

PROGRAMMA "Mandato di studio parallelo" (MSP)

CITTÀ DI BELLINZONA
STAZIONE VIAGGIATORI FFS

"MANDATO DI STUDIO PARALLELO" (MSP)
CON PROCEDURA SELETTIVA DI PREQUALIFICA

1a Fase: "Prequalifica"



INDICE

1. INTRODUZIONE	3
2. BREVE SINTESI STORICA	4
2.1 Generalità.....	4
3. PERIMETRI DI STUDIO.....	7
4. COMPITI RELATIVI AL "MANDATO DI STUDIO PARALLELO" (MSP).....	8
4.1 Informazioni preliminari relative al "Mandato di studio parallelo" (MSP).....	8
4.2 Articolazione del "Mandato di studio parallelo" (MSP) in 2 tappe	8
4.3 Compiti del "Mandato di studio parallelo" (MSP)	8
4.3.1 Obiettivi del Committente	8
4.3.2 Obiettivi del "Mandato di studio parallelo" (MSP)	9
4.4 Perimetri di studio.....	9
4.5 Condizionamenti edificatori / situazione di diritto edilizio	10
4.5.1 Edifici principali.....	10
4.5.2 Aree adiacenti	11
4.5.3 Relazioni con l'esercizio ferroviario	11
4.6 Urbanistica / architettura / protezione beni culturali	11
4.7 Funzioni / contenuti	12
4.8 Economicità.....	12
4.9 Requisiti / esigenze generali di progettazione	13
4.10 Rispetto delle Leggi e Normative edilizie / ambientali.....	13
4.11 Utilizzazione	13
4.12 Architettura	13
4.13 Condizioni quadro	13
5. PROCEDURA DEL "MANDATO DI STUDIO PARALLELO" (MSP)	14
5.1 Metodologia.....	14
5.2 Prestazioni.....	14
5.3 Scadenze provvisorie relative al "Mandato di studio parallelo" (MSP).....	15
5.4 Documenti messi a disposizione	15
5.5 Consegna del modellino	16
5.6 Domande e risposte alle domande.....	16
5.7 Colloqui intermedi.....	16
5.8 Inoltro della documentazione.....	16
5.8.1 Documenti da consegnare	17
5.9 Presentazione finale.....	17
5.10 Condizioni di aggiudicazione delle fasi successive.....	18
5.10.1 Criteri di valutazione del "Mandato di studio parallelo" (MSP).....	18
5.10.2 Economicità.....	19
5.10.3 Aggiudicazione	19

1. INTRODUZIONE

Il presente documento riassume le principali indicazioni relative al "Programma del Mandato di studio parallelo" (MSP).

Le informazioni seguenti hanno **carattere orientativo e provvisorio**, così da permettere ai candidati una visione sul compito a cui saranno confrontati.

Pertanto restano riservate modifiche da parte del Committente.

Il programma del "Mandato di studio parallelo" (MSP) sarà consegnato al momento dell'attribuzione del mandato.

2. BREVE SINTESI STORICA¹

2.1 GENERALITÀ

La Stazione FFS di Bellinzona rappresenta un perimetro storico di riferimento per la Città che è anche Capitale del Cantone Ticino.

La sua particolare posizione e sviluppo nel contesto urbano è stata condizionata dalla situazione morfologica, dai sedimi legati alle attività delle Officine FFS e più in generale dal tessuto edificatorio circostante.

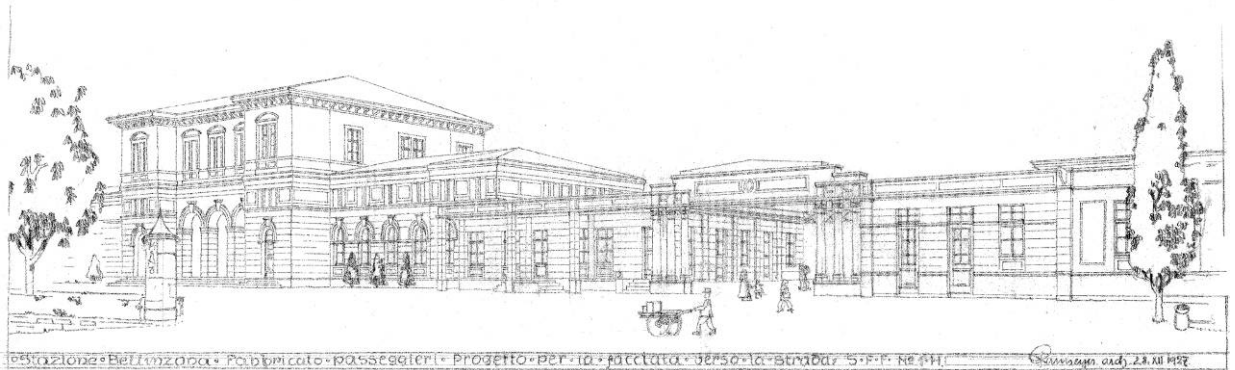
Limitatamente agli edifici principali le fasi di sviluppo storico sono così sintetizzate:

Fase 1:	1873-1901	Edificio viaggiatori	(Edificio Nord)
Fase 2:	1902-1905	Edificio di servizio ferroviario	(Edificio Sud)
Fase 3:	1928	Edificio Centrale con colonne e frontone	

In seguito vi sono state diverse fasi di ammodernamento, riorganizzazione, sostituzione o modifica dei tetti e diverse opere di manutenzione che non hanno cambiato l'aspetto generale e le dimensioni principali della Stazione di Bellinzona.



¹ Fonte: "Documentazione storica di rilievo" - studio AMS (Bellinzona)



A Edificio Nord

L'Edificio Nord, denominato anche *Stabile principale esistente* dalle Norme di attuazione del Piano particolareggiato del Centro storico, è soggetto a vincolo di "intervento conservativo".

Nella prima fase è stato costruito l'edificio principale *Viaggiatori* al quale sono stati successivamente aggiunti la pensilina di copertura dei binari ed un corpo di servizio di un piano sul lato sud.

La struttura originaria dell'edificio Nord, pur mantenendo l'aspetto esterno originale pressoché inalterato, ha subito diverse modifiche ed adattamenti interni anche a seguito delle cambiate esigenze funzionali che si sono susseguite negli anni: oltre a diversi cambiamenti di destinazione degli spazi e degli accessi al piano terreno, l'appartamento del capostazione al secondo piano è stato trasformato in locali per uffici e riunioni.



B Edificio Centrale

L'intervento del 1928 ha unificato l'insieme degli edifici esistenti, creando, mediante una tettoia ed un frontone sostenuto da colonne e pilastri, uno spazio coperto di accesso.

In particolare il frontone verso Piazza Stazione ha collegato la hall d'entrata ai due corpi annessi esistenti, uno all'Edificio Viaggiatori (Nord), l'altro all'Edificio di servizio ferroviario (Sud). La copertura di questa intera zona in origine era pure unitaria, con tetto piano: attorno al 1942 sono stati eseguiti, sopra i tetti dei due corpi laterali (attuali biglietteria e chiosco), due nuovi tetti a falde con rivestimento in tegole, mentre la tettoia della hall centrale è stata rivestita con lamiera di rame, mantenendone la struttura di tipo piano.

Quello che viene definito "Edificio centrale" è la zona che, da quando è stato eseguito il sottopassaggio contemporaneamente alla formazione della tettoia nel 1928, ha avuto la funzione di accesso principale ai binari ed ai servizi per i viaggiatori (biglietteria sul lato Nord e gabinetti pubblici sul lato Sud).

È qui che si concentrano anche attualmente i maggiori flussi di persone da e per i treni; inoltre su questo spazio si svolgono pure le funzioni commerciali presenti quali servizi viaggi e chiosco.



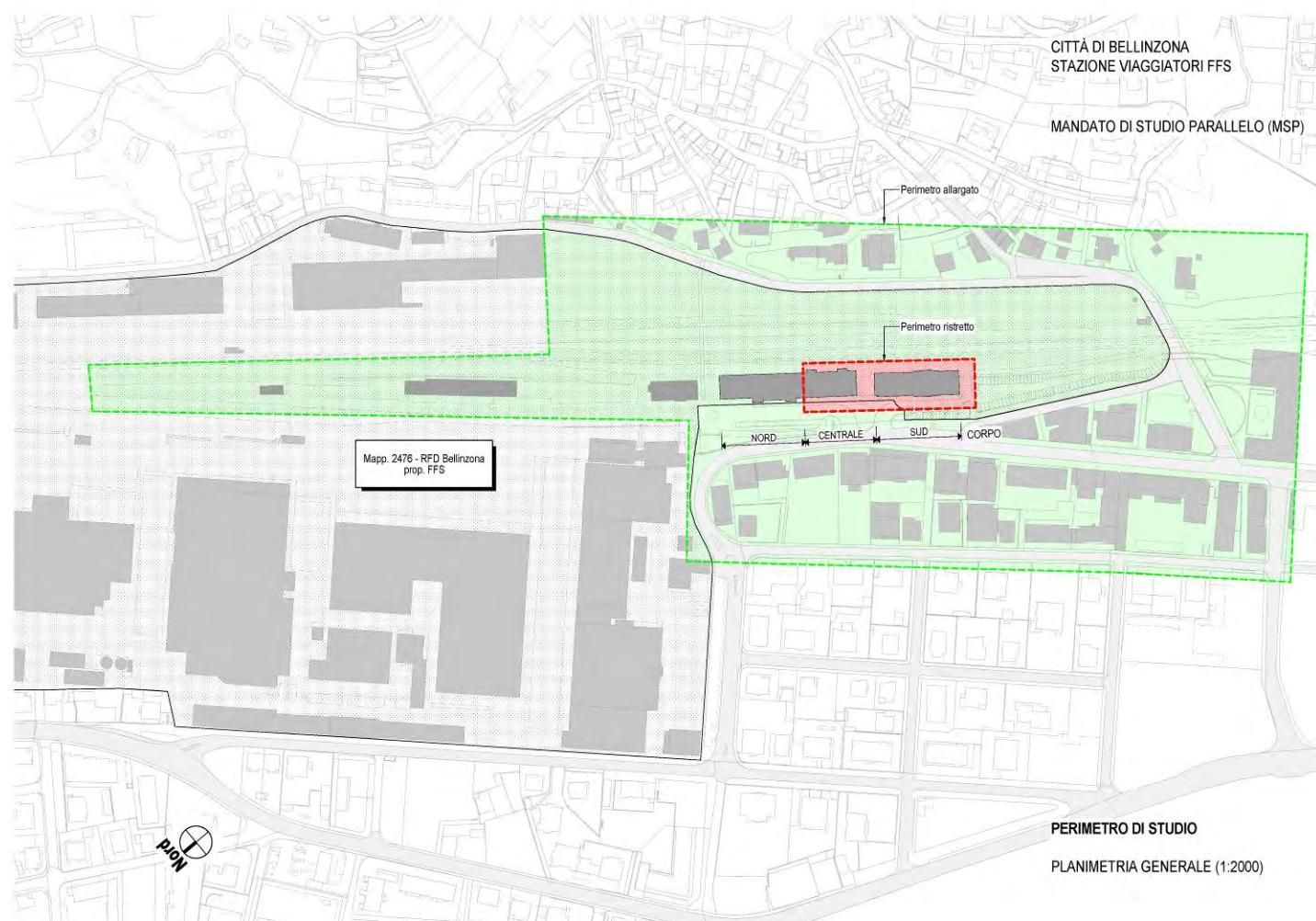
C Edificio Sud

Il fabbricato di *Servizio ferroviario Sud*, costruito nel 1901 con tetto piano coronato da un frontone al di sopra delle due facciate principali (lato binari e lato piazza), all'inizio degli anni '40 cambia radicalmente aspetto con l'aggiunta di un nuovo tetto a falde in tegole posato sopra al precedente.

Negli anni successivi l'edificio ha subito modifiche minori all'interno per rispondere a nuove esigenze funzionali; la modifica più importante è costituita dalla trasformazione totale del corpo gabinetti in chiosco.



3. PERIMETRI DI STUDIO



4. COMPITI RELATIVI AL "MANDATO DI STUDIO PARALLELO" (MSP) (SITUAZIONE ALLA PREQUALIFICA)

4.1 INFORMAZIONI PRELIMINARI RELATIVE AL "MANDATO DI STUDIO PARALLELO" (MSP)

Le informazioni seguenti hanno carattere orientativo.

4.2 ARTICOLAZIONE DEL "MANDATO DI STUDIO PARALLELO" (MSP) IN 2 TAPPE

La non ottimale situazione attuale, sia dal punto di vista funzionale che urbanistico e dei trasporti, in particolare delle interrelazioni fra le diverse componenti che costituiscono il sistema:

- organizzazione interscambio fra trasporto pubblico / privato
- posizionamento e organizzazione delle aree d'intercambio (Area Terminal Autobus / Treni, ecc) / trasbordo passeggeri
- edifici FFS a supporto Servizi Viaggiatori
- accessibilità a Park & Ride, ecc.
- percorsi / collegamenti pedonali, ecc
- complesso delle pensiline

implica che dapprima vengano chiariti aspetti generali di natura pianificatoria / urbanistica e dei trasporti sull'insieme del comparto.

In questo senso, ai Team preselezionati è richiesta una prima tappa di studio che permetta di individuare proposte pianificatorie (urbanistica/trasporti) volte a definire soluzioni ad ampio respiro e concernenti la riorganizzazione generale di tale comparto, nelle sue diverse componenti.

Concretamente, il consolidamento di proposte che possano giungere a costituire un "Masterplan" dell'intero complesso.

L'intento è che tali indirizzi possano poi essere ripresi dalla Città e dai competenti Servizi Cantionali nell'ambito degli studi di pianificazione dei trasporti a livello dell'agglomerato e di prossima elaborazione.

Questa fase concettuale, dovrà evidentemente contenere le indicazioni per quella successiva, che si dovrà invece concentrare allo sviluppo di proposte mirate relative alle parti edificatorie (Corpo Centrale e Corpo Sud).

In conclusione, la procedura è così articolata:

- 1a Tappa: Concetto urbanistico/trasporti
- 2a Tappa: Progetto architettonico

4.3 COMPITI DEL "MANDATO DI STUDIO PARALLELO" (MSP)

Dai Team di progettazione sono attese, oltre alle proposte progettuali, un'analisi critica sui temi oggetto di richiesta di elaborazione. In particolare una valutazione dei rischi e delle opportunità. I progettisti devono inoltre porsi criticamente in merito alle visioni e gli indirizzi finora intrapresi dal Committente in base ai dati messi a disposizione.

Il § 2. riassume l'evoluzione storica degli edifici in oggetto.

4.3.1 Obiettivi del Committente

Gli edifici oggetto del presente progetto sono situati nel *Comparto G "Stazione FFS"* per il quale il Piano Particolareggiato del Centro Storico di Bellinzona prevede specifici vincoli pianificatori comunali. In particolare, all'art. 21 indica: *"l'edificabilità è subordinata all'allestimento di un progetto unitario"*.

La parte sia costruita (Corpi Nord / Centrale / Sud) di tale comparto che quella libera a Sud (P&R) sono da pianificare e progettare in base ai previsti contenuti utili.

L'attuale qualità delle edificazioni non è soddisfacente. In particolare il Corpo a Sud, dove gli spazi e le dimensioni limitano l'incremento di nuovi contenuti. La zona centrale dell'atrio, seppure condizionata dal sottopasso in accesso ai binari, necessita di una ridefinizione organizzativa e di miglioramento del flusso viaggiatori, come pure di realizzare con i previsti adiacenti commerci.

In generale una miglior attrattività del complesso destinato ai viaggiatori.

In questo senso sono da prevedere un concetto di edificazione significativo e di elevata qualità architettonica, tale da poter soddisfare anche gli ambiziosi obiettivi di natura commerciale.

Quindi non si ritiene indispensabile il mantenimento dell'attuale strutturazione (suddivisione) in Corpo Centrale e Corpo Sud.

Una nuova immagine/identità del complesso é determinante per la riuscita del progetto.

Nelle riflessioni andranno considerate le adiacenti parti edificate e gli spazi residui.

Il posizionamento dell'atrio principale andrà verificato.

Le superfici al piano terreno sono da destinare ad attività prevalentemente commerciali, mentre l'eccedenza è prevedibile ai piani superiori per attività di carattere amministrativo.

4.3.2 Obiettivi del "Mandato di studio parallelo" (MSP)

Il Committente si aspetta concrete proposte progettuali che permettano di raggiungere gli obiettivi postulati considerando pure le esigenze di natura commerciale. In particolare:

Obiettivo: 1a tappa (Concetto urbanistico / mobilità)

Concetto urbanistico con l'inserimento plano-volumetrico dell'edificazione (Corpo Centrale + SUD) nel contesto urbano e nel sistema dei trasporti; rispettivamente, lo studio di proposte per il sistema dei trasporti, così da giungere a definire un indirizzo di soluzioni sostenibili (compatibilità con PR, sostenibilità finanziaria, in tempi realizzativi consono, ecc.) quale base di riferimento per la 2a tappa.

Scelta definitiva del "perimetro ristretto" e delle componenti edificabili (edifici + ev. sistemazioni viarie, ecc.) da considerare per la tappa successiva.

Obiettivo: 2a tappa (Progetto architettonico)

Elaborazione del progetto architettonico, nel rispetto:

- contenuti
- interesse architettonico
- economicamente interessante, sostenibile finanziariamente
- realizzabile a breve termine nel rispetto delle scadenze imposte
- realizzazione a tappe

L'incisività del progetto dipende pure dall'organizzazione delle relazioni con l'utenza (viaggiatori / fornitori dei commerci, ecc.) e gli impianti esistenti, considerando l'insieme dei perimetri di studio indicati.

Non sono da escludere proposte che prevedono un diverso posizionamento degli edifici, da quelli finora ritenuti.

4.4 PERIMETRI DI STUDIO

Attualmente il comparto del complesso "Stazione FFS" di Bellinzona si compone principalmente (elencate da Ovest verso Est) da:

a) Aree pubbliche antistanti gli edifici della "Stazione" e composti principalmente da:

AREE DI PROPRIETÀ FFS:

- . Park & Ride
- . Kiss & Ride
- . Settore posteggi privati FFS

AREE NON DI PROPRIETÀ FFS:

- . Viale Stazione / Lèon d'Or
- . Vicolo Nadi
- . Settore posteggi privati FFS
- . Piazza Stazione

- . Terminale e fermate Autobus Regionali e urbani
- b) Gli edifici (di proprietà FFS) che compongono la Stazione Viaggiatori + Servizi FFS:
 - . Corpo Nord (oggetto di prossima riattazione)
 - . Corpo Centrale (Atrio)
 - . Corpo Sud
 } Oggetto della presente procedura
- c) Sedime ferroviario (marciapiedi / sottopasso / fasce binari, ecc.)
- d) Via Pantera (di proprietà Comunale) e relativi posteggi pubblici

In base a quanto indicato al § 4.2 sono previsti:

- un "perimetro allargato" : per lo sviluppo degli "studi concettuali a carattere pianificatorio: urbanistico e dei trasporti", relativi alla 1ª tappa del "Mandato di studio parallelo" (MSP);
- un "perimetro ristretto" : per la "progettazione di massima" limitatamente agli edifici (Corpo Centrale + Corpo Sud) e relativa alla 2ª tappa del "Mandato di studio parallelo" (MSP)

come indicato nel § 3..

4.5 CONDIZIONAMENTI EDIFICATORI / SITUAZIONE DI DIRITTO EDILIZIO

Con i competenti Servizi Comunali e Cantionali sono stati discussi alcuni aspetti di natura edilizia, le cui risultanze saranno contenute nel "Capitolato di progettazione" relativo al MSP.

Successivi approfondimenti e chiarimenti potranno essere considerati nel corso dello sviluppo del MSP.

Fermo restando che le proposte dovranno giungere ad un progetto realizzabile.

Il progetto "Stazione +" comporta oltre al "Corpo Nord" (oggetto di prossima ristrutturazione) l'adeguamento del Corpo Centrale (Atrio) e del Corpo Sud, così da giungere ad una sistemazione globale del complesso edificatorio che si estende dalla passerella pedonale (sopra i binari) posta a Nord, fino alla testata del posteggio "Park & Ride" situato a Sud, a lato di Vicolo Nadi.

4.5.1 Edifici principali

La distinzione "Corpo Centrale/Corpo Sud" ha carattere indicativo e non vincolante per la progettazione che potrà spazialmente articolarsi in modo diverso, rispettando però contenuti e funzioni richieste.

Unità edificatoria	Funzione	Principali condizionamenti di progetto
A Corpo Nord	Attività amministrative FFS: uffici, sale riunioni, servizi igienici, centrale tecnica, ecc.	<ul style="list-style-type: none"> - Rispetto dell'edificio esistente (volumetria, facciate) - Intervento di tipo conservativo e limitato alla ristrutturazione interna
B* Corpo Centrale (Atrio Centrale e pensilina marciapiedi)	<ul style="list-style-type: none"> - Area coperta per interscambio viaggiatori / piccoli commerci, ecc - Accesso ai marciapiedi - Accesso ai commerci previsti nel Corpo Sud 	<ul style="list-style-type: none"> - Progetto adiacente (Corpo Nord) - Accesso a marciapiedi / sottopasso - Edificazione da coordinare con Corpo Sud + area esterna di interscambio trasporti
C* Corpo Sud	<ul style="list-style-type: none"> - Al PC: depositi/locali tecnici - Al PT: contenuti commerciali per terzi - Piani superiori: spazi amministrativi/ di formazione per FFS e ad uso Terzi 	<ul style="list-style-type: none"> - Edifici da coordinare con Atrio / pensilina marciapiedi - Ev. riorganizzare accesso posteggi (P&R) - Integrazione tale da non vincolare possibilità di uno sviluppo verso Sud dell'edificazione (area P&R)

* oggetto di MSP

4.5.2 Aree adiacenti

Con l'ammodernamento a "Stazione +", il complesso di edifici (Corpi Nord / Centrale / Sud) dovrà relazionarsi al sistema di trasporti / interscambio / trasbordo concernente l'area antistante.

Con particolare attenzione alle relazioni:

- traffico veicolare privato / trasporto pubblico (bus, treni, ecc)
- aree di sosta brevi / lunga durata (P&R)
- circolazione pedonale / collegamenti fra terminali e marciapiedi, ecc.

attraverso un miglioramento sostanziale dell'accessibilità ed una riqualifica urbanistica dell'area.

In particolare, prevedendo concetti che permettano una riorganizzazione realizzabile a tappe.

Questi concetti sono oggetto di studio e approfondimenti nella 1^a tappa del "Mandato di studio parallelo" (MSP).

Saranno apprezzate proposte caratterizzate dalla possibilità di messa in esercizio a tappe con un impegno finanziario contenuto e proporzionato alla realtà locale. In fine che, a breve termine, permettano tangibili miglioramenti integrati in un concetto generale, realizzabile a media/lunga scadenza.

4.5.3 Relazioni con l'esercizio ferroviario

La progettazione dovrà tener conto delle misure di sicurezza (distanze minime, altezza, ecc.) prescritte dall'infrastruttura (v. § 5.4.c2).

Andrà inoltre considerato quanto segue:

a) Accesso principale ai marciapiedi binari

È confermato il mantenimento della posizione dell'attuale sottopasso pedonale in accesso ai binari 2/3/4.

b) Miglioramenti accessibilità ai marciapiedi binari

Da parte dei Servizi FFS è previsto un accesso diretto da Viale Stazione al marciapiedi per il binario 3 in corrispondenza della scala posta in prossimità "Bavarese".

4.6 URBANISTICA / ARCHITETTURA / PROTEZIONE BENI CULTURALI

L'area della Stazione FFS di Bellinzona è attualmente frequentata giornalmente da oltre 10'000 di viaggiatori; ciò costituisce un potenziale interesse economico non trascurabile, che con la ricerca d'insediamento oltre ad attività commerciali, con quelle di servizi da affittare a terzi, che s'intende sviluppare per una crescita d'interesse generale.

Gli aspetti urbanistici/architettonici e di protezione dei beni culturali sono fondamentali per un simile sviluppo.

La flessibilità d'uso degli edifici, nonché una realizzazione a tappe sono aspetti da considerare.

Sarà compito dei progettisti definire il nuovo volume architettonico con il rinnovo dell'atrio (Corpo Centrale) e del Corpo Sud, rispettivamente la loro eventuale sostituzione con una nuova edificazione, nel rispetto dei limiti previsti dal PR.

Ciò considerando le funzioni/contenuti previsti e le relazioni con il sistema adiacente d'interscambio, come pure le numerose aree di carico/scarico per le attività commerciali.

Il mantenimento dell'attuale configurazione del Corpo Nord è confermato, mentre per quanto attiene al Corpo Centrale e quello Sud, non è da escludere la demolizione o parte di essi.

Nella concezione del nuovo intervento, occorrerà considerare le esigenze di contenuti così riassumibili.

a) Atrio / area di flusso viaggiatori

Il previsto aumento dei clienti viaggiatori e la nuova concentrazione di funzioni commerciali richiedono anche un ampliamento delle zone di circolazione e accesso alle strutture ferroviarie e commerciali.

Quest'area che deve essere in relazione con le zone d'interscambio ed i marciapiedi in accesso ai binari dev'essere prevista coperta.

Dovrà inoltre accogliere alcune attrezzature di supporto ai viaggiatori (biglietteria automatica, schemi di informazione, spazi vendita tipo "Take-away", ecc.).

b) Edificio commerciale / amministrativo

La superficie commerciale a piano terreno, deve permettere una flessibilità per la separazione dei diversi tipi di vendita (chiosco, negozi, farmacie, ecc.).

Il cantinato dovrà accogliere spazi per depositi, locali tecnici, montacarichi, ecc..

Nei nuovi piani della sopraelevazione dell'edificio Sud potranno prendere posto funzioni amministrative e di servizio (uffici, studi di professionisti o altro): anche a questi piani la flessibilità nella suddivisione eventuale degli spazi è garantita dalla possibile concentrazione dei servizi sanitari assieme al blocco scale con ascensore e nel contempo da una struttura portante interna mediante pilastri.

In sintesi occorre prevedere:

- superfici commerciali: 600 m²
- superfici ad uso amministrativo: 1'800 m²

c) Sistemazione esterna / collegamento con aree adiacenti

Sono da prevedere i necessari adeguamenti in accesso alle adiacenti funzioni: marciapiedi / PR / ecc.

L'estensione delle aree di circolazione protette (pensiline, ecc.) deve essere garantita.

La passerella pedonale posta sopra il fascio dei binari (collegamento Stazione-Daro) è stato oggetto di recenti interventi di manutenzione. Il suo mantenimento a lungo termine nell'attuale posizione non è da ritenere vincolante.

4.7 FUNZIONI / CONTENUTI

I futuri contenuti commerciali saranno precisati nel "Programma del Mandato di studio parallelo" (MSP); dovranno essere formulate indicazioni relative alle separazioni dei flussi viaggiatori da quelle per le forniture.

Come pure proposte volte a migliorare sostanzialmente l'attrattività all'intera area (commerciale + atrio) attraverso percorsi/spazi in cui venga favorita la luminosità naturale.

La funzionalità e spazi liberi rappresentano elementi importanti di richiamo e attrattività per l'utenza.

4.8 ECONOMICITÀ

La realizzazione di questo progetto è importante ed urgente; può però essere realizzata unicamente alla condizione di rientrare nel rispetto del quadro finanziario postulato.

La valutazione preliminare relativa ai costi dell'intervento è stimata attorno a ca. 10 mio fr. +/- 20% (CCC: 1,2,4 escluso IVA).

Nuove superfici / spazi

Gli investimenti da destinare al rinnovo della Stazione+ Bellinzona, saranno valutati dal Committente e definiranno il limite sostenibile entro cui operare.

Controllo dei costi

Il Committente si riserva di far verificare la "Stima dei costi" presentata dai progettisti a studi specializzati. I progettisti dovranno mettere a disposizione la necessaria documentazione (superfici, cubature, tipologia materiali, ecc.) per una razionale verifica.

Offerta d'onorario

In base ad uno specifico formulario, ogni Team dovrà presentare un'offerta d'onorario relativa alle prestazioni per le successive fasi (v. doc. 1 - § 2.13).

In caso di assegnazione, il Committente si riserva il diritto di intraprendere trattative.

4.9 REQUISITI / ESIGENZE GENERALI DI PROGETTAZIONE

- Sviluppo di un concetto urbanistico ed architettonico creativo che possa condurre a rappresentare/rinforzare questo punto significativo per la Città.
- Sviluppo di proposte qualitative e portate ad una visione verso il futuro e che possano mantenere nel tempo un valore aggiunto.
- Intervento che comporti in futuro contenuti oneri di gestione e manutenzione.
- Razionale recupero delle strutture / esistenti (punti di collegamento, allacciamento infrastrutture, ecc.).
- Buona protezione fonica da immissioni interne/esterne.
- Alta qualità degli spazi esterni coperti.
- Il progetto deve poter ottenere la licenza di costruzione.
- Costruzione che tenga conto della presenza delle linee FFS in esercizio.
- Edificazione nel rispetto delle esigenze ambientali (Minergie, ecc.).

4.10 RISPETTO DELLE LEGGI E NORMATIVE EDILIZIE / AMBIENTALI

- Rispetto di tutte le normative in vigore.
- Rispetto delle misure a favore dei disabili
- Rispetto delle indicazioni sulla sicurezza sul fuoco.
- Misure di sicurezza FFS da rispettare
- Le raccomandazioni dell'UPN/UMS sono da rispettare.

4.11 UTILIZZAZIONE

Il nuovo assetto edificatorio (Corpi Nord / Centrale / Sud) è destinato ad accogliere i servizi principali di supporto alla clientela viaggiatori, nonché alcuni spazi per attività di Servizi FFS, come pure per commerci e spazi amministrativi a favore di terzi. Questo riordino e assetto deve poter garantire di soddisfare tali funzioni per i prossimi decenni.

4.12 ARCHITETTURA

La tipologia dell'intervento deve corrispondere alle funzionalità previste, integrandosi con il Corpo Nord (oggetto di prossima ristrutturazione interna) e relazionata agli altri edifici adiacenti, come pure all'area d'interesse pubblico.

4.13 CONDIZIONI QUADRO

Altre condizioni quali:

- il "Piano dettagliato d'utilizzazione"
- il "Programma degli spazi e delle funzioni"
- i "Condizionamenti ambientali" (Rumore, Minergie, ecc.)
- le indicazioni dell'Ufficio Natura e Paesaggio (UPN) / Ufficio Monumenti Storici (UMS)
- ecc.

come pure i condizionamenti legati agli adiacenti progetti (Corpo Nord, ecc.) saranno precisati e raccolti nel "Programma del Mandato di studio parallelo" (MSP), che sarà consegnato agli studi preselezionati per il "Mandato di studio parallelo" (MSP). Saranno inoltre messi a disposizione gli studi e progetti finora eseguiti sul Comparto.

Le procedure d'approvazione di progetto devono seguire:

- Le direttive FFS in vigore
- La Legge Cantonale Edilizia (LE) e relative applicazioni / condizioni, ecc.
In particolare quelle indicate nel "Piano particolareggiato del Centro Storico" (PCRS - Bellinzona).

5.3 SCADENZE PROVVISORIE RELATIVE AL "MANDATO DI STUDIO PARALLELO" (MSP)

Introduzione al mandato (Forum)

Conferma scritta di partecipazione al "Mandato di studio parallelo" (MSP) da parte del Team	fine novembre 2009
Invio della documentazione ai Team prescelti	inizio dicembre 2009
Termine presentazione di domande in forma scritta	10.12.2009
Forum iniziale / risposte alle domande	17.12.2009

1a tappa: concetto urbanistico

Inizio elaborazione	18.12.2009
Workshop intermedio	03.02.2010
Consegna incarto	22.02.2010
Workshop: Presentazione/discussione con il "Collegio esperti"	24.02.2010

2a tappa: progetto architettonico

Inizio elaborazione	26.02.2010
Workshop intermedio	31.03.2010
Consegna incarto	26.04.2010
Workshop: Presentazione / discussione con il "Collegio esperti"	28.04.2010

Lavori conclusivi

Valutazione finale da parte "Collegio esperti"	05.05.2010
Rapporto conclusivo/proposta di prosecuzione	06-07.05.2010
Decisione ed informazione ai partecipanti	10-15.05.2010
Ev. presentazione pubblica	

Ulteriori scadenze (fasi successive)

Consolidamento "Progetto di massima"	entro fine giugno 2010
Progetto definitivo	entro ottobre 2010
Procedura di domanda di costruzione	nov. 2010 - genn. 2011
Esecuzione	2011 - 2013

5.4 DOCUMENTI MESSI A DISPOSIZIONE

Ai Team preselezionati sarà messa a disposizione la seguente documentazione.

A. Documentazione vincolante per il MPS

- A.1 "Programma del Mandato di studio parallelo" (MSP) (pdf + cartaceo)
- A.2 Basi contrattuali FFS (cartaceo)
- A.3 Base catastale informatica (dxf)
- A.4 Estratti "Piano Regolatore" (PRPCS) Bellinzona e relative Norme edilizie
- A.5 Concetto di utilizzo
- A.6 Preavvisi Servizi Cantionali / Comunali

B. Formulari messi a disposizione dal Committente (da ritornare compilati da parte dei Team)

- B.1 Formulario con dati caratteristici dei progetti (excel)
- B.2 Formulario composizione del Team
- B.3 Formulario "Offerta d'onorario"
- B.4 Modellino base

C. Informazioni complementari per il compito

- C.1 Studi e progetti comparto Stazione FFS
- C.2 Normative FFS (impiantistica / sicurezza)
- C.3 Programma Stazione+

Il Committente si riserva, secondo necessità, la consegna di altra documentazione.

I Team, secondo necessità dovranno autonomamente raccogliere (a proprie spese), le altre documentazioni necessarie per un corretto svolgimento del mandato.

Da osservare sono in particolare:

- documenti di carattere pianificatorio/trasporti, ecc. a livello Regionale/Cantonale e relative direttive;
- documentazione storica
- prescrizioni della Polizia del fuoco
- norme, direttive, raccomandazioni professionali (in particolare della SIA / VSS).

5.5 CONSEGNA DEL MODELLINO

Verrà precisato nel "Programma del Mandato di studio parallelo" (MSP).

5.6 DOMANDE E RISPOSTE ALLE DOMANDE

Verrà precisato nel "Programma del Mandato di studio parallelo" (MSP).

5.7 COLLOQUI INTERMEDI

In occasione dei Workshop (colloqui) si tratta di discutere/confrontare con il "Collegio di esperti" in merito alla fattibilità in base ai schizzi concettuali.

I progetti e relativa documentazione, vengono presentati seduta stante, dal Direttore di progetto (architetto).

Per ogni Team sono a disposizione due tabelloni (1.90 m / 1.25 m).
Altri mezzi di presentazione non sono ammessi.

I termini di svolgimento dei colloqui saranno precisati più avanti.

5.8 INOLTRO DELLA DOCUMENTAZIONE

La documentazione di cui al § 5.8.1, deve pervenire in busta chiusa e con la seguente dicitura:
"NON APRIRE: Stazione FFS-Bellinzona, att. arch. R. Rohrbach"

all'indirizzo seguente:

Ferrovie federali svizzere FFS
Immobili Development Centro Sud
Palazzo Stazione 1
6500 Bellinzona

entro e non oltre:

1a tappa: 22 febbraio 2010, ore 16⁰⁰

2a tappa: 26 aprile 2010, ore 16⁰⁰

La data del timbro postale non è determinante.
È da escludere una proroga di tale termine.

Per le **consegne effettuate di persona** (consegne brevi manu) all'ufficio nr. 202 della Divisione Immobili, al secondo piano del Palazzo Stazione 1, 6500 Bellinzona entro e non oltre le ore 16⁰⁰ delle summenzionate date.

I candidati sono responsabili del rispetto dei termini di consegna.
Il o la concorrente deve in ogni caso fornire la prova di aver inviato o consegnato la documentazione richiesta (v. § 5.8.1).

La documentazione dev'essere raccolta in contenitori/rotoli; altre forme non sono ammesse.
Un successivo inoltro di altra documentazione non è ammesso.

5.8.1 Documenti da consegnare

1a Tappa: Concetto urbanistico

Dovrà essere consegnata la seguente documentazione:

- [1] Elaborati grafici con visualizzazioni del concetto urbanistico:
 - . piani in scala 1:500 (massimo 2 tavole formato A0 con Nord in basso a sinistra);
 - . altri elaborati in 2D/3D (massimo 1 tavola formato A0).
- [2] Schemi e altro materiale illustrativo in merito al concetto sulla mobilità del trasporto pubblico e privato, rispettivamente alle modalità di realizzazione e alla funzionalità del nodo intermodale e, laddove necessario, anche delle sezioni tipo (scala 1:200/1:500; massimo 3 tavole formato A3).
- [3] Una **relazione tecnica** in formato A4 comprendente:
 - . gli elementi principali del concetto di sistemazione urbanistica e dei trasporti proposto;
 - . gli schemi illustrativi per ogni argomento (insediamenti, spazi pubblici, mobilità, ambiente, ecc.);
 - . i dati e gli indirizzi che, secondo il concetto di sistemazione proposto, sono acquisiti a livello di PR e quelli che necessitano di un ulteriore consolidamento a livello pianificatorio.

2a Tappa: Progetto architettonico

Dovrà essere consegnato:

- [1] Elaborati grafici su cartaceo (max. 6 tavole, formato A0) + incarto su formato ridotto (A3), contenenti:
 - . piano di situazione 1:200 (con le indicazioni delle sistemazioni esterne);
 - . piante/sezioni/facciate necessarie alla comprensione del progetto in scala 1:200 (è ammesso il colore).
- [2] Formulario con indici.
- [3] Indicazioni degli autori.
- [4] Offerta d'onorario (formulario).
- [5] Modellino.

Per le due tappe, tutti i documenti cartacei (in 3 copie) dovranno essere corredati da un supporto informatico (CD-Rom oppure DVD) contenente tutti gli elaborati prodotti in formato elettronico (pdf).

5.9 PRESENTAZIONE FINALE

I progetti dovranno essere presentati dal Direttore di progetto (architetto) al "Collegio di esperti" in base alla documentazione inoltrata.

Ulteriori mezzi di presentazione non sono ammessi.

I termini di svolgimento saranno precisati più avanti.

5.10 CONDIZIONI DI ATTRIBUZIONE DELLE FASI SUCCESSIVE

Ritenuto quanto indicato al § 1.6 del. doc. 1., le prestazioni successive al "Mandato di studio parallelo" (v. § 2.13 del doc. 1.) saranno attribuite in base a quanto indicato di seguito.

5.10.1 Criteri di valutazione del "Mandato di studio parallelo" (MSP)

Gli elementi relativi al "Mandato di studio parallelo" (MSP) saranno oggetto di valutazione in base ai seguenti criteri.

1A TAPPA: CONCETTO URBANISTICO / TRASPORTI [40%]

Urbanistica (60%)

- Adeguata interpretazione dello spazio e della sua completazione / organizzazione
- Qualità urbanistica / inserimento
- Semplicità/possibilità di realizzazione a tappe
- Contenimento di ev. conflitti con basi pianificatorie (PR, ecc.)

Trasporti (40%)

- Incisività nel considerare l'insieme del sistema (urbanistico/mobilità, ecc.)
- Funzionalità delle componenti della mobilità / interscambio

2A TAPPA: ARCHITETTURA [60%]

Architettura / protezione del paesaggio (50%)

- Concetto architettonico
- Ambiente e rispetto del paesaggio
- Immagine e potenziale di identificazione
- Qualità architettoniche dell'edificazione/proposte innovative/valorizzazione immagine per la Capitale (volte a creare uno spazio/edificazione di carattere significativo)
- Rispetto del programma / contenuti
- Flessibilità/adattabilità per futuri sviluppi
- Rispetto delle normative edificatorie e degli standards (Minergie, ecc.)
- Opportunità/rischi

Funzionalità/utilizzo (30%)

- Funzionalità degli spazi e della suddivisione delle superfici
- Organizzazione degli spazi
- Razionalità e funzionalità dei collegamenti interni (persone/mezzi)
- Funzionalità e razionalità delle principali componenti (facility Management)
- Attrattività alle zone di accesso/transito
- Accessibilità/attrattività dei flussi pedonali / commerciali
- Opportunità/rischi
- Prevedibilità di realizzazione tappe
- Idoneità per utilizzo commerciale
- Facilità di adattamento a future esigenze

Economicità (20%)

- Realizzabilità dei concetti commerciali
- Sopportabilità e relazione con la possibilità d'investimento
- Ridotti oneri di gestione e manutenzione
- Scelta di materiali opportuni

Per la valutazione finale, sarà considerata la seguente ponderazione:

- Concetto urbanistico/trasporti: 40%
- Architettura: 60%

Ogni sottocriterio è valutato con una nota (B) da 0 a 5, applicando la scala seguente:

Nota (B)	Valutazione
0	inadeguato / nettamente insufficiente
1	non adempie i requisiti
2	adempie parzialmente i requisiti
3	adempie i requisiti
4	adempie bene i requisiti
5	adempie molto bene i requisiti

La nota di valutazione ottenuta è moltiplicata per il peso del singolo sotto-criterio (BxG).
 La somma dei valori così ottenuti, conduce al punteggio complessivo (valore d'uso).
 Il punteggio (valore d'uso) risulta dalla somma dei punti soppesati.

5.10.2 Economicità

L'economicità, che si compone dell'offerta d'onorario per le prestazioni richieste (v. doc. 1 - § 2.13).

Criteri	Giustificativi
Offerta d'onorario per prestazioni	Composizione e calcolo dell'onorario (v. Formulario FFS)

5.10.3 Aggiudicazione

Il mandato relativo alle prestazioni successive al "Mandato di studio parallelo" (v. doc. 1 - § 2.13) verrà aggiudicato al Team che presenterà una proposta con *l'indice di economicità* più basso; dove *l'indice di economicità* è definito come rapporto tra *economicità* e *valore d'uso*.

$$\text{indice di economicità} = \frac{\text{economicità [CHF]}}{\text{valore d'uso [punti]}}$$

Per il "Collegio di esperti"

Bellinzona, 1. ottobre 2009

Giovanni Realini, (Presidente)
arch. SUP/OTIA (IM-DV-MS-TI) - Bellinzona

.....

Roger Rohrbach (Membro: rappr. Committente)
arch. dipl. ETH/SIA (IM-DV-MS) - Olten

.....

Remo Leuzinger (Membro: architettura)
arch. dipl. ETH/SIA - Lugano

.....

Marc Collomb (Membro: urbanistica)
arch. dipl. ETH/SIA - Losanna

.....

Paolo Fumagalli (Membro: paesaggio)
arch. dipl. ETH/SIA - Lugano

.....

Fabiola Nonella (Membro: pianificazione territoriale)
arch. dipl. ETH/SIA - Bellinzona

.....

Martino Colombo (Membro: mobilità)
ing. dipl. ETH/SVI, Bellinzona

.....

Giovanni Faul (Membro: rappr. Committente)
(IM-BW-S) - Bellinzona

.....

Valerio Galli (Membro: rappr. Committente)
arch. dipl. ETH/OTIA (I-PM-ZA) - Bellinzona

.....

Sostituto:

Rudolf Holzer (Membro: rappr. Committente)
arch. dipl. HTL/SIA (IM-DV-MS) - Olten

.....