

# «3. binario e fermata Piazza Indipendenza»

Conferenza stampa  
Bellinzona, 6 maggio 2019

**Mario Branda**  
Sindaco della Città di Bellinzona



## Bellinzona 2012-2030

- **2012-2017**: processo aggregativo;
- **2017-2020**: consolidamento nuovo Comune aggregato, avvio dei processi pianificatori, preparazione investimenti strategici;
- **2020 – 2030**: investimenti strategici con lo scopo di assicurare una nuova dinamica di sviluppo alla Città di Bellinzona.



## Progetti strategici della Città aggregata

- Nuova pianificazione del territorio.
- Parco tecnologico e nuove Officine FFS.
- Nuova sede IRB/IOR/NCSI.
- Nuovo ospedale.
- Valorizzazione dei Castelli.
- Progetti di valorizzazione della montagna di sponda destra e di sponda sinistra del fiume Ticino.
- Parco fluviale Saleggi-Boschetti.
- Infrastrutture per la mobilità:
  - nodi intermodali alle stazioni di Bellinzona e Giubiasco;
  - **nuova fermata regionale (TILO) di Piazza Indipendenza.**



### **3. binario e fermata Piazza Indipendenza: progetto strategico per Bellinzona**

- mobilità e collegamenti;
- valorizzazione urbanistica (quartiere e progetto castelli);
- valorizzazione centro storico (sostegno ai commerci locali).

**Claudio Zali**  
Consigliere di Stato,  
Direttore del Dipartimento del  
territorio

# Roberta Cattaneo

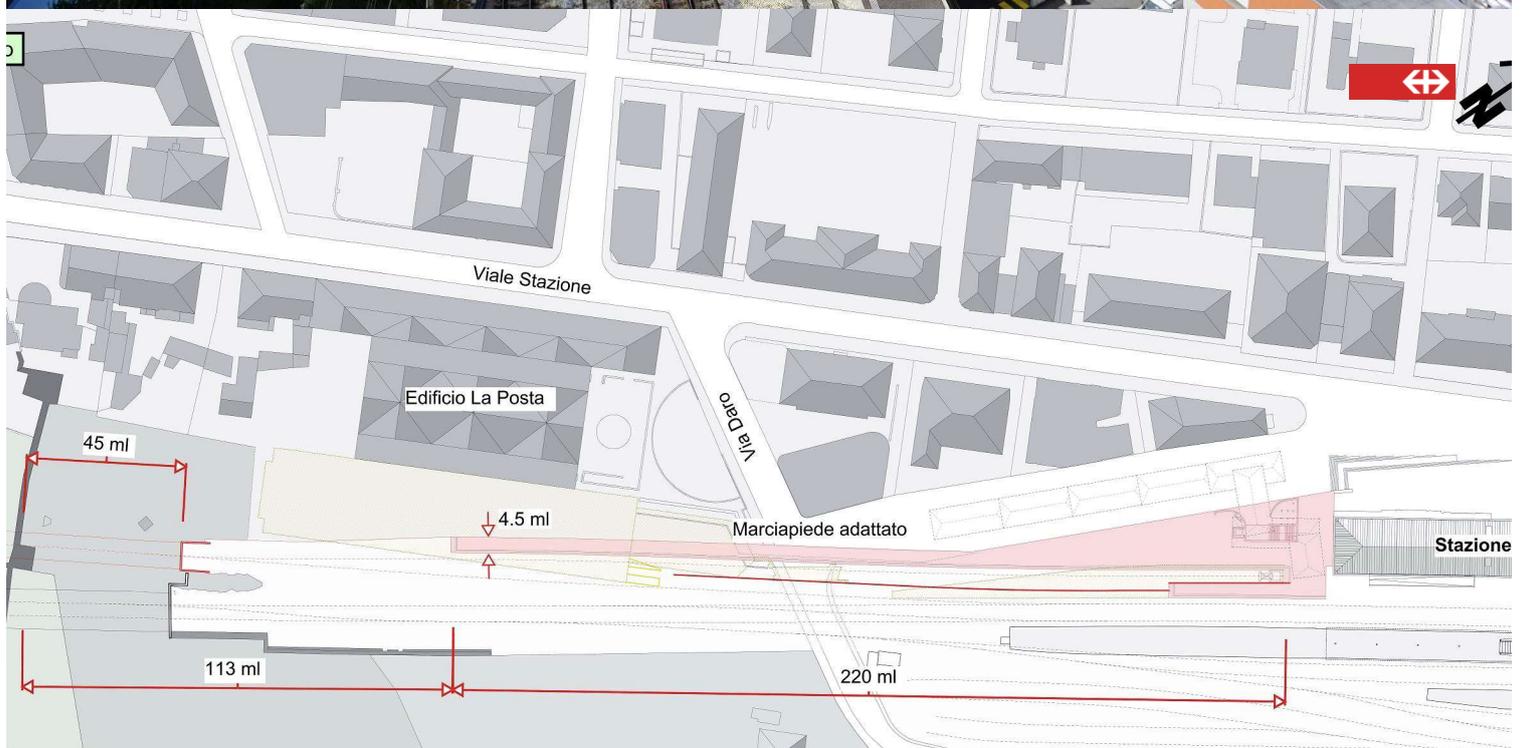
## Direttrice FFS Regione Sud



Perché un 3. binario



- Investimento 3. binario e fermata P.za Indipendenza: oltre 170 mio franchi (PROSSIF 2025/2035 e Corr. 4m).
- Inizio lavori: primavera 2021.
- Messa in esercizio: fine 2025.
- Inaugurazione fermata P.za Indipendenza: primavera 2026.

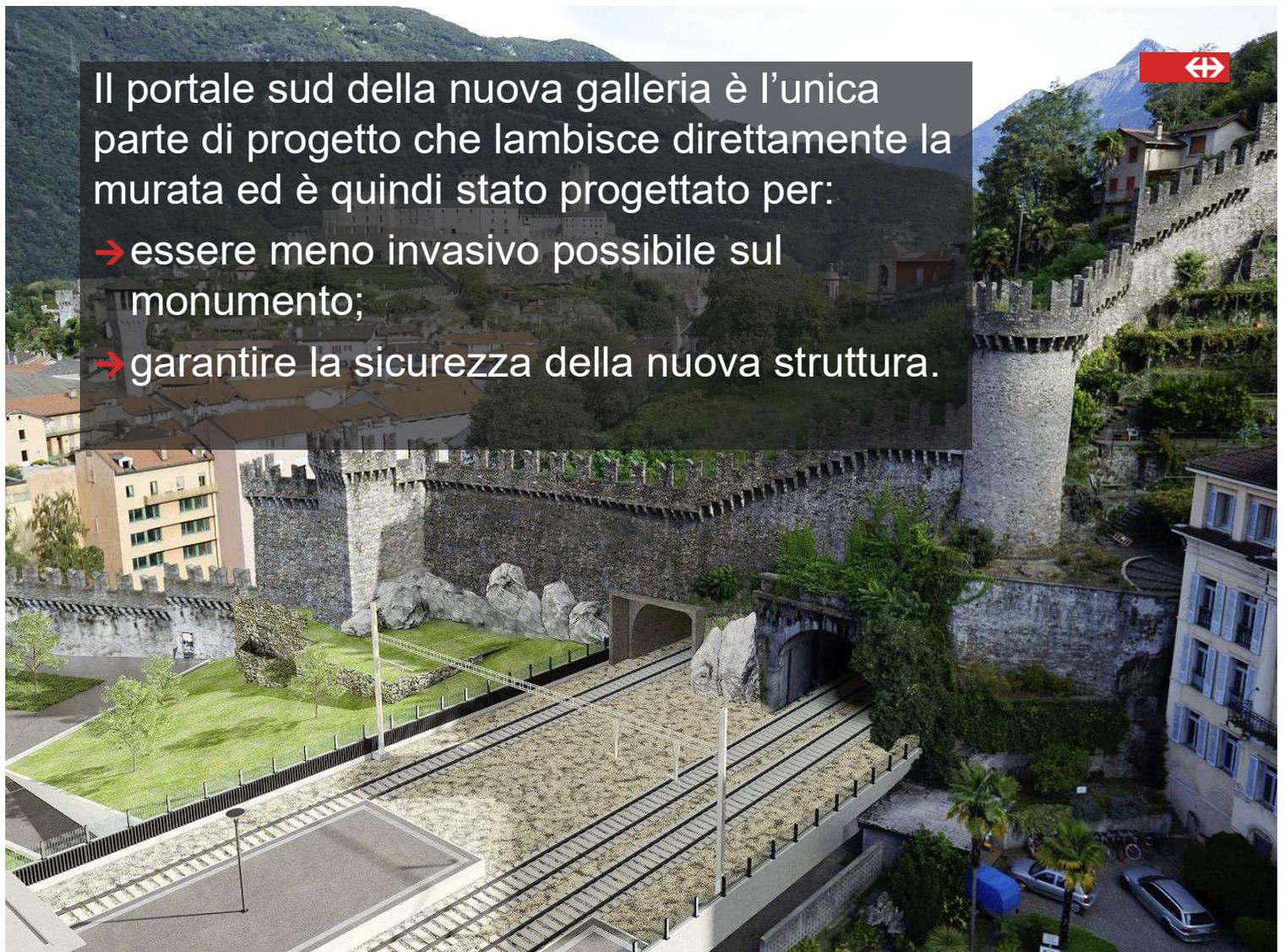


- Stazione di Bellinzona: adattamento dei marciapiedi.
- Sotto la collina di Montebello: realizzazione di una galleria ferroviaria ad un solo binario lunga 300 metri.



- Dopo il portale sud della galleria Svitto: nuova fermata ferroviaria per il traffico regionale P.za Indipendenza.
- Di fianco all'attuale tunnel Dragonato: realizzazione di un secondo tunnel da 30 metri.
- Lungo tutto il tracciato saranno inoltre adattati alcuni muri di sostegno e i ripari fonici.

11



Il portale sud della nuova galleria è l'unica parte di progetto che lambisce direttamente la murata ed è quindi stato progettato per:

- essere meno invasivo possibile sul monumento;
- garantire la sicurezza della nuova struttura.



# Simone Gianini

## Municipale, Capo-dicastero territorio e mobilità della Città di Bellinzona



### Premessa I

*Il 3. binario completo e la nuova fermata regionale (TILO) P.za Indipendenza sono condizione e opportunità a breve-medio termine per lo sviluppo del traffico passeggeri regionale:*

- condizione per la stabilità dei flussi e per orario cadenzato con un treno ogni 15 minuti tra Bellinzona e Locarno;
- condizione per la nuova fermata regionale;
- nessuna ulteriore traccia per treni merci;
- soluzione a lungo termine: circonvallazione del Bellinzonese (investimento di 2.5 mia franchi per la nuova tratta Biasca/Claro-Camorino, dopo PROSSIF 2035).



## Premessa II

*La nuova fermata regionale P.za indipendenza ha potenzialità molto interessanti:*

- risparmio di tempo per accessibilità al sistema di trasporto ferroviario regionale;
- previsti ca. 3'200 utenti/giorno nel 2026, grazie ad un bacino d'utenza di ca. 14'000 unità insediative (residenti, posti di lavoro, posti di formazione e turisti);
- ruolo complementare alla stazione principale (nodo IC e piattaforma d'interscambio con raddoppio dell'utenza entro il 2025 a 25'000 utenti/giorno);
- completamento del concetto di Metrò Ticino a seguito dell'apertura della galleria di base del Monte Ceneri.

15



## Sfida

*Inserimento in un contesto delicato  
(centro storico, monumenti UNESCO)*

## Opportunità

*Valorizzazione di un comparto di pregio  
(centro storico, monumenti UNESCO)*

16



## Impostazioni concettuali e procedurali

- Accompagnamento architettonico del progetto ferroviario (competenza FFS).
- Mandato di studio in parallelo per una nuova pianificazione del comparto (competenza della Città).
- Esame d'impatto monumentale a garanzia dei beni UNESCO.
- Stretta collaborazione tra:
  - FFS (Divisione infrastruttura e Divisione immobili);
  - Uffici federali (in particolare UFT e UFC);
  - Uffici cantonali (in particolare SM, UBC e UNP) e
  - Uffici comunali (DTM).

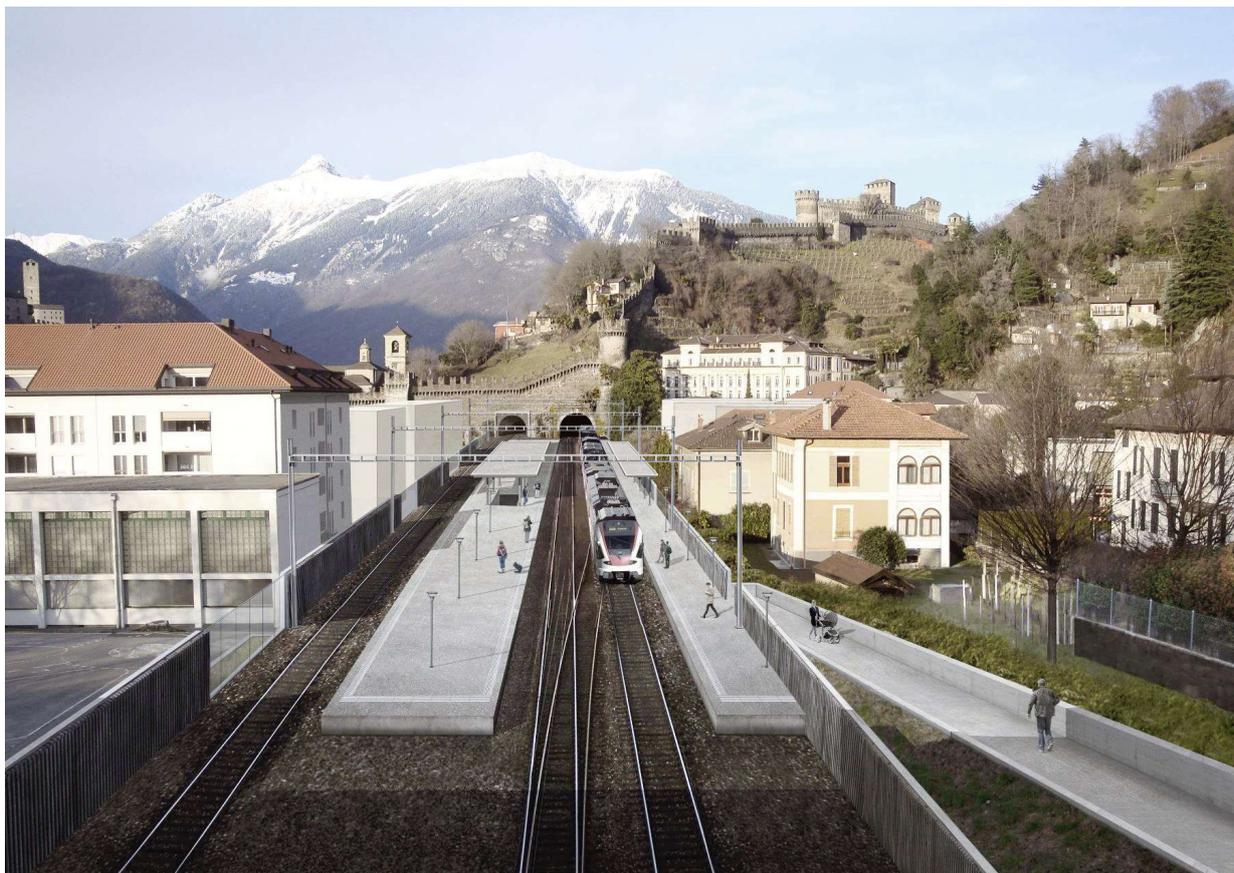
17



## Conclusioni e opportunità scaturite

- Fermata sobria, ma funzionale, sufficientemente lontana dal piede della murata.
- Ripristino dei percorsi pedonali storici (vicolo Cusa e vicolo von Mentlen), ricucitura del quartiere e miglioramento dell'accesso al Castello di Montebello.
- Liberazione alla vista della murata storica e chiusura del varco verso il posteggio Cervia («*brèche brutaliste sous poutelle béton éventrant la muraille*»).
- Entrata sotterranea con ampliamento dell'autosilo (parte privata e parte pubblica).
- Valorizzazione della piazza e dell'intero comparto.

18











27

## Primo risultato

- 11 dicembre 2018: nullaosta da parte dell'Organizzazione delle Nazioni unite per l'educazione, la scienza e la cultura (UNESCO), Parigi, su valutazione tecnica da parte del proprio Consiglio internazionale su monumenti e siti (ICOMOS):

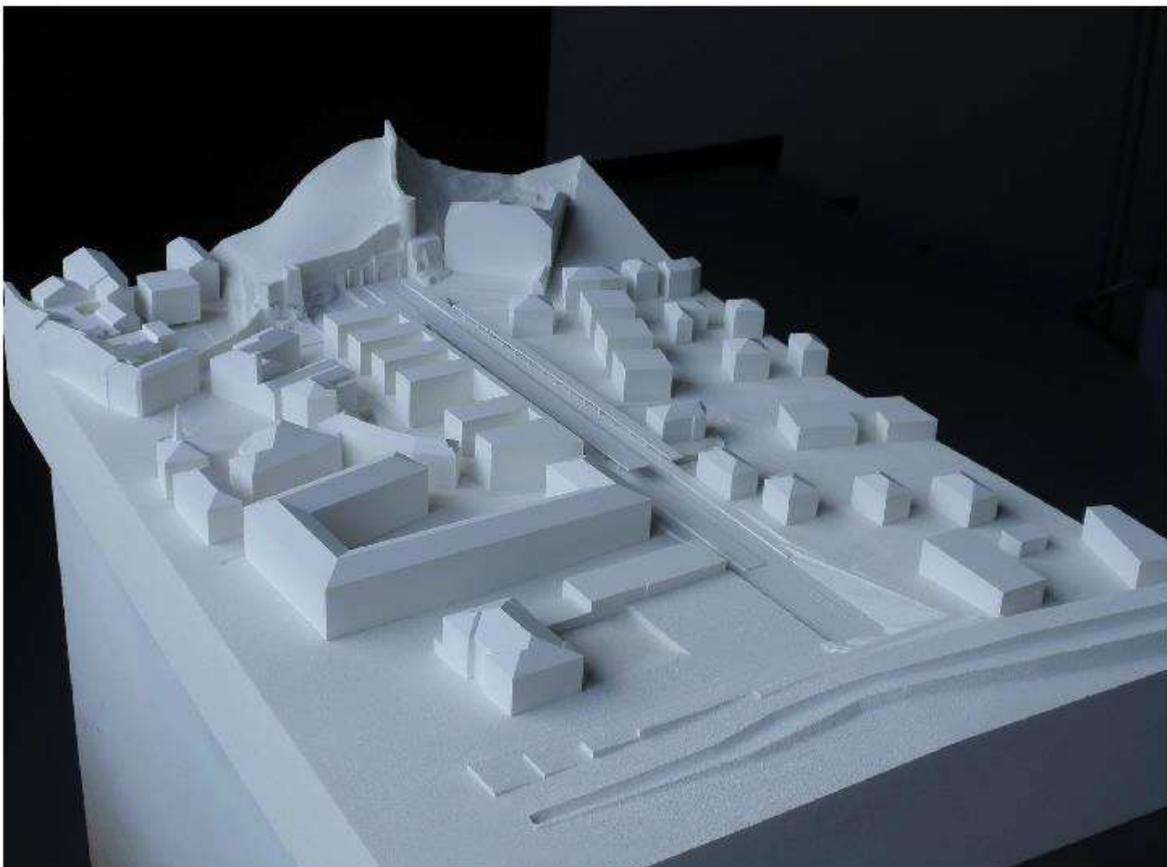
*«ICOMOS estime que l'impact potentiel des travaux envisagés sur la valeur universelle exceptionnelle du bien est limité. Ils comprennent un accompagnement cohérent et des mesures compensatoires appropriées».*

28

## Prossimi passi

- Pubblicazione del progetto ferroviario (LFerr).
- Pmax misure compensatorie e di valorizzazione del comparto.
- Informazione variante PR (LST).
- Messaggio municipale e voto in CC.
- Messa in atto misure compensatorie e di valorizzazione del comparto (durante e dopo la realizzazione del progetto ferroviario; concetto a tappe).

29



30

**Grazie dell'attenzione!**

**Spazio alle domande**