



## RAPPORTO FINALE DEL COLLEGIO D'ESPERTI

(riunione del 22 marzo 2011)

**Membri del collegio d'esperti:** Aurelio Galfetti (presidente), Gianfranco Sciarini, Felix Wettstein, Alberto Ruggia, Aris Tognola, Eugenio Mozzini, Roberto Somaini,  
**segretariato:** Planidea SA (Sergio Rovelli, Davide Marconi)

**Estensore:** Sergio Rovelli

### 1. Premessa procedurale

Il mandato assegnato al Collegio d'esperti consiste nell'accompagnamento della procedura di mandati di studio in parallelo secondo la norma SIA 143 (progettazione-test), sostenendo il Committente con le proprie competenze tecniche.

In questo senso, a differenza di un concorso, il Collegio d'esperti non è chiamato a produrre una classifica dei progetti, ma a:

- approvare il capitolato d'oneri per l'assegnazione dei mandati;
- accompagnare i lavori dei progettisti durante i workshop;
- stilare un rapporto finale che dia indicazioni al Committente sui risultati da ritenere nell'ulteriore procedura.

Il Collegio d'esperti si è riunito a tale scopo durante i seguenti giorni:

- |  |                                   |
|--|-----------------------------------|
| • Approvazione del capitolato                      | <i>Venerdì 27 agosto 2010</i>     |
| • Attribuzione dei mandati                         | <i>lunedì 4 ottobre 2010</i>      |
| • Forum di avvio lavori                            | <i>mercoledì 13 ottobre 2010</i>  |
| • Workshop I                                       | <i>mercoledì 24 novembre 2010</i> |
| • Workshop II                                      | <i>lunedì 24 gennaio 2011</i>     |
| • Presentazione finale e valutazione dei risultati | <i>martedì, 22 marzo 2011</i>     |

Alla presentazione finale sono pure stati invitati i supplenti dei rappresentanti del Comune: Michele Bertossa (sindaco), Giovanni Gobbi e Michel Conti.

I progetti erano stati consegnati al segretariato della giuria in data 4 marzo 2011, producendo la documentazione richiesta dal bando.

Dopo la presentazione, ritirati i supplenti, il collegio d'esperti ha discusso i progetti e deciso quale ritenesse essere il migliore sulla base delle seguenti motivazioni.

Il presente rapporto finale riassume le indicazioni del Collegio d'esperti al Committente.

## **2. Considerazioni generali introduttive**

Il Collegio d'esperti riconosce la alta qualità di tutti e tre i progetti. Questi dimostrano che si riesce a ricucire la ferita dell'autostrada sia con un pieno che con un vuoto, ciò che si trasforma in una grande opportunità urbanistica per il comune. La diversità delle soluzioni ha inoltre permesso un dibattito costruttivo tra esperti tecnici e politici sul futuro urbanistico di Roveredo.

Dunque, il Collegio ritiene che l'esito della procedura sia un successo e che il Municipio di Roveredo possa disporre di un concetto chiaro e di qualità con cui proseguire la progettazione della ricucitura.

## **3. Gruppo Pedrozzi**

### **3.1. Descrizione del progetto**

Il progetto prevede di dare un nuovo ruolo allo spazio attualmente occupato dalla strada nazionale. Lo qualifica come ampio spazio libero, lineare ed alberato. L'idea è di dare un impulso per uno sviluppo urbano che si affacci sul nuovo viale, con allineamento e quote prestabiliti. La Piazza Stazione si configura come uno slargo del viale, lungo il quale allineare un'edificazione con contenuti di interesse pubblico. Ai Mondan ed in Cioldina, si prevede una lottizzazione con schema prestabilito che possa far sorgere dei quartieri prevalentemente residenziali.

Per la viabilità si ritiene che il ponte esistente sulla Moesa, in Piazzèta, sia sufficiente a smaltire il traffico anche a pieno sfruttamento delle zone edificabili. Dunque, si rinuncia ai due nuovi ponti in zona Triulzi (ad est) e Sassello (ad ovest), indicati nel Piano direttore comunale.

La mobilità lenta, quella pubblica e la dotazione di posteggi sono risolti in modo coerente alla scelta di fondo di mantenere un solo ponte, centrale.

Dal profilo finanziario, la proposta si caratterizza per una ridotta dotazione di nuove infrastrutture pubbliche (il viale alberato ed il posteggio sotterraneo, sostanzialmente) e per la volontà di cedere ai privati la responsabilità degli investimenti edilizi, stimolandoli con la messa a disposizione delle superfici stradali dismesse e dell'area di Cioldina, inizialmente di proprietà pubblica.

### 3.2. Valutazione del collegio d'esperti

Si riconosce che la proposta si caratterizza per un forte segno che può dare impulso a qualcosa di diverso, aperto al futuro.

Tuttavia, si ritiene che troppo sia lasciato aperto. Il progetto manca di definizione che possa garantire che lo sviluppo prospettato abbia poi qualità. Ad esempio, il collegio ritiene che al viale manchino delle testate che ne possano definire inizio e fine.

Gli allineamenti e le lottizzazioni non possono da soli decretare il successo dell'operazione ed il vantaggio finanziario derivante dalla cessione dei sedimi pubblici non è reinvestito in infrastrutture pubbliche che abbiano qualità duratura.

Inoltre, si ritiene che la creazione di un viale alberato delle dimensioni scelte sarebbe più confacente a delle realtà più urbanizzate e dense di quella di Roveredo.

## 4. Gruppo Arnaboldi

### 4.1. Descrizione del progetto

Il progetto prende forma dalla proposta di modifica delle gerarchie stradali, spostando la strada cantonale dalla sponda destra a quella sinistra della Moesa. Con questa modifica si recupera la relazione tra i due nuclei di Piazza e Piazzèta, dando centralità e dignità alla presenza della fiume Moesa. La nuova strada cantonale fa perno sui due nuovi ponte Triulzi e Sassello (accessi ovest ed est a Piazzèta). Il futuro autosilo è posto sotto piazza Stazione e la conduzione del traffico pubblico è risolta con fermate nei vari futuri quartieri.

La Piazza stazione è configurata come uno spazio di snodo del traffico privato, pubblico e pedonale. Ad un livello inferiore vi è una seconda piazza, pedonale, alla quota dell'accesso all'autosilo e degli insediamenti di Piazzèta. Edifici puntuali sono previsti sfruttando il dislivello fra le due piazze, con contenuti pubblici e di servizio.

Mondan è uno spazio verde, con possibilità di insediamenti puntuali. La piazza Sot i Nos è inserita nel discorso di recupero delle sponde del fiume e completata con un albergo.

Il percorso dell'attuale strada cantonale, in sponda destra, è riqualificato come strada di passeggio.

Dal profilo finanziario, la rinuncia ad alcuni elementi del progetto stradale USTRA viene considerata come opportunità di finanziamento di infrastrutture pubbliche quali l'autosilo in Piazza Stazione.

## 4.2. Valutazione del collegio d'esperti

Il progetto è aperto verso il futuro, con una rivoluzione del concetto di mobilità e la possibilità di inserire edifici nuovi, liberi da vincoli tipologici. Il nuovo concetto può effettivamente generare la forza necessaria ad uno sviluppo senza che, per poterne apprezzare la qualità, questo debba avvenire con vincoli temporali precisi. Già dai primi interventi (sistemazione piazza Stazione ed autosilo) è possibile apprezzare lo sviluppo del progetto.

Il concetto della mobilità, pur se con altra gerarchia, non si discosta molto delle infrastrutture proposte da USTRA (ponti sulla Moesa).

Lo sviluppo prospettato ha respiro regionale, va oltre i confini comunali per reclamare la centralità di Roveredo e offre infrastrutture, sviluppate in termini di raggiungibilità e chiarezza funzionale, che tutti i cittadini della regione possono facilmente utilizzare.

La ricucitura, tema del concorso, è ottenuta con il vuoto di piazza Stazione e riallacciando i nuclei di Piazza e Piazzetà tra loro e con il fiume. Vi è quindi rispetto dei nuclei e della sostanza edilizia esistente.

Si percepisce che il progetto è nato e cresciuto procedendo dal generale al particolare.

## 5. Gruppo Miller&Maranta

### 5.1. Descrizione del progetto

Il progetto prende spunto dallo sviluppo storico di Roveredo e cerca di ricostruire l'identità spaziale e funzionale che si riconosce in tale sviluppo.

Quindi, propone una piccola piazza Al Sant, laddove già storicamente vi era uno snodo viario, e qui insedia una serie di edifici pubblici e di servizio, in particolare un albergo. Il resto dello spazio della Stazione è strutturato in una serie di lotti a corte, contenenti edifici prevalentemente residenziali, caratterizzati da una disposizione e volumetrie che riprendono le tipologie presenti a Roveredo. I lotti sono completati da orti e giardini privati e circondati da muri che definiscono una rete di carrali, pure queste già presenti a Roveredo ed in gran parte dei villaggi del Grigioni italiano.

Un ulteriore ed importante spazio libero è previsto Ai Mondan, definito come "Allmend" ed utilizzabile per svago e manifestazioni. Questo spazio verde è in contatto con la piazza Sot i Nos, che è ristrutturata e dotata di un nuovo punto ristoro.

La struttura di lotti a corte è riprodotta anche verso ovest, verso Cioldina.

La viabilità è pure risolta con l'ausilio della lettura storica dell'evoluzione del territorio. Si prospetta quindi una rete di strade di eguale gerarchia, che si snoda nelle diverse parti del comparto residenziale. Vi è da segnalare la rinuncia al ponte Triulzi (accesso est a Piazzetà, secondo il progetto USTRA), il tracciamento di una nuova strada di servizio che collega Campagna alla Cappella Paltan e l'uso dell'ex tracciato della ferrovia retica come percorso ciclabile. In una prima fase, i progettisti ritengono che il ponte esistente in Piazzetà sia suffi-

ciente. Un secondo ponte al Sassello potrà essere realizzato successivamente, se necessario. L'autosilo è posto alternativamente sotto la nuova Piazza Al Sant o sotto la COOP.

Il traffico pubblico è risolto con una serie di adeguamenti che seguono le fasi di realizzazione del concetto.

Dal profilo finanziario vi è una chiara prefigurazione delle possibilità di permuta dei terreni tra pubblico e privato, a sostegno della proposta di insediamento tra Al Sant e Mondan.

## 5.2. Valutazione del collegio d'esperti

Il tema della ricucitura è chiaramente risolto. A conclusione delle realizzazioni non si riconoscerebbe più il tracciato attuale dell'autostrada.

La dimensione degli spazi e degli edifici rispetta la scala attuale di Roveredo. Vi è la riproduzione di un ambiente, riconosciuto come facente parte della tradizione locale. In sostanza, il progetto vuole stimolare la realizzazione di un quartiere che avrebbe potuto svilupparsi nel corso degli ultimi decenni se non vi fosse stata la cesura autostradale (e quella ferroviaria prima ancora).

Il tema è dunque quello della ricerca dell'identità storica, della sicurezza data dall'immagine conosciuta dei muri di cinta, dei vicoli, dei volumi delle case di nucleo, dei giardini di contorno.

Le soluzioni architettoniche prospettate sono coerenti con la sostanza edilizia esistente e pure fruibili da utenti contemporanei, ai quali si prospetta la possibilità di un'abitazione in proprietà e autonoma, pure se a stretto contatto con altri proprietari.

Il progetto può quindi essere definito come tassello conclusivo dello sviluppo urbano storico di Roveredo.

La gestione della mobilità non è però risolta in modo convincente. Il progetto risente di un approccio che sottomette la presenza del traffico motorizzato privato, privilegiando soluzioni che prospettano un uso delle percorrenze per spostamenti pedonali e ciclabili. Non vi sono però garanzie di una coesistenza virtuosa con il traffico motorizzato privato, destinato comunque ad aumentare e che meriterebbe dunque un'attenzione maggiore anche a tutela, appunto, della mobilità pedonale e ciclabile.

La disposizione degli insediamenti appare rigida. Non è possibile modificare di molto la densità degli edifici, la loro disposizione, volumetria e tipologia strutturale, senza mettere in pericolo la consistenza del progetto. Lo sviluppo della medesima tipologia anche ad ovest, verso Cioldina, appare poco credibile.

In sostanza si teme che sarebbe difficile convincere tutti gli interessati a seguire una linea architettonica definita.

La limitazione del posteggio sotterraneo alla sola la Piazza Al Sant non è molto convincente e la soluzione sotto COOP è di difficile realizzazione.

La conduzione delle linee di trasposti pubblici appare essere macchinosa.

## **6. Decisione del collegio d'esperti**

Il collegio, all'unanimità e sulla base delle valutazioni esposte, ha deciso che il progetto del gruppo Arnaboldi sia il migliore e dunque meritevole di essere raccomandato al Committente, Municipio di Roveredo, per un approfondimento e successivo inserimento nella Pianificazione locale.

Il convincimento è basato sulla considerazione che il progetto permette uno sviluppo aperto alle opportunità del futuro. Rappresenta dunque una sfida che il collegio ritiene debba essere colta, perché compatibile e di stimolo alle aspettative politiche e socioeconomiche della regione. Il progetto non comporta necessità di essere completato con formule edilizie costrittive, che sarebbero difficilmente imponibili nel tempo e ai diversi attori privati che è necessario coinvolgere.

Al contrario, fissa chiari compiti per quanto concerne le infrastrutture pubbliche, siano esse edifici, spazi liberi o per la mobilità, e lascia maggiore libertà per l'edificazione privata di complemento. La parte pubblica è definita in modo tale che si reputa esservi sufficiente garanzia per uno sviluppo armonioso delle parti private. In particolare, la ristabilita relazione tra i due nuclei di Piazza e Piazzèta promette di essere preludio ad un ricupero con investimenti privati della sostanza storica esistente, senza necessità di forzare i tempi.

La soluzione del tema della viabilità è molto convincente sia per chiarezza di identificazione gerarchica che per flessibilità nel riuscire ad assorbire le sfide future.

Il collegio crede che questo progetto abbia le migliori premesse per garantire sinergie tra investimenti pubblici e privati, con i primi a fare da apripista e dunque a dettare i tempi ed i modi di inizio delle operazioni. Si crede pure che il progetto contenga le premesse per un rafforzamento del ruolo di Roveredo e dell'intera regione, che può essere riconosciuto in modo positivo e conveniente anche dai cittadini e dai politici dei comuni vicini.

## **7. Raccomandazioni al committente**

Per l'approfondimento il collegio d'esperti raccomanda di coinvolgere i progettisti del gruppo Arnaboldi nell'ambito della definizione dei vincoli giuridici di tipo planimetrico e normativo, che saranno da inserire nella Pianificazione locale.

Parallelamente al consolidamento della base legale, i progettisti dovranno essere coinvolti per definire i limiti delle opere che USTRA andrà a concludere, in particolare per permettere una efficace integrazione dell'autosilo, della Piazza Stazione e dei collegamenti viari con S.Giulio e S.Fedele (le quote di raccordo stradale).

Inoltre, per consolidare il progetto a livello politico ed economico, occorrerà che il committente approfondisca in particolare:

- Le concrete esigenze di edifici ed infrastrutture pubbliche, suddivise per fasi temporali;

- Le superfici di terreno oggetto di operazioni di impropriazioni/espropriazioni tra enti pubblici e investitori privati.

**Il collegio d'esperti:**

Aurelio Galfetti (presidente)

Gianfranco Sciarini

Felix Wettstein

Alberto Ruggia

Aris Tognola

Eugenio Mozzini

Roberto Somaini

*SR, 31.03.2011*