Zeitschrift: Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica = Swiss review of architecture, engineering and urban planning

Herausgeber: Società Svizzera Ingegneri e Architetti

Band: - (2004)

Heft: 6

Artikel: La porta nord della città di Lugano, con un epilogo critico : il concorso internazionale per il Nuovo Quartiere di Cornaredo

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-133000

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

La porta nord della città di Lugano, con un epilogo critico

Foto dei modelli di Stefano Ember

Il concorso internazionale per il Nuovo Quartiere di Cornaredo

Per promuovere il futuro della città si è ricorsi ad un progetto urbanistico: una novità positiva. Ma il risultato del concorso non ha dato i risultati che ci si poteva attendere

Francesco Buzzi

Fuori dal tunnel

L'agglomerato di Lugano si trova in una fase di trasformazione economico-politica e di riorganizzazione territoriale.

La fusione di 9 Comuni nella Nuova Lugano – una realtà urbana passata da 29'000 a 52'000 abitanti - e la messa in cantiere dal 2005 di importanti opere infrastrutturali – in particolare la circonvallazione Omega – previste dal Piano dei Trasporti del Luganese (PTL) modificheranno il suo assetto urbano. Nella periferia nord troverà sbocco a partire dal 2009 una nuova strada in galleria, che collegherà il centro urbano con l'autostrada verso la piana del Vedeggio. L'apertura della galleria offre nuove prospettive per lo sviluppo di Cornaredo, finora un quartiere periferico e frammentato politicamente in quattro comuni: il Nuovo Quartiere Cornaredo (NQC), diventerà la nuova porta d'accesso al polo urbano di Lugano.

Attualmente l'area è un tipico mosaico suburbano di brani sovrapposti ed indifferenti tra loro come se ne trovano in molte altre città: spazi dedicati all'auto, un grosso centro commerciale, palazzine residenziali, una sala multicinema, uno spazio fluviale, importanti infrastrutture stradali, spazi verdi, spazi per lo sport, pendii boscosi, un campus scolastico.

Libertà condizionata

Per affrontare la sfida della sua trasformazione *il tavolo di lavoro* NQC, composto dai 4 comuni, ha lanciato alla fine del 2003 un concorso internazionale di urbanistica su preselezione. Sono stati selezionati 14 teams interdisciplinari.

Le proposte dovevano disegnare l'aspetto futuro di questo comparto territoriale, e ripensare l'immagine della struttura e delle funzioni all'interno dell'ordine spaziale preesistente, tenendo possibilmente conto delle proprietà fondiarie e della pianificazione superiore precedente (Piano direttore e PTL), nella quale erano state consolidate scelte quali la posizione del nuovo collegamento viario, delle strutture intermodali e delle aree libere da costruzioni. Sebbene i concorrenti avessero la possibilità teorica di rimettere in causa tali scelte attraverso il loro progetto, la fattibilità ed i tempi di realizzazione ne avrebbero risentito.

Un altro limite con il quale il progetto doveva dialogare era fissato dal forte contesto topografico e paesaggistico della valle: la piana attraversata dal fiume Cassarate – l'asse relazionale con il lago – i suoi pendii collinari boscosi sui lati e le tracce di presistenze storiche come il Castello di Trevano ed il suo parco.

Per la mobilità si ponevano principalmente le questioni seguenti: la nuova gerarchia viaria del quartiere, l'aggancio dell'uscita della galleria con la città e le sue parti, e in particolare la risposta al problema dell'attraversamento della viabilità principale che attualmente interrompe lo spazio pubblico tra lo Stadio di Cornaredo – Sala multicinema e la pista di ghiaccio della Resega.

Il concorso è stato vinto nel settembre 2004 dal team milanese dell'urbanista Federico Oliva (architettura Cino Zucchi).

Una nuova *skyline*

Il progetto prevede una grande forma urbana che contempla edifici di diversa natura, tipologia e funzione, come se ne possono trovare nella città storica, per attivare il quartiere.

La forza del progetto risiede nella didattica contrapposizione di pieni e vuoti tra lo sviluppo concentrato di strutture edificate e gli ampi spazi verdi aperti (l'anfiteatro del parco di Trevano insieme al meandro verde del parco fluviale). Oliva ha convinto per la riconoscibilità iconografica della scultorea sagoma del complesso, e l'immediata analogia con immagini urbane di centralità note e consolidate come le torri verticali del quartiere degli affari che appoggiano su di una piastra commerciale pubblica orizzontale.

A favore di Oliva ha inoltre giocato la strategica

coincidenza del progetto urbanistico e del concetto di mobilità con la pianificazione superiore e con la struttura fondiaria poiché il progetto è economicamente e facilmente realizzabile.
Non è peraltro comprensibile come mai il complesso si ponga come una diga, formando una cesura che divide nel mezzo la piana del Cassarate, e si colleghi invece prevalentemente con gli spazi collinari laterali attraverso un connettivo paesaggistico.
Non è nemmeno condivisibile il controverso posizionamento della rotatoria di 60 m sul fiume, sebbene la giuria lo ritenga elemento qualificante del progetto, lo apprezzi dal profilo urbanistico quale primo asse percettivo verso la citta e lo giudichi favorevole alla sicurezza dal profilo mobilistico (grazie alla sua distanza dal tunnel in caso di incolonnamenti). Preoccupano l'interruzione spaziale e l'impatto estetico sul letto del fiume, nonché gli eventuali problemi idrici che tale scelta potrebbe causare.
Scendendo dalla rotatoria verso Lugano il complesso terzario commerciale delle torri, allineato lungo un boulevard urbano, si collega a sud al comparto più pubblico dove Oliva propone a fianco dello stadio di calcio e del ghiaccio un arcipelago di grandi contenitori per eventi e per lo sport dalla forma assai contemporanea che, collegati tra loro da esili passerelle aeree, non risolvono in maniera plausibile il collegamento dello spazio pubblico.
La giustapposizione dei due comparti appare poco convincente specie nella formulazione di scala. Verso le colline Oliva propone infine due mimetici villaggi residenziali con edifici a corte a formulate come isole integrate nel verde collinare.
Oltre al progetto Oliva sono stati premiati ex aequo altri 4 teams guidati da Luigi Brenni (architettura Felix Wettstein), Stefano Boeri, Kees Christiaanse e Martin Schirmer.

Città giardino

Il progetto di Brenni e Wettstein si distingue per un approccio concettualmente diverso da Oliva malgrado le apparenti somiglianze. Cornaredo viene formalmente connotato da tre segni urbani: la torre amministrativa simbolo e porta del quartiere, la piazza pedonale rialzata, il parco urbano con la sua città giardino. Il progetto risolve in maniera brillante il problema della separazione delle aree pubbliche causata dal traffico viario grazie ad un elemento monumentale, una piattaforma rialzata che unisce gli edifici pubblici, dello svago e dello sport. La fattibilità, la dimensione e la complessità dell'intervento sono state però criticate.
La scala urbana diminuisce in maniera appropriata (contrariamente ad Oliva) dal polo pubblico verso il polo terziario della città giardino, uno spazio urbano legato dal verde unitario, riconosciuto quale elemento caratterizzante del quartiere e della valle del Cassarate. La posizione, la scala degli edifici lineari sfasati tra loro perpendicolarmente all'asse principale garantisce permeabilità, trasparenza e unitarietà al grande vuoto del parco ed all'intero quartiere.

Parco a tema

Il progetto del team di Stefano Boeri risalta per la filosofia di progetto e per le scelte formali. Boeri accetta la diversità e la molteplicità del mosaico urbano esistente senza modificare il carattere suburbano dell'area o creare artificialmente una nuova città. Contemporaneamente immagina un nuovo ordine per lo sviluppo da sovrapporre alla trama esistente a partire dall'infrastruttura viaria veloce, una parkway ludica e scenografica che costeggia sinuosamente il fiume ed il grande parco pubblico. Il parco si estende come un tappeto sull'intera area centrale.
Lungo l'arteria veloce appaiono al finestrino dell'automobile una dopo l'altra secondo un abile regia le attrazioni della città dei grandi eventi e degli spazi collettivi: P+R, il centro commerciale ampliato con un tetto praticabile che ospita spazi sportivi e playgrounds, gli stadi esistenti, il parco connotato da una pavimentazione di disegno unitario a bande trasversali.
Accanto a questo esperienza cinematografica Boeri propone degli interventi puntuali di agopuntura urbana, piccoli interventi edilizi di promozione privata che senza contraddire la complessità esistente intendono precisare e valorizzare l'identita funzionale morfologica delle altre componenti di Cornaredo: la città campus di Trevano densificata e ibridata funzionalmente con la parte artigianale ai piedi della collina, e la città giardino di Pregassona a est del fiume.
Paradossalmente la prevalenza dell'intervento pubblico insieme alla decisione di creare un vuoto qualificato hanno penalizzato nella valutazione delle attrattività economica questo progetto che avrebbe sicuramente offerto un'immagine unica quale porta d'accesso a Lugano.

Trame complesse

Gli altri due progetti premiati di Christiaanse e Schirmer propongono di continuare a scrivere la città aggiungendo missità funzionale e ripartendo il quartiere in stanze, isole definite da elementi paesaggistici o da trame costruite, dove trovano

collocazione differenti programmi funzionali a partire dalla trama esistente (Christiaanse) o da assi di collegamento interni al quartiere (Schirmer). Entrambi i progetti costruiscono l'intero quartiere e soffrono della mancanza di spazi aperti qualificanti. Malgrado offrano spunti puntuali sicuramente degni di nota determinano una visione frammentaria del luogo di carattere suburbano ed un'immagine poco determinata quale porta d accesso.
Sorprende infine che progetti di forte impatto come quelli di Botta e Galfetti siano stati esclusi dal premio, benché risultassero troppo predeterminati formalmente ai fini dell'ente promotore nonché in contrasto con la pianificazione superiore (e quindi più difficilmente realizzabili).
In particolare spicca il progetto del team Galfetti che immagina una piana delimitata ai bordi da due differenti trame costruite e qualificata da un grande specchio d'acqua centrale. Lo specchio percepibile nell'ultimo tratto della galleria sarebbe stata un anticipazione del lago ed una prima immagine di Lugano di grande fascino.

Happy end?

Le inevitabili polemiche sollevate dalla composizione della giuria, dalla scelta del progetto vincitore e dalla mancata organizzazione iniziale dell'esposizione dei progetti non sono ancora finite. Anzi sono destinate a continuare.
Il prosieguo del masterplan e l'aspetto futuro di Cornaredo sono in forse a causa del ricorso del team Galfetti. *Affaire à suivre...*

Urbanistica versus Architettura. L'epilogo infelice di un concorso che poteva aprire nuove prospettive per la progettazione urbana

Alberto Caruso

Che cosa è l'urbanistica? Esiste l'urbanistica? In Italia *urbanistica* è perlopiù sinonimo di pianificazione, mentre in Ticino è ancora il corrispondente di *Städtebau*, costruzione della città, progettazione urbana, grande scala dell'architettura. Tuttavia ancora c'è chi pensa all'urbanistica come ad una disciplina separata dall'architettura, e ciò può provocare disastri sul piano operativo. Sfatati i miti delle capacità demiurgiche della pianificazione, l'architetto come interprete delle conoscenze e delle tecniche di modificazione spaziale della città e del territorio è la figura centrale che realizza la sintesi progettuale del gruppo interdisciplinare (economia, ingegneria, geografia, ecologia, ecc.) che opera sul territorio.
L'area di Cornaredo è già pianificata, il Concorso «di urbanistica» doveva selezionare un progetto, di spazi pubblici e privati, che interpretasse al meglio il programma dettato dalla pianificazione superiore.
La sfida era veramente di portata storica per la città, soprattutto perché in Ticino è molto tempo che manca un occasione di progettazione urbana. Il bando era tuttavia inadeguato all'importanza della sfida, nonostante l'avvenuta approvazione della SIA centrale, e ciò per diverse ragioni, tra le quali spicca per rilevanza quella dell'insufficiente competenza in campo architettonico della giurìa. Essa era presieduta da un economista e composta da quattro sindaci o rappresentanti dei Comuni, da un ingegnere del traffico e da quattro «architetti/urbanisti», in buona parte con esperienza di pianificatori. Innanzitutto la presenza degli amministratori comunali dimostra che l'Ente banditore non ha compreso (nonostante che ormai l'esperienza dei concorsi nel Cantone si possa considerare consolidata) che lo spazio per la mediazione politica viene temporalmente prima rispetto alla formulazione del programma di un bando, e che, appunto, la mediazione politica non va confusa con la formazione del giudizio sulle migliori soluzioni spaziali. E poi la drammatica sottovalutazione della competenza architettonica, aggravata dall'assenza di personalità di grande autorevolezza sul piano internazionale, che non lasciava dubbi, in chi scrive, sulla previsione di un esito non particolarmente felice del concorso.
Con quali motivazioni, per esempio, la giuria ha ritenuto appropriata alla futura «porta» della città di Lugano l'immagine della massiccia volumetria del

progetto primo classificato Oliva (+Zucchi), così esplicitamente riferita ai quartieri direzionali degli anni '60, composti da torri verticali che appoggiano sulla piastra orizzontale? E perché si deve valutare un progetto di tale rilievo epocale per la città, attribuendo un peso decisivo alla coincidenza del progetto con la struttura fondiaria preesistente (come è stato illustrato durante la presentazione pubblica), ma senza tenere conto dell'enorme costo della rotonda sul fiume, a parte il fatto, come si vedrà nell'epilogo, che di tale giudizio sulla fattibilità non vi è traccia nei voti della giuria?

E perchè la giuria ha ritenuto negative, nel giudizio del progetto del team Brenni (+Wettstein) proprio le colte proposte degli spazi pubblici, come quella della piazza sopraelevata, che conferisce unità pedonale al nuovo quartiere?

Tra gli esclusi (oltre ai progetti citati da F. Buzzi nel testo che precede), a noi è sembrata notevole la proposta del gruppo di Könz di Lugano, che risponde in modo appropriato al vero tema architettonico del concorso, la realizzazione di una porta della città. Chi percorre la strada, uscito dal tunnel, curva assecondato dalla piega del nuovo centro commerciale e poi si dirige verso la città traguardando, attraverso la piana verde, la nuova edificazione, il cui profilo è pensato per preparare visualmente alla densità urbana, aumentando in consistenza volumetrica e riducendosi in distanza, realizzando così un effetto prospettico spettacolare con il semplice mezzo della intelligente collocazione dei volumi. Il progetto è stato escluso, come illustrato pubblicamente, con una motivazione «extradisciplinare»: secondo la giuria, cioè, non sarebbe decoroso incontrare un centro commerciale come primo insediamento della città!

Dopo la pubblicazione del verdetto, gli organizzatori hanno predisposto l'esposizione pubblica dei progetti, con la durata regolamentare, solo dopo l'intervento della SIA. Ciò ha provocato la protesta della generalità dei colleghi, che vi hanno letto la volontà di sottrarre il giudizio all'esame a al dibattito collettivo.

A ciò si è aggiunto il ricorso al Tribunale Amministrativo del team Borella (+Galfetti) contro la giuria, per diversi vizi formali e di merito nell'aggiudicazione. Il principale di questi, accolto dal TRAM, è che il giudizio è stato formulato in modo diverso da quanto stabilito dal bando, che prevedeva tre criteri (la forma, la funzione e la fattibilità, con relativi e articolati sottocriteri), con eguale peso ponderale, mentre la giuria ha dapprima valutato i progetti sulla base dei criteri di forma e funzione utilizzando una funzione matematica non prevista dal bando, e poi ha decretato che i nove progetti con minore valutazione sotto il profilo dei primi due criteri venivano esclusi dai premi senza procedere alla valutazione del terzo criterio. Il TRAM ha invitato la giuria a riformulare il verdetto, considerando il metodo adottato contrario al principio della trasparenza e della parità di trattamento. In sostanza la graduatoria sarebbe diversa da quella che sarebbe risultata dall'applicazione dei criteri stabiliti dal bando. Ovviamente, non ci permettiamo di mettere in dubbio la buona fede della giuria, poniamo soltanto il tema della sua insufficiente competenza specifica per giudicare un concorso internazionale di progettazione di tale rilievo. Ogni concorso, da quello per il posteggio del villaggio, a quello internazionale per un pezzo di città, crediamo che debba essere giudicato da una giuria di proporzionale competenza e autorevolezza riconosciuta.

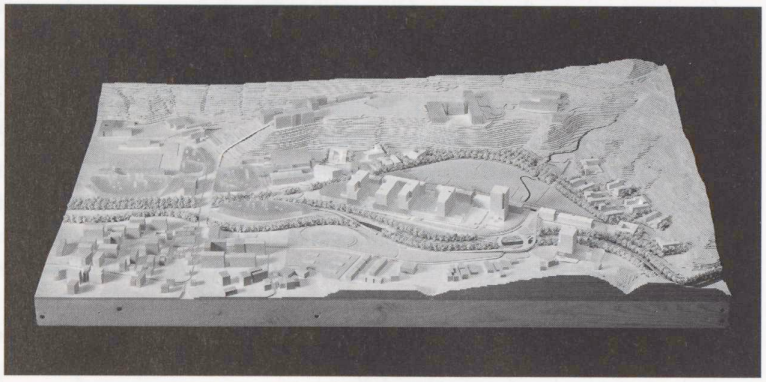
Per gli architetti questa è una questione di grande serietà. I criteri di giudizio devono essere di una chiarezza cristallina e devono essere applicati con rigore e consapevolezza culturale, perché partecipare ad un concorso è sempre un onere pesante sia sotto il profilo economico che sotto quello delle energie intellettuali, ed il contratto per cui si lavora va rispettato.

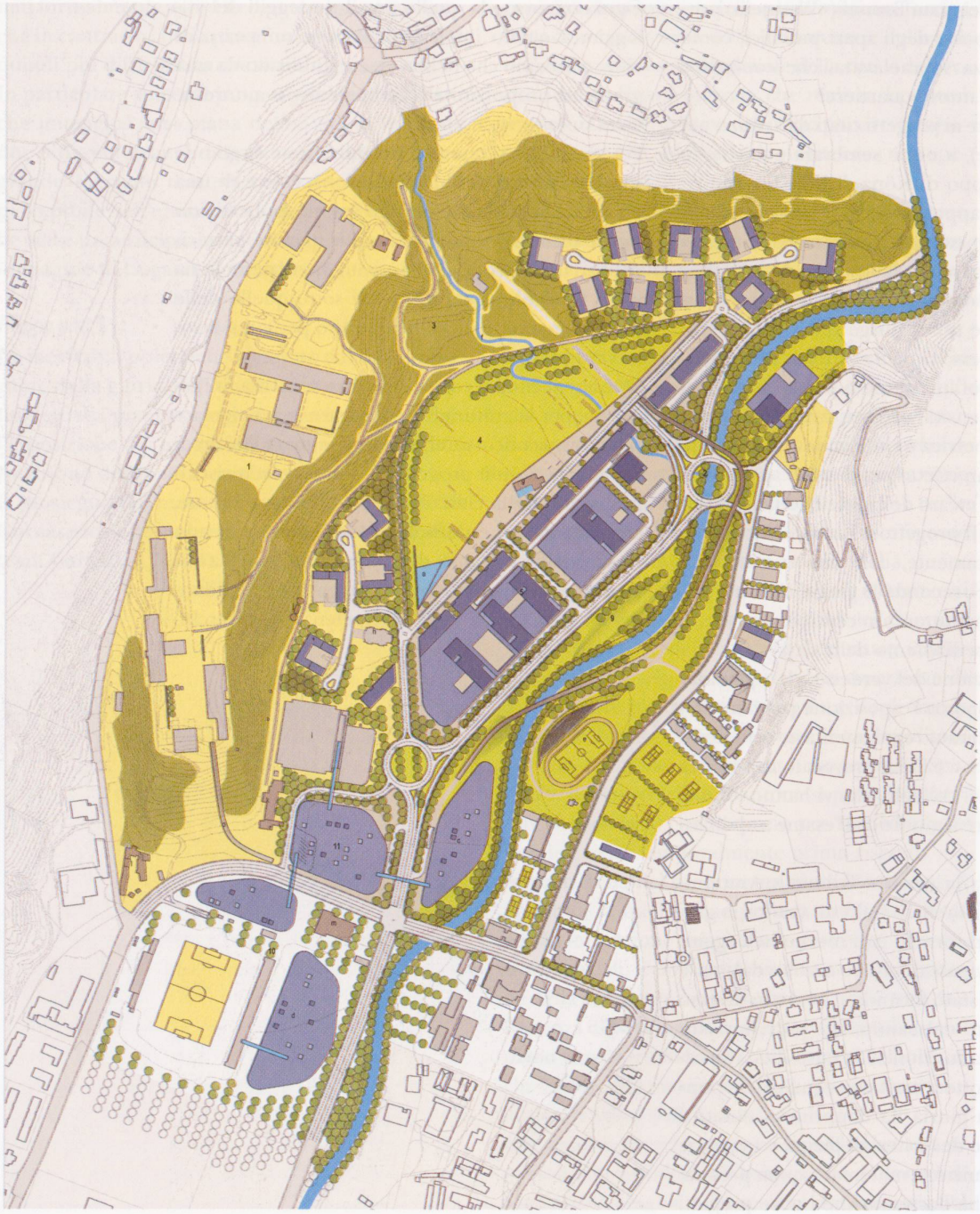
Questa vicenda è comunque una sconfitta, in generale, per la cultura dei concorsi e in particolare per questo concorso, che doveva segnare l'inizio di un approccio più progettuale e meno tecnicistico al disegno della città. Tutto ciò si poteva evitare, consultando gli esperti della SIA Ticino e facendo tesoro dell'esperienza degli altri concorsi. Ma soprattutto, ci permettiamo di suggerirlo, confidando maggiormente nella competenza degli architetti.

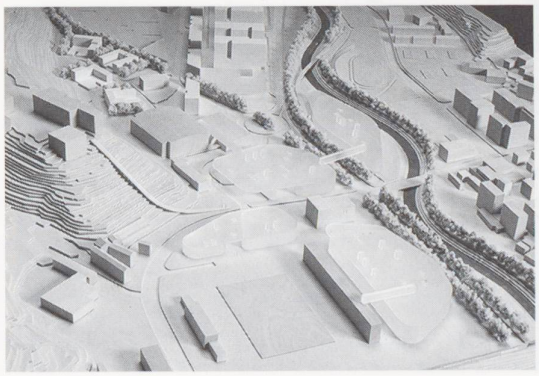
1° premio

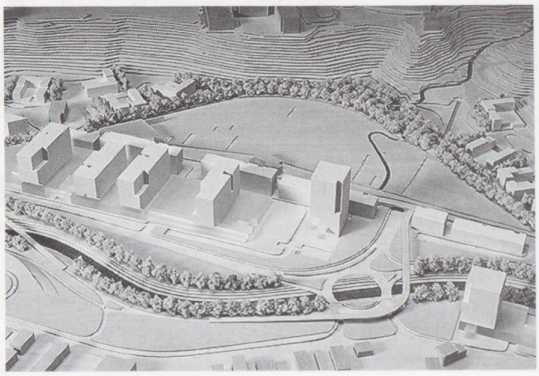
Federico Oliva, Milano (I)

Architettura: Cino Zucchi
Urbanistica: Federico Oliva
Ingegneria civile: Patrizio Torta
Ingegneria del traffico: Fabio Torta
Architettura del paesaggio: Andreas Kipar
Economia: Lanfranco Senn
Altri collaboratori: Marco Ponti





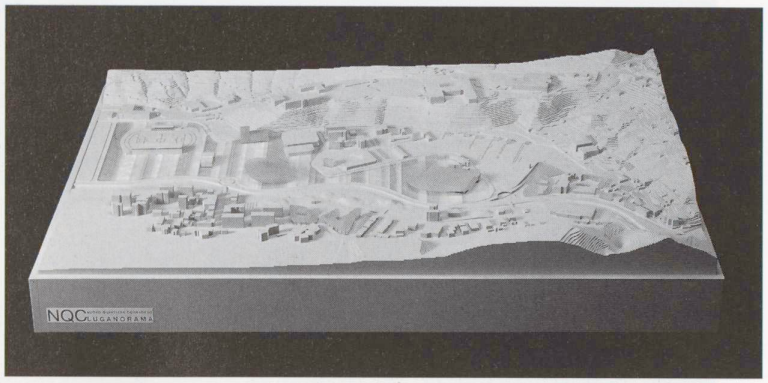


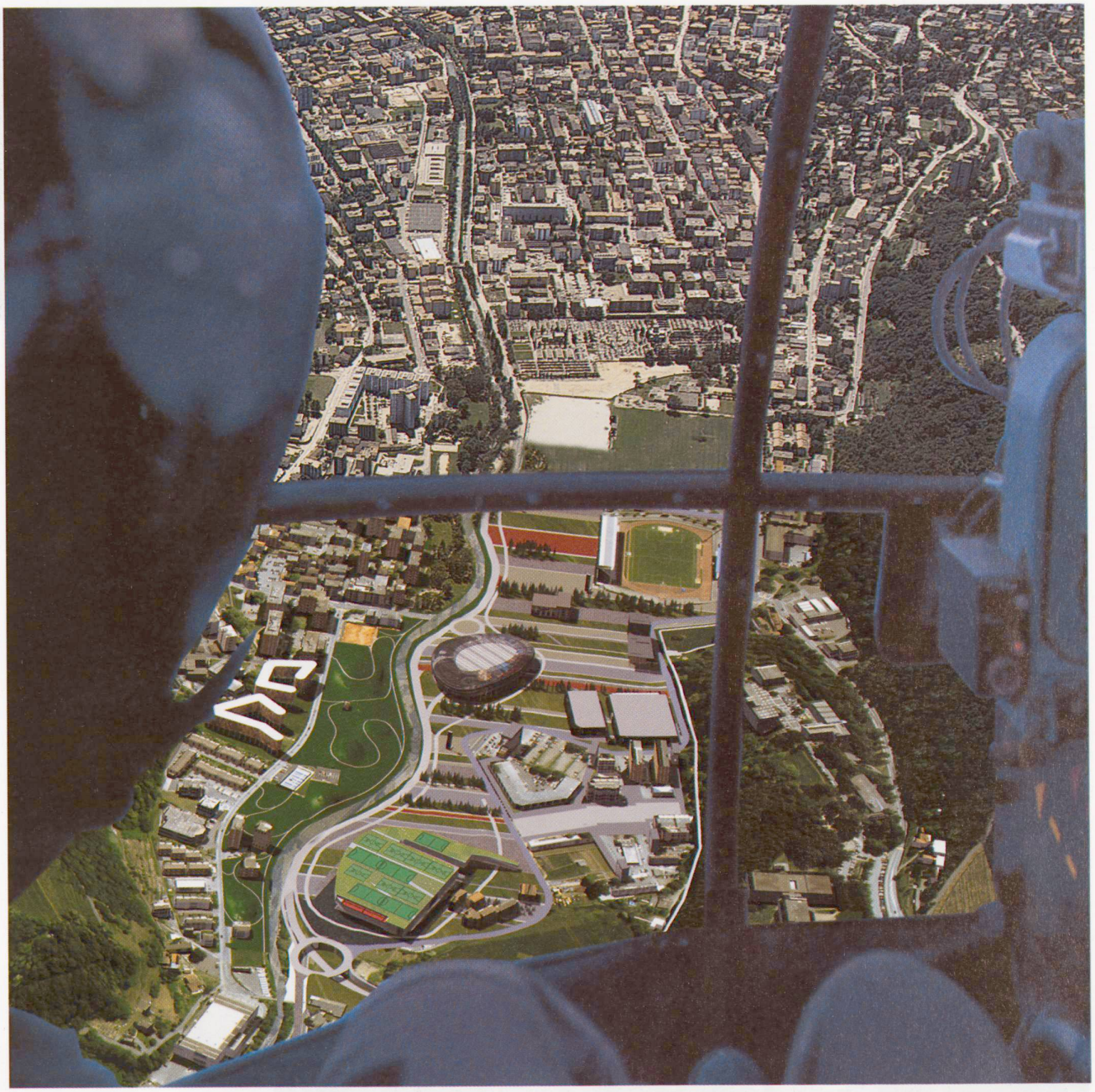


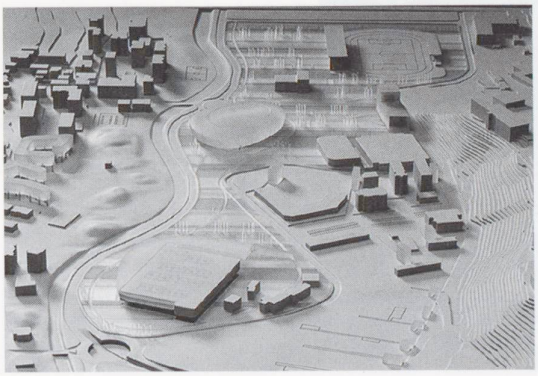
2° premio

Stefano Boeri, Milano (I)

Architettura: Alessandro Bertin
Urbanistica: Stefano Boeri
Ingegneria civile: Conrad Jauslin
Ingegneria del traffico: Luca Della Lucia
Architettura del paesaggio: Alessandro Bertin
Economia: Fabio Terragni
Altri collaboratori: Filippo Cannata, Corrado Poli



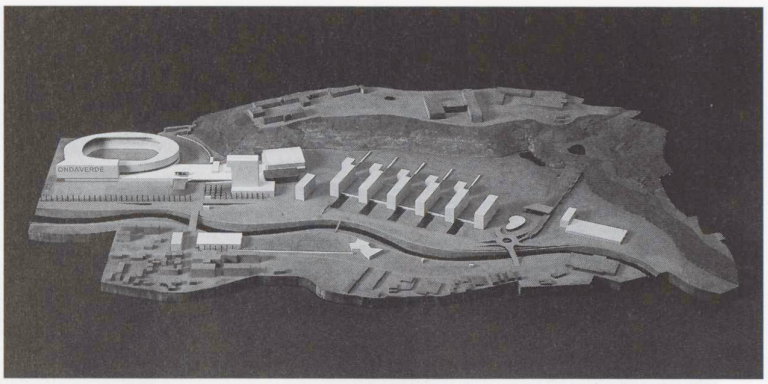


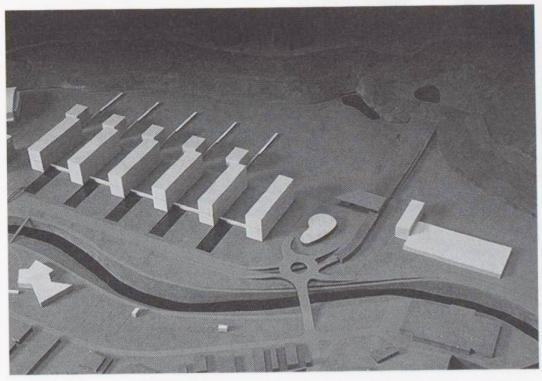


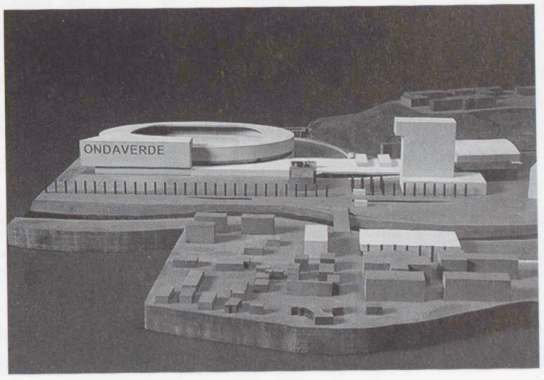
2° premio

Luigi Brenni, Mendrisio

Architettura: Felix Wettstein
Urbanistica: Francesca Pedrina
Ingegneria civile: Luigi Brenni
Ingegneria del traffico: Mauro Ferella Falda
Architettura del paesaggio: Julien Daulte
Economia: Michele Passardi
Altri collaboratori: Gianfranco Dazio,
Augusto Filippini



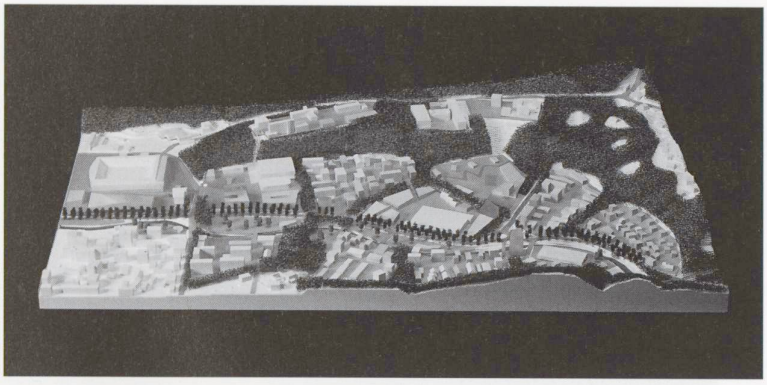


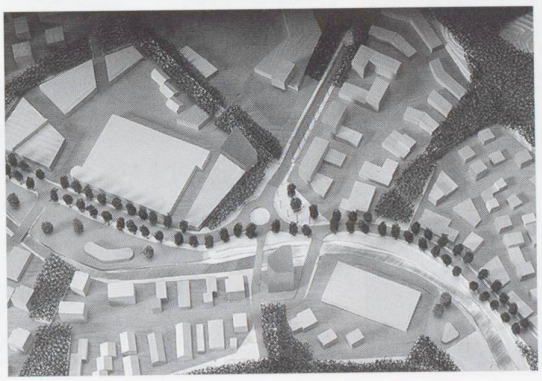

ONDAVERDE

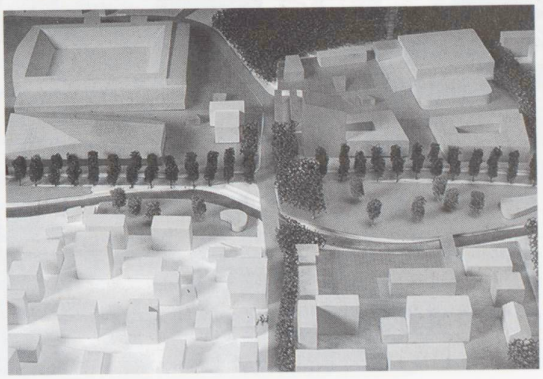
2° premio

Kees Christiaanse, Colonia (D)

Architettura: Peter Berner
Urbanistica: Kees Christiaanse
Ingegneria civile: Alessandro Gasparoli
Ingegneria del traffico: Patrick Ruggli
Architettura del paesaggio: Günther Vogt
Economia: Martin Hofer
Altri collaboratori: Heinz Schöttli, Andreas Kühn, Oliver Hall, Markus Neppl, Tom Huber, Stefanie Kufner, Bettina Lelong, Katja Schotte, Valentin Niessen, Christoph Lajendecker



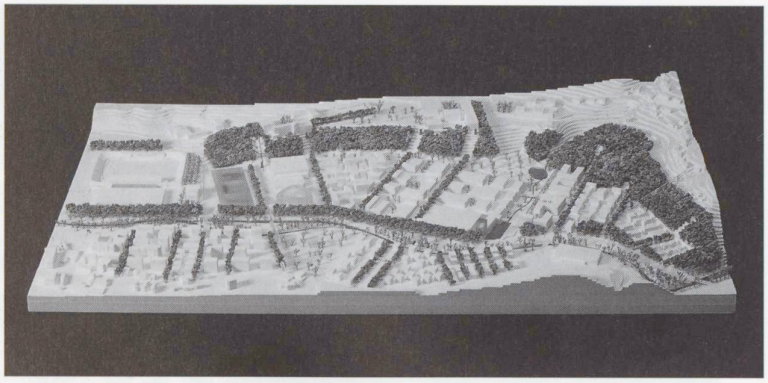


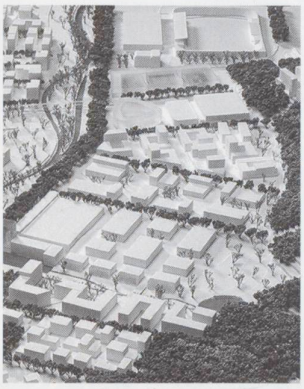


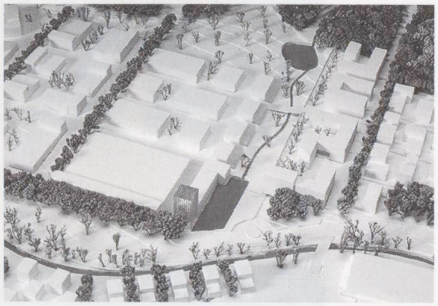
2° premio

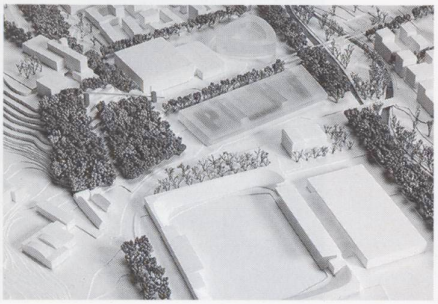
Martin Schirmer, Veitshöchheim (D)

Architettura e urbanistica: Martin Schirmer (D)
Ingegneria civile: Doris Hässler-Kiefhaber (D)
Ingegneria del traffico: Georg Skoupil (D)
Architettura del paesaggio: Michael Olesch (D)
Economia: Eberhard Stegner (D)
Altri collaboratori: Johannes Petzl, Jürgen Hepp, Alexandra Franzke, Paul Steigerwald, Johannes Klüpfel



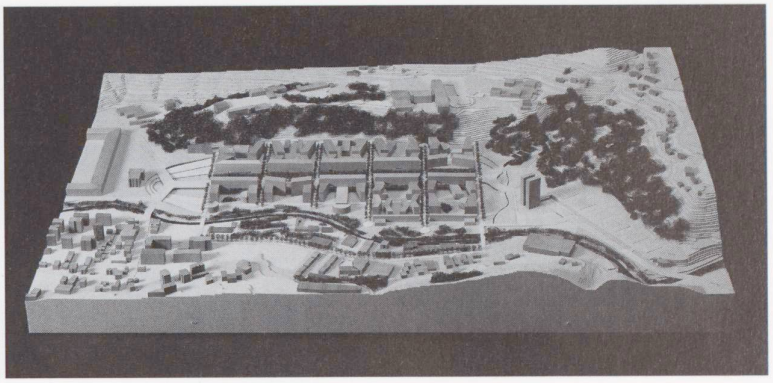


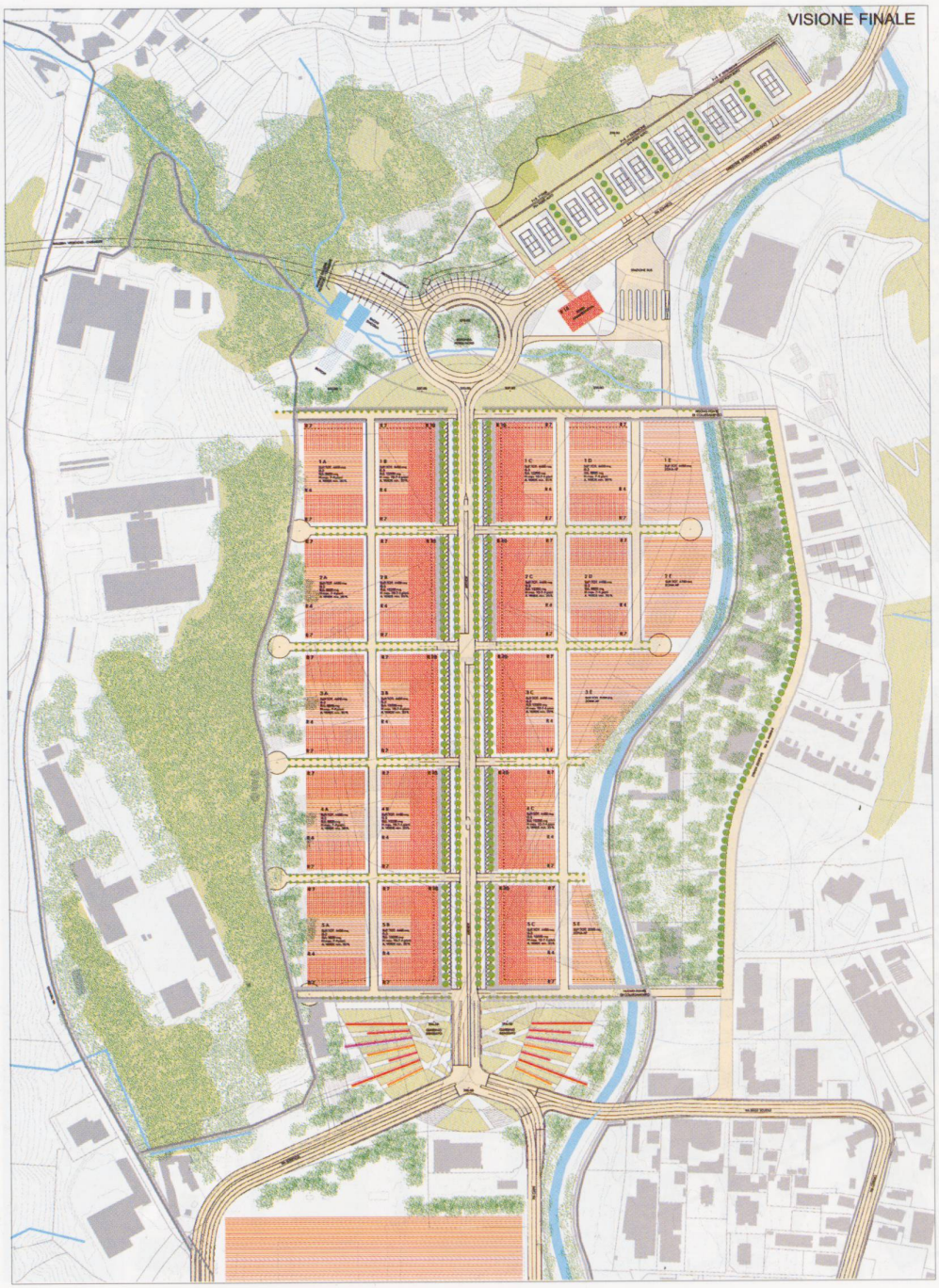




Mario Botta, Lugano

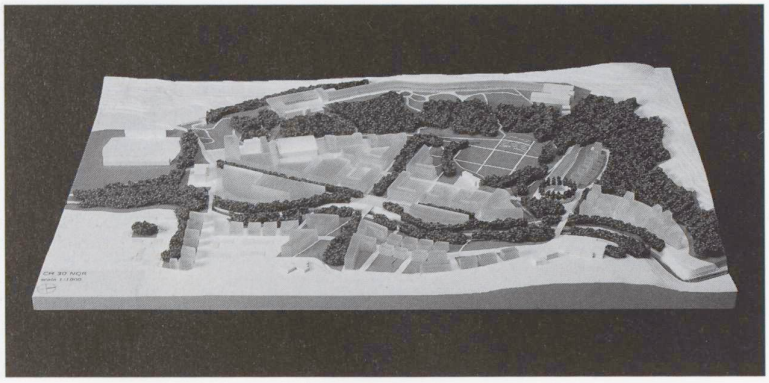
Architettura e urbanistica: Mario Botta
Ingegneria civile e traffico: Martin Singenberger
Architettura del paesaggio: Paolo Bürgi
Economia: Daniela Baroni
Altri collaboratori: Giovanni Pedrozzi





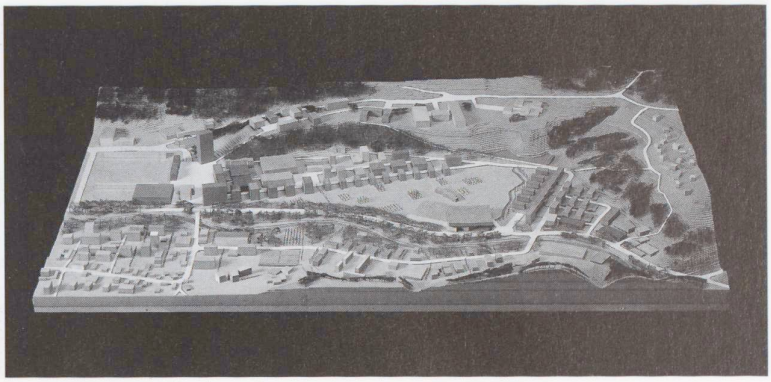
Emilio Battisti, Milano (I)

Architettura: Emilio Battisti
Urbanistica: Dario Vanetti
Ingegneria civile: Giovanni Chiesa
Ingegneria del traffico: Giorgio Spatti
Architettura del paesaggio: Marco Bay
Economia: Marco Vitale
Altri collaboratori: Giuliano Della Pergola, Giovanni Scudo, Luca Baffigo, Domenico Lungo, Michele Alberio, Lorenzo Brüger, Paola Caputo, Stefania De Meo, Valentina Dessì, Giorgio Giurdanella, Hyung Seon Kwak, Carolina Laureti, Federico Mazza, Paolo Motti, Giuseppe Piovaccari, Michela Viganò



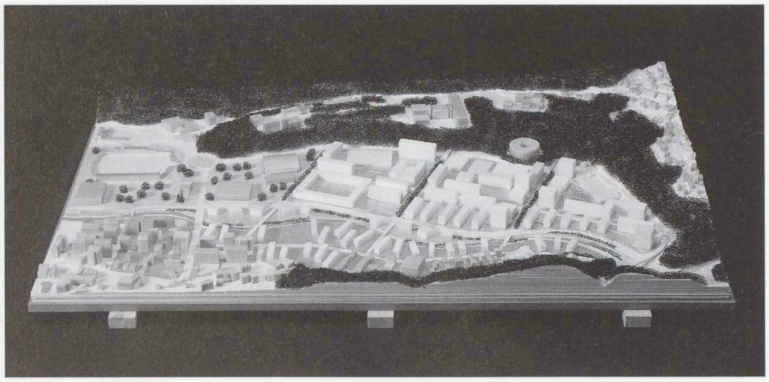
Jachen Könz, Lugano

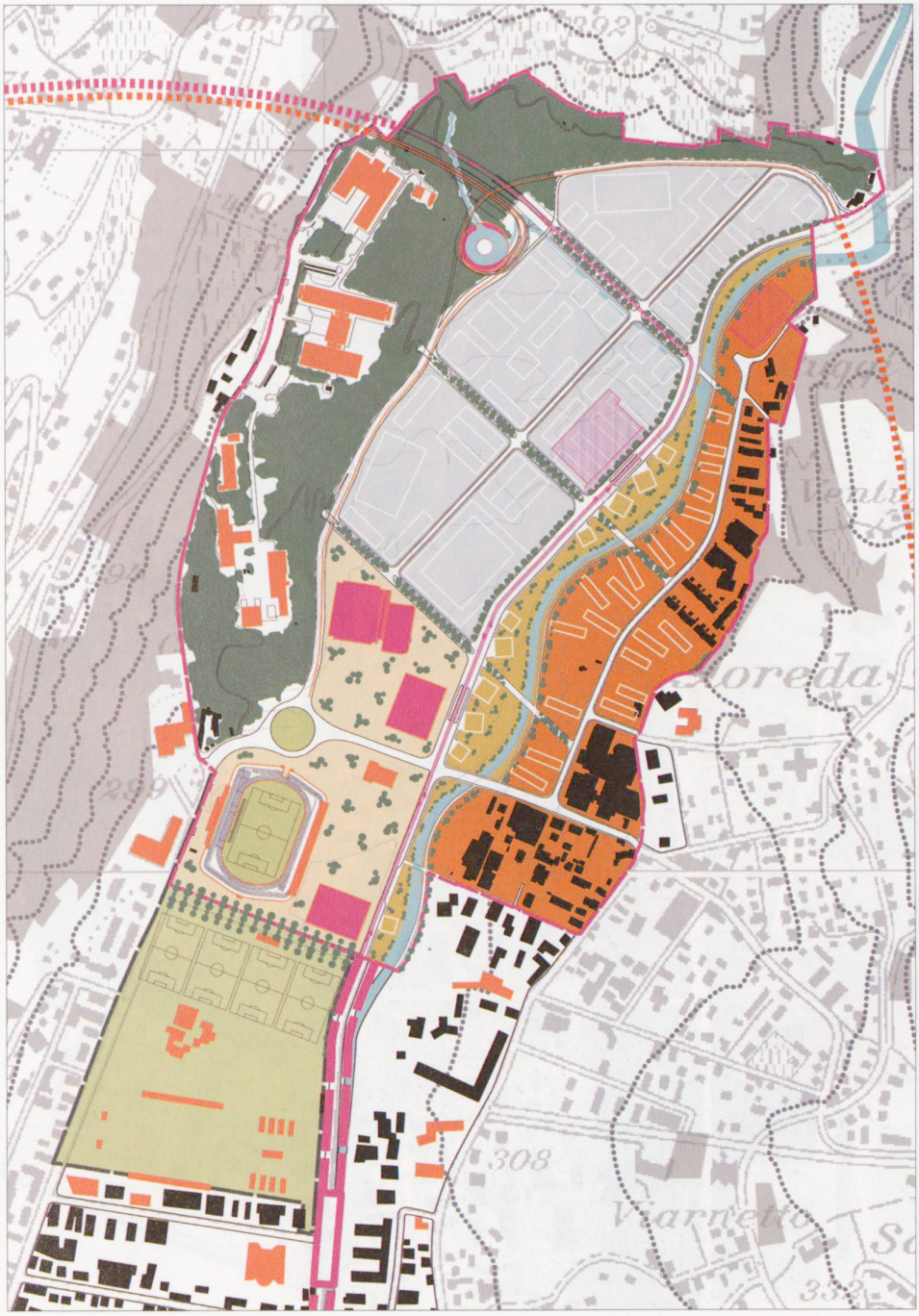
Architettura: Jachen Könz
Urbanistica: Pierre Feddersen
Ingegneria civile: Rinaldo Passera
Ingegneria del traffico: Luigi Lucchini
Architettura del paesaggio: Sophie Ambroise
Economia: Hans Naef
Altri collaboratori: Ludovica Molo, Giancarlo Rosselli, Maja Leonelli, Luz Rigendinger



Urs Primas, Zurigo

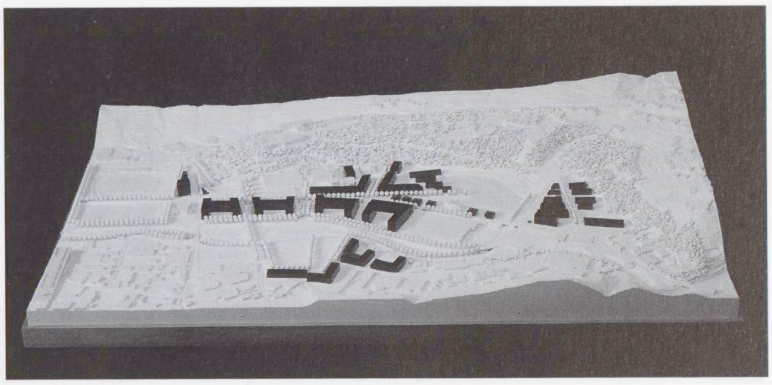
Architettura e urbanistica: Urs Primas
Ingegneria civile: Ergun Karamuk
Ingegneria del traffico: Klaus Zweibrücken
Architettura del paesaggio: André Schmid
Economia: Fritz Häubi
Altri collaboratori: E. Andreaskey, Jürg Keller, Tabea Michaelis



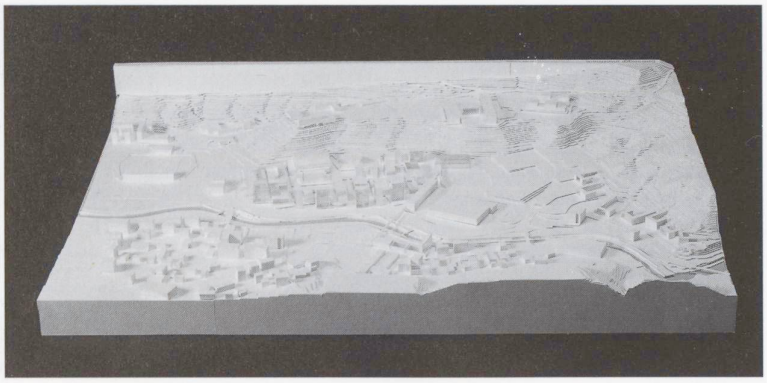


Vezio Emilio de Lucia, Roma (I)

Architettura: Tommaso Giura Longo
Urbanistica: Vezio Emilio De Lucia
Ingegneria civile: Paolo Nervi
Ingegneria del traffico: Maria Rosa Vittadini
Architettura del paesaggio: Biagio Guccione
Economia: Alessandro Ferdinando Leon
Altri collaboratori: Maria Luisa Lidia Berrini, Alessandro Abaterusso, Georg Josef Frisch, Andrea Giura Longo, Antonello Feliciangeli, Marta Nervi, Gabriele Paolinelli, Simona Olivieri, Armando Barp, Alfredo Drufurca

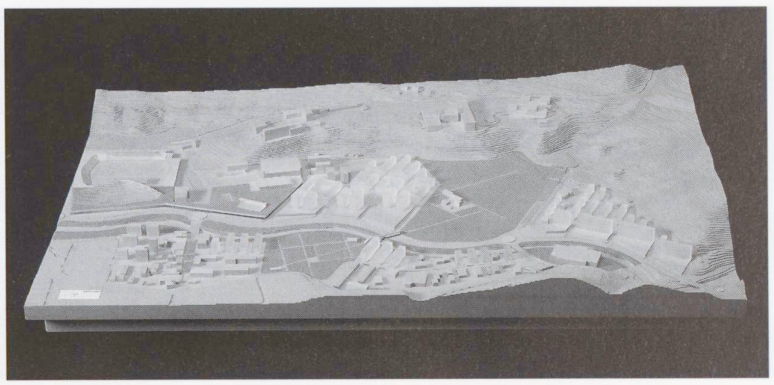


Nicolò Privileggio, Milano (I)
Architettura: Nicolò Privileggio
Urbanistica: Francesco Infussi
Ingegneria civile: Mauro Eugenio Giuliani
Ingegneria del traffico: Massimo Mastromarino
Architettura del paesaggio: Giuseppina Irene Curulli
Economia: Sergio Dinale
Altri collaboratori: Chiara Merlini, Marialessandra Secchi, Paolo Fareri, Stefano Sbardella



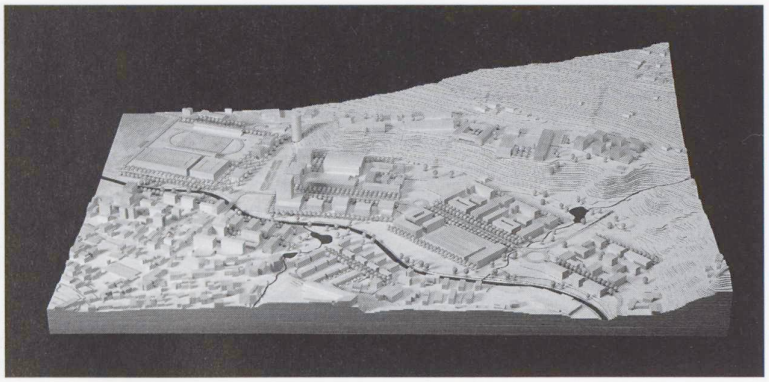
Fabio Nonis, Milano (I)

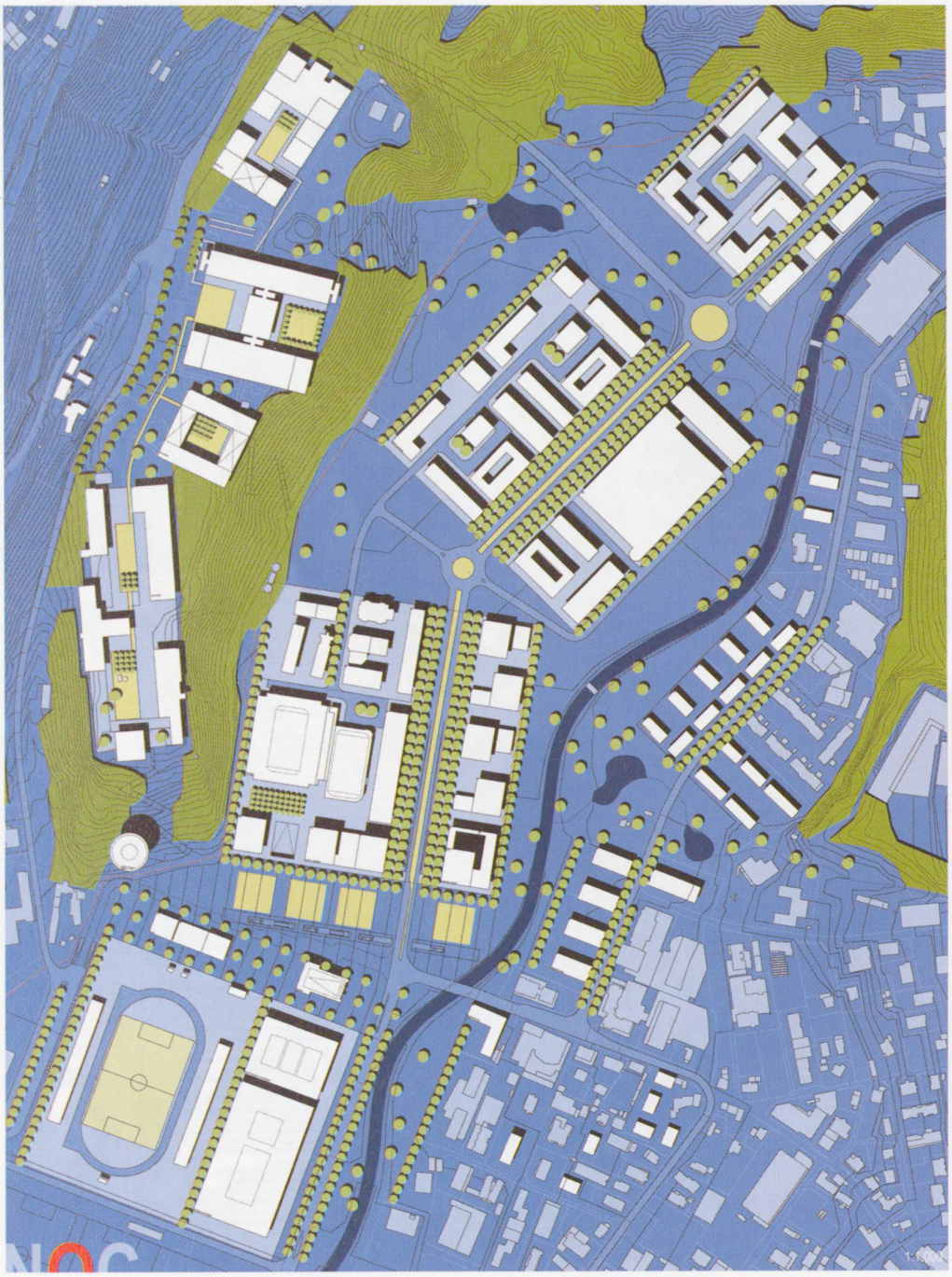
Architettura: Fabio Nonis
Urbanistica: Carlo Alberto Maggiore
Ingegneria civile: Franco Cislaghi
Ingegneria del traffico: Vincenzo Curti
Architettura del paesaggio: Marco Navarra
Economia: Francesco Daveri

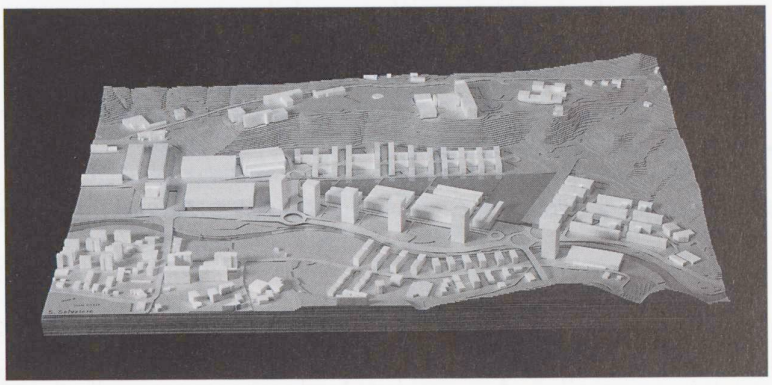
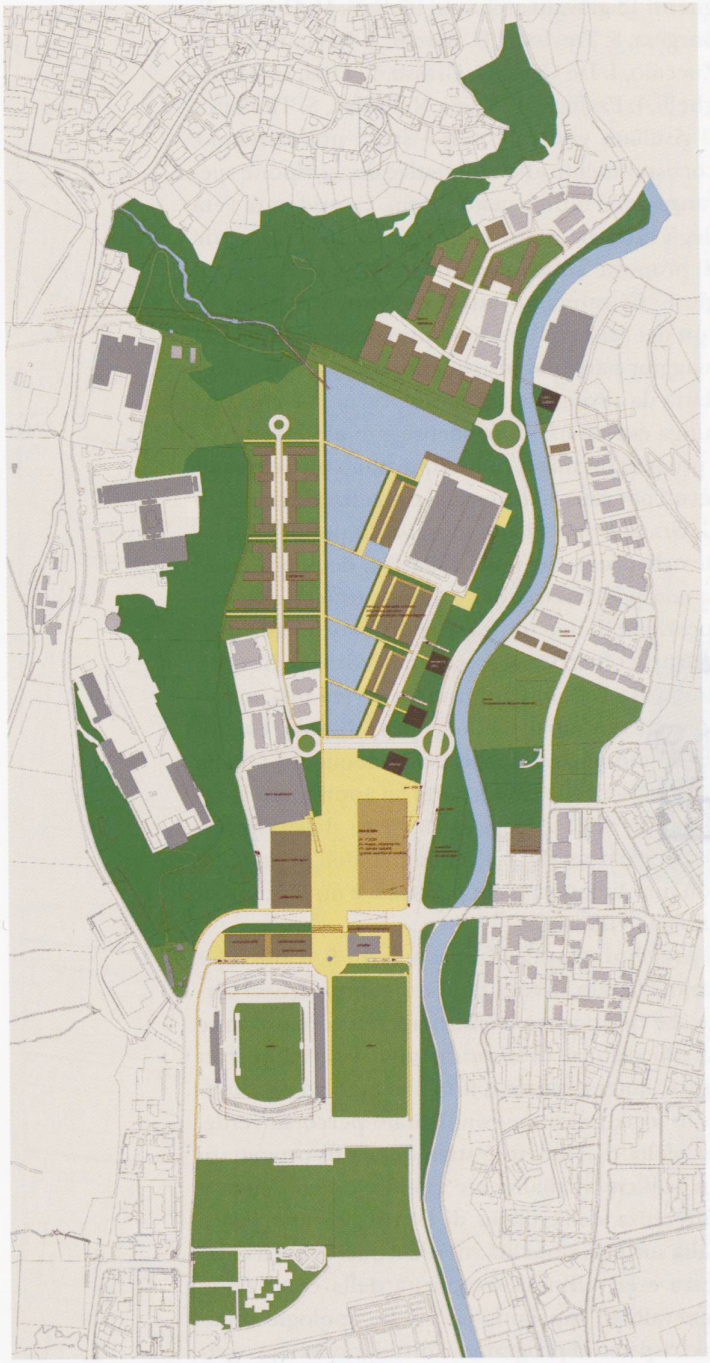


Jürgen Frauenfeld, Francoforte (D)

Architettura: Michael Heller
Urbanistica: Jürgen Frauenfeld
Ingegneria civile: Ceasar Graf
Ingegneria del traffico: André Rotzetter
Architettura del paesaggio: Gerd Aufmkolk
Economia: Klaus Pertz
Altri collaboratori: Franz Hirschmann,
Heike Fischer, Thomas Bowles





Pierino Borella, Canobbio

Architettura: Aurelio Galfetti
Urbanistica: Pierino Borella
Ingegneria civile: Renzo Pozzi
Ingegneria del traffico: Martin Ruesch
Architettura del paesaggio: Michel Desvigne
Economia: Christian Vitta