

Il complesso delle Officine FFS di Bellinzona

Dati storici e beni culturali



ETH Zürich – e-pic Bildarchiv Online - segnatura SIK_01-000420

Ufficio dei beni culturali Bellinzona – 28 febbraio 2019

Indice

Il presente rapporto intitolato *Il complesso delle Officine FFS di Bellinzona. Dati storici e beni culturali* è costituito dai seguenti documenti:

1. Dati storici, Ufficio beni culturali, 28.02.2019
2. Hauptwerkstätte Bellinzona, Fachstelle für Denkmalpflege SBB (Marianne Tauber), 27.07.2018.
3. Protezione ai sensi della LBC, Ufficio beni culturali, 28.02.2019
4. Scheda "Bellinzona. Officina per le riparazioni FFS – La Cattedrale", Ufficio beni culturali, 23.09.2016
5. Scheda "Bellinzona. Quartiere San Giovanni", Ufficio beni culturali, 23.09.2016
6. ISOS, Ufficio beni culturali, 28.02.2019

Si ricorda che la scheda redatta dalla Fachstelle für Denkmalpflege SBB dovrà essere completata sulla base di una ricerca di documenti storici, grafici e fotografici negli archivi storici delle FFS, così come richiesto dalla Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità a FFS Divisione Immobili con lettera del 20 febbraio 2019.

Dati storici

1. Introduzione

Da 135 anni il comparto delle Officine FFS è intimamente legato alla storia sociale, economica e urbanistica della città di Bellinzona. Infatti il 2 aprile 1884 il comune di Bellinzona firmò una convenzione con la Gotthardbahn, ovvero la Società Ferrovia del Gottardo, con la quale si stabilì che l'ubicazione delle centrali officine per le riparazioni – chiamate in origine anche *Atelier* – sarebbe stata a Bellinzona, designata capitale stabile del Canton Ticino nel 1878. Questa scelta, ampiamente discussa, offriva numerosi vantaggi all'azienda ferroviaria: le Officine di Bellinzona, destinate alla riparazione e manutenzione del materiale rotabile, sarebbero sorte quasi esattamente a metà della rete della ferrovia dell'asse del Gottardo (Milano-Lucerna), crocevia delle linee internazionali; inoltre il clima della città era favorevole; l'operazione era anche conveniente dal punto di vista economico grazie ai bassi costi per i materiali di costruzione, per la manodopera, per il vitto e per l'alloggio dei lavoratori; il comune disponeva inoltre di buone infrastrutture, quali una rete viaria efficiente (la strada cantonale d'accesso al borgo medioevale era stata realizzata tra il 1805 e il 1818), l'imponente Caserma o il nuovo ospedale da poco costruito; infine il Municipio di Bellinzona si era impegnato ad assicurare l'insegnamento della lingua tedesca ai figli degli impiegati della ferrovia fondando una scuola nei pressi delle officine (mapp. 1119).

2. L'ubicazione

Fino al XIX secolo il territorio a nord del nucleo storico medioevale di Bellinzona era destinato all'agricoltura e attraversato da antiche vie di comunicazione. Non era un'area vuota: come hanno dimostrato i ritrovamenti archeologici avvenuti in occasione della costruzione della linea ferroviaria negli ultimi decenni del XIX secolo la collocazione delle necropoli protostoriche (necropoli dell'età del Ferro presso la chiesa di San Paolo di Arbedo e di Via Cancelliere Molo¹) seguiva verosimilmente l'antichissimo tracciato della via pedemontana, denominata in epoca medievale Via Francigena.

Per l'edificazione delle officine fu scelto un terreno pianeggiante, sito sul territorio dei comuni di Daro (poi aggregato a Bellinzona nel 1907) e Bellinzona, in località Persico (toponimo che ricorda la presenza nella zona di alberi di pesco). Il sedime era posto ai piedi dell'ampio terrapieno su cui correvano i binari della linea del Gottardo; era percorso dall'antica strada pedemontana, che in uscita da Bellinzona da Porta Codeborgo conduceva in direzione di Arbedo (chiesa di San Paolo) e dei passi alpini. A ovest, con un percorso curiosamente non rettilineo, correva la strada cantonale, mentre a sud, dal pendio di Daro, scendeva il riale della Chiesa.

Il terreno vantava molti pregi, primo tra tutti quello di essere immediatamente a ridosso della Stazione ferroviaria di Bellinzona, costruita nel 1874 su un alto terrapieno; beneficiava inoltre di sufficiente forza idraulica, assicurata dall'acqua del torrente Vallone, che raccoglieva anche le acque provenienti dal val Piuma, un ramo della Val d'Arbedo (condotta forzata); era in una zona al riparo dalle inondazioni del fiume Ticino; infine era servita da un'efficiente rete stradale e ferroviaria per il trasporto delle merci e dei lavoratori.

¹ T. Rey, Dal Bellinzone a Zurigo: i ritrovamenti delle necropoli ticinesi al Museo Nazionale Svizzero, in R. de Marinis, S. Biaggio Simona, I Leponti tra mito e realtà (2000), vol. I, pp. 35-36; vol. 2, p. 408-409



Piano catastale del 1857 in cui è visibile la strada cantonale ottocentesca, il complesso rurale che si sviluppa attorno a un giardino disegnato (che si conserva a tutt'oggi ai mapp. 700-703), il Riale della chiesa che scende direttamente dal nucleo di Daro, la caserma ottocentesca, demolita negli anni Sessanta del Novecento, e la chiesa di San Giovanni a sud (estratto da www.recuperando.ch).

Il terreno di 75'700 mq fu ceduto a titolo gratuito alla Società Ferrovia del Gottardo, che in cambio concesse un accreditamento di 20'000 fr. e si prese carico della costruzione di una nuova strada che collegasse le Officine con la strada cantonale: fu così prontamente tracciato l'odierno Viale Officine (in un primo momento denominato via Atelier).

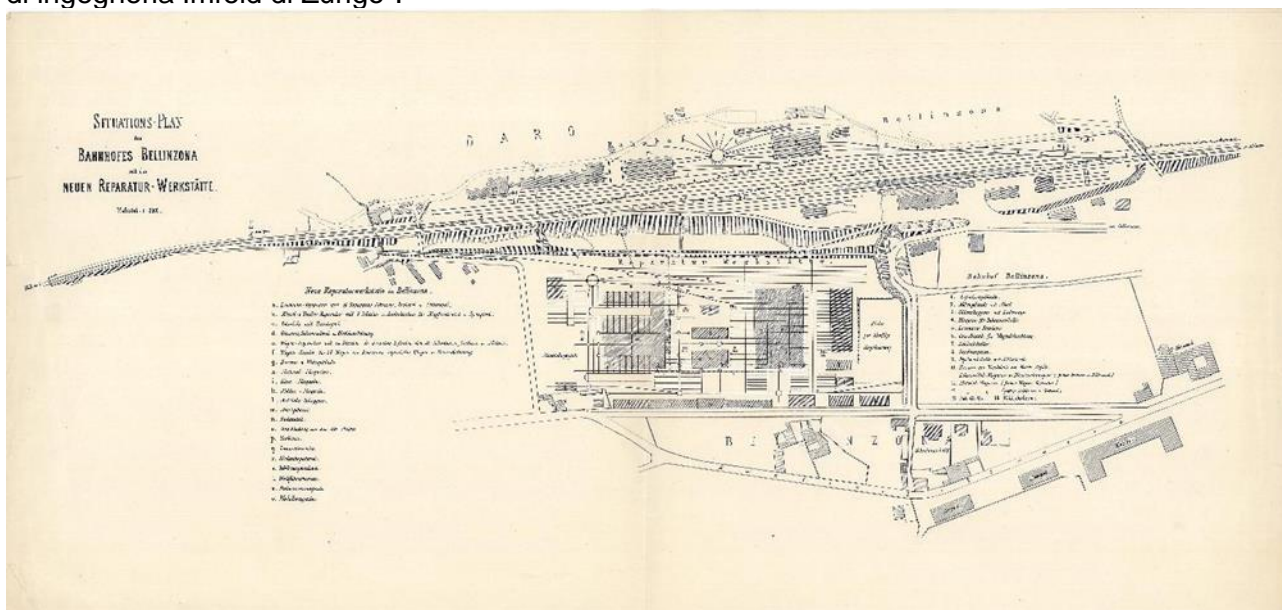


Piano catastale del 1883 nel quale è ancora visibile la vecchia strada e in cui è stato in seguito inserito il nuovo viale Officina. È già visibile anche la lunga stecca dell'edificio amministrativo delle Officine (estratto da www.recuperando.ch).

L'ubicazione prescelta, che cancellò l'antica strada di accesso alla città e un'ampia porzione di territorio agricolo, appare ancora oggi razionale e intelligente: le officine si inserirono ai margini della città medievale, in posizione comunque strategica per l'accessibilità (nuove strade) e per le infrastrutture (disponibilità di acqua ed energia). Questa ubicazione fu decisiva per lo sviluppo della città di Bellinzona.

3. L'atelier: le officine della Gottardbahn - 1886-1890

Il complesso delle Officine di riparazioni fu il più importante ed eccellente impianto industriale del Ticino, dall'esemplare organizzazione produttiva e di alto livello tecnologico. Il primo impianto fu ideato e costruito tra il 1886 e il 1889 in base alla perizia dell'ing. Adolf Klose e su piani dello studio di ingegneria Imfeld di Zurigo².



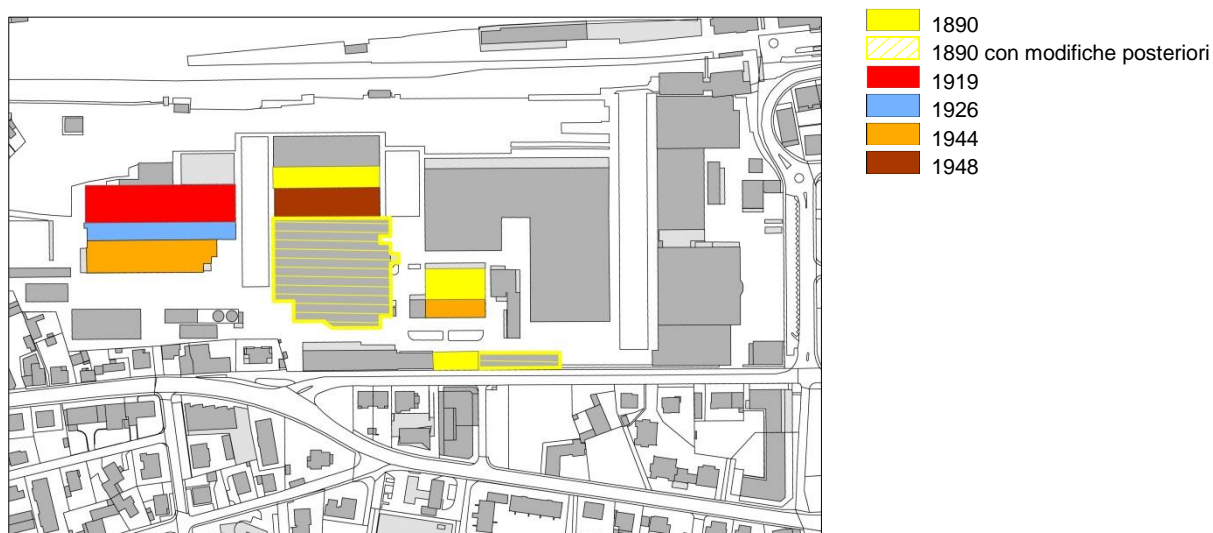
Planimetria del complesso delle Officine della Gottardbahn del 1890 (estratto dalla scheda redatta dalla Fachstelle für Denkmalpflege SBB "Hauptwerkstätte Bellinzona", 27 luglio 2018).

L'impianto urbanistico del comparto attuale rispecchia quello delle origini, del 1890: il complesso è posizionato parallelamente alla linea ferroviaria ed è orientato in direzione est-ovest. L'accesso alla vasta area industriale – delimitata in alcuni punti dalla tipica recinzione in lastre di granito (cave di gneiss) – è infatti situato a ovest, mentre l'ampio terrapieno realizzato con la costruzione della ferrovia funge da fondale e chiusura del complesso.

L'entrata è costituita dallo stabile amministrativo (BG01³), che si sviluppa longitudinalmente a viale Officine. L'edificio si innalza su due piani (più uno seminterrato e il sottotetto mansardato) ed è caratterizzato da un paramento in pietra a vista nel piano seminterrato, bugnato al primo piano e muratura intonacata al secondo, paraste a bugnato che scandiscono lateralmente le facciate, cornici marcapiano e semplici finestre rettangolari. Esso subì diverse trasformazioni nel corso dei decenni, in particolare all'interno e nelle ali laterali (innalzamento nel 1995 dell'ala sud (WK15); riedificazione? nel 1975 dell'ala nord (MAQ4)).

² Informazione tratta da INSA (1986, p. 324): da approfondire sulla base di una ricerca archivistica.

³ Per la numerazione degli edifici si veda il piano negli allegati.



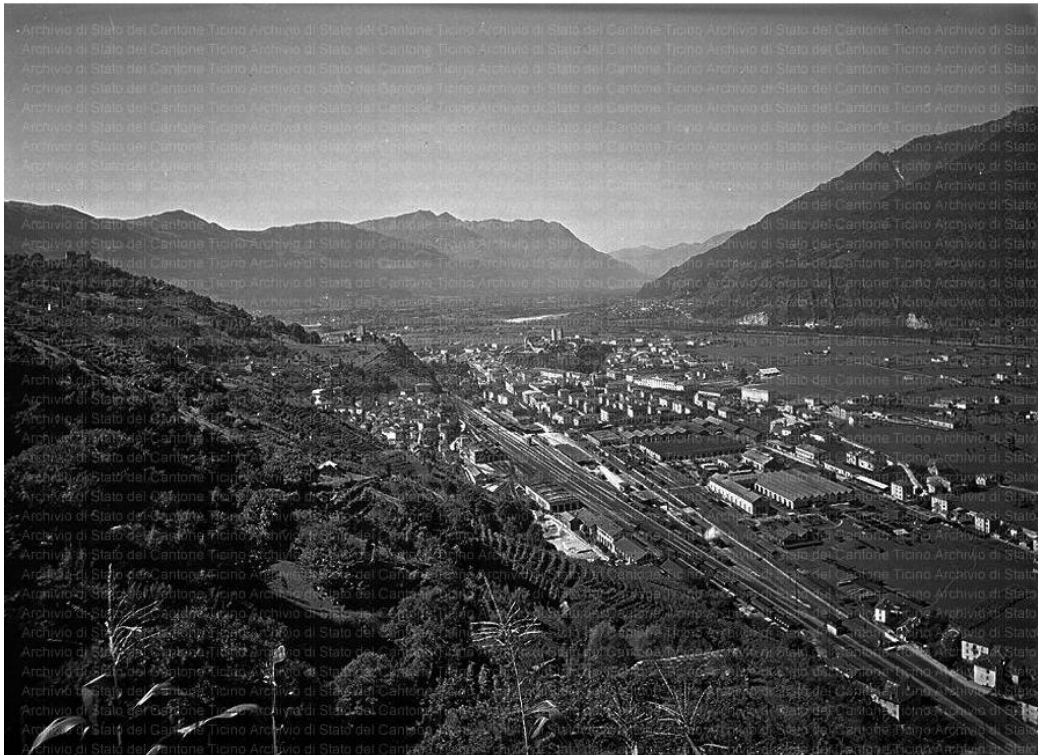
Piano del complesso delle Officine FFS di Bellinzona

I grandi capannoni, caratterizzati da ampie aperture e coperture a due spioventi o a sheds, erano posizionati nell'area secondo precisi criteri di efficienza industriale. Vi erano i due grandi blocchi per la riparazione delle locomotive e dei vagoni, nel mezzo un vuoto con edifici più piccoli (forgia) e al margine settentrionale una fila di piccole costruzioni destinate alle attività collaterali (pittureria, falegnameria, ecc.) oltre a manufatti quali carrelli trasbordatori, piattaforme girevoli, binari e scambi.

Appartengono ancora a questa prima fase l'edificio della forgia (WK10), con tetto a due spioventi, ampie finestre centinate con cornici superiori in laterizio a vista, cornice sottogronda in cotto, davanzali e portali in pietra; l'originaria ampia officina di riparazione delle locomotive (WK07) è stata più volte trasformata e adattata nel corso dei decenni, ciononostante conserva alcune porzioni di muratura e finestre; per contro è ancora conservata nella struttura e volumetria la sala delle riparazioni delle caldaie (WK05).



Le officine nel 1900 ca. (fotografia tratta da Gschwend 2015, p. 105).



Veduta panoramica da nord-est di Bellinzona, con le officine nel 1917-1918, prima della costruzione della Cattedrale (fotografia Archivio di Stato di Bellinzona – segnatura S/3.187)

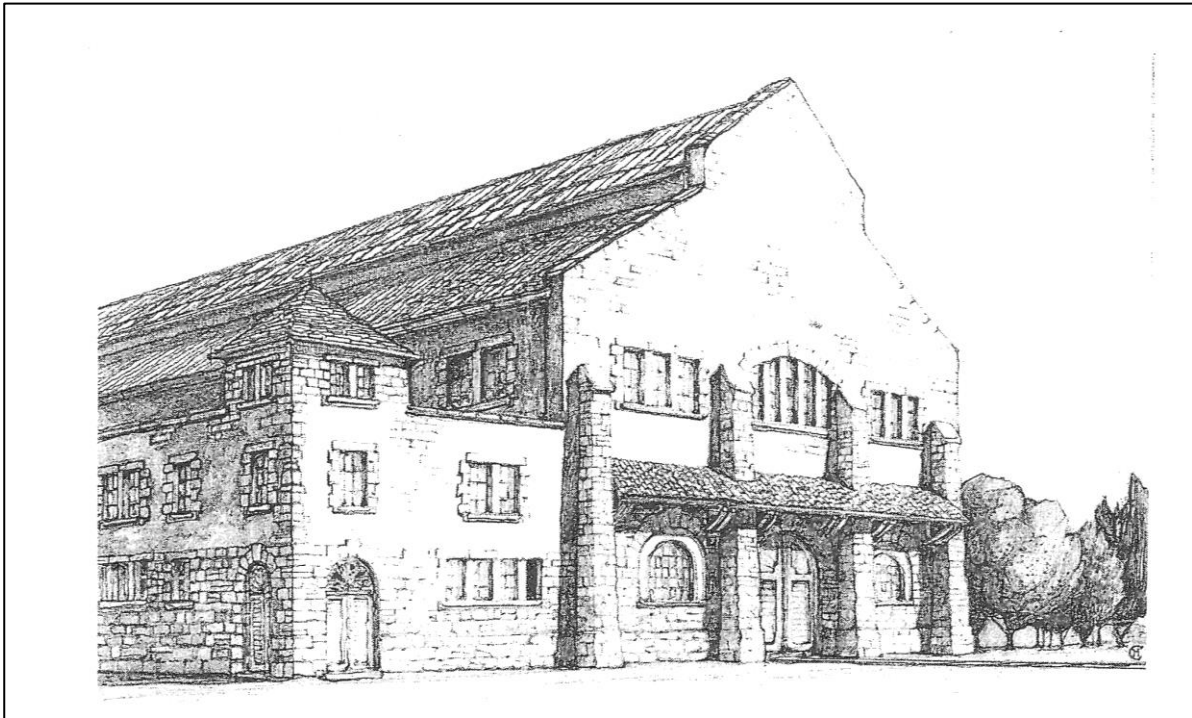
4. Le officine elettrificate FFS - 1910-1950

Nel 1909 la Società Ferrovia del Gottardo fu nazionalizzata e ritirata dalla nuova regia federale (Ferrovie federali svizzere - FFS), nata nel 1902 dopo una votazione popolare che sancì la statalizzazione delle linee esistenti. Era un periodo di grandi trasformazioni e modernizzazione del sistema dei trasporti ferroviari. Tra il 1914 e il 1920 il costo del carbone era decuplicato e verso la fine della prima guerra mondiale vi era un'importante penuria di questo combustibile. Si decise pertanto di procedere con l'elettificazione delle linee ferroviarie in Svizzera, prima fra tutte quella del Gottardo: nel mese di novembre del 1921 vi fu il primo viaggio tra Erstfeld e Biasca sfruttando l'energia elettrica.



Piano corografico della fine degli anni '20 del XX secolo, dove è presente la Cattedrale con l'ampliamento del 1926 (Archivio di Stato – Bellinzona).

A causa dell'elettrificazione della linea, a partire dal 1918 furono condotti lavori di trasformazione e di ampliamento del complesso delle officine di Bellinzona, che con le aggiunte verso nord occupò una superficie totale di 93'000 mq.



Disegno della Cattedrale che riporta in basso a destra le iniziali MC (Mario Chiatton?).

In particolare si costruì un nuovo imponente edificio per il montaggio delle locomotive elettriche denominato "La Cattedrale" (WK01), progettato probabilmente dall'architetto Mario Chiatton⁴. Si tratta di una sorta di basilica a tre navate, con i due prospetti principali, a meridione e a settentrione contrassegnati, nella parte inferiore, da quattro contrafforti in solidi conci di granito che racchiudono i tre portali d'accesso per le locomotive e che si innalzano fino a metà altezza, toccando il livello dei finestroni (tripartiti sui lati; curvilinei al centro). I contrafforti sono interrotti da una tettoia sporgente, solidamente appoggiata a grandi mensole in granito; sopra si innalza un doppio timpano. A ovest era inserito un piccolo volume in origine caratterizzato da una torretta, purtroppo demolita negli anni '60 del XX secolo. L'interno, singolare e modernissimo spazio assai luminoso, è caratterizzato da una serie di capriate in acciaio semicircolari collegate tra loro da tiranti incrociati e dall'imponente struttura del carroponete.

Nel 1918 fu anche allestito il nuovo scalo di smistamento, più a nord, in zona San Paolo.

⁴ Informazione da confermare sulla base di una ricerca archivistica.



La Cattedrale in cui si vede ancora la torretta demolita negli anni '60 del XX secolo (ETH Zürich – e-pic Bildarchiv Online - segnatura PK_012958).

Nel 1926 fu aggiunto sul lato occidentale della facciata della Cattedrale un nuovo corpo per la manutenzione di trasformatori e motori a trazione (WK02). È un volume con un apparato architettonico simile a quello del corpo principale, con tetto piano interrotto da lucernari a shed.

A questo corpo laterale, sempre sul lato occidentale, fu aggiunto nel 1944 un altro volume edilizio (WK03) di minore altezza e pretese architettoniche, la cui strutturazione e finitura (capriate in legno; finestrone delimitati da conci in granito) richiama l'impostazione del corpo principale. Fu destinato all'avvolgimento e alla meccanica delle apparecchiature.

5. Le moderne Officine FFS - 1960 a oggi

Nei decenni successivi le Officine furono ulteriormente modernizzate, con conseguenti modifiche degli edifici, sia all'interno sia all'esterno⁵. Nel complesso fu in ogni caso mantenuto l'impianto tipologico originale, riprendendo le volumetrie degli edifici principali.

6. Importanza storica delle Officine FFS nell'evoluzione urbanistica della città di Bellinzona

La costruzione delle Officine ebbe un ruolo determinante anche nello sviluppo urbanistico della città, in particolare a nord dove l'insieme della caserma, della posta e delle officine formava una zona industriale e di traffico, in contrapposizione con la zona meridionale della città a destinazione amministrativa e scolastica (viale Franscini).

Nacquero infatti nuovi quartieri destinati alla residenza degli operai e degli impiegati delle FFS, quali gli stabili di via Pantera (mapp. 569, 570 e 576), tra le prime e residue testimonianze di residenze popolari tardottocentesche destinate agli operai; il quartiere San Giovanni, una *garden city* sorta a partire dal 1886 formata da ville, villini mono- e bifamiliari, palazzine con appartamenti

⁵ Le informazioni riguardo agli interventi architettonici condotti in questo periodo dovranno essere approfondite sulla base di ricerche archivistiche.

d'affitto entro giardini, costruiti da progettisti confederati e ticinesi (Maurizio Conti, Enea Tallone, Emilio Kronauer, Ettore Rusconi, Giuseppe Weith ecc.); le coppie di villini in via Motta (mapp. 624 e segg.) edificate da Augusto Fogliardi nel 1923; la colonia di abitazioni a Pratocarasso (denominata Stalingrado), costituita da una serie di case unifamiliari in via al Ramone-Pizzo di Claro costruite su progetto dell'arch. Augusto Jägglì nel 1944; le case popolari denominate *La Moderna* (part. 3681), tre palazzi d'appartamenti dell'arch. Eugenio Cavadini del 1945.



Quartieri destinati alla residenza degli operai e degli impiegati delle FFS nati tra la fine dell'Ottocento e gli anni '40 del XX secolo.

7. Conclusione

In sintesi, sulla base dei dati disponibili, si può affermare che le Officine sono un elemento costitutivo della moderna città di Bellinzona avendone determinato, sin dalla fondazione, lo sviluppo sociale, urbanistico e architettonico. Più precisamente il loro valore e significato di questo comparto risiede

- nella dimensione sociale e culturale. Le officine, che nei primi anni furono il più grande stabilimento industriale del Ticino, sono state per un lungo periodo la sede di un'industria tecnologicamente avanzata, il privilegiato luogo di lavoro, di cultura industriale e di formazione di élites operaie e imprenditoriali;
- nell'ubicazione territoriale. Gli ingegneri che identificarono e proposero la località dove costruire il nuovo stabilimento fecero una scelta razionale, efficiente e lungimirante: le Officine sorsero ai piedi e nelle immediate vicinanze del rilevato ferroviario su cui sorge la linea e la stazione FFS di Bellinzona, in un terreno in grado di accogliere una struttura industriale per quel tempo avanzata;
- nella collocazione urbanistica. Le Officine erano un quartiere industriale a sé stante, chiuso e specializzato. Tuttavia la loro presenza, come altrove in Svizzera e in Europa, incise profondamente sullo sviluppo della città e sul suo assetto urbano. Immediatamente comportarono la creazione di una nuova strada di accesso al comparto (via Atelier, poi viale

Officine), la sparizione dell'antichissima via che usciva da Porta Codeborgo e la creazione di un nuovo collegamento con il viale della Stazione. Lo stabilimento industriale contribuì alla nascita di alcuni quartieri destinati ad accogliere le maestranze, operaie e dirigenziali, che operavano nelle Officine: via Pantera (1880-1890), quartiere San Giovanni (1890-1920), via Motta (1923), quartiere Stalingrado (1944), la Moderna (1945);

- nell'aspetto tipologico. Le Officine sono caratterizzate, sin dall'origine, da una razionale strutturazione determinata dai processi produttivi. In estrema sintesi le Officine sono organizzate e disposte in tre grandi blocchi distinti, separati dai corridoi per la movimentazione delle locomotive, dei carri e dei materiali, posti perpendicolarmente all'entrata e al terrapieno della linea ferroviaria: il blocco produttivo a settentrione, oggi caratterizzato dall'imponente mole della Cattedrale, è destinato alla lavorazione delle motrici; il blocco centrale a quello dei carri e dei materiali; quello meridionale ospita tutti i laboratori collaterali e i depositi di materiale. L'entrata principale, sin da principio affiancata e sormontata dagli stabili amministrativi, da sempre si apre su viale Officine ed è posta al centro dello stabilimento;
- nell'aspetto architettonico. Non ha bisogno di dimostrazioni il valore architettonico e simbolico della grande Cattedrale, sede preposta all'attività industriale più pregiata e specialistica, costruita nel 1919, ampliata nel 1926 e poi ancora nel 1944, con la sua sapiente impostazione monumentale: non a caso essa è il fulcro e l'elemento ordinatore dell'intero comparto industriale. Pure pregevole, per posizionamento e funzione, lo stabile amministrativo, che caratterizza con la sua presenza l'entrata. Anche negli altri edifici che formano le Officine, seppur sorti con una logica industriale, non mancano elementi di pregio, in special modo negli stabili più antichi, caratterizzati dai grandi spazi illuminati dagli shed. A tal proposito si attende la catalogazione promossa da FFS, che permetterà di avere un quadro completo e dettagliato del patrimonio edilizio esistente;
- nella dimensione storica. In questo senso si segnala il potenziale di sostanza archeologica dell'area adiacente al sedime occupato dagli stabilimenti delle Officine.

In conclusione, i valori storici e sociali, situazionali, urbanistici, tipologici e architettonici esistenti nel comparto delle Officine ancora esistenti permettono senza alcun dubbio, attraverso una progettazione sensibile e intelligente, di valorizzare le tracce di un passato industriale glorioso e significativo, di tematizzarli quale elemento identitario e di rispetto della memoria storica del luogo e di riproporli in chiave contemporanea dove il passato dialoga con il presente.

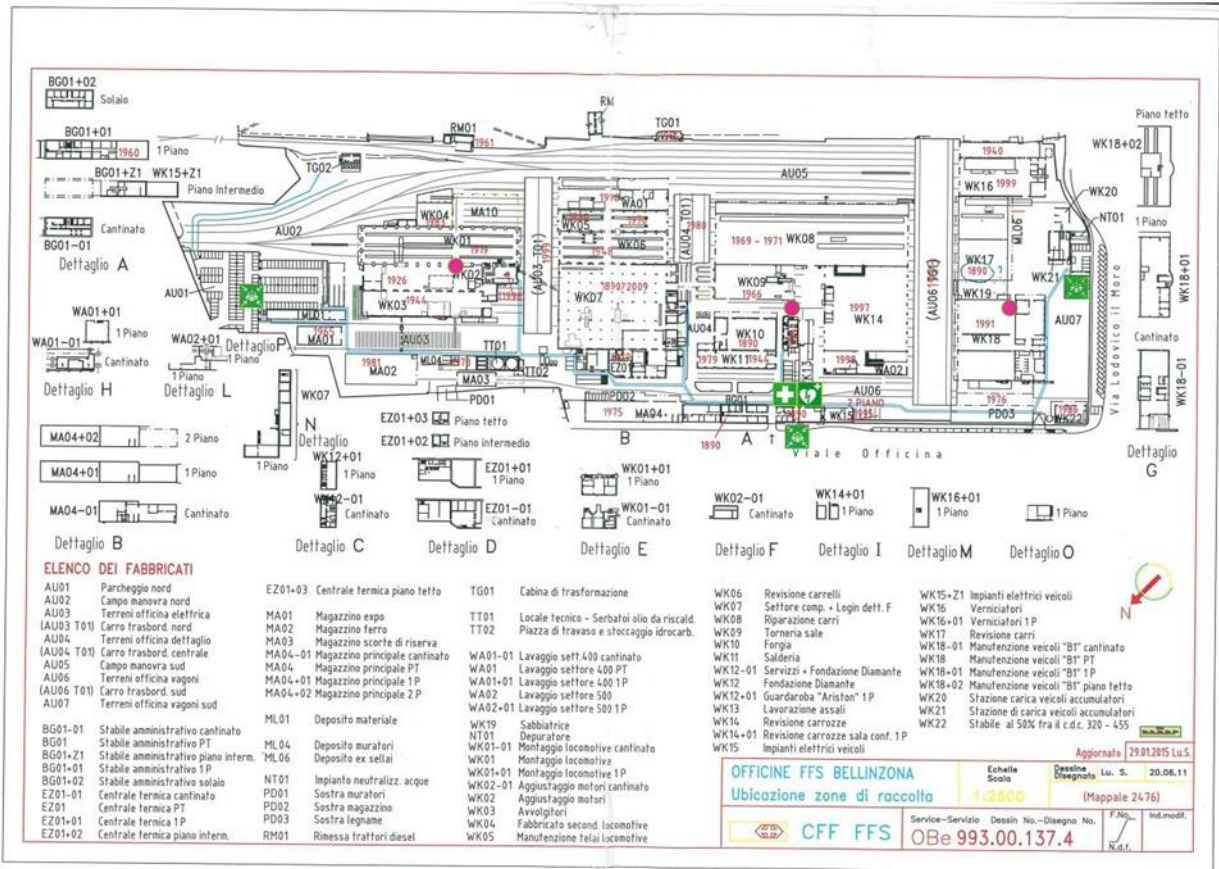
8. Avvertenza

Il presente rapporto è stato redatto sulla base di dati bibliografici (si veda bibliografia sotto), di fotografie, della cartografia storica, di fotografie aeree storiche e della scheda della Fachstelle für Denkmalpflege SBB (Marianne Tauber) intitolata "Hauptwerkstätte Bellinzona", datata 27 luglio 2018. Non sono state eseguite ricerche nell'archivio storico delle FFS. Tale ricerca dovrà essere condotta dalla Fachstelle für Denkmalpflege SBB.

9. Bibliografia

- Giacomazzi, Fabio. *Le città importate: espansioni e trasformazioni urbane del Ticino ferroviario 1882-1920*. Locarno 1998
- Gschwend, Hanspeter. *Traversine e traversie: l'Officina, il Ticino e la Ferrovia del Gottardo*. Pregassona-Lugano 2015
- INSA, *Inventario Svizzero di Architettura 1850-1920: città Basel, Bellinzona, Bern*. Berna 1986, pp. 324-325

Allegati



Piano del complesso industriale delle Officine FFS di Bellinzona, stato al 2015 (estratto dalla scheda redatta dalla Fachstelle für Denkmalpflege SBB "Hauptwerkstätte Bellinzona", 27 luglio 2018).

Fotografie UBC



Edificio BG01



Edificio WK15



Edificio WK07



Edificio WK07



Edificio WK10



Edificio WK10



Edificio WK11



Edificio WK05



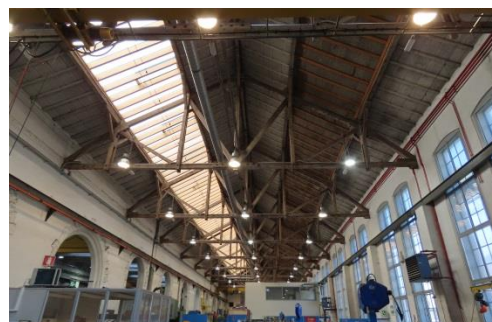
La Cattedrale WK01, con gli ampliamenti del 1926 WK02 e del 1944 WK03



La Cattedrale WK01, con gli ampliamenti del 1926 WK02 e del 1944 WK03



Interno WK01



Interno WK01

Autor Tauber Marianne (I-AT-KUF-DPF) Datum 27.07.2018

Hauptwerkstätte Bellinzona

1. Allgemeines

Bei der Inbetriebnahme der Gotthardbahn 1882 wurde anfänglich auf den Bau einer Hauptwerkstätte aus Kostengründen verzichtet und die anstehenden Reparaturaufträge der provisorischen Betriebswerkstätte in Bellinzona übertragen. Schon ein Jahr später konnte die bisherige Werkstätte in Bellinzona die steigenden Anforderungen an Reparaturen bei zunehmender Verkehrsdichte nicht mehr bewältigen und gab Reparaturaufträge an die Hauptwerkstätte Olten ab. Daher platzierte 1883 die Direktion der Gotthardbahn bei ihrem Verwaltungsrat den Antrag auf den Bau einer Hauptwerkstätte. Um den Standort der neuen Werkstätte bewarben sich verschiedene Gemeinden entlang der Gotthardlinie, von denen folgende in Betracht gezogen worden: Altdorf, Biasca, Bellinzona, Giubiasco, Schwyz und Erstfeld. Während Erstfeld wegen knapper Gemeindekassen eher eine Aussenseiterposition inne hatte, boten die Gemeinden Biasca, Bellinzona und Altdorf finanzielle Subventionen an, während die Gemeinden Schwyz und erneut Bellinzona die unentgeltliche Abtretung von Landbesitz für den Zuschlag der neuen Werkstätte in Aussicht stellten. Mit dem Entscheid für Bellinzona konnte ab dem Jahre 1887 auf einem neu erschlossenen Areal mit der Planung und dem Bau der ersten Gebäude begonnen werden. Von diesen stehen heutzutage – ohne grössere strukturelle Eingriffe – nur noch das Verwaltungsgebäude, die Schmiede und die Kesselschmiede. Erste Erweiterungspläne für den Ausbau der Lokomotivreparatur wurden 1906 geplant, diese kamen jedoch nicht zur Ausführung.

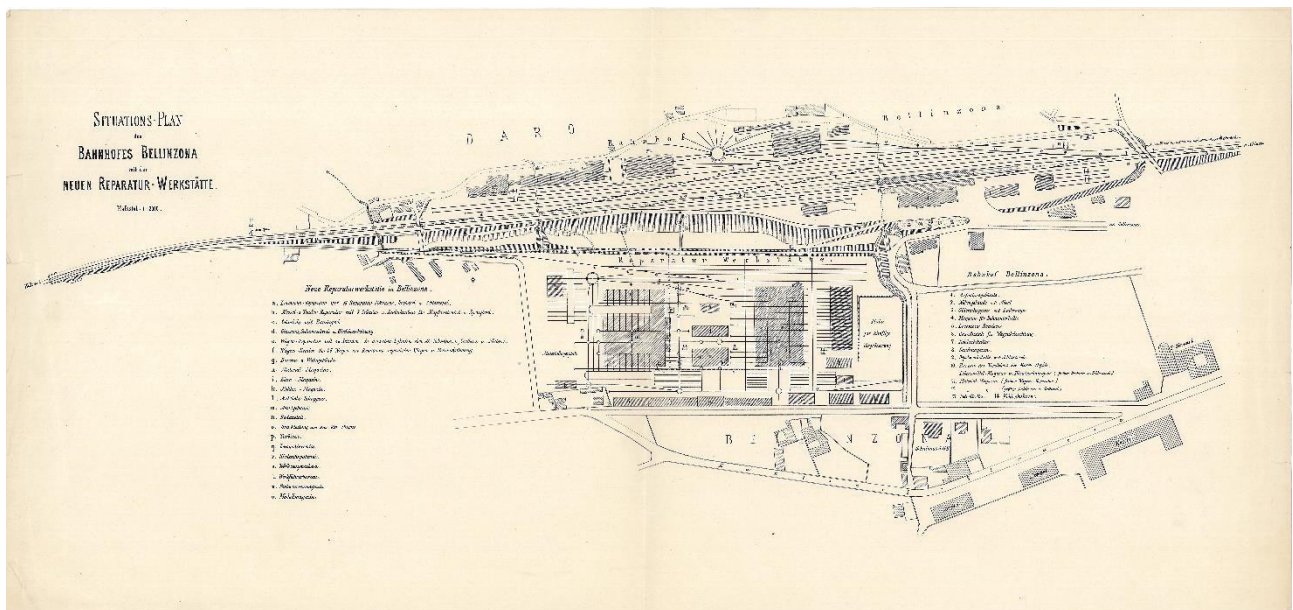


Abb. 1: Historischer Plan aus der Gründungszeit (1880)

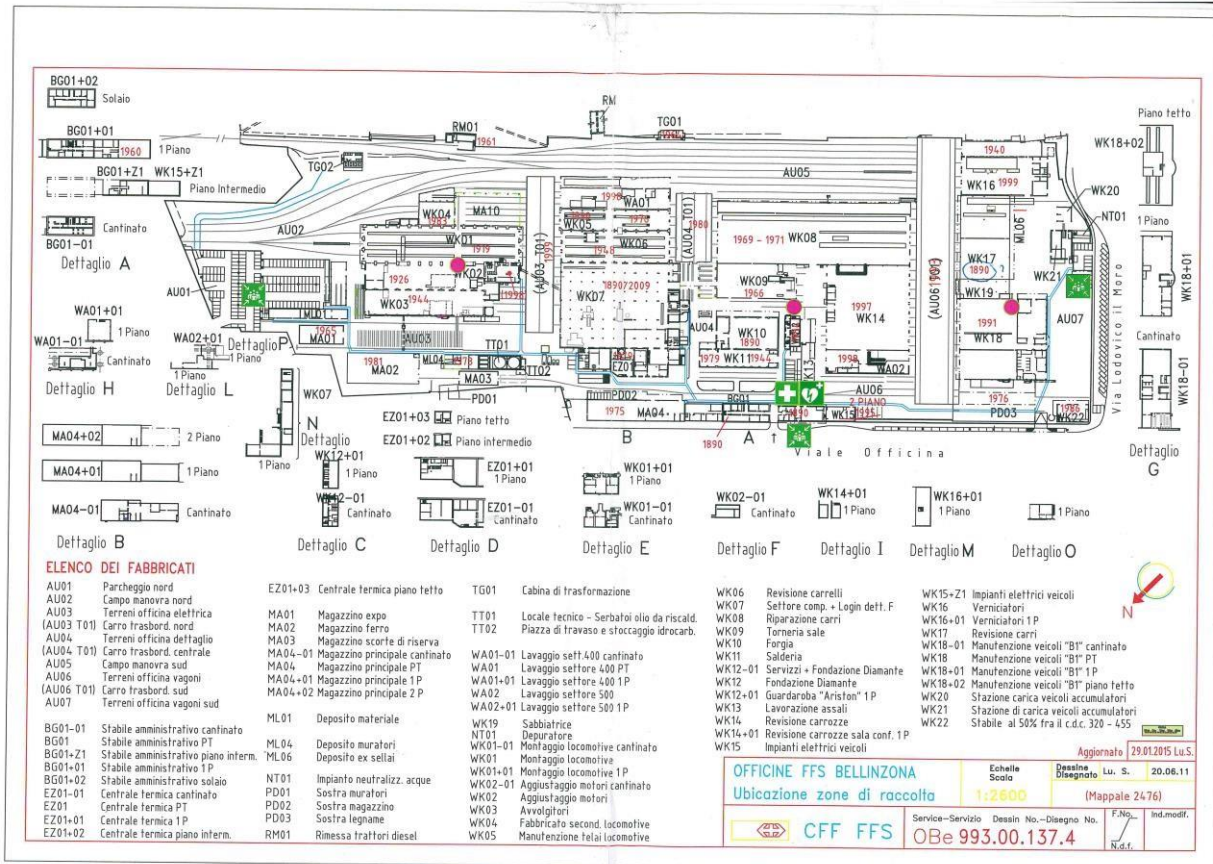


Abb. 2: Plan von 2011: Die hier angegebenen Baudaten stimmen teilweise nicht mit den Baudossiers überein und somit nicht korrekt.

2. Cattedrale mit Erweiterungsbauten (WK01 – WK03)

Mit der beginnenden Elektrifizierung der Gotthardlinie wurde 1819 für die grösseren und schweren elektrischen Lokomotiven mit dem Bau einer neuen Reparaturhalle (WK01) aus Granitsteinen in Massivbauweise und einer Hetzer-Dachkonstruktion begonnen. Ausführende Bauunternehmer waren die Hetzer AG und die Unternehmung Sala-Cassopra & Pelossi in Bellinzona. Bei den ursprünglichen Plänen war eine zusätzliche Montierhalle an die sogenannte «Cattedrale» vorgesehen, die aus Finanzgründen zuerst abgelehnt wurde. Nach diversen Eingaben bei der Generaldirektion wurde dieser Anbau (WK02) 1926 bewilligt. Als letzte Erweiterung dieses Reparaturkomplexes wurde 1943 der Anbau (WK03) für die Wicklerei und Schlosserei genehmigt. Da die Materialien Zement und Eisen zu diesem Zeitpunkt als kriegswichtiges Gut galten und strengen Regulierungs- und Genehmigungsprozessen unterworfen waren, konnte die Bewilligung für diesen Anbau nur auf Grund der Verwendung von Granitbruchsteinen und einer Holzdachkonstruktion eingeholt werden. Es ist der einzige Hochbau während des 2. Weltkrieges in einer der fünf Hauptwerkstätten.

3. Lokomotivreparatur

Die bisherigen Lokomotivreparaturhallen wurden zu einer allgemeinen Montierungsabteilung umfunktioniert, die ab 2009 kontinuierlich saniert und mit einer modernen Dachstruktur versehen wurde. Lediglich die Halle der ursprünglichen Kesselschmiede (WK05) ist in diesem Komplex in ihrer Struktur und Volumen noch erhalten (Massivbauweise mit Steildachaufbau (Holzkonstruktion) und Ziegeleindeckung.



Abb. 3: Innenansicht WK05

4. Wagenreparatur, Malerei, Sattlerei

Der Ausbau der Wagenreparatur für die Instandhaltung und Umbau von Güterwagen erfolgt ab Mitte der 1960er Jahren in zwei grossen Bauetappen. Dafür wurden die Badeanstalt und freistehende Abortanlagen abgebrochen. Auf die historische Wagenreparaturhalle wurde 1997 in einer weiteren grossen Bauepisode ebenso ein Neubau erstellt wie auf dem südwestlichen Areal der ursprünglichen Malerei, Sattlerei und Wagenremise.

5. Verwaltungsgebäude (BG01)

Das Verwaltungsgebäude ohne die später um- und angebauten Seitenflügel (WK15, MAQ4) stammt noch aus der ursprünglichen Bauzeit und ist in seiner Struktur und Volumetrie vollständig erhalten. Sollte der Verkauf des aus dem Jahr 1855 stammende Verwaltungsgebäude in der Hauptwerkstätte Olten zustanden kommen (IM EKD-Gutachten von 2004 nur als «historisch bedeutend, jedoch nicht schutzwürdig» eingestuft) und die anstehenden Abrisspläne für das aus dem Jahr 1855 stammende Verwaltungsgebäude in der Hauptwerkstätte Yverdon realisiert werden, dann wäre das Verwaltungsgebäude in Bellinzona das einzige noch aus dem 19. Jahrhundert stammende Verwaltungsgebäude einer Hauptwerkstätte.

6. Schmiede (WK10, WK11)

Die Gebäude der Schmiede stammen ebenfalls noch aus der ursprünglichen Bauzeit und sind in Ihrer Struktur und Volumetrie noch erhalten. Die beiden Gebäude wurden in Massivbauweise mit einem Steildachaufbau (mit Holzkonstruktion im WK10, mit Zugstangen im Polonceau-System im WK11) mit Ziegeleindeckung erstellt. Das Gebäude WK11 hat zusätzlich ein filigranes Metallvordach mit Drahtglaseindeckung.



Abb. 4: Aussenansicht WK10



Abb. 5: Innenansicht WK10



Abb. 6: Innenansicht WK11



Abb. 7: Aussenansicht WK11

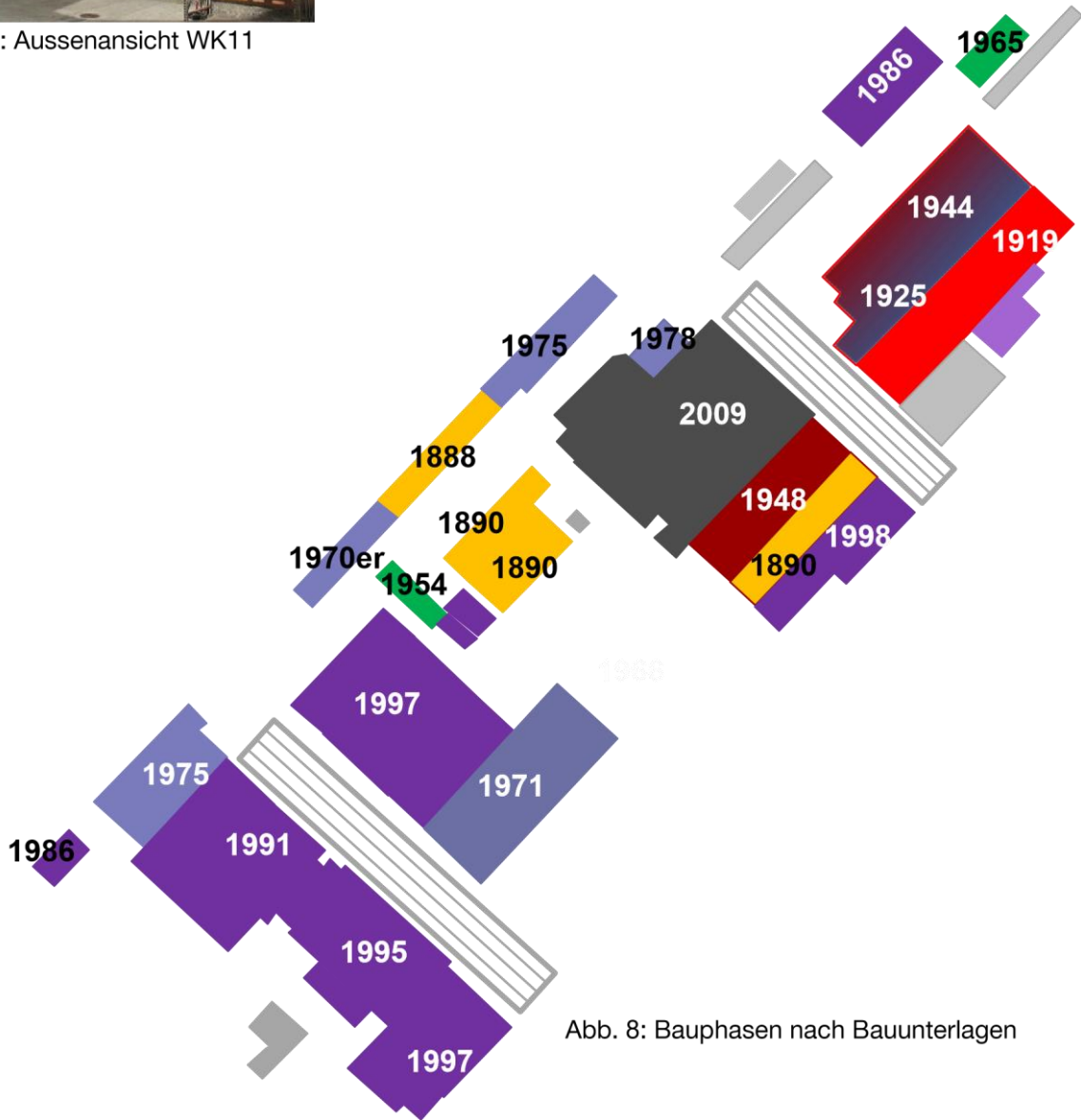


Abb. 8: Bauphasen nach Bauunterlagen

Protezione ai sensi della LBC

1. Protezione dei beni culturali

Nel 2017 il Dipartimento del territorio, nell'ambito dell'esame preliminare della *Variante di PR del Comune di Bellinzona concernente la tutela dei beni culturali*, ha proposto di istituire la protezione quale bene culturale di interesse cantonale ai sensi della Legge sulla protezione dei beni culturali (LBC) dell'Officina per le riparazioni FFS di Bellinzona (La "Cattedrale"), comprendente il corpo principale e le parti aggiunte nel 1926 e nel 1944 sul lato occidentale (si veda scheda).

A sud del comparto delle Officine FFS si estende il Quartiere San Giovanni, per il quale è stato anche proposto di istituire una protezione quale bene culturale cantonale ai sensi della LBC (si veda scheda).

Il nuovo assetto urbanistico del comparto delle Officine FFS dovrà tenere in debito conto della presenza dei beni culturali protetti e relazionarsi in modo qualificante con essi.

2. Beni archeologici

Il comparto delle Officine FFS, attraversato in passato da antiche vie di comunicazione, si situa nelle vicinanze di siti di grande importanza archeologica: a nord è stata rinvenuta una necropoli dell'età del Ferro nei pressi della chiesa di San Paolo di Arbedo, mentre a sud in Via Cancelliere Molo sono state trovate tombe di epoca indeterminata.

Il potenziale di sostanza archeologica dovrà essere verificato tramite sondaggi preliminari pianificati nell'ambito della progettazione del comparto ed effettuati prima dell'inizio dei lavori edili.

**OFFICINA PER LE RIPARAZIONI FFS
 “LA CATTEDRALE”**

Via Alla Moderna

Bellinzona — Stazione — part. 2476

Censimento Bellinzona

N. scheda

A28472



DATI BASE

Altra denominazione

—

Genere

edificio industriale

Funzione originaria

—

Autore — Tipo d'intervento — Datazione

Chiattono, Mario — progettazione — 1918-1919

TUTELA

Grado di tutela

bene culturale d'interesse cantonale

Stato della tutela

proposta

STORIA E DESCRIZIONE

Uno degli edifici più importanti e imponenti del complesso delle Officine delle Ferrovie federali svizzere di Bellinzona è lo stabilimento per le riparazioni delle locomotive, familiarmente denominato la “Cattedrale”, per le sue dimensioni, per la sua tipologia fuori dal comune e per la sua importanza funzionale nel complesso industriale.

Fu costruito sul sedime delle preesistenti officine di riparazione, edificate negli anni 1886-1890, per ospitare le nuove e grandi locomotive elettriche utilizzate a partire dal secondo decennio del Novecento sulla linea del San Gottardo. Era un periodo di grandi trasformazioni e modernizzazione del sistema dei trasporti ferroviari: nel 1909 la vecchia Ferrovia del Gottardo era stata nazionalizzata e ritirata dalla nuova Regia federale, nata nel 1902 dopo una votazione popolare che aveva sancito la statalizzazione delle linee esistenti; inoltre, a seguito della crescita esponenziale del costo del carbone dovuto alla prima guerra mondiale, negli stessi anni si era deciso di procedere con l'elettificazione delle linee ferroviarie in Svizzera, prima fra tutte la linea del Gottardo.

La “Cattedrale” è un'ampia, massiccia e composita struttura industriale, progettata e costruita dall'architetto Mario Chiattono per conto delle Ferrovie federali, sita nel lato nordoccidentale dell'ampio sedime delle Officine, occupato da un denso e omogeneo tessuto edilizio di carattere e tipologia industriale, per lo più realizzato tra l'inizio del Novecento e l'epoca contemporanea immediatamente a ridosso della Stazione viaggiatori, in una posizione relativamente discosta rispetto all'antico centro cittadino.

All'esterno l'edificio principale si presenta come una sorta di basilica a tre navate, con i due prospetti principali, a meridione e a settentrione contrassegnati, nella parte inferiore, da quattro contrafforti in solidi conci di granito che racchiudono i tre portali d'accesso per le locomotive e che si innalzano fino a metà altezza, toccando il livello dei finestrone (tripartiti sui lati; curvilinei al centro). I contrafforti sono interrotti da una tettoia sporgente, solidamente appoggiata a grandi mensole in granito; sopra si innalza una sorta di doppio timpano, parzialmente intonacato in

epoca recente. I prospetti laterali, in particolare quello orientale, in pietrame intonacato a rasapietra ancora originale, sono ritmati da una serie di finestroni ad arco racchiusi in lesene tronche, rinforzi statici in corrispondenza delle capriate del tetto, e da finestre rettangolari. Il tetto in tegole lisce è coperto da un ampio lucernario che corre, con due spioventi, su tutto il colmo. L'interno, assai luminoso, è caratterizzato da una serie di capriate in acciaio semicircolari collegate tra loro da tiranti incrociati e dall'imponente struttura del carroponete, inseriti in un singolare e modernissimo spazio.

Sul lato occidentale della facciata è ubicato un edificio rettangolare, massicciamente costruito con un apparato architettonico analogo a quello del corpo principale, con tetto piano interrotto da lucernari a shed. A questo corpo laterale, sempre sul lato occidentale, venne aggiunto in data non definita un altro corpo edilizio di uguali dimensioni, di minore altezza e pretese architettoniche, la cui strutturazione e finitura (capriate in legno; finestroni delimitate da conci in granito) richiama comunque l'impostazione del corpo principale.

Attualmente tutti gli edifici, come in origine, sono occupati da macchinari destinati alla revisione e alla manutenzione delle singole componenti del parco macchine ferroviario (meccanica, pittura, elettronica, ecc.).

La "Cattedrale", pur riprendendo le tipologie tipiche degli impianti ferroviari (cfr. Officine di Erstfeld), presenta specificità proprie che saranno caratteristiche del linguaggio architettonico di Chiattono: in tal senso si legga l'evidenziazione voluta dei materiali locali (grandi conci in granito angolari; mensole; contrafforti) e la modulazione dei volumi attraverso elementi strutturali classicheggianti.

NOTE BIOGRAFICHE

Mario Chiattono (Bergamo 11.11.1891 - Lugano 21.08.1957). Figlio di Gabriele (1853-1934) - noto litografo, tipografo e cartellonista - e nipote degli scultori Antonio (1856-1904) e Giuseppe (1865-1954), nel 1898 si trasferisce a Milano, dove studia pittura e architettura all'Accademia di Brera, per poi proseguire gli studi a Bologna.

Nel 1912 partecipa alla "Mostra di pittura e scultura rifiutate alla X Esposizione nazionale di Brera" esponendo la tela *La gru elettrica*, opera nella quale si scorge l'influenza del futurismo di Umberto Boccioni e la lezione dell'architetto Antonio Sant'Elia, al quale si era legato d'amicizia negli anni di studio milanesi.

I disegni architettonici degli anni successivi denotano poi un avvicinamento a tematiche dell'architettura tradizionale prealpina. Negli anni 1919-1921 Chiattono è a Lucerna, al servizio della direzione circondariale delle Ferrovie federali svizzere. Dal 1922 si stabilisce a Lugano, dove avvia un'attività indipendente; nel 1925 realizza la sede del proprio studio (in Via Carlo Frasca), edificio nel quale si fondono l'interesse per l'architettura classica e un linguaggio regionalista, caratteristiche costruttive che lo caratterizzano. A partire dagli anni Quaranta impiega nuovamente elementi del razionalismo formale, coniugati a una semplificazione del classicismo (si veda a es. la Cantina sociale di Mendrisio, 1949). Dopo essere stato partecipe del rinnovamento artistico lombardo nei primi decenni del Novecento, con il suo rientro in Svizzera Chiattono abbandona progressivamente il dibattito teorico progettuale. Attivo anche in campo politico, fu consigliere comunale a Lugano (1924-36) per il partito radicale.

SIGNIFICATO E VALORE: MOTIVAZIONI DELLA TUTELA

Il complesso della "Cattedrale" è la testimonianza di un particolare momento storico dello sviluppo industriale e della modernizzazione del Cantone. La crisi bancaria del 1913 e la tragedia della prima guerra mondiale avevano segnato la fine di un primo sviluppo industriale e delle speranze della Belle époque: l'elettrificazione della linea del Gottardo, la costruzione delle prime dighe destinate ad alimentare la linea (Ritom), il consolidamento e l'allargamento delle Officine di Bellinzona, sono invece l'emblema e il simbolo di questa ulteriore fase di modernizzazione delle infrastrutture del Cantone.

Anche dal punto di vista architettonico la "Cattedrale", con i suoi grandi volumi interni, la sua solida apparenza architettonica e la sua importanza monumentale sul territorio, è unica e particolarmente significativa all'interno del patrimonio architettonico industriale del Cantone. Per contro è ancora tutto da riscoprire e correttamente valutare il suo significato all'interno della produzione di Chiattono: il capitolo della sua attività del periodo lucernese presso le Regie federali, tra il 1919 e il 1921, deve ancora essere compiutamente indagato.

STATO DI CONSERVAZIONE

Lo stato di conservazione dell'edificio, nonostante le trasformazioni funzionali subite nel tempo, è tutto sommato buono; gli interventi sui tetti e sui prospetti principali non hanno intaccato la sostanza monumentale dell'edificio.

ISOS

L'insediamento di Bellinzona è considerato d'importanza nazionale nell'inventario federale ISOS. Le Officine di riparazione sono l'Elemento eminente E 0.0.49 "Officine del Gottardo, edificio principale in conci a vista emergenti dall'intonaco, a cornice alle aperture e alla linea del frontone", con obiettivo di salvaguardia A.

TUTELA AI SENSI DELLA LBC

Si propone di proteggere quale bene culturale d'interesse cantonale l'Officina per le riparazioni FFS (La "Cattedrale") (A28472), comprendente il corpo principale e le parti aggiunte sul lato occidentale.

Considerata l'attuale utilizzazione del comparto e la tipologia di attività che vi sono praticate, il perimetro di rispetto ai sensi dell'art.22 cpv.2 LBC sarà definito al momento di un'eventuale riconversione in linea con quanto stabilito dal PR (art. 48 NAPR) e da suoi eventuali adattamenti.

EFFETTI DELLA TUTELA

In generale valgono i disposti della *Legge sulla protezione dei beni culturali* (LBC) del 13 maggio 1997, del relativo *Regolamento sulla protezione dei beni culturali* (RLBC) del 6 aprile 2004 e le raccomandazioni inerenti al restauro emanate dalla Confederazione (*Principi per la tutela dei monumenti storici in Svizzera*, 2007).

Il proprietario di un bene culturale protetto ha l'obbligo di mantenerlo in buono stato e di conservarlo nella sua sostanza riconosciuta. Egli è tenuto a vigilare sullo stato di conservazione dell'edificio segnalando tempestivamente all'Ufficio dei beni culturali (UBC) la natura e la causa di eventuali danni prendendo, se necessario, adeguate misure provvisorie urgenti.

Giusta l'art. 24 LBC gli interventi sul bene protetto sono soggetti all'autorizzazione dell'UBC: ogni esigenza di intervento sul monumento protetto, di manutenzione o restauro, dovrà quindi essere preliminarmente discussa e concordata con l'UBC (Servizio monumenti) che si pronuncerà sulla base di una documentazione commisurata alla portata dei previsti interventi. Nella fase esecutiva dei lavori il proprietario e i vari operatori coinvolti sono tenuti a seguire le indicazioni espresse dall'UBC.

Ogni intervento deve essere mirato al mantenimento e alla valorizzazione della qualità architettonica originale del bene culturale (volume, spazi, planimetria, collegamenti, percorsi, eccetera) e alla rispettosa conservazione materiale dei suoi elementi costitutivi. E' possibile una riconversione dell'edificio modificandone le funzioni, riutilizzando i grandi volumi interni nel rispetto delle sue caratteristiche essenziali e della sua sostanza architettonica e monumentale, tenendo in debita considerazione la situazione originale e la sua storia costruttiva. Nuovi interventi su parti precedentemente alterate devono tendere, in linea di principio e compatibilmente con la natura delle modifiche intervenute, verso il ricupero della sostanza originale. Aggiunte nocive o improprie devono, nel limite del possibile, essere rimosse restituendo leggibilità e qualità al monumento.

Anche i sistemi impiantistici e tecnologici originali (come i corpi riscaldanti, illuminazioni, carroponti, eccetera) dovranno essere attentamente valutati prima di procedere a eventuali sostituzioni: se indispensabili, esse dovranno comunque tener conto delle peculiarità degli elementi primitivi, compresa la loro relazione con il contesto monumentale e spaziale nel quale erano inseriti.

Quando un restauro conservativo e integrativo dell'esistente non è possibile, si possono prevedere interventi di ripristino prendendo come riferimento la situazione originale. Problemi tecnici e costruttivi originali sono da accogliere come fattori storici e vanno risolti, in linea di principio, nell'ambito di un approccio conservativo limitando in ogni caso i danni causati dal degrado.

Interventi necessari alla messa in sicurezza dell'edificio (prevenzione infortuni, sicurezza antincendio), all'adattamento alle condizioni igienico-sanitarie attuali e al miglioramento dell'accessibilità alle persone diversamente abili non devono pregiudicare la qualità architettonica del monumento né intaccare la sostanza monumentale. Lo stesso vale per l'eventuale inserimento di elementi estranei al progetto originale, ma necessari all'utilizzo dell'edificio (nuovi impianti tecnici, cablaggi, eccetera).

Per il miglioramento della protezione termica possono essere accordate delle deroghe alle esigenze in materia (v. art. 5 del *Regolamento sull'utilizzazione dell'energia* del 16 settembre 2008) nella misura in cui il bene culturale viene meglio salvaguardato.

Per i necessari lavori di manutenzione regolare e restauro il proprietario dell'immobile tutelato ha la possibilità di beneficiare di un sussidio cantonale secondo i disposti di legge in materia (LBC, RLBC). Ogni richiesta in tal senso deve essere presentata all'UBC prima di qualsiasi lavoro e accompagnata dai necessari documenti. Il Cantone si pronuncerà tenendo conto, tra l'altro, delle disponibilità a piano finanziario.

Le spese sostenute dal proprietario per la manutenzione e il restauro dell'immobile tutelato possono essere dedotte nella dichiarazione fiscale.

BIBLIOGRAFIA

- AAVV. *Guida d'arte della Svizzera italiana*. Bellinzona 2007, p. 38
- Gerosa, Pier Giorgio. *Mario Chiattoni. Un itinerario architettonico fra Milano e Lugano*. Catalogo mostra, Lugano, Villa Malpensata, 1985-1986; Milano 1985, p. 136
- Gschwend, Hanspeter. *Traversine e traversie: l'Officina, il Ticino e la Ferrovia del Gottardo*. Pregassona-Lugano 2015
- INSA, *Inventario Svizzero di Architettura 1850-1920: città Basel, Bellinzona, Bern*. Berna 1986, pp. 324-325
- *Memoria del Municipio di Bellinzona sull'Officina ferroviaria*, 1884;
- Rivista di Bellinzona n. 10 (1969), p. 16 sgg.
- Rivista di Bellinzona n. 5 (1983), pp. 13-18
- Rivista di Bellinzona n. 6 (1983), pp. 21-25
- Rivista di Bellinzona n. 7 (1983), pp. 16-22
- Rivista di Bellinzona n. 4 (1984), pp. 14-18
- Rivista Tecnica, n. 8 (1918), p. 95
- Rivista Tecnica, n. 12 (1922), pp. 136-138
- Schweizerische Bauzeitung, n. 78 (1921), pp. 66 sgg.
- St. Galler Tagblatt, 3.4.1984
- Talamona, Enrico. *Vecchia Bellinzona*. Bellinzona 1954

Allegati



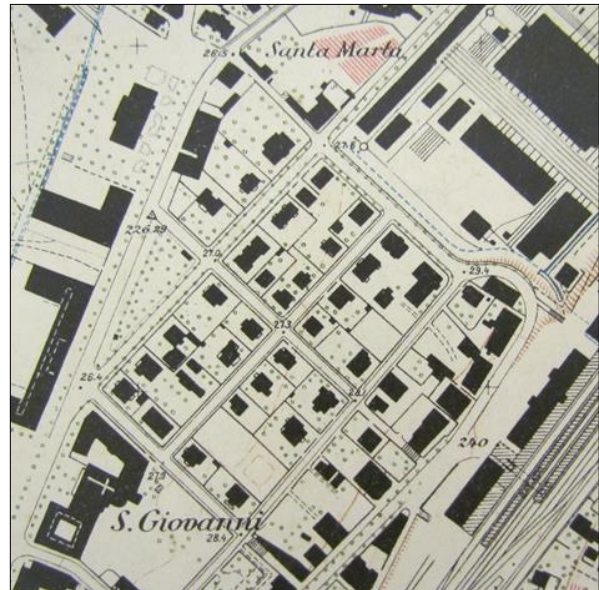
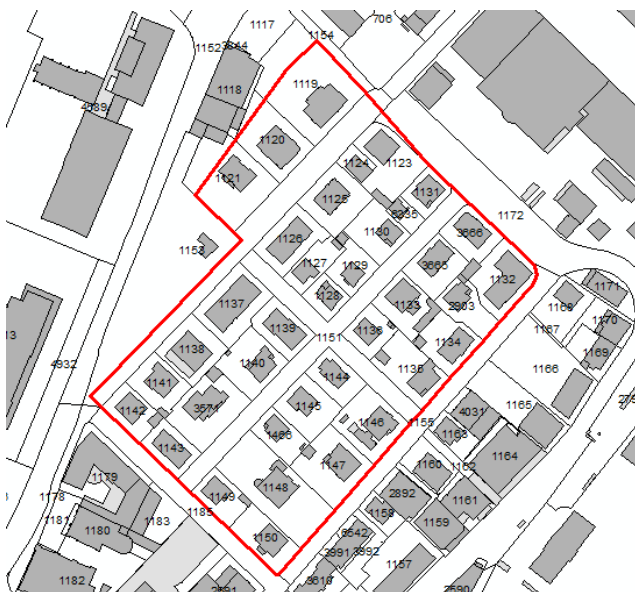
QUARTIERE SAN GIOVANNI

Bellinzona

Censimento città Bellinzona

Scheda SIBC

1940



TUTELA

Grado di tutela

bene culturale d'interesse cantonale (insediamento)

Stato della tutela

proposta

STORIA E DESCRIZIONE

Il comparto San Giovanni, la cui denominazione deriva dalla vicina chiesa omonima, è storicamente la prima zona d'espansione verso nord della città di Bellinzona.

Nato a fine Ottocento dalla concordanza tra interesse pubblico e interesse privato, il quartiere San Giovanni è strettamente connesso con l'insediamento delle Officine di riparazione della Gotthardbahn, ovvero la società Ferrovia del San Gottardo. Nel 1884 il comune di Bellinzona aveva firmato una convenzione con cui veniva stabilita l'ubicazione delle Officine, in località Persico, a nord del centro storico, oltre il riale di Daro, ma soprattutto immediatamente a ridosso della Stazione di Bellinzona, in cambio della costruzione di una strada che collegasse le Officine con la strada cantonale e la Caserma (fu così prontamente tracciato il Viale Officine) e di altri impegni, come quello di assicurare l'insegnamento della lingua tedesca ai figli degli impiegati della ferrovia.

Due anni dopo, perfettamente consapevole dell'importanza che avrebbe avuto la nuova industria sulla vita economica e sociale della città, il Municipio si mosse proponendo al Consiglio comunale un piano regolatore, il quale fu così definito nel messaggio del 21 maggio 1886: "Il piano regolatore consiste essenzialmente nell'impianto di due nuove strade trasversali alla nuova via all'officina, delle quali la prima ha la direzione sulla metà della caserma e mette in comunicazione la strada all'officina colla così detta strada vecchia, mentre la seconda stabilisce la medesima comunicazione nel mezzo del fondo Antognini, e conduce fino alla strada cantonale [...]. La ripartizione del nuovo quartiere è basata sulla supposizione che si adotti la costruzione di fabbricati isolati ed in arretramento dal margine stradale il quale si pensa ad ogni modo è preferibile sia dal lato estetico che da quello igienico. La superficie triangolare dirimpetto alla caserma dovrebbero adattarsi a giardino pubblico".

Occorre sottolineare che lo sforzo normativo dell'ente pubblico comunale era in perfetta sintonia con gli interessi dei privati. Tra di essi occorre menzionare l'ing. Fulgenzio Bonzanigo, influente municipale, perfetto conoscitore delle esigenze dell'infrastruttura ferroviaria, e probabile ispiratore del messaggio, che era proprietario dell'area sulla quale sarebbero sorte le Officine. L'avv. Secondo Antognini era invece proprietario dell'area destinata alla costruzione del nuovo quartiere, che favorì benevolmente cedendo al Comune i terreni per l'urbanizzazione delle infrastrutture (strade, canalizzazioni) e le relative spese, insieme a un triangolo destinato a verde pubblico (l'attuale piazza Antognini), riservandosi il diritto di vendita degli isolati lottizzati.

Il quartiere – un'ariosa *garden city* perfettamente rispondente alle esigenze della media borghesia – è caratterizzato dal rigoroso tracciato viario a scacchiera compiuto tra il 1884 (viale Officina già via Atelier) e il 1905 (via Cancelliere Molo, già antica via pedemontana verso il Gottardo), con funzione di cerniera tra la Stazione e le Officine, e dalla presenza di un edificato prevalentemente tardottocentesco e del primo Novecento, firmato da progettisti confederati e ticinesi, quali

M. Conti, E. Tallone, E. Kronauer, G. Gualzata, E. Rusconi, G. Weith, F. Frei, G. Perlasca, E. Boldini. Compongono il tessuto varie tipologie architettoniche (ville, villini mono- e bifamiliari, palazzine con appartamenti d'affitto) destinate prevalentemente a una committenza d'Oltralpe impiegata presso le Officine FFS, ma anche a liberi professionisti e imprenditori locali.

Nella lettura storica e urbanistica del comparto anche gli edifici che si affacciano sul lato ovest di viale Officina concorrono alla definizione del quartiere San Giovanni. In particolare villa Beatrice (mapp. 1121) – interessante edificio caratterizzato da un sobrio stile classicheggiante, tra i più signorili e rappresentativi del capoluogo ticinese – fu residenza del promotore dell'urbanizzazione l'avv. Antognini.

In generale è rimarchevole la varietà di linguaggi architettonici, prevalentemente nordici e mitteleuropei, ma non privi di inflessioni locali e talvolta moderniste: il San Giovanni è insomma uno dei primi quartieri dotati di uno specifico piano regolatore, un coerente insieme di edilizia borghese e una sintesi degli stili e del gusto imperanti nella prima metà del XX secolo.

SIGNIFICATO E VALORE: MOTIVAZIONI DELLA TUTELA

Nel contesto del patrimonio monumentale ticinese, il quartiere San Giovanni è altamente rappresentativo e significativo per la solidità e razionalità dell'impianto urbanistico, per la qualità architettonica e la varietà degli edifici, dei manufatti (recinzioni) e degli spazi verdi (giardini) che lo compongono, per la sua stessa ubicazione che ne rafforza e sottolinea il valore simbolico nel contesto cittadino. Il quartiere costituisce infatti un capitolo particolare e di pregio della ricca e variegata storia urbanistica ottocentesca della città di Bellinzona, che ha creato in questo quartiere, nelle immediate vicinanze del Viale Stazione, un'armoniosa e omogenea appendice della città medievale. Esso fu tenacemente voluto dall'illuminata borghesia cittadina, che ne regolamentò con accuratezza l'impianto.

Queste sue caratteristiche e l'ottimo stato di conservazione fanno sì che il quartiere sia un unicum nel Cantone: in esso è compiutamente rappresentato il carattere della nuova borghesia cittadina, razionale, progressista, attenta alle regole dell'igiene, aperta e cosmopolita.

STATO DI CONSERVAZIONE

Il quartiere, che ancora mantiene il tracciato viario inalterato, è intatto, prescindendo da alcuni edifici originali sostituiti negli ultimi 50 anni del secolo scorso o ristrutturati senza criteri conservativi: in particolare si osservano scelte di tinteggiature che poco si addicono alla conservazione dei valori cromatici propri di un quartiere tardo ottocentesco.

ISOS

L'insediamento di Bellinzona è considerato di importanza nazionale nell'inventario federale ISOS. Il Quartiere San Giovanni è il perimetro edificato P7 "Quartiere residenziale di S. Giovanni di ville soprattutto unifamiliari entro giardini, in parte richiamantesi a un modello comune, entro assi ortogonali; ca. 1890-1920"; per le sue grandi qualità spaziali e storico architettoniche ha un obiettivo di salvaguardia A (divieto di demolizione e di nuove edificazioni e norme rigorose per i rifacimenti).

TUTELA AI SENSI DELLA LBC

Tutela. Si propone di istituire la tutela quale bene culturale d'interesse cantonale del Quartiere San Giovanni a Bellinzona (scheda I 940 SIBC) ai sensi della LBC, nella sua globalità e in tutte le sue componenti, edifici, giardini e recinzioni comprese. In particolare, la tutela vuole garantire la conservazione dei prospetti esterni dei singoli edifici (tinteggiature, serramenti), dei manufatti che definiscono gli spazi attorno agli edifici, come pure la sostanza monumentale riconosciuta ed essenziale dei singoli edifici protetti.

La proposta di tutela dovrà essere affinata attraverso una revisione delle norme di PR oggi vigenti per il comparto in questione (art. 50 NAPR aggiornamento 2015) e la precisazione degli effetti per ogni singolo edificio, attraverso una specifica schedatura. Laddove il tessuto edile storico è già stato sostituito da edifici non degni di particolare protezione (mapp. 1137; 1138; 1120; 1125; edifici accessori) valgono le vigenti norme di PR, fatte salve le esigenze di conservazione espresse nella nuova normativa.

Estensione della tutela: perimetro. Il comparto protetto è delimitato a sud da via San Giovanni, a est da via Cancelliere Molo e a nord da via Ludovico il Moro, mentre a ovest segue la delimitazione data dall'ISOS inglobando gli edifici ai mapp. 1119, 1120, 1121 (si veda disegno allegato).

Perimetro di rispetto. Per il quartiere di San Giovanni è istituito un perimetro di rispetto cantonale ai sensi dell'art. 22 cpv. 2 LBC (si veda PRisp1942 Perimetro di rispetto per la chiesa di San Giovanni, il quartiere San Giovanni, Palazzo Resinelli e scalinata e Palazzo ex Ginevrina).

EFFETTI DELLA TUTELA E VINCOLI

In generale valgono i disposti della Legge sulla protezione dei beni culturali (LBC) del 13 maggio 1997, del relativo Regolamento sulla protezione dei beni culturali (RLBC) del 6 aprile 2004 e le raccomandazioni inerenti al restauro emanate dalla Confederazione (*Principi per la tutela dei monumenti storici in Svizzera*, 2007).

Nel caso di insediamenti, la tutela verte soprattutto sulla conservazione e valorizzazione dei prospetti esterni di ogni singolo edificio, come pure della conservazione della sua sostanza monumentale riconoscibile.

Il proprietario di un bene culturale protetto ha l'obbligo di mantenerlo in buono stato e di conservarlo nella sua sostanza riconosciuta. Egli è tenuto a vigilare sullo stato di conservazione dell'edificio segnalando tempestivamente all'Ufficio dei beni culturali (UBC) la natura e la causa di eventuali danni prendendo, se necessario, adeguate misure provvisorie urgenti.

Ogni esigenza di intervento sul monumento, dalla semplice manutenzione a lavori più complessi legati a uno specifico progetto di restauro, deve essere preliminarmente discussa con il competente organo di vigilanza (UBC). Il proprietario è quindi tenuto, prima dell'elaborazione di studi e progetti, a prendere contatto con l'UBC (Servizio monumenti) per una comune verifica delle problematiche e per procedere con la pratica conformemente alle indicazioni che riceverà.

Nessun lavoro, anche di semplice manutenzione, può essere eseguito senza l'autorizzazione dell'UBC che si pronuncerà sulla base di una documentazione commisurata alla portata dei previsti interventi. Anche nella fase esecutiva dei lavori il proprietario e, rispettivamente, i vari operatori coinvolti sono tenuti a seguire le indicazioni espresse dall'UBC.

Ogni intervento deve essere mirato al mantenimento della qualità architettonica originale del bene culturale (volume, spazi, planimetria, collegamenti, percorsi, ecc.) e alla rispettosa conservazione materiale dei suoi elementi costitutivi. Quando un restauro conservativo e integrativo dell'esistente non è possibile, si possono prevedere mirati lavori di ripristino prendendo come riferimento di base la situazione originale. Nuovi interventi su parti precedentemente alterate devono tendere, in linea di principio e compatibilmente con la natura delle modifiche intervenute, verso il recupero della sostanza originale. Aggiunte nocive o improprie devono, nel limite del possibile, essere rimosse restituendo leggibilità e qualità al monumento.

Problemi tecnici e costruttivi originali sono da accogliere come fattori storici o da storicizzarsi e vanno risolti, in linea di principio, nell'ambito di un approccio e di un intervento conservativo limitando in ogni caso i danni causati dal degrado. Anche il rinnovamento di sistemi impiantistici dovranno comunque tener conto delle peculiarità degli elementi primitivi, compresa la loro relazione con il contesto monumentale nel quale erano inseriti.

Interventi necessari alla messa in sicurezza dell'edificio (prevenzione infortuni, sicurezza antincendio), all'adattamento alle condizioni igienicosanitarie attuali e al miglioramento dell'accessibilità alle persone diversamente abili non devono pregiudicare la qualità architettonica del monumento né intaccare la sostanza monumentale. Lo stesso vale per l'eventuale inserimento di elementi estranei al progetto originale, ma necessari all'utilizzo dell'edificio (come nuovi impianti, cablaggi, eccetera).

Per il miglioramento della protezione termica possono essere accordate delle deroghe alle esigenze in materia (v. art. 5 del Regolamento sull'utilizzazione dell'energia del 16 settembre 2008) nella misura in cui il bene culturale viene meglio salvaguardato.

Per i necessari lavori di manutenzione regolare e restauro il proprietario dell'immobile tutelato ha la possibilità di beneficiare di un sussidio cantonale secondo i disposti di legge in materia (LBC, RLBC). Ogni richiesta in tal senso deve essere presentata all'UBC prima di qualsiasi lavoro e accompagnata dai necessari documenti. Il Cantone si pronuncerà tenendo conto, tra l'altro, delle disponibilità a piano finanziario. Anche il Comune sul cui territorio sorge il bene culturale è tenuto a partecipare alle spese salvo che non vi provvedano altri enti locali.

Le spese sostenute dal proprietario per la manutenzione e il restauro dell'immobile tutelato possono essere dedotte nella dichiarazione fiscale.

NORME DI ATTUAZIONE

Le prescrizioni previste dall'art. 50 "Comparti speciali" delle NAPR in vigore dovranno essere riviste per tener conto delle esigenze della conservazione degli aspetti monumentali dell'insediamento (normative generali; schedatura dei singoli edifici). Laddove il tessuto edile storico è già stato sostituito da edifici non degni di particolare protezione (mapp. 1137; 1138; 1120; 1125; edifici accessori) valgano le vigenti norme di PR, fatte salve le esigenze di conservazione espresse nella nuova normativa.

DOCUMENTAZIONE D'ARCHIVIO

- Archivio Ufficio Tecnico, Bellinzona

BIBLIOGRAFIA




- AAVV. *Guida d'arte della Svizzera italiana*. Bellinzona 2007
- Ambrosetti, Giorgio; Cattaneo, Sergio. *Bellinzona: quartiere San Giovanni*. [S.l.] 1981 (lavoro di diploma Politecnico Zurigo, dattiloscritto)

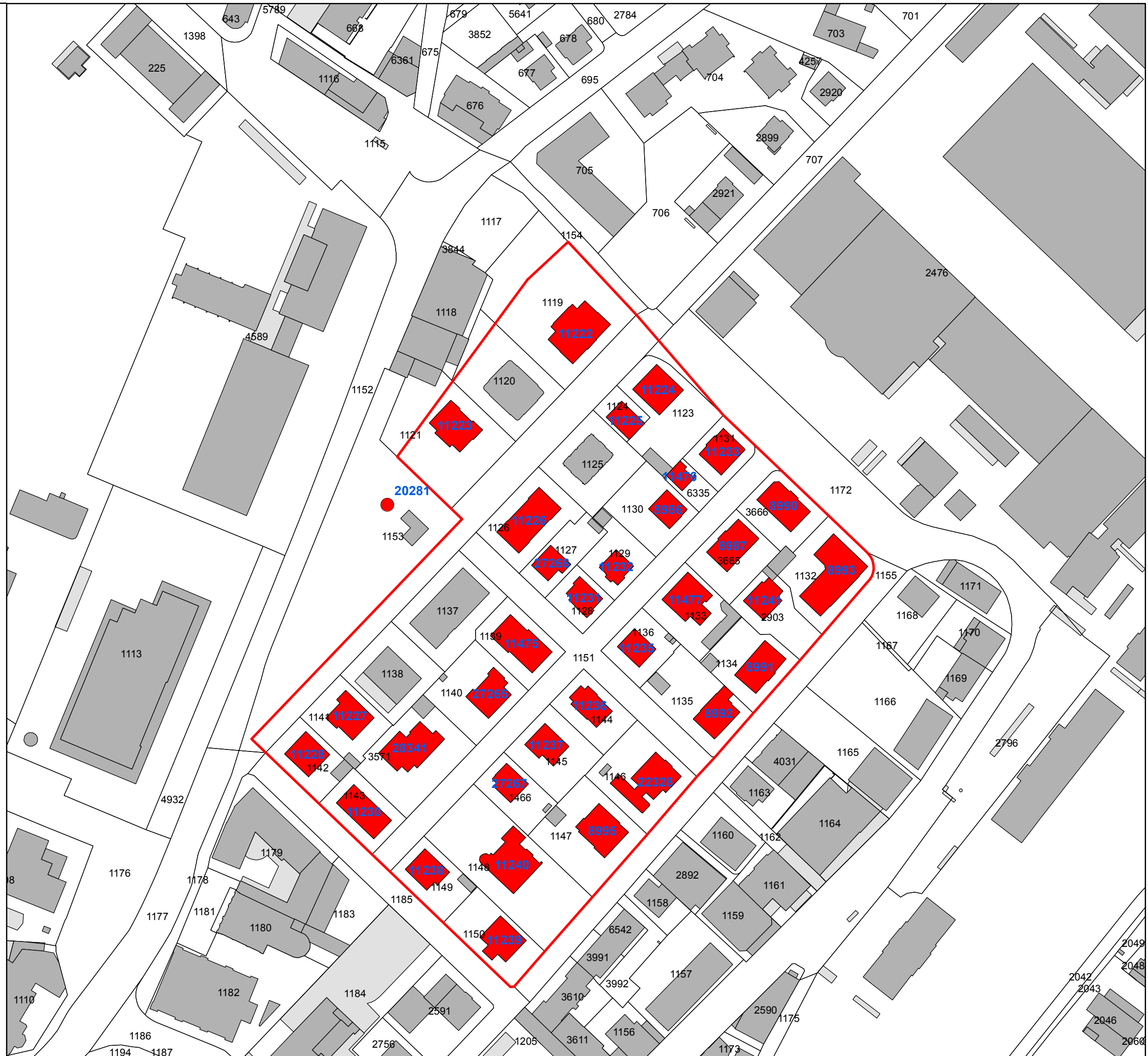
- Giacomazzi Fabio, *Le città importate: espansioni e trasformazioni urbane del Ticino Ferroviario 1882-1920*, Locarno 1998
- INSA, *Inventario Svizzero di Architettura 1850-1920: città Basel, Bellinzona, Bern*, vol. 2, Berna 1986
- ISOS *Inventario degli insediamenti svizzeri da proteggere. Insediamenti di importanza nazionale. Repubblica e Cantone Ticino. Vol. 4: Bellinzona Blenio Riviera*. Berna 2008

Allegato:
1 piano

Comune di Bellinzona

Quartiere S. Giovanni
tutela cantonale (insediamento)

-  Perimetro tutela
-  edifici censiti (SIBC)
-  monumenti



1:1'500

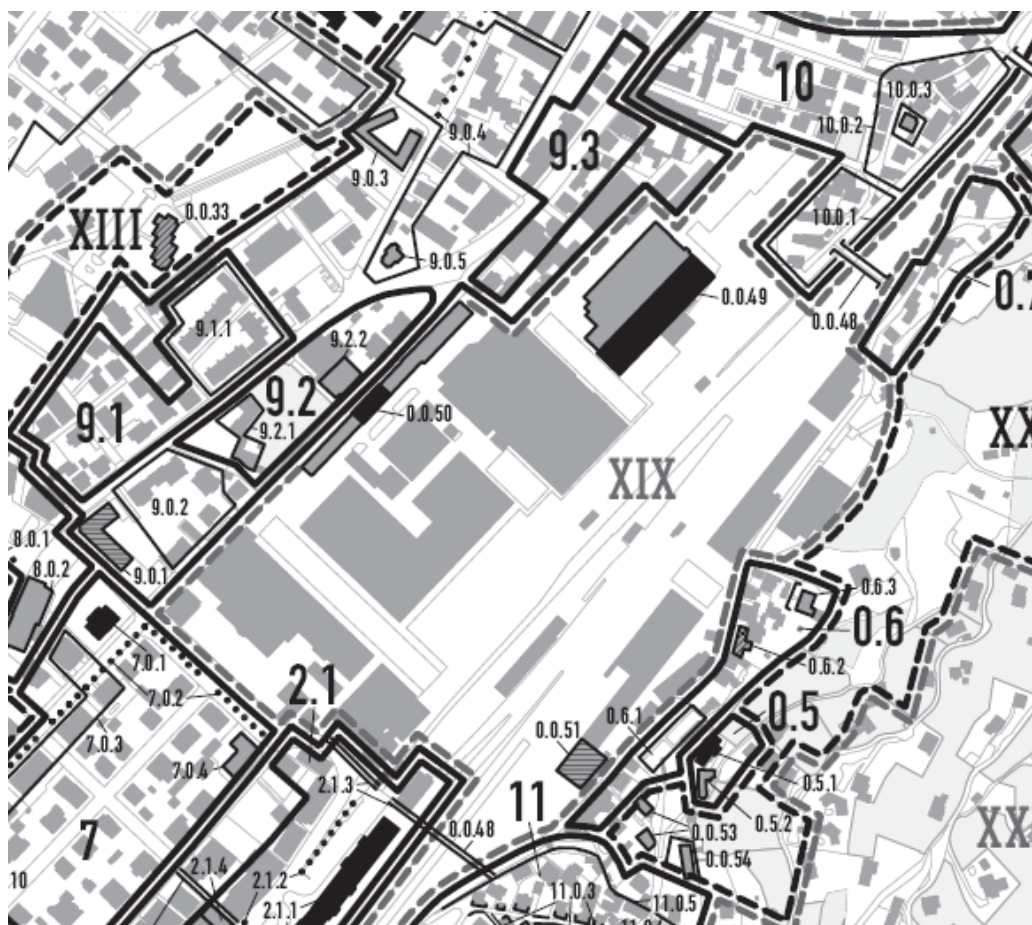
ISOS - Inventario federale degli insediamenti svizzeri da proteggere

1. L'insediamento di Bellinzona

L'insediamento di Bellinzona è considerato d'importanza nazionale nell'inventario federale ISOS (si veda *ISOS Inventario degli insediamenti svizzeri da proteggere. Insediamenti di importanza nazionale Repubblica e Cantone Ticino. Vol. 4 Bellinzona Blenio Riviera*, Berna 2008, pp. 27-87).

2. Il comparto delle Officine nell'ISOS

Il comparto delle Officine FFS è inserito nell'intorno circoscritto I-Ci XIX "Impianti dei binari delle FFS e area delle Officine di riparazione delle FFS; ultimo 4° del sec. XIX e inserimenti seriori", con obiettivo di salvaguardia "b".



Piano ISOS

La Cattedrale è l'elemento eminente E 0.0.49 "Officine del Gottardo, edificio principale in conci a vista emergenti dall'intonaco, a cornice alle aperture e alla linea del frontone", con obiettivo di salvaguardia "A". I corpi relativi agli ampliamenti del 1926 e del 1944 sono classificati come elemento segnalato.

L'edificio amministrativo su viale Officine è l'elemento eminente E 0.0.50 "Lungo corpo a chiusura dell'area dell'Officina; inizio sec. XX e aggiunte successive", con obiettivo di salvaguardia "A". Le ali a sud e nord dell'edificio sono elementi segnalati.

Raccomandazioni ISOS

Per gli intorni circoscritti con obiettivo di salvaguardia "b" si impone la preservazione delle caratteristiche essenziali per la definizione del rapporto tra le componenti dell'insediamento.

Inoltre valgono le seguenti raccomandazioni generali di salvaguardia:

- norme dettagliate e consulenza per nuove edificazioni e arredi d'alberi

Provvedimenti adeguati:

- assegnare un'adeguata destinazione d'uso al fine di proteggere l'area dal pericolo di sovraedificazione.

Un **elemento eminente** da proteggere ha sempre obiettivo di salvaguardia "A": preservazione integrale della sostanza.

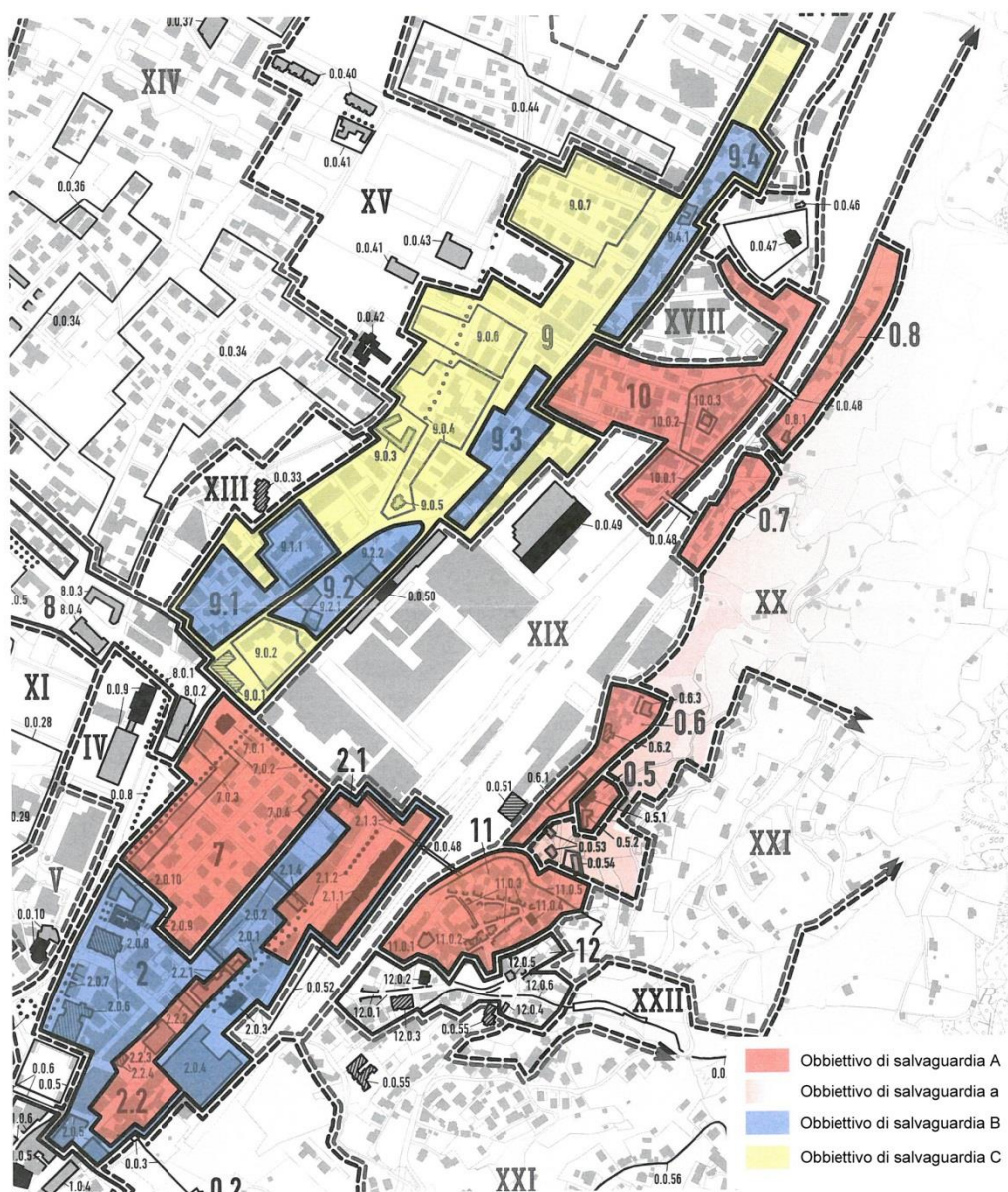
Indicazione generale di conservazione:

- da proteggere

Provvedimenti adeguati:

- Prevedere specifiche misure di salvaguardia

3. Le adiacenze delle Officine FFS



Elaborazione del piano ISOS, con indicazione degli obiettivi di salvaguardia dei comparti adiacenti al complesso delle Officine FFS.