

Il Consiglio di Stato

Signor
Matteo Pronzini
Deputato al Gran Consiglio

Interrogazione 28 novembre 2016 n. 186.16 Alcune domande sul nodo intermodale Stazione FFS di Bellinzona

Signor deputato,

lei fa riferimento al messaggio del 6 luglio 2016 con il quale questo Consiglio ha sottoposto al Gran Consiglio una richiesta per un credito lordo di 25,4 mio. di franchi per la realizzazione del nodo intermodale della stazione FFS di Bellinzona.

Con Rapporto del 13 settembre 2016 la Commissione della gestione e delle finanze ha raccomandato al Parlamento l'approvazione del relativo Decreto legislativo, ciò che è puntualmente avvenuto nella seduta del 10 ottobre 2016.

Nella sua introduzione riprende il testo di un articolo pubblicato sulla Regione, in cui si criticano le modalità che hanno condotto alla scelta del progetto di sistemazione della stazione di Bellinzona, nel frattempo realizzato. Giova in questa sede richiamare le tappe principali di questo percorso, rivelatosi particolarmente impegnativo e non privo di difficoltà.

Le FFS avevano elaborato, nel 2007, un primo progetto, che fu tuttavia bocciato due anni dopo dal Cantone in sede di procedura edilizia. Al fine di superare questo conflitto, le FFS, in accordo con il Cantone e la città di Bellinzona, decisero di affrontare la progettazione della nuova stazione attraverso l'innovativa procedura del mandato di studio in parallelo, richiamandosi alla norma SIA 143, che nella sostanza promuove il confronto tra diverse possibili proposte di intervento allestite da alcuni gruppi interdisciplinari di progettisti. Con una fase di prequalifica le FFS, in qualità di committenti, hanno invitato a partecipare quattro gruppi di progettisti. Il progetto selezionato come migliore e scelto dalle FFS fu quello del Consorzio StazBE2013, del team Orsi & Associati. Esso prevedeva la ristrutturazione degli edifici storici principali, una nuova costruzione in sostituzione dello stabile di servizio ed il collocamento del nodo intermodale negli spazi a sud, lungo vicolo Nadi.

Nel maggio del 2012, in sede di esame del progetto di massima della stazione elaborato dal team Orsi & Associati, le Commissioni federali della natura e del paesaggio (CFNP) rispettivamente dei monumenti storici (CFMS) rassegnarono un preavviso negativo sul nuovo volume edificatorio previsto.

Le FFS, dopo essersi consultate con l'Ufficio federale della cultura, il Cantone e la città di Bellinzona, viste le difficoltà procedurali e l'incerta tempistica che ne derivava, decisero di abbandonare il progetto e di lanciare un nuovo mandato di studio in parallelo, allargando l'invito, oltre che ai partecipanti al mandato precedente, ad altri gruppi.

Il compito assegnato ai gruppi prescelti riguardava esclusivamente la progettazione della stazione, segnatamente la sostituzione dell'atrio e la trasformazione dello stabile di servizio. L'ubicazione del nodo intermodale non era oggetto del nuovo mandato, poiché la proposta del team Orsi & Associati era stata valutata positivamente da tutti gli attori in gioco e aveva nel frattempo dimostrato, attraverso uno studio di fattibilità, di soddisfare pienamente le esigenze urbanistiche e quelle funzionali della mobilità.

Il collegio di esperti, che ha accompagnato il lavoro, rassegnò il proprio rapporto conclusivo prima dell'estate 2013 e le FFS, l'8 agosto dello stesso anno, scelsero e presentarono il progetto giudicato migliore: quello degli architetti Snozzi-Malisia.

L'idea progettuale, oltre a quanto previsto dal capitolato d'onori, conteneva anche dei riferimenti alla sistemazione della piazza e ad un'eventuale collocazione del nodo intermodale sotto di essa. Il collegio di esperti giudicò interessante il principio di una sistemazione unitaria della piazza, ma reputò molto problematica e sostanzialmente non fattibile lo spostamento del nodo intermodale in sotterranea.

Sulla base di questi elementi le FFS, la città di Bellinzona ed il Cantone programmarono in modo coordinato le fasi successive dei lavori, così da poter realizzare il progetto della stazione entro i tempi previsti e, nel contempo, elaborare il progetto definitivo del nodo intermodale.

Nonostante le difficoltà procedurali riscontrate, è stato possibile rinnovare la stazione di Bellinzona con un progetto di qualità, rispettando le tempistiche legate all'apertura della galleria di base del Gottardo. Nel contempo sono oggi date le premesse per realizzare anche il nodo intermodale entro la messa in esercizio della galleria di base del Monte Ceneri, conformemente a quanto previsto dal Programma di agglomerato del Bellinzonese.

Qui di seguito la risposta alle sue domande.

- 1. Il progetto per il "nodo intermodale" presso la stazione FFS di Bellinzona, in consultazione, rispetta la regola secondo cui chi scende dal treno deve raggiungere il "nodo intermodale" entro 3 minuti?**

Non esiste una regola generale secondo cui il nodo intermodale deve essere raggiunto in tre minuti. Ogni progetto va collocato nel suo contesto specifico cercando soluzioni che permettano di garantire coincidenze snelle e comode.

- 2. Il progetto per il "nodo intermodale" riprende la soluzione contenuta nel precedente concorso vinto dagli architetti Orsi & Associati, per altro abbandonato?**

Il progetto del "nodo intermodale" riprende nella sua impostazione di base il progetto allestito dagli architetti Orsi & Associati.

- 3. Il progetto degli architetti Snozzi-Malisia, che aveva vinto il terzo e ultimo concorso relativo al comparto Stazione FFS di Bellinzona conteneva illuminanti proposte per il "nodo intermodale" che non sono state considerate, né nella fase di giuria né successivamente?**

Come indicato in precedenza, il progetto degli architetti "Snozzi-Malisia" è stato prescelto dalle FFS nel quadro del secondo mandato di studio in parallelo, volto a proporre una soluzione per il rinnovo dell'edificio della stazione viaggiatori in grado di superare il preavviso negativo congiunto della Commissione federale dei monumenti storici e di quella per la protezione della natura e del paesaggio. Le stesse Commissioni non avevano infatti ritenuto conforme alle caratteristiche del luogo la soluzione proposta nel mandato precedente dagli architetti Orsi & Associati. A seguito di questa opposizione di notevole rilievo le FFS si sono dunque indirizzate su una soluzione di tipo conservativo mantenendo la struttura dell'edificio ottocentesco.

Nelle condizioni poste agli architetti invitati a partecipare al secondo mandato di studio parallelo è stato inserito il vincolo di attenersi a proposte circoscritte all'edificio viaggiatori e di rispettare l'impostazione del nodo intermodale ubicato a sud dell'edificio stesso, che soddisfa le esigenze per un impianto funzionale, sicuro e finanziariamente sostenibile.

- 4. Il progetto degli architetti Snozzi-Malisia permetteva di raggiungere il “nodo intermodale” in modo veloce, semplice, sicuro, economico e a basso costo tramite il sottopasso esistente che collega i binari?**

Si rimanda alla risposta precedente.

- 5. Il progetto degli architetti Snozzi-Malisia propone la separazione del flusso dei pedoni, che dalla stazione si muovono verso la città e viceversa, dal traffico dei mezzi pubblici e privati?**

È innanzitutto opportuno dare qualche indicazione sul flusso di pedoni prognosticato per la stazione. Entro il 2025 si prevedono attorno ai 21'000 utenti al giorno che iniziano/terminano il loro viaggio in treno a Bellinzona (esclusi dunque i passeggeri in coincidenza con altri treni). Di questi ca. 4'000 faranno interscambio con linee bus, che in parte si fermeranno sul piazzale della stazione (linee in transito) e in parte si attesteranno presso il nuovo terminale. Gli utenti che si spostano tra la stazione FFS e il nuovo terminale bus possono essere quantificati in ca. 2'000 unità: ossia ca. il 10% dell'intera utenza. Per completezza occorre anche precisare che altri 1'300 utenti ca. delle linee bus arrivano direttamente a piedi dal comparto della stazione rispettivamente ripartono a piedi e altri 700 ca. trasbordano tra linee bus.

La parte preponderante degli utenti dei servizi ferroviari – ca. 17'000 passeggeri al giorno – arriveranno a piedi dalla città rispettivamente ripartiranno a piedi.

I passeggeri che devono trasferirsi tra la stazione FFS e il nuovo terminale bus rappresentano dunque solo una componente secondaria dell'intera utenza FFS. Inoltre occorre osservare che il binario 1 – situato lato città e quindi raggiungibile senza l'utilizzo dell'ipotetico sottopasso pedonale – continuerà anche in futuro a svolgere una funzione importante per il traffico regionale.

Fatte queste premesse rispondiamo che la sistemazione del fabbricato viaggiatori, così come realizzato da FFS, vuole orientare innanzitutto l'utenza verso la piazza della stazione che, con il progetto Orsi & Associati, costituirà un vero e proprio “biglietto da visita” della Città. La rampa già realizzata da FFS a fianco del binario 1, permette inoltre di offrire un ulteriore collegamento interessante tra i marciapiedi centrali (binari 2, 3 e 4) e il terminale bus, rispettivamente la città.

- 6. Il progetto degli architetti Snozzi-Malisia permette di togliere il traffico dei mezzi pubblici e privati dal viale Stazione, fatta eccezione per il tratto che collega via Pellandini con via Daro?**

Il progetto Snozzi-Malisia, andando oltre quanto previsto dal secondo mandato di studio in parallelo, ha ipotizzato (senza tuttavia entrare in nessun dettaglio tecnico per la sua fattibilità) una diversa impostazione del nodo intermodale, postulando la realizzazione in sotterranea del terminale dei bus e dei parcheggi delle autovetture a nord dello stabile viaggiatori.

Il progetto del team Orsi & Associati prevede una drastica riduzione del traffico lungo viale Stazione attraverso l'introduzione di un senso unico e una modifica delle modalità di accesso.

- 7. Gli uffici cantonali e cittadini di competenza e la Commissione Regionale dei Trasporti Bellinzonesi hanno confrontato e verificato le proposte contenute nel progetto Snozzi-Malisia con il progetto di “nodo intermodale” in consultazione?**

Cantone, Città e Commissione regionale dei trasporti hanno sostenuto l'impostazione degli architetti “Orsi e Associati”, che permette di raggiungere gli obiettivi riguardanti la mobilità (gestione adeguata dei flussi pedonali, funzionalità dell'interscambio, riordino della viabilità nel comparto stazione) e la sistemazione urbanistica nel rispetto dei vincoli economici. Questa convinzione deriva da una valutazione di soluzioni alternative, tra cui anche quella di un

terminale bus sotto il piazzale della stazione. Per quest'ultima soluzione, oltre ai costi insostenibili dovuti alla presenza di importanti infrastrutture sotterranee, la valutazione ha evidenziato una geometria insufficiente che sarebbe fortemente limitante per l'esercizio (possibilità di sosta insufficienti, transito delle linee in un solo senso, ecc.) con la conseguente impossibilità di attuare l'offerta di trasporto pubblico prospettata. L'ipotesi di una realizzazione in sotterranea appare inoltre superata dai moderni concetti trasportistici e urbanistici. Oggi in ambito urbano, dove è possibile, si tende a far convivere flussi pedonali e veicolari, ad esempio tramite l'istituzione di una "zona incontro" come previsto in questo caso ed evitando di relegare la gente a muoversi e aspettare in aree sotterranee.

8. Le FFS Immobili, le autorità cantonali e cittadine e la Commissione Regionale dei Trasporti hanno negato (impedito) l'esposizione pubblica e la pubblicazione dei progetti che avevano partecipato al terzo concorso relativo al comparto Stazione FFS di Bellinzona?

La gestione dei mandati di studio in parallelo è stata assunta da FFS-Immobili così come tutte le decisioni riguardo alla scelta della soluzione definitiva e alle modalità realizzative.

Né le Autorità cantonali né quelle cittadine hanno esercitato pressioni riguardo alle modalità per l'informazione al pubblico sui risultati dei mandati di studio in parallelo. L'impostazione del nodo di interscambio è parte integrante del PAB e come tale è stata a suo tempo resa pubblica.

9. È illegale impedire l'esposizione dei progetti che hanno partecipato a un concorso di architettura pubblico?

Non si è trattato di un concorso di architettura pubblico, ma di un mandato di studio in parallelo sotto la committenza delle FFS. Per il resto rinviamo alla risposta precedente.

L'elaborazione della presente risposta ha richiesto complessivamente quattro ore lavorative ai servizi coinvolti.

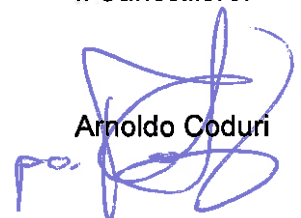
Voglia gradire, signor deputato, l'espressione della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:


Manuele Bertoli

Il Cancelliere:


Arnaldo Coduri

Copia:

- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch; marco.molinari@ti.ch)
- Divisione delle costruzioni (dt-dc@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)
- Sezione dello sviluppo territoriale (dt-sst@ti.ch)