

Sottoposta al Cantone la variante di Piano regolatore per il comparto di piazza Indipendenza

La fermata TiLo ridisegna la città

Nuova volumetria e spazi meno densi per non togliere la vista sulla murata. Branda: 'Se ne riscopriranno delle parti'. Gianini: 'Una visione forte da portare nella nuova Bellinzona'.

di Mattia Cavaliere

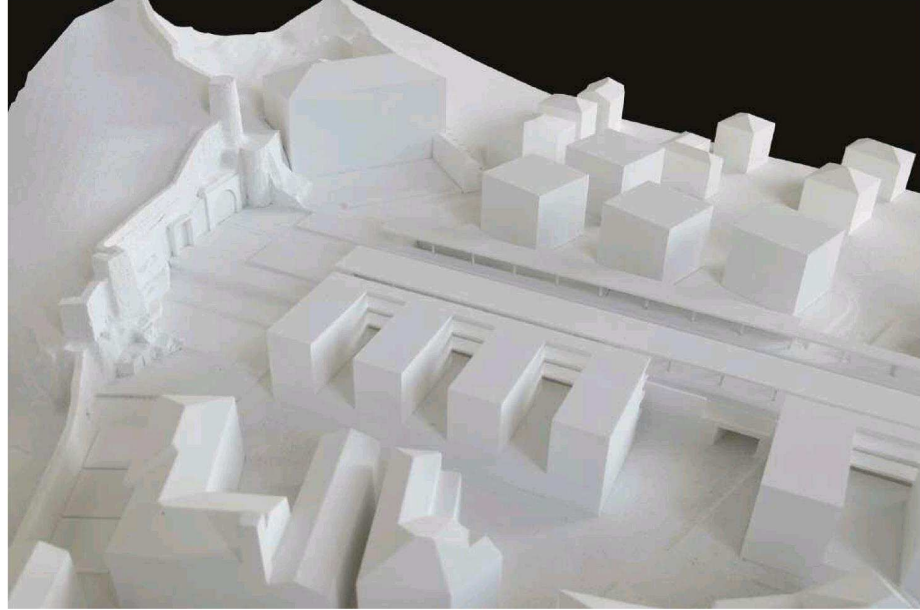
L'occasione è ghiotta. È un treno che va preso al volo, che sfrecherà lungo quel terzo binario da Giubiasco a Bellinzona voluto per non sacrificare le esigenze dei pendolari della futura città Ticino (serviti da una moderna metropolitana a cielo aperto verso Lugano e Locarno) sull'altare del trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia con l'apertura della galleria di base del Ceneri. La variante di Piano regolatore per la nuova fermata in piazza Indipendenza, presentata ieri con «orgoglio» dal sindaco di Bellinzona Mario Branda e dal capodicastero Territorio e mobilità Simone Gianini, porterà ordine nell'area che circonda lo scalo nel cuore della città, mettendo in miglior luce i castelli e tutta la murata, patrimonio mondiale dell'Unesco. L'orizzonte temporale è a medio-lungo termine, tra il 2020 e il 2030. Ma le prime scadenze – «di questa visione forte che la nuova Bellinzona vuole portare con sé», Gianini dixit – sono alle porte. Nuova fermata e terzo binario sono infatti già in fase di progettazione definitiva. E la variante di Pr del comparto, che ricalca gli intendimenti dello studio di fattibilità elaborato dallo studio di architetti Baserga e Mozzetti di Muralt, sarà inoltrata prossimamente al Dipartimento del territorio per il suo esame preliminare. Sarà il Cantone il primo a esprimersi sul-

la fattibilità di un'operazione voluta per sanare la cesura apertasi con l'arrivo della Gotthardbahn più di 140 anni or sono. La Sezione dello sviluppo territoriale era rappresentata ieri nella sala del Municipio dal suo capo Paolo Poggiati. La squadra del sindaco Branda (memore della bocciatura, a inizio legislatura, del progetto 'Nuvola' per la stazione) ha voluto coinvolgere da subito i livelli superiori.

Sviluppo più armonioso

La partita è di quelle difficili. Si gioca su un terreno chiave: nel centro storico, vicino ai castelli, in presenza di edifici ottocenteschi come l'istituto Santa Maria; sul piano paesaggistico bisogna tenere conto del Dragonato. Detto della strategia, per uno sviluppo misto non commerciale (scolastico, residenziale, amministrativo), veniamo alla tattica, partendo dallo spazio urbano che si vorrebbe più armonioso nei volumi e ripristinando «i vuoti storici» (come indicato a lato). Un esempio è dato dagli obiettivi per l'autosilo Cervia, con un nuovo accesso – sotterraneo – che non toglie la vista sulle mura, come chiesto dall'Ufficio federale della cultura. Lungo via Cervia, sul lato verso piazza Indipendenza, si auspica un'edificazione a pettine (spazi vuoti e pieni) quale riparo ai binari.

Si parlava di ricucire: si pensa a nuovi percorsi pedonali per via Nocca e vicolo Von Mentlen. In corrispondenza col vicolo Cusa si prevede di ripristinare la topografia con un sottopasso pedonale che sfocerà sul Santa Maria e sulla scalinata che porta al castello di Montebello: sarà il collegamento principale verso la nuova fermata TiLo con considerevoli guadagni di tempo.



Un modello di sviluppo verso cui tendere

Nel corso della conferenza stampa si è fatto cenno al nuovo tunnel nella cinta muraria del Castello di Montebello, ricordando le riserve sollevate inizialmente da parte dell'Unesco sul terzo binario. «Le condizioni – ha rassicurato Gianini – sono chiare. Il progresso è accettato se non va a snaturare il passato; con interventi che semmai vanno compensati». L'accessibilità e la fruizione della mura-

ta – ha rilanciato Branda – non saranno per nulla pregiudicate. «Tutt'altro: se ne riscopriranno delle nuove parti».

Soluzioni che non precludono la circonvallazione

Dagli anni 90 si è iniziato a parlare della circonvallazione ferroviaria tra Biasca e Camorino, soluzione per alleggerire la

città. Gianini ha chiarito che le idee proposte col terzo binario e la nuova stazione non precludono quest'importante opera (accantonata come noto dal progetto Ffs 2030 ma che rimane in pianificazione per gli anni a seguire), lasciando intendere che le autorità della nuova Bellinzona dovranno a tempo debito tornare alla carica per assicurarsi la realizzazione di quest'altro progetto chiave.