esigenze funzionali con una costruzione semplice, efficace e coerente, che si contraddistingue per un uso parsimonioso di materiali semplici e poco lavorati, capaci di corrispondere al meglio ai requisiti costruttivi, ai alle piÃ¹ recenti esigenze di sostenibilitÃ e di economia circolare. Ã? in questo modo che il progetto corrisponde direttamente alle esigenze dellâ??esercizio Fart SA.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â?•34975,34979,34983,34987,34991,34995â?³ items_offset=â?•0â?³ image_width=â?•900â?³ image_height=â?•600â?³ slides_to_show=â?•3â?³ slides_to_scroll=â?•1â?³ carousel_slideshow_speed=â?•3000â?³ images_style=â?•carouselâ?•][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â?•PROGETTO â??FARTâ?•ZINOâ?•â?• tab_id=â?•1635497065665-f2752805-c593â?³][vc_column_text css=â?•.vc_custom_1642153540761{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â?•]Architetto 1: FLORIANI & STROZZI ARCHITETTI sagl
Architetto 2: â??
Ingegnere civile: Marcionelli & Winkler + Parteners SA
Ingegnere elettromeccanico: PROELBA & ML â?? Progetti elettrici SA
Ingegnere RCVS: Marco De Carli studio di ingegneria SA
Fisica della costruzione: MAWI ENERGIE SA
Geotecnico: POSEIDON ENGINEERING SA
Specialista polizia del fuoco: Marcionelli & Winkler + Partners SA
Consulente ambientale/fonica: DIONEA SA

Lâ??obbiettivo per il concorso â??Nuova officina e deposito Fart a Riazzinoâ?• Ã¨ di realizzare una nuova struttura capace di ospitare fino a 20 autobus snodati da 18.75m, 5 corsie per la manutenzione del parco veicoli, oltre che alle funzioni piÃ¹ amministrative e di servizio alle sopracitate strutture. Lâ??idea progettuale cerca di rispondere alle esigenze dei flussi e degli ingombri necessarie per il corretto funzionamento del sistema. La disposizione perpendicolare (rispetto alla via di accesso) del nuovo corpo di fabbrica agevola le manovre in entrata ed in uscita dei mezzi dalla struttura ed inoltre permette la composizione di un unico volume che pone in sequenza i canali di deposito e quelli dellâ??officina. Questa disposizione permette la massima razionalizzazione degli elementi strutturali, riducendo al minimo le superfici di involucro riscaldato.

La disposizione dei vari elementi in sequenza (rifornimento, lavaggio, deposito, officina) permette ai mezzi di poter compiere le azioni di routine con la giusta sequenza (esempio: il rifornimento prima del deposito) senza ostacolare la circolazione interna dei vari flussi.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â?• 35000,35004,35008,35012,35016,35020,35024â?³ items_offset=â?•0â?³ image_width=â?•900â?³ image_height=â?•600â?³ slides_to_show=â?•3â?³ slides_to_scroll=â?•1â?³ carousel_slideshow_speed=â?•3000â?³ images_style=â?•carouselâ?•][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â?•PROGETTO â??MR ROBOTâ??â?• tab_id=â?•1635497082248-016f6b44-7cddâ?•][vc_column_text css=â?•.vc_custom_1642153604469{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â?•]Architetto 1: teo architetto sagl
Architetto 2: â??
Ingegnere civile: Battaglia ingegneria
Ingegnere elettromeccanico: ERISEL SA
Ingegnere RCVS: ERISEL SA
Fisica della costruzione: ERISEL SA
Geotecnico: â??
Specialista polizia del fuoco: ERISEL SA
Ingegnere del traffico: Studio ing. Francesco Allievi SA

default watermark

Il programma Ã© stato suddiviso in 3 volumi esterni:
1. lâ??edificio principale, in cui sono inseriti tutti gli spazi di deposito, officina, formazione, spogliatoi e tecnici;
2. lâ??edificio riservato ai lavaggi degli autobus;
3. la tettoia di rifornimento.

Lâ??edificio principale si sviluppa in modo perpendicolare alla strada cantonale, sullâ??asse nord-sud, posizionato al centro del mappale. Spazi di deposito e di officina sono stati unificati in un volume unico. Il volume Ã© composto da 3 piani fuori terra, e un piano interrato.
Gli edifici piÃ¹ piccoli, la zona dei lavaggi e quella di rifornimento, sono stati posti alle estremitÃ dellâ??area di concorso, per agevolare tutti gli spazi di manovra degli autobus.

I posteggi del personale e tutti gli accessi principali si affacciano sulla strada cantonale, in modo da ottimizzare i percorsi del personale e consentendo di non andare in conflitto con quelli degli autobus. Lâ??accesso principale al complesso si trova nellâ??angolo nord-ovest del mappale, mentre lâ??uscita si trova sul lato opposto, nellâ??angolo nordest. Tra accesso e uscita sono disposti tutti i posteggi del personale.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â?• 35029,35033,35037,35041,35045,35049,35053,35057â?³ items_offset=â?•0â?³ image_width=â?• 900â?³ image_height=â?•600â?³ slides_to_show=â?•3â?³ slides_to_scroll=â?•1â?³ carousel_slideshow_speed=â?•3000â?³ images_style=â?•carouselâ?•][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â?•PROGETTO â??PATERSONâ??â?• tab_id=â?•1641554616564-22840405-6457â?³][vc_column_text css=â?•.vc_custom_1642153629450{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â?•]Architetto 1: GAGGINI STUDIO DI ARCHITETTURA
Architetto 2: DIREZIONE LAVORI SA
Ingegnere civile: Bonalumi Engineering SA
Ingegnere elettromeccanico: Elettroconsulenze SolcÃ SA
Ingegnere RCVS: Visani Rusconi Talleri SA
Fisica della costruzione: IFEC Ingegneria SA
Geotecnico: â??
Specialista polizia del fuoco: IFEC Ingegneria SA
Consulente ambientale/fonica: IFEC Ingegneria SA

default watermark

Il sito proposto per le nuove costruzioni della Fart si trova nellâ??area di Riazzino caratterizzata dai chiari limiti, a sud e a nord, della strada cantonale e della ferrovia. Le costruzioni esistenti in questâ??area hanno un carattere artigianale, industriale e amministrativo con volumetrie ragguardevoli. In questo tipo di contesto, gli aspetti urbanistici considerati sono prevalentemente dati dal particolare paesaggio del piano di Magadino, circondato da montagne sui due lati, che definiscono e connotano in modo chiaro tutto lo spazio. Si Ã¨ quindi cercato di mantenere la costruzione bassa e semplice, in modo da inserirsi nel paesaggio costruito del piano con un edificio elementare come lo sono le costruzioni agricole, le serre. La strada Ã¨ molto trafficata e limitare in un solo punto gli accessi Ã¨ stato uno dei primi obiettivi per ridurre lâ??impatto sul traffico. Unâ??adeguata
risposta ai requisiti funzionali ed, in particolare, alle necessarie movimentazioni sulla particella, hanno influito in modo sostanziale sul posizionamento dellâ??edificio.
Una fascia libera verso il fronte stradale Ã¨ stata mantenuta libera, quale area di svago a verde e come riserva futura di spazio nel caso di nuove esigenze.

Le principali scelte progettuali adottate sono le seguenti:
â?? Costruire un unico edificio che contenga tutti i contenuti, in modo da rendere semplice e flessibile la costruzione, diminuire il volume e le facciate, razionalizzare le circolazioni verticali e le vie di fuga.
â?? Innalzare la quota della costruzione oltre i limiti della falda e la quota delle autorimesse con gli spazi di lavoro oltre la quota di esondazione massima. Il terreno attuale viene per questo rialzato di ca. 1.30m e il dislivello con la strada Ã¨ ripreso dallâ??ampio spazio davanti allâ??edificio con pendenze

minime.
â?? Definire davanti allâ??edificio un vasto spazio libero, trattato in parte a verde, in parte a posteggi, quale spazio dâ??ingresso, dove poter svolgere le varie manovre e rendere evidente il posizionamento dellâ??entrata principale e degli accessi per i vari mezzi.
â?? Utilizzare un tipo di costruzione semplice e modulare.

Si Ã¨ posta grande attenzione ai flussi del traffico interni alla particella: Ã¨ stato stabilito un senso unico di marcia in direzione antioraria in modo da evitare incroci e permettere la massima fluiditÃ degli spostamenti. La marcia in avanti viene in questo modo sempre rispettata e i movimenti risultano diretti per tutti gli spostamenti necessari. I posteggi per gli autoveicoli, posti in una fascia lungo la strada, non incrociano mai le manovre dei bus.
Lâ??uscita sulla strada cantonale Ã¨ posta centralmente, in modo da rispettare le norme di distanze di vista aperta sia verso destra sia verso sinistra (Norma VSS40 273a), anche se la velocitÃ dei veicoli dovesse essere maggiore rispetto a quanto segnalato.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â?•35062,35066,35070,35074,35078,35082,35086â?³ items_offset=â?•0â?³ image_width=â?•900â?³ image_height=â?•600â?³ slides_to_show=â?•3â?³ slides_to_scroll=â?•1â?³ carousel_slideshow_speed=â?•3000â?³ images_style=â?•carouselâ?•][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â?•PROGETTO â??ARCIPELAGOâ??â?• tab_id=â?•1641560653017-048f02c1-d6a7â?³][vc_column_text css=â?•.vc_custom_1642153651005{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â?•]Architetto 1: baserga mozzetti architetti
Architetto 2: Giulio Pandolfi
Ingegnere civile: Ingegneri Pedrazzini Guidotti sagl
Ingegnere elettromeccanico: Tecnoprogetti SA
Ingegnere RCVS: Visani Rusconi Talleri SA
Fisica della costruzione: IFEC ingegneria SA
Geotecnico: GNOTUL SA
Specialista polizia del fuoco: IFEC ingegneria SA
Consulente ambientale/fonica: IFEC ingegneria SA
Ingegnere del traffico Studio di ingegneria Francesco Allievi SA

default value text

Impostazione generale
Il luogo del progetto appartiene al Piano di Magadino. Questo fatto ci ha condizionati nellâ??impostazione generale del progetto. Abbiamo cercato leggerezza e trasparenza nel rispetto e nel ricordo del â??vuoto orizzontaleâ?• che il Piano di Magadino rappresenta nel contesto geografico, ma anche razionalitÃ e semplicitÃ che rimandano alle costruzioni agricole del Piano.

Concetto urbanistico
La proposta si compone di tre elementi: un edificio per il deposito bus, lâ??officina, il lavaggio e tutti gli altri spazi annessi; la pensilina circolare del rifornimento e una superficie definita per il parcheggio dipendenti. Lâ??orientamento dellâ??edificio principale perpendicolare al Fiume Ticino e il mantenimento accanto di un vuoto passante manifestano la volontÃ della permeabilitÃ dello spazio attraverso il piano da un versante allâ??altro. Lo stabile principale, come la pensilina del rifornimento

appoggiano puntualmente al suolo, per rispetto del Piano. Il parcheggio dei dipendenti Ã¨ un semplice tappeto orizzontale, disegnato da sottili fasce vegetali che lo attraversano.

Concetto architettonico
Il volume principale appare come un unico complesso unitario composto dal deposito bus e dal volume dellâ??officina e lavaggio, legati da una fascia superiore corrispondente allâ??altezza strutturale per la copertura. Tra i volumi delle funzioni principali, deposito ed officina, proponiamo una corte quale spazio esterno attraversante e luogo di riferimento, dâ??accoglienza e di collegamento tra le funzioni.
Esso diventa anche luogo protetto e di sosta per il personale, oltre ad essere accesso a tutte le funzioni. In relazione ad esso si eleva un volume di 4 piani contenente tutte le funzioni annesse per il personale e la gestione dellâ??officina. Gli spazi di lavoro amministrativo, dâ??istruzione e di pausa godono dellâ??affaccio verso sud sulla corte e verso nord sullâ??officina o allâ??ultimo piano sulle pendici del versante. Al piano interrato sono organizzati i guardaroba e spogliatoi del personale, le funzioni accessorie dellâ??officina e i depositi gomme e carburante.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â?•35091,35095,35099,35103,35107,35111,35115â?³ items_offset=â?•0â?³ image_width=â?•900â?³ image_height=â?•600â?³ slides_to_show=â?•3â?³ slides_to_scroll=â?•1â?³ carousel_slideshow_speed=â?•3000â?³ images_style=â?•carouselâ?•][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â?•PROGETTO â??DRIVE-THROUGHâ??â?• tab_id=â?•1641561066468-b4250e12-0287â?³][vc_column_text css=â?•.vc_custom_1642153673581{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â?•]Architetto 1: Gian Paolo Ermolli
Architetto 2: DÃ¼rig SA
Ingegnere civile: Passera & Ass. Studio di ing. civile SA
Ingegnere elettromeccanico: IFEC ingegneria SA
Ingegnere RCVS: IFEC ingegneria SA
Fisica della costruzione: IFEC ingegneria SA
Geotecnico: Passera & Ass. Studio di ing. civile SA
Specialista polizia del fuoco: IFEC ingegneria SA
Consulente ambientale/fonica: IFEC ingegneria SA

Watermark

Lâ??inserimento nellâ??area di progetto Ã¨ definito da diversi elementi dati (movimenti e raggi di curvatura dei veicoli, successioni delle operazioni, fasi di costruzione, distanza
dalla linea elettrica ad alta tensione, quota per evitare le inondazioni). Nonostante questi elementi fissi, Ã¨ tuttavia possibile un chiaro inserimento degli edifici. Il deposito/
officina Ã¨ posizionato lungo la ferrovia e genera un ampio piazzale rivolto a via Cantonale nel quale lâ??edificio di servizio (rifornimento/lavaggio) trova una posizione precisa e conferisce unâ?? identitÃ chiara al comparto.

Il programma Ã¨ diviso tra un edificio principale ed un edificio di servizio. Si creano cosÃ¬ strutture semplici ed ottimali dal punto di vista operativo ed allo stesso tempo non sono necessarie strutture provvisorie durante le fasi di realizzazione. Lâ??edificio principale ospita il deposito, lâ??officina, gli spazi di riposo e formazione del personale e nella parte interrata gli spogliatoi, i magazzini e le

installazioni tecniche. Nellâ??edificio di servizio troviamo le due linee di rifornimento e le due linee di lavaggio. Lâ??efficiente organizzazione della parcella offre almeno tre posteggi esterni aggiuntivi per autobus da 18.75 m.

Movimento degli autobus, flessibilitÃ . I veicoli possono girare intorno ed attraversare entrambi gli edifici. Tutti i movimenti sullâ??area sono circolari in senso antiorario, cosÃ¬ che
non si creano situazioni pericolose. I parcheggi dei dipendenti sono concentrati nella zona est cosÃ¬ da non interferire con le operazioni degli autobus.
Le linee di rifornimento e di lavaggio sono accessibili in maniera indipendente e senza che una ostacoli le altre. Tutte le linee prevedono unâ??ampia area di attesa (fino a due
autobus per linea) prima di accedere alle operazioni. A fine servizio gli autobus, dopo aver rifornito, parcheggiano nel deposito giÃ rivolti verso lâ??uscita per il servizio
successivo.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â?•
35120,35124,35128,35132,35136,35140,35144,35148â?³ items_offset=â?•0â?³ image_width=â?•
900â?³ image_height=â?•600â?³ slides_to_show=â?•3â?³ slides_to_scroll=â?•1â?³
carousel_slideshow_speed=â?•3000â?³ images_style=â?•carouselâ?•][/vc_tta_section][vc_tta_section
title=â?•PROGETTO â??BUS LOUNGEâ??â?• tab_id=â?•1641561638926-276a1cf7-
df72â?³][vc_column_text css=â?•.vc_custom_1642153793773{padding-right: 25px !important;padding-
bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â?•]Architetto 1: Marco Calvello architetto
Architetto 2: â??
Ingegnere civile: Studio di ingegneria KÃ¼ng e Villa
Ingegnere elettromeccanico: ERISEL SA
Ingegnere RCVS: ERISEL SA
Fisica della costruzione: ERISEL SA
Geotecnico: â??
Specialista polizia del fuoco: ERISEL SA
Ingegnere del traffico: Studio di ingegneria F. Allievi SA

default watermark

Il mappale sorge fra due assi viari importanti: a nord quello della strada Cantonale, e a sud quello della ferrovia. Lâ?? area di concorso Ã¨ compresa nella fascia fra la pianura, occupata dai campi agricoli del piano di Magadino, e il limite della montagna alle pendici della quale gli edifici di media e piccola scala, di dominio residenziale e privato,
si mescolano a edifici piÃº grandi di altro genere. La dimensione di queste costruzione Ã¨ riconducibile a quella dei capannoni e dei magazzini. La composizione eterogenea e lâ?? accostamento di costruzioni indipendenti fra loro hanno generato uno sviluppo urbanistico slegato e arbitrario in cui i limiti imposti dai due assi viari sono gli unici
fattori che regolano e delimitano lâ?? espansione di questo metodo di occupazione del suolo.

La volumetria dellâ?? intervento e le peculiaritÃ tettoniche dello stesso devono essere gli elementi di distinzione e di riconoscimento dellâ?? azienda Fart presente nel territorio. Lâ??ambizione con questo progetto Ã¨ di rendere lâ??edificio un elemento in cui lâ??azienda si identifica a livello urbano come lo sono gli autobus che percorrono le strade della rete viaria. Il contenitore quindi descrive il suo

contenuto attraverso una scelta accurata di materiali e di accostamenti cromatici in grado di associare la flotta degli autobus a un edificio.

Per la volontÃ di preservare la maggiore superficie messa a disposizione dallâ?? area di concorso, si Ã¨ scelto una soluzione in cui tutti gli spazi occupati dagli autobus, sia per il deposito che per lâ?? officina sono raggruppati sotto unâ?? unica grande copertura. Con questa scelta si Ã¨ in grado di proporre un edificio di proporzioni e volumetrie adeguate al contesto.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â?• 35183,35187,35191,35195,35199,35203,35207â?³ items_offset=â?•0â?³ image_width=â?•900â?³ image_height=â?•600â?³ slides_to_show=â?•3â?³ slides_to_scroll=â?•1â?³ carousel_slideshow_speed=â?•3000â?³ images_style=â?•carouselâ?•][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â?•PROGETTO â??BOKER TOVâ??â?• tab_id=â?•1641562347070-8c165b13-3caeâ?•][vc_column_text css=â?•.vc_custom_1642153816788{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â?•]Architetto 1: TL Consulting sagl
Architetto 2: TL Consulting sagl
Ingegnere civile: Petoud Ingegneri SA
Ingegnere elettromeccanico: Elettroconsulenze SolcÃ SA
Ingegnere RCVS: Think Exergy SA
Fisica della costruzione: Think Exergy SA
Geotecnico: Geoexpert â?? Dr. D. Mazzaglia
Specialista polizia del fuoco: Della sicurezza Fabio della Casa
Consulente ambientale/fonica: DIONEA SA

default watermark

Se si considera come determinante lâ??appartenenza ad un sistema ambientale o ad unâ??area omogenea paesaggistica, allora la frazione di Riazzino del comune di Lavertezzo, puÃ² a pieno titolo venire ricompresa nello straordinario paesaggio del Lago Verbano, considerando con questo termine un luogo ben preciso con caratteristiche assolutamente particolari ambientali e climatiche, ma anche tipologiche e figurative se vengano ricompresi nel termine-concetto di â??paesaggioâ?• sia gli aspetti naturali sia quelli artificiali, cosÃ¬ da prospettare un originale aspetto di questo vasto territorio umanizzato. Tralasciando di insistere sul periodo romano, che nel suo svolgersi ha organizzato la tendenza insediativa, ci si Ã¨ soffermati sul periodo di rinascita delle cittÃ lacustri: il Medioevo. Questa fase storica porterÃ alla creazione di borghi, rocche e castelli e, in generale, ad un esempio molto ben definito e affatto originale di fisionomia dei luoghi abitati che, negli edifici destinati alle funzioni pubbliche, pare essere connotata da istanze compositive comportanti â??gigantismoâ?•, â??fuori scalaâ?•, â??affabulazione figurativaâ?•.

Questa artificiositÃ tipica del territorio viene confermata da certe esperienze, puntuali in diversi periodi, come per esempio i Sacri Monti cinque e secenteschi (Sacri Monti di Arona, di Orta, di Ghiffa), la rocca e la statua colosso ad Arona (â??San Carloneâ?•), la Casa Anatta dei rivoluzionari del Monte VeritÃ ad Ascona, le rocche, i castelli e le case nobiliari sulle isole borromee e sulle isole di Cannero e di Cannobbio, lâ??eremo di Santa Caterina del Sasso, lo stesso castello-rocca di Angera della famiglia Borromeo, il castello visconteo di Locarno e â?? in un periodo piÃ¹ recente â?? le fabbriche

ottocentesche â??fuori scalaâ?•, come il Santuario di Boca di Alessandro Antonelli e le opere progettate dai grandi architetti del Novecento come le ville private di Aldo Rossi a Verbania, di Guido Canella a Meina, di Vico Magistretti a Ghiffa, come lâ??ampliamento del Museo della Villa Faraggiana di Meina, con il padiglione della Fondazione Valerio Adami, progettato da Guido Canella, come il centro industriale di Verbania (Tecnoparco) progettato da Aldo Rossi, o come lâ??â??Asseâ?• di Bellinzona progettato da Aurelio Galfetti.

Si Ã¨ tenuto conto di trasferire questo senso di artificiositÃ e di teatralitÃ nel progettare il comparto, considerando questo complesso come parte di quegli stessi edifici pubblici, istituzionali, religiosi, giÃ presenti in questo territorio con caratteri ben definiti. Giustappunto si sono utilizzati materiali moderni che richiamano lâ??essenzialitÃ delle architetture militari e difensive (rocche, castelli, casematte, eccetera), forzando teatralmente il connotato del colore, evidenziando con tinte forti e squillanti la totale â?? e per noi adeguata â?? contrapposizione netta dei materiali e dei colori, appunto â??artificialiâ?• (lamiere Montana in eco-acciaio) con la provvida natura â??verdeâ?•, caratteristica primaria di questo territorio A tal proposito, si potrebbero utilizzare le due piazze contrapposte, magari lastricate a disegno, come pseudoteatri di supporto al festival del Cinema di Locarno, tra luglio e agosto, liberando opportunamente uno dei due piazzali per brevi e sporadici periodi notturni, ad uso di cinema allâ??aperto, cosÃ¬ anche ricordando alcuni allestimenti adottati per le opere di Luca Ronconi.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â?• 35213,35217,35221,35225,35229,35233,35237â?³ items_offset=â?•0â?³ image_width=â?•900â?³ image_height=â?•600â?³ slides_to_show=â?•3â?³ slides_to_scroll=â?•1â?³ carousel_slideshow_speed=â?•3000â?³ images_style=â?•carouselâ?•][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â?•PROGETTO â??LANTERNAâ??â?• tab_id=â?•1641562893870-340aad98-b369â?³][vc_column_text css=â?•.vc_custom_1642153844289{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â?•]Architetto 1: Krausbeck sagl
Architetto 2: Krausbeck sagl
Ingegnere civile: Brenni Engineering SA
Ingegnere elettromeccanico: Tecnoprogetti SA
Ingegnere RCVS: Tecnoprogetti SA
Fisica della costruzione: Tecnoprogetti SA
Geotecnico: â??
Specialista polizia del fuoco: Tea Engineering sagl
Consulente ambientale/fonica: â??

default watermark

Oltre agli importanti aspetti funzionali che caratterizzavano la nuova rimessa dei bus della Fart il progetto cerca un inserimento virtuoso nel tessuto edificato dellâ??area industriale di Riazzino. Il programma viene risolto alloggiando i contenuti richiesti in un unico edificio posizionato nella parte retrostante del sedime e creando di fatto un ampio vuoto urbano verso la strada.

Questa preziosa riserva di terreno edificabile contiene nella fascia centrale un ampio piazzale per la manovra e la sosta dei bus e nella fascia antistante, il posteggio delle automobili sistemato come unâ??area alberata che costeggia il marciapiede e funge da facciata verde. Il volume edificato occupa

quasi la totalitÃ della larghezza del sito, lasciando lateralmente le corsie necessarie per la circolazione veicolare e per lâ??accesso alle aree di servizio esterne del lavaggio e il rifornimento carburanti.

Lâ??edificio Ã¨ composto da 3 parti ben distinte che rispecchiano le diverse necessitÃ di spazio del complesso. La nave principale si presenta come uno spazio regolare, con una struttura rigorosa modulata dagli stalli di sosta dei bus. Centralmente sorge il corpo dei servizi che si sviluppa su 3 livelli â?? interrato, piano terra e mezzanino â?? e che separa in due la nave principale: officina riscaldata e rimessa fredda. Nella sommitÃ si posiziona un corpo vetrato e allungato che contiene gli spazi che necessito di maggior qualitÃ ambientale.

Funzionalmente lâ??edificio gestisce i flussi di mezzi e personale in modo ottimale. Il corpo centrale integra lâ??accesso e la circolazione delle persone allâ??interno di tutta la struttura. Ai piani interrati sono posizionati i depositi e i locali tecnici, al piano terra si dispongono gli spazi di lavoro adiacenti allâ??officina, mentre che al primo piano sono sistemati gli spazi di servizio per il personale.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â?• 35247,35251,35255,35259,35263,35267,35271,35275â?³ items_offset=â?•0â?³ image_width=â?• 900â?³ image_height=â?•600â?³ slides_to_show=â?•3â?³ slides_to_scroll=â?•1â?³ carousel_slideshow_speed=â?•3000â?³ images_style=â?•carouselâ?•][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â?•PROGETTO â??IN ORARIOâ??â?• tab_id=â?•1641563445229-067da873-2eb5â?³][vc_column_text css=â?•.vc_custom_1642153865362{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â?•]Architetto 1: Sassi architetto sagl
Architetto 2: â??
Ingegnere civile: Mauri & Ass. SA
Ingegnere elettromeccanico: Elettroconsulenze SolcÃ SA
Ingegnere RCVS: Visani Rusconi Talleri SA
Fisica della costruzione: Think Exergy SA
Geotecnico: â??
Specialista polizia del fuoco: Borlini & Zanini SA
Consulente ambientale/fonica: â??

default watermark

Per la nuova Officine e deposito Fart SA a Riazzino si propone la realizzazione di due corpi separati: un blocco per il rifornimento e lavaggio e lâ??edificio principale. Si Ã¨ deciso di realizzare lâ??edifico principale interamente fuori terra, evitando lo scavo.

Lâ??edificio principale Ã¨ ubicato sul fondo del lotto, lato sud. Lungo la via Cantonale sono stati posizionati i posteggi che accolgono anche un filare di alberi allineati sullo stesso asse delle alberature giÃ esistenti. Lâ??edificio principale Ã¨ una struttura prefabbricata di 46 x 87 x 10.4 (h) metri. I pilastri prefabbricati misurano 50 x 50 x 740 centimetri e sorreggono la travatura principale (IPE prefabbricate in Calcestruzzo, h 140 cm).

La copertura Ã¨ realizzata con shed prefabbricati con una sezione a forma di ala, il lato esposto a nord Ã¨ vetrato, quello a sud Ã¨ rivestito con pannelli fotovoltaici per un totale di 1â??300 m2. I prospetti sono caratterizzati dalla presenza di lame verticali, anchâ??esse prefabbricate, che conferiscono ritmicitÃ ed espressione al prospetto. Costo preventivato per la fornitura e posa delle parti prefabbricate Ã¨ di 3.2 milioni di franchi.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â?•35280,35284,35288,35292,35296,35300â?³ items_offset=â?•0â?³ image_width=â?•900â?³ image_height=â?•600â?³ slides_to_show=â?•3â?³ slides_to_scroll=â?•1â?³ carousel_slideshow_speed=â?•3000â?³ images_style=â?•carouselâ?•][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â?•PROGETTO â??CARROponteâ??â?• tab_id=â?•1641563761513-bb6411e9-f1b9â?³][vc_column_text css=â?•.vc_custom_1642153954311{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â?•]Architetto 1: Itten+BrechbÃ¼hl SA
Architetto 2: â??
Ingegnere civile: Pini Swiss Engineers SA
Ingegnere elettromeccanico: Elettronorma SA
Ingegnere RCVS: Rigozzi Engineering SA
Fisica della costruzione: EcoControl SA
Geotecnico:
Specialista polizia del fuoco: Tea Engineering sagl
Consulente ambientale/fonica: â??

default watermark

Il progetto per la nuova officina e deposito Fart a Riazzino concepisce un volume semplice, chiaro ed unitario, in grado di riunire insieme tutte le funzioni richieste. Le ragioni di questa scelta sono molteplici: in primo luogo la necessitÃ di ottimizzare e semplificare le fasi di realizzazione in un sito compatto, garantendo lo spazio necessario al funzionamento anche durante la fase di cantiere e senza complicazioni eccessive; in secondo luogo per generare un volume chiaro e rappresentativo che possa ottimizzare le sue
funzioni anche in unâ??ottica di trasformazioni future, garantendo flessibilitÃ di spazi tra officina, deposito e spazi per il personale, rendendo possibile potenziali condivisioni di spazi in funzione delle necessitÃ che dovessero variare nel tempo ed in base alla tecnologia di trasporto in evoluzione. Infine la compattezza permette unâ??ottimizzazione nellâ??utilizzo del sito, garantendo ampie aree libere di sosta, di manovra e riserva futura, riducendo inoltre la superficie delle facciate in favore di un unico edificio rappresentativo.

Il volume si situa in un contesto definito dal susseguirsi di una serie di edifici di importante dimensione, perlopiÃ¹ dedicati a funzioni produttive e commerciali, lungo una via Cantonale che funge quasi da â??vetrinaâ?• per chi la percorre. Lâ??edificio proposto si pone come elemento in continuitÃ del fronte esistente insediandosi decentrato rispetto al sedime, al fine di conservare lo spazio libero piÃ¹ ampio possibile in vista di un potenziale interramento della linea elettrica e un possibile uso futuro del sedime e della volumetria
residuali. Il volume architettonico si configura con una forma rettangolare, disposta con il lato corto verso la via Cantonale; questo approccio permette di mettere in secondo piano le funzioni

infrastrutturali e logistiche dello stabile, che risultano maggiormente nascoste rispetto alla via Cantonale, conferendo un indirizzo chiaro allâ??edificio ed una facciata rappresentativa per chi vi lavora, in grado di garantire un equilibrio tra funzione infrastrutturale e lavorativa.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â?• 35305,35309,35313,35317,35321,35325â?³ items_offset=â?•0â?³ image_width=â?•900â?³ image_height=â?•600â?³ slides_to_show=â?•3â?³ slides_to_scroll=â?•1â?³ carousel_slideshow_speed=â?•3000â?³ images_style=â?•carouselâ?•][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â?•PROGETTO â??ROTONDAâ??â?• tab_id=â?•1641567115282-c7a6f381-e986â?³][vc_column_text css=â?•.vc_custom_1642153991330{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â?•]Architetto 1: Alberto Rossi
Architetto 2: Architetto Tommaso Fantini
Ingegnere civile: Lorenz Kocher Gmbh
Ingegnere elettromeccanico: IFEC Ingegneria SA
Ingegnere RCVS: IFEC Ingegneria SA
Fisica della costruzione: Ing. A. Roscetti
Geotecnico: â??
Specialista polizia del fuoco: IFEC Ingegneria SA
Consulente ambientale/fonica: IFEC Ingegneria SA
Direzione lavori: Direzione Lavori SA

default watermark

Il sito di progetto si trova sul margine Nord del Piano di Magadino, teso tra le due direttrici infrastrutturali della ferrovia e della strada cantonale; la forma, lâ??orientamento e le dimensioni della particella â?? come tutte quelle che compongono il comparto artigianale-industriale-commerciale di Riazzino â??, deriva dal preesistente impianto fondiario agricolo del Piano.

Lâ??intero quartiere Ã¨ caratterizzato da una successione di banali capannoni di grandi dimensioni disposti in maniera disordinata, senza alcuna identitÃ in rapporto al contesto e al loro contenuto. Gli interstizi tra un edificio e lâ??altro sono quasi completamente occupati da piazzali e posteggi, mentre lo spazio pubblico â?? se di questo possiamo parlare â?? Ã¨ unicamente pensato e dimensionato in funzione del traffico veicolare.

Su queste osservazioni preliminari a proposito del contesto si fonda il concetto territoriale, fortemente legato alla scelta tipologica di un edificio a pianta centrale con sviluppo circolare. Una figura autonoma e compiuta che cerca di stabilire una relazione piÃ¹ astratta con il circostante agglomerato di anonimi edifici quadrangolari e che sia in grado di porsi come un forte elemento identitario e riconoscibile alla scala territoriale.
Il senso dellâ??operazione e dellâ??autonomia dellâ??edificio cerca di dare la risposta piÃ¹ convincente alla costruzione di un nuovo sito, piuttosto che alla passiva costruzione in un sito.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â?• 35330,35334,35338,35342,35346,35350,35354â?³ items_offset=â?•0â?³ image_width=â?•900â?³ image_height=â?•600â?³ slides_to_show=â?•3â?³ slides_to_scroll=â?•1â?³

carousel_slideshow_speed=â?•3000â?³ images_style=â?•carouselâ?•][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â?•PROGETTO â??BOXâ??â?• tab_id=â?•1641799500044-d65fea75-6799â?³][vc_column_text css=â?•.vc_custom_1642154011988{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â?•]Architetto 1: Studio Marae
Architetto 2: â??
Ingegnere civile: Studio di ing. Sciarini SA
Ingegnere elettromeccanico: Tecnoprogetti SA
Ingegnere RCVS: Tecnoprogetti SA
Fisica della costruzione: Tecnoprogetti SA
Geotecnico: Geoexpert SA
Specialista polizia del fuoco: Tecnoprogetti SA
Direzione lavori: Studio ingegneria Sciarini SA
Consulente fonica: Tecnoprogetti SA
Consulente ambientale: OIKOS sagl

default watermark

Il sito di progetto Ã© posizionato al confine tra lâ??area industriale e quella residenziale di Riazzino. Questa specifica situazione rappresenta una tematica importante per approcciare il progetto. Lâ??edificio proposto vive di questa dualitÃ e cerca di reagire al meglio al fine di armonizzare ed implementare la coesistenza tra la realtÃ industriale e quella residenziale.

La creazione e continuazione del viale alberato giÃ iniziato nel lotto adiacente al sito di progetto risulta essere una condizione necessaria per conferire alla strada cantonale una qualitÃ maggiore e creare un filtro tra le due zone. In questo senso viene garantita lâ??interazione tra le due aree, ma allo stesso tempo gli alberi forniranno una protezione sia visiva che sonora rispetto alla circolazione degli autobus e alle attivitÃ allâ??interno dellâ??officina. Gli alberi scelti rispettano le altezze massime e non interferiscono con la rete elettrica esistente nel sito, in una fase progettuale successiva questo tema sarÃ approfondito.

Il programma di concorso impone un progetto estremamente pragmatico che riesca a collocare al meglio tutte le diverse funzioni presenti nella struttura e a farle interagire al meglio. Allo stesso tempo il progettista ritiene necessario che lâ??edificio venga concepito con unâ??alta qualitÃ architettonica ed urbana che riesca ad inserirsi al meglio nel contesto esistente e che sviluppi unâ??identitÃ architettonica nella situazione circostante.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â?•35363,35367,35371,35375,35379,35383,35387â?³ items_offset=â?•0â?³ image_width=â?•900â?³ image_height=â?•600â?³ slides_to_show=â?•3â?³ slides_to_scroll=â?•1â?³ carousel_slideshow_speed=â?•3000â?³ images_style=â?•carouselâ?•][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â?•PROGETTO â??CADENZAâ??â?• tab_id=â?•1641800435028-c5a92358-ea23â?³][vc_column_text css=â?•.vc_custom_1642154031925{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â?•]Architetto 1: Epure Architecture et Urbanisme SA
Architetto 2: â??
Ingegnere civile: DL e Ingegneria SA

Ingegnere elettromeccanico: Tecnoprogetti SA
Ingegnere RCVS: Tecnoprogetti SA
Fisica della costruzione: Tecnoprogetti SA
Geotecnico: DL e Ingegneria SA
Specialista polizia del fuoco: Tecnoprogetti SA
Consulente ambientale/fonica: Tecnoprogetti SA

Al livello urbanistico, il luogo Ã¨ fortemente caratterizzato dalle sue delimitazioni nord e sud; il sedime FFS a sud e la strada cantonale a nord definiscono una zona di insediamento marcata dalle infrastrutture. Esse hanno un forte impatto sul paesaggio, che si trova prevalentemente â??interrottoâ?• al profilo delle superfici legate al traffico, anche allâ??interno dei sedimi.

Il concetto progettuale propone un impianto perpendicolare alla rete viaria in modo da liberare una frangia paesaggistica a est che puÃ² integrare le zone di sosta e alberature, ad oggi totalmente assenti dal sedime. Lâ??introduzione dellâ??isola verde a est permette un uso parsimonioso del terreno e una riduzione delle superfici impermeabili: essa permette inoltre il riutilizzo del materiale di scavo in loco, minimizzando i movimenti di terra e quindi i costi legati allo scavo, trasporto e smaltimento delle terre.

default watermark

Il progetto valorizza le specificitÃ del luogo con unâ??interpretazione positiva della sua complessitÃ e propone un concetto integrale che tiene conto del programma, della topografia, della viabilitÃ e della sostenibilitÃ .[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â?• 35392,35396,35400,35404,35408,35412â?³ items_offset=â?•0â?³ image_width=â?•900â?³ image_height=â?•600â?³ slides_to_show=â?•3â?³ slides_to_scroll=â?•1â?³ carousel_slideshow_speed=â?•3000â?³ images_style=â?•carouselâ?•][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â?•PROGETTO â??ZIG ZAGâ??â?• tab_id=â?•1641802124702-54a5fbde-04deâ?•][vc_column_text css=â?•.vc_custom_1642154060003{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â?•]Architetto 1: Forni & Gueli Architetti
Architetto 2: â??
Ingegnere civile: G. Dazio & Associati
Ingegnere elettromeccanico: Scherler SA
Ingegnere RCVS: Visani Rusconi Talleri SA
Fisica della costruzione: Ing. A. Roscetti
Geotecnico: G. Dazio & Associati
Specialista polizia del fuoco: Ing. D. Pedrazzi
Consulente ambientale/fonica: Ing. ambientale A. Berrone

Il progetto presentato si sviluppa nel comune di Riazzino e si pone sul perimetro del Piano di Magadino in una â??spinaâ?• di volumi a carattere industriale produttivo. Questa â??spinaâ?• viene attraversata dalla strada cantonale e dalla linea ferroviaria SBB. Queste due infrastrutture di trasporto fanno si che tutti i lotti presenti, anche quelli interessati dal progetto, si trovino avvantaggiati rispetto agli altri poli

produttivi. Essi hanno una posizione baricentrica rispetto ai centri del locarnese-bellinzonese-valli.

Per le funzioni insediate il lotto Ã¨ ideale e comprendiamo i motivi delle scelte di realizzare il nuovo fabbricato in questa posizione. Nel contesto, lungo la strada cantonale prima del lotto, vi sono numerosi edifici produttivi anche di nuova realizzazione; Questi si contrappongono poi con la parte piÃ¹ residenziale posta ai piedi delle prealpi e che sale poi nei nuclei a monte. Come progettisti si Ã¨ cercato di definire un tema progettuale che potesse rispondere alle esigenze richieste ma allo stesso tempo andasse a valorizzare e identificare il progetto rispetto al luogo; Un volume che si presenti elegante, di una certa qualitÃ intrinseca e che possa inserirsi nel territorio e nel paesaggio mantenendo un carattere industriale pulito e adeguato alla sua funzione.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â?•35417,35421,35425,35429,35433,35437,35441â?³ items_offset=â?•0â?³ image_width=â?•900â?³ image_height=â?•600â?³ slides_to_show=â?•3â?³ slides_to_scroll=â?•1â?³ carousel_slideshow_speed=â?•3000â?³ images_style=â?•carouselâ?•][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â?•PROGETTO â??F-ARTICOLATOâ??â?• tab_id=â?•1641802785066-37b807e6-f4f9â?³][vc_column_text css=â?•.vc_custom_1642154078819{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â?•]Architetto 1: Architetti Russo Cortesi sagl
Architetto 2: Marco Bondini sagl
Ingegnere civile: Luigi Tunesi ingegneria sagl
Ingegnere elettromeccanico: Piona Engineering SA
Ingegnere RCVS: Studio di ingegneria PROTEC SA
Fisica della costruzione: IFEC Ingegneria SA
Geotecnico: Studio Ammann
Specialista polizia del fuoco: Della sicurezza Fabio della Casa
Consulente ambientale/fonica: IFEC Ingegneria SA

default watermark

Lâ??edificio principale, a pianta rettangolare, si sviluppa su vari livelli differenti in funzione delle diverse attivitÃ e destinazioni degli ambienti. Il volume puÃ² essere percepito come un solido modellato in modo da lasciar trasparire le sue funzioni dallâ??esterno. A nord un arretramento lascia spazio e invita allâ??accesso principale dello stabile amministrativo.

Lâ??arretramento dei portoni di accesso veicolare rispetto al volume dellâ??edificio soprastante crea una fascia coperta a protezione dellâ??ingresso agli stalli e alle corsie di lavoro.
Il tetto a shed garantisce una ottimale illuminazione degli spazi di lavoro. I due padiglioni per il lavaggio e il rifornimento di carburante hanno una forma di base rettangolare e vengono deformati secondo un asse di 45 gradi per accogliere le vie di circolazione. La struttura portante Ã¨ in acciaio e al di sotto di questa Ã¨ prevista lâ??installazione sotterranea dei serbatoi. Il concetto strutturale Ã¨ stato pensato per soddisfare il fabbisogno di importanti superfici libere al suolo.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â?•35446,35450,35454,35458,35462,35466â?³ items_offset=â?•0â?³ image_width=â?•900â?³ image_height=â?•600â?³ slides_to_show=â?•3â?³ slides_to_scroll=â?•1â?³ carousel_slideshow_speed=â?•3000â?³ images_style=â?•carouselâ?•][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â?•PROGETTO â??CAROUSELâ??â?• tab_id=â?•1641803829416-8a6dc75f-1feaâ?•

][vc_column_text css=â?•.vc_custom_1642154101969{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â?•]Architetto 1: dueA architetti sagl
Architetto 2: â??
Ingegnere civile: Valeria Gozzi
Ingegnere elettromeccanico: Studio di ingegneria elettrotecnica C&C electric SA
Ingegnere RCVS: Zocchetti SA
Fisica della costruzione: Andrea Roscetti
Geotecnico: Valeria Gozzi
Specialista polizia del fuoco: Tea Engineering sagl
Consulente ambientale/fonica: DIONEA SA

Lâ??idea di progetto si basa sui flussi rotatori pluridimensionali che servono lâ??intero edificio in modo dinamico e sicuro. Dinamico perchÃ© il movimento stesso genera lâ??edificio che diventa teatro e spettacolo dei percorsi a tutto tondo, dal territorio. Sicuro perchÃ© tutti gli innesti possibili nei diversi circuiti avvengono da sinistra, punto di maggior visibilitÃ dellâ??autista.

default watermark

Lâ??immagine su cui abbiamo lavorato Ã¨ quella di unâ??arena contemporanea dove le manovre dei bus incantano gli spettatori come le parate dei cavalli del circo. Come una giostra, come un carousel appunto, che trasmetta a ciascun passante il proprio ricordo emotivo del girotondo. Lâ??edificio Ã¨ composto da un piano terreno a catino, in vasca bianca, la cui base offre la piattaforma di posa per lâ??officina illuminata zenitalmente, e per le scatole che, su due livelli, ospitano i depositi e gli spazi di lavoro. Il perimetro del catino Ã¨ sede degli 8 pilastri che portano il grande traliccio esterno del piano superiore che ospita i parcheggi disposti a raggera, sfruttando lâ??idea stessa di progetto della circolazione conformemente ai raggi di curvatura dei mezzi sia in entrata che in uscita. La copertura Ã¨ rivestita da sarnafil con pannelli fotovoltaici integrati.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â?•35471,35475,35479,35483,35487,35491â?³ items_offset=â?•0â?³ image_width=â?•900â?³ image_height=â?•600â?³ slides_to_show=â?•3â?³ slides_to_scroll=â?•1â?³ carousel_slideshow_speed=â?•3000â?³ images_style=â?•carouselâ?•][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â?•PROGETTO â??TRASVERSALEâ??â?• tab_id=â?•1641804128166-42b44102-ad87â?³][vc_column_text css=â?•.vc_custom_1642154126480{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â?•]Architetto 1: Felicia Lamanuzzi Architetto
Architetto 2: Elisa Valero
Ingegnere civile: Cristina Zanini sagl
Ingegnere elettromeccanico: Elettroconsulenze SolcÃ SA
Ingegnere RCVS: Think Exergy SA
Fisica della costruzione: Think Exergy SA
Geotecnico: â??
Specialista polizia del fuoco: Borlini & Zanini SA
Direzione Lavori: Marco Bondini sagl
Architetto paesaggista: LAND Suisse sagl

Trovandoci di fronte ad un edificio di tipo industriale, realizzato con una struttura in ferro a travi e pilastri, il cui raster risulta compatibile con le esigenze funzionali riportate nel bando, abbiamo ritenuto doveroso nei confronti del rispetto dellâ??ambiente, coerente con lâ??accresciuta sensibilitÃ verso la crisi climatica ed in linea con la promozione di unâ??economia circolare anche in ambito edilizio, avviare lâ??iter progettuale a partire da qualche approfondimento sullâ??opportunitÃ del riuso.

Ed ecco che il progetto, data lâ??attinenza ad un ambito industriale/artigianale da cui la sua stretta relazione con le esigenze funzionali, diventa occasione per indagare sulla riduzione del dispendio energetico complessivo, non solo grazie alla riduzione del volume delle demolizioni (e conseguente smaltimento) ed al recupero di maggiore superficie dâ??uso disponibile per esigenze future, ma anche grazie al recupero del materiale proveniente dalla demolizione/smontaggio degli edifici dismessi reso cosÃ¬ disponibile per il riutilizzo. Tale scelta, che comporta una pianificazione dettagliata, sin dalle prime fasi del progetto, al fine di compilare un inventario dei materiali riutilizzabili provenienti dagli edifici esistenti, pone le basi per la formazione di una utile oltre che ecologica borsa dei materiali da costruzione, strumenti giÃ in uso in altri Cantoni.

default watermark

Inoltre la richiesta, posta dal bando, di garantire, anche nella fase di cantiere, lâ??utilizzo di una porzione di piazzale per la rimessa dei bus, ha rafforzato il principio del riuso, anche solo parziale, delle strutture esistenti, quale punto di partenza del progetto.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â?•35496,35500,35504,35508,35512,35516,35520â?³ items_offset=â?•0â?³ image_width=â?•900â?³ image_height=â?•600â?³ slides_to_show=â?•3â?³ slides_to_scroll=â?•1â?³ carousel_slideshow_speed=â?•3000â?³ images_style=â?•carouselâ?•][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â?•PROGETTO â??TAYOâ??â?• tab_id=â?•1641804848578-f147ad82-c1d2â?³][vc_column_text css=â?•.vc_custom_1642154144670{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â?•]Architetto 1: Juan Campopiano architetto
Architetto 2: â??
Ingegnere civile: Casanova Ingegneria SA
Ingegnere elettromeccanico: Evolve SA
Ingegnere RCVS: Evolve SA
Fisica della costruzione: Evolve SA
Geotecnico: â??
Specialista polizia del fuoco: Evolve SA
Consulente fonica: â??
Consulente ambientale: â??

Il progetto propone un unico edificio con tutte le funzioni richieste, lâ??edificio Ã¨ posizionato perpendicolarmente rispetto alla strada. La scelta di un unico edifico permette una soluzione semplice alle problematiche tecniche di un programma complesso.

Lâ??edificio proposto posiziona le funzioni in base alle analogie, gli spazi di lavoro dellâ??officina sono posizionate tutte al piano terra, gli spazi di deposito dellâ??officina nellâ??interrato, gli spazi di lavoro e relax del deposito sono posizionati sopra gli spazi di lavoro dellâ??officina, gli spazi dellâ??officina e del deposito degli autobus sono invece affiancati.
Questa disposizione permette di ottimizzare le superfici riscaldate e gli impianti elettrici e idraulici. Il posizionamento perpendicolare alla strada riduce invece gli spazi di circolazione dei bus allâ??interno del sedime.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â?• 35525,35529,35533,35537,35541,35545â?³ items_offset=â?•0â?³ image_width=â?•900â?³ image_height=â?•600â?³ slides_to_show=â?•3â?³ slides_to_scroll=â?•1â?³ carousel_slideshow_speed=â?•3000â?³ images_style=â?•carouselâ?•][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â?•PROGETTO â??LANTERNAâ??â?• tab_id=â?•1641806159246-3224769b-67faâ?•][vc_column_text css=â?•.vc_custom_1642154163289{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â?•]Architetto 1: Valeggia Panzera & Ass. sagl
Architetto 2: â??
Ingegnere civile: Medeng SA
Ingegnere elettromeccanico: SPED â?? De Lorenzi SA
Ingegnere RCVS: Visani Rusconi Talleri SA
Fisica della costruzione: Ing. A. Roscetti
Geotecnico:
Specialista polizia del fuoco: FELPRO sagl
Consulente ambientale/fonica: Ing. A. Berrone

default watermark

Il progetto nasce dalla volontÃ di identificarsi in un elemento il piÃ¹ leggero e semplice possibile. Per questo motivo Ã¨ stato concepito un unico volume composto da due elementi principali, il parallelepipedo opaco situato al piano terreno e un secondo parallelepipedo traslucido posto sopra al primo.

Lâ??edificio Ã¨ stato posto longitudinalmente lâ??asse stradale, arretrato da questâ??ultimo in modo da generare un vuoto nel contesto urbano, tale spazio assume anche una funzione tecnica, mettendo a disposizione la sua superficie a fruizione dellâ??utenza. Un altro principio sul quale Ã¨ stato concepito lâ??edificio Ã¨ la logistica della circolazione veicolare, lâ??inserimento nel tessuto urbano e la posizione di determinate funzione hanno permesso di ottimizzare questâ??ultima, questo Ã¨ stato possibile grazie allâ??inserimento di tutte le funzioni e/o attivitÃ in un unico volume, generando spazio vuoto attorno allâ??edificio, semplificando cosÃ¬ i percorsi di circolazione.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â?• 35550,35554,35558,35562,35566,35570â?³ items_offset=â?•0â?³ image_width=â?•900â?³ image_height=â?•600â?³ slides_to_show=â?•3â?³ slides_to_scroll=â?•1â?³ carousel_slideshow_speed=â?•3000â?³ images_style=â?•carouselâ?•][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â?•PROGETTO â??ABACOâ??â?• tab_id=â?•1641805511710-9e620a1a-842fâ?•][vc_column_text css=â?•.vc_custom_1643118744598{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â?•]Architetto 1: Andrea Nardi Architetto (Consorzio Pegasus)
Architetto 2: Guido Brandi Architetto
Ingegnere civile: BÃ¼eler Fischli Bauingenieure Gmbh

Ingegnere elettromeccanico: Elettroconsulenze SolcÃ SA
Ingegnere RCVS: Visani Rusconi Talleri SA
Fisica della costruzione: Ing. A. Roscetti
Geotecnico: â??
Specialista polizia del fuoco: Visani Rusconi Talleri SA
Consulente ambientale/fonica: â??

ABACO racchiude in un unico edificio le due nuove entitÃ del deposito e dellâ??officina Fart a Riazzino. Occupando la parte del sedime giÃ costruito ABACO crea una forte identitÃ verso la strada pubblica cantonale. Lâ??edificio sarÃ composto da un elemento di testa di 4 piani fronte cantonale in cui saranno concentrati sia i programmi degli spazi relativi al personale dellâ??officina che al personale del deposito. Il volume unico che racchiude le officine e i depositi si sviluppa sullâ??asse nord-sud occupando tutta la profonditÃ del lotto e si conclude con le aree lavaggi e la stazione di rifornimento.

ABACO si pone come elemento di congiunzione volumetrica tra i due comparti limitrofi: il volume piÃ¹ basso dellâ??officina e dei depositi si allinea con il deposito esistente a ovest, mentre lâ??edificio di testa, che accoglie il programma terziario e pubblico, si allinea con le costruzioni ad est. Il passaggio dei cavi ad alto voltaggio, in apparenza un vincolo problematico, diviene una risorsa progettuale: il taglio a 45 gradi imposto dalla geometria offre lâ??occasione per caratterizzare il fronte dellâ??edificio. Dietro unâ??ampia vetrata che raccorda le due facciate principali, una generosa scala industriale accompagna lâ??ingresso dei lavoratori sottolineando con la sua presenza il carattere pubblico del gesto. Avendo riunito tutte le funzioni in un unico edificio, ABACO occupa in maniera efficiente il sito, lasciando ampio spazio per la movimentazione ed il parcheggio degli autobus, liberando lo spazio nel quadrante a sud-est per una possibile estensione futura del deposito dei bus.

default watermark

Il nuovo edificio della Fart riutilizza in maniera estensiva tutti i profili in acciaio della struttura esistente sul sito. Questi elementi sono catalogati, smontati, depositati sul sito al momento della fase di demolizione per poi venir riconfigurati nella nuova struttura riducendo i costi di produzione ma soprattutto annullando le emissioni di gas serra dovuti alla produzione di nuovo acciaio.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â?• 35575,35579,35583,35587,35591,35595,35599â?³ items_offset=â?•0â?³ image_width=â?•900â?³ image_height=â?•600â?³ slides_to_show=â?•3â?³ slides_to_scroll=â?•1â?³ carousel_slideshow_speed=â?•3000â?³ images_style=â?•carouselâ?•][/vc_tta_section][vc_tta_section title=â?•PROGETTO â??ATARI-GOâ??â?• tab_id=â?•1641806909071-993de7c4-8160â?³][vc_column_text css=â?•.vc_custom_1642154204065{padding-right: 25px !important;padding-bottom: 25px !important;padding-left: 25px !important;}â?•]Architetto 1: Massimo Frasson
Architetto 2: â??
Ingegnere civile: De Giorgi & Partners Ing. Consulenti SA
Ingegnere elettromeccanico: PROELBA & ML â?? Progetti elettrici SA
Ingegnere RCVS: Marco De Carli studio di ingegneria SA
Fisica della costruzione: MAWI ENERGIE SA
Geotecnico: â??
Specialista polizia del fuoco: Marcionelli & Winkler + Partners SA
Consulente ambientale/fonica: DIONEA SA
Ingegnere del traffico: Studio Ferella Falda SA

Il nuovo centro di manutenzione e rimessa veicoli delle FART assume un ruolo strategico in ambito territoriale come risposta allo sviluppo del trasporto pubblico sopra-cenerino che si prevede avverrÃ sul medio-lungo periodo. Il potenziamento del trasporto pubblico si traduce nellâ??allungamento delle tratte e nellâ??intensificazione delle corse, anche a fronte dellâ??aumento di flotta circolante iniziato con il concorso pubblico del 2019: lo scenario pone dunque obiettivi prioritari di sviluppo mediante la creazione di un baricentro logistico fra Santâ??Antonino e Locarno/Ascona.

Il sedime dellâ??ex General Electrics si trova allâ??estremo Est della piana industriale che ha visto il suo sviluppo a partire dagli anni â??70. Ã? delimitata da due forti elementi antropici: a Nord dalla cantonale e a Sud dal tracciato ferroviario, allâ??altezza della sua biforcazione. La particolare posizione dellâ??intervento richiede una prima risposta progettuale che risolva il cambio di scala fra lâ??area industriale proveniente da Ovest e quella del piccolo insediamento abitato presente a Nord-Est, nelle immediate vicinanze: una moderata articolazione plani-volumetrica Ã¨ dunque lo strumento ritenuto adeguato per la configurazione del nuovo
edificato.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â?•
35604,35608,35612,35616,35620,35624,35628â?³ items_offset=â?•0â?³ image_width=â?•900â?³
image_height=â?•600â?³ slides_to_show=â?•3â?³ slides_to_scroll=â?•1â?³
carousel_slideshow_speed=â?•3000â?³ images_style=â?•carouselâ?•][/vc_tta_section][vc_tta_section
title=â?•PROGETTO â??COMPACT LINESâ??â?• tab_id=â?•1642081906253-e33d5b66-
ce57â?³][vc_column_text]Architetto 1: Massimo Uriati
Architetto 2: Vannini e Pelfini architetti sagl
Ingegnere civile: Bonalumi Ferrari Partner SA
Ingegnere elettromeccanico: Proelba & ML Progetti elettrici SA
Ingegnere RCVS: Marco De Carli studio di ingegneria SA
Fisica della costruzione: Mawienergia SA
Geotecnico: Baumer SA
Specialista polizia del fuoco: Marcionelli & Winkler + Partners SA
Consulente ambientale/fonica: DIONEA SA
Ingegnere del traffico: Bonalumi Ferrari Partner SA

default watermark

Lâ??idea progettuale nasce dalla volontÃ di caratterizzare lâ??impianto dellâ??officina dei bus e del deposito come un unico elemento architettonico compatto. La grande copertura quadrata che sovrasta lâ??intero edificio risponde a questa volontÃ , unificando a livello urbanistico le due attivitÃ e ponendosi in dialogo con le altre strutture limitrofe. Sulla copertura spicca il simbolo della societÃ Fart, che funge da segno di forte comunicazione visiva e pubblicitaria, visibile dalla strada cantonale. Lâ??edificio si presenta quindi come un unico elemento, allâ??interno del quale le diverse attivitÃ e utenze sono distribuite in modo ordinato su diversi livelli ma con un unico ingresso. La particolare attenzione alla
progettazione di atri e spazi di circolazione rende la sede accogliente, caratterizzata da spazi di qualitÃ , che offrono agli utenti la possibilitÃ di lavorare positivamente, aggregarsi e socializzare. Dallâ??ingresso principale i fruitori entrano direttamente nellâ??atrio, dal quale si accede al reparto

adibito a officina. In questo spazio si collocano i collegamenti verticali (scala e lift / montacarichi), affiancati dal blocco dei servizi. Al piano terra si trova lâ??ufficio quadri officina, a diretto contatto sia visivo e sia di accesso con essa. Al piano terra sono collocati inoltre lâ??ufficio del magazziniere con carosello, il locale dellâ??officina meccanica e il locale deposito delle attrezzature elettroniche. Sempre al piano terra, contigua a questi ambienti, si trova la grande officina disposta su 5 corsie, come da bando. Nei piani superiori si trovano i seguenti ambienti:

- livello 1,riservato ai fruitori dellâ??officina. Dal corpo scala visi accede tramite un collegamento vetrato dal quale si entra in spogliatoi, locale pausa, sala teoria e formazione, e locali docce, cui si aggiunge uno spazio di riserva richiesto dal bando.
- livello 2, adibito esclusivamente agli autisti e aipartecipanti alla formazione. Dal corposcala si accede tramite un connettivo a, in successione, servizi igienici e spogliatoi con docce uomini/donne. Il settore si chiude sul locale per le ditte esterne e su un locale pausache puÃ² contenere 30 persone. Perpendicolarmente, si accede agli ambienti per la formazione (2 + 1 di riserva) e alla zona relax, conulteriori bagni di servizio;un corpo scale funge sia da uscita di sicurezza sia da collegamento degli autisti ai bus.Questo lungo connettivo si affaccia verso lâ??interno, sui grandi spazi officina e deposito, consentendo di mantenere la percezione visiva di tutti gli ambienti.

default watermark

Nel piano copertura sono collocati tutti gli apparecchi di ventilazione, per avere una facile distribuzione dei canali al suo interno; nel piano interrato sono invece collocati i locali tecnici elettrici e la pompa di calore con i serbatoi dellâ??acqua. Sempre al piano interrato,al di sotto dellâ??officina, sono collocati tutti i locali di deposito e stoccaggio materiale,
inclusi i serbatoi e tank,con passaggio tubi verso lâ??esterno per il rifornimento diesel. Sul piano di copertura, eseguito con solai in acciaio isolato, si aprono lucernari che offrono una illuminazione naturale nella zona dellâ??officina; una parte della copertura accoglie anche i pannelli fotovoltaici che fungono da parziale vettore energetico dellâ??edificio. Il posizionamento diagonale dellâ??edificio sullâ??asse nord-sud permette di avere una maggiore efficienza energetica e una illuminazione massimale.[/vc_column_text][dfd_simple_image_gallery dfd_layer_image=â?•35177,35173,35169,35165,35161,35157,35153â?³ items_offset=â?•0â?³ image_width=â?•900â?³ image_height=â?•600â?³ slides_to_show=â?•3â?³ slides_to_scroll=â?•1â?³ carousel_slideshow_speed=â?•3000â?³ images_style=â?•carouselâ?•][/vc_tta_section][/dfd_accordion][/vc_column][/vc_row][vc_row][vc_column][dfd_spacer screen_wide_spacer_size=â?•100â?³ screen_normal_resolution=â?•1024â?³ screen_tablet_resolution=â?•800â?³ screen_mobile_resolution=â?•480â?³ screen_normal_spacer_size=â?•80â?³ screen_tablet_spacer_size=â?•60â?³ screen_mobile_spacer_size=â?•40â?³][/vc_column][/vc_row]

Data di creazione
7 Gennaio 2022
Autore
fartiamo