parco fluviale
monumenti d'importanza territoriale
zona protezione monumentale
zone nucleo
zone urbanizzate da densificare
zone di riserva da pianificare
zone di riuso in relazione rete ferroviaria
porte / finali della città
parco agricolo
parco urbano
quartieri fuori porta

0 250 500 1000 2000 m

XXIII Seminario Internazionale
di Progettazione di Monte Carasso
02.07–15.07.2016

# Ridisegno della Porta Sud

**Corpo insegnanti**

**Direttore**
Luigi Snozzi

**Docenti**
Mario Ferrari / Giacomo Guidotti / Stefano Moor

**Coordinatore**
Michele Gaggetta

**Esperti esterni**
Olivier Bourez / Paul Humbert /
Jan Perneger / José María Sánchez García

**Seminaristi**

Norma Tedo / Pierre Chimits / Flora Buberle /
Margot Roset / Fernando Torres /
Léna Tyack / Baptiste Courbon / Melania Mattucci /
Mathias Balkenhol/Candice Joyce Blanc/PatrickTamone/
Marine Bouchet / Céline Alram / Vito Caruso /
Aditi Anand Nijasure / Keïla Mones Ruiz / Diana Fueyo /
Enrico Chizzolini / Clément Mathey /
Romain D'Incau / Raphaël Lévêque / Federico Rella /
Daniel Augizeau / Lirim Sabedini /
Denis Sermaxhaj /David Poulain / Neshat Maksuti /
Erbilici Gökhan / Pierre Guillaume Vanhuffel /
Benjamin Elliott / Tiziana Caputo / Zainab Id-Lefqih

**Il tema**

Il XXIII Seminario Internazionale di progettazione di Monte Carasso si è occupato, in linea con quanto proposto nelle ultime tre edizioni, di approfondire, migliorare e completare il *masterplan* della nuova Bellinzona.

Dopo la prima stesura del masterplan – correlata nell'edizione del 2013 dall'elaborazione dei sei punti fondamentali che lo reggono, nell'edizione 2014 dall'approfondimento dell'importante e centrale quartiere Semine e nella passata edizione dalla ridefinizione della *Porta Nord* – l'edizione 2016 del Seminario si è occupata del ridisegno e della precisazione di un altro importante tassello mancante: la *Porta Sud*.

Questa porta, individuata indicativamente dal masterplan dell'edizione 2013, deve giocoforza definire il nuovo rapporto tra la città di Bellinzona e il Parco del Piano confrontandosi con la presenza di tutte le importanti e complesse infrastrutture (*AlpTransit*, linea ferroviaria Bellinzona-Luino-Locarno e autostrada) che caratterizzano l'area.

Come già avvenuto nelle passate edizioni, l'intero lavoro seminariale svolto giornalmente dai partecipanti in stretto contatto con i docenti, ha cercato di individuare i temi principali dai quali la nuova proposta della Porta Sud non potrà prescindere:

1. il primo tema a lungo discusso cui i progetti tentano di dare risposta è quello della natura che il *limite* dovrebbe assumere nella città contemporanea e della pertinenza della sua stessa ragion d'essere;

2. il secondo tema sul quale si è riflettuto è quello del ruolo che l'infrastruttura viaria potrebbe avere nella definizione spaziale della città contemporanea, cercando di capire se essa possa diventare parte della stessa, fungere da limite o ne debba essere esclusa;

3. Il terzo interrogativo che ha accompagnato l'intero lavoro è quello legato agli aspetti funzionali; domanda fondamentale è stata se la testa della nuova Bellinzona debba e possa essere formata da abitazioni private o da spazi pubblici o, ancora, se le zone commerciali, in virtù della loro valenza interregionale, debbano essere contenute negli stessi limiti o debbano piuttosto creare dei nuovi agglomerati in stretto rapporto con le vie di comunicazione.

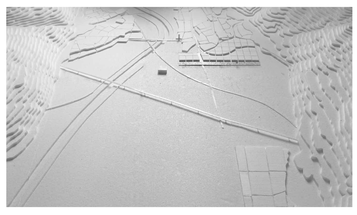
**Progetto 1**

1. Il progetto crea un limite permeabile costituito da una serie di torri poste ai margini di un grande spazio pubblico. Questo spazio conclude verso nord il tessuto urbano esistente, che deve essere completato, densificato e ricucito. La geometria scelta per questa nuova testa è quella del piano di Magadino.

2. Le infrastrutture viarie sono lasciate libere di correre nello spazio agricolo seguendo le proprie regole. L'entrata nella nuova Bellinzona avviene così una volta abbandonate le infrastrutture viarie.

3. Questo progetto tenta di risolvere il problema della nuova testa con un quartiere abitativo. I grandi centri di distribuzione e le zone industriali rimangono, anche se riorganizzate e riordinate, lungo l'asse di collegamento A2-A13. Nessuna particolare indicazione è data su dove ubicare eventuali nuove attrezzature pubbliche interregionali.

**Progetto 2**



1. La *testa* dell'intero sistema è costituita da un grande parco-parcheggio alberato parallelo alla geometria del piano di Magadino. Il quartiere retrostante è impostato su una griglia stradale ortogonale estremamente regolare che si sovrappone, senza stravolgerlo, al sistema viario esistente e così introduce un nuovo ordine, seguendo il quale la città è lasciata libera di crescere nel rispetto dei propri bisogni. L'elemento architettonico, di facile e immediata realizzazione, permette di rispondere efficacemente ai tempi lunghi della città con i tempi brevi dell'architettura.

2. Anche questo progetto lascia le infrastrutture libere di correre nello spazio agricolo. La formazione del grande parcheggio lascia però intuire la possibilità di organizzare un enorme *Park-and-ride* capace di risolvere in parte il problema del traffico urbano.

3. Le risposte funzionali sono simili a quelle date nel progetto numero 1.

**Progetto 3**

1. Il progetto riduce sensibilmente la potenziale zona edificabile verso il piano di Magadino proponendo un considerevole aumento della densità nella parte già edificata. Il limite d'edificazione della nuova Bellinzona è ridefinito da elementi naturali quali il delta di Camorino e il fiume Morobbia. Oltre questi limiti naturali viene creato un grande parco alberato che si conclude verso il piano di Magadino assumendone la geometria. La vera *testa* di questo sistema si orienta verso il parco fluviale con una serie di edifici istituzionali che ne definiscono lo spazio pubblico.

2. Nessuna novità è introdotta rispetto alle infrastrutture viarie. L'elemento d'interesse di questo progetto è la notevole riduzione del tessuto urbano e il suo conseguente allontanamento dal nodo problematico delle infrastrutture. Questo arretramento attenua l'impatto negativo delle infrastrutture sui quartieri sud.

3. La particolarità di questo progetto consiste nella volontà di rendere pubblica la *testa* della nuova Bellinzona attraverso la collocazione di edifici istituzionali, del nuovo parco alberato e del grande spazio pubblico orientato verso la golena.

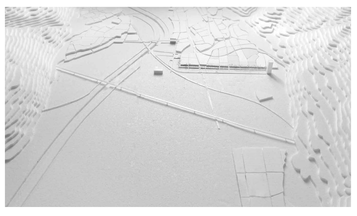
**Progetto 4**

1. Il limite sud della nuova Bellinzona non è costituito da un fronte unico ma è spezzato in due tronchi ben distinti. Entrambi sono caratterizzati da una serie di barre abitative, collocate parallelamente ai crinali delle montagne, a formare un filtro che rende il limite permeabile. La rottura del fronte costruito, così come l'intervallo irregolare dei corpi di fabbrica, danno a questo limite lo statuto di *fianco* orientando l'intero sistema verso il parco fluviale, ai margini del quale come nel progetto 3 si trova la vera e propria testa.

2. Le infrastrutture sono libere di attraversare la zona agricola ma, anche in questo caso, l'arretramento di una parte del limite genera una credibile distanza di rispetto tra costruito e infrastrutture viarie.

3. Questo progetto, come il terzo, colloca a ridosso del parco fluviale una grossa area destinata a edifici istituzionali. Il limite tra città e campagna viene però assicurato da due nuovi quartieri residenziali.

**Progetto 5**



1. Come nel progetto 2 il nuovo limite è orientato seguendo la geometria del piano di Magadino ed è costituito da un fronte alberato. La particolarità di questo progetto consiste nell'arretramento del fronte costruito rispetto all'attuale strada che percorre trasversalmente il piano, così da creare una zona di rispetto a un'estremità della quale è collocata una torre. Questa, assieme all'inceneritore e al nuovo edificio pubblico in prossimità del ponte tra Giubiasco e Sementina, genera una costellazione di edifici liberi capace di rompere il sistema binario prodotto dal fronte residenziale.

2. Anche qui le infrastrutture sono esterne ai nuovi limiti della città.

3. Gli edifici posti liberamente all'esterno del nuovo limite di crescita della città di Bellinzona sono edifici pubblici-istituzionali. Per dimensione ed eccezionalità essi riescono, al pari dell'inceneritore esistente, a dialogare con l'intera vallata diventandone punti di riferimento. Le zone residenziali riprendono invece le caratteristiche del tessuto esistente, densificandolo.

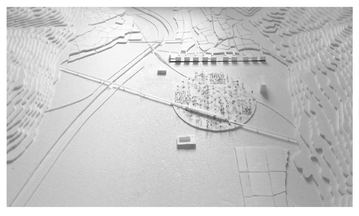
**Progetto 6**

1. I nuovi limiti dell'area residenziale della citta di Bellinzona sono arretrati e costituiti da elementi naturali quali il fiume Morobbia e il piede del delta del comune di Camorino. All'interno di questi limiti la città si densifica seguendo il tessuto urbano esistente.

2. Il progetto tenta di ordinare i nodi infrastrutturali all'interno di un grande quadrato che ricalca la trama ortogonale del piano di Magadino e che funge da anticamera della nuova Bellinzona.

3. All'interno di questa *cittadella* si trovano gli svincoli autostradali, la nuova stazione *AlpTransit*, la stazione dei treni regionali, il *Park-and-ride*, lo *Stadio Ticino*, la totalità dei centri commerciali del piano di Magadino e tutte le future strutture interregionali che vorranno trovare sede in quest'area. Il pregio di questo progetto è tentare di risolvere il problema della dispersione nel territorio dei grandi produttori di traffico mantenendoli vicini alle grandi vie di comunicazione e di assumere la problematica dei centri commerciali nel disegno della città contemporanea.

**Progetto 7**



1. Il nuovo limite della città viene considerevolmente arretrato e formato da un nuovo quartiere-filtro con una scala decisamente più grande rispetto al tessuto urbano esistente che, densificato, è confinato a nord del fiume Morobbia. Il nuovo quartiere dialoga con l'intera vallata e diventa un elemento della costellazione di edifici liberi situati nel parco del piano.

2. Il grande cerchio situato al centro della vallata cinge le infrastrutture di arrivo quali la stazione *AlpTransit*, lo svincolo autostradale e il parcheggio d'attestamento *annegandole* in una fitta maglia alberata. Questa soluzione permette di dare ordine a un'area estremamente caotica, con un intervento relativamente veloce da eseguire ma efficace per il suo impatto visivo e per la sua capacità di ridurre i problemi legati al traffico.

3. Questa soluzione assume una certa complessità programmatica, offrendo l'opportunità di trovare spazio a nuovi quartieri misti (abitazione e terziario) e a nuove infrastrutture pubbliche; il progetto ottiene una densificazione residenziale, auspicata da più parti, attraverso un semplice elemento ordinatore di facile e rapida esecuzione.

**In sintesi**

Il progetto scelto per essere inserito nel *masterplan* generale è quello che meglio interpreta, coniugandoli, sia l'estrema necessità di ristrutturare e riorganizzare il territorio preso in considerazione sia il bisogno di integrare le preesistenze e le tracce che, al di là delle scarse qualità urbane dell'area, sono comunque presenti. Questa proposta crea un nuovo quartiere, chiaramente svincolato dai criteri di diffusione periurbana che imperano attualmente sull'intera area in oggetto, disegnando un nuovo brano di città la cui struttura nasce in modo chiaro da tracce leggibili sul territorio.
Il secondo motivo di questa scelta consiste nella facile e immediata realizzazione degli elementi principali del progetto (parco alberato allungato e reticolo viario); la possibilità di una tale tempistica permetterebbe infatti di rispondere efficacemente ai tempi lunghi della città con i tempi brevi dell'architettura.

Attraverso il progetto della *Porta Sud* l'esperienza seminariale ha inteso proseguire e approfondire una riflessione, ben più ampia, sull'attualità del concetto di *limite* in rapporto alle complesse e rapidissime dinamiche di sviluppo della città contemporanea. Le sette soluzioni sopra esposte, unitarie negli intenti eppure molteplici negli esiti formali, avvalorano l'ipotesi che una riflessione sulla *forma della città* meriti ancora spazio all'interno dell'odierno dibattito progettuale e che tanto più precisa, raffinata e attenta questa riflessione saprà farsi, tanto più il disegno della città sarà in grado anche di aprirsi con intelligenza all'ibridazione – morfologica, tipologica, funzionale – e stabilire un dialogo costruttivo con le forze che muovono la scomposta urbanizzazione attuale.