

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

Stazione FFS a Bellinzona Quo vadis?

Le recenti informazioni relative al progetto di nuova stazione ferroviaria di Bellinzona suscitano parecchie preoccupazioni. L'approfondimento di alcuni documenti non consente di capire quale strada si sia imboccata e spiega questa interrogazione.

Premessa

Dal documento Programma del "Mandato di studio parallelo" (MSP) del 15.12.2009 si possono estrapolare queste indicazioni.

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

La sua particolare posizione e sviluppo nel contesto urbano é 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



...

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"**.*

Sia la parte costruita (Corpi Nord / Centrale / Sud) di tale comparto che quella libera a Sud (Park & Ride) 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.*

*In generale: una miglior attrattività del complesso destinato ai viaggiatori. In questo senso è 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.

...

4.6. URBANISTICA / ARCHITETTURA / PROTEZIONE BENI CULTURALI

...

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

...

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.

...

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

...

Collegio Esperti

- Arch. Giovanni Realini presidente
- Arch. Roger Rohrbach membro
- Arch. Remo Leuzinger membro
- Arch. Marc Collomb membro
- Arch. Paolo Fumagalli membro
- Arch. Fabiola Nonella membro
- Ing. Martino Colombo membro
- Sig. Giovanni Faul membro
- Arch. Valerio Galli membro

Domande

1. Com'è possibile che il collegio di esperti costituito da rinomati professionisti che ha allestito il bando di concorso nel dicembre 2009, venga smentito in modo così crasso a oltre tre anni di distanza dal concorso, dalla Commissione federale dei monumenti storici e dalla Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio?
2. In tutta la Svizzera le stazioni sono state rifatte secondo le moderne esigenze del trasporto pubblico. Se il vecchio stabile non era confacente, è stato demolito a favore di un nuovo progetto di almeno pari dignità architettonica. Come mai quanto è stato possibile altrove non è possibile in Ticino?
3. Il comunicato stampa delle FFS del 29 novembre 2012 indica che il nuovo progetto dovrà prevedere il mantenimento dell'edificio principale e comunque si dovrà procedere alla demolizione dello stabile di servizio. A quali condizioni quanto è contestato al progetto abbandonato sarà invece concesso al nuovo? Quali garanzie esistono per non ritrovarsi al punto di partenza?

4. Già il mandato del 2009 indicava quanto indicato dal recente comunicato stampa e cioè che la nuova stazione di Bellinzona avrebbe dovuto rappresentare la porta del Ticino della nuova trasversale alpina grazie a un progetto di alto valore architettonico. Non ritiene il Consiglio di Stato sussista una certa incoerenza tra queste enunciazioni ambiziose e il limite restrittivo dato dalle commissioni federali?
5. Dopo aver speso oltre due milioni in onorari, fatti innumerevoli approfondimenti e impostato il progetto secondo le esigenze del Piano dell'agglomerato del bellinzonese (PAB), non vi è il rischio di buttare alle ortiche il lavoro serio fatto sinora per una soluzione raffazzonata figlia della fretta e di una procedura completamente diversa dal concorso di idee?
6. In considerazione della qualità dell'architettura ticinese, Ticino che dispone di una propria Accademia di architettura, quali garanzie esistono per l'elaborazione di un progetto che sia rappresentativo delle nostre peculiarità storiche e culturali?
7. Di fronte alle oggettive difficoltà procedurali, come si può ragionevolmente pensare che un nuovo concorso a inviti, lanciato nel primo trimestre del 2013, riesca a consegnare una nuova stazione entro il 2015?
8. La contemporaneità delle discussioni tra i destini delle Officine e il progetto di nuova stazione potrebbe far sorgere il dubbio che i due temi non siano indipendenti. Il Consiglio di Stato può assicurare che da parte delle FFS non siano state esercitate pressioni per una libertà di manovra sul tema stazione in considerazione del sempre delicato argomento del polo tecnologico?

Bixio Caprara
Delcò Petralli - Galusero - Malacrida
Minotti - Morisoli - Savoia