

San Pellegrino Terme, li **05.02.2018**

**Valorizzazione dell'EX-STAZIONE ferroviaria di piazza A.
Rosmini
in Comune di San Pellegrino Terme (Bg)**

Studio di fattibilità

RELAZIONE e QE

Il progetto che si prospetta nasce dall'esigenza di recuperare l'edificio "Ex Stazione ferroviaria" in Piazza A. Rosmini per il paese di San Pellegrino Terme, tramite un intervento puntuale, nel pieno rispetto della materia così come ci è pervenuta attraverso i secoli.

Il progetto si configura come proposta aggiuntiva alla realtà esistente, adottando una metodologia che preveda un sistema di controllo esteso a tutte le operazioni da eseguirsi.

In fase di studio sono stati raccolti tutti i dati e le informazioni necessarie alla conoscenza dei manufatti architettonici, attraverso un'indagine storica, un rilievo geometrico, una approfondita documentazione fotografica, una ricognizione delle patologie di degrado, un'indagine strutturale e di controllo degli eventuali dissesti statici.

Il progetto si prefigge di cogliere i caratteri ed i valori della fabbrica, per poterli conservare e ripensare in termini di luogo qualificato in cui vivere.

ELENCO ELABORATI PROGETTUALI COSTITUENTI LO STUDIO DI FATTIBILITA'

- Allegato 1. - Relazione illustrativa generale;
- Relazione descrittiva del progetto culturale;
 - Relazione tecnica;
 - Quadro economico;
 - Documentazione fotografica stato di fatto.
- Tavole n° 1 - Inquadramento territoriale;
- Tavole n° 2 - Pianta piano interrato e terra "Stato di fatto";
- Tavole n° 3 - Pianta piano primo e copertura "Stato di fatto";
- Tavole n° 4 - Prospetto nord est - Sezione A-A "Stato di fatto";
- Tavole n° 5 - Prospetto sud e ovest "Stato di fatto";
- Tavole n° 6 - Pianta piano interrato e terra "Progetto";
- Tavole n° 7 - Pianta piano primo e copertura "Progetto";
- Tavole n° 8 - Prospetto nord est - Sezione A-A "Progetto";
- Tavole n° 9 - Prospetto sud e ovest "Progetto";
- Tavole n° 10 - Pianta piano interrato e terra "Sovrapposizione";
- Tavole n° 11 - Pianta piano primo e copertura "Sovrapposizione";
- Tavole n° 12 - Prospetto nord est - Sezione A-A "Sovrapposizione";
- Tavole n° 13 - Prospetto sud e ovest "Sovrapposizione".

1 - Relazione storica e stato di fatto

L'ex-stazione ferroviaria di piazza A. Rosmini è stata edificata a cavallo tra il 1905-1906 ed è parte di un sistema di stazioni più ampio.

Le stazioni, concepite come opere accessorie del tracciato ferroviario che collegò Bergamo a San Pellegrino Terme (1906) e successivamente a San Giovanni Bianco (fine 1906), sono state progettate dall'architetto Romolo Squadrelli. Egli fu il progettista di tutte le stazioni della linea ferroviaria della Val Brembana e diede loro gli elementi per essere identificate con lo "stile liberty-industriale" caratteristico di questi edifici. Tali elementi si possono identificare principalmente negli stucchi, cementi e intonaci utilizzati per la realizzazione dei motivi ornamentali delle porte e delle finestre e nell'introduzione del ferro battuto e lavorato per le ringhiere, pensiline e portalampane.

La funzione originaria di stazione terminò nel 1966 con la chiusura della Ferrovia della Valle Brembana.

Da quel momento l'immobile subì un lento snaturamento determinato dall'insediamento di un'attività ristorativa che comportò lievi modifiche, dovute alla funzione, soprattutto nella distribuzione interna, e, purtroppo, la perdita di alcune decorazioni.

STATO DI FATTO

La stazione è costituita da un corpo centrale maggiore a due piani e due corpi laterali allineati lungo l'ex-banchina ferroviaria (ora pista ciclabile). Completa l'immobile un piccolo corpo 'servizi' staccato dal corpo di fabbrica. Guardando la stazione dalla piazza Rosmini, il corpo di sinistra si sviluppa su due piani, mentre quello a destra su un piano unico, come il piccolo corpo servizi posto a distanza.

Dal punto di vista strutturale la stazione è costituita da murature portanti presumibilmente a sacco e/o miste in pietra e laterizio. I solai sono in legno così come il tetto, che ora è rivestito da un manto di copertura in marsigliesi di laterizio. La gronda della copertura è sostenuta da cornici lignee modanate con mensole curvilinee decorate.

L'edificio, come anticipato più sopra, si caratterizza per gli apparati decorativi tipici del periodo Liberty. Le facciate, ancora ben conservate, sono scandite da lesene e presentano, al piano terra, intonaci lavorati in modo da simulare corsi di pietra orizzontali. Al piano primo gli intonaci sono rigati in modo da riprendere i giunti della tessitura muraria in mattoni a vista posti di testa. Le teste dei mattoni avevano un color rosso pompeiano, mentre i giunti, stilati, erano originariamente messi in risalto da una colorazione grigio chiaro ad imitazione della malta.

La facciata principale è contraddistinta da una pensilina curvilinea in ferro battuto decorato, che probabilmente in origine aveva decorazioni in vetro (ora purtroppo assenti), ancora oggi posta a protezione dell'ingresso principale della stazione. Sul retro ci sono ancora alcuni segni della tettoia che copriva il carico/scarico dei vagoni, funzione evidenziata dalla quota più alta del pavimento-piano di carico interno.

Le aperture sono adornate con massicce cornici decorate in graniglia e cemento, talvolta chiuse con inferriate in ferro battuto. A piano primo sono ancora presenti i serramenti originari del periodo Liberty con persiane a scomparsa.

All'interno, ma solo a piano primo e non in tutti i locali, sono presenti alcuni pavimenti originari in marmette di graniglia e/o cemento colorate e posate in modo da formare partiture decorative policrome. Il collegamento verticale avviene ancora oggi tramite una scala interna con gradini in pietra di Sarnico e balaustra in ferro battuto decorato.

Da una prima analisi visiva, l'edificio si presenta in un discreto stato di conservazione generale. Per motivi di utilizzo (ricordiamo che è stato destinato alla ristorazione) sono state nel tempo realizzate piccole superfetazioni atte ad ospitare i servizi necessari, per le quali è prevista la demolizione. Alcune di queste erano in muratura addossate alla facciata sulle 'rotaie', mentre una tettoia in legno copriva lo spazio esterno. Sul retro vi sono due autorimesse in lamiera.

È interessante notare come la carenza di manutenzione, se da una parte ha causato uno stato di degrado dovuto allo scorrere del tempo, dall'altro ha fatto in modo che si conservasse buona parte dei tratti originari dell'edificio come il tetto, le gronde, alcuni pavimenti, la scala interna, gli intonaci lavorati a mattone e il piccolo corpo staccato adibito a servizi.

Si rilevano contemporaneamente interventi manutentivi impropri, come il rifacimento dei pavimenti al piano terra, la posa di insegne, reti impiantistiche sia interne che esterne, privi del rispetto necessario ad un immobile di tale rilevanza.

2 - Relazione di progetto

Trattare con equilibrio un edificio storico è anche una forma di etica: Il rispetto della storia e della contemporaneità devono dialogare sapendo che la storia di oggi interviene sulla storia collettiva di domani.

Questo è l'approccio che ha guidato il progetto di fattibilità.

Tutti gli interventi sono finalizzati al recupero dell'immobile tramite restauro, per restituirgli completamente quella funzione di spazio pubblico/privato che attualmente non può essere assicurata.

Entrambi i soggetti, quello pubblico e quello privato devono interagire con la volontà di intervenire riqualificando un edificio che ha perso in parte identità, senza snaturare quegli elementi caratterizzanti in modo positivo il suo aspetto originario.

In questo approccio rientra anche il rispetto per l'intorno, e per la storia dell'edificio, in cui si interviene in modo educato.

La scelta del progetto è di dialogo rispettoso con la storia: e la storia di ogni edificio parla di metamorfosi, ma tali metamorfosi devono saper dialogare con la storia.

L'edificio internamente manterrà la distribuzione originaria che non viene modificata: l'intento del progetto è proprio quello di mantenere questo impianto originario, evidenziandolo. Saranno operate solo quelle minime modifiche necessarie all'adeguamento normativo e alla rimessa in funzione degli spazi.

Al piano terra e al piano primo avranno luogo le attività legate al nuovo utilizzo dell'immobile: somministrazioni di servizi o prodotti cibi/bevande con alimenti di produzione locale e il Museo.

Si prevede di tenere le pavimentazioni esistenti ove presenti; ove già sostituite si interverrà con pavimentazioni simili per tipologia e colori, ma distinguibili dalle originali.

I solai esistenti in legno a piano primo saranno mantenuti, se necessario rinforzandoli con interventi leggeri; i serramenti originali, sempre a piano primo, saranno mantenuti operando un restauro e inserendo ove possibile vetrocamera. Le superfetazioni interne, ove non indispensabili, saranno rimosse, dando la possibilità di realizzare al piano interrato servizi igienici aggiuntivi a quelli esterni, o spazi di spogliatoio/magazzino.

Esternamente saranno mantenute le tinteggiature esistenti operando un restauro delle stesse, ove possibile tramite ripulitura e fissaggio, eliminando gli elementi tecnologici aggiuntivi (tubazioni, cavi etc..).

Il tetto sarà soggetto a ricorritura (rifacimento solo nelle parti ammalorate) con utilizzo dei materiali di recupero.

Con lo stesso approccio abbiamo ripensato gli spazi esterni. La stazione rivive una rinnovata stagione sostenibile: la pista ciclabile è il nuovo binario verde, lo spazio aperto attorno alla stazione è il nuovo luogo di sosta. Spazi esterni di convivialità che parlano di produzione artigianale, di mobilità sostenibile, di autenticità. Eventuali spazi aggiuntivi per la nuova attività potrebbero trovare luogo completamente staccati ma collegabili con percorsi trasparenti, nello spazio libero tra il corpo servizi esterno che sarà oggetto di redistribuzione interna atta ad ottenere lo spazio necessario all'utilizzo da parte di soggetti diversamente abili. Elementi anche contemporanei che dialogano con la pista ciclabile fornendo informazioni, assistenza, servizi ristorativi. Le pavimentazioni esterne saranno in pietra/legno/ acciottolato.

3 – Effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera dal punto di vista paesaggistico

Si ritiene che, dato il tipo di approccio, dal punto di vista paesaggistico l'intervento non produca conseguenze tali da dover mettere in atto misure di mitigazione di effetti negativi.

Al contrario l'intervento è teso a migliorare l'impatto del manufatto sul paesaggio stesso: si ritiene che il recupero e l'utilizzo dell'immobile e la manutenzione delle parti esterne contribuiranno alla vitalità e al mantenimento di tutto il sistema e saranno parte di un sistema di rigenerazione urbana di quella porzione di città, nonché di sviluppo del sistema della mobilità sostenibile.

4 – Relazione descrittiva del progetto culturale

Il progetto prevede la nascita di un riferimento territoriale dedicato all'educazione in funzione della conoscenza del territorio, creando un centro di raccolta culturale, didattico, laboratoriale, commerciale, turistico, espositivo in riferimento a servizi territoriali (turistici o legati alla mobilità) o prodotti tipici dell'intera Provincia di Bergamo.

Sulla scorta degli sviluppi rigenerativi urbani europei che prevedono la centralità dei piccoli produttori di beni o servizi all'interno del sistema turistico «lento e consapevole» si vuole

immaginare una vetrina permanente dei prodotti o servizi delle Valli Bergamasche, eliminando il concetto di evento stagionale, favorendo, al contempo, stanzialità a breve permanenza nelle strutture esistenti lungo l'asse che da San Pellegrino raggiunge Bergamo. L'idea è di organizzare una esposizione «diffusa» lungo l'intero anno con eventi a tematiche specifiche, collegati direttamente o indirettamente ai prodotti o ai servizi tipici.

La struttura diventa una stazione intermodale turistica organizzata come assistenza per chiunque si muova seguendo i processi di mobilità dolce, collegati alla pista ciclabile adiacente. «Stazione Rosmini» potrebbe strutturarsi in diverse azioni compatibili attuabili congiuntamente o distintamente, di cui quella del Museo Tematico elettronico è indispensabile.

- 1) Mescita Diretta
- 2) Piccola Ristorazione
- 3) Short Market
- 4) Centro informazione, prenotazione, assistenza e processi customizzati turistici
- 5) Centro servizi legati alla mobilità.

Mescita diretta e ristorazione

Una stazione non può essere assoggettata ad un ristorante qualunque, anche quando il servizio somministrato è la semplice mescita o piccolo bistrot. Utilizzare, quindi, la Stazione come una «sosta di gusto tipico del luogo» è annoverabile ad una sorta di Gustoteca, dove ogni mescita è somministrata con una preliminare fase propedeutica informativa per qualunque ospite, cui potrebbero essere consegnate schede informative immaginate anche con elementi elettronici, scaricabili con Codici QR tramite un cartello all'ingresso della Stazione.

A supporto del servizio si prevede la configurazione all'esterno della struttura di una piattaforma compatibile, mobile e smontabile, da installare, a tempo e per particolari circostanze, nelle adiacenze della stazione, che permetta di presentare eventi, organizzare dibattiti, con programmi periodici a scadenza quindicinale lungo l'intero anno.

Short Market e servizi customizzati.

La logica che sovrintende lo Short Market non è quella di considerare la Stazione come una specie di «spaccio aziendale». Lo Short Market, infatti, è un espositore tramite il quale prenotare confezioni di prodotti direttamente dall'azienda produttrice e delle altre aziende di produzione che aderiranno al protocollo di produzione denominato come «Stazione Rosmini». Le confezioni possono essere ritirate presso le specifiche strutture di produzione o recapitate presso l'indirizzo del cliente o presso le strutture ricettive dove risiedono i turisti. L'organizzazione dovrebbe consentire di prenotare anche servizi personalizzati, sia per la fase di confezionamento che, in particolari quantitativi, persino per customizzate produzioni.

Museo della terra bergamasca, centro informazione, prenotazione, assistenza e processi customizzati turistici

È ormai acclarata da anni l'idea che la partecipazione museale vada verso quello che viene convenzionalmente chiamato inclusive experience, con cui si intende la partecipazione multisensoriale di un servizio

Operativamente, dovrebbero essere installati monitor a basso consumo in versione 4k FullHD, con i quali trasmettere i video degli itinerari turistico/alimentari e della storia dei trasporti e della mobilità bergamasca con i collegamenti delle stazioni dello Squadrelli. La 'Stazione Rosmini'

fornirà anche informazioni turistiche di base, e si collegherà all'ufficio informazioni turistiche del paese.

«Stazione Rosmini» è quindi una piattaforma integrata che avrà il ruolo centrale di collettore secondo due aspetti. In primo luogo, il territorio su cui il progetto insiste è già di per sé un attrattore turistico, per via delle sue peculiarità storiche e socio-culturali: tali risorse generano entrate economiche e supportano le componenti di reddito di molte nuove attività. In secondo luogo, il consumo turistico derivante dall'implementazione delle offerte a marchio «San Pellegrino terme» rende di importanza cruciale la gestione dell'accessibilità e delle infrastrutture.

Sostenibilità finanziaria e speciali servizi turistici.

I flussi finanziari a sostegno dell'iniziativa deriveranno principalmente dagli introiti corrisposti dagli utenti paganti per la fruizione delle iniziative ospitate.

Tenendo conto che il Museo sarà ad accesso gratuito, il pricing delle somministrazioni o vendita di beni e servizi verrà definito in una fase successiva di progetto, e sarà calibrato sul livello quantitativo dei materiali e dei servizi di vendita resi disponibili alla fruizione dei visitatori.

È importante evidenziare che la qualità del progetto di recupero della Stazione, dal punto di vista architettonico e della tipologia di servizio pubblico-privato, si configura come la costruzione di una «**memoria ospitante**», di grande valore simbolico, che accrescerà, inoltre, sensibilmente l'interesse presso sponsor privati, i quali potranno supportare le iniziative con corrispettivi economici a fronte della possibilità di poter valorizzare il proprio brand presso gli spazi di progetto e sui relativi materiali. Tali introiti hanno il potenziale per divenire assai rilevanti, rivestendo a regime un'importanza preponderante nell'intero progetto.

Architetto
Alessandra Ferrari

QUADRO ECONOMICO

<p>a) Somme a base d'appalto: Valorizzazione dell'EX-STAZIONE ferroviaria di piazza A. Rosmini 2 in Comune di San Pellegrino Terme (Bg):</p> <p>a1) - Piano TERRA-INTERRATO (demolizioni/ricostruzioni; vespaio; sottomurazione; impianto elettrico+idrico sanitario+riscaldamento; serramenti; pavimenti/rivestimenti; ecc.):</p> <p>a2) - Piano PRIMO (demolizioni/ricostruzioni; impianto elettrico+idrico sanitario+riscaldamento; serramenti; pavimenti/rivestimenti; ecc.):</p> <p>a3) - PARTI ESTERNE piano TERRA (demolizioni/ricostruzioni; impianto elettrico+idricosanitario+riscaldamento; pavimenti/rivestimenti; recinzione; verde; bagni esterni; opere di urbanizzazione; ecc.):</p> <p>a4) - COPERTURA (rifacimento manto copertura; isolamento; ecc.):</p> <p>a5) - FACCIATE (restauro delle facciate; ecc.)</p>	<p>€. 120.000,00</p> <p>€. 85.000,00</p> <p>€. 25.000,00</p> <p>€. 25.000,00</p> <p>€. 35.000,00</p> <p>-----</p> <p>€. 290.000,00</p>
<p>b) Somme per il Coordinamento della sicurezza in fase di progetto ed esecuzione - D.Lgs. 81/2008 art. 91, 92 e 100</p>	<p>€. 6.000,00</p>
<p>c) Somme a disposizione:</p> <p>c1) - I.V.A. 10% sui lavori (€ 290.000,00):</p> <p>c2) - 4% C.N.P.A.I.A. + I.V.A. 22% sulle opere relative al Coordinamento alla sicurezza + (€ 6.000,00):</p> <p>c3) - Progettazione architettonica preliminare-definitivo-esecutivo e D.L.:</p> <p>c4) - 4% C.N.P.A.I.A. + I.V.A. 22% su spese tecniche:</p> <p>c5) - Collaudo finale/parziale definitivo:</p> <p>c6) - 4% C.N.P.A.I.A. + I.V.A. 22% su collaudo:</p> <p>c7) - Spese attività tecnico-amministrative; rup., ecc.:</p> <p>c8) - Imprevisti:</p>	<p>€. 29.000,00</p> <p>€. 1.612,80</p> <p>€. 30.000,00</p> <p>€. 8.064,00</p> <p>€. 2.000,00</p> <p>€. 537,60</p> <p>€. 3.500,00</p> <p>-----</p> <p>€. 80.714,40</p> <p>€. 4.285,60</p>
<p>TOTALE GENERALE</p>	<p>€. 375.000,00</p>