

**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design  
**Herausgeber:** Hochparterre  
**Band:** 30 (2017)  
**Heft:** [7]: Identität pflegen = Cultiver son identité = Coltivare l'identità

**Artikel:** Tre fasi progettuali per la stazione  
**Autor:** Huber, Werner  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-731008>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 12.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Tre fasi progettuali per la stazione

**Ci sono voluti tre tentativi per poter realizzare la nuova stazione. Uno di questi progetti è fallito a causa dell'ISOS. In linea di massima il risultato è buono, ma non convincente nei dettagli.**

Testo e fotografie:  
Werner Huber

Il Viale Stazione, rettilineo e piantumato con alberi da entrambi i lati, porta da Piazza Collegiata, al margine del centro storico di Bellinzona, alla stazione. Lo fiancheggiano edifici di decenni diversi. Da lontano non si vede dove porta, ma poco dopo si scorge il punto culminante in alto, dove la strada si allarga da un lato, diventando una piazza.

Pochi passi dopo il Palazzo delle Poste di Galfetti, ancora prima di lasciarsi alle spalle le ultime case sul lato destro della strada, dovrebbe comparire un cubo di vetro di quattro piani, coronato da un tetto imponente. «SBB CFF FFS», l'insegna luminosa con il famoso logo, non dovrebbe lasciare adito a dubbi: si tratterebbe della nuova stazione di Bellinzona, accanto al vecchio edificio sotto tutela. Dovrebbe, si tratterebbe: questa stazione esiste solo al condizionale. In realtà, passeggiando fino alla fine di Viale Stazione, si vede solo il ben noto edificio giallo, restituito all'antico splendore, ma che per il resto sembra stare al suo posto immutato.

Con l'apertura della tratta Biasca-Bellinzona nel 1874, nella Capitale del Canton Ticino fu costruito prima un edificio della stazione provvisorio e due anni dopo l'edificio attualmente esistente. I progetti sono dell'architetto della Ferrovia del Gottardo Adolf Göller, a cui si devono anche gli edifici simili di Locarno e Lugano. In quegli anni fu realizzato anche il Viale Stazione. Quando nel 1882 fu ultimata la linea del Gottardo, la stazione venne dotata della sua pensilina di ferro. Poco dopo l'inizio del secolo, a sud dell'edificio di ricezione treni sorse uno stabile di servizio a un piano; nel 1906, all'edificio della stazione fu annessa una piccola costruzione ornata con motivi floreali in stile liberty; successivamente, in vista della Festa Federale di Tiro del 1929, le FFS ricoprirono con un tetto lo spazio tra l'edificio di ricezione treni e la costruzione di servizio. Qui fu creato un nuovo ingresso della stazione ornato da colonne ioniche con timpano triangolare, dopodiché per ottant'anni non successe granché a livello architettonico.

«Una nuova stazione FFS per Bellinzona», recitava nel 2008 il comunicato stampa con cui le ferrovie annunciavano la ristrutturazione della stazione. Tuttavia l'unica vera novità era il rialzamento a tre piani dell'edificio di servizio; le altre costruzioni sarebbero state mantenute ma ristrutturate a fondo.

Vista la portata molto maggiore di altri progetti di riqualificazione di stazioni, per esempio di quella di Lugano, a Bellinzona l'entusiasmo rimase contenuto. Con l'avvicinarsi dell'apertura del tunnel di base del Gottardo, le Ferrovie Federali Svizzere e la città si resero conto che la stazione sarebbe stata destinata al ruolo futuro di «prima stazione al sud». Le ferrovie abbandonarono il progetto di ristrutturazione e avviarono nell'autunno del 2009 uno studio parallelo a cui parteciparono quattro studi di architettura selezionati. Il team vincitore fu quello di Orsi & Associati. Con l'edificio di vetro a quattro piani coperto da un tetto ampiamente sporgente, il progetto dava il segnale forte di una nuova stazione, atteso da tanti.

Tuttavia la gioia per il progetto non fu unanime, poiché quest'ultimo non si sarebbe limitato a modificare radicalmente l'aspetto della stazione, ma quello di tutto il quartiere. Era possibile farlo?

## Il no delle commissioni

Per dirimere la questione, le FFS sottoposero il progetto preliminare alla Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio (CFNP) e alla Commissione federale dei monumenti storici (CFMS). Nella loro perizia del maggio 2012, entrambe le commissioni si basarono sull'ISOS, che classifica Bellinzona come insediamento di importanza nazionale. Per il quartiere da entrambi i lati di Viale Stazione (Perimetro 2) si raccomanda il mantenimento della struttura degli edifici e degli spazi liberi, mentre per la piazza della stazione (Gruppo di edifici 2.1), l'obiettivo di conservazione è addirittura il più alto possibile (A).

Le Commissioni valutarono attentamente se il progetto di Orsi & Associati si conciliasse con gli obiettivi dell'ISOS, riconoscendo che il nuovo edificio, al posto del portale esistente coronato da timpano, avrebbe creato →





*La stazione di Bellinzona prima della ristrutturazione con il portico del 1929.*



*Il progetto del concorso del 2009 avrebbe distrutto la scala di tutto il quartiere (visualizzazione FFS).*



*Dopo la ristrutturazione l'edificio storico di ricezione ha mantenuto il suo ruolo dominante.*



→ un ingresso grandioso per la stazione. Secondo la valutazione della CFNP e della CFMS, anche la demolizione dell'edificio intermedio del 1929 non avrebbe costituito un problema. Tuttavia, le commissioni non condividono l'opinione della giuria del concorso, secondo cui il nuovo edificio crea «un rapporto preciso e rispettoso verso l'edificio storico dell'antica stazione» e si inserisce bene nel contesto della città. Al contrario: «La nuova costruzione, ed in particolar modo il tetto, è troppo dominante, relegando la vecchia stazione in seconda posizione e conduce ad un salto qualitativo in quanto alle proporzioni odierne che è, a parere delle Commissioni, assolutamente eccessivo». Ci si chiede inoltre se un tetto di tali dimensioni possa davvero creare una sensazione di leggerezza, come sembra suggerire la denominazione di «nuvola». Complessivamente, le Commissioni conclusero che il progetto avrebbe arrecato un danno significativo e irreparabile all'insediamento di importanza nazionale e richiesero di non portarlo avanti.

La perizia trasformò il nuovo edificio di vetro in un mucchio di macerie. Alla fine del 2012 le FFS annunciarono la loro intenzione di dismettere il progetto. Gli architetti Lorenzo Orsi ed Emanuele Saurwein, che avevano già investito molte risorse nel progetto, protestarono e criticarono tale decisione, affermando che in quel modo la stazione di Bellinzona sarebbe stata mummificata; i media espressero il timore che la nuova stazione non sarebbe stata disponibile in tempo utile per l'apertura del Tunnel del Gottardo.

### Il successo del terzo tentativo

Poco dopo le FFS fecero un nuovo tentativo e nel marzo del 2013 selezionarono un nuovo team di progettisti composto dagli architetti Luigi Snozzi e Mauro Malisia, a seguito di una gara su invito. L'appalto per il risanamento del vecchio edificio fu aggiudicato a Orsi e Saurwein, sulla base della loro proposta di onorari.

«Volevamo che la stazione si presentasse come un edificio unico e non suddiviso in tre parti come è stato finora», spiega Mauro Malisia, per illustrare il pensiero alla base del progetto suo e di Snozzi. Il vecchio edificio avrebbe continuato a svolgere il ruolo principale e i raccordi tra le singole parti avrebbero dovuto essere visibili. L'edificio di servizio dell'inizio del ventesimo secolo fu conservato, ma fu rialzato e unito a un nuovo corpo centrale a due piani, collegandolo così al vecchio edificio. Da quest'ultimo gli architetti presero la doppia finestra, imprimendola nella facciata del nuovo edificio. Allo stesso modo completarono la pensilina dall'altro lato dei binari, integrando la costruzione di ferro del diciannovesimo secolo con una costruzione di acciaio del ventunesimo secolo, sostanzialmente identica nella forma. «Non volevamo che si percepisse la forte mano dell'architetto», aggiunge Malisia.

Il cuore della stazione di Bellinzona è il grande atrio che si estende per tutta la lunghezza tra l'edificio vecchio e l'edificio di servizio. Da qui si diramano le scale e le scale mobili che conducono nel sottopassaggio. Ci sono inoltre un bar, ricavato nel vecchio buffet, la biglietteria, l'edicola dei giornali e un negozio di cioccolato. Scegliendo un travertino di un colore tendente al giallo per il pavimento, gli architetti volevano creare un'atmosfera calda, mediterranea. Secondo l'architetto Malisia, si deve percepire l'atmosfera di una stazione internazionale; il granito ticinese è già abbastanza presente.

Nell'ottobre del 2016, due mesi prima dell'entrata in funzione del tunnel di base del Gottardo, Bellinzona ha festeggiato la sua nuova stazione. Il piazzale è stato allestito in maniera provvisoria. Una nuova piazza e una stazione per gli autobus verranno approntati ulteriormente. ●

## Commento

### Mancanza di cura

Ci sono voluti tre tentativi nell'arco di pochi anni perché Bellinzona potesse avere la sua nuova stazione. Ciò ha comportato molto lavoro vano e quindi la frustrazione dei progettisti coinvolti. Il fatto che i grandi progetti siano infine falliti a causa dell'ISOS non si può tuttavia imputare all'Inventario, ma all'evidente mancanza di cura nella preparazione. Ne è valsa la pena? Il risultato finale è sostanzialmente positivo, ma non del tutto soddisfacente.

Il primo tentativo avrebbe portato a una soluzione rabberciata dalla quale, a fronte di una spesa notevole, non si sarebbe ottenuto un insieme coerente. Viceversa, il progetto vincitore del team di Orsi aveva una proiezione maggiore e avrebbe dato alla stazione di Bellinzona quel segnale dell'ingresso in una nuova epoca che molti auspicavano. Tuttavia l'ISOS esclude fin dal principio tale segnale: trattandosi di una zona classificata come A, la cui sostanza originaria è conservata in gran parte, l'Inventario postula l'obiettivo di conservazione A per il piazzale della stazione. Ciò significa che tutti gli edifici, le parti di costruzione e gli spazi liberi devono essere conservati integralmente, eliminando gli interventi dissonanti. Il nuovo edificio di vetro con il tetto monumentale sarebbe stato diametralmente contrapposto a tale principio, poiché avrebbe declassato l'edificio storico di ricezione al ruolo di costruzione annessa e avrebbe fatto saltare la scala delle proporzioni del quartiere della stazione. In questo modo, proprio sulla piazza che fino ad allora era stata risparmiata da interventi perturbanti, si sarebbe creato un elemento che l'avrebbe alterata.

Questo grande intervento avrebbe comunque rispecchiato la speranza di una stazione importante piuttosto che la sua effettiva grandezza. Infatti, anche se la nuova Trasversale alpina e i migliori collegamenti all'interno del Canton Ticino creano più traffico, Bellinzona può difficilmente essere annoverata tra i nodi che contano veramente.

Anche considerando questo aspetto, la soluzione realizzata ora è adeguata all'importanza della stazione, ma soprattutto la nuova stazione di Bellinzona è proporzionata al contesto. La distribuzione dei ruoli sul posto rimane invariata: l'edificio storico di ricezione continua ad essere il corpo di fabbrica più importante, a cui sono subordinate le nuove parti. In breve: gli obiettivi formulati nell'ISOS sono stati raggiunti.

Tuttavia la nuova stazione non soddisfa del tutto. Nonostante il City Bistrò, il vecchio edificio è come se fosse su un binario morto. Per le parti vicine della costruzione rielaborate da Malisia e Snozzi, la scelta di prendere l'elemento della finestra del vecchio edificio e riproporlo moltiplicato in forma semplificata nel nuovo edificio funziona, ma solo al piano superiore. La facciata al pianterreno con le sue alte aperture sembra invece una soluzione priva di fantasia. Una soluzione migliore si vede sul francobollo delle Poste da 1.50 franchi diffuso nel 2016: l'illustrazione basata su un rendering precedente mostra una cornice che collega le aperture le une con le altre, inserendosi così nell'edificio.

Werner Huber



## In drei Schritten zum neuen Bahnhof

Drei Anläufe und durch viel vergebliche Arbeit frustrierte Planer hat es gebraucht, bis Bellinzona zu seinem neuen Bahnhof gekommen ist. Dass die grossen Pläne letztlich am ISOS scheiterten, kann man jedoch nicht dem Inventar anlasten. Verantwortlich dafür ist die mangelnde Sorgfalt bei der Vorbereitung.

«Una nuova stazione FFS per Bellinzona», so lautete 2008 die Pressemitteilung, mit der die Bahn den Umbau des Bahnhofs ankündigte. Wirklich neu war bloss die dreigeschossige Aufstockung des Dienstgebäudes; die übrigen Bauten sollten bestehen bleiben. Die näher rückende Eröffnung des Gotthard-Basistunnels brachte eine Überprüfung der künftigen Rolle des Bahnhofs. Die Bahn gab das Umbauprojekt auf und lancierte im Herbst 2009 eine Parallelstudie unter vier ausgewählten Architekturbüros. Das Gewinnerprojekt von Orsi & Associati, ein viergeschossiges Glasgebäude mit weit ausladendem Dach, hätte das ganze Quartier verändert. Darf man das?

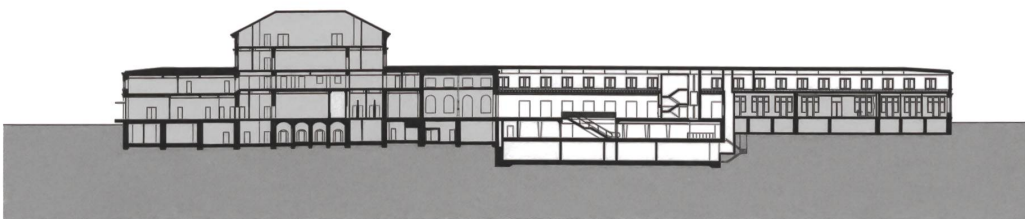
Die SBB unterbreiteten das Vorprojekt der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) und der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege (EKD). Deren Gutachten stützten sich vor allem auf das ISOS. Abbruch des Zwischenbaus von 1929: unproblematisch. Hingegen teilten die Kommissionen die Ansicht der Wettbewerbsjury nicht, dass der Neubau einen «präzisen und respektvollen Bezug zum historischen Bahnhofsgelände» schaffe. Er sei zu dominant, füge dem Ortsbild einen irreparablen Schaden zu und sei nicht weiterzuverfolgen. Deshalb wählten die SBB 2013 ein neues Planerteam mit den Architekten Luigi Snozzi und Mauro Malisia. Ihr Projekt belässt dem Altbau die Hauptrolle, die Nahtstellen zwischen den einzelnen Teilen bleiben ablesbar. ●

## Une nouvelle gare en trois étapes

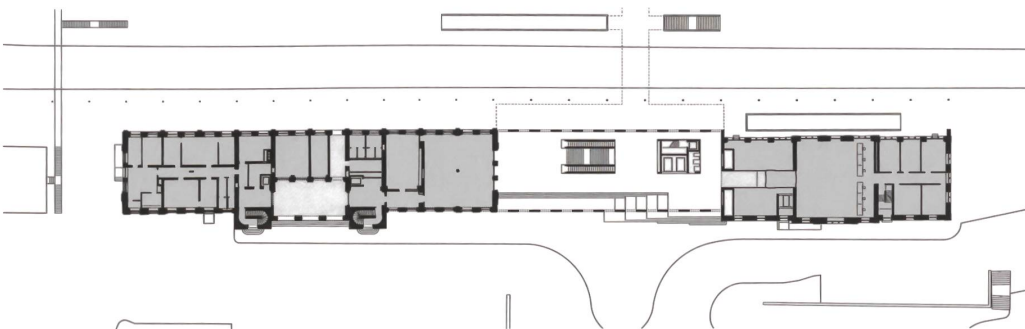
Il aura fallu trois tentatives avant que Bellinzona ne se dote enfin d'une nouvelle gare. Si l'ISOS a fait capoter un ambitieux projet, on ne peut lui imputer la responsabilité de cet échec. La cause réside plutôt dans le manque de soin apporté à la préparation.

«Una nuova stazione FFS per Bellinzona», c'est en ces termes que le communiqué des CFF annonçait en 2008 la transformation de la gare. En fait, la seule vraie nouveauté était la surélévation du bâtiment de service de trois niveaux; les autres bâtiments resteraient inchangés. A l'approche de l'ouverture du tunnel de base du Saint-Gothard, un réexamen du futur rôle de la gare s'est imposé. Les CFF ont abandonné le projet de transformation et confié en automne 2009 un mandat d'études parallèles à quatre bureaux d'architecture. Le projet lauréat d'Orsi & Associati, un bâtiment vitré de quatre niveaux à toiture débordante, risquait d'altérer l'ensemble du quartier. Était-ce permis?

Les CFF ont soumis l'avant-projet à la Commission fédérale pour la protection de la nature et du paysage et à la Commission fédérale des monuments historiques, dont les expertises se sont avant tout appuyées sur l'ISOS. La démolition du bâtiment intermédiaire de 1929? Pas de problème! En revanche, les deux commissions n'ont pas partagé l'avis du jury du concours selon lequel le nouvel édifice créait un «rapport précis et respectueux au bâtiment historique de la gare». Trop dominante, la construction dénaturait le site de façon irrémédiable: le projet ne devait pas être poursuivi. En 2013, le CFF ont donc choisi une nouvelle équipe réunie autour des architectes Luigi Snozzi et Mauro Malisia. Leur projet laisse le rôle principal à l'ancien bâtiment tout en rendant visibles les jonctions entre les différents éléments. ●



Sezione longitudinale con le parti del nuovo edificio contrassegnate in giallo.



Pianta del pianterreno con il nuovo atrio.