

Stazione, deputati critici con le Ffs

Interrogazione al governo sulla decisione di azzerare il lavoro svolto dal 2009 col Mandato di studio parallelo

Il 'fare e disfare' operato negli ultimi quattro anni dalle Ffs riguardo all'intenzione di ristrutturare e ampliare la stazione di Bellinzona non solo non è piaciuto ai 15 consiglieri comunali che alcuni giorni fa hanno interpellato il Municipio difendendo il progetto premiato nel 2010, ma non piace nemmeno a sette granconsiglieri bellinzonesi (primo firmatario Bixio Caprara) che esprimono perplessità in un'interrogazione inviata al Consiglio di Stato.

La decisione criticata è quella di cancellare con un colpo di spugna il progetto di massima elaborato dallo studio di architettura Orsi & Associati che nel 2010 ha vinto il concorso d'idee indetto dalle stesse Ffs. Il progetto prevedeva, come richiesto dal mandato, il mantenimento e la ristrutturazione dell'edificio protetto di fine Ottocento, situato a nord, il rifacimento della parte centrale (atrio) e l'aggiunta a sud di un nuovo corpo, nel caso specifico proposto sotto forma di grande padiglione trasparente.

Il collegio di esperti

Nel 'Mandato di studio parallelo' del dicembre 2009 – evidenziano i deputati rivolgendosi al governo – il collegio di esperti incaricato dalle Ffs di elaborarlo sosteneva che "l'attuale qualità delle edificazioni non è soddisfacente. In particolare il corpo sud, dove gli spazi e le dimensioni limitano l'incremento di nuovi contenuti". Pure la zona centrale dell'atrio, "seppure condizionata dal sottopasso in accesso ai binari, necessita di una ridefinizione organizzativa e



Forti dubbi sul fatto che si riesca a ristrutturare (fine 2015) e costruire a nuovo (2016) in tempo per AlpTransit

di miglioramento del flusso viaggiatori". Si chiedeva insomma una "miglior attrattiva del complesso destinato ai viaggiatori". In questo senso veniva chiesto "un concetto di edificazione significativo e di elevata qualità architettonica, tale da poter soddisfare anche gli ambiziosi obiettivi di natura commerciale". Quindi il mandato di studio non riteneva indispensabile il mantenimento della suddivisione in corpo centrale e corpo sud. Peraltro era ritenuta "determinante per la riuscita del progetto" una nuova immagine/identità del complesso.

A scanso di equivoci il mandato di studio evidenziava che gli aspetti urbanistici/architettonici e di protezione dei beni culturali "sono fondamentali per un simile sviluppo". Perciò "sarà com-

pito dei progettisti definire il nuovo volume architettonico con il rinnovo dell'atrio e del corpo sud, rispettivamente la loro eventuale sostituzione con una nuova edificazione, nel rispetto dei limiti previsti dal Pr". Veniva invece imposto il mantenimento del corpo ottocentesco a nord.

'Come mai solo in Ticino?'

Ora, considerato il dietrofront delle Ffs, alcune domande s'impongono. Com'è possibile – scrivono i sette deputati – 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 monu-

menti storici e dalla Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio? In tutta la Svizzera, infatti, le stazioni sono state rifatte secondo le moderne esigenze del trasporto pubblico: come mai non è possibile fare lo stesso in Ticino?

Nel comunicato stampa congiunto Ffs-Consiglio di Stato dello scorso 29 novembre si dice che il nuovo progetto dovrà prevedere il mantenimento dell'edificio principale e comunque si dovrà procedere alla demolizione dello stabile di servizio. Domanda: a quali condizioni quanto è contestato al progetto abbandonato sarà invece concesso al nuovo? Quali garanzie esistono per non ritrovarsi al punto di partenza?

Peraltro, 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. Vi è dunque incoerenza tra queste enunciazioni e il limite restrittivo dato dalle commissioni federali?

I granconsiglieri ricordando pure che finora sono stati spesi oltre due milioni di franchi in onorari, fatti innumerevoli approfondimenti e impostato il progetto secondo le esigenze del Programma di agglomerato del Bellinzonese, chiedono se non vi sia il rischio di "buttare alle ortiche il lavoro serio fatto finora, lasciando il posto a una soluzione raffazzonata figlia della fretta e di una procedura completamente diversa dal concorso di idee". E quanto alla tempistica, "come si può pensare che un nuovo concorso a inviti, lanciato nel primo trimestre 2013, riesca a consegnare la ristrutturazione dell'edificio principale entro la fine del 2015, come ipotizzato da Ffs e governo?"

Pressioni e libertà di manovra

Infine suscita perplessità fra i granconsiglieri la contemporaneità delle discussioni tra i destini delle Officine e il progetto di nuova stazione. I deputati dubitano che i due temi non siano indipendenti. Il governo 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?