

Notizie dall'estero

(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)

TRASPORTI SU ROTAIA

SNCF Geodis e Hupac firmano un accordo strategico di collaborazione per l'Europa

Hupac, provider intermodale di trasporto svizzero, e SNCF Geodis, il quarto più grande operatore di logistica e trasporto a livello mondiale, uniscono le loro forze per espandere le loro reti di trasporto combinato nella rotta europea est-ovest via Francia e Belgio.

L'accordo rinforzerà la collaborazione dei due partner e creerà sinergie che espanderanno il trasporto combinato in Europa, in particolare nella rotta est-ovest.

Da aprile 2012, HUPAC e SNCF Geodis uniranno i loro network con la linea Anvers-Dourges, controllata da SNCF. La rotta collegherà la rete europea di Hupac con le rotte combinate di trasporto domestico francesi sulle quali opera SNCF Geodis.

I clienti avranno accesso a una vasta rete di trasporto ferroviario combinato che collega la penisola iberica con l'Estremo Oriente con collegamenti giornalieri o settimanali con la Germania orientale (Schwarzheide), l'Europa dell'Est (Polonia e Russia) e la Cina. Per esempio, gli operatori offriranno partenze giornaliere della durata di cinque giorni tra la Polonia (Varsavia) e Lione.

Nella rete di trasporto di Hupac, Anversa e Ludwigshafen fungono da piattaforme per i collegamenti intermodali con l'Europa dell'est, Polonia e Russia fino alla Cina. I nuovi prodotti saranno venduti congiuntamente dai due partner.

SNCF Geodis già percorre le rotte giornaliere tra Ludwigshafen e Schwarzheide sulle quali opera Hupac. SNCF Geodis presto opererà attività di trasporto ferroviario sullo stesso percorso. La collaborazione tra Hupac e SNCF Geodis è iniziata nel 2007 con il lancio di un treno gestito in comune tra Anversa e Perpignan, che è stato prolungato fino a Barcellona.

“Con SNCF Geodis stiamo sviluppando su tutto il continente europeo il potenziale del trasporto combinato, includendo i collegamenti da e verso Barcellona sulla nuova Linea UIC e stabilendo collegamenti tra la Francia e l'Italia via Modane”, afferma B. KUNZ, Managing Director di Hupac.

Secondo P. BLAYAU, CEO di SNCF Geodis, “questo accordo strategico è un passo decisivo verso la realizzazione del nostro impegno nell'espandere il trasporto ferroviario delle merci in Europa. Sono felice di questa partnership, che conferma la nostra ambizione nel trasporto combinato” (*Comunicato stampa SNCF Geodis, Hupac*, 12 aprile 2012).

Il consorzio Alstom-Bombardier fornirà 70 convogli a due piani per la linea RER A della regione Ile-de-France

Il 29 giugno 2012, la RATP ha annunciato che ordinerà al consorzio Alstom-Bombardier 70 treni regionali a due piani aggiuntivi, noti come MI09s.

L'importo totale del contratto è di 1 miliardo di euro, dei quali circa 700 milioni per Alstom. Due terzi del progetto sono finanziati dalla RATP,

il rimanente è sponsorizzato e finanziato dall'Autorità dei trasporti della Regione Ile-de-France (STIF). L'ordine corrisponde all'esercizio di un'opzione del contratto firmato nell'aprile 2009, che comportava un ordine fermo iniziale di 60 convogli MI09.

L'ordine dell'aprile 2009 è attualmente in esecuzione. I primi MI09s, in servizio da dicembre 2011, hanno già percorso mezzo milione di chilometri.

Come i primi MI09s, i 70 convogli supplementari opereranno sulla rete RER A della regione Ile-de-France. La consegna dei treni inizierà nel 2014 e sarà completata alla fine del 2016 (*Comunicato stampa Alstom*, 209 giugno 2012).

Danimarca: DSB IC4 DMU, ritorno in servizio

L'autorità danese per il trasporto Trafikstyrelsen ha concesso il reintegro in esercizio degli IC4 di Ansaldo-Breda alle Ferrovie dello Stato danesi (DSB).

I treni, ordinati 13 anni fa, sono state ritirati lo scorso novembre a seguito di due episodi distinti di spad. Numerosi test sono stati eseguiti nel corso degli ultimi sette mesi, con esperti provenienti da molte aziende. Trafikstyrelsen ha precisato che i freni dinamici, che non erano attivi al momento dei pericoli, dovranno ora essere utilizzati. DSB ha testato i treni senza passeggeri da febbraio del 2012, e ha approfittato della pausa dall'esercizio per l'aggiornamento di 37 moduli già consegnati alla Danimarca, che sono ora pronti per il servizio.

Inizialmente si entrerà in servizio sulla Esbjerg - Aarhus in sostituzione dei DMU costruiti tra il 1978 e il 1985, per poi ritornare a ricoprire la tratta Copenhagen - Aarhus - Aalborg, così come era stato originariamente concepito il servizio.

Tuttavia, il futuro degli IC2 ed IC4 è ancora lungi dall'essere certo. La consegna stabilita nell'accordo è slittata, ed ora enumera 15 convogli.

Il problema forse più “inquietante” per AnsaldoBreda è rappresentato da un piano di trasporto pubblico presentato dal governo il mese scorso che prevede il finanziamento per 15 interciti elettrici per la linea Copenhagen – Fredericia – Esbjerg e che era stato originariamente destinato agli IC4. Questo permetterà di riassegnare gli IC3 sui servizi regionali e di rafforzare i servizi interurbani nel nord dello Jutland. Il piano assegna anche il finanziamento per l'acquisto di 55 carrozze a due piani per i servizi regionali, che insieme con l'elettrificazione ulteriormente nella Danimarca orientale ridurrà ulteriormente la necessità dell'impiego degli IC2 e IC4 (*Comunicato stampa DSB e IRJ*, 3 luglio 2012).

TRASPORTI URBANI

Inaugurazione della “Linha Sul” di Metrofortaleza

Alla presenza del Governatore del Cearà C. GOMES e delle maggiori Autorità Politiche dello Stato sabato 15 Giugno è stato effettuato il viaggio inaugurale sulla “Linha Sul” di Metrofortaleza, linea ferroviaria gestita da METROFOR, Società Esercente alla quale sono destinati i 20 + 5 veicoli in costruzione presso lo Stabilimento AnsaldoBreda di Napoli.

La cerimonia, che ha avuto una grande rilevanza sia sulla stampa che in televisione ed un enorme successo popolare, si è svolta portando in linea, così come richiesto e concordato con il Cliente, 4 Elettrotreni (2 in composizione “accoppiata” e 2 in composizione “singola”).

I 3 convogli così composti, cadenzati a 5' uno dall'altro, hanno percorso la linea fra le stazioni di Carlito Benevides e Parangaba (16 km disponibili sui 22 km totali di linea) accolti da bande musicali e fuochi d'artificio in tutte le stazioni attraversate.

Dopo la cerimonia ed i discorsi

ufficiali, la linea è stata dichiarata “aperta” al pubblico che ha così avuto libero accesso ai convogli per il viaggio inaugurale.

La massiccia affluenza di viaggiatori, desiderosi di toccare con mano un'opera che aspettavano da anni, ha imposto l'effettuazione di più corse di andata e ritorno.

Da lunedì 18 giugno inizierà, fra le 2 stazioni capolinea, un regolare Servizio passeggeri gratuito, limitato, per un primo periodo, alla fascia oraria 8,00 ÷ 13,00 (*AnsaldoBreda News And Press*, 19 giugno 2012).

VAL sistema automatico di metropolitana operativo in Corea del Sud

Un sistema completamente automatico di metropolitana tipo VAL è stato inaugurato nella città sudcoreana di Uijeongbu (fig. 1).

reano composto da sei partner guidati da GS Engineering & Construction Corporation. Siemens ha fornito il sistema di controllo automatico del treno (ATC), il Control Center (OCC) ed il deposito, oltre alla consegna di 15 convogli a due moduli, della serie VAL208. Il cliente è Uijeongbu Light Rail Transit (LRT) Co., Ltd.

La città di Uijeongbu si trova a circa 20 km a nord della capitale della Corea del Sud, Seoul. Dal 1995, la popolazione è aumentata del 38% e si prevede che crescerà di un altro 28% (fino a 500.000) entro il 2020. Al fine di far fronte a questa crescita, le autorità di Uijeongbu hanno deciso di sviluppare un Light Rail Transit (LRT), denominato anche “linea U”. Gli undici chilometri di linea ferroviaria sopraelevata sono stati costruiti dal consorzio in modo da collegare la parte orientale di Uijeongbu al centro della città. Nella stazione di Hoeryong, i passeggeri possono cambiare dalla linea U al sistema della



(Fonte Siemens Urban Mobility)

Fig. 1 – Il trasporto a guida automatica VAL in Corea.

Il servizio senza conducente è iniziato a giugno. Il sistema di trasporto di massa è stato costruito come progetto di partenariato privato “chiavi in mano” da un consorzio co-

metropolitana di Seoul, fornendo in tal modo ai pendolari con una connessione veloce, affidabile per raggiungere i loro posti di lavoro nella capitale.

Il sistema VAL serve 15 stazioni e trasporterà 3.400 passeggeri all'ora per senso di marcia nei periodi di punta. Si prevede che il picco dell'utenza salirà a 6.400 all'ora in ogni direzione entro il 2040. Circa 32 milioni di passeggeri dovrebbero utilizzare il sistema ogni anno, con previsioni che inducono questa cifra a salire nei prossimi venti anni. Il sistema sarà in esercizio 20 ore al giorno, con le unità gemelle che ricorrono ogni 205 secondi nelle ore di punta. La linea sarà gestita dal consorzio per i prossimi 30 anni.

VAL: sistema di metropolitana completamente automatica

VAL è un sistema di metropolitana leggera senza conducente, completamente automatico, indirizzato in particolare a soddisfare le esigenze di "linkups" verso sistemi metropolitani delle megalopoli, costituendo le dorsali dei sistemi pubblici di trasporto di massa per le città piccole o medie. Il sistema vanta tempi di distanziamento brevi (meno di un minuto), velocità fino a 80 km all'ora, nonché una rapida accelerazione

nata, che consente di ridurre notevolmente il consumo di energia.

L'esercizio ferroviario è controllato e garantito da un controllo automatico e la regolazione automatica delle funzioni consente il mantenimento delle distanze di sicurezza richieste, permettendo elevate frequenze di arrivo in stazione, aspetto quest'ultimo che rende il sistema ideale per le città affollate. Il monitoraggio dell'intero esercizio viene effettuato dal centro di controllo utilizzando telecamere nelle stazioni, lungo la linea e nel vano passeggeri. Il centro di controllo permette di reagire in modo flessibile e puntuale alle impreviste modifiche di richiesta del servizio implementando rapidamente treni supplementari.

Sistemi VAL di Siemens sono presenti a Charles de Gaulle e Orly a Parigi e presso l'aeroporto O'Hare di Chicago. I sistemi ferroviari automatici sono stati accolti con entusiasmo da parte degli utenti della metropolitana nelle città francesi di Lille, Rennes e Tolosa, come pure a Taipei sull'isola di Taiwan e di Torino (Italia) (*Comunicato stampa Siemens Urban Mobility*, 2 luglio 2012).

motori per fine 2013, comprende anche i servizi di manutenzione che saranno gestiti nell'officina di Genova.

Nasce una nuova partnership tra la Divisione Rail System di Siemens Italia, fornitore di sistemi e servizi ferroviari, e FuoriMuro S.r.l. – nuova impresa nel panorama del trasporto su strada ferrata e già consolidata realtà nella gestione delle manovre in esclusiva per il Porto di Genova.

L'accordo siglato prevede la fornitura di due nuovissimi locomotori della generazione Vectron, che saranno impiegati per rafforzare i servizi ferroviari di trasporto merci tra il Porto di Genova e il retroporto di Rivalta Scrivia. La consegna è prevista per dicembre 2013; nel frattempo saranno messe a disposizione di FuoriMuro – che inizierà la propria attività di trasporto merci nella metà del 2012 – due locomotive E190, che fungeranno da "bridge" nel periodo compreso tra tale data e l'inizio dell'esercizio dei due locomotori Vectron.

L'ordine di acquisto italiano rappresenta un ulteriore successo per

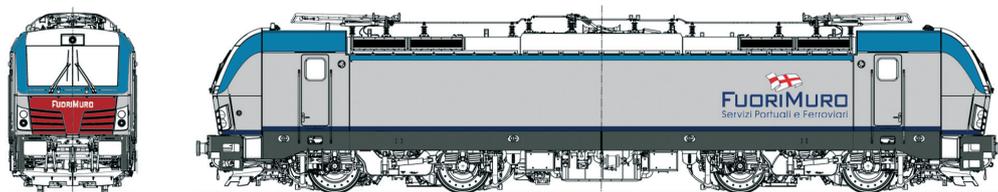


Fig. 2 – La loco Vectron di FuoriMuro (Allegato al C.S.).

e brevi fasi di frenatura. Poiché possiede ruote gommate, il sistema VAL è particolarmente adatto a superare pendenze importanti ed è significativamente più silenzioso di altri sistemi di trasporto a guida vincolata su rotaia nella marcia su raggi di curvatura stretti. Consente una rapida partenza e fermate nelle stazioni con estrema precisione. Il sistema fa anche largo utilizzo di "tecnologie verdi", come ad esempio il recupero di energia durante le operazioni di fre-

INDUSTRIA

Nuovi tedeschi locomotori Vectron per l'Italia

La Divisione Rail System di Siemens Italia fornirà a FuoriMuro – servizi portuali e ferroviari – due locomotori Vectron (fig. 2) di nuova generazione destinati al traffico merci originato dal Porto di Genova. L'ordine, che prevede la consegna dei loco-

Vectron, il nuovo locomotore universale europeo, progettato da Siemens per coprire il maggior numero di servizi di trazione in Europa, per traffici nazionali e transnazionali, per merci o passeggeri.

La sua modularità, standardizzazione ma soprattutto la manutenibilità, con una reperibilità delle parti di ricambio entro 24 ore, fa di Vectron uno dei locomotori più innovativi e all'avanguardia a livello europeo. Il sistema di trasmissione par-

zionalmente sospesa permette una riduzione del 10% dell'usura delle ruote con una conseguente riduzione dei costi del lifecycle. In linea con le politiche di sostenibilità operate da Siemens in tutti gli ambiti del proprio business, Vectron è costruito al 98% con materiale riciclabile.

“Siamo molto orgogliosi di aver concluso l'accordo con FuoriMuro”, ha dichiarato G. TROMBETTA, Rail Systems Division Lead di Siemens Italia. “Si tratta del primo ordine in Italia per quanto riguarda i locomotori Vectron, che saranno utilizzati in tratte ferroviarie particolarmente impegnative, quali quelle appenniniche. Anche per questo contratto la manutenzione sarà interamente seguita in Italia, in particolare a Genova”.

“Possiamo ritenerci molto soddisfatti dell'accordo concluso con Siemens, in cui riponiamo la nostra fiducia come partner tecnologico”, commenta l'ing. G. PORTA, Presidente di FuoriMuro, che prosegue “FuoriMuro è stata creata con l'obiettivo di diventare uno dei player di riferimento per i traffici portuali e ferroviari del Nord Italia e questo accordo è un altro importante passo lungo il percorso intrapreso” (*Comunicato stampa FuoriMuro*, 12 aprile 2012).

Nacala Corridor Project in Malawi porterà la firma della tecnologia WEGH Group

Per la costruzione della sezione 3 della linea ferroviaria che serve il porto di Nacala, in Malawi, Mota-Engil Engenharia e Construção S.A., General contractor che realizzerà l'opera, si affida alla tecnologia WEGH Group per l'impianto per la realizzazione delle traverse in cemento armato precompresso.

L'impianto, che avrà una capacità produttiva di circa 1.000 traverse al giorno, servirà per la realizzazione di 145 km di linea che sarà costruita entro il mese di marzo del 2014.

L'accordo è stato siglato il 2 maggio da F. DE CICCO, area manager di WEGH Group e per Mota-Engil Engenharia e Construção S.A. dal Dott.

J.J. BRITO DOS SANTOS, Presidente, e dal Dott. P.M. TEIXEIRA ROCHA ANTELO, Direttore, alla presenza dell'ing. M. TONELLO e del Dott. C.R. SANTOS, Direttori di Mota-Engil.

Con questo impianto sono 31 i Paesi nel mondo che producono traverse ferroviarie in cemento armato precompresso utilizzando la tecnologia WEGH Group (*Comunicato stampa WEGH Group*, 3 maggio 2012).

VARIE

InnoTrans 2012 Salone internazionale del ferroviario: la presenza francese in costante aumento

Con un numero crescente di aziende partecipanti, la Francia si conferma il Paese straniero più rappresentato a Berlino in occasione di InnoTrans, salone mondiale di riferimento nel settore dei trasporti ferroviari e urbani. Saranno novanta le aziende francesi espositrici distribuite sui tre padiglioni (21b, 11.2 e 3.2) in cui sarà suddivisa la superficie di 1.100 m² della Collettiva dedicata alle tecnologie e alle infrastrutture ferroviarie. La presenza transalpina in questa rinomata vetrina internazionale sarà coordinata da UBIFRANCE, l'Agenzia francese per lo sviluppo internazionale delle aziende, che, nell'ambito della sua attività di sostegno all'export, organizzerà anche la seconda edizione degli “Incontri internazionali del trasporto ferroviario e urbano”, un'opportunità unica per consentire alle aziende francesi di informarsi sulle potenzialità dei mercati stranieri e, soprattutto, di incontrare gli operatori di riferimento del settore ferroviario nel mondo.

InnoTrans, salone biennale internazionale di primaria importanza organizzato a Berlino, associa tradizionalmente sezioni open air a esposizioni e conferenze tematiche e continua a registrare un numero crescente di visitatori a ogni edizione. Nel 2010, circa 2 250 espositori prove-

nienti da quarantacinque Paesi hanno attratto oltre 103.000 tra visitatori e professionisti. Quest'anno, la Collettiva Francese ha registrato un aumento del numero di espositori pari al 13%, con la partecipazione delle rappresentanze di sei regioni: Auvergne, la Bourgogne, Centre, Pays de la Loire, Nord Pas-de-Calais e la Picardie. Le PMI e i cluster presenti permetteranno di avere una visione rappresentativa dell'industria ferroviaria francese con un'offerta di prodotti e servizi innovativi per numerosi settori della filiera: elettronica, cablaggio, fonderia, metallurgia, lavorazione, verniciatura, pneumatici, subfornitura, ecc.

Il successo riscontrato dalla prima edizione degli “Incontri internazionali del trasporto ferroviario e urbano” ha spinto UBIFRANCE a riproporre una seconda, in programma il 19 e il 20 settembre 2012. Tali incontri, destinati alle aziende francesi, consentiranno, grazie a dei workshop informativi multi paese e a degli incontri B2B con gli esperti dei 17 Uffici di UBIFRANCE all'estero, di entrare in contatto con gli operatori di riferimento del settore e a valutare al meglio il potenziale dei vari mercati esteri al fine di discutere e predisporre eventuali collaborazioni. Gli “Incontri internazionali del trasporto ferroviario e urbano” hanno ottenuto, inoltre, il patrocinio di SNCF, che anche quest'anno vanta una presenza importante a InnoTrans 2012, oltre a due partnership di rilievo: SCOMA, azienda specializzata nella progettazione e realizzazione di componentistica per la sicurezza, e LEROY AUTOMATION, specializzata nell'automazione ferroviaria. L'Ambasciata di Francia a Berlino, infine, accoglierà gli operatori francesi e tedeschi del settore in una cornice istituzionale, in occasione di un cocktail di lavoro.

Il comparto ferroviario in Francia rappresenta un polo d'eccellenza mondialmente riconosciuto, sia per quanto riguarda i materiali che l'ingegneria. Negli ultimi anni, infatti, l'industria ferroviaria francese, ha conosciuto un notevole sviluppo raggiungendo dimensioni internaziona-

li, in particolare grazie a fusioni/acquisizioni tra aziende francesi ed europee.

A InnoTrans 2012 i Padiglioni 21b, 11.2 e 3.2 saranno il luogo dove trovare le proposte francesi più innovative e all'avanguardia (*Comunicato stampa UBIFRANCE per InnoTrans, 4 giugno 2012*).

USA e Lombardia per i trasporti e infrastrutture

Gli americani del World Rail Group, colosso internazionale del mondo dei trasporti operante prevalentemente nel Nord America e in Europa, sbarcano nell'Est Lombardia. ALOT, Agenzia della Lombardia Orientale per i Trasporti e la Logistica, in coordinamento con le Province di Brescia, Bergamo, Mantova e Cremona, sta infatti organizzando il secondo ciclo di incontri di affari sul territorio fra gli operatori locali e la delegazione statunitense, che controlla la AS Baltic Rail - Rail Polska.

Oggetto dei meeting, in programma per luglio, sarà quello di stabilire la nuova relazione ferroviaria dall'Est Lombardia verso la Polonia, l'Area Baltica e la Russia e definirne il potenziale mercato. A tale proposito, sono state già avviate analisi sui flussi di traffico lungo quella specifica tratta e ne verranno successivamente analizzati i costi ed i dettagli tecnici. Si tratta di un'opzione potenzialmente interessante per spingere il traffico dalla strada alla ferrovia grazie ai benefici economici ed ambientali che ne ricaverrebbero tutti i Paesi attraversati, rappresentando anche la prima relazione ferroviaria regolare fra il Nord Italia e queste aree. Ma non è tutto: gli incontri saranno l'occasione per analizzare possibili connessioni e interscambio fra le diverse modalità di trasporto (ferro-strada-acqua) ed il trasporto multimodale tra il nord-est italiano ed i Paesi dell'Europa Centrale.

AS Baltic Rail offre già servizi di trasporto merci lungo il corridoio ferroviario Nord-Sud, fra la Polonia ed i Paesi Baltici. La compagnia pos-

siede 40 locomotive e 1200 vagoni, ha all'attivo 500 dipendenti e sta crescendo nonostante la crisi che non ha intaccato l'azienda. Da novembre 2011 Baltic Rail svolge regolare servizio di treni container tra i porti di Koper, di Vienna e del sud della Polonia lungo le tratte: da Koper (SI) a Vienna (AT), Dabrowa Gornicza (PL) e ritorno; questo sta sostenendo la rapida crescita del Porto di Koper grazie ai suoi collegamenti fra l'Europa Centrale e i porti del Mediterraneo, dell'Asia Centrale e dell'estremo oriente.

Le visite ai terminali ed ai porti dell'Est Lombardia è parte degli obiettivi del progetto "Empiric - Enhancing Multimodal Platforms, Inland Waterways and Railways services Integration in Central Europe", co-finanziato dal Fondo Europeo dello Sviluppo Regionale all'interno del programma Central Europe, che ambisce a creare le condizioni per investimenti in infrastrutture e servizi al fine di aumentare la competitività del trasporto multimodale acqua-ferro nel Nord Adriatico, dalla Lombardia alla Slovenia fino al Nord Europa.

Quello delle prossime settimane è il secondo di un ciclo di incontri che hanno avuto inizio il 2 e 3 maggio scorsi. La prima riunione si è svolta con le visite ai Porti di Cremona e Mantova, al terminale cittadino La Piccola Velocità (Trenitalia) a Brescia ed al terminal di Bertani a Ospitaletto (Brescia).

La visita è iniziata nei Porti di Cremona e Mantova, dove i rappresentanti della Provincia di Cremona e della Provincia di Mantova hanno descritto le infrastrutture presenti e gli sviluppi previsti, come il terminal intermodale di Cremona o la Zona Industriale e Logistica di Mantova. Il secondo giorno di visita si è focalizzato sui terminal di Brescia, iniziando da quello cittadino de La Piccola Velocità, che opera già relazioni intermodali verso la Germania, il Sud Italia ed i Porti liguri. Al sopralluogo ha preso parte anche un rappresentante di Trenitalia che ha presentato il terminal. La visita si è chiusa al

terminal di Bertani a Ospitaletto (Brescia), operatore logistico molto integrato nel settore dell'Automotive. Il terminal ha 2 fasci di binari (550 m) ed è inoltre posizionato in un luogo strategico, grazie alla sua vicinanza all'autostrada A4 ed alla nuova autostrada BreBeMi (*Comunicato stampa ALOT, Empiric, Central Europe, 12 giugno 2012*).

Sviluppo della zona a nord della Stazione di Lugano: nuovo campus SUPSI

È stato pubblicato il bando di prequalifica selettiva per il mandato di studio in parallelo del nuovo campus universitario SUPSI, a nord della stazione FFS di Lugano. Nel corso del 2013 sarà scelto il progetto finale, che dovrebbe essere realizzato entro il 2016.

Nel progetto di riqualifica urbanistica dell'area attorno la stazione FFS di Lugano, è stato pubblicato negli scorsi giorni il bando di prequalifica selettiva per il mandato di studio in parallelo del nuovo campus universitario della Scuola universitaria professionale della Svizzera italiana (SUPSI). Il bando è stato pubblicato nel Foglio ufficiale svizzero di commercio e nel Foglio ufficiale del Canton Ticino.

Le FFS intendono promuovere, nella zona a nord della stazione FFS, sui propri sedimi situati nei comuni di Lugano e Massagno, l'edificazione di un nuovo Campus per la SUPSI. Nel 2010 è stato realizzato uno studio di fattibilità e, sulla base di questo studio, le FFS e SUPSI hanno congiuntamente deciso di portare avanti il progetto per l'edificazione di nuovi spazi per l'università in due distinte fasi. La prima, quella per cui è stato aperto il bando di prequalifica, prevede la costruzione entro il 2016 su una superficie di circa 18.000 m³ di nuovi spazi per l'insegnamento, l'amministrazione, la ricerca e i servizi generali della SUPSI, dove troveranno posto circa 1500 studenti e circa 300 collaboratori e docenti. La seconda fase invece, che dovrebbe rea-

lizzarsi dopo il 2020, prevede l'ampliamento delle strutture, la realizzazione di un parco pubblico e anche la costruzione di edifici residenziali, rendendo quindi l'area un vero e proprio Campus universitario. Questa seconda fase prevede la copertura della «trincea ferroviaria» di Massagno.

Questo progetto rientra nel più ampio programma di sviluppo immobiliare ed urbanistico-viabilistico dell'area attorno alla stazione FFS di Lugano, che coinvolge, oltre alle FFS stesse, i comuni di Massagno e Lugano ed il Canton Ticino. La ristrutturazione dello storico edificio della stazione FFS, iniziata lo scorso mese di maggio, è una prima tappa di questo ampio programma.

Scadenziario per il nuovo Campus

Il 6 luglio 2012 alle ore 11 scade il termine per la consegna della docu-

mentazione di candidatura alla prequalifica selettiva per il mandato di studio in parallelo. Un collegio di esperti, composto da specialisti esterni, delle FFS e della SUPSI, valuterà le candidature nel corso del mese di luglio 2012 e proporrà la selezione di quattro team di progettazione che saranno incaricati dalle FFS per l'elaborazione del «Mandato di studio in parallelo». In autunno saranno organizzati dei workshop di lavoro a cui parteciperanno il collegio di esperti e i quattro team prescelti, mentre il 13 dicembre 2012 ci sarà la presentazione finale dei quattro progetti. Il collegio di esperti elaborerà quindi il proprio rapporto finale entro la fine del 2012 e, infine, nel corso del 2013 le FFS sceglieranno il progetto definitivo per il nuovo Campus SUPSI, che sarà realizzato, come detto, entro il 2016 nella zona a nord della Stazione di Lugano.

*«Prequalifica» e
«Mandato di studio in parallelo»*

Con la procedura di prequalifica di norma il committente intende individuare quei progettisti in grado di proporre e realizzare un progetto di alta qualità urbanistica ed architettonica. Progettisti che, uniti in un team di progetto di comprovata esperienza e con una struttura adeguata, potranno affrontare senza problemi il mandato. Alla prequalifica fa infatti seguito il «Mandato di studio parallelo», che mette a confronto tra loro, già durante la fase di elaborazione, differenti ipotesi di lavoro e idee progettuali. I team selezionati, durante l'elaborazione delle loro idee, non lavorano più in maniera anonima, ma interloquiscono regolarmente con il committente (*Comunicato stampa FFS, 22 giugno 2012*).