

Notizie dall'interno

(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)

TRASPORTI SU ROTAIA

Programmi di ammodernamento e di potenziamento delle FSE

Le Ferrovie del Sud Est stanno rendendo più confortevole e sicura la sosta ed il transito dei viaggiatori. Infatti, è in fase preliminare di attuazione un importante intervento aziendale per il risanamento conservativo di alcune stazioni, reso possibile da un finanziamento regionale di 6 milioni di euro; la ristrutturazione e la messa in sicurezza delle strutture hanno la finalità di rilanciare l'immagine delle stazioni delle Ferrovie del Sud Est, privilegiando soluzioni atte ad accentuare la vitalità del luogo e la connessione con il contesto urbano.

All'interno delle aree di stazione sono già stati installati ed altri saranno presto disponibili, appositi ciclo-parcheggi coperti per favorire l'uso combinato bici-treno; l'interesse di Ferrovie del Sud Est nel promuovere l'intermodalità bici-treno è dimostrato anche dalla presenza di appositi spazi per il trasporto biciclette sui nuovi treni ATR 220. Trenta stazioni verranno sottoposte al risanamento conservativo, 11 in provincia di Bari e 19 nell'area ionico-salentina: Bari Sud Est, Rutigliano, Conversano, Castellana, Noci, Alberobello, Locorotondo, Martina Franca, Taranto Galese, Valenzano, Casamassima, Sammichele, Turi, Manduria, Novoli, Copertino, Nardò Città, Galatone, Parabita, Casarano, San Cesario, San Donato, Galugnano, Sternatia, Zollino, Soleto, Galatina, Corigliano, Maglie,

Otranto. A Novoli, punto focale dell'intervento è il Fabbricato Viaggiatori da recuperare, non solo sotto l'aspetto prettamente funzionale ma anche sotto l'aspetto estetico, al fine di rendere più attraente l'immagine pubblica della stazione, attualmente relegata ad una posizione marginale ed avulsa dal contesto urbano. Per una migliore utilizzazione del servizio ferroviario, è stata prevista una ristrutturazione degli accessi esterni e dei percorsi pedonali atti a consentire il collegamento tra gli spazi antistanti la stazione ed il binario principale, fornendo, quindi, una alternativa all'attuale accesso che avviene attraverso la sala d'attesa. A Locorotondo, per garantire il necessario comfort ai passeggeri si prevede un ampliamento delle aree di sosta antistanti il binario principale, la dotazione di pensiline di protezione per i fabbricati attualmente privi di tale struttura e il prolungamento di quelle esistenti. Nel rispetto delle caratteristiche architettoniche proprie di ogni edificio la pensilina sarà il segno tangibile ed univoco di identità della stazione. A Sammichele, particolare attenzione è stata rivolta alla previ-

sione di opere necessarie a consentire la fruizione della struttura a persone disabili. Le scelte architettoniche sono correlate alle scelte impiantistiche, atte a garantire non solo i livelli necessari di illuminazione e visibilità, ma anche a creare effetti di luce gradevoli anche nelle ore serali, con la scelta di corpi illuminanti accuratamente disposti ed integrati con l'intera struttura.

Inoltre le Ferrovie Sud Est, per il miglioramento e potenziamento del servizio, hanno acquistato 23 nuovi treni ATR 220 PESA, attualmente in fase di graduale consegna: le prime composizioni di ATR 220 sono già state consegnate e pronte per l'immissione in esercizio, al termine dell'iter autorizzativo ministeriale; l'intera fornitura sarà completata entro luglio 2009. L'ATR 220 è un moderno treno prodotto in Polonia dall'industria PESA, costruito con criteri multifunzionali e con allestimento adeguato alle specifiche esigenze delle Ferrovie del Sud Est, per garantire viaggi confortevoli ed un ridotto impatto sull'ambiente. È adatto al trasporto di persone diversamente abili su carrozzina, di persone con bagagli ingombranti. Dispone, inoltre, di servizi sanitari per viaggiatori con ridotta mobilità e di apposite zone per il trasporto di biciclette. I sistemi di insonorizzazione e di climatizzazione garantiscono un viaggio confortevole in ogni periodo dell'anno. L'ATR 220 (fig. 1) ha una struttura in acciaio e moderni sistemi di sicurezza di bordo che lo rendono anche robusto e sicuro. Tutti i materiali utilizzati nella costruzione soddisfano le norme di



(Fonte FSE)

Fig. 1 - L'ATR220 di FSE

sicurezza vigenti. La sua struttura è realizzata con materiali resistenti alla corrosione e ai processi di invecchiamento. I due motori diesel da 382 kW, uno per ciascuna delle due vetture motrici, permettono di raggiungere la velocità massima di 140 km/h; pertanto, consentono di trasportare comodamente 157 passeggeri alla velocità di esercizio ammessa sulle linee percorse. Ciò permetterà di ridurre i tempi di percorrenza delle linee e contribuirà a migliorare l'offerta di trasporto delle Ferrovie del Sud Est. Le Ferrovie del Sud Est stanno effettuando notevoli interventi anche sull'infrastruttura, sugli impianti tecnologici e di sicurezza della circolazione ferroviaria. Detti interventi consentiranno la rivisitazione ed il potenziamento degli orari ferroviari che, nelle tratte caratterizzate dai fenomeni di più intenso pendolarismo, assumeranno la connotazione di un servizio di tipo metropolitano. Di fatto, oltre ai sistemi di Controllo Centralizzato del Traffico (CTC) esistenti nell'area barese (Mungivacca e Martina Franca), è stato realizzato un ulteriore sistema CTC nella stazione di Novoli con giurisdizione per l'area salentina. Inoltre, sempre nell'area salentina, sono in corso interventi di automazione degli apparati di sicurezza e segnalamento delle stazioni, di realizzazione di sistemi di distanziamento dei treni, nonché di protezione dei PL di linea con sistemi a barriere complete. Gli interventi citati permetteranno di aumentare la velocità commerciale dei treni, oltre alla sicurezza ed affidabilità dell'esercizio ferroviario. Per ultimo, le Ferrovie del Sud Est si stanno impegnando nell'informare costantemente i propri utenti, con varie forme di comunicazione fra cui il sito ufficiale web www.fseonline.it, in merito alle innovazioni, ai tempi di realizzazione e ai benefici che ne deriveranno per il trasporto pubblico locale (*Comunicato FSE, "Le FSE informano..."*, 6 novembre 2008).

Raddoppio della linea Pistoia-Lucca

Servizi più numerosi e più regolari per viaggi migliori. Potrà diventare

realtà quanto da tempo desiderano e chiedono i pendolari sulla linea ferroviaria Pistoia-Montecatini-Lucca, che sarà finalmente raddoppiata. Lo stabilisce il protocollo d'intesa firmato a Pistoia dall'assessore alle infrastrutture R. CONTI per la Regione Toscana, dal ministro delle infrastrutture e dei trasporti A. MATTEOLI e dall'ad di *Ferrovie dello Stato* M. MORETTI. Il complesso di opere finanziate ammonta a 257 milioni di euro. La Toscana interverrà con 103 milioni di fondi comunitari (Fesr) destinati allo sviluppo dei servizi di trasporto e all'accessibilità. Il resto sarà a carico di Rete Ferroviaria italiana (RFI - *Gruppo Ferrovie dello Stato*). Garante, il ministero. Risultato: un insieme di infrastrutture che saranno pronte tra il 2012 e il 2014 e che prevedono, da un lato il raddoppio della linea ferroviaria Pistoia-Lucca che migliorerà il servizio dei viaggiatori, dall'altro il potenziamento dei raccordi ferroviari Livorno-Pisa che andrà a favore dei collegamenti con il porto di Livorno. Il primo passo è stato compiuto, il prossimo è previsto a febbraio 2009, quando ci sarà la verifica della firma della Convenzione tra RFI e Regione per la realizzazione degli interventi (prevista per dicembre 2008), dell'avvio della procedura di approvazione dei progetti e degli atti di notifica presso l'UE necessari a erogare i fondi. I vantaggi per i pendolari o per chi comunque viaggia su rotaia si tradurranno in più treni, maggiore regolarità, meno soppressioni e velocizzazione dei tempi di percorrenza. Tutto perché il raddoppio della linea ridurrà le interferenze tra i convogli e renderà il traffico più fluido. In particolare, dal 2012 a Montecatini fermeranno 28 nuovi treni: da e per Firenze passerà un treno in più ogni ora (da 2 treni all'ora si passerà dunque a 3) con un incremento del 30% dell'offerta ferroviaria. Ma basterà poco per avere un ulteriore beneficio. Quando sarà realizzato anche il sottopasso del nodo di Firenze, intervento che in questo caso va letto "in coppia" con il raddoppio, sarà possibile rimodellare il servizio su tutta la tratta Firenze-Prato-Pistoia-Lucca. Da Lucca per Firenze così avremo 2 treni veloci ogni

ora a distanza di mezz'ora l'uno dall'altro. Va aggiunto che a quel punto ci saranno 4 treni in più ogni ora da Prato e un ulteriore treno in più da Montecatini.

- *Raddoppio Pistoia-Lucca*. È formato da tre parti. Tutte hanno il progetto definitivo, ma solo la prima, il raddoppio della tratta Pistoia-Montecatini Terme, può contare già sul finanziamento di 116 milioni (70 dalla Regione Toscana e 46 da RFI). Per il secondo, la velocizzazione della tratta Montecatini Terme-Lucca (costo 60 milioni di euro ancora non finanziati), e il terzo, cioè il sottoattraversamento di Montecatini (costo 80 milioni non ancora finanziati) il protocollo d'intesa firmato oggi definisce il percorso per individuare le risorse necessarie a finanziare e realizzare le opere.
- *Raccordi ferroviari*. Due gli stralci. Il primo, ovvero le strutture ferroviarie sulla Darsena Toscana e il collegamento diretto di questa con la linea Roma-Genova lato Pisa, hanno già i finanziamenti necessari (40 milioni di euro di cui 33 dalla Regione e 7 da RFI). Per il secondo, che comprende il collegamento tra Guasticce e Collesalveti, e costerà 102 milioni di euro tutti a carico di RFI, il protocollo sottoscrive l'impegno a trovare i finanziamenti necessari.

L'intesa precisa inoltre che per completare l'infrastruttura, sarà necessario realizzare anche la bretella di collegamento con la Collesalveti-Vada, con la linea Firenze-Pisa e lo scavalco della linea Tirrenica nell'ambito del collegamento diretto della Darsena Toscana con Guasticce (costo totale 120 milioni di euro non ancora finanziati) (*Comunicato stampa Regione Toscana*, 17 novembre 2008).

50 milioni di euro per le infrastrutture in Piemonte

Siglato a Roma, il primo atto integrativo dell'Accordo di Programma Quadro "Reti Infrastrutturali e di

Trasporto". L'atto, è stato sottoscritto da Regione Piemonte, Ministero delle Infrastrutture e Ministero dello Sviluppo Economico, Comune di Torino, RFI e GTT, e ha un valore totale di 49.50 milioni di euro, finanziato con risorse CIPE e risorse regionali.

In particolare:

- 11 milioni di euro sono destinati all'acquisto di materiale rotabile. L'esercizio a regime dopo la fine dei lavori del passante ferroviario infatti, prevede il servizio capillare in ogni stazione e interscambi agevoli con altri sistemi di trasporto, anche grazie ad un'elevata frequenza (20-30 minuti). Questo richiederà materiale idoneo e l'acquisto di nuovi mezzi andrà a soddisfare le nuove esigenze di trasporto;
- 15 milioni di euro serviranno per la realizzazione delle opere preliminari all'inserimento della futura linea Torino-Ceres all'interno del nodo ferroviario di Torino e del passante. L'accordo finanzia il progetto preliminare e definitivo del nuovo tratto di ferrovia che consentirà, tra l'altro, collegamenti rapidi ed efficaci con l'aeroporto di Caselle;
- altri 12 milioni di euro sono invece destinati alla progettazione e alla realizzazione del raddoppio della ferrovia canavesana tra Settimo e Volpiano. Circa 7 km di tratta sulla quale, prima di dare il via al raddoppio, verranno realizzati lavori per adattare le opere minori, non idonee per il passaggio di una linea a doppio binario;
- 4,5 milioni di euro andranno a coprire la progettazione definitiva del raddoppio della linea ferroviaria Torino-Pinerolo e la progettazione preliminare e definitiva dell'interramento della linea nel Comune di Nichelino. La Regione Piemonte, nell'ambito delle opere connesse alle Olimpiadi di Torino 2006, aveva già finanziato la progettazione preliminare del raddoppio della linea Torino-Pinerolo, oltre ad alcune opere per la messa in sicurezza delle stazioni.

Con questo atto si può procedere al completamento del potenziamento della linea attraverso la progettazione definitiva del raddoppio, e quella preliminare e definitiva dell'interramento nel comune di Nichelino, nel tratto compreso tra il confine con il Comune di Moncalieri e l'attraversamento della tangenziale sud di Torino;

- 5 milioni di euro serviranno per l'elettificazione della linea ferroviaria Casale-Vercelli. L'elettificazione interessa l'intera tratta, circa 23 km, nei comuni di Vercelli, Asigliano, Pertengo, Rive, Balzola Martinetta, Casale Popolo e Casale Monferrato;
- 2 milioni di euro per la progettazione preliminare del collegamento tra Biella e l'autostrada A4 Torino-Milano (*Comunicato stampa Giunta Regionale Piemonte*, 30 novembre 2007).

Passante di Torino: abbattuto sotto la Dora l'ultimo diaframma della galleria

Demolito l'ultimo diaframma della galleria del nuovo Passante ferroviario sotto il fiume Dora fra Porta Susa e Stura.

Alle 15.30, nel giorno di Santa Barbara, la protettrice dei minatori, gli operai hanno abbattuto l'ultima parete della galleria di 4.500 metri, che sottopassa il fiume Dora. Si è così conclusa un'altra importante tappa per l'interramento e il quadruplicamento dei binari fra Porta Susa e Stura.

Il progetto di quadruplicamento e interrimento dei binari fra la stazione di Porta Susa e quella di Stura, parte del nuovo Passante ferroviario di Torino, saranno realizzati per fasi. Entro il 2009, sarà attivata la linea a due binari che passa nella nuova galleria sotto il fiume Dora; entro il 2011, sarà completata anche una seconda galleria affiancata che consentirà il quadruplicamento della linea. Nei cantieri, dove massima è l'attenzione alla

sicurezza, sono impegnati 600 operai e 50 tecnici. Per i lavori del Passante ferroviario, da Torino Lingotto a Torino Stura, compresa la nuova stazione di Porta Susa e tutti gli impianti tecnologici per la gestione della circolazione, saranno investiti complessivamente 1.350 milioni di euro (*Comunicato stampa Gruppo Ferrovie dello Stato*, 4 dicembre 2008).

TRASPORTI URBANI

Linea C della metropolitana di Roma: presentato il nuovo treno

Avranno due "belvedere" (anteriore e posteriore) i treni senza macchinista della linea C (fig. 2) della me-



(Fonte Ansaldo Finmeccanica)
Fig. 2 - I treni senza macchinista della linea C della metropolitana di Roma: modello in legno in scala 1:1.

tropolitana di Roma. Il modello in scala 1:1 ("mock-up") è stato presentato a Pistoia nello stabilimento AnsaldoBreda del gruppo Finmeccanica alla presenza dell'Assessore alla Mobilità del Comune di Roma, S. MARCHI e dei vertici di Roma Metropolitana e Metro C.

Si tratta di 30 treni guidati a distanza da un sistema di automazione integrale composti da sei carrozze collegate fra loro con ampie aperture che lasciano libera circolazione ai passeggeri anche durante la marcia. Ogni convoglio potrà trasportare 1200 persone. Completamente climatizzati saranno dotati di un avanzato

sistema di informazioni audio-video ai passeggeri e di videosorveglianza per garantire i più alti livelli di sicurezza. All'interno delle carrozze spazi protetti per i portatori di handicap e il trasporto delle biciclette.

Una prima parte della fornitura (13 treni) è stata commissionata all'AnsaldoBreda dalla società consorzio Metro C, composta da Astaldi, Viaini Lavori, CCC, CMB e Ansaldo TSF, che si è aggiudicata la gara indetta da Roma Metropolitane per realizzare la nuova linea.

Intanto nel sottosuolo della Capitale prosegue l'avanzata delle talpe meccaniche. La TBM N° 1 partita i primi di luglio '08 dal pozzo di introduzione di Giardinetti verso il centro città, ha appena superato il luogo dove si sta costruendo la stazione di Giiglioli. In 120 giorni ha percorso 1,3 km costruendo il primo tratto di galleria "finita".

La TBM N° 2, partita il 23 settembre '08 per costruire la galleria parallela, ha già realizzato i primi 500 metri dell'opera, mentre si affrettano i tempi per l'entrata in funzione delle altre due talpe meccaniche costruite nello stabilimento di Bassano del Grappa.

I primi elementi della TBM N°3 stanno arrivando nell'altro pozzo di introduzione situato nella zona adiacente a piazza Roberto Malatesta. La quarta ed ultima talpa di questo primo tratto funzionale è stata collaudata da Roma Metropolitane e Metro C il 31 ottobre u.s. Da questo pozzo, nei primi mesi del 2009, le due TBM inizieranno a scavare nella direzione opposta. L'incontro fra le 4 talpe meccaniche avverrà tra le stazioni Mirti e Centocelle, a piazza San Felice da Cantalice.

Complessivamente sono stati già scavati circa 70.000 m³ di terreno avanzando ad una velocità media di 12 metri al giorno. Sono stati collocati circa 1200 anelli in cemento armato per il rivestimento delle gallerie. I lavori procedono a ritmo serrato grazie all'impiego di quattro squadre in sotterranea di 13 tecnici ciascuna che lavorano 24 ore su 24 per

sei giorni la settimana (*Comunicato Ansaldo Finmeccanica*, 19 novembre 2008).

Bologna: sessanta milioni per il metrò

Soddisfatti gli amministratori regionali e bolognesi al termine dell'incontro a Roma con il ministro alle infrastrutture e trasporti A. MATTEOLI. Oggi la delegazione – composta dal presidente della Regione V. ERRANI, dal sindaco S. COFFERATI e dalla presidente della Provincia B. DRAGHETTI, accompagnati dagli assessori A. PERI e G. VENTURI – ha anche consegnato al ministro i dossier (conti, risorse che mancano e procedure) sul nodo di Casalecchio, su Rastignano e sul nuovo accordo per il Servizio ferroviario metropolitano (Sfm). Per quanto riguarda il Metrò di Bologna, il ministro ha assicurato il finanziamento di 60 milioni da parte dello Stato (si aggiungeranno ai 210 già stanziati, oltre al cofinanziamento del Comune) che sarà entro l'anno messo all'ordine del giorno di una seduta del Cipe (*Comunicato stampa Regione Emilia Romagna*, 24 novembre 2008).

INDUSTRIA

OICE: novembre ancora in recupero ma la progettazione è in calo

Andamento positivo in novembre del mercato pubblico di ingegneria, architettura e consulenza tecnico-economica. Per il secondo mese consecutivo, grazie soprattutto al contributo di 7 gare pubblicate da amministrazioni regionali per servizi di assistenza tecnica per la valutazione e l'attuazione di programmi di investimento nazionali ed europei per un valore complessivo di 32,5 milioni.

Infatti l'aggiornamento mensile al 30 novembre dell'osservatorio Oice/Informatel sui bandi del settore ha

registrato in novembre 368 bandi di gara, di cui 42 sopra soglia, per un valore complessivo di 77,5 milioni (62 milioni sopra soglia). Rispetto allo stesso mese 2007 il numero delle gare scende del 13,2% mentre il valore cresce del 49%.

Nei primi undici mesi dell'anno in corso risultano pubblicate 4.233 gare (di cui 523 sopra soglia) per un valore di 719,9 milioni di euro (539,3 milioni sopra soglia). Il confronto con lo stesso periodo del 2007 mostra un calo dell'11,1% in numero (+19,7% sopra soglia e -14,2% sotto soglia) e una crescita del 16,4% in valore (+29,5% bandi sopra soglia e -10,7% sotto soglia).

Continua ad essere fortemente negativo l'andamento dei ribassi con cui le gare vengono aggiudicate: in base agli ultimi dati raccolti in novembre il ribasso medio sul prezzo a base d'asta per le gare indette nel 2008 è stato del 33%, che raggiunge il 71% nell'aggiudicazione della gara del Ministero della Difesa per il conferimento di incarico per la progettazione preliminare e definitiva finalizzata ad un successivo appalto riguardante i lavori di bonifica e il dragaggio dei fondali area Darsena e Pennelli.

Nel confronto internazionale il numero delle gare sopra soglia pubblicate dal nostro Paese nella gazzetta comunitaria nei primi undici mesi è passato da 437 nel 2007 a 523 nel 2008, con un incremento del 19,7%; nell'insieme degli altri paesi dell'Unione Europea il mercato è cresciuto del 9,1% (14.140 bandi nel gennaio-novembre 2007 e 15.426 nel 2008). Nonostante la maggiore crescita di questo anno, l'incidenza delle gare italiane sul totale europeo continua ad attestarsi su una quota molto bassa, passata dal 3,1% nel 2007 al 3,4% nei primi undici mesi 2008.

La domanda indiretta che si esprime attraverso la pubblicazione delle gare per l'affidamento congiunto di lavori e servizi di ingegneria attraverso una fase di stasi: nei primi undici mesi dell'anno sono state pubblicate, in Italia, 952 gare per un importo ac-

certato di 9.221 milioni di euro (-11,7% in numero e +2,6% in valore rispetto allo stesso periodo del 2007) (*Comunicato stampa OICE*, 9 dicembre 2008).

VARIE

Riquilificazione della stazione di Gioia Tauro

Con l'attivazione dei due ascensori a servizio dei primi tre binari della stazione, Rete Ferroviaria Italiana (*Gruppo FS*) ha concluso oggi la prima fase dei lavori di riquilificazione della stazione di Gioia Tauro.

Oltre la realizzazione dei due nuovi ascensori, sono state ritinteggiate le pensiline interne ed esterne, sistemata l'aiuola, ristrutturati completamente i tre servizi igienici e installato un impianto di videosorveglianza della stazione.

Per questi lavori, completati in dieci mesi, RFI ha investito oltre 300 mila euro. Sono già state avviate anche le procedure per la gara d'appalto per la seconda fase dei lavori, investimento di 1 milione di euro. Saranno utilizzati i fondi previsti dalla Convenzione stipulata dal *Gruppo FS* con il Ministero dei Trasporti per agevolare il trasporto ferroviario pendolare sulla tratta Rosarno - Reggio Calabria - Melito Porto Salvo, in seguito all'emergenza per i lavori sull'A3. Le procedure negoziali saranno completate entro marzo 2009.

La seconda fase dei lavori prevede la realizzazione di un nuovo parcheggio custodito, su un'area di circa 2.500 m², per oltre cento posti auto, collegato ai binari da un terzo ascensore. Inoltre, saranno completamente rinnovati l'impianto d'illuminazione della stazione e la segnaletica, innalzato il livello dei marciapiedi per agevolare la salita a bordo dei treni, e risistemata la piazzetta antistante la stazione (*Comunicato stampa Gruppo Ferrovie dello Stato*, 14 novembre 2008).

In esposizione gli 11 progetti della nuova stazione centrale di Bologna

Gli 11 progetti finalisti del Concorso internazionale di architettura per la nuova stazione centrale di Bologna sono stati esposti nella piazza coperta della Sala Borsa. Ad inaugurare l'esposizione, che resterà aperta fino al 10 gennaio, il Sindaco di Bologna, S. COFFERATI, l'Amministratore Delegato del *Gruppo Ferrovie dello Stato*, M. MORETTI e l'architetto giapponese A. ISOZAKI.

In mostra il progetto vincitore del concorso Futura 787 di A. ISOZAKI associati (Giappone) e gli altri 10 progetti finalisti di prestigiosi studi internazionali - Agenzia di architettura 5+1AA (Italia), Cruz y Ortiz Arquitectos (Spagna), Ingenhoven Architekt (Germania), Jean Nouvel (Francia), M.B.M. di Oriol Bohigas (Spagna) con Carlo Aymonino, MVRDV di Natalie de Vries e Winy Maas (Olanda), Ricci & Spaini (Italia), Souto Moura Arquitectos (Portogallo) con Chipperfield, Stefano Boeri (Italia) e UNStudio (Olanda) - scelti dalla giuria presieduta dall'architetto G. AULENTI, nominata da *Ferrovie dello Stato* in accordo con gli Ordini professionali e con gli Enti Locali, composta da importanti esponenti del mondo delle istituzioni e dell'architettura internazionale.

La mostra, a cinque mesi dalla dichiarazione del vincitore, rappresenta un ulteriore segno tangibile dell'impegno di *Ferrovie dello Stato* per promuovere la grande architettura del nostro Paese. Oltre a Bologna, infatti, nasceranno nuove stazioni a Torino, Firenze, Roma e Napoli, con progetti affidati ad alcuni fra i più affermati architetti del mondo.

Per il pubblico sarà un'occasione per riflettere su una delle sfide più difficili per l'architettura contemporanea: l'ideazione di una stazione ferroviaria funzionale e attenta all'ambiente, per ricucire in modo armonico due parti estremamente urbanizzate della città, il Centro e il quartiere Bolognina, storicamente separati dai binari.

La mostra dà risalto all'impegno con cui professionisti della scena internazionale hanno interpretato, con i loro progetti, un'opera che integrando le sue caratteristiche di innovazione tecnologica e architettonica vuole avvicinare Bologna alle più moderne città europee.

Questi progetti, anche se resteranno sulla carta, rappresentano comunque importanti testimonianze dell'impegno e dell'arte.

Per questo motivo e per favorire l'informazione e il dibattito pubblico sul progetto di trasformazione della stazione e della città, la mostra sarà accompagnata da incontri pubblici di approfondimento con i progettisti.

I concorsi internazionali per le nuove stazioni di Torino, Firenze, Roma e Napoli hanno permesso alle *Ferrovie dello Stato* di riprendere il ruolo di committente della grande architettura. Il motore del processo è stato l'ingresso, nelle metropoli italiane, della più importante infrastruttura pubblica realizzata dal dopoguerra ad oggi: le nuove linee ferroviarie ad Alta Velocità (*Comunicato stampa congiunto Regione Emilia Romagna, Provincia di Bologna, Comune di Bologna, Gruppo Ferrovie dello Stato*, 4 dicembre 2008).

Nuova stazione "Vesuvio Est": scelti i 10 finalisti del concorso internazionale

Odile Decq Benoit Cornette, 5+1 AA, Philippe Samyn and Partners, Grimshaw Architects, FOA - Foreign Office Architects, Souto Moura Arquitectos, GMP Von Gerkan - Marg und Partner, NIO Architecten, Corvino + Multari, ERREGI sono i 10 concorrenti selezionati che svilupperanno la progettazione preliminare per la nuova stazione Vesuvio Est.

Entro luglio 2009 sarà decretato il vincitore del concorso internazionale cui sarà corrisposto un premio di 100mila euro.

Il concorso è stato bandito per l'elaborazione del progetto preliminare di una stazione di interscambio tra la

NOTIZIARI

linea veloce a Monte del Vesuvio e la ferrovia Circumvesuviana, di un parcheggio a servizio della stazione e della riqualificazione delle aree circostanti.

La nuova stazione Vesuvio Est verrà costruita in corrispondenza dello snodo di incrocio fra la linea Alta Velocità/Alta Capacità a Monte del Vesuvio, la linea ferroviaria della Circumvesuviana (Napoli – Ottaviano – Sarno) e le stazioni di Poggiomarino e Sarno.

L'importo complessivo delle opere in concorso è di 32,5 milioni di euro. La superficie complessiva da edificare è di 8mila m².

Le numerose candidature e l'alto livello dei partecipanti hanno impegnato in un confronto serrato la giuria internazionale, presieduta dall'architetto David NELSON.

La giuria nominata da *Ferrovie dello Stato*, in accordo con gli Ordini professionali e la Regione Campania, è composta, oltre che D. NELSON,

partner di Norman FOSTER, da importanti esponenti del mondo delle istituzioni e dell'architettura internazionale, M. BOTTA, architetto svizzero autore di importanti opere in tutto il mondo, tra le quali il Museo di arte moderna a San Francisco (California USA), C. DE VITO, Amministratore Delegato di Sistemi Urbani (*Gruppo FS*), M. HABETSWALLNER, R. LA PIETRA, S. REGGIO e D. VOLPI (*Comunicato stampa congiunto Regione Campania – Gruppo FS*, 9 dicembre 2008).

INSERZIONI PUBBLICITARIE SU "INGEGNERIA FERROVIARIA"

- Materiale richiesto:** CD con prova colore, file in formato TIFF con risoluzione 300 DPI salvati in quadricromia (CMYK) oppure file in formato PDF ad alta risoluzione (2400 DPI - 175 linee)
c/o CIFI – Via G. Giolitti 48 – 00185 Roma
Indirizzo e-mail: redazione@cifi.it
- Misure pagine:** I di Copertina mm 210 x 180 (+ 3 mm di smarginato per ogni lato)
1 pagina interna mm 210 x 297 (+ 3 mm di smarginato per ogni lato)
1/2 pagina interna mm 180 x 120 (+ 3 mm di smarginato per ogni lato)
- Consegna materiale:** almeno 40 giorni prima dell'uscita del fascicolo
- Variazione e modifiche:** modifiche e correzioni agli avvisi in corso di lavorazione potranno essere effettuati se giungeranno scritte entro 35 giorni dalla pubblicazione

"FORNITORI DEI PRODOTTI E SERVIZI"

A richiesta è possibile l'inserimento nei "Fornitori di prodotti e servizi" pubblicato mensilmente nella rivista.

Per informazioni:

C.I.F.I. – Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani – Via G. Giolitti, 48 – 00185 Roma
Tel. 06.47307819 - Fax 06.4742987 - E-mail: redazione@cifi.it

C.I.F.I. – Sezione di Milano - P.za Luigi Di Savoia, 1 – 20214 Milano
Tel. 339-1220777 - 02.63712002 – Fax 02.63712538 - E-mail: cifi.milano@tiscali.it