

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Signor
Bixio Caprara
e cofirmatari
Deputati al Gran Consiglio

Interrogazione 6 dicembre 2012 no. 298.12 Stazione FFS a Bellinzona "Quo vadis"?

Signori deputati,

come correttamente richiamato nel testo della vostra interrogazione, nell'autunno del 2009, le Ferrovie Federali svizzere, in accordo con Cantone e Città di Bellinzona, hanno dato avvio ad una procedura di mandato di studio parallelo per l'elaborazione di un progetto di rinnovo della Stazione di Bellinzona, da realizzarsi in vista dell'apertura del tunnel di base di Alp Transit (2016). La procedura scelta, a differenza di un concorso d'architettura ai sensi della norma SIA 142, prevede l'invito di più progettisti, selezionati dal committente in funzione di specifiche referenze. I partecipanti elaborano le loro idee di progetto sulla base di un capitolato d'onori, mantenendo i contatti con la committenza ed un gruppo di esperti nominato da quest'ultima. Al termine della procedura viene scelto il progetto ritenuto più idoneo.

Nell'estate 2010 il progetto del team STAZ_BE_2013 è stato identificato, tra i quattro presentati, come quello migliore per il proseguimento della progettazione. Le FFS hanno dunque incaricato lo stesso team di effettuare i necessari approfondimenti.

Seguendo delle direttive interne, le stesse Ferrovie, in accordo con l'Ufficio federale della cultura (UFC), hanno sottoposto il progetto per preavviso alla Commissione federale dei monumenti storici (CFMS) e alla Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio (CFNP). Le due commissioni hanno rassegnato un preavviso congiunto fortemente critico e negativo. Le riserve in esso contenute riguardano il carattere eccessivamente dominante del nuovo edificio rispetto a quello dello stabile viaggiatori (edificato nel 1874-76 e riconosciuto come bene culturale protetto) ed al contesto urbanistico del quartiere di fine ottocento, riconosciuto, unitamente al centro storico della città, come oggetto d'importanza nazionale nell'inventario degli insediamenti da proteggere, ISOS. Criticata è stata inoltre la scelta di demolizione completa dell'edificio di servizio, edificato nel 1901-1905, giudicato parte integrante del complesso storico della stazione da tutelare.

Tale presa di posizione ha ovviamente suscitato la viva preoccupazione di tutti gli attori in gioco: le FFS, il Cantone e la città di Bellinzona. Il tema è diventato oggetto di intense discussioni e di incontri, che hanno coinvolto i vertici delle Ferrovie, il Municipio di Bellinzona, il Dipartimento del Territorio e lo stesso Consiglio di Stato. L'impegno attivo profuso da tutti per identificare un punto d'incontro che permettesse di sbloccare la situazione, non ha purtroppo portato ai risultati sperati. Le FFS - quale committente e diretto responsabile non solo della

progettazione, ma anche della realizzazione e del finanziamento dell'opera - hanno dunque deciso, a fine novembre 2012, di abbandonare il progetto del team STAZ_BE_2013, ritenendo troppo elevato il rischio di vedere sfumare l'obiettivo temporale di avere, entro il 2016, una stazione adatta alle esigenze poste dall'entrata in esercizio del tunnel di base.

L'abbandono del progetto è stato immediatamente accompagnata dalla presentazione di una nuova strategia ed un programma di lavoro aggiornato. Nel mese di gennaio è stata così attivata una procedura ad invito per un'idea di progetto ed un'offerta d'onorario. In un primo momento le FFS erano intenzionate ad invitare soltanto gli stessi team già selezionati nel primo bando di concorso del 2009. Al fine di ottenere un numero di idee progettuali più elevato e a seguito di alcune rinunce, l'invito è stato esteso anche ad altri team di architetti. Tutti i gruppi invitati sono attivi in Ticino. Un collegio d'esperti - costituito da rappresentanti della committenza, del Cantone, della città e dell'Ufficio federale della cultura - sarà chiamato ad esprimere un giudizio sui risultati presentati. Le FFS decideranno di conseguenza con quale team di progettisti procedere per l'elaborazione del progetto di massima, che sarà oggetto di una procedura di domanda di costruzione da attivarsi entro la fine del 2013.

Le FFS hanno assicurato il coordinamento tra la parte nuova della stazione con la ristrutturazione dell'edificio viaggiatori e la progettazione del nodo intermodale.

Pure garantito sono il livello d'investimenti, uguale a quello previsto per il progetto abbandonato, ed una qualità architettonica elevata. Entrambi questi aspetti rivestono un'importanza primaria per il Cantone e per la città: lo scrivente Consiglio ritiene in particolare irrinunciabile la presentazione di un progetto che sappia caratterizzare in maniera forte e convincente, anche e soprattutto in chiave moderna, la futura stazione di Bellinzona. In quest'ottica la conservazione dei valori culturali degni d'essere preservati, andrà combinata con soluzioni progettuali, anche innovative, di ricercata qualità.

Nel merito delle singole domande, rispondiamo come segue:

- 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?**

Il giudizio di entrambe le commissioni, fatto proprio dall'Ufficio federale della cultura, si fonda su criteri soprattutto di conservazione dei beni culturali, che solo in parte sono stati considerati dal collegio di esperti costituito nel 2009. Quest'ultimo, infatti, ha operato facendo riferimento, oltre alle riconosciute competenze dei suoi membri, al bando di concorso utilizzato come base per la progettazione, che lasciava un margine di scelta piuttosto ampio ai team inviati, in particolare per quanto riguarda la conservazione dello stabile di servizio, oggetto, tra altri aspetti, delle censure delle commissioni federali.

- 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?**

Ogni progetto rappresenta un caso che va esaminato singolarmente in funzione dell'importanza non soltanto del complesso che costituisce la stazione vera e propria, ma anche del contesto in cui la stessa si colloca. Va rilevato che nel corso degli anni è aumentata la sensibilità riguardante la conservazione degli aspetti monumentali. Recenti sentenze hanno inoltre aumentato il peso giuridico di tali aspetti: si richiama in particolare la recente sentenza DTF 135 II 209 (Rüti), con il quale il Tribunale federale, dopo anni di dibattiti, ha precisato (e reso più incisiva) la portata dell'Inventario degli insediamenti da proteggere (ISOS). Inventario che ha

svolto un ruolo importante nel giudizio delle commissioni e dell'ufficio federale della cultura del progetto STAZ_BE_2013.

- 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?**

Il bando di concorso 2012, legato alla procedura d'offerta d'onorario avviata in gennaio, precisa quali siano i condizionamenti posti ai team di progettisti. Del complesso della stazione, potrà essere demolita la parte centrale, che comprende la tettoia, il frontone verso la piazza e i due corpi laterali aggiunti allo stabile viaggiatori (a nord, attuale biglietteria) e allo stabile di servizio (a sud, attuale chiosco). Sempre secondo il citato bando, quest'ultimo stabile potrà essere trasformato ed integrato, nella sua estensione originale, in un progetto che conferisca una nuova immagine/identità del complesso della stazione, che dovrà presentare anche elementi di modernità per rapporto all'esistente, che ne marchino l'importanza e la rappresentatività quale prima stazione Alp Transit a sud del Gottardo.

La maggior attenzione agli aspetti segnalati dalle commissioni e dall'ufficio federale della cultura, abbinata agli elementi appena descritti, costituiscono una buona premessa per permettere di sviluppare un progetto di stazione di qualità, attorno al quale costruire un ampio consenso.

- 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?**

Come evidenziato nella precedente risposta, la premesse per un progetto di qualità possono essere garantite anche nella procedura appena attivata dalle FFS. Il Governo riconosce che le condizioni quadro si sono fatte più difficili, soprattutto per la tempistica oggettivamente molto stretta, che va tuttavia assolutamente rispettata per il perseguimento di un obiettivo – quello della stazione di Bellinzona rinnovata entro il 2016 – non solo prioritario, ma irrinunciabile per l'intero Cantone. D'altra parte tali condizioni sono frutto non dell'improvvisazione o di una volontà, ma di oggettive ed indesiderate difficoltà che, nonostante gli sforzi profusi, non è stato possibile superare altrimenti.

L'attenzione alle nostre peculiarità storiche e culturali, al pari della qualità di progetto, sarà garantito in primo luogo dalla provenienza ticinese di tutti i team di progettisti invitati, le cui capacità professionali sono note e apprezzate. Inoltre, il Dipartimento del Territorio e lo scrivente Consiglio, insieme alla città, veglieranno affinché gli ambiziosi obiettivi di qualità siano effettivamente perseguiti.

Infine, lo scrivente Consiglio conferma come le misure previste dal PAB, in particolare il nodo intermodale, sono coordinate con l'attuale fase di progettazione e non sono pertanto in alcun modo compromesse.

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?

L'impegno e le forze messe in campo dalla committenza hanno finora garantito il rispetto del programma presentato a fine novembre, che prevede l'elaborazione di un progetto di massima e l'attivazione della procedura edilizia entro la fine del 2013. L'avvio dei lavori è programmato per l'inizio del 2015, mentre la messa in esercizio è fissata per il mese di settembre del 2016. Si tratta indubbiamente di un programma serrato, ma indispensabile per l'importante posta in gioco.

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?

La contemporaneità delle discussioni relativa ai due temi è del tutto casuale: lo scrivente Consiglio assicura che gli stessi sono pertanto trattati in modo indipendente e che nessuna pressione è stata esercitata da parte delle FFS nel senso citato dalla domanda.

Vogliate gradire, signori deputati, l'espressione della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:

Il Cancelliere:

M. Borradori

G. Gianella

Copia:

- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità
- Sezione dello sviluppo territoriale