

Valorizzazione strutture dell'ex ferrovia BM

La linea e gli edifici:
stato e proposte di conversione in
funzione della Destinazione turistica





Valorizzazione delle strutture dell'ex ferrovia mesolcinese

La linea e gli edifici:
stato e proposte di conversione in
funzione della Destinazione turistica



1.1 Colophon

Progetto

- Valorizzazione strutture ex ferrovia mesolcinese. La linea e gli edifici: stato e proposte di conversione in funzione della Destinazione turistica

Realizzazione:

- Regione Mesolcina 2013/2014

Direzione progetto

- Luigi Corfu, vicepresidente del Centro culturale di Circolo di Soazza, capoprogetto
- Andrea Toschini, presidente della Regione Mesolcina
- Roberto Somaini, membro del Consiglio direttivo della Regione
- Moritz Piller, operatore economico della Regione Mesolcina
- Christian Vigne, Direttore dell’Ente Turistico Regionale Moesano

Grafica e impaginazione

- Orlando Arner, Soazza

Enti che hanno collaborato

- Centro culturale di Circolo, Soazza
- Ente Turistico Regionale Moesano, San Bernardino
- Ufficio d’architettura Giulio Cereghetti, Mesocco
- Ditta Trifolium, Arogno
- Ufficio delle foreste e pericoli naturali, Roveredo

Persone che hanno collaborato

- a Marca Andrea, archivistica Archivio a Marca, Claro
- Arner Benjamin, Soazza,
- Arner Orlando, arch., Soazza
- Andres Franziska, Trifolium, Arogno
- Belloli Nicole, segretaria Regione Mesolcina, Roveredo
- Belloli Emilio, Cama
- Bidau Tatiana, segretaria Regione Mesolcina, Roveredo
- Bignasca Samoa, Registro fondiario, Roveredo
- Bonesi Damon, San Vittore
- Buchmann Marco, Roveredo
- Censi Samuele, sindaco, Grono
- Cereghetti Giorgio, segretario comunale, Mesocco
- Cereghetti Giulio, architetto, Mesocco
- Codoni Antonio dott., Roveredo.
- De Gottardi Franco, municipale, Lumino
- De Tann Christian, sindaco, Mesocco
- Fasani Ivano, architetto, Mesocco
- Federici-Schenardi Maruska, Santa Maria i.C.
- Ferrari Bruno, segretario SEFT, Soazza
- Flecchia padre Marco, Soazza

- Florin Christian, RhB, Coira
- Gaggini Simona, Trifolium, Arogno
- Giudicetti Nicola, sindaco, Lostallo
- Gobbi Giovanni, sindaco, Roveredo
- Hirschbühl Leo, RhB, Coira
- Mantovani Luciano, presidente Centro culturale, Soazza
- Mantovani Paolo, ing., Bonaduz/Soazza
- Marcacci Marco, San Vittore-Monticello
- Palazzi Kevin, San Bernardino
- Peduzzi Dante, ispettore scolastico, Cama
- Perri Patrizio, Roveredo
- Plozza Luca, ing, Soazza
- Righetti Piergiorgio, sindaco, Cama
- Galli Enrico, Ustra, Bellinzona
- Savioni Giorgia, Mesocco.
- Schmid Lorenzo, Roveredo
- Succetti Aurelio, sindaco, San Vittore
- Tschudi Moreno, ing. Lostallo
- Vassella Alberto, Monumenti storici, Coira
- Werder Silvio, ing., Coira

Sommario

1	Parte introduttiva	
1.1	Il progetto	8
1.2	Considerazioni di partenza	10
2	Il contesto storico	
2.1	Materiali e tematiche	14
2.2	Sinossi storica della ferrovia mesolcinese	16
2.3	Fonti e bibliografia	24
3	Il contesto turistico	
3.1	Per un turismo attivo	30
3.2	Sviluppo turistico moesano	32
3.3	La rete delle collaborazioni	36
3.4	Il progetto come spina dorsale della mobilità lenta	38
3.5	Le stazioni come snodi di percorsi tematici	40
3.6	Per esempio: “La frugalità francescana”	42
3.7	I percorsi tematici con le guide multimediali	44
3.8	L’inventario del patrimonio naturale e culturale	46
3.9	Il progetto e il mercato turistico	48
3.10	Il potenziale della A13	50
3.11	ALPTRANSIT e la nuova prossimità di Zurigo	52
3.12	Fra due poli turistici di prima classe	54
3.13	Il mercato turistico lombardo	56
3.14	Il mercato turistico danubiano	58
3.15	Il turismo religioso-artistico	60
3.16	Valutazioni conclusive relative alla gestione turistica	62
4	La linea	
4.1	Caratteristiche tecniche	66
4.2	La tratta ticinese	68
4.3	Il tracciato futuro nella Bassa valle	70
4.4	Il tracciato futuro nell’Alta Valle	72
4.5	La ricucitura di Roveredo	74
4.6	I trasporti pubblici	78
4.7	Le strutture di accoglienza	80
4.8	I punti d’interesse per la tecnica e la storia ferroviaria	82
4.9	Il tracciato come percorso naturalistico	84
4.10	Il tracciato come percorso paesaggistico	86
4.11	Valorizzazione del geopatrimonio	88
4.12	Valutazione complessiva	90
5	Le stazioni	
5.1	La coerenza formale degli stabili	94
5.2	Le aree delle fermate	96
5.3	Aspetti costruttivi generali	98
5.4	L’analisi architettonica	100
5.5	La stazione e la rimessa-officina di Mesocco	112
6	Proposte di riqualifica	
6.1	La preservazione del carattere	120
6.2	L’adattamento a nuove esigenze	122
6.3	Un corpo giustapposto	124
6.4	La ricucitura urbanistica	128
6.5	Un’edificazione contigua	138
6.6	Un corpo aggregato	142
6.7	Un centro visitatori	148
7	Sintesi	
7.1	La stazione di San Vittore	156
7.2	La stazione di Grono	158
7.3	La stazione di Cama	160
7.4	La stazione di Lostallo	162
7.5	La stazione di Mesocco	164
7.6	Riassunto finale	166
7.7	Panoramica finale	169
8	Fonti	
8.1	Le fonti bibliografiche	173
8.2	Elenco delle immagini	174

1 Parte introduttiva

1.1 Il progetto

1.1.1. Caratteristiche

Questo progetto della Regione Mesolcina, classificato come Progetto n. 16.2012.1235.196, costituisce premessa e strumento per la valorizzazione specialmente a scopi turistici delle stazioni e il reimpiego dei tratti della linea fer-roviana ancora utilizzati o utilizzabili.

Le stazioni considerate sono cinque in quanto due stazioni sono già state sistemate: quella di Soazza, ora integrata nel complesso del Centro culturale del Circolo di Mesocco e quella di Leggia, restaurata come abitazione e dotata di uno spazio attrezzato per l'esposizione pubblica di opere d'arte.

Il progetto, sostenuto dal Cantone dei Grigioni e dalla Confederazione nel quadro della Nuova politica regionale della Confederazione (NPR), ottempera alle direttive per la concessione di prestazioni promozionali, emanate il 27 febbraio 2012 dal Dipartimento dell'economia pubblica e socialità se-condo il PA GR («Nuovi prodotti turistici», UET 6/12).

Nell'ambito di questa relazione il progetto per la valorizzazione a scopi turistici delle strutture della ex Ferrovia Bellinzona-Mesocco sarà citato con l'abbreviazione **“Progetto BM”**

1.1.2. Finalità

Il progetto BM persegue le seguenti finalità:

- definire un concetto globale che permetta di valorizzare la vecchia linea a scopi turistici
- definire il tracciato (inserimento nelle PL)
- definire possibili usi delle stazioni
- definire responsabilità esecutive con Comuni, proprietari e ETRM

1.1.3. Organizzazione

Il Consiglio direttivo della Regione Mesolcina ha incaricato dell'esecuzione del lavoro una Direzione di progetto costituita da:

- Andrea Toschini, presidente della Regione
- Roberto Somaini, membro del Consiglio direttivo della Regione,
- Moritz Piller, operatore economico
- Christian Vigne, Direttore dell'Ente Turistico Regionale Moesano
- Luigi Corfu, vicepresidente del Centro culturale di Circolo di Soazza con funzione di capoprogetto

Per l'elaborazione, il progetto è stato suddiviso secondo cinque settori:

- Settore 1: storia, cultura, archeologia
- Settore 2: ambiente e natura
- Settore 3: strutture, tracciato, architettura e i rapporti di proprietà
- Settore 4: valorizzazione in chiave economico/turistica della linea, la valorizzazione del territorio e dei suoi prodotti, le vie d'accesso, la viabilità e i trasporti pubblici
- Settore 5: Direzione di progetto

1.1.4. Collaborazioni

La responsabilità esecutiva dei lavori è stata distribuita come segue:

- settori 1-3, Centro culturale di Soazza
- settore 4, Ente Turistico Regionale Moesano

Per incarico:

- Tematica 1: Marco Marcacci, San Vittore-Monticello
- Tematica 2: Ditta Trifolium, Arogno, Luca Plozza, Soazza, Lorenzo Schmid, Marco Buchmann e Antonio Codoni, tutti Roveredo
- Tematica 3: Studio d'architettura Giulio Cereghetti, Mesocco e Orlando Arner, Soazza
- Tematica 4: Christian Vigne, San Bernardino

1.1.5. Responsabilità esecutive

Vista anche la sua finalità espressamente turistica, il progetto si pone in un'ottica soprattutto regionale moesana con riferimento principale alla Mesolcina, ma non trascurando di considerare la Calanca.

Gli interlocutori principali del progetto, i comuni della Mesolcina, in quanto proprietari dei terreni e degli immobili, nonché committenti dello stesso attraverso la Regione Mesolcina, sono stati contattati attraverso i sindaci e in alcuni casi i segretari comunali. Sarà loro competenza accogliere le proposte, esaminarle, valutarne la fattibilità in termini pratici e finanziari e deciderne l'esecuzione.

L'Ente Turistico Regionale Moesano collabora al progetto e sarà il suo staff a promuovere l'aspetto turistico e a coordinare le varie attività nel contesto dello sviluppo dell'intera Destinazione turistica Moesana.

Il Centro Culturale di Circolo di Soazza elaborerà in accordo con l'ETRM i supporti tecnologici, la base conoscitiva e i materiali informativi di richiamo e di accompagnamento visitatori.

1.1.6. Elaborazione delle proposte

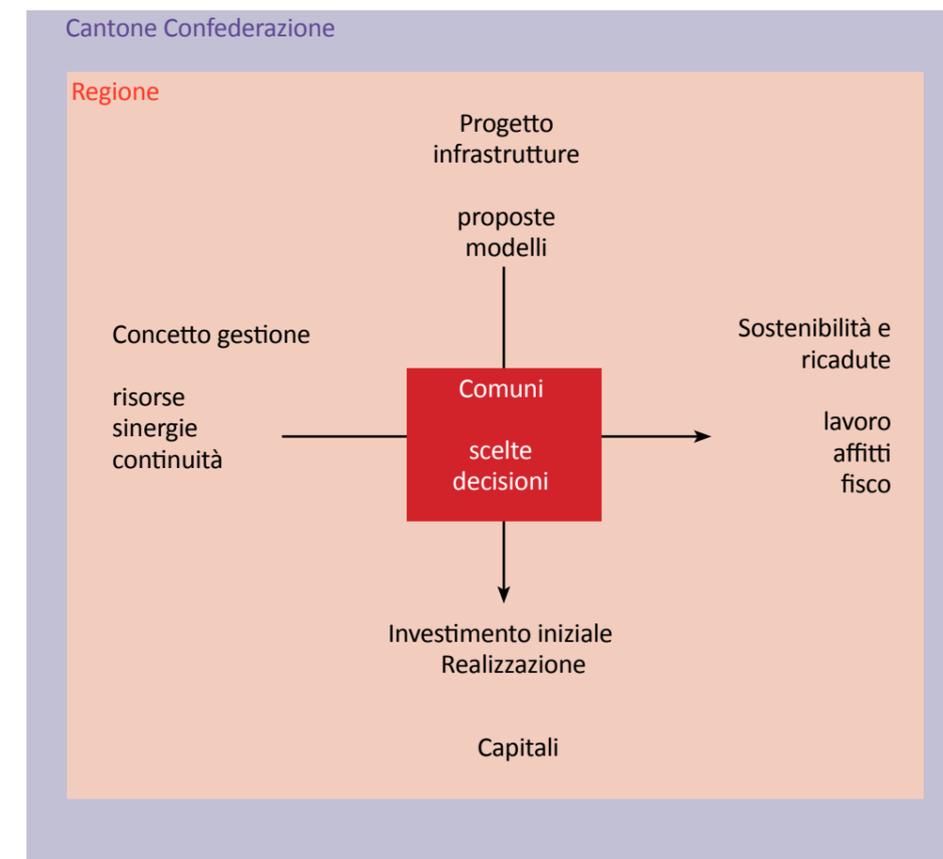
Le proposte sono state formulate a partire da un'analisi dello stato attuale intesa a identificare i punti di forza e quelli di debolezza.

L'impianto del lavoro si muove su due assi, quello dell'infrastruttura e quello della gestione.

All'asse dell'infrastruttura si ricollegano soprattutto le proposte che esigono investimenti e interventi iniziali di tipo urbanistico e architettonico, quelle relative alle strutture della mobilità lenta, all'impiego di mezzi tecnologici, alla creazione di un catalogo delle attrattività regionali.

All'asse della gestione si ricollegano invece le riflessioni relative al funzionamento delle strutture, alle prospettive di lungo corso del turismo, alla possibilità di dare più continuità al flusso turistico e, sul medio lungo periodo, all'incremento dei posti di lavoro, quindi di produrre ricadute economiche nel Moesano.

L'intersezione fra le proposte possibili dell'uno e dell'altro asse costituisce lo spazio che si presta alla concretizzazione degli obiettivi posti.



1.2 Considerazioni di partenza

1.2.1. L'abbandono

La costruzione della Ferrovia Bellinzona–Mesocco, in seguito de-nominata semplicemente BM, è sta-ta fortemente voluta a suo tempo specialmente dalla popolazione dell'Alta valle. Nei primi decenni aveva favo-rito la riattivazione degli scambi fra Bellinzona, la Bassa valle e l'Alta valle, aveva permesso di incrementare l'artigianato (falegnamerie), l'industria (cave) e il turismo ed era divenuta la base d'esistenza per buon numero di impiegati e le loro famiglie.

Con l'avvento del traffico motorizzato ha perso importanza fino alla sua dismissione nel corso degli anni settanta del secolo scorso. Attualmente il tratto Cama-Mesocco, dismesso fin dall'agosto 1978, è percorribile a piedi e in bicicletta per certi tratti; la tratta Castione-Cama, su cui hanno circolato fino alla fine del 2013 dei treni a scopo turistico, è in disarmo: sul territorio di Roveredo già sono state allontanate le sovrastrutture, per il tratto Grono-Cama i comuni hanno fatto notare la precarietà dell'infrastruttura e relativi rischi (pali, linea elettrica). Quindi nonostante la buona volontà della SEFT di mantenere attivo il trenino turistico su questo tratto fino al 2016, è probabile uno smantellamento a titolo precauzionale a breve scadenza.

1.2.2. Il potenziale

Questa ferrovia locale in disuso conserva un potenziale di attrattività turistica che può essere valorizzato.

La valorizzazione sarà possibile, ma va promossa nel contesto delle altre iniziative intese a diversificare l'offerta turistica del Moesano.

- I punti positivi sono:
 - le valenze emotive e narrative che la legano ancora alla popolazione locale
 - la posizione, al centro della valle, ma generalmente ai margini dei villaggi
 - le stazioni, le rimesse, la centrale idrica, le vie di accesso e i piazzali concepiti a suo tempo in applicazione a prototipi e stilemi ben definiti
 - gli altri manufatti originali come i ponti, le scarpate, le gallerie, i ripari
 - i fiori, le erbe, gli insetti che popolano questi manufatti
 - i biotopi d'interesse naturalistico a poca distanza dalla linea come i castagneti o le golene
 - i punti di vista eccezionali per l'osservazione del paesaggio naturale della valle come i boschi, le montagne, gli strapiombi e le cascate
 - i castelli, le chiese, i monumenti ed altre presenze degne di attenzione

1.2.3. Le iniziative di contesto

La riorganizzazione turistica avviata con la creazione dell'ETRM è accompagnata casualmente o meno da varie altre iniziative di cui va tenuto conto:

- l'impegno per futuri investimenti a San Bernardino
- l'avvio dell'attività del Centro Culturale di Circolo di Soazza
- la messa in funzione di strutture a carattere didattico come il centro di Rollett a Soazza,
- la possibile realizzazione del Parc Adula
- lo sviluppo del complesso delle Vie storiche del Moesano
- L'attivazione di enti e gruppi per adottare al meglio la nuova legge sull'agricoltura
- Nel contesto di queste dinamiche positive il progetto BM può aspirare a trasformare la linea della Bellinzona – Mesocco con la sequenza delle sue stazioni (completate idealmente dal nuovo stabile dell'ETRM a San Bernardino) nella nuova spina dorsale del turismo moesano, in particolare del turismo escursionistico e culturale.

1.2.4. La valorizzazione delle specificità

Il progetto, se realizzato, permetterà soprattutto di valorizzare sul piano turistico la cosiddetta valle piana fra San Vittore e Soazza.

Un atout finora poco sfruttato turisticamente sono le risorse culturali del territorio.

- La storia del Moesano è caratterizzata
 - dalla posizione su una millenaria via transalpina
 - da un'emigrazione secolare
 - dal suo essere stata in vari momenti e in vari modi frontiera religiosa e frontiera linguistica.

Queste vicende storiche hanno lasciato nel Moesano e fuori evidenze di grande importanza, in grado di contribuire a promuovere un turismo di qualità.

- Una maggiore consapevolezza per questo patrimonio aiuterebbe a raggiungere due scopi coincidenti:
 - motivare la popolazione a conservarlo
 - motivare un target turistico specifico a volerlo conoscere.

1.2.5. Una visione per il 2020

Al fine di esplicitare meglio il risultato cui si tende, si riassume il concetto di fruizione turistica delle strutture residue della Ferrovia Bellinzona-Mesocco proiettandolo idealmente nel futuro, diciamo nell'anno 2020

Le caratteristiche salienti che contrassegnano questa visione sono le seguenti:

- flusso turistico annuale tranquillo e continuo con punte nella stagione primaverile e autunnale che riguarda sia l'Alta che la Bassa valle, sia la Calanca
- attenzione per il turismo interno (passeggiate, escursioni in bicicletta), per il turismo di contiguità (area di Bellinzona) e il turismo scolastico
- stazioni ben conservate e in parte completate o integrate da nuove strutture
- nelle stazioni o nell'area adiacente: allestimenti museografici, mezzi ludici, laboratori e personale formato per far conoscere in modo divertente la storia, la natura, l'arte del Moesano
- accompagnamento del turista con informazioni multimediali e georeferenziate su smartphone
- organizzazione della pubblicità diversificata secondo target mirati (zone di emigrazione moesana, zone di comunanza storica, interessati alla cultura, escursionisti)

- complementarità rispetto ad organizzazioni come gli enti culturali e rispetto a marche come "San Bernardino", "Parc Adula" e Bellinzona
- spirito di accoglienza e di ospitalità esemplare
- strutture ricettive di ogni livello (ospizi, pensioni, alberghi) e adatte a ogni tipo di turista (famiglie, ciclisti, Best agers, pensionati, escursionisti, cultori della storia, nostalgici delle ferrovie)
- buon incremento degli indici di frequenza in grado di gratificare e quindi motivare i gestori delle strutture ricettive moesane
- complementarità delle attività a seconda della stagione (impianti di risalita e piste di fondo - vie storiche, ecc.)
- pubblicizzazione dei prodotti regionali e potenziamento della filiera di produzione secondo analisi di mercato e strategie di vendita ben definite

1.2.6. I tempi di realizzazione

Inizialmente la conclusione del lavoro era prevista per il novembre 2013, ma la concomitanza con altri progetti ha indotto la Regione Mesolcina a chiedere la proroga di un anno. Le scadenze:

2013 primavera

la Regione Mesolcina propone al Centro culturale di Circolo di Soazza e all'Ente Turistico Regionale Moesano di collaborare al progetto

2013 aprile-maggio

elaborazione del concetto di lavoro e delle linee direttive

2013, 6 giugno

creazione della Direzione di progetto poi approvata dal Consiglio di Direzione della Regione Mesolcina

2013, luglio

assegnazione degli incarichi di lavoro

2013, luglio-ottobre

ricognizioni e raccolta dati

2013, 12 dicembre

presentazione dei risultati dell'analisi, delle proposte

2014 gennaio-aprile

verifiche completamento dei dati

2014 aprile-ottobre

affinamento e redazione del rapporto finale

1.2.7. Supporti

- La brochure cartacea riporta il progetto, ovvero le analisi (selezione delle rilevazioni effettuate) e le proposte
- Il DVD contiene i rilievi delle stazioni
- Il server del Centro Regionale conserva la banca dati (impostazione base) e la guida multimediale.

2 Il contesto storico

2.1 Materiali e tematiche

2.1.1. Il materiale

La storia della ferrovia in Mesolcina rimane da fare. La bibliografia è molto scarsa e i pochi lavori esistenti sono fondati su una base documentaria molto labile. Mancano in particolare ricerche fondate sulle fonti archivistiche. A parziale discolta per una tale situazione bisogna ricordare che la maggior parte delle fonti si trova dispersa in fondi archivistici fino a poco tempo fa non facilmente rintracciabili e accessibili.

Ritracciare cronologicamente le vicende della ferrovia non basta. Occorre inserire la storia della ferrovia in quella più generale della modernizzazione della Valle, dell'evoluzione dei trasporti e della mobilità, della modifica urbanistica e territoriale della regione.

2.1.2. La storia della BM prima del 1972

I temi principali da trattare ci sembrano i seguenti:

- Situare la vicenda della ferrovia Bellinzona-Mesocco nella storia delle ferrovie regionali dei Grigioni e della Svizzera italiana, nella storia della questione delle trasversali ferroviarie alpine e dell'evoluzione dei trasporti: la creazione delle linee fino alla prima guerra mondiale ("stagione delle ferrovie regionali"), il loro parziale smantellamento con l'avvento delle strade nazionali e l'intensificazione del traffico motorizzato (intralcio al potenziamento della rete stradale, problema dei passaggi a livello, ecc.).
- Storia della società ferroviaria fino all'integrazione nella ferrovia retica (azionisti, strategia aziendale, dirigenti, impiegati, risultati economici, ecc.; ruolo dei comuni, del Cantone dei Grigioni, del Cantone Ticino, dei privati); le circostanze del passaggio alla Ferrovia retica nel 1941-42. Importanza della ferrovia quale datore di lavoro nel Moesano.
- Approfondire il ruolo economico della ferrovia per il Moesano: speranze di "risorgimento economico" al momento dell'entrata in funzione; difficoltà del periodo di crisi tra le due guerre; ruolo della Valmoesa e delle costruzioni stradali per il trasporto di merci negli anni '50 e '60; concorrenza del trasporto su

strada, ridimensionamento degli insediamenti industriali; ruolo turistico della ferrovia.

- Analisi sociale dei cantieri ferroviari al momento della costruzione (ditte appaltatrici, operai, condizioni di lavoro, retribuzioni e questioni sindacali, indotto economico nella regione).
- Studio del progetto di collegamento alla rete ferroviaria retica attraverso il San Bernardino: istoriato della concessione (legata alla questione di una possibile trasversale attraverso lo Spluga), progetti di ferrovia alpina e di tunnel e circostanze della mancata realizzazione.
- L'impatto territoriale e urbanistico della ferrovia in Mesolcina: scelta del percorso, espropriazioni, influsso sull'urbanistica dei villaggi, importanza e significato dei manufatti (stazioni, officine e depositi, ponti, gallerie).
- L'avvento della ferrovia e la diffusione dell'energia elettrica (storia della centrale di Cebbia e dell'elettrificazione della valle, soprattutto illuminazione). Le alluvioni e i danni causati alla linea ferroviaria e ai suoi manufatti (in particolare 1908, 1911, 1915, 1951, 1978).
- Le circostanze della soppressione del servizio passeggeri tra il 1969 e il 1972

e la protesta in Valle (si tratta di trattare con la necessaria distanza critica un capitolo della storia della ferrovia vissuto e tramandato in maniera alquanto emotiva).

2.1.3. La storia della BM dopo il 1972

- Progetto di binario industriale
- Sfruttamento a scopo turistico del tragitto Castione-Cama
- Progetti di collegamento con la zona di Chiavenna
- Revoca della concessione e smantellamento della linea
- Caratteristiche tecniche e materiale rotabile
- La ferrovia nella memoria culturale del Moesano, attraverso interviste, analisi della stampa e di testi memorialistici o letterari.



2 Prospetto della Ferrovia Bellinzona-Mesocco. La Mesolcina e la Calanca viste da sud

2.2 Sinossi storica della ferrovia mesolcinese

2.2.1. Antefatti

1882

Apertura della linea internazionale del San Gottardo.

1890

Apertura della prima ferrovia regionale grigionese (Landquart-Davos).

1891

Primo appello in favore di una ferrovia mesolcinese: l'albergatore Gaspare Ravizza e altri 24 cittadini di Mesocco sollecitano con una petizione il comune a intendersi con gli altri comuni di Valle per promuovere un progetto ferroviario.

1892

Apertura della prima ferrovia regionale ticinese (Capolago-Monte Generoso).

1895

Primo progetto di massima per una ferrovia mesolcinese, con valutazione dei costi, da parte dell'ing. Luigi Riva di Zurigo.

1896

Apertura del collegamento ferroviario tra Coira e Thusis.

2.2.2. La concessione

1898

Si costituisce un comitato d'iniziativa con lo scopo di richiedere una concessione ferroviaria per una linea tra Castione (o Bellinzona) e Mesocco. Alla testa del comitato Romualdo Nisoli (ingegnere e imprenditore) e Silvio Tonella (primo direttore della BM) entrambi di Grono; a loro si aggiungono diversi cittadini di Mesocco (Aurelio e Gaspare Ciocco, Gaspare Beer, Giuseppe Lampietti, Filippo Fasani, Giovanni a Marca de Donatz) e due personalità esterne, il consigliere agli Stati grigionese Felix Calonder e l'industriale Benno Rieter, la cui ditta di Winthertur curerà la parte tecnica e ferroviaria del progetto.

1898, 12 ottobre

Il comitato, con sede a Grono, presenta la domanda di concessione federale per una ferrovia elettrica tra Castione (eventualmente Bellinzona) e Mesocco, da realizzarsi prevalentemente utilizzando il campo stradale.

1899, 9 dicembre

Decreto federale che accorda la concessione richiesta per la costruzione e l'esercizio della linea tra Castione (o Bellinzona) e Mesocco.



3 Azione della Ferrovia Bellinzona-Mesocco, 1912

2.2.3. La costruzione

1903, 26 luglio

Si costituisce ufficialmente a Lostallo la Società della Ferrovia elettrica Bellinzona-Mesocco, che al momento dell'approvazione degli statuti trasferisce la sede sociale a Mesocco.

1904, 6 aprile

La società chiede una modifica della concessione federale (si tratta in particolare di costruire la ferrovia in sede propria e non sul campo stradale).

1904, 15 maggio

La Società della Ferrovia elettrica Bellinzona-Mesocco viene iscritta nel registro di commercio.

1905

La Confederazione approva il progetto sulla tratta Bellinzona-Leggia (14 febbraio) e Leggia-Mesocco (5 giugno). Iniziano i lavori di costruzione (contratto con la ditta Rieter sottoscritto il 13 maggio 1905). Viene costruita e messa in funzione anche la centrale idroelettrica di Cebbia.

1905-1914

Progetti e concorrenza tra Greina (Lucomagno) e Spluga per la trasversale ferroviaria delle Alpi Orientali, prevista ma mai realizzata.

2.2.4. L'entrata in funzione

1907, 6 maggio

Apertura della linea tra Bellinzona e Lostallo.

1907, 27 luglio

Inaugurazione ufficiale della ferrovia a Mesocco.

1907, 31 luglio

Inizio del servizio ferroviario regolare Bellinzona-Mesocco.

1907, 2 settembre

Entra in funzione la ferrovia elettrica a scartamento ridotto Locarno-Bignasco.



4 Mesocco. Inaugurazione della Ferrovia Bellinzona-Mesocco, 27.7.1907

2.2.5. La ferrovia del San Bernardino

1907-1908

Primo progetto generico per una ferrovia attraverso il San Bernardino con un tunnel tra San Bernardino Villaggio e Hinterrhein.

1908, 28 aprile

Un comitato d'iniziativa formato da Silvio Tonella, direttore della BM, da Aurelio Ciocco di Mesocco, dal presidente del circolo di Andeer A. Konrad e dal dott. Meuli di Coira, inoltra alla Confederazione una domanda di concessione per una ferrovia da Mesocco a Andeer attraverso il San Bernardino.

1908, 30 agosto

Gravi danni alle infrastrutture ferroviarie a seguito di un'alluvione (distruzione del ponte sulla Calancasca tra Grono e Roveredo.)

1909, 22 marzo

Il Consiglio federale risponde che la domanda di concessione per la ferrovia attraverso il San Bernardino viene "congelata" fin quando sarà chiarita la questione della trasversale ferroviaria delle Alpi orientali (Greina o Spluga, o eventualmente San Bernardino).

1911, 5 marzo

Divieto cantonale di transito con automezzi motorizzati sulle strade grigionesi.

1911, 6 luglio

Inaugurazione della linea ferroviaria a scartamento ridotto Biasca-Acquarossa.

1911, 21-22 agosto

Nuovi gravi danni causati dal maltempo in seguito allo straripamento della Calancasca a Grono. In seguito ai danni del 1908 e 1911 la Società ferroviaria perde gran parte del proprio capitale e deve essere risanata.

1913

Il Comitato d'iniziativa chiede di nuovo una concessione per la ferrovia attraverso il San Bernardino, stavolta con prolungamento fino a Thusis. Le autorità federali ribadiscono la loro decisione del 1909. L'anno seguente, lo scoppio della Prima guerra mondiale significa l'abbandono dei progetti per una trasversale ferroviaria delle Alpi orientali.



5 Roveredo, Sassello. Ripristino della linea dopo l'alluvione del 1911

2.2.6. Ancora per il San Bernardino

1920, 1° maggio

La questione della ferrovia attraverso il San Bernardino è tornata d'attualità nel 1919 e un nuovo Comitato chiede una concessione federale per una linea tra Mesocco e Thusis.

1923, 2 febbraio

Un decreto federale accorda la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia elettrica Thusis-Hinterrhein-San Bernardino-Mesocco a scartamento ridotto e con galleria di colmo a 1720 m d'altitudine.

1923, 25 novembre

Entra in esercizio la ferrovia Locarno-Domodossola attraverso le Centovalli.

1925, 21 giugno

Legge cantonale che autorizza la circolazione automobilistica sulle strade retiche.

1926, 12 maggio

Il Comitato promotore, presieduto dal granconsigliere e futuro consigliere nazionale Anton Meuli, approva il progetto dettagliato dell'ing. Prader di Zurigo per la linea ferroviaria tra Mesocco e Thusis. I costi di costruzione sono stimati a circa 32 milioni di franchi. Il progetto non sarà realizzato.

1927

Pubblicazione di un opuscolo di propaganda per la ferrovia del San Bernardino, corredato di progetto generale, perizie tariffarie ed economiche, dati tecnici, piani e cartine. Si vorrebbe creare una linea ferroviaria turistica dall'Engadina al Vallese, passando dalla Mesolcina e dalle Centovalli.

1926-1931

Si parla di un allacciamento diretto della ferrovia BM alla rete FFS con la costruzione di una nuova tratta tra Arbedo e la stazione FFS di Bellinzona. Il progetto sembra concretizzarsi quando le FFS pensano a un nuovo tracciato in galleria nella zona di Arbedo (tunnel dell'Arbino), per motivi di sicurezza. L'abbandono del progetto di galleria fa naufragare questa opportunità.



6 Personale della Ferrovia Bellinzona-Mesocco

2.2.7. L'avvento del traffico motorizzato

1933, 7 gennaio

Si presenta ufficialmente il Comitato per la realizzazione di un collegamento automobilistico tra Germania e Italia attraverso il San Bernardino, con la costruzione di una galleria stradale.

1933, 30 giugno

Ordinanza governativa che autorizza il traffico pesante (autocarri) sulle strade cantonali grigionesi; ciò costituisce una forte concorrenza per il trasporto di merci su ferrovia e compromette le possibilità di un collegamento ferroviario attraverso il San Bernardino. Si comincia a parlare già allora di un tunnel stradale del San Bernardino.

1934

Per motivi di economia la ferrovia si vede costretta a non più sostituire il personale dimissionario o collocato in pensionamento.

1939

Entra in vigore a livello federale una legge sull'aiuto alle ferrovie private, che garantisce loro un sostegno finanziario vincolato all'esecuzione di lavori di risanamento e alla riorganizzazione dell'esercizio (mediante creazione di reti ferroviarie regionali).

1939, 10 giugno

La difficile situazione finanziaria della ferrovia spinge il nuovo presidente del consiglio d'amministrazione Giuseppe a Marca a proporre un piano per il miglioramento e la trasformazione del servizio ferroviario e il collocamento dell'energia elettrica prodotta dalla centrale di Cebbia.

1940

Nuovo progetto di spostamento del tracciato BM tra Molinazzo e Bellinzona, con capolinea alla stazione FFS di Bellinzona. Il progetto viene abbandonato nel 1946.



7 Soazza. Passaggio a livello

2.2.8. L'incorporazione nella RhB

1941

Un gruppo di esperti guidato dal dott. Robert Metzger presenta una perizia che serve da base alle trattative per la fusione della BM con la Ferrovia retica.

1942, 1° gennaio

Diventa effettiva la fusione tra la ferrovia Bellinzona-Mesocco e la Ferrovia retica.

1951, 8 agosto

Disastrosa alluvione che distrugge ancora una volta il ponte ferroviario sulla Calancasca a Grono.

1957

In concomitanza con il 50°, la ferrovia Bellinzona-Mesocco è dotata di una nuova locomotiva, soprattutto per il trasporto su appositi carrelli di carri merci a scartamento normale tra Castione e lo stabilimento Valmoesa a San Vittore. Costruzione dei binari di raccordo con lo stabilimento e di una fermata industriale sul Piano di San Vittore.

1961, 19 febbraio

In seguito a un accordo tra la Ferrovia retica e le Officine idroelettriche mesolcinesi per la fornitura dell'energia elettrica necessaria alla linea ferroviaria, cessa l'attività la centrale elettrica di Cebbia.

1961, estate

Inizio dei lavori per la costruzione del tunnel stradale del San Bernardino



8 Soazza, Pont del Sass. Galleria in costruzione



9 Biglietti della Ferrovia Bellinzona-Mesocco

2.2.9. Verso la cessazione dell'attività

1965, 28 novembre

Viene chiusa la ferrovia Locarno-Bi-gnasco.

1966 25 agosto

La direzione della Ferrovia retica invita le autorità cantonali grigionesi a voler chiarire il futuro della ferrovia Bellinzona-Mesocco.

1967, 18 agosto

Un primo rapporto presentato alle autorità federali conclude alla necessità di mantenere la ferrovia Bellinzona-Mesocco. Le conclusioni vengono respinte dal Dipartimento federale dei trasporti e delle comunicazioni.

1967, 1° dicembre

Apertura al traffico del tunnel autostradale del San Bernardino.

1968

Per consentire la costruzione della strada nazionale N13 attraverso Roveredo, la stazione della BM viene demolita e sostituita con una baracca.

1969

Un secondo rapporto di esperti raccomanda la soppressione della linea Bellinzona-Mesocco per motivi economici e urbanistici (costruzione delle strade nazionali). Si prevede la costruzione di un binario industriale a scartamento ridotto tra Castione e Grono.

1970, 2 agosto

Il malcontento in Mesolcina per la prevista soppressione della ferrovia, voluta dalle autorità federali, sfocia in una dimostrazione di protesta a Mesocco con la partecipazione di oltre 2000 persone.

1972, 28 maggio

Con l'entrata in vigore dell'orario estivo cessa il servizio passeggeri sulla linea Bellinzona-Mesocco, sostituito da un servizio bus assicurato dalle PTT. La linea tra Bellinzona e Castione viene smantellata. Il resto del tragitto rimane in funzione per il trasporto di merci, soprattutto nella Bassa valle.

1973, 29 settembre

Cessa l'attività la ferrovia Biasca-Acquarossa. Il trasporto dei passeggeri viene garantito con autobus gestiti dalla società ferroviaria stessa.

1978, 7-8 agosto

Disastrosa alluvione in valle che danneggia notevolmente la linea ferroviaria tra Soazza e Cama: la Ferrovia retica decide la chiusura e lo smantellamento della linea nella parte superiore. Rimangono i binari fino a Cama.



10 Mesocco. Demolizione tramite incendio della motrice bloccata a Mesocco in seguito all'alluvione dell'8 agosto 1978.

2.2.10. La gestione a scopo turistico

1995, 3 giugno

Grazie a un accordo con la Ferrovia retica per lo sfruttamento della linea Castione-Cama (ca. 13 km), la Ferrovia Mesolcinese (gestita dall'Associazione amici della ferrovia mesolcinese) inizia la propria attività con corse turistiche estive, durante il fine settimana.

2003, 14 dicembre

Cessa definitivamente il trasporto merci sulla tratta Castione-Cama.

2004

La SEFT (Società Esercizio Ferroviario Turistico) ottiene dalla Ferrovia retica la cessione della linea Castione-Cama e la concessione per continuare il trasporto di passeggeri.

2013, 14 dicembre

Con il cambiamento d'orario ferroviario, cessa anticipatamente la concessione per il trasporto di passeggeri sulla linea Castione-Cama. La linea sarà smantellata per volontà dei comuni mesolcinesi interessati (S. Vittore, Roveredo, Grono, Leggia e Cama).

**ASSOCIAZIONE AMICI
FERROVIA MESOLCINESE**

IL TRENINO DELLA MESOLCINA
SERVIZIO SPECIALE "BM"
ARBEDO CASTIONE (TI) — CAMA (GR)
SABATO 3 GIUGNO 1995
DOMENICA 4 GIUGNO 1995

Arbedo/ Castione --- Cama

	4	8	16	20	24	24	28
Castione-A.	09.50	11.50	15.00	17.00	19.00		20.50
San Vittore	10.06	12.06	15.16	17.16	19.16		21.06
Roveredo	10.13	12.14	15.23	17.23	19.23		21.13
Grono	10.19	12.19	15.29	17.29	19.29		21.17
Cama	10.30	12.30	15.40	17.40		19.40	

Cama --- Arbedo / Castione

	3	7	11	15	19	23	27
Cama		10.50	12.40		16.00	18.00	20.00
Grono	09.01	11.01	12.51		16.11	18.11	20.11
Roveredo	09.07	11.07	12.57		16.17	18.17	20.17
San Vittore	09.14	11.14	13.02	14.34	16.24	18.24	20.24
Castione-A.	09.30	11.30		14.50	16.40	18.40	20.40

PRENOTAZIONE E VENDITA DEI BIGLIETTI:
ENTE TURISTICO SAN BERNARDINO TEL. 092 94 12 14
ENTE TURISTICO BELLINZONA TEL. 092 25 21 31
CHIOSCO AL PONTE ROVEREDO TEL. 092 82 16 46

ACQUISTO BIGLIETTI ALLE STAZIONI DI PARTENZA IL 3/4 GIUGNO
PREZZO DI ANDATA E RITORNO FR.- 13.-- ADULTI / FR.- 7.-- FINO A 16 ANNI

MANIFESTAZIONI:

ESPOSIZIONE ARTIGIANI MESOLCINA E CALANCA --- CAMA
E. T. SAN BERNARDINO E E. T. BELLINZONA --- CAMA E CASTIONE
ASS. FILATELLA TEMATICA DELLA SVIZZERA ITALIANA --- CASTIONE
Dalle ore 20.00 **PESTA CAMPESTRE** (Centro sportivo Leggia) --- LEGGIA

IN DIVERSE STAZIONI VI SONO POSSIBILITA' DI ESCURSIONI E MANIFESTAZIONI

NON SI ASSUME RESPONSABILITA' PER IL MANCATO RISPETTO DELLE CONDICIONI, NUMERO DEI POSTI LIMITATO.
IN CASO DI FORTE AFFLUENZA CORSE SUPPLEMENTARI. FERMATA A LEGGIA SOLO SU RICHIESTA.
CORSA NO. 27/28 SOLO SABATO 3 GIUGNO.

11 Orario della Ferrovia Mesolcinese (SEFT)

2.3 Fonti e bibliografia

2.3.1. Archivi

Allo stato attuale i principali depositi di materiali sulla Ferrovia Bellinzona-Mesocco sono i seguenti:

Archivio a Marca, Mesocco

- Piani e disegni della linea BM, progetti di ferrovia attraverso il San Bernardino (fondo 111 Silvio Tonella, fondo 114 A. Tamò)
- Collezione di fotografie (fondo 101 Tagliabue, fondo 156 Perfetta)
- Ferrovia e costruzione N13 (Fondo Rieser)

Biblioteca universitaria di Basilea (Basel UB Wirtschaft – SWA)

- Raccolta di documenti 1899-1941: Statuti, studi e progetti, risoluzioni e messaggi del Consiglio federale sulla concessione, Resoconti annuali 1903-1941, ritagli di giornale, ecc.

Biblioteca SBB Berna

- Ferrovia elettrica Bellinzona-Mesocco. Resoconto, 1904-1941 (Bern SBB Historic. Büchermagazin. Signatur: SBB 8.50)

Archivio di Stato del Canton Grigioni

- VIII. 16 Eisenbahnwesen
- VIII.16h Rhätische Bahn – [3b 6 Unterhalt der Linien: h) Mesocco-Bellinzona]
- VIII.16h Rhätische Bahn – [3b 9 Kraftwerke: a) Kraftwerke Cebbia 1. Gebäuli-

keiten und Maschinenhäuser; 2. Werkanlagen]

- VIII.16k Misoxer Bahn: 1. Allgemeines, Organisation, Verwaltung; 2. Finanzielles; 3. Bau; 4. Betrieb
- VIII. 16q 4 Bernhardin-Bahn

Archivio di Stato del Canton Ticino – Ufficio tecnico cantonale

- Piani e disegni: costruzione della linea, piani e disegni delle stazioni
- Corrispondenza e documenti vari (soprattutto documenti 1899-1913)

Proprietà privata

- Protocolli del Comitato [Ferrovia Bellinzona-Mesocco], giugno 1906 - gennaio 1922 [Documento disponibile in versione digitale]

Archivio federale Berna

(Ricerca nella banca dati Swissarchives: <https://www.swiss-archives.ch/suchinfo.aspx>). Sono stati individuati 10 dossier:

Titolo/Contiene	Periodo	Livello	Segnatura
Bellinzona-Mesocco	1931 - 1941	Dossier	E8100A#1976/153#117*
Bellinzona-Mesocco	1939 - 1941	Dossier	E8100B#1972/28#139*
Bellinzona-Mesocco: Erweiterung der Station Castione-Arbedo, Rollschemelanlage (neue)	1958	Dossier	E8100C-03#1976/111#696*
Bellinzona-Mesocco: Verlegung der Bahnlinie bei Grono, km 12,1 - 12,55	1909	Dossier	E8100C-03#1976/111#76*
Bellinzona-Mesocco: Linienverlegung bei Molinazzo, Gemeinde Arbedo, m 1,955 - 2,793	1962	Dossier	E8100C-03#1976/111#77*
Bellinzona-Mesocco	01/01/1937 31/12/1937	Dossier	E8104A#1973/4#1123*
Bellinzona-Mesocco	01/01/1910 31/12/1910	Dossier	E8104A#1973/4#260*
Bellinzona-Mesocco	01/01/1906 31/12/1910	Dossier	E8104A#1973/4#352*
Bellinzona-Mesocco (112)	1920 - 1935	Dossier	E8104A#1976/24#426*
Bellinzona-Mesocco-Bahn (RhB)	1918 - 1946	Serie	E8104A#22-044.3

Resta da verificare l'entità e la natura della documentazione disponibile presso gli archivi della Ferrovia Retica, come pure

con rilevanza massima (100) e altri 163 record con rilevanza inferiore: vedi tabella accanto.

una ricerca relativa a fonti audiovisive, in particolare nelle teche RSI.

2.3.2. Fonti a stampa

(Statuti, resoconti, studi, rapporti, ecc.)

- Jäggi, Hermann, Gutachten des Herrn Ing. H. Jäggi, Direktor der Appenzel-lerstrassenbahn, über die projektierte Elektrische [sic] Bahn Bellinzona-Mesocco, [Teufen], 1902, 18 p.
- Statuto della Ferrovia elettrica Bellinzona-Mesocco, Grono: Bravo, 1903, 15p.
- Ferrovia elettrica Bellinzona-Mesocco. Resoconto, 1904-1941 [Bern SBB Historic. Büchermagazin. Signatur: SBB 8.50]
- Regolamento per il servizio di circolazione dei treni, Ferrovia Elettrica Bellinzona-Mesocco, 1906.
- Contratto fra il Comune di Mesocco e la Società Concessionaria consenziente la Società della Ferrovia Elettrica Bellinzona-Mesocco circa concessione di forze idrauliche Mesocco, addì 28/30 giugno 1908, [S.l.]: [s.n.], [s.d.], 11 p.
- Regolamento e tariffa per la somministrazione di energia elettrica, Tosanna [sic], 1908, 15 p.
- Ferrovia Elettrica Bellinzona-Mesocco, Istruzioni di Servizio : Disposizioni generali per tutti gli impiegati, [S.l.]: [s.n.], 110 p.
- Ferrovia elettrica Bellinzona-Mesocco. Statuto, Bellinzona, Salvioni, 1908, 20 p.
- Statuti della Cassa pensioni e di soccorso degli impiegati della ferrovia Bellin-

zina-Mesocco, Bellinzona: A. Salvioni, 1917, 21 p.

- Die Bernhardinbahn. Elektr. Schmal-spurbahn Thusis-Misox-Bellinzona. Bisherige Vorarbeiten und Studien, zusammengestellt und herausgegeben vom Bernhardinbahnkomitee, Chur 1927.
- Die schmalspurige Bernhardin-Bahn als Verbindung Ostschweiz-Graubünden-Tessin, «Schweizerische Bauzeitung», 1927, n. 17, p. 213-216.
- E. Bernasconi, W. Dürler, R. Metzger, Trasformazione e miglioramento della comunicazione ferroviaria Bellinzona-Mesocco nonché del collocamento dell'energia della centrale idroelettrica di Cebbia della Società della ferrovia Bellinzona-Mesocco, Chur, 1941, 108 p.
- Commissione incaricata di rivedere la struttura dell'esercizio di imprese pubbliche di trasporto, Rapporto sull'inchiesta concernente la sostituibilità della linea Bellinzona-Mesocco della Ferrovia Retica (FR), [s.l.]: [s.n.], 1969, 74 f.
- Kommission für die Überprüfung der Betriebsgestaltung öffentlicher Verkehrsunternehmungen, Stellungnahme zum Bericht über die Ersetzbarkeitsuntersuchung der Strecke

Bellinzona-Mesocco der RhB vom März 1969, [S.l.]: [s.n.], 1969, III, 35 Bl., [6] Bl. Anh., 9 Kart.

2.3.3. Libri e articoli di carattere storico

- Fasani Romano, Ferrovia Bellinzona-Mesocco, in Almanacco del Grigioni Italiano: 80 (1998), p. 88-91.
- Fasciati Clito, 50.mo anniversario della già Ferrovia Elettrica Bellinzona-Mesocco ora tronco della Ferrovia Retica, in Quaderni grigionitaliani: 26, 1956-57, 4, p. 254-267.
- Lampietti-Barella, Domenica, Addio caro trenino!, in Almanacco del Grigioni Italiano, 73 (1991), p. 228-231.
- Pieracci Gionata, Mesolcina: il treno ritrovato, in: Quaderni grigionitaliani, 80, 2011, 2, pp. 8-32.
- Rütimann Rolf, Bellinzona-Mesocco-Bahn: Ferrovia elettrica Bellinzona-Mesocco, Zürich, Ernst B. Leutwiler, 1984.
- XLIII assemblea generale della Società svizzera ingegneri ed architetti nel Canton Ticino, 4-5 e 6 settembre 1909 [Locarno], Bellinzona, Grassi & Co [Rist. anast. dell'ed. di: Locarno: V. Danzi, 1909], 414 p. [pp. 177-182 Ferrovia elettrica Bellinzona-Mesocco].
- d) Altre pubblicazioni sulle ferrovie
- Asmus Carl, Rhätische Bahn, Fürstentfeldbruck, Merker, 1988-1989, [Sonderausg. des "Eisenbahn-Journal" in 3 Heften zum 100jährigen Jubiläum der RhB]
- Benz Gérard, Les Alpes et le chemin de fer, Lausanne, Antipodes, 2007, 149 p.
- Catrina Werner, Die Entstehung der Rhätischen Bahn, Zürich, Juris, 1972, 140 p.
- Ceserani Remo, Treni di carta: l'immaginario in ferrovia. L'irruzione del treno nella letteratura moderna, Torino, Bollati Boringhieri, 2002, 310 p.
- Donini Gaetano, Il Cantone Ticino e la Ferrovia delle Alpi Orientali, Bellinzona: Stab. Tipo-Lit.co già Colombi, 1914, 34 p.
- Elsasser, Kilian T., Sentiero Gottardo: a pie di lungo la Ferrovia del Gottardo, Locarno, Dadò, 2007, 186 p.
- Il San Gottardo e l'Europa. Genesi di una ferrovia alpina, 1882-1982. Atti del convegno di studi Bellinzona, 14-16 maggio 1982, Salvioni, Bellinzona, 1983.
- Il San Gottardo: dalla gallerie di Favre all'Alp Transit. Atti del Convegno internazionale di studi sulle trasversali alpine svoltosi a Locarno il 17-19 ottobre 2007, a cura di Fabrizio Panzera e Roberto Romano, Bellinzona, Salvioni, 2009 [Quaderni del «Bollettino storico della Svizzera Italiana», 8].
- Il treno in una valle alpina: la ferrovia Locarno-Ponte Brolla-Bignasco, 1907-1965, a cura di Bruno Donati, Dadò – Museo di Valmaggia, Locarno-Cevio, 2007, 279 p.

- Kohle, Strom und Schienen: die Eisenbahn erobert die Schweiz. Katalog zur Ausstellung "Schienenverkehr" im Verkehrshaus Luzern, a cura di Hans-Peter Bärtschi, Zürich, NZZ, 1997, 348 p.
- Lodi Virginia, Sempione: Strada Napoleonica, galleria ferroviaria, ferrovie e tramvie nel Verbano Cusio Ossola, Verbania, Alberti, 2005, 161 p.
- Marcacci Marco, Viscontini Fabrizio, La valle di Blenio e la sua ferrovia. L'ingresso nella modernità, [Bellinzona], Salvioni, Autolinee Bleniesi SA, 2011, 213 p.
- Panzera Fabrizio, "Vogliamo essere uniti!". Breve storia delle ferrovie regionali ticinesi (1872-1914), in Tra Lombardia e Ticino. Studi in memoria di Bruno Caizzi, Casagrande, Bellinzona, 1995, pp. 327-347.
- Tognina Andrea, Gli operai del Bernina. Storia sociale di un cantiere ferroviario, Coira, Desertina, 2010, 151 p.
- Schönborn Hans-Bernhard, Die Rhätische Bahn Geschichte und Gegenwart, München: GeraMond-Verlag, cop. 2009, 158 p. [pp. 151-155 Die Misoerlinie – Die vergessene Bahn].

2.3.4. Risorse online (sitografia)

- Eingestellte Bahnen der Schweiz (contiene una vasta documentazione, soprattutto fotografica sugli ultimi anni d'esercizio della ferrovia Bellinzona-Mesocco e sullo stato recente degli edifici e del tracciato o di quel che ne rimane)
- <http://www.eingestellte-bahnen.ch/615/19343.html>.
- Dizionario storico della Svizzera, edizione elettronica (e-DSS)
- <http://www.hls-dhs-dss.ch/index.php>
- Società svizzera per la storia della ferrovia (Schweizerische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte), contiene tra l'altro un utile pagine di link per Cantone
- <http://www.sgeg.ch/index.php?lang=de&id=0>
- SBB Historic (Fondazione per la raccolta e la conservazione della documentazione relativa alla storia delle ferrovie in Svizzera)
- <http://www.sbbhistoric.ch/index.php?L=0>

2.3.5. Proposte di valorizzazione storica

Una conoscenza storica della ferrovia, in rapporto con l'evoluzione della regione ci sembra una condizione indispensabile per le diverse altre modalità di valorizzazione che sono proposte: naturalistica, turistica, paesaggistica.

La soluzione auspicabile sarebbe quella di poter promuovere uno studio storico – quindi non soltanto il reperimento di fonti e reperti – che potrebbe prendere la forma di un rapporto scritto o di una pubblicazione cartacea, quale base per approfondimenti e per altre modalità di fruizione delle informazioni di carattere storico (banca dati, tavole informative nelle stazioni o lungo il percorso, applicazioni per smartphone, CD, ecc.).

Marco Marcacci, Monticello, 27.11.2013

3 Il contesto turistico

3.1 Per un turismo attivo

3.1.1. Turismo passivo

L'attrattività è il fattore essenziale del turismo. Ogni investimento nel settore è positivo per una regione se ne aumenta l'attrattività, è negativo e parassitario se si limita a sfruttare l'attrattività già esistente.

Non si incrementa l'attrattività turistica esclusivamente con provvedimenti di carattere specificamente turistico (organizzazione, promozione, strutture), ma curando ogni aspetto di una regione (infrastrutture, paesaggio, ambiente, cultura, spirito di accoglienza).

Ne consegue che, anche senza dare alle strutture BM funzioni di turismo attivo (accoglienza, promozione, informazione), già un decoroso restauro che ne conservasse le peculiarità strutturali e stilistiche e una buona manutenzione avrebbero ricadute positive, specialmente d'immagine, in quanto valorizzerebbero una sostanza storica di notevole attrattività.

Di secondaria importanza sarebbe in questo caso l'uso o la combinazione di usi cui adibirle (abitazione, ufficio, laboratorio, boutique, ecc.): una funzione pratica le farebbe vivere e al contempo assicurerebbe la manutenzione e la sostenibilità finanziaria dell'investimento e dei costi correnti.

3.1.2. Turismo attivo

Tuttavia un progetto come questo si giustifica soprattutto se può dare un apporto consistente allo sviluppo del turismo e quindi all'economia moesana nel suo complesso.

Infatti come la realizzazione del progetto può contribuire allo sviluppo turistico, così lo sviluppo turistico può contribuire al successo economico e gestionale del progetto.

Nel progetto dunque le strutture BM e la nuova Destinazione turistica Moesano verranno considerati come complementari specialmente per quanto riguarda:

- le misure di tipo strutturale e manageriale (adattamento degli stabili, organizzazione, creazione della rete di sentieri, dotazione degli strumenti comunicativi e informatici)
- le misure di tipo promozionale (interventi sull'offerta, inventario del patrimonio naturale, culturale e paesaggistico, collaborazioni, complementarità, individuazione dei target da fidelizzare).

3.1.3. Investimenti e benefici

Una quantificazione precisa degli investimenti finanziari e delle ricadute economiche tangibili dipende da una serie di variabili che potranno essere determinate precisamente solo nella fase successiva in considerazione

- delle scelte e delle priorità dei comuni e degli altri enti pubblici
- del grado di interesse e disponibilità dei privati
- dell'evoluzione generale con riferimento alle tendenze del turismo, ai costi del credito, all'inflazione, ecc.

Per quanto riguarda l'incidenza che il progetto potrà avere sull'economia regionale ci si può riferire a esperienze simili che testimoniano:

- gli effetti diretti (aumento posti di lavoro, giro d'affari di enti e negozi)
- gli effetti indiretti (ricadute in forma di tasse, di maggiori consumi, ecc),
- gli effetti tangibili (miglioramento di infrastrutture e strutture)
- gli effetti intangibili (sviluppo di competenze, software, forme di marketing, rete, collaborazioni interne ed esterne).

3.1.4. I fattori di sviluppo turistico

Lo schema grafico seguente (Adattamento da: Porter 1991) riassume in un quadro unico i fattori di cui il progetto terrà conto per situarsi nel complesso dello sviluppo turistico regionale.

Nello schema sono considerati i seguenti elementi:

Gli enti pubblici

Le Regioni, i comuni attraverso l'ETRM gestiscono e promuovono il turismo nella regione.

Le potenzialità

Il Moesano dispone di una serie di notevoli potenzialità turistiche che al momento sono sottosfruttate:

- una stazione turistica con una clientela abituale come San Bernardino
- la posizione
- i collegamenti
- la prossimità geografica a consistenti mercati turistici
- il patrimonio paesaggistico
- il patrimonio naturale
- il retaggio storico e culturale
- i prodotti locali
- una rete di collaborazione interna

3.1.5. Due assi principali

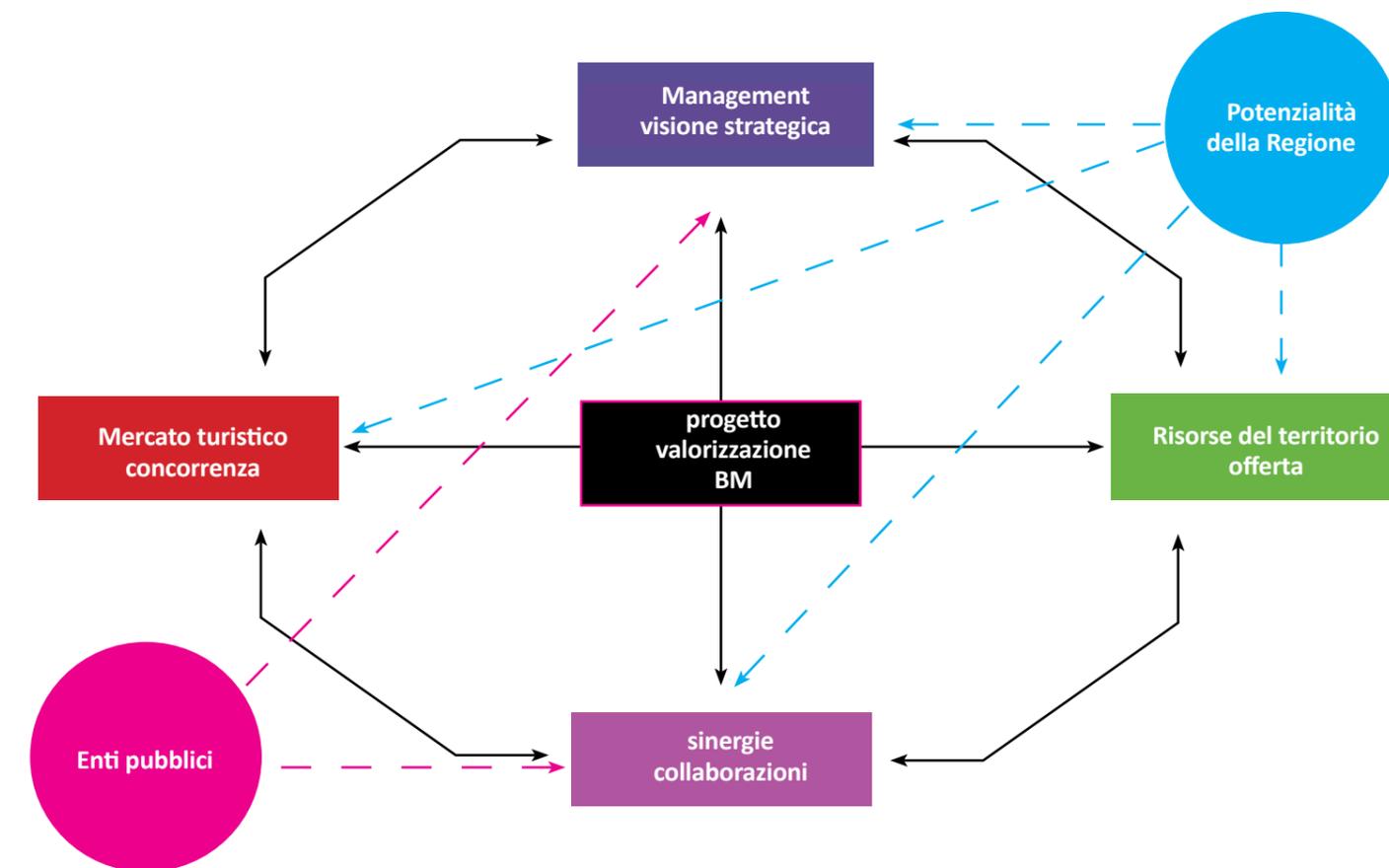
La promozione e la gestione della Destinazione turistica e di conseguenza le considerazioni del progetto s'impennano su:

L'asse del management e delle sinergie

- Il management (ETRM) è dotato di una visione, di mezzi finanziari, di infrastrutture, di competenze, e di una struttura organizzativa per valorizzare al meglio le potenzialità della regione ai fini turistici.
- Il lavoro di governance è finalizzato a coinvolgere operatori e enti locali nella organizzazione e gestione del turismo sull'esempio del presente progetto.

L'asse dell'offerta e della domanda

- L'offerta (risorse) consiste nel complesso di attività, attrattive e strutture effettivamente proposte al turista (punti d'interesse, rete di percorsi, strutture per l'accoglienza e il ristoro, prodotti locali, ecc.).
- La domanda (mercato turistico) è la propensione dei turisti a visitare il Moesano. È determinata da fattori quali le modalità dell'informazione e della promozione, la facilità di accesso, l'interesse per quanto viene proposto, la soddisfazione dei clienti, ecc. (fattori push).



Fattori determinanti per la Destinazione turistica Moesano

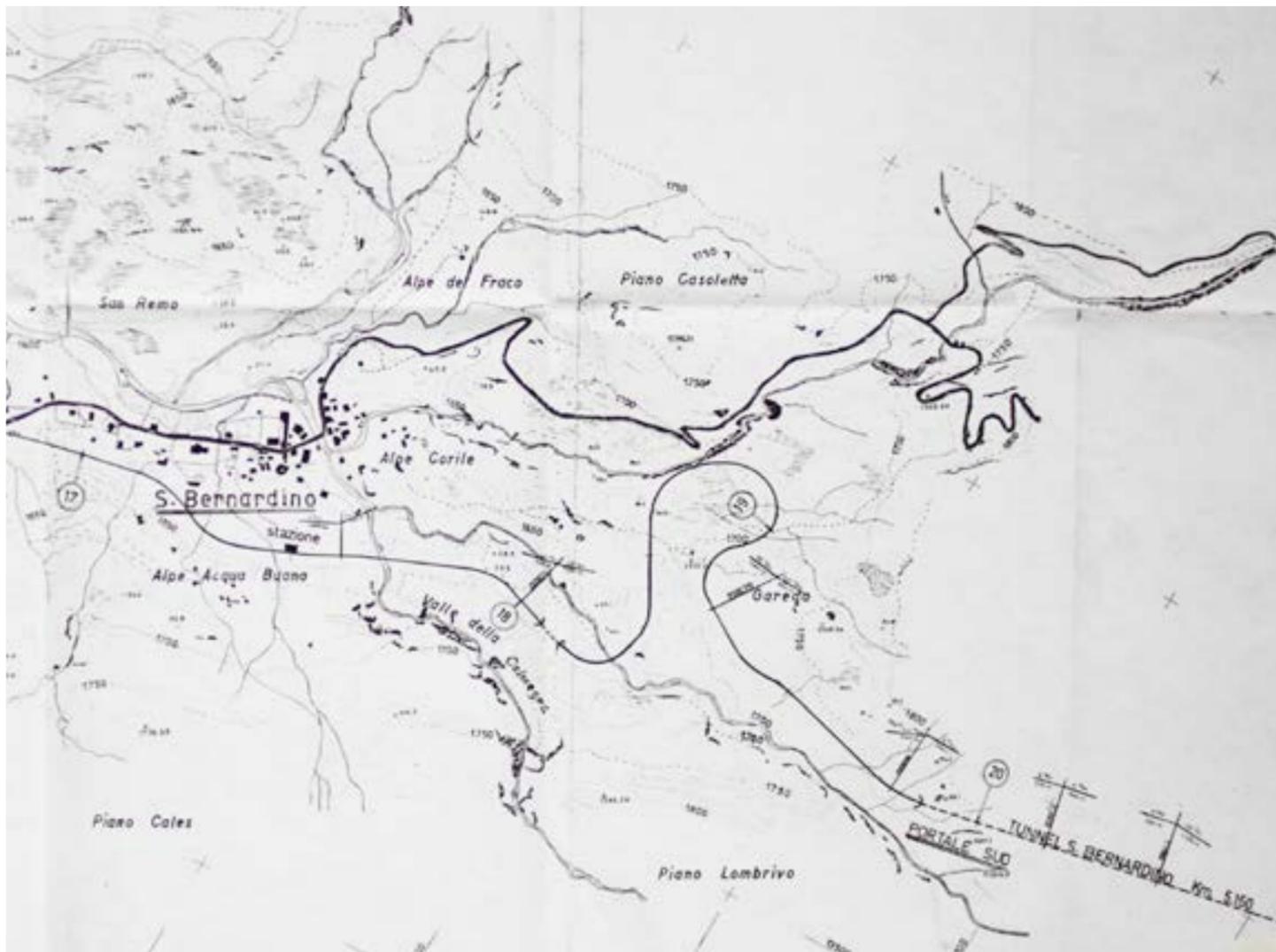
3.2 Sviluppo turistico moesano

3.2.1. Ferrovia e turismo

Un primo impulso alla realizzazione della ex Ferrovia Bellinzona-Mesocco (BM) alla fine del 19° secolo venne proprio dagli ambienti del turismo, precisamente dagli albergatori di San Bernardino. Per loro avrebbe rappresentato una grande opportunità di sviluppo.

In effetti vennero elaborati dei piani per portare la ferrovia attraverso il San Bernardino e collegarla alla rete delle ferrovie retiche, ma purtroppo il treno non raggiunse mai il luogo di cura e neanche l'interno del cantone.

Ebbe comunque un influsso positivo sullo sviluppo del turismo locale.



12 San Bernardino. Ferrovia e tunnel, disegno dell'ing. Silvio Tonella, ca.1908

3.2.2. Fase del localismo

Il Moesano, con San Bernardino, aveva vissuto uno sviluppo turistico precoce negli anni 1820-30 grazie alla presenza della fonte minerale e all'apertura della strada carrozzabile.

La gestione turistica fu però sempre appannaggio di enti locali (Pro San Bernardino poi Ente turistico San Bernardino, Pro Laura, ecc.).

Anche vari tentativi di attivare un Ente turistico moesano a partire dagli anni '70 del ventesimo secolo non ebbero il successo sperato, specialmente a causa della mancanza di fondi e professionalità.



13 San Bernardino. Edificio della Fonte minerale con villeggianti, ca.1890. Foto di Giuseppe Furger.

3.2.3. La nuova Destinazione turistica

La nuova Destinazione turistica Moesano ha preso corpo dopo una dozzina di anni di gestazione nel 2011 con la costituzione dell'Ente Turistico Regionale del Moesano (ETRM) incaricato dell' "organizzazione della promozione, coordinazione dell'offerta, cura del prodotto e collaborazione regolare con enti turistici ticinesi e grigionesi" (Concetto di sviluppo del Moesano 2000, TU1)

Essa si è subito trovata confrontata con vari cambiamenti in atto a livello locale e a livello generale come:

- la sistemazione della complessa rete di sentieri escursionistici e tematici promossa dalla Regione Mesolcina e dalla Regione Calanca
- la collaborazione al Masterplan e le altre iniziative per il rilancio della stazione turistica di San Bernardino
- i nuovi sviluppi del turismo bellinzonese all'insegna del marchio UNESCO
- la possibilità che si realizzi il Parc Adula.
- l'apertura al traffico della NEAT
- la nuova politica regionale e agricola:
- le nuove modalità di comunicazione legate alla globalizzazione
- l'evoluzione dei trend turistici
- lo sviluppo tecnologico

3.2 Un turismo per tutto il Moesano

3.2.4. L'ETRM

Dalla sua creazione l'ETRM sta impostando la nuova organizzazione e la nuova strategia con i seguenti obiettivi principali:

- Esercitare un effettivo ruolo di governance in modo da motivare alla collaborazione tutti gli attori interessati
- Generare un'offerta turistica unitaria e competitiva (Inventariazione di tutto il prodotto turistico presente nel Moesano)
- Sviluppare competenze tecniche organizzative, gestionali e di mercato, di network, relazionali, di pianificazione strategica e di marketing (informazioni e prenotazioni interattivo)
- Approntare l'infrastruttura (spazi, tecnologie, consulenze, supporti di comunicazione di base che consentano di poter promuovere il prodotto turistico verso i gruppi target/clienti/mercati)
- Assicurare la capacità operativa del nuovo ufficio, affinché possa operare in modo adeguato nel nuovo comprensorio
- Impostare una visione strategica a lungo termine che permetta di adeguare l'azione ai continui sviluppi del settore e di salvaguardare l'immagine della destinazione.

3.2.5. Tre zone turistiche

Il Moesano è sempre ancora suddiviso in tre zone turistiche:

- la Mesolcina, poco propensa al turismo,
- la Calanca, dal potenziale sottosfruttato e
- Mesocco con San Bernardino dove l'attività turistica ha una forte rilevanza.

Se l'attrazione turistica resta concentrata in un solo comune (Mesocco-San Bernardino) tra tutti quelli della regione, non sarà possibile espandere le strutture ricettive oltre un certo limite, dunque uno dei primi obiettivi dell'ETRM da quando è stato creato è stato, dal punto di vista organizzativo e dell'offerta, incentivare la diffusione in tutto il Moesano di una rete di strutture di accoglienza, collaborazione e informazione.

3.2.6. Dotare la Bassa Mesolcina

Il progetto BM va visto come una possibilità concreta per dotare anche la Bassa Mesolcina di strutture di qualità. Grazie all'immagine positiva si potrà motivare maggiormente la popolazione al turismo, in modo da vivacizzare la vita economica e sociale.

3.2.7. Il ruolo dell'ETRM

Per l'ETRM, cui tocca il ruolo centrale nell'assicurare il successo a lungo termine della destinazione, la posizione strategica e le potenzialità di mercato avranno riscontro positivo solo se incontrano nella destinazione stessa le premesse indispensabili per uno sviluppo consapevole e condiviso.



14 Turismo moesano: le tre zone

3.2.8. Una sottostazione turistica

Per l'ETRM, oltre alla nuova visione strategica che abbraccia con sguardo complessivo, pur distinguendone le caratteristiche intrinseche le tre subregioni di S.Bernardino, Calanca e Mesolcina, è di grande importanza la futura sistemazione logistica che prevede una sede principale a S.Bernardino e uffici secondari nel resto del territorio.

Attualmente due di questi sono gestite in partenariato:

- dalla Fondazione Calanca delle Esploratrici (PSC) e Archivio Regionale Calanca a Cauco
 - da un'agenzia viaggi privata di Roveredo
- Specialmente questa seconda sottostazione potrebbe divenire il punto di riferimento principale per le informazioni e la gestione del turismo in Bassa valle, se le venisse data visibilità situandola in una delle stazioni ex BM, per esempio nella stazione di Grono, che è situata alla confluenza dei tre comprensori turistici della Bassa valle, della Calanca e dell'Alta valle.



Prospettiva del progetto di sistemazione a Grono: piazza antistante la stazione



Vista del progetto di sistemazione della stazione di Grono

3.3 La rete delle collaborazioni

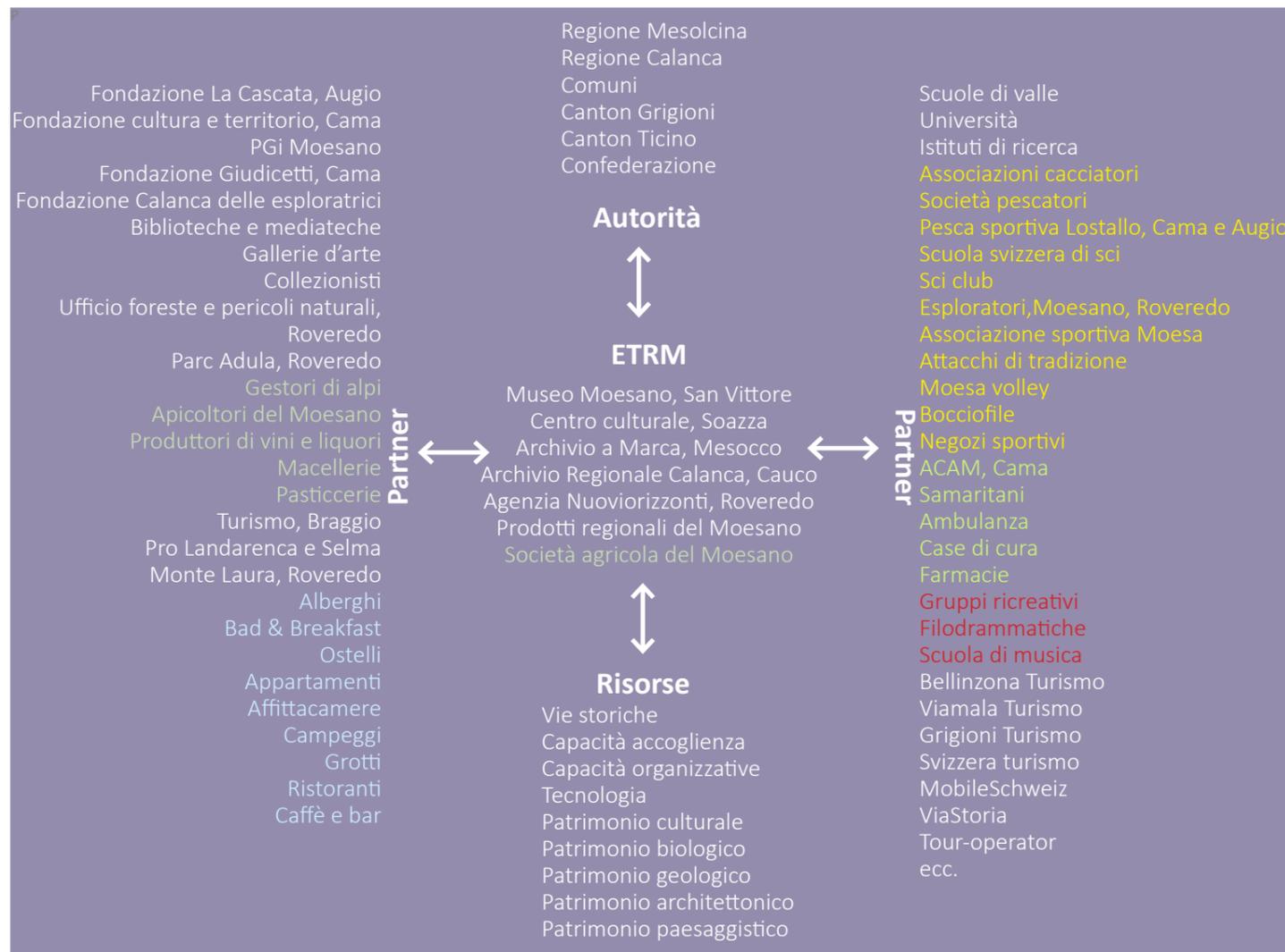
3.3.1. I partner regionali ed esterni

Il progetto va contestualizzato nella rete di collaborazioni. La gestione può divenire veramente efficace solo sulla base di un lavoro spalla a spalla dell'ETRM con i partner regionali ed esterni.

Il presente progetto è un esempio di prodotto della governance da parte della Regione Mesolcina che tende a rafforzare nel complesso i rapporti con i cosiddetti stakeholders: la Regione Calanca, i comuni, gli operatori del settore, le strutture private come gli alberghi, i ristoranti, le imprese di trasporto, le associazioni, le persone residenti (la popolazione).

Particolarmente importante al momento è la collaborazione stretta dell'ETRM con istituzioni in grado di fornire e gestire specialmente le informazioni indispensabili: il Museo Moesano (applicazione del concetto di museo diffuso), il Centro culturale di Circolo (emblematicamente situato nella ex stazione di Soazza), l'Archivio a Marca, l'Archivio regionale della Calanca, l'Ufficio delle foreste, la Società agricola, la Società Prodotti regionali del Moesano.

Solo così è possibile l'elaborazione di strumenti concettuali e informatici efficaci per rendere fruibile il patrimonio naturale e culturale regionale.



Il Centro culturale di Circolo di Soazza rappresenta l'esempio concreto di riconversione in funzione culturale e turistica di una ex stazione.

Committente il comune di Soazza, è stato progettato e realizzato dall'architetto Fausto Chiaverio e portato a termine nel 2009.

Costo dell'edificio della vecchia stazione: 674 mq x 675.-fr/mq = 454'950.- fr
Questa parte comprende, al piano cantina, l'Archivio culturale, al pianterreno, il foyer, l'ufficio della PGI Moesano un gabinetto; al primo piano, l'ufficio del Centro e due salette per lavoro e riunioni

Costo del corpo aggiunto: 1605 mq x 675.- fr/mq = 1'083'375.- fr
Comprende: al piano cantina, la Biblioteca della Regione Mesolcina, due locali tecnici e due gabinetti; al pianterreno, lo spazio di accoglienza, la Biblioteca comunale e la sala climatizzata provvista di mezzi tecnici elettronici moderni, adatta per riunioni, conferenze, simposi e mostre; inoltre compende, la stazioncina delle autopostali. Sono compresi nei costi tutto l'arredamento e le apparecchiature.

Costo complessivo: 1'500'000.- fr
Vanno aggiunte le opere esterne di collegamento e drenaggio, l'arredamento e la dotazione in apparecchiature per un costo complessivo di 137'000.- fr

Sulla base di questa esperienza l'architetto Chiaverio ha suggerito alla Regione Mesolcina l'idea di estendere il discorso alle altre stazioni, idea da cui è scaturito il presente progetto.



16 Soazza. In primo piano la ex stazione vista da sud

15 Soazza. Ex stazione BM ora Centro culturale di Circolo.



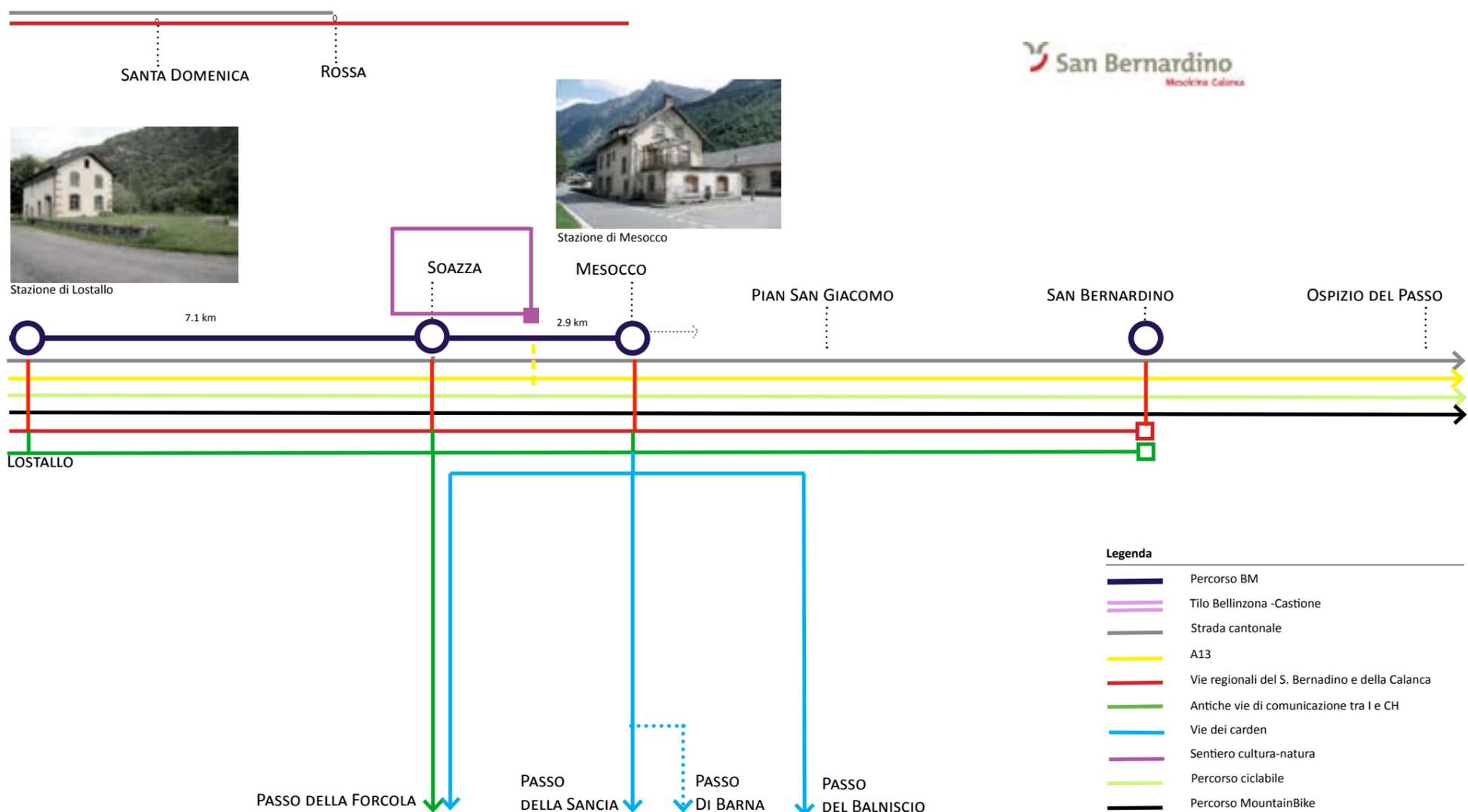
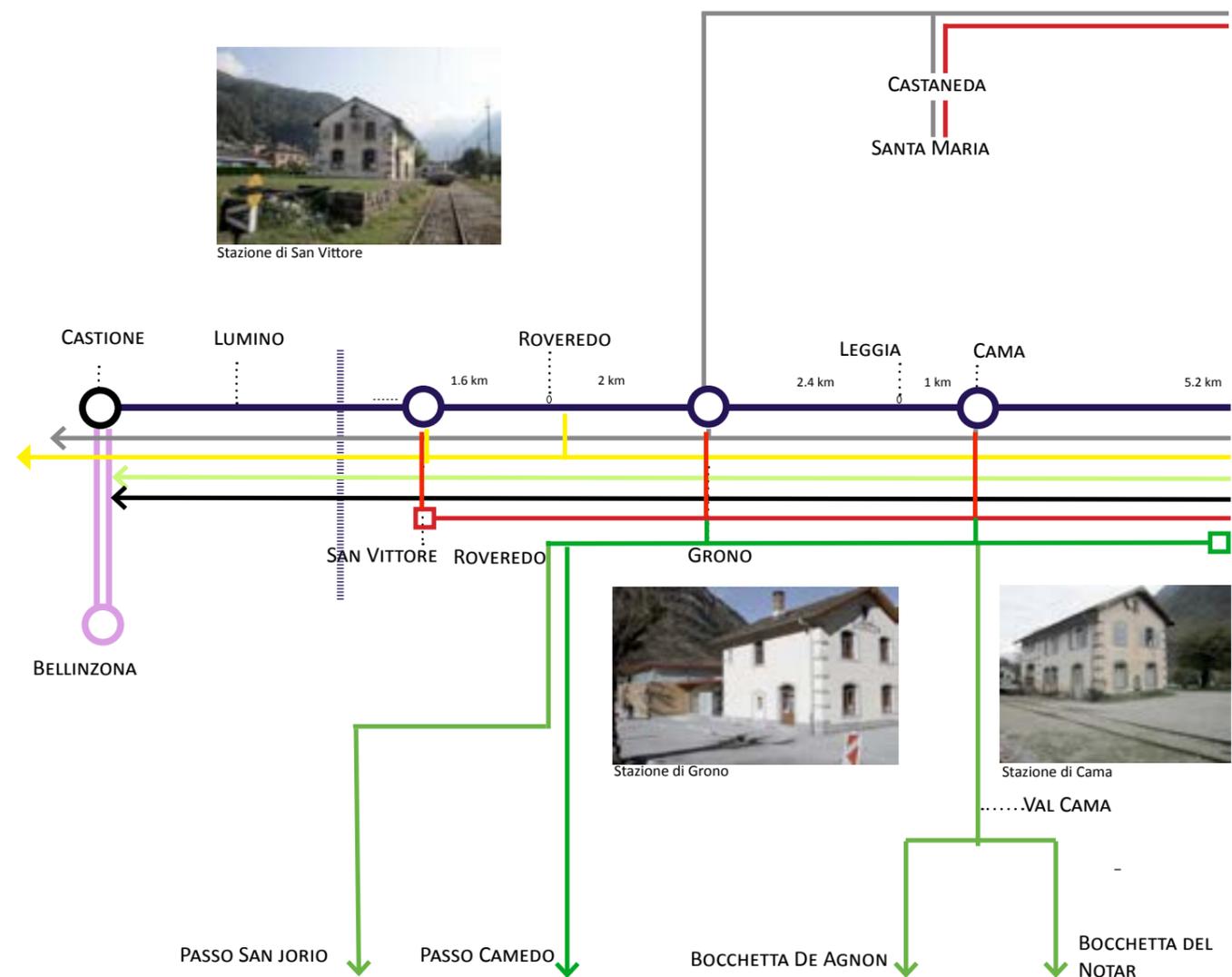
3.4 Il progetto come spina dorsale della mobilità lenta

La rete viaria per la mobilità lenta *Scopri il Moesano* è nata dalla collaborazione fra Regione Mesolcina, Regione Calanca, ETRM, Centro culturale di Soazza, Archivio regionale di Cauco e Ufficio foreste e pericoli naturali di Roveredo.

Si tratta di una serie di percorsi inseriti nel piano direttore regionale che coincidono in buona parte con le antiche vie storiche:

- Gli itinerari regionali, ossia *Via San Bernardino* (costeggia la strada carrozzabile costruita fra il 1817 e il 1823) e *Via Calanca*.
- Antiche vie di comunicazione tra Italia e Svizzera (*Le vie del viandante*). Rete di percorsi Interreg che collegano Lecco a San Bernardino attraverso i passi della Forcola e del San Jorio, le Bocchette del Notar, d'Agnon, e Camedo.
- *Le vie dei carden*. Rete di percorsi Interreg che collegano la Bregaglia, Campodolcino e San Bernardino attraverso i passi della Sancia e del Balniscio.
- Il sentiero *Cultura e natura* tra Soazza e Mesocco e altri percorsi tematici.
- I percorsi ciclabili e MTB.

Le stazioni BM, in quanto punti d'informazione e di accoglienza, costituiranno, insieme alla nuova sede dell'ETRM a San Bernardino, l'ossatura della rete regionale delle vie tematiche.



Legenda

- Percorso BM
- Tilo Bellinzona -Castione
- Strada cantonale
- A13
- Vie regionali del S. Bernadino e della Calanca
- Antiche vie di comunicazione tra I e CH
- Vie dei carden
- Sentiero cultura-natura
- Percorso ciclabile
- Percorso MountainBike

3.5 Le stazioni come snodi di percorsi tematici

Ogni stazione è per antonomasia punto di arrivo e di partenza.

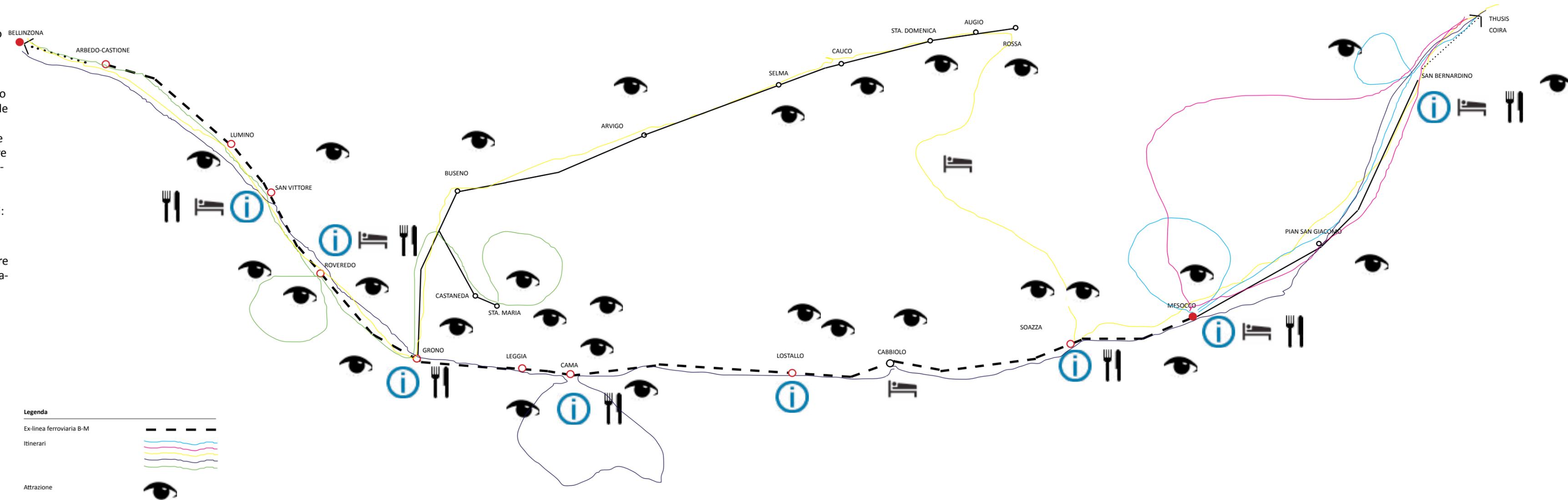
Il turista vi ha possibilità di riposarsi, di cambiarsi, di ristorarsi, di informarsi.

Le stazioni sono dunque dei punti molto importanti per presentare al visitatore le attrattive della regione.

L'offerta deve essere variata e ... variare affinché il turista sia interessato a tornare e per dare agli oggetti periodi di ripristino.

Ogni stazione sarà dunque snodo di un certo numero di itinerari escursionistici:

- permanenti (es. Via San Bernardino)
- tematici rinnovati anno dopo anno
- legati ad eventi particolari come mostre o pubblicazione di libri (vedi anche capitolo 5)



3.6 Per esempio: “La frugalità francescana”

Ecco un possibile esempio:

Partendo dalla Rotonda di San Vittore, eretta intorno all’ottavo secolo, si raggiungono man mano gli ospizi e le chiese che, fino alla seconda metà del secolo scorso, vennero gestite dai cappuccini. L’itinerario si divide in:

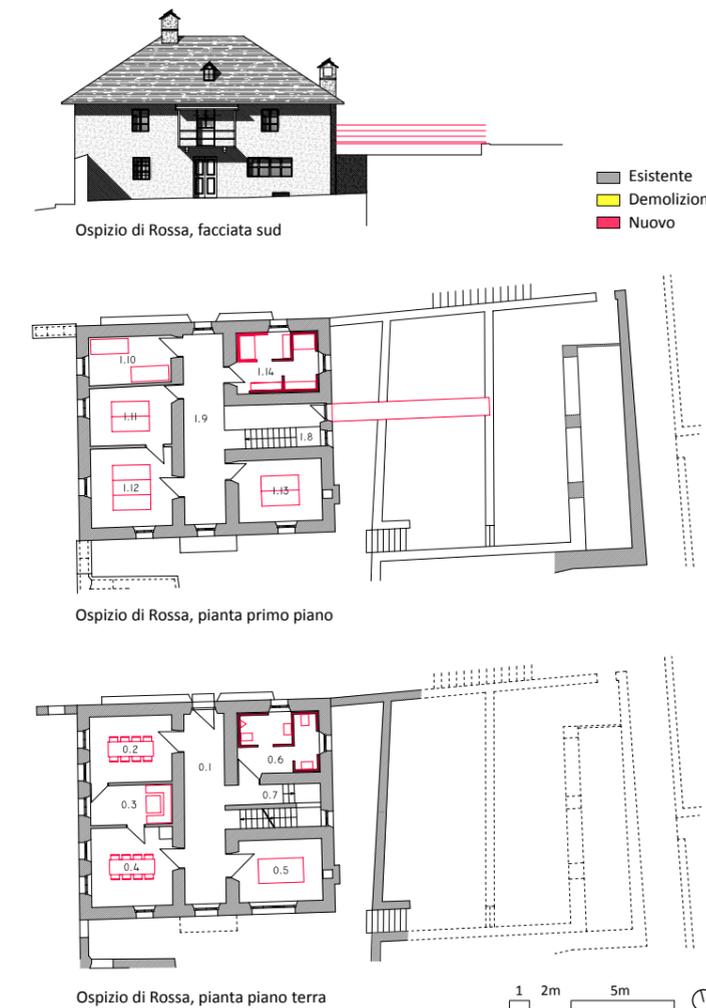
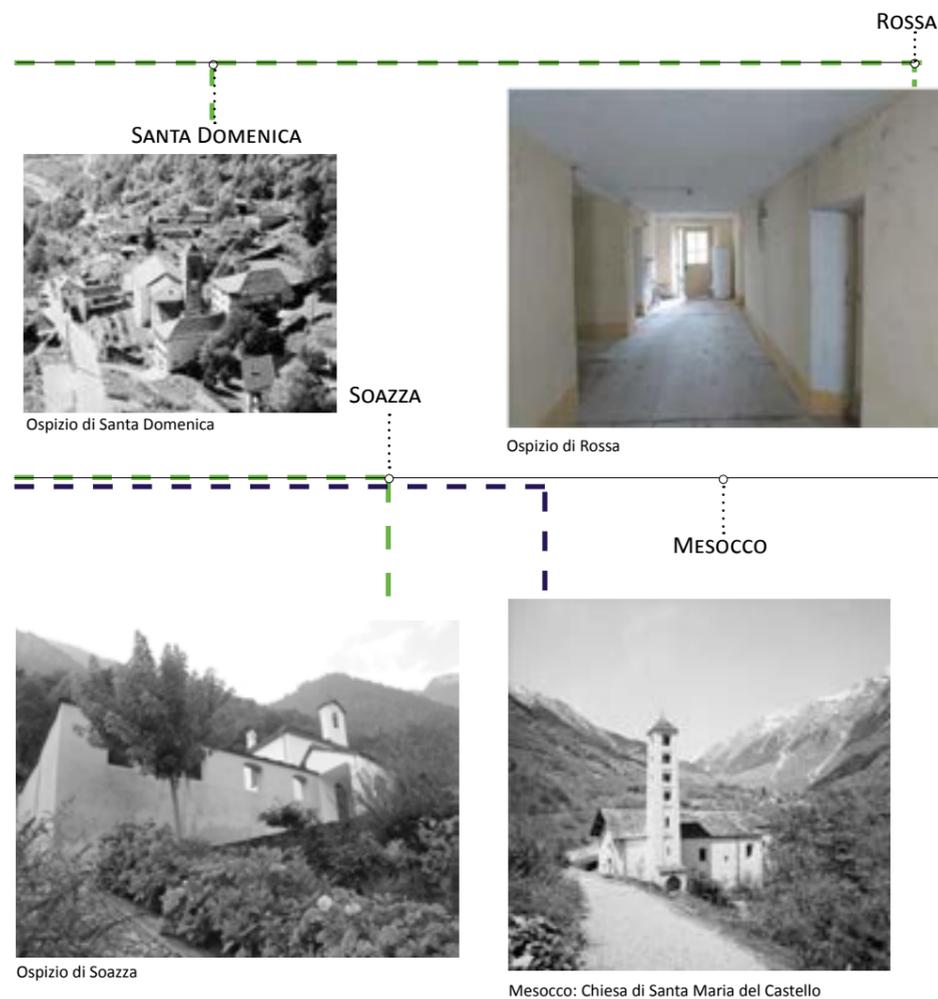
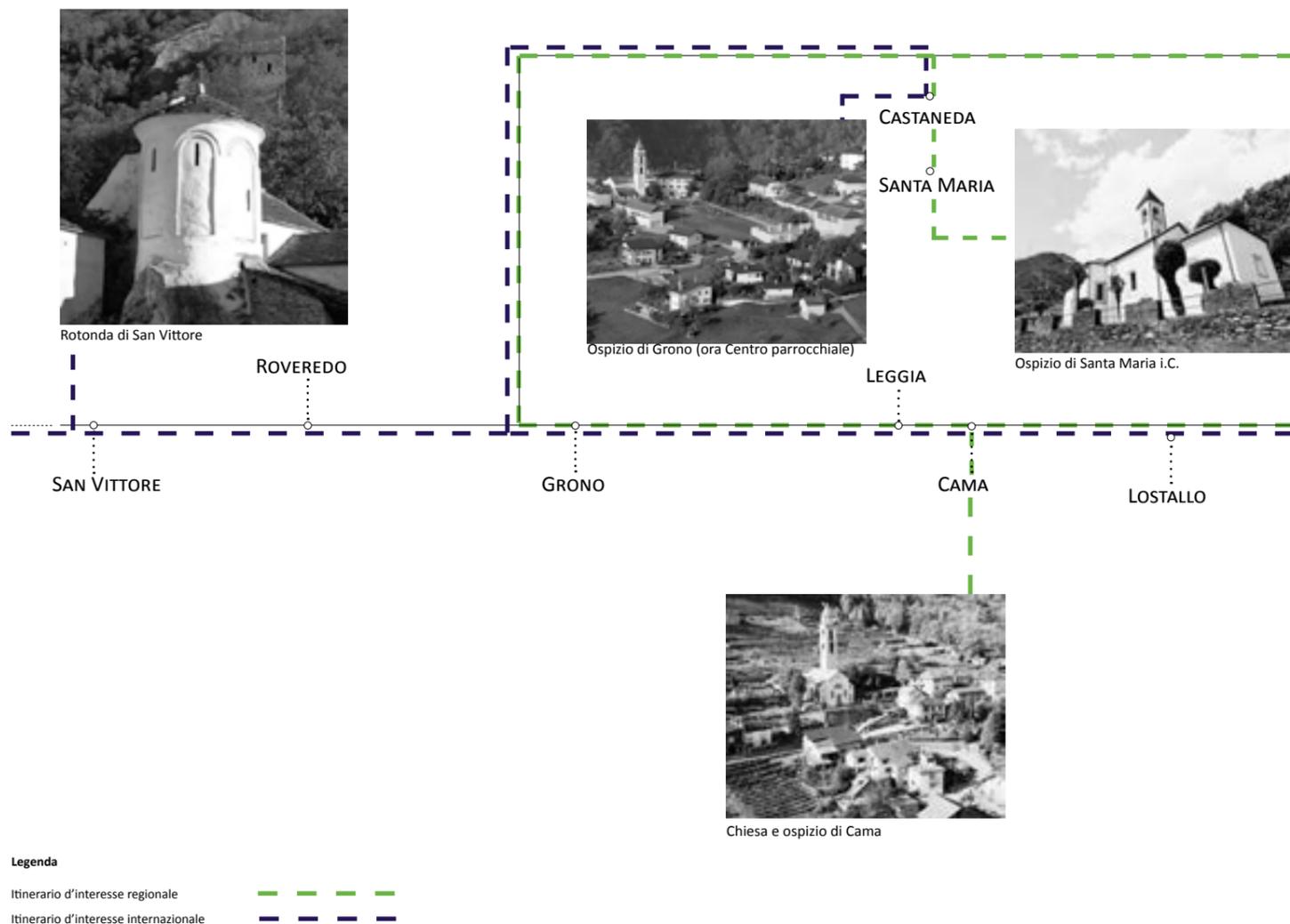
- un percorso mesolcinese (punto d’interesse centrale, il grande murale dedicato alla visione di San Bernardino da Siena che si trova nella chiesa di Santa Maria del Castello di Mesocco)
- un percorso calanchino che inizia in Santa Maria e termina a Rossa o vice-versa. Di grande interesse i due ospizi di Santa Maria e di Rossa come luoghi di pace e tranquillità.

Valore aggiunto: la riattivazione di alcuni di questi ospizi con funzione turistica per le persone che aspirano alla quiete, alla semplicità e alla meditazione.

Sono indicativi a questo proposito i piani elaborati secondo principi di conservazione e sostenibilità dall’architetto Ivano Fasani nel 2012 per l’ospizio di Rossa.

Da valutare:

L’opportunità della formazione di professionisti (guide) in grado di accogliere e accompagnare i turisti lungo gli itinerari e una definizione dei limiti d’impiego di tecnologie di accompagnamento come supporto alla loro attività.



3.7 I percorsi tematici con le guide multimediali

Sugli itinerari i turisti saranno guidati da una guida multimediale fruibile in modalità georeferenziata e con vocalizzazione automatica su tablet e smart-phone.

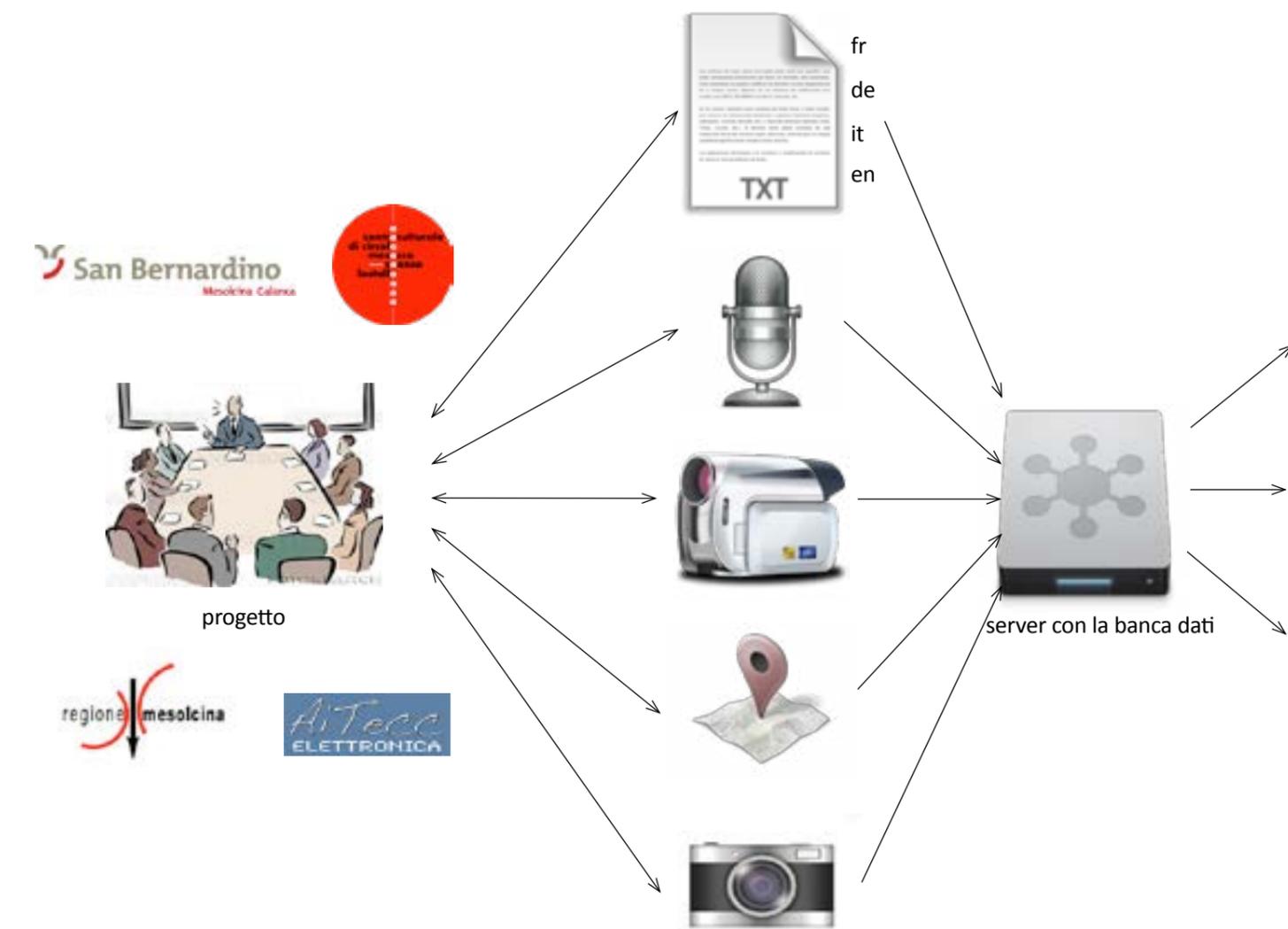
Il sistema consiste in una banca dati di base che accoglie l'inventario del patrimonio naturale (geotopi, biotopi), culturale (siti, costruzioni, edifici, monumenti, opere d'arte) e paesaggistico.

Questa banca dati base genera le banche dati dei singoli percorsi permanenti, annuali o temporanei.

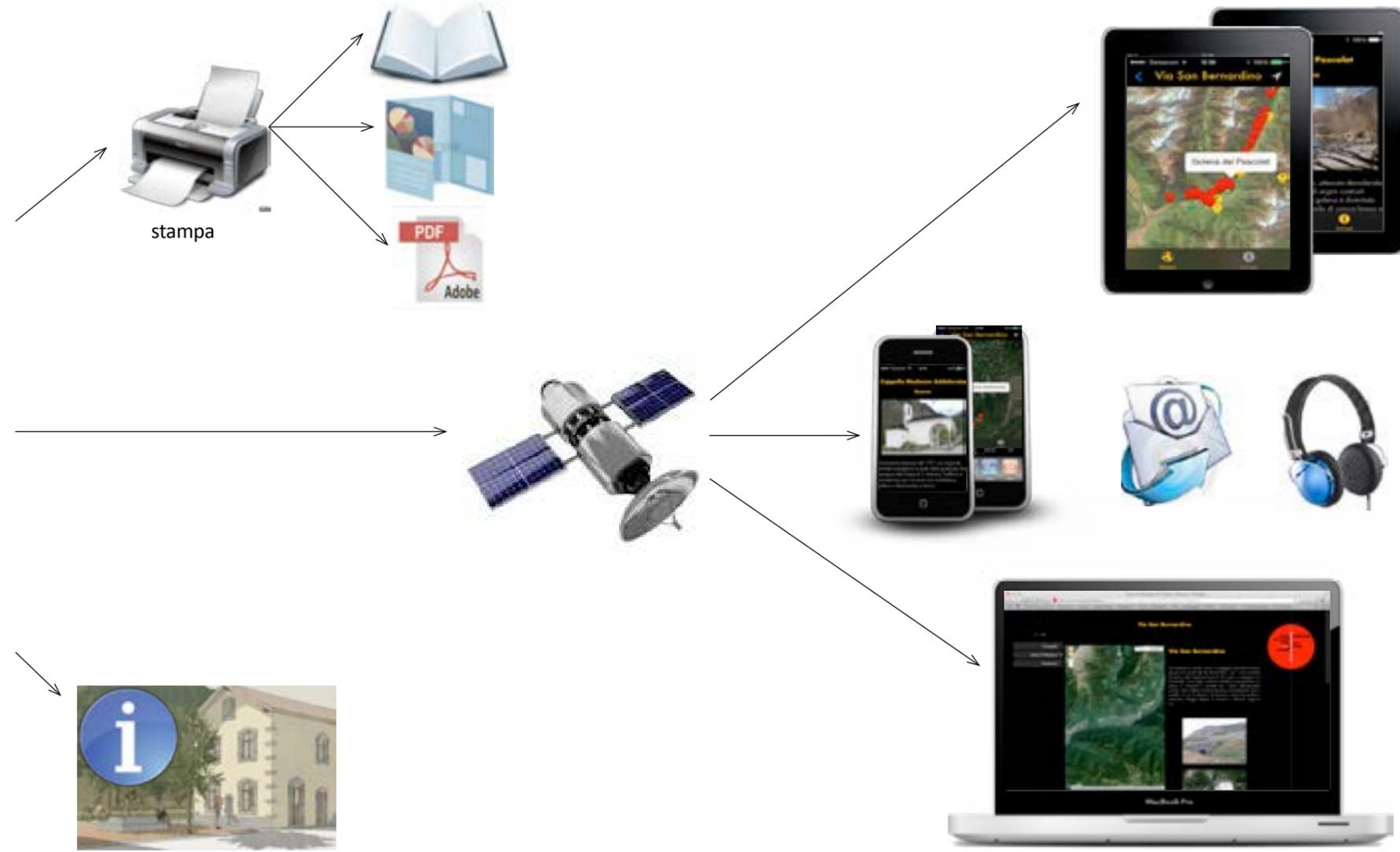
Dalla banca dati di ogni percorso i testi, le immagini (massimo tre per ogni punto d'interesse) e filmati passano direttamente sul sito o, tramite la app "Scopri il Moesano" sull' iPhone o iPad. Se questi sono in modalità GPS, quando si entra nel raggio di un punto d'interesse si attiva automaticamente la guida audio che l'escursionista ascolta nella lingua dell'apparecchio.

Le funzioni dei segnavia:

- rossi: punti d'interesse sul percorso
- gialli: quelli lontani dal percorso
- bianchi: i punti informativi (possibilità di sosta, ristoro, acquisto di prodotti tradizionali, pernottamento)
- segnali gialli: indicazioni relative al percorso stesso: direzione, bretella (andata e ritorno a un punto d'interesse), possibile percorso alternativo, punti pericolosi.



17 Progetto grafico dell' sito e delle schermate,



informazioni in loco

3.8 L'inventario del patrimonio naturale e culturale

Record 2 / 1870 Trovati (Non ordinati)

Mostra tutto Nuovo record Elimina record Trova Ordina Condividi

Formato: Formato #12 Visualizza: Anteprima

Helvetica 11 pt

localizzazione

comune Mesocco

località Mesocco

luogo Castello

edificio castello

latitudine 46.36300

longitudine 9.23260

data

anno

età o secolo

dati

categoria Geomorfologia

dettaglio calcioscisti scisti grigioni

fonte Buchmann 2014

record

creato data 14/07/2014

creato ora 19:57:11

inserito da Corfu

osservazioni Fornaci nella zona del castello Luigi Corfu

soggetto

Focce della collina del castello di Mesocco

Per quanto riguarda il patrimonio ge(morfo)logico del sito, la collina su cui troneggia il castello è composta da rocce cristalline metamorfizzate (gneiss) circondate da sedimenti che si sono depositati in un mare tropicale prima dell'orogènesi alpina. Si tratta di una stretta fascia di rocce sedimentarie chiamate genericamente "Bündnerschiefer" (perché molto presenti su territorio retico; in Italia si parla di "calcescisti") e composte da resti biogenici (costruzioni biologiche litificate come per esempio gusci e scheletri) e clastici (frammenti di altre rocce cresse). Sedimenti di composizione molto variabile quindi, che si sono depositati durante il Mesozoico (Era Secondaria) sul fondale marino del paleo-oceano Vallesano (chiamata anche fossa vallesana), in seguito metamorfizzati e portati in superficie durante la formazione delle Alpi. Vediamo quindi che a livello geologico, le rocce presenti testimoniano della chiusura e quindi scomparsa di un oceano (la Tetide Alpina) in seguito alla convergenza tettonica tra la placca Africana con quella Eurasiatica (avvenuta circa 120 a 40 milioni di anni fa).

In geomorfologia, la collina rocciosa viene poi considerata una soglia glaciale (o verrou) rimasta per erosione differenziale. Infatti lo gneiss di cui è composta, è più resistente all'erosione delle rocce menzionate prima ed ha quindi rappresentato un ostacolo topografico per i ghiacciai che hanno modellato il rilievo alpino nelle diverse glaciazioni avvenute (se ne contano almeno 20) negli ultimi 2 milioni di anni (Era Quaternaria), che hanno coperto a più riprese la zona. Sulla roccia si intravedono delle strie che mostrano la direzione di scorrimento e rappresentano un'ulteriore testimonianza del passaggio del ghiaccio.

ID

valutazione

importanza notevole

interessati

famiglie Danubio

pensionati Zurigo

scuole Milano

sportivi

tutti

religiosi Altro...

disabili

circolo turistico

Via San Bernardino

Percorso del viandante

Sentiero dei carden

Sentiero cultura natura

Percorso ferrovia BM

Castelli e torri

Costruzioni rurali

Circuito massi cupellari

L'archeologia alpina

La ricchezza delle acque

Il romanico nel Moesano

Gli altari gotici

I magistri del barocco

Vivere la frugalità francescana

BM catalogo beni 140309

Record 92 / 1869 Trovati (Ordinati)

Mostra tutto Nuovo record Elimina record Trova Ordina Condividi

Formato: In lista BM Visualizza: Anteprima

Helvetica 16 pt

Importanza	Loc località	Soggetto	Dati descrizione	Dati categoria	Valut circuito turistico	Osservazioni
unico	Carna	Grilli	Una cinquantina, restaurati e valorizzati, studiati, presentano tutte le tipologie. Caratteristica: fiadire da cui spira aria fresca prodotta dall'acqua che scorre in profondità.	Architettura Geologia Gastronomia	Via San Bernardino Percorso ferrovia BM	collegamenti Boffalora (boffa l'aria)
unico	Mesocco	Castello di Mesocco	Principale fortezza dei Grigioni e uno dei più grandi complessi fortificati della Svizzera, su un'altura rocciosa che domina la valle. Castello stemmediavale ingrandito a più riprese dai de Sacco, signori della Valle (XII e inizio XIV s.) e trasformato in fortezza rinascimentale da Gian Giacomo Trivulzio (dopo il 1480). Smantellato dalle Leghe retiche nel 1526. Rovine	Architettura Archeologia	Via San Bernardino Percorso ferrovia BM Costruzioni castellane	
unico	Mesocco	Sassi Lombard	Scoperto nel 2002 ma già menzionato in un documento del 1482, il Sasso Lombard è uno dei massi cupellari più importanti rinvenuti in Svizzera: su una superficie incisa di ca. 10 m2 si contano 370 petroglifi.	Archeologia Geologia	Via San Bernardino Circuito massi Sentiero dei carden	
unico	Mesocco	Pitture S. Maria del Castello	Notevole complesso pittorico (seconda metà del XV s.) attribuito alla bottega dei Seregnesi, comprendente un ciclo dei mesi nel quale sono raffigurate alcune attività tipiche della regione (viticoltura, castanicoltura).	Cultura	Via San Bernardino	
notevole	Mesocco	Chiesa Santa Maria	Aula romanica 1039, coro barocco 1627, ex voto, pitture murali 15/16° sec., tele a olio 17°sec.	Architettura Arte Religione	Via San Bernardino Percorso ferrovia BM Sentiero cultura	Restaurata a più riprese
notevole	S. Vittore	Torre di Pala	Probabilmente verso la fine del XIII s., sui piani, sommità merlata, parte di un complesso abitativo fortificato più vasto, abbandonata nel XV s.	Architettura Archeologia Storia	Via San Bernardino Percorso ferrovia BM Costruzioni castellane	
notevole	Val Cama Val Leggia	Riserva forestale	La riserva naturale di Val Cama e Val Leggia, dal 2007 costituisce la più vasta riserva forestale della Svizzera al di fuori del Parco nazionale dell'Engadina. Dal boschi di resinose (abeti) si passa ai fageti e più in	Natura	Via San Bernardino Percorso del	

3.9 Il progetto e il mercato turistico

3.9.1. I presupposti

La riuscita di un progetto come questo è legata ovviamente:

- all'entità e
- alla continuità attraverso le stagioni e gli anni della frequentazione

Per il turismo moesano sono importanti:

- l'offerta di attrattive naturali, paesaggistiche, storiche, gastronomiche
- l'offerta di servizi che permettono di fruire delle attrattive (accoglienza, strutture).

Oltre a ciò è indispensabile individuare:

- i potenziali segmenti di clientela (gruppi di età, di cultura e di condizione sociale potenzialmente interessati)
- le aree su cui puntare il focus della promozione (distanza, accessibilità)
- i mezzi della promozione (contatti, pubblicità, fidelizzazione).

Si propongono tre aree principali su cui bisognerà focalizzare la pubblicità:

- la conurbazione di Zurigo
- Milano e la Lombardia
- La zona danubiana fino a Vienna.

3.9.2. Mutamenti

È pure necessario tener conto di alcuni cambiamenti epocali. Oggi:

- il giudizio degli utenti è divenuto cruciale per il successo di un prodotto turistico
- il turista si costruisce la vacanza in base ai propri interessi, per cui non vuol essere fruitore passivo, ma programmatore e gestore attivo delle proprie esperienze. (Sfodera 2011, pp. 19-38 e Impresa turismo 2013, pp. 213)
- i viaggiatori a breve raggio riescono a esprimere in maniera più differenziata i propri interessi e acquistano i prodotti turistici con modalità molto più selettive (Turismo Italia 2014, p. 20)
- sempre più turisti scelgono l'ecoturismo ossia un modo di viaggiare responsabile: rispettoso dell'ambiente naturale e della cultura del luogo. La destinazione Moesano presenta le caratteristiche naturali e morfologiche che ne decretano l'essere un elemento adeguato ad entrare in questo contesto turistico in forte ascesa
- il turismo può essere causa di degrado delle attrattività. La gestione delle attività turistiche deve mirare a coinvolgere la popolazione e i turisti stessi nella difesa del patrimonio naturalistico e culturale locale

3.9.3. La clientela abituale

Il Moesano è visitato da segmenti di clientela ben identificabili quali:

- le famiglie (anche monoparentali), di reddito medio, con almeno due figli, genitore/i di età over 30
- i pensionati con un reddito medio-alto
- gli sportivi, over 30, che ricercano il contatto con la natura
- i gruppi organizzati omogenei, di reddito medio
- le scolaresche nella fascia elementare-liceo
- i visitatori
- i residenti e lavoratori in Mesolcina, motivati ad uscire sul territorio per attività ricreative e sportive, culturali e di scoperta nei momenti liberi
- Un gruppo molto importante specialmente per la zona del Pian S.Giacomo e S.Bernardino è la clientela delle abitazioni di vacanza (case e appartamenti)

Tutte queste tipologie di turisti interessano anche il progetto BM.

3.9.4. Durata e provenienza

Per quanto riguarda la consistenza, l'intensità e la durata del soggiorno la Destinazione turistica Moesano non dispone ancora di dati completi.

Al momento possiamo avvalerci unicamente di quelli forniti dall'Ufficio federale di statistica, al quale alcune strutture ricettive locali notificano le proprie performance, senza - oltretutto - riversare economicamente una tassa diretta a beneficio del turismo regionale.

Per quanto riguarda i paesi di provenienza, un fattore indicativo è costituito dal numero dei pernottamenti negli anni 2012 e 2013; esso ci permette di farci un'idea sia dell'entità dei flussi turistici distinti secondo i vari paesi di provenienza, sia della durata del soggiorno.

Paesi di provenienza	2012 arrivi	2012 pernottamenti	2012	2012 durata media soggiorno	2013 arrivi	2013 pernottamenti	2013	2013 durata media soggiorno
Svizzera	4142	8730	72.38	2.10	4416	11338	62.65	2.60
Germania	802	1003	8.32	1.25	1151	2156	11.91	1.90
Italia	780	1292	10.71	1.65	808	1462	8.08	1.80
USA	28	36	0.30	1.30	73	478	2.64	6.55
Francia	132	201	1.67	1.52	205	363	2.01	1.78
Austria	61	76	0.63	1.25	107	325	1.80	3.04
Lussemburgo	2	2	0.02	1.00	32	274	1.51	8.60
Canada	2	2	0.02	1.00	19	212	1.17	11.16
Danimarca	133	136	1.13	1.02	165	171	0.94	1.04
Portogallo	0	0	0.00	0.00	44	168	0.93	3.80
Paesi Bassi	106	118	0.98	1.11	110	139	0.77	1.26
Svezia	66	72	0.60	1.09	97	134	0.74	1.40
Gran Bretagna	19	22	0.18	1.16	62	104	0.57	1.68
Russia	32	37	0.31	1.16	67	87	0.48	1.30
Spagna	13	14	0.12	1.08	13	84	0.46	6.46
Norvegia	63	68	0.56	1.08	59	61	0.34	1.03
Polonia	15	17	0.14	1.15	44	47	0.26	1.07
Repubblica Ceca	29	31	0.26	1.07	31	33	0.18	1.06
Liechtestein	4	4	0.03	1.00	19	32	0.18	1.70
Finlandia	1	1	0.01	1.00	27	28	0.15	1.03
Belgio	49	53	0.44	1.08	14	18	0.10	1.30
Nuova Zelanda	0	0	0.00	0.00	15	15	0.08	1.00
Brasile	7	9	0.07	1.30	14	14	0.08	1.00
Israele	14	16	0.13	1.15	10	10	0.06	1.00
Resto dell'Europa	15	19	0.16	1.27	14	17	0.09	1.21
altri	64	102	0.85	1.60	101	326	1.80	3.23
Totale	6579	12061	100.00	1.85	7717	18096	100.00	2.35

Settore alberghiero: offerta e domanda, Distretto Moesa

Periodo	Stabilimenti media annua	Peso: giorni mensili		Totale stanze occupate	Totale pernottamenti	Tasso di occupazione netta	
		stanze media ann.	letti media ann.			stanze	letti
2012	10	98	197	7 018	12 061	21.90%	18.90%
2013	11	122	248	10 359	18 096	25.30%	21.80%

Grigioni : statistica analisi clientela turistica

Paesi di provenienza	% sul totale	Durata media del soggiorno (giorni)
Svizzera	49.70	2.80
Europa	46.30	3.90
Germania	25.90	3.80
Italia	4.30	3.35
Regno Unito	3.70	4.38
Belgio	2.90	6.60
Paesi Bassi	2.90	4.74
Francia	1.20	3.21
Austria	1.20	2.93
Resto dell'Europa	4.30	3.80
America	2.00	2.99
USA e Canada	1.80	2.94
Sudamerica e Centrale	0.20	3.51
Africa	0.10	3.87
Asia, Australia, Oceania	1.90	2.45

3.10 Il potenziale della A13

3.10.1. Il collegamento A13

Con la costruzione della strada nazionale A13 e del tunnel autostradale (1967) si è materializzata un'arteria veloce, di buona portata e collegata alla rete delle strade più importanti. All'inizio degli anni settanta ciò ha favorito grandi investimenti nella stazione turistica di San Bernardino.

Oggi per la Destinazione turistica ciò significa:

- accessibilità sicura, veloce e ottima sia in estate che in inverno a quasi tutti i villaggi della Mesolcina
- poco traffico di passaggio all'interno dei villaggi, in quanto il traffico scorre al di fuori degli abitati
- corse postali e altri trasporti pubblici veloci e facili
- manufatti valorizzabili turisticamente come i ponti o le gallerie (S. Bernardino, Roveredo)

Significa però anche:

- inquinamento fonico e dell'aria
- punte di traffico straordinarie
- necessità di grandi spazi per posteggi
- eccesso di seconde case.

Ben quattro stazioni BM sono a breve distanza da raccordi autostradali:

San Vittore, Grono, Lostalio, Mesocco.

3.10.2. Sui tragitti dei tour operator

La A13 collega località che ospitano attrattive di valore mondiale: l'altare della cattedrale di Coira, la chiesa di San Gieri di Rähzüns, quella di San Martino di Zillis, quella di Santa Maria del Castello di Mesocco, la Rotonda di San Vittore, la chiesa di Santa Maria delle Grazie a Bellinzona.

Si tratta di opere complesse. Per valorizzarle e dar continuità alla loro frequenza bisogna:

- collaborare a livello interregionale Chur Tourismus, Viamala Tourismus, ETRM, Bellinzona Turismo
- coinvolgere i Tour operator adatti
- pubblicizzarle in modo professionale
- introdurre il turista alla loro lettura
- gestire in modo redditizio

Un esempio efficace di come sia possibile introdurre in modo divertente il turista ad una fruizione del monumento è quello del minuscolo museo di Zillis che funge da:

- punto d'informazione
- apprendimento
- controllo

Le stazioni BM di Mesocco o Soazza e di San Vittore si presterebbero bene allo scopo.



19 Flussi di traffico sulla A2 e la A13

20 Bellinzona. Chiesa di Santa Maria delle Grazie

21 San Vittore. Rotonda di San Lucio

22 Zillis. Chiesa di San Martino

24 Rähzüns. Chiesa di San Giorgio e Paolo

23 Mesocco, Chiesa di Santa Maria. Pitture murali

25 Coira, Cattedrale. Altare maggiore

3.11 ALPTRANSIT e la nuova prossimità di Zurigo

3.11.1. Un collegamento velocissimo

L'apertura della nuova linea ferroviaria di AlpTransit, come mostra l'esperienza del Lötschberg in riferimento a Briga e alla sua regione, potrà avere un impatto importante sul Moesano che può attendersi un afflusso consistente di turisti dalla conurbazione di Zurigo (90 minuti fino a Bellinzona) e da altre regioni della Svizzera centrale e settentrionale.

Questa nuova situazione inciderà probabilmente:

- sulla durata delle frequentazioni: turismo di giornata, soggiorni brevi
- sulla tipologia del visitatore: turisti non motorizzati.

Essere pronti sarà d'importanza fondamentale.

3.11.2. Un'infrastruttura indispensabile

Dalla stazione di Bellinzona il turista di giornata potrà spostarsi fino alla stazione di Castione per mezzo del treno (TILO) o sui percorsi della mobilità lenta:

- a piedi
- in bicicletta
- in eBike
- in MountainBike

Dalla stazione di Castione fino al confine cantonale il percorso sarà gestito dai comuni di Castione e Lumino.

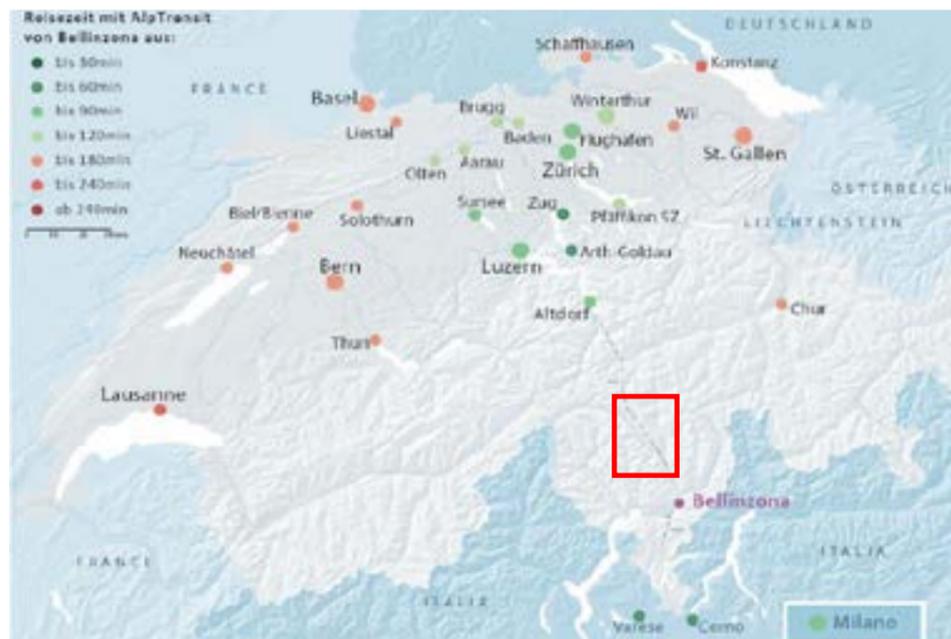
Un turista, una famiglia, una classe di Zurigo potrà trovarsi in poco più di un'ora sul percorso del progetto BM.

La brevità del viaggio fino a Castione favorirà

- un turismo di giornata,
- un turismo in grado di abbattere la stagionalità ("ricerca del sole" anche in primavera, in autunno, forse in inverno).

Indispensabili per fidelizzare questo tipo di clientela saranno:

- l'infrastruttura (bike e Bike-sharing, le stazioni dove riscaldarsi, cambiarsi, ristorarsi, ricaricare le batterie, ecc.)
- l'accoglienza
- il supporto informativo, ludico e didattico (spazi per attività interattive, proposte tematiche continuamente rinnovate, supporto multimedia).



26 Alptransit: distanze in minuti da Bellinzona

3.11.3. Circuito Zurigo-Bellinzona-Coira

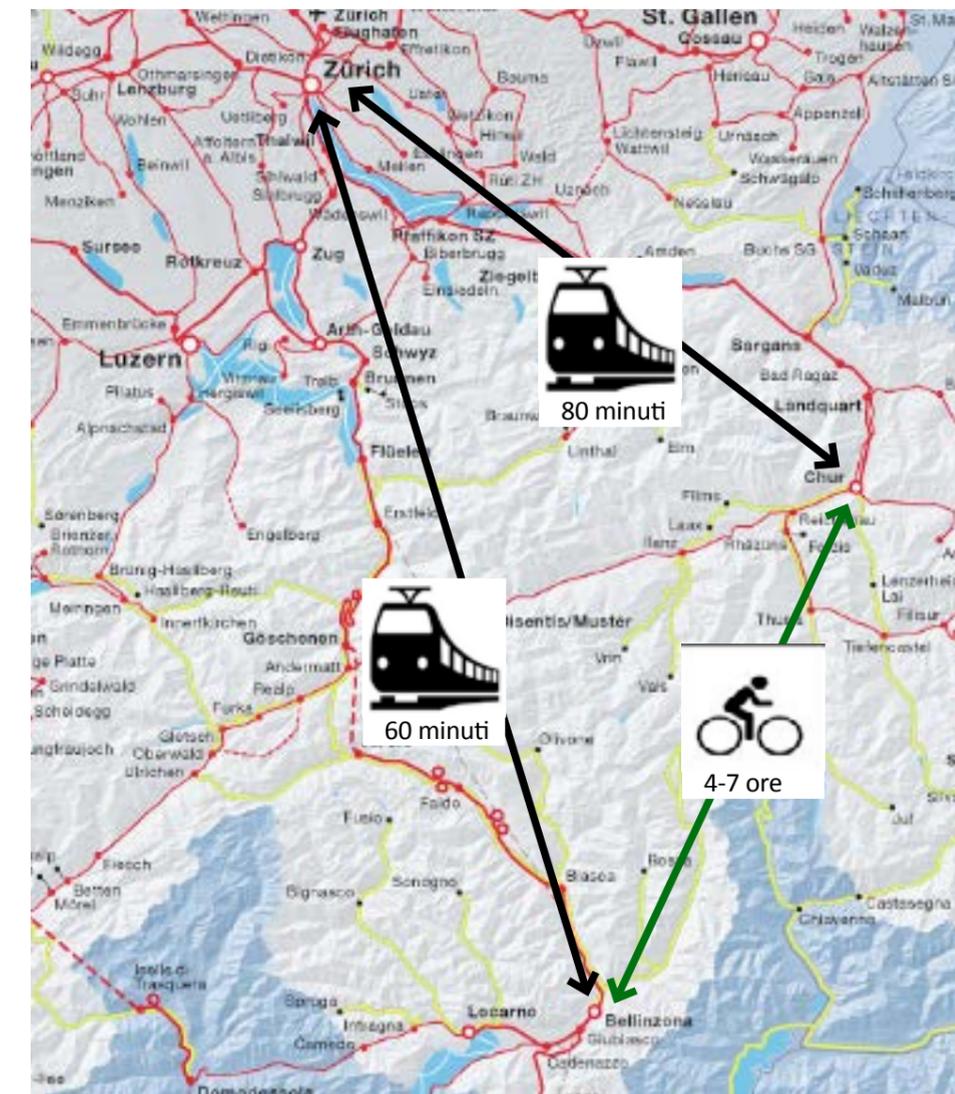
Per il turista della zona di Zurigo che intende passare una giornata in bicicletta o in e-bike sarà possibile:

- prendere il treno a Zurigo
- ritirare un mezzo a Bellinzona
- superare il San Bernardino
- raggiungere Coira
- riprendere il treno e rientrare a casa per la sera. Ciò calcolando i tempi secondo le scale indicate da USTRA.

Attualmente è già in funzione il sistema di bike-sharing che permette di ritirare una e-bike alla stazione di Bellinzona e di riconsegnarla a Coira o viceversa.

L'escursionista che intende seguire lo stesso itinerario dovrà calcolare 3 giorni di cammino ovvero almeno due pernottamenti. A partire da Castione percorrendo la linea BM egli avrà la possibilità di accedere a

- tutti i percorsi della rete moesana oppure di
- agganciarsi, seguendo la Via San Bernardino, alla rete grigionese (Via Walser e Via Spluga).



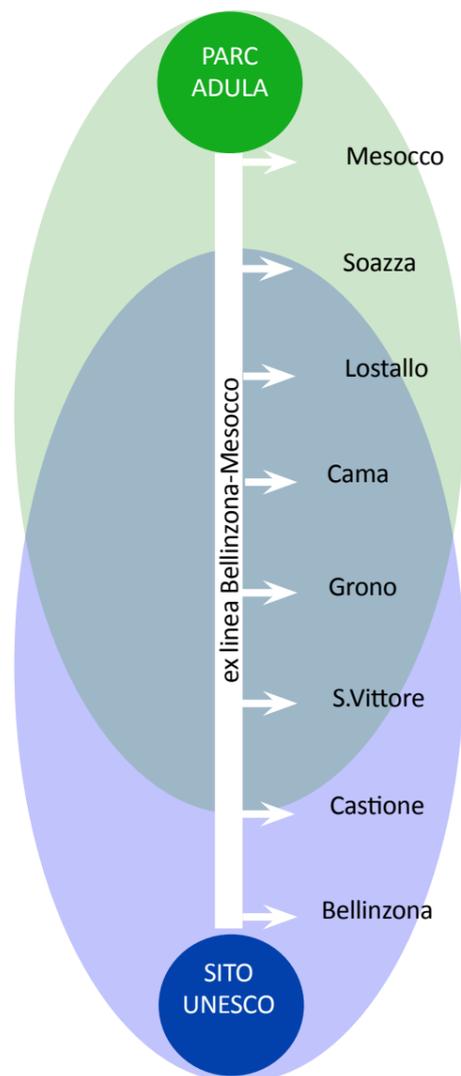
3.12 Fra due poli turistici di prima classe

3.12.1. La città del marchio UNESCO

Essendo la Destinazione turistica Moesano quella di una regione a carattere suburbano, dovremo definire delle liaisons con le città a noi più vicine come Locarno (Festival del cinema), Coira e soprattutto Bellinzona (marchio UNESCO). L'essere insomma per queste città non un complemento, un prodotto a sè stante, ma un prodotto integrato e di approfondimento, diverrà la nostra missione e la nostra forza.

3.12.2. Il Parc Adula

Altrettanto si potrà dire guardando a nord del Parc Adula, che se nel 2015 dovesse riscontrare l'approvazione popolare diverrebbe il più grande parco nazionale in Svizzera, vettore altamente qualificato per l'ecoturismo, ma anche per l'offerta di posti di ricerca e di lavoro qualificato.



27 Moesano. Fra due poli turistici

3.12.3. Evitare di divenire corridoio

Il progetto BM eviterà il rischio che la Bassa valle diventi semplice corridoio di transito fra NEAT, polo turistico di Bellinzona e Parc Adula.

Contribuirà a dare coerenza e unità al sistema turistico moesano offrendo al turista:

- un percorso per la mobilità lenta attrattivo
- spazi attrezzati per l'accoglienza, l'incontro, il riposo e il ristoro
- la possibilità di acquisto di prodotti locali nelle ex stazioni.

3.12.4. Dislocazione del personale

Picchi positivi e negativi di frequentazione dipendono da:

- fattori stagionali (inverno-estate)
- eventi (feste, vacanze)
- fattori climatici (bello e brutto tempo)

Incidono:

- sulle entrate
- sulle spese per il personale

Il progetto BM crea per l'ETRM la possibilità di dislocare a seconda di determinate occorrenze le attività e il personale da San Bernardino o dalla Calanca alla Bassa valle o viceversa.

3.12.5. Dislocazione dei turisti

L'accesso alla regione, facilitato da veloci arterie (A13, A2) e celeri collegamenti ferroviari, costituisce, specialmente in caso di veloce cambiamento del tempo, un handicap in quanto favorisce un pronto rientro del turista al suo domicilio.

Strutture come quelle proposte nel progetto possono assumere internamente al Moesano la funzione di bilanciare nel senso di offrire ai turisti le cui attività sono impedito dal cattivo tempo o dalla stagione

- diversivi che li trattengono o
- occasioni per scoprire attrattive sconosciute.

3.12.6. Due punti da sviluppare

1. Affinare la segmentazione strategica del mercato individuando:

- target
- zone
- partner esterni

che completandosi a vicenda riescano a coprire in una certa misura

- le lacune stagionali e
- i periodi di brutto tempo.

2. Promuovere la diversificazione dell'offerta sfruttando specialmente l'inventario del patrimonio naturale, culturale e paesaggistico.

3.13 Il mercato turistico lombardo

3.13.1. Una lunga storia

Il Moesano è sempre stato in relazione con le città lombarde e piemontesi che probabilmente già in epoca romana, ma poi per tutto il Medioevo, erano luoghi di mercato specialmente per il nostro bestiame.

Nel 19° secolo il luogo di cura di S. Bernardino era frequentato soprattutto dalla borghesia lombarda e piemontese che promosse e finanziò anche alcune costruzioni monumentali come la Chiesa rotonda o lo stabile dell'acqua minerale.

Varie vicende nel corso del 20° secolo hanno poi rallentato questo afflusso.

3.13.2. Elementi di collegamento

La Chiesa rotonda di San Bernardino è stata finanziata specialmente dai villeggianti milanesi.

È stata progettata ispirandosi al modello rappresentato della chiesa milanese di San Carlo al Corso costruita fra il 1814 e il 1847 dall'architetto Carlo Amati.

La particolarità è la dimensione della cupola completamente in lastre di gneiss, probabilmente la più grande cupola di questo genere al mondo.



28 San Bernardino. Chiesa rotonda in costruzione, 1892. Autore della foto: Emilio Tagliabue, Milano



29 Milano. Chiesa di San Carlo al Corso

3.13.3. La prossimità

Attualmente segmenti di mercato turistico lombardo, ma si potrebbe dire pure dei turisti di altri stati che atterrano agli aeroporti di Malpensa e Linate, possono raggiungere il Moesano comodamente e in tempi relativamente brevi:

- nel raggio di 1 ora 10 minuti da San Vittore vive un milione e mezzo di persone
- nel raggio di 1 ora 30 minuti o 120 km da S.Vittore vive una popolazione di quattro milioni e mezzo di persone.
- Rischi: punte di turismo di massa.

3.13.5. Distanze dai centri lombardi

Città	Abitanti	Distanza da San Vittore	
Como	600'000	70 km	1:07 h
Varese	870'000	74 km	1:09 h
Milano	1'250'000	115 km	1:42 h
Province			
Como	600'000		1:20 h
Varese	870'000		1:20 h
Milano	3'000'000		1:50 h
Totale	4'470'000		
Regioni			
Lombardia	9'700'000		
Piemonte	4'400'000		
Totale	14'300'000		

3.13.4. L'ambiente naturale

Il turista che parte da Milano viaggia senza soluzione di continuità attraverso ambienti completamente edificati e industrializzati. Solo entrando in valle Mesolcina trova un ambiente con un buon equilibrio naturale e prodotti genuini (acque di grande qualità per esempio).

3.14 Il mercato turistico danubiano

3.14.1. Il turismo culturale

Quello attirato dal patrimonio culturale rappresenta uno dei più ampi segmenti di mercato del turismo europeo (5% PIL, dati Osservatorio Europeo) ed è considerato uno dei più formidabili conduttori in grado di modificare la struttura dell'economia regionale. Il 20% dei turisti in Europa rispondono a motivazioni culturali, e il 60% dei turisti europei sono interessati alla scoperta culturale.

Negli ultimi anni si è assistito ad una generale evoluzione delle motivazioni del turismo culturale dalle forme più tradizionali, basate sulla visita a musei e monumenti, verso forme più dinamiche e partecipate di consumo di cultura. Le previsioni della World Tourism Organization (WTO) indicano che questa tendenza continuerà anche nei prossimi anni.

La cultura condivisa permette di stringere legami. Di molti altri nostri conterranei e delle loro opere è possibile recuperare la consapevolezza dell'origine: potrebbe rivelarsi reciprocamente utile il ristabilire dignitosi legami culturali e umani.

3.14.2. Il retaggio storico

Il Moesano è sempre stato una regione aperta. Attività come l'allevamento, l'emigrazione e la gestione dei traffici sui passi hanno messo in contatto i suoi abitanti con ogni contrada d'Europa.

3.14.3. Un collegamento dimenticato

Alexander della famiglia Ceccola o Zeccola di Mesocco ha il posto d'onore nel Rauchfangkehrer Museum, cioè nel Museo degli spazzacamini-pompieri di Vienna.

Mettendosi in relazione con i responsabili si potrebbe informarli gentilmente che l'origine di Alexander Zeccola non è genericamente l'Italia, ma il Moesano in Svizzera e dare così inizio a interscambi continui ed interessanti.

3.14.4. Una festa da noi ignorata

Anche in Baviera le nostre maestranze artistiche hanno creato chiese, palazzi, residenze principesche di grande notorietà. Oggi i più importanti di loro si onorano e si commemorano con grande partecipazione. Quanti nel Moesano sapevano dei festeggiamenti in onore di Giacomo Angelini?

Riallacciare contatti meno episodici con quest'area potrebbe aprirci ad una clientela di alto livello culturale.



30 Vienna. Sala del Rauchfangkehrermuseum. A sinistra striscione dedicato ad Alessandro Ceccola di Mesocco



31 Eichstätt, Baviera. Sul sito della città: Gabriele de Gabrieli di Roveredo

Schweiz am Sonntag, Nr. 174, 29. Juni 2014

GRAUBÜNDEN 35

NACHRICHTEN

Gesperre Strasse ins Schanffigg

CHUR Die Schanffiggerstrasse ist auf dem Abschnitt Chur-Maladers zwischen Haldenhüttli und Konvikt von Montag, 30. Juni, bis Freitag, 4. Juli, während dreier Nächte wegen Belagsarbeiten für jeglichen Verkehr gesperrt. Wie die Kantonspolizei mitteilt, dauert die Sperrung jeweils von 20 Uhr bis 5 Uhr. (grt)

Eichstätt feiert den 300. Todestag des Bündner Baumeisters Jakob Engel ausgiebig. Unter dem Titel «Himmlicher Barock» ist eine Publikation erschienen, welche nicht nur Engels Leben nachzeichnet, sondern auch zu seinen wichtigsten Bauten in Eichstätt und dem übrigen Naturpark Altmühltal führt.

Bereits im April hat eine ganze Reihe von Veranstaltungen zum Engel-Jubiläum begonnen. Auf dem Programm stehen beispielsweise eine Reihe von Konzerten im Spiegelsaal der Residenz Eichstätt und Führungen durch Bauten von Jakob Engel in der ganzen Region. Zu den Leckerbissen des Jubiläumsprogramms zählen sicher die szenischen Führungen unter dem Titel «Stadtrundgang mit dem Domkapitelbaumeister Giovanni Domenico Bachini durch

Handwerker und Karrierist

Wie der Misoxer Jacomo Angelini dem deutschen Eichstätt ein barockes Antlitz verpasste

Das süddeutsche Eichstätt feiert heuer seine eindruckliche Barockarchitektur. Anlass ist der 300. Todestag von Jakob Engel. Der Baumeister wurde als Jacomo Angelini im Misox geboren. Sein Erbe beeindruckt noch heute.

Eichstätt liegt in Franken im deutschen Bundesland Bayern. Die Barockstadt ist das Zentrum der Tourismusregion Naturpark Altmühltal. Eichstätt hat rund 13 000 Einwohner und ist Sitz des Bistums Eichstätt sowie der Katholischen Universität Ingolstadt. Von Chur aus ist die Stadt in rund dreieinhalb Stunden mit dem Auto erreichbar. (grt)

Informationen im Internet unter der Adresse www.eichstaett.de.



32 Eichstätt. Commemorazione nel 300° della morte di Giacomo Angelini, architetto di Monticello

3.15 Il turismo religioso-artistico

3.15.1. Sulla frontiera religiosa

Il Moesano si è trovato spesso sulla frontiera di entità religiose diverse o contrapposte.

Così per almeno 1100 anni è stato sul confine fra le diocesi di Coira e Milano, da metà del 16° secolo si è trovato sul fronte fra cattolicesimo e riforma. Sono situazioni che hanno avuto notevole influsso sulla cultura locale e sulla produzione artistica e architettonica.

3.15.2. Il turismo di tipo meditativo

Gli ospizi cappuccini costituiscono luoghi ambiti da persone che cercano il riposo, la tranquillità e ambienti di meditazione.

Con un restauro e un adeguamento prudente alle necessità e alle norme di oggi possono tornare all'autonomia gestionale sostenibile.



33 Rossa. Chiesa cappuccina di San Bernardo

3.15.3. Circuiti artistici e religiosi

Collegando luoghi e opere di un artista o di una bottega artistica attraverso l'organizzazione di un circuito di eventi, come mostre itineranti o mostre diffuse, non solo si invitano le persone a spostarsi lungo il circuito, ma si allacciano contatti e scambi con musei, scuole e ricercatori ed enti turistici di altre zone.

Un esempio:

Della lunga serie di altari in legno della bottega Strigel di Memmingen che adornava le chiese del Moesano nel 16° secolo, alcuni sono stati bruciati o dispersi, altri sono stati comperati dai maggiori musei della Svizzera. Tre fra i più preziosi sono oggi esposti al posto d'onore nei musei di Zurigo, Basilea e Coira.

L'Historisches Museum Basel è il museo di storia delle culture più importante dell'Alto Reno. Uno dei capolavori più pregiati è l'altare di Santa Maria di Calanca creato da Ivo Strigel nel 1512 e venduto al museo un secolo e mezzo fa.

Sarebbe opportuno recuperarlo alla memoria locale e alla conoscenza dei turisti presentandolo mediante le moderne tecniche di divulgazione. I luoghi più adatti sono il Museo Moesano e quello che potrebbe divenire il suo complemento naturale: il futuro spazio multimediale nella stazione di San Vittore.



35 Basilea, Museo storico (Barfüsserkirche). L'altare di Santa Maria di Calanca



34 Museo Strigel, Memmingen (D)



36 Sciaffusa. Museo Allerheiligen: Madonna originariamente nella Chiesa Collegiata di San Vittore

3.16 Valutazioni conclusive relative alla gestione turistica

3.16.1. Matrice SWOT per la destinazione Moesano

Punti di forza	Punti deboli
<ul style="list-style-type: none"> • A13: tempi di percorrenza brevi • A13: traffico di passaggio fuori località • A13: trasporti pubblici veloci e con frequenti coincidenze • Notevole patrimonio naturalistico e culturale • Collaborazione fra enti 	<ul style="list-style-type: none"> • Mentalità dei residenti poco propensa al turismo • Alti e bassi delle presenze (stagionalità) • Turismo di giornata o di breve durata • Insufficienti strutture ricettive • Molte seconde case • A13: Inquinamento acustico e dell'aria • Copertura carente della trasmissione dati
Opportunità	Rischi
<ul style="list-style-type: none"> • Anticipare le novità (NEAT, ParcAdula) • Ricchezza di itinerari escursionistici ben sviluppati • Accompagnamento plurilingue audiovisivo tramite app su smartphone e tablet • Collaborazione con le destinazioni vicine Bellinzona e valli, Viamala, Valle Spluga • Collaborazione con enti come Parc Adula • Focus marketing su conurbazioni di: Milano, Zurigo (NEAT), zona danubiana • Segmenti di clientela (scuole, pensionati, famiglie) • Percorso BM con stazioni punti di promozione, informazione, ristoro, divertimento, apprendimento • Vendita di prodotti moesani 	<ul style="list-style-type: none"> • Concorrenza della Destinazione Bellinzona e valli • Semplice corridoio fra NEAT e Parc Adula

3.16.2. Predisposizione delle stazioni

Per tutte le stazioni, vista anche la loro precedente funzione, sono dati :

- una consistente area intorno all'edificio
- viali di collegamento con la strada cantonale
- una collocazione ottima ai bordi del villaggio
- la vicinanza a fermate del trasporto pubblico
- la vicinanza ad attrattività turistiche
- la vicinanza a strutture di ristoro.

Vedi matrici SWOT nel capitolo relativo.

3.16.3. Le stazioni e la Destinazione

Nell'ambito della Destinazione turistica Moesano il progetto può assumere le seguenti valenze di turismo attivo:

- Ruolo centrale di promozione, informazione, accoglienza, ristoro ev. pernottamento, ricarica per eBike e riparazione di mezzi per la mobilità lenta
- Collegamento ideale per la mobilità lenta al polo turistico di Bellinzona
- Allargamento dell'attività turistica a tutti i paesi della valle
- Strutture di riferimento per l'accoglienza e l'informazione del turista che intende muoversi nella rete di sentieri e percorsi ciclabili
- Promozione di prodotti regionali
- Supporto turistico in alternativa al resto della destinazione nei giorni di cattivo tempo
- Alternativa per l'impiego del personale a seconda della stagione
- Custodia, affitto, riparazione e-Bikes, MTB , veicoli elettrici di ogni tipo.

3.16.4. Esigenze dell'accoglienza

Per assumere una funzione turistica attiva le stazioni dovranno essere attrezzate per soddisfare le esigenze essenziali del turista moderno, segnatamente:

- informazione turistica (orientamento relativo al territorio, alla rete di sentieri, ai trasporti, agli esercizi pubblici, alle attività)
- incontro
- relax (rilassarsi, riposare)
- servizi igienici (wc, lavarsi, cambiare i bambini)
- spogliatoi (cambiarsi, fare la doccia, spazzolare abiti e scarpe)
- ristorazione (bevande, panini, frutta)
- collegamenti internet
- attività museale (tematiche presentate per mezzo di sistemi multimediali, oggetti, attività ludiche)
- ricariche (eBike, smartphone, tablet, ecc. e apparecchi)
- riparazione (danni meccanici)
- pernottamento.

Si può immaginare che ogni ex stazione raggruppi un certo numero di servizi.

- Servizi essenziali saranno presenti in ogni stazione
- altri servizi saranno distribuiti fra le varie stazioni.

3.16.5. Tematiche proposte

Con il termine tematiche s'intendono insiemi d'informazione funzionali alla presentazione di determinate attrattive del Moesano.

- Si può distinguere fra
 - tematiche ordinarie, ovvero che si presentano ogni anno senza grandi cambiamenti
 - tematiche annuali che hanno lo scopo di offrire qualcosa di nuovo al turista
 - tematiche straordinarie legate ad eventi speciali
- Si distingue pure fra:
 - tematiche generali presentate in modo uguale in tutte le stazioni perchè rappresentano caratteristiche del Moesano che è bene siano a portata di ogni turista
 - tematiche concatenate, ovvero la stessa tematica sviluppata in modo diverso in ogni stazione
 - tematiche specifiche che sono di esclusiva pertinenza di una sola stazione perchè hanno un legame con il luogo o perchè sono particolarmente complesse e importanti ed esigono una presentazione multimediale, museale e ludica.

3.16.6. I segmenti di clientela

Per quanto riguarda specificamente la linea e le stazioni si possono immaginare i seguenti segmenti:

- escursionisti, ciclisti, sportivi
- famiglie
- pensionati
- nostalgici e interessati ai manufatti delle ferrovie dismesse
- turisti interessati alla natura, alla cultura e al paesaggio lungo la linea
- classi scolastiche elementari
- classi scolastiche scuola media inferiore
- classi scolastiche scuola media superiore
- gruppi di studenti
- organizzazioni giovanili (società sportive, ecc.)
- invalidi
- visitatori delle imprese artigianali e industriali.

3.16.7. Effetti

Effetti occupazione

Con l'eccezione di Mesocco e a dipendenza del tipo di realizzazione si possono immaginare potenzialità occupazionali che vanno da parziali a totali.

Specificamente:

- effetti diretti ed indiretti
- effetti tangibili ed intangibili

Effetti sinergia

- ETRM, Museo, scuola, ricerca

Effetti formazione

Le attività prevedibili esigono una preparazione medio-alta, quindi un buon livello di formazione.

Effetti immagine

Stazioni ben curate e organizzate contribuiscono all'immagine di tutto il Moesano.

4 La linea

4.1 Caratteristiche tecniche

Il tracciato fra Castione e Mesocco è di circa 26.5 km. I primi 19 km denotano una pendenza media dello 0.2 %, i successivi 8 km una pendenza che si avvicina al 4.8%.

Tutti i sedimi, escluse due parcelle che ancora appartengono alla RhB sono dei comuni o di privati cui sono stati venduti dai comuni stessi.

Lungo tutto il tragitto sono ancora conservati elementi assolutamente interessanti come i ponti in pietra e in ferro, le gallerie, le trincee, le scarpate, i muri di sostegno e lunghi tratti rilevati su scarpata.

La sovrastruttura (rotaie, traverse, scambi, deviatori, segnali nonché i pali, le sospensioni, i fili e i tiranti per la trazione elettrica) è stata smantellata o è in fase di smantellamento.

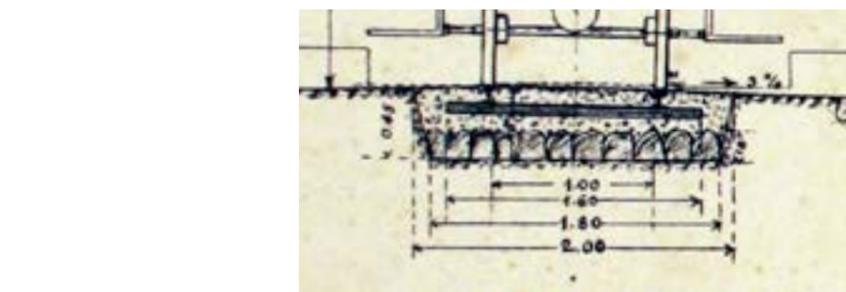
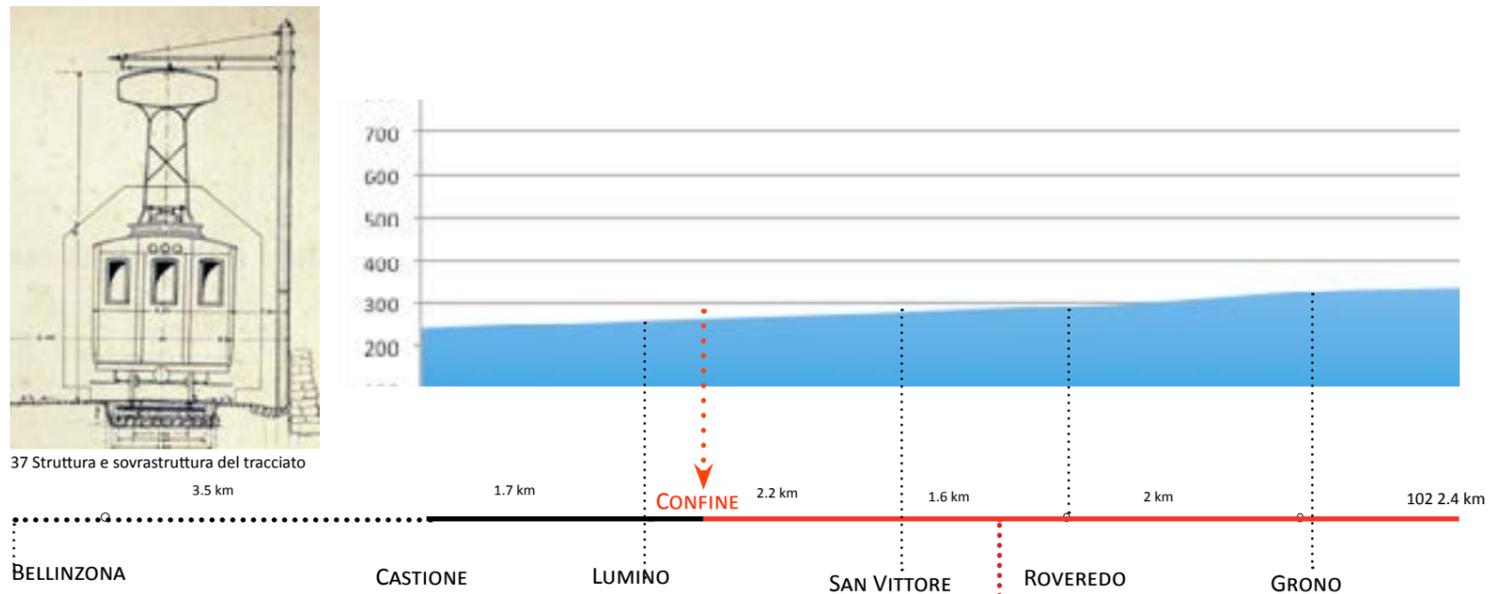
Provvisoriamente funziona solo tra Grono e Cama, ma mostra segni di usura.

I passaggi critici sono due:

- a sud della stazione di Leggia
- al passaggio a livello a sud di Cama.

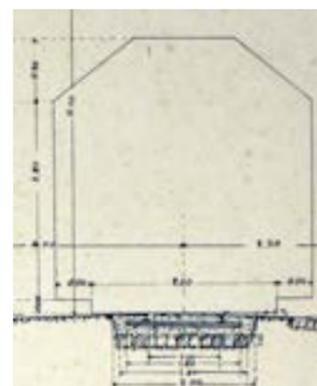
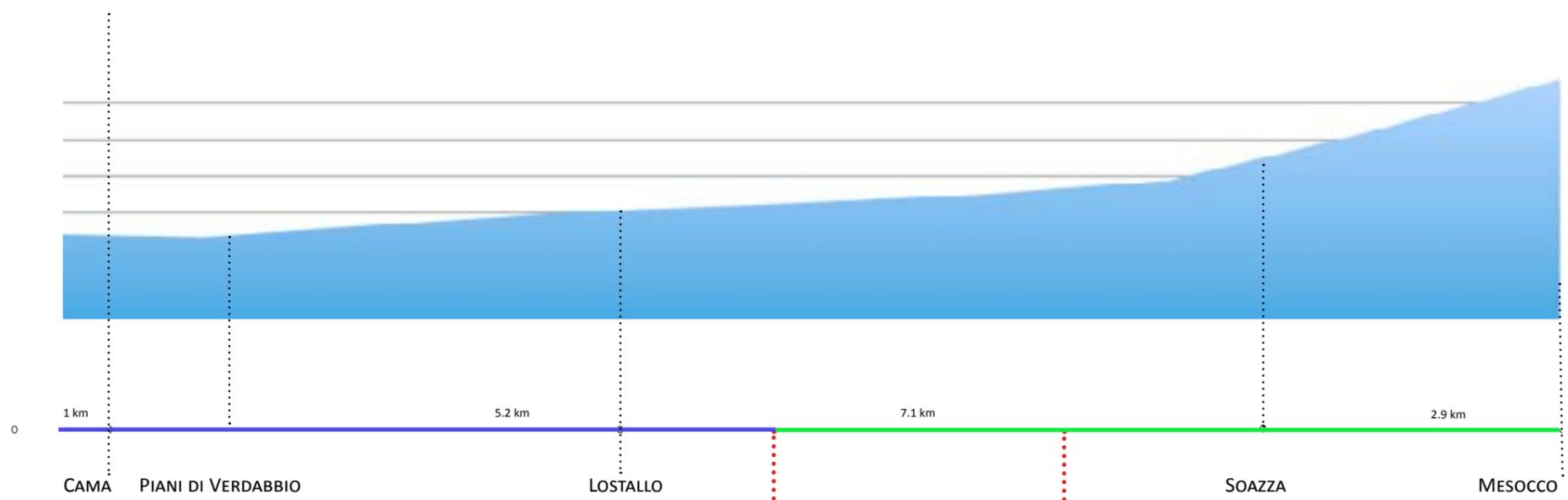
Fra Cama e Boffalora (10 km) il corpo stradale BM non è più utilizzabile per tutta la lunghezza come sentiero pedestre e ciclabile, perché interrotto in tre punti da costruzioni e coltivazioni.

Tra Boffalora e Mesocco (6 km) è già adibito a percorso pedestre o per MTB .



39 Grono. Ponte in ferro sulla Calancasca

- Legenda**
- Tilo e pista ciclabile
 - Percorso gestito dall'autorità ticinese
 - Percorso pedestre e ciclabile
 - In parte, percorsi alternativi
 - Percorso pedestre e MTB già sistemato



40 Soazza. Galleria: schema dell'ingombro



41 Soazza. Galleria



42 Soazza. Viadotto

4.2 La tratta ticinese

Il piano per la mobilità ciclopedonale “Castione-Lumino-Bellinzona” ML 2.4.1 figura nel nuovo *Concetto per i Trasporti pubblici del Bellinzonese*. Se ne prevede la messa in opera tra il 2019 e il 2022. Si tratta di un collegamento per la mobilità lenta sul vecchio tracciato della ferrovia Bellinzona-Mesocco (ML 2.4.1) tra la stazione TILO di Castione e il confine cantonale a ovest di Lumino, pensato come percorso abituale per studenti, lavoratori e turisti.

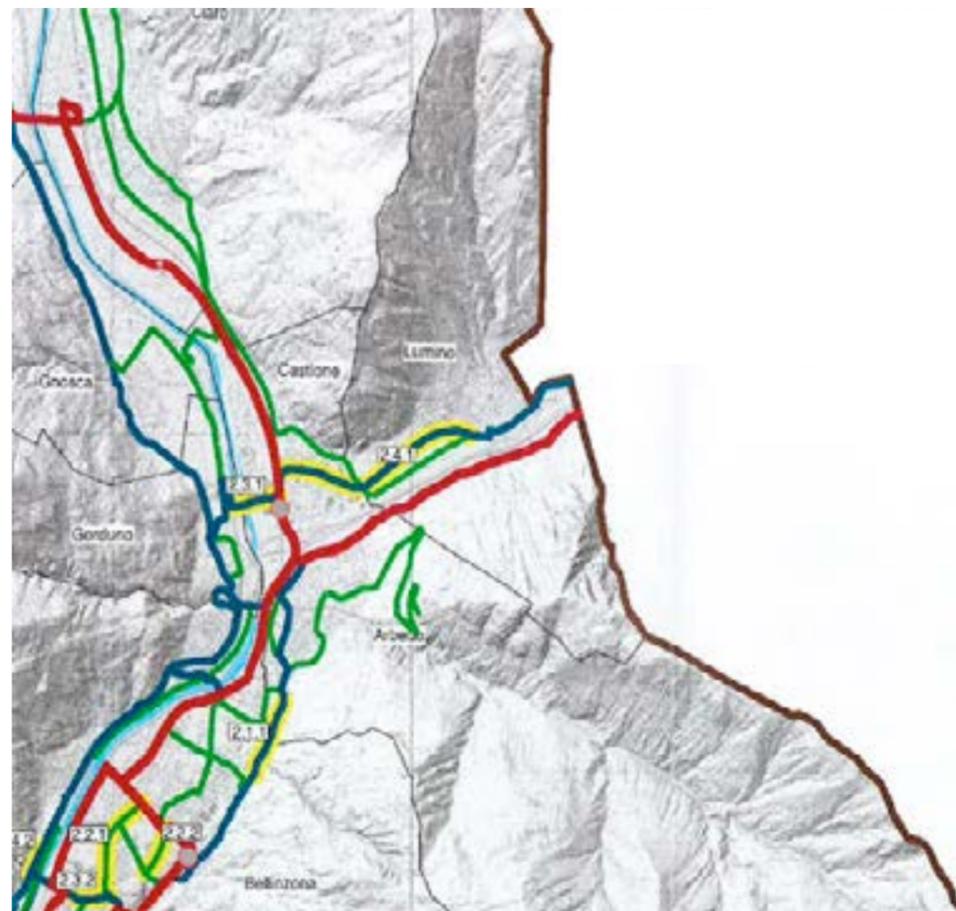
Gli interventi: sistemazione a viale alberato, faretto, guardrail.

In futuro: illuminazione notturna.

Contemporaneamente il comune ha commissionato un progetto denominato ‘Terrazza del Bellinzonese’ per la definizione di un concetto territoriale inteso alla riscoperta e alla valorizzazione delle strutture e dei progetti esistenti in chiave turistico-culturale, concetto che in riferimento al progetto BM si prospetta come occasione di cooperazione intervalligiana e intercantonale. Infatti le finalità sono le stesse.

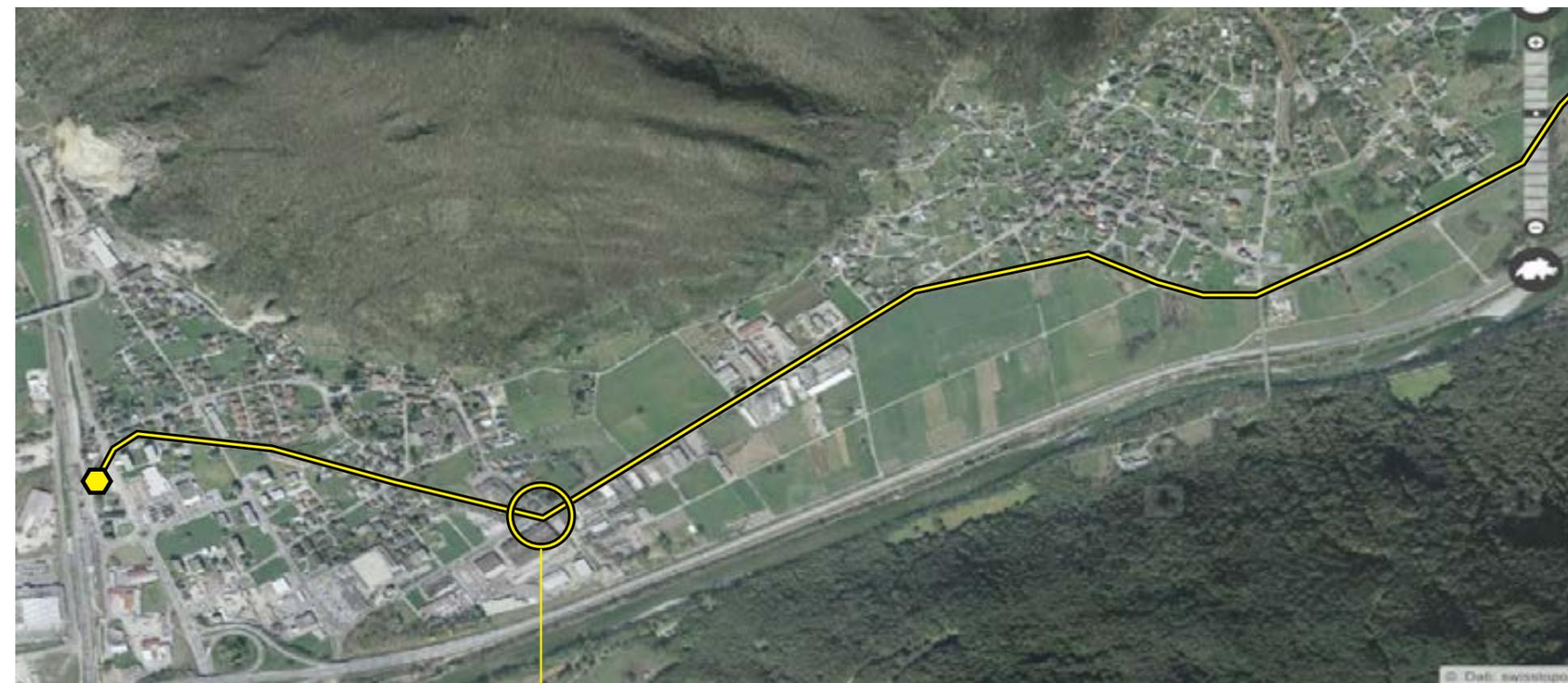
S'intende in particolare valorizzare la zona archeologica allo sbocco della valle e altri punti d'interesse, nonché restaurare la funivia che porta ai monti di Saurù.

Per il progetto BM questo percorso di raccordo al centro nodale della stazione TILO e alla rete ticinese dei trasporti e della mobilità lenta assume cruciale importanza.



43 SProgramma d'agglomerato del Bellinzonese, Misure mobilità lenta,

- Percorso ciclabile nazionale
- Percorso ciclabile cantonale/regionale
- Percorso locale
- Misura mobilità lenta
- Stazione/fermata TP



44 Lumino e Castione. Linea ex Ferrovia Bellinzona-Mesocco

- Previsto attraversamento sicuro
- Stazione TILO, Castione

Il progetto prevede il miglioramento dell'attraversamento della strada cantonale tra Castione e Lumino, punto particolarmente pericoloso data l'alta frequenza e velocità dei veicoli sulla tratta (TSM 2007: 5'500 veicoli, velocità elevate).

4.3 Il tracciato futuro nella Bassa valle

Il Piano direttore regionale 14./15.303, approvato dall'Assemblea della Regione Mesolcina il 3.6.2014, prevede di allontanare il più possibile pedoni e ciclisti dalla strada cantonale.

Prospetta in certi casi l'uso promiscuo dei percorsi di pedoni e ciclisti.

Alla Regione Mesolcina compete la posa della segnaletica; la responsabilità esecutiva è dei singoli comuni, ma può essere concordata fra comuni e Regione.

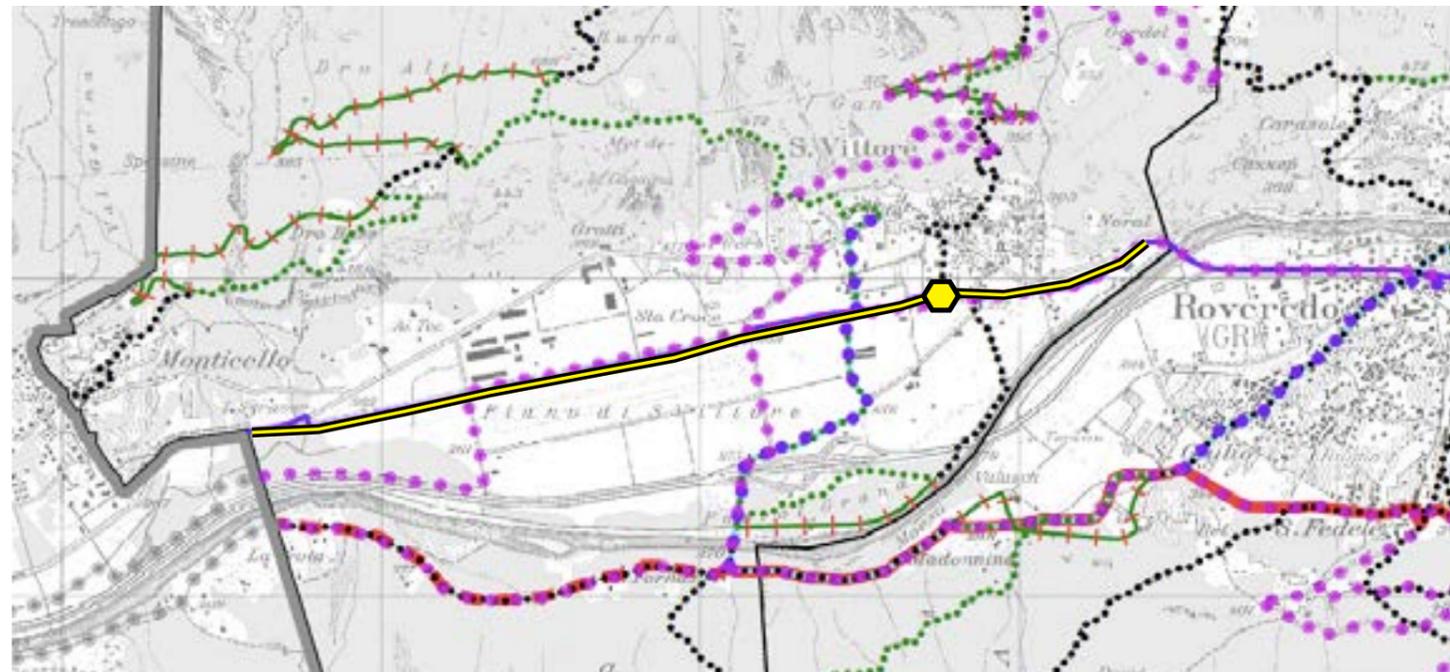
La soluzione ideale per la Bassa valle fino a Cama è sicuramente la trasformazione a tutti gli effetti della linea BM in pista pedestre e ciclabile (larghezza della strada attuale 3m, sottostruttura, 3.5 m, allargabile a 4.5 m).

Essa è già prevista come percorso ciclabile regionale per scolari e pendolari e costituisce la continuazione su suolo grigio-nese della ciclopista ticinese.

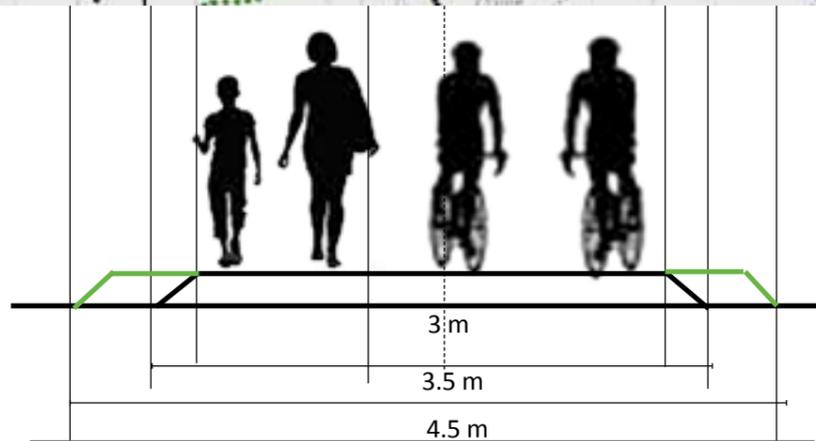
Rappresenterà il percorso più sicuro e regolare in assoluto per scolari e pendolari, per cui contribuirà al trasferimento di utenti dal traffico motorizzato alla mobilità lenta. Inoltre sarà ideale per escursionisti e ciclisti.

Le spese di vari milioni saranno suddivise tra comuni, Confederazione, Cantone e RhB. Il tratto che attraversa la piana di San Vittore potrebbe venir cofinanziato dalle industrie presenti.

L'attraversamento di Roveredo è già pianificato e finanziato.



45 Piano direttore regionale 14/15.303: Traffico non motorizzato



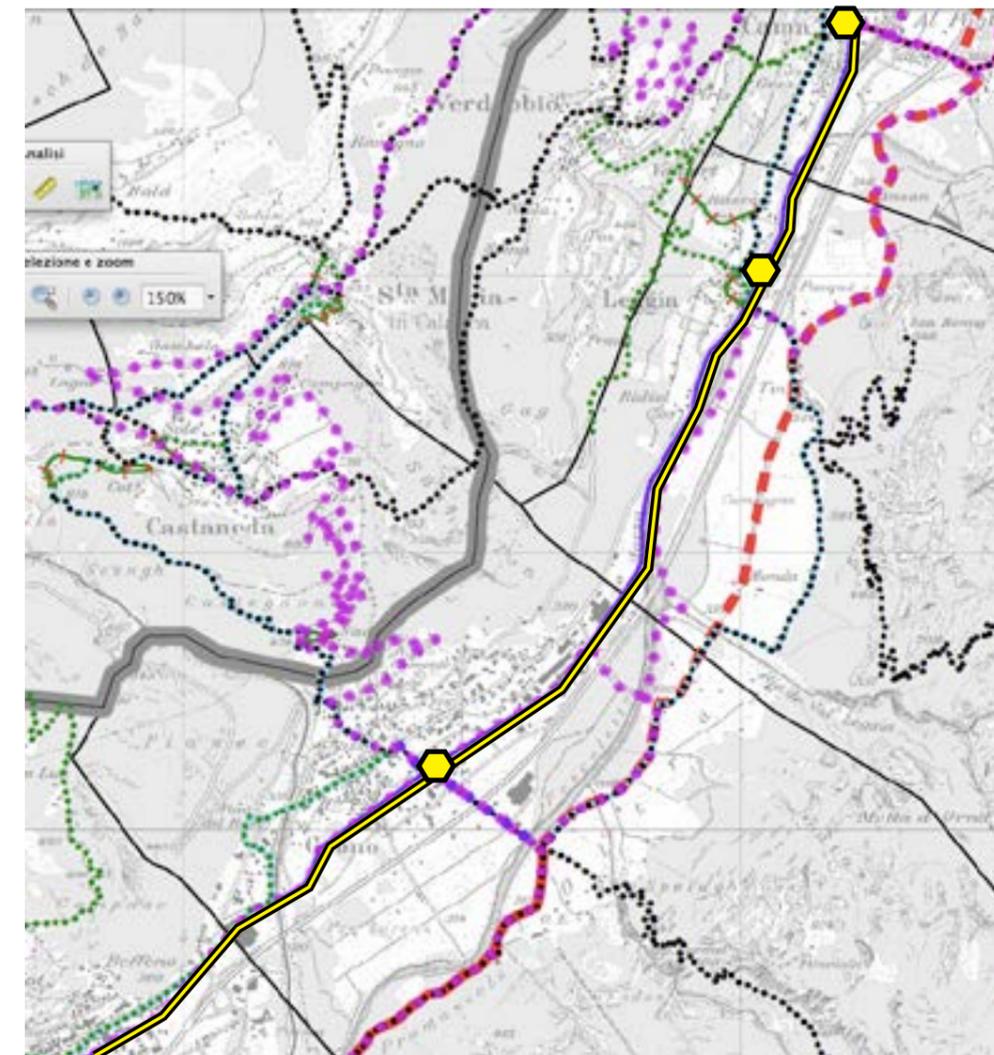
Sezione della ex linea BM come pista percorribile dai ciclisti e dai pedoni

Legenda piano direttore

Stato	Substrato / Informazione	Informazione	Stato	Stato
regionale / cantonale / regionale	regionale / regionale	regionale / regionale	regionale	regionale
Traffico	Sentiero
.....	Sentieri da abrogare
.....	Percorso ciclabile Grigioni no. 6 (SchweizMobil)
.....	Percorso MTB
.....	Pista ciclabile regionale (pendolari/scolari)
.....	Collegamento percorso regionale con i paesi
.....	Capanna
.....	Rifugio
.....	Valico di frontiera

Informazione

.....	Confine regionale
.....	Confine comunale
.....	Percorso Grigioni no. 6 di SchweizMobil: Tratto senza pavimentazione
.....	Via Alpina
.....	Via Regia
.....	Vie dei Carden/Antiche vie di comunicazione CH-IT
.....	Sentiero cultura e natura
.....	Sentieri da coordinare con Ticino/Italia
.....	Percorso MTB da coordinare con Ticino
.....	Rifugio Ticino/Italia



46 Piano direttore regionale 14/15.303: Traffico non motorizzato

4.4 Il tracciato futuro nell'Alta Valle

Tra Cama e Cabbiole il percorso BM non è più percorribile nella sua interezza.

Si seguono quindi due percorsi separati:

Il percorso pedestre

Fra Cama e Sorte si segue la Via San Bernardino (Itinerario pedestre 733) che a Norantola si porta sulla sinistra della Moesa, passa accanto al castello e, a Sorte, riattraversa la Moesa.

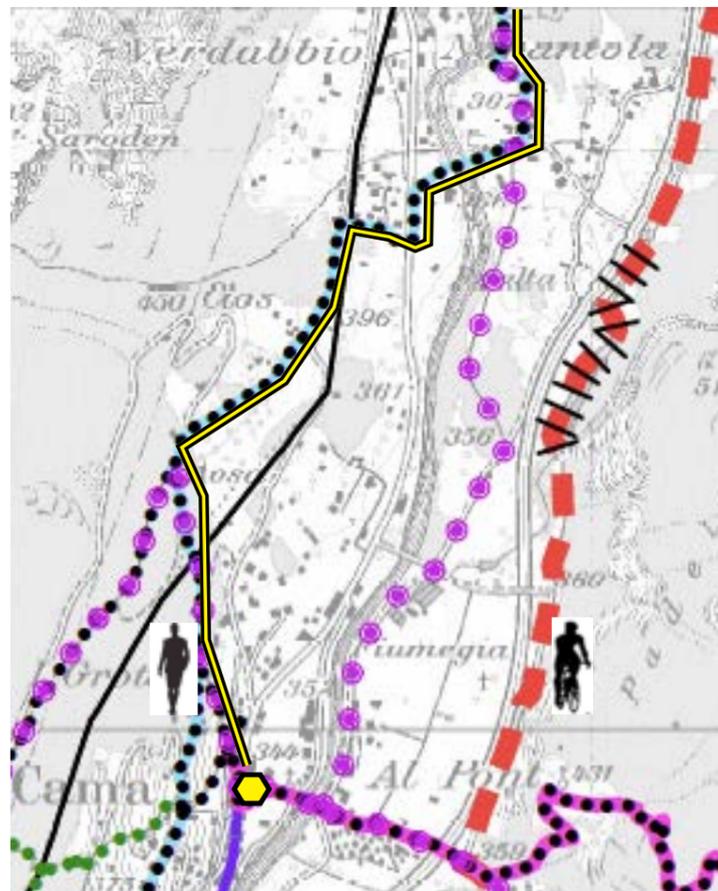
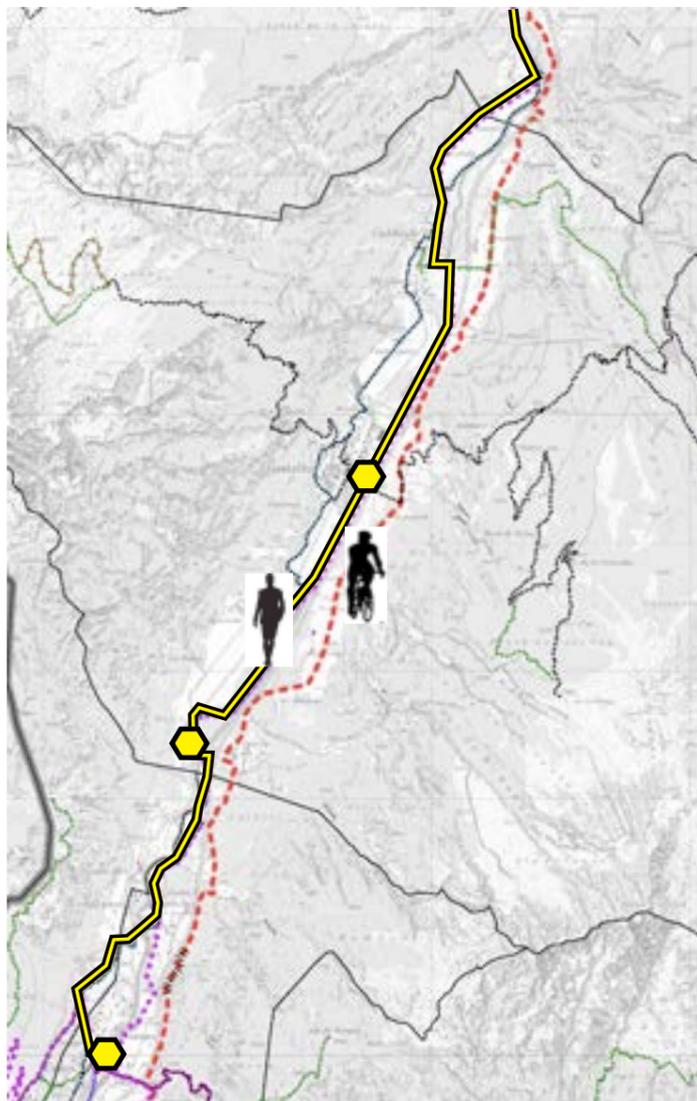
Circa 300 m a nord di Sorte, seguendo il percorso MTB, si ritrova la linea BM e la si segue fino a Cabbiole. Qui ci si sposta di una trentina di metri verso ovest sulle strade locali per poi di nuovo rientrare sulla linea in direzione di Arabella.

All'altezza della cascata Boffalora il sentiero lascia la linea e il percorso MTB e riprende la Via San Bernardino lungo la Moesa. In prossimità del Pont del Sass, attraversata la strada cantonale si immette di nuovo sulla linea BM che segue fino a Mesocco.

Il percorso ciclabile

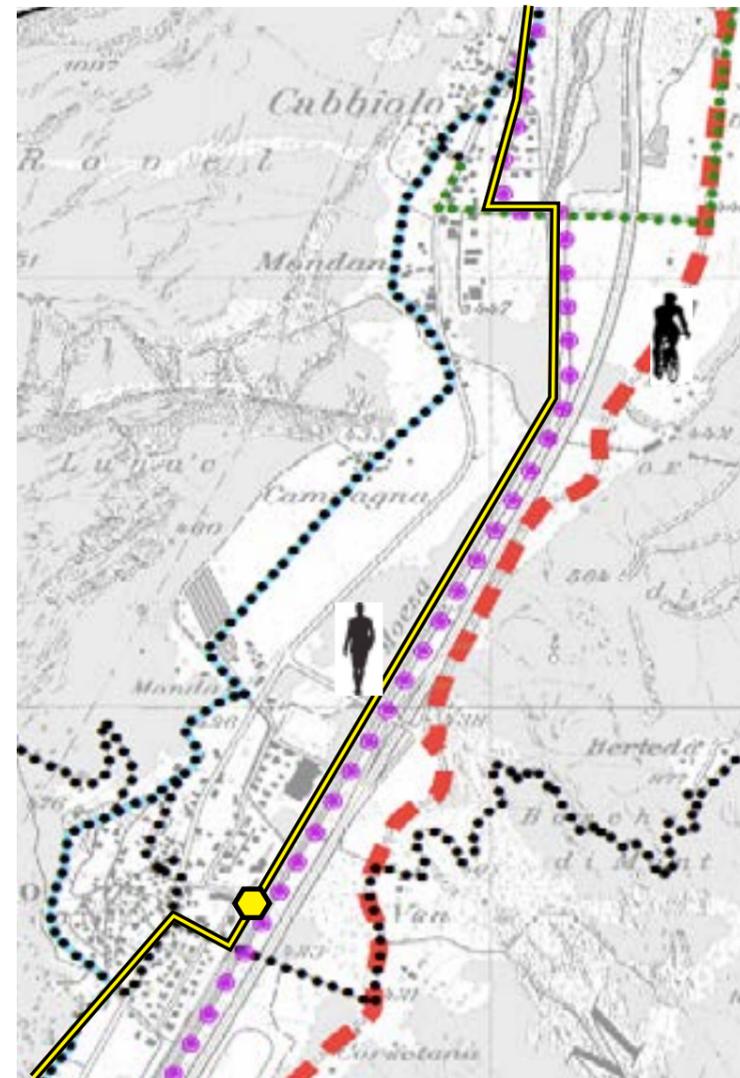
A Cama ci si porta sulla sinistra della Moesa e si segue il percorso ciclabile Grigioni n. 6 fino a Mesocco.

In ogni villaggio, da Lumino a Mesocco, bretelle collegano il percorso BM, il percorso ciclabile n° 6 e la Via San Bernardino n° 733, creando di fatto dei circuiti che offrono la possibilità di variare gli itinerari.



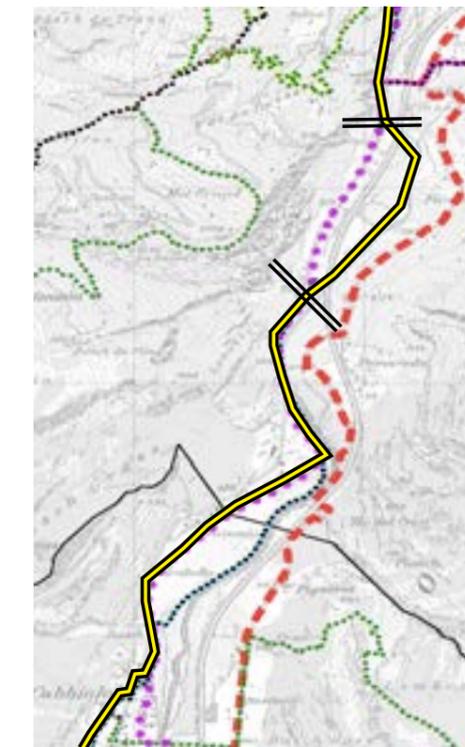
47 Piano direttore regionale 14/15.303: Traffico non motorizzato

-  Stazione ex BM
-  Linea ex BM



48 Soazza. Zona Boffalora: deviazione sulla via San Bernardino lungo la Moesa.

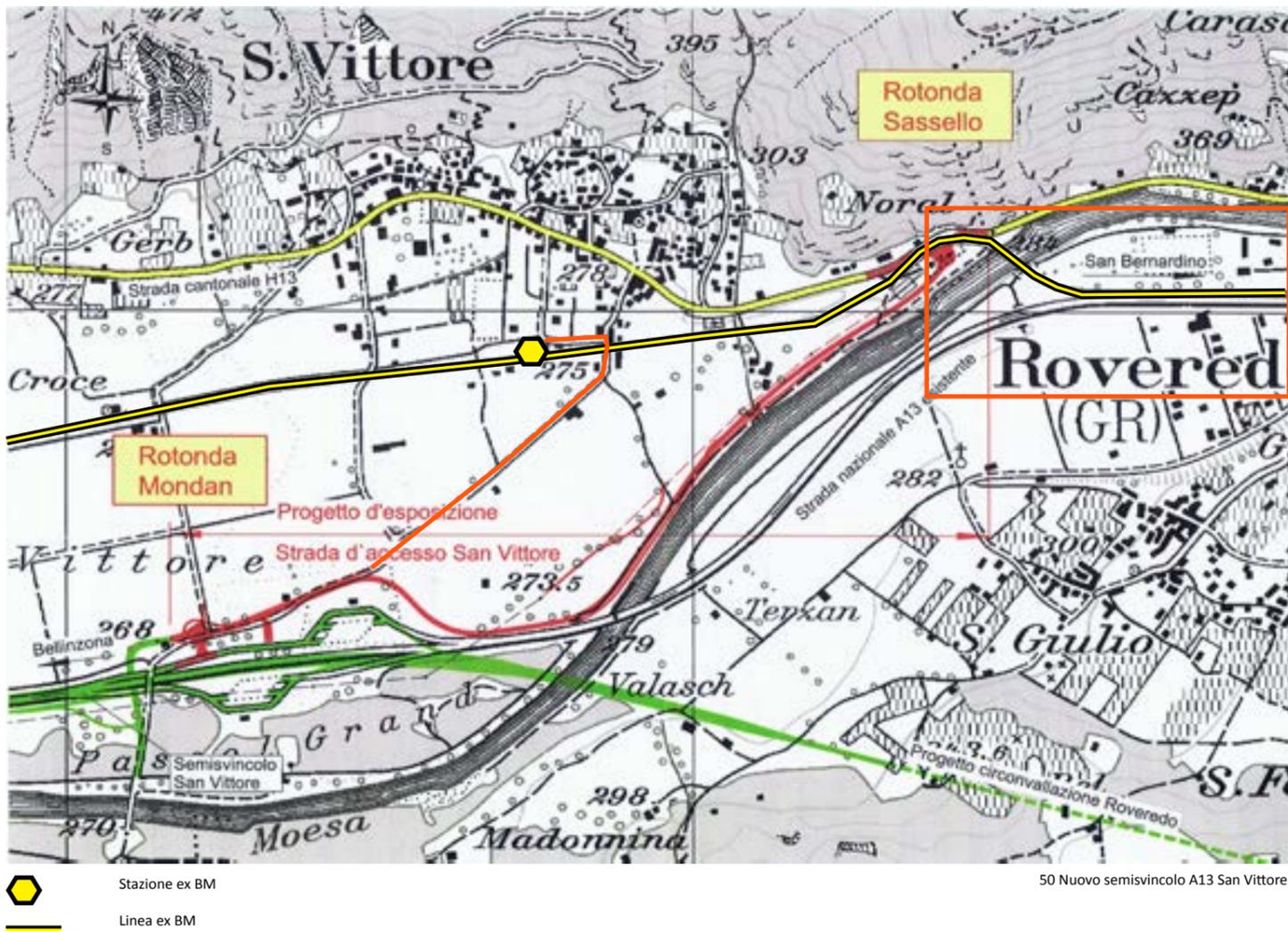
49 Piano direttore regionale 14/15.303: Traffico non motorizzato



4.5 La ricucitura di Roveredo

La circonvallazione di Roveredo comporta, oltre allo spostamento della A13 in galleria e lo smantellamento del vecchio percorso, la ricucitura dell'abitato con rifacimenti del tracciato e altri interventi. Interessano direttamente il progetto BM, oltre alla ricucitura, il nuovo semisvincolo e le strade di accesso nella zona di San Vittore.

- Una strada congiungerà in modo diretto la stazione di San Vittore al nuovo semisvincolo.
- Al Sassello sarà realizzata una rotonda quale raccordo fra la strada d'accesso al semisvincolo, la strada cantonale e un nuovo ponte per mezzi motorizzati da e per Roveredo.
- Il percorso per la mobilità lenta aggirerà il semisvincolo sull'esterno e resterà collegato a Grono attraverso i due storici ponti ferroviari a est e a ovest di Roveredo.
- L'area liberata dall'ex linea e dalla strada nazionale ospiterà la nuova strada di quartiere che accosterà sulla larghezza di 8 m il traffico motorizzato (30 km/h), la ciclopista e il percorso pedestre.
- Alcune piazze, due aree verdi e un autosilo sotterraneo con circa 150 parcheggi contribuiranno a dare attrattiva e vivibilità al percorso e all'abitato.



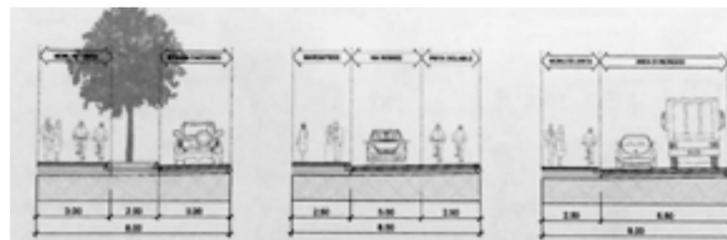
50 Nuovo semisvincolo A13 San Vittore



51 Concetto urbanistico per la ricucitura dell'abitato di Roveredo: Roveredo ovest



52 Concetto urbanistico per la ricucitura dell'abitato di Roveredo: Roveredo est



53 Concetto urbanistico per la ricucitura dell'abitato di Roveredo: strada di quartiere, ripartizione della carreggiata



54 Definizione delle superfici d'uso per mezzo di un disegno preciso della pavimentazione. Sistemazione del nucleo storico di Cerea, Italia

4.5.1. Predisposizione al turismo industriale

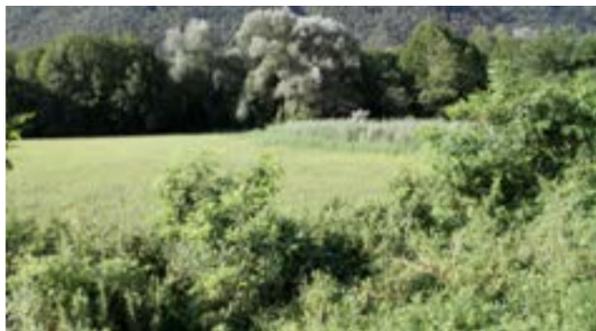
Il tratto di linea BM che percorre il Piano di San Vittore è assolutamente interessante

- per le caratteristiche di manufatto (rilevato perfettamente conservato con ponticelli e canali per il deflusso delle acque)
- per l'ambiente che attraversa (palude, canneto, prato, selva)
- per il paesaggio che propone (Motta di Monticello, valle Traversagna, chiesa di Santa Croce, i loggiati della Ca del Gerb, la Torre di Pala)
- per le possibilità gastronomiche e di svago offerte specialmente dai grotti

Se nel prossimo futuro la zona assumesse un più marcato intenso carattere di zona industriale di qualità, ciò non implicherebbe necessariamente una perdita di attrattività del tracciato.

Al contrario, se sfruttato intelligentemente in sinergia con le imprese della Bassa valle, potrebbe rivelarsi il mezzo per impostare un modernissimo turismo industriale in grado di combinare mobilità lenta, gastronomia, paesaggio, visita agli stabilimenti, incontri e convegni.

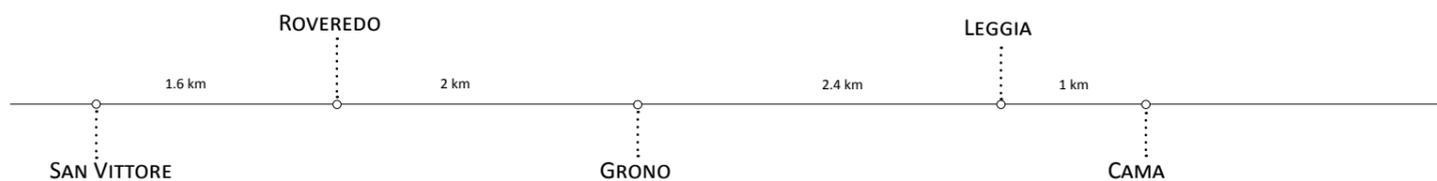
In questo senso potrebbe rivelarsi di grande interesse anche il prolungamento del percorso sul tratto di linea ancora esistente da Cama verso i Piani di Verdabbio, dove la vecchia Ferriera potrebbe rappresentare un punto d'indubbio interesse.



55 San Vittore. prato, canneto, selva



56 San Vittore. Tracciato nella zona industriale.



57 San Vittore. Chiesa di Santa Croce



58 San Vittore. Ca del Gerb



59 Piani di Verdabbio. Tratta venduta a privati e interrotta



60 Piani di Verdabbio. Edificio della ex ferriera. A destra canale delle turbine



61 Grono-Roveredo. Zona industriale e tracciato BM



62 Piani di Verdabbio. La Ferriera Belloli.

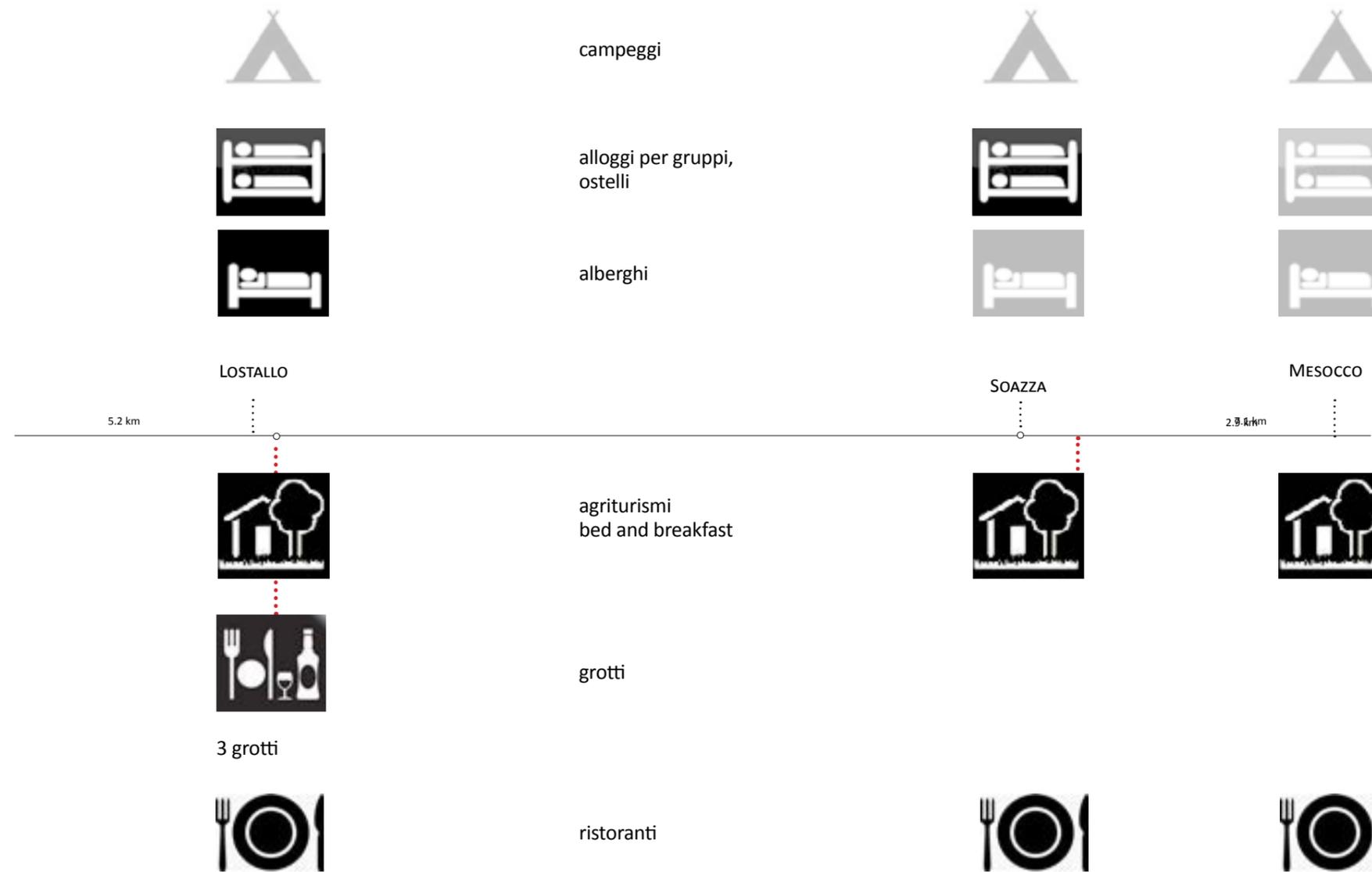
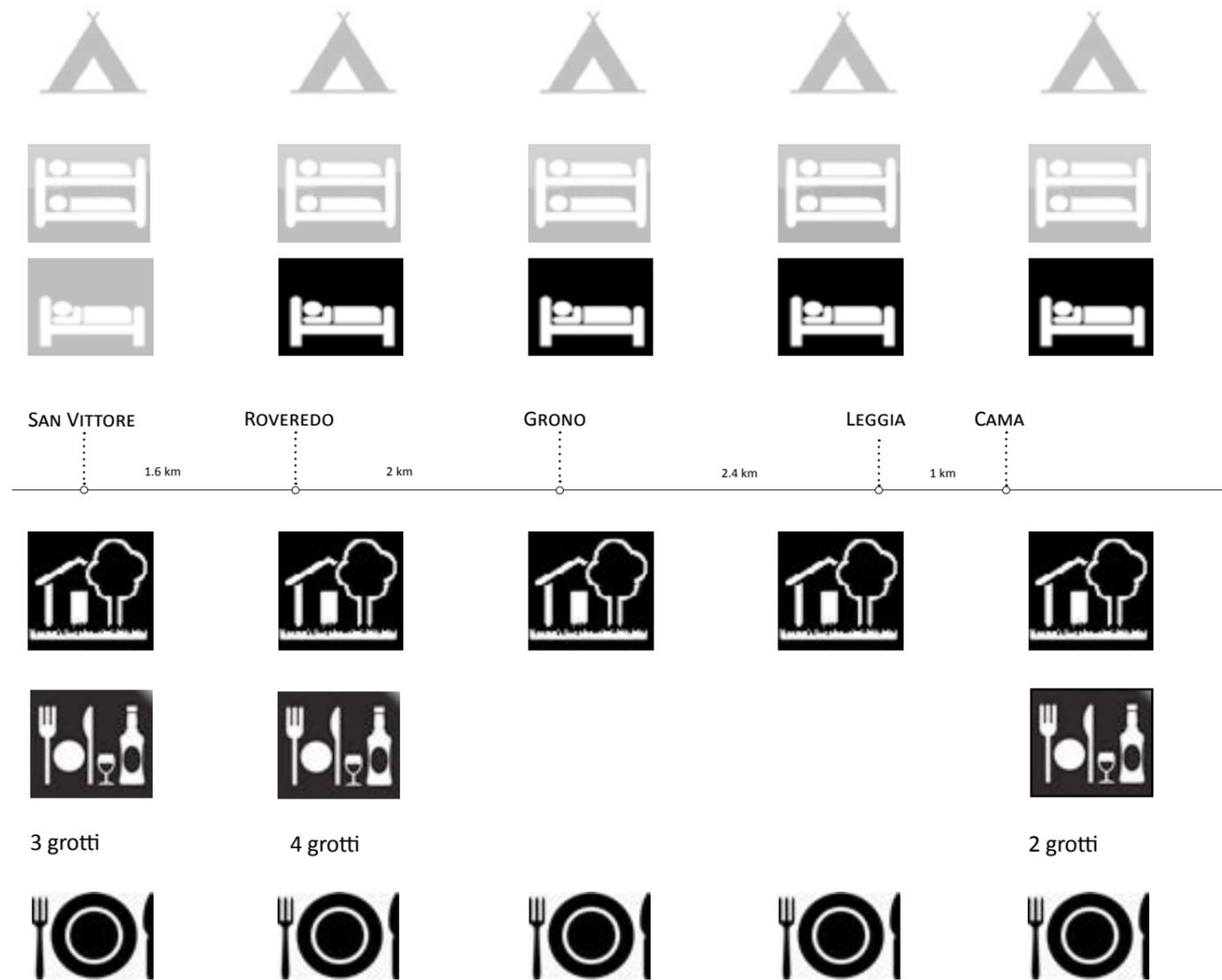
4.7 Le strutture di accoglienza

Considerando solo le strutture di accoglienza che si trovano sul fondovalle nelle località in cui passa la linea BM risultano:

- alberghi: Roveredo, Grono, Cama, Lostallo
- alloggi per gruppi, ostelli: nessuno
- campeggi: nessuno
- B&B e agriturismi: San Vittore, Grono, Cama
- ristoranti: in ogni località
- grotti (intesi come strutture tradizionali dotate di cantina con fiadiré): San Vittore, Roveredo, Cama, Lostallo
- caffè, bar: in ogni località.

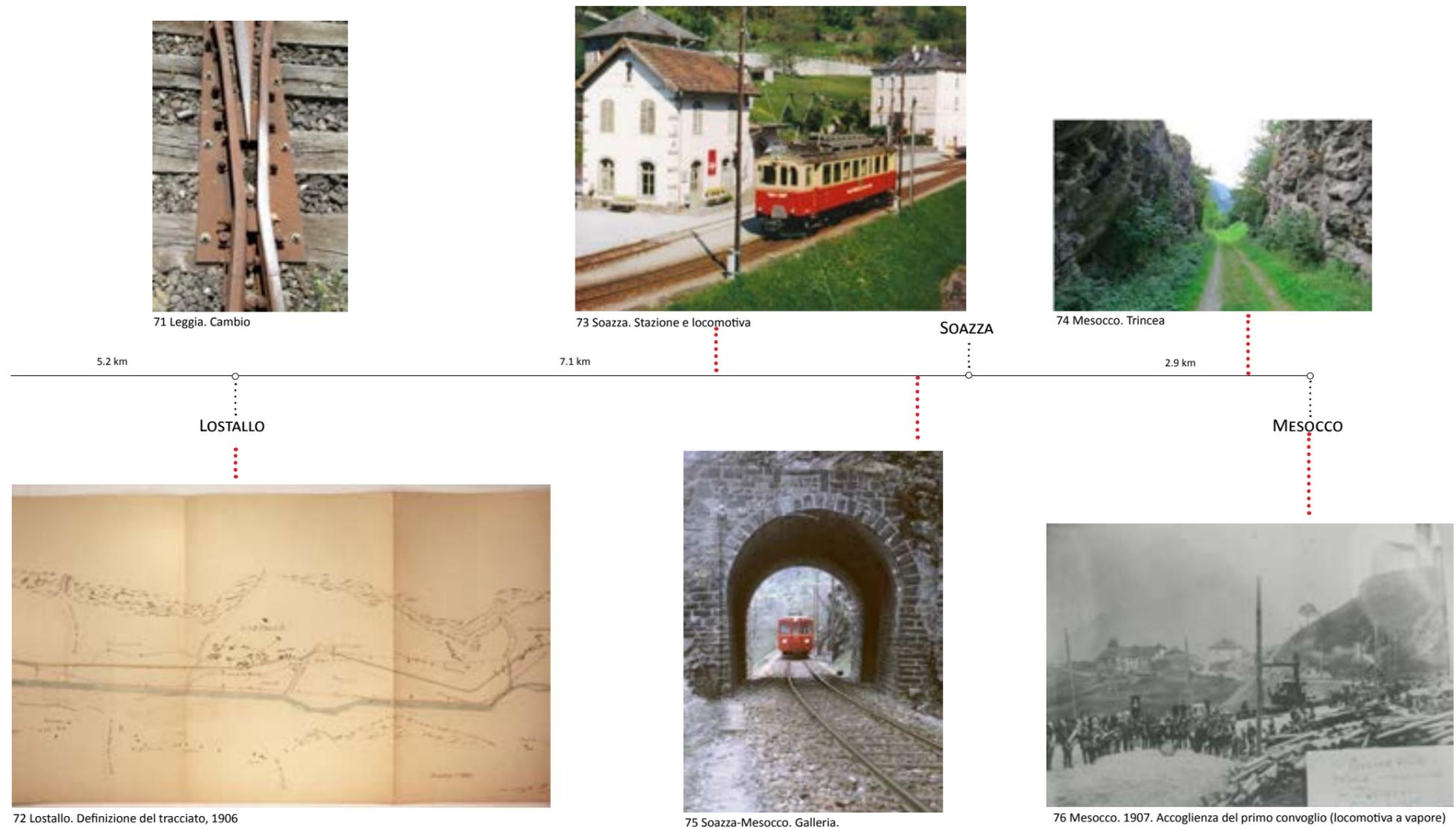
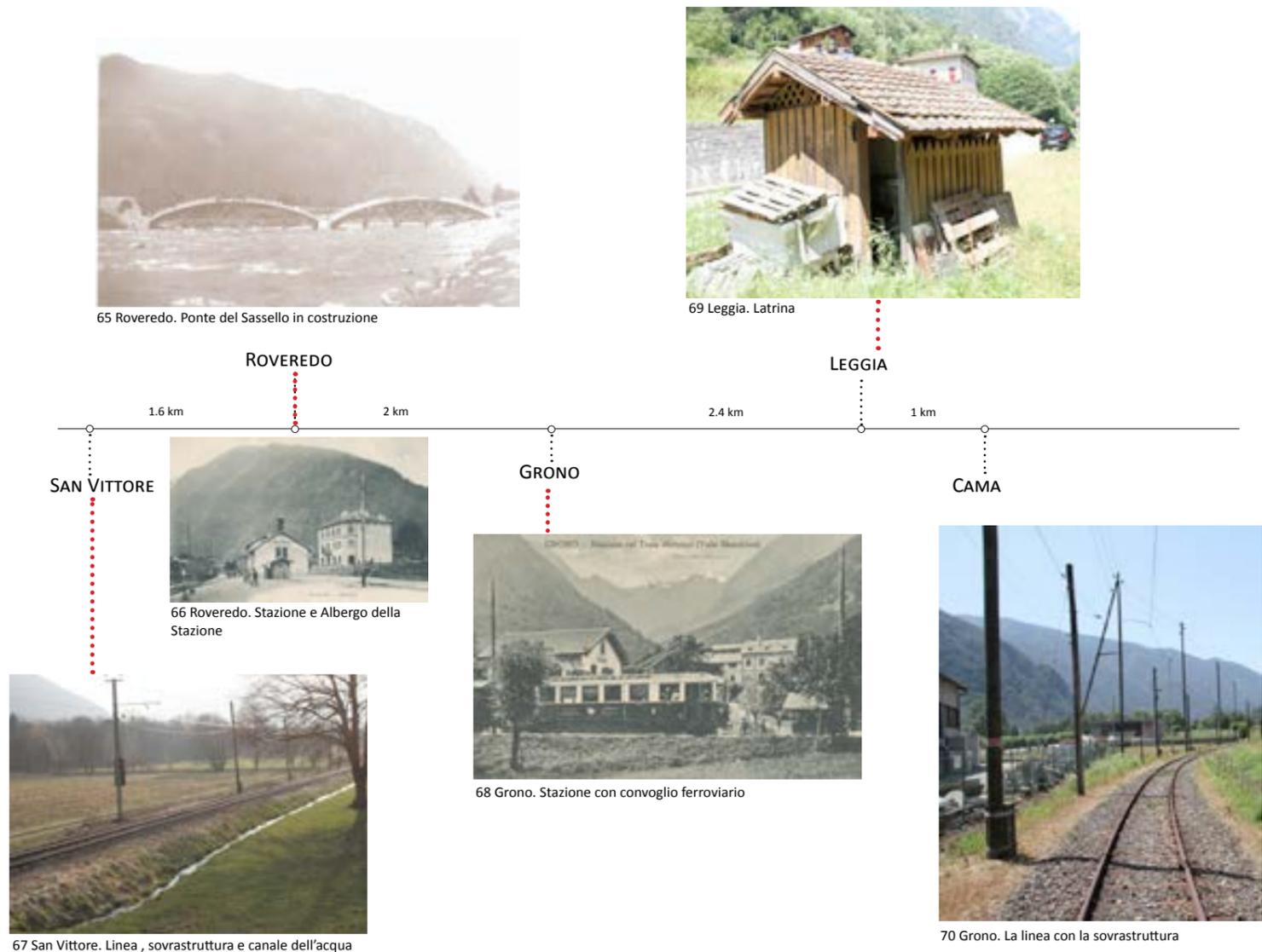
Conclusione: nella zona della linea BM scarseggiano essenzialmente strutture per il pernottamento: alberghi, alloggi per gruppi, ostelli, campeggi.

Sprovvisi di possibilità di alloggio risultano attualmente gli abitati di San Vittore e Mesocco.



4.8 I punti d'interesse per la tecnica e la storia ferroviaria

- Il tema della linea ferroviaria in senso stretto offre molteplici argomenti che a livello storico, tecnico e sociale possono essere presentati in modo interessante agli utenti.
- Il tracciato di per sé rappresenta un complesso di attrattive per il pubblico degli appassionati, ovvero segmento di mercato turistico di nicchia facilmente fidelizzabile. La linea stessa, il suo tracciato, i suoi elementi più appariscenti come le rilevate, le trincee, i ponti, i viadotti, le gallerie, i muri, i binari, i deviatori, i pali, i segnali, i passaggi a livello, oppure le stazioni, i viali di collegamento alla strada cantonale, gli scambi, sono tutti elementi che almeno in una stazione dovrebbero essere conservati come testimonianze della vecchia ferrovia.
- Naturalmente questi elementi per acquistare attrattiva andrebbero integrati con le opportune informazioni, la storia, la funzione e il vissuto della ferrovia espressi per immagini, testi, filmati (collaborazione con il gruppo SEFT).
- Per il momento, sempre nell'ambito del progetto BM, a titolo sperimentale è stato munito l'intero percorso con la guida multimediale georeferenziata che spiega questi aspetti tecnici.



4.9 Il tracciato come percorso naturalistico

L'idea di un sentiero didattico lungo il tracciato della ferrovia mesolcinese rappresenta un'ottima opportunità per proporre agli escursionisti la scoperta della natura e della cultura caratteristiche della valle.

La passeggiata potrebbe essere realizzata con postazioni interattive, che offrono informazioni, spunti e curiosità su flora, fauna, paesaggio.

Il tracciato sassoso attraversa ambienti naturali molto variati: zone umide con canneto (*Pragmites australis*), paludi, zone mesofile e ruderali (*allium carinatum*), prati fioriti (garofani, ambrette, salvia), pascoli secchi, vigneti, terrazzamenti, siepi, castagneti, canali, gallerie, trincee, argini, muri a secco, fornaci, alberi di vario tipo. Così l'escursionista entra in contatto con vegetali di vario tipo, alberi come noci, salici, aceri, cornioli, tigli, roveri, castagni, gelsi, arbusti come la Rosa canina, l'olivello spinoso, piante ruderali come la *Saxifraga cotyledon* e naturalmente con insetti, rettili e animali di ogni tipo: farfalle come la bella *Minois dryas*, uccelli come l'upupa, ecc.

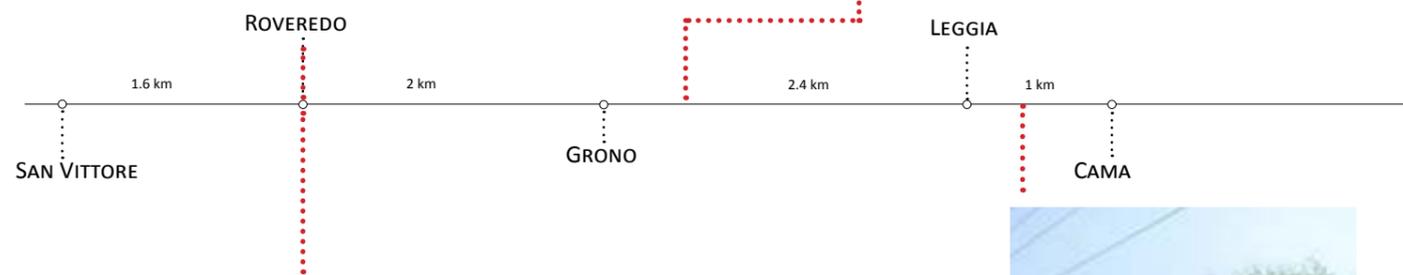
Un cenno speciale tocca alle zone golenali lungo il tracciato che sono inserite nell'inventario come d'importanza nazionale. In esse vive una straordinaria varietà di specie: piante, farfalle, libellule, cavallette, anfibi, uccelli e pesci.



77 Grono. Riserva golenale Pascolett



79 Grono. Prato fiorito con diversi alberi di noce



78 S.Vittore. Canneto (*Pragmites australis*)



80 Vigneto a pergola, salice e gelso



82 Mesocco, Vallascia. Pascolo secco con varie specie di farfalle. Qui la *Minois dryas*



81 S. Vittore. *Allium carinatum* (aglio delle streghe) ai margini del tracciato



83 Sulle rocce della trincea ci sono felci come l'*Asplenium trichomanes* e altri

4.10 Il tracciato come percorso paesaggistico

La linea è stata costruita dove possibile su demanio pubblico (argini della Moesa, pascolo per evitare costi), ciò favorisce l'osservazione del paesaggio vicino e lontano.

Lungo il percorso sono ben visibili:

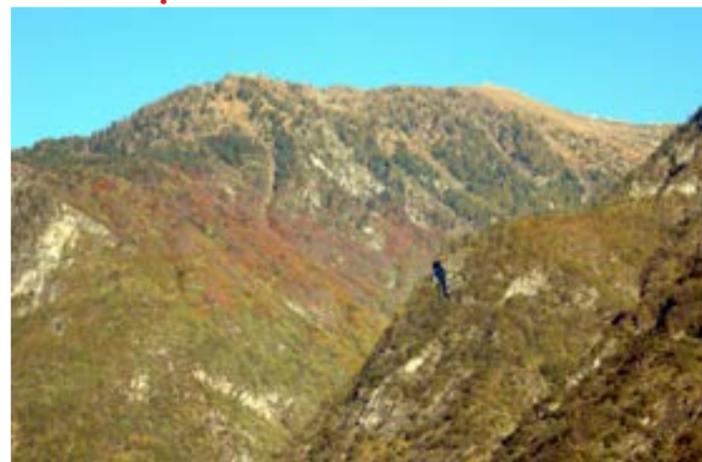
- Terrazzamenti che si distinguono specialmente in terrazzamenti sottomurati (permettono la gestione di campi e vigneti sui fianchi scoscesi) e in ciglioni (ripiani bordati da scarpate erbose).
- Boschi. Ben visibile a Roveredo, sul versante sinistro, al di sopra della fascia castanile il dominio del faggio (*Fagus sylvatica*). Tra San Vittore e Soazza ben presente è il castagneto (castagni monumentali), a Mesocco a ovest del castello c'è un querceto relitto, con specie d'insetti molto rari, sul versante sinistro invece domina un estesissimo tiglieto (*Tilia cordata*).
- Molto interessante nella media valle è la zona di 390 ettari consumati da un furioso incendio, in cui ora cresce un bosco pioniere dominato dalla betulla.
- Il paesaggio della valle è marcato soprattutto da una serie di luoghi che hanno subito la violenza di colate di fango, crolli di roccia, valanghe, alluvioni. Si tratta di presenze che raccontano meglio di altre la storia di questo paesaggio.



84 San Vittore, Dro Bass. L'esotico aliante sta soppiantando il locale castagno.



86 Verdabbio. Zona vittima dell'incendio del 1997: dominio della betulla



85 Riserva forestale della Val Leggia e Cama. Dal basso castagneto, querceto, faggeta, abetaia e conifera



87 Lostalloy. Frane



90 Mesocco. Motella. Querceto millenario



88 Soazza. Castagneto



89 Soazza. Lom-Dang. Terrazzamenti restaurati

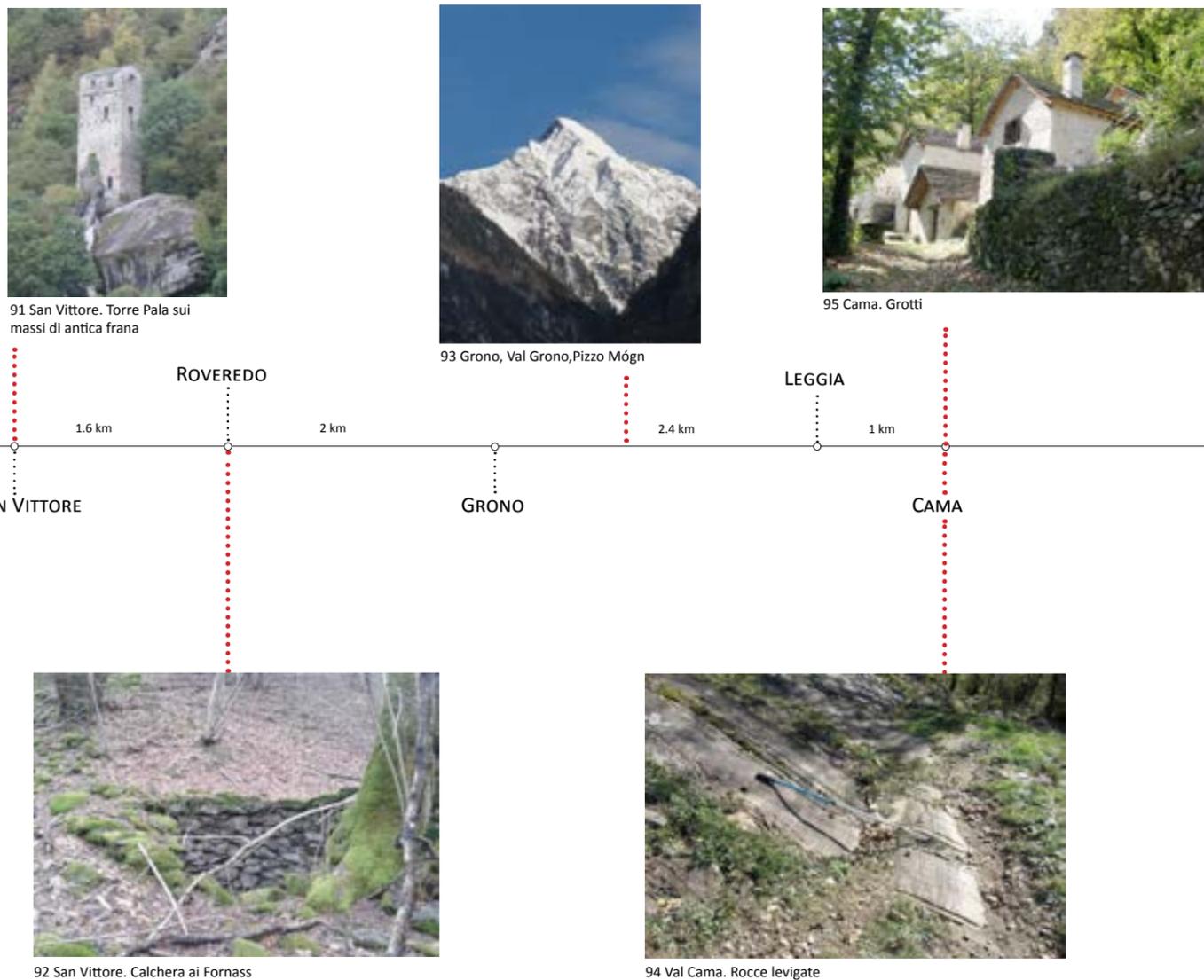
4.11 Valorizzazione del geopatrimonio

La geologia e la geomorfologia, oltre ad essere poco prese in considerazione nelle politiche di protezione della natura, del paesaggio e del patrimonio (Stuber, 1997, Reynard, 2005 e 2001), sono anche poco conosciuti dal grande pubblico (Reynard et al. 2001).

Eppure esse stanno alla base delle forme e dei processi che avvengono sulla superficie terrestre e sono quindi fondamentali per la ricchezza naturale e culturale presente sul territorio.

Dal tracciato della ferrovia o a poca distanza si possono osservare o visitare:

- Le calchere, antiche fornaci per la preparazione della calce (specialmente San Vittore, Roveredo, Mesocco)
- Affioramenti e testimonianze (per esempio i mocc) di pietra ollare (Norantola, Verdabbio, Soazza)
- Massi incisi (come il sass de l'angel (Lostallo) o il Sasso lombardo (Mesocco), che ha il più alto numero di incisioni in Svizzera (Mesocco)
- I corsi d'acqua, molti dei quali sfruttati per l'energia idroelettrica, sono elementi fondamentali del paesaggio del Moesano. Il tracciato BM accompagna il fiume Moesa per buona parte della sua lunghezza. Cascate ancora naturali e degne di attenzione sono le cateratte di Groven (Lostallo) e del Rizeu (Mesocco), dislivello di circa 550 metri .



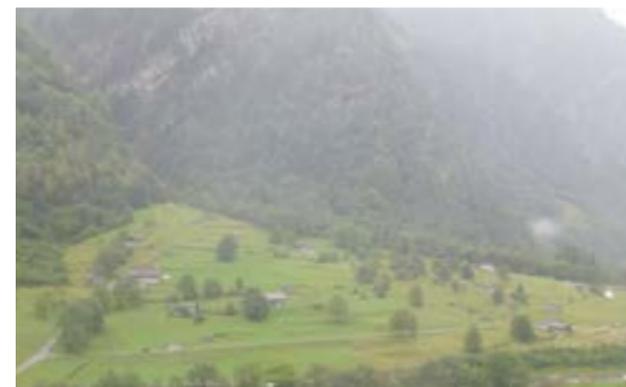
96 Lostallo. Sass dell'Angel



99 Soazza. Lavorazione della pietra ollare



100 Mesocco. Castello. Verrou glaciale



97 Soazza. Cono di deiezione della valle della Forcola



98 Mesocco. Cateratte del Rizeu



101 Mesocco. Successione di soglie glaciali

4.12 Valutazione complessiva

4.12.1. In generale

Per la rivitalizzazione e valorizzazione delle stazioni BM è di cruciale importanza la trasformazione della ex linea ferroviaria in percorso per la mobilità lenta

L'itinerario si presenta qualitativamente di ottimo livello.

Ha le caratteristiche di:

- tragitto indipendente (non abbinato alle strade con traffico motorizzato) sul 95% del percorso
- tragitto esterno agli agglomerati, ad eccezione di Roveredo, Lostalio, Cabbio.
- raccordo breve delle stazioni con abitati e fermate dei trasporti pubblici.

È caratterizzato inoltre da:

- attrattive ambientali e culturali notevoli
- sicurezza e percezione di sicurezza ottime su tutto il percorso
- pochi attraversamenti di strade
- buona interconnessione con la rete di sentieri.
-

Per chi viaggia in bicicletta ed e-Bike, tra Cama e Mesocco, è consigliabile il percorso cilabile n°6.

4.12.2. Opportunità

Trasformazione della tratta Castione-Cama in percorso per la mobilità lenta con la possibilità di combinare pista ciclabile e percorso pedestre, come da Piano Direttore Cantonale.

Questo percorso per la mobilità lenta serve a due tipi di fruitori:

- scolari e pendolari (come da Piano direttore cantonale per la mobilità lenta)
- turisti.
-

Le stazioni costituiscono i luoghi di sosta che propongono:

- informazione (per esempio, indicazioni riguardo esercizi pubblici e attrattive)
- ricarica per e-Bike
- ristoro (specialità in collaborazione con i ristoranti del luogo)
- spogliatoio
- area picnic.

Tra Cama e Mesocco il percorso abbisogna di pochi interventi sostanziali, ma di continua manutenzione.

4.12.3. Attrazioni

Il percorso

- costeggia biotopi di importanza nazionale, come la riserva golenale del Pascolett e di Rosera, ma attraversa molti altri ambienti interessanti come la zona paludosa dopo il confine cantonale, le zone vignate, i castagneti, un querceto, pascoli secchi
- per gran parte della lunghezza offre un'ottima vista paesaggistica (versanti, montagne)
- è vicino ai villaggi così da favorire la visita delle attrattive culturali locali
- dal punto di vista della geomorfologia offre situazioni molto interessanti come zone alluvionali, zone di frana (grotti), zone terrazzate, massi incisi, affioramenti rocciosi, cascate, ecc.
- presenta interessanti manufatti di tecnica ferroviaria come i ponti, le gallerie, ex passaggi a livello, segnali, ecc.

4.12.4. Attività di supporto

Punti forti

- Supporto con sistemi multimediali plurilingue di accompagnamento del turista basati su inventari culturali e naturalistici.
- Organizzazione di escursioni
- Organizzazione di pacchetti turistici
- Pacchetti in abbinamento con le offerte dei trasporti pubblici
- Servizi medici e farmacie a breve distanza
- Stazioni con rimando.

Punti deboli

- falle nella trasmissione dati

4.12.5. Castione-confine cantonale

- Percorso in gran parte esterno agli agglomerati
- Su gran parte del percorso assenza di traffico motorizzato
- Raccordo breve con abitati e fermate dei trasporti pubblici
- Larghezza della strada attuale 3 m, massicciata 3.5 m, possibile allargamento 4.50-6.00 m.
- Pendenza regolare intorno allo 0.2%
- Rivestimento di superficie di alta qualità
- Dotazioni tecniche: ponti, parapetti, accorgimenti per il deflusso delle acque
- Esercizio, manutenzione e pulizia tratta (struttura, segnali, vegetazione): la responsabilità compete agli enti pubblici del canton Ticino.

4.12.6. Confine-Cama

- Percorso in gran parte esterno al paese, ma che attraversa la zona industriale
- Su gran parte del percorso assenza di traffico motorizzato
- Raccordo breve con abitati e fermate dei trasporti pubblici
- Punti critici: alcuni incroci con strade agricole, un accostamento alla carreggiata della strada cantonale in prossimità della stazione di Leggia, il superamento dell'ex passaggio a livello di Cama (poca visibilità)
- Larghezza della strada attuale: 3 m, massicciata 3.5 m, possibile allargamento 4.50-6.00 m
- Pendenza minima e regolare intorno allo 0.2%
- Struttura massiccia e accorgimenti tecnici di buona qualità. Particolarmente curate e funzionali le opere relative al deflusso delle acque
- Esercizio, manutenzione e pulizia (struttura, segnali, vegetazione): da definire
- Ottime possibilità di sinergie con le industrie del Piano di San Vittore per attivare il turismo industriale
- Concorrono alla sistemazione la Ferrovia Retica, il Cantone dei Grigioni e la Confederazione

4.12.7. Ricucitura Roveredo

- Percorso in gran parte nel cuore del paese come pista ciclabile e marciapiede nell'ambito della ricucitura di Roveredo
- Segnaletica necessaria: minima
- Pendenza regolare intorno allo 0.2%
- Esercizio, manutenzione e pulizia tratta (struttura, segnali, vegetazione): comune di Roveredo
- Larghezza della strada 8 m. Accanto alle corsie per il traffico motorizzato corrono la pista ciclabile e il marciapiede
- Ponti sulla Moesa (Sassello e ponte in zona palazzo Trivulzio) di grande attrattiva
- Nell'abitato possibilità di acquisti, auto-silo

4.12.8. Da Cama a Mesocco

Alcuni tratti di questo percorso non sono più agibili (costruzioni, depositi, prato). Dunque bisognerà far capo in alcuni punti a itinerari alternativi, precisamente:

- Da Cama si segue la Via San Bernardino che, attraversato il ponte a Norantola, corre sulla sinistra della Moesa.
- A Sorte ci si sposta di nuovo sulla destra della Moesa e si riprende la linea BM che si segue fino a Boffalora con una breve deviazione a Cabbio.
- A Boffalora si lascia la linea BM e in concomitanza con la Via San Bernardino ci si sposta sulla riva della Moesa. Questo fino al Pont del Sass dove si riprende la linea BM fino a Mesocco.

Chi ha la bicicletta o l'e-Bike fra Cama e Mesocco segue il percorso ciclabile n° 6.

5 Le stazioni

5.1 La coerenza formale degli stabili

Questo capitolo si occupa soprattutto degli stabili e dell'area circostante con tre obiettivi:

- rilevarne le caratteristiche e lo stato tramite un approccio analitico
- proporre soluzioni pratiche per il restauro e il ripristino in funzione dell'abitabilità e dell'uso in ambito turistico
- proporre soluzioni di tipo urbanistico atte a ricollegarli alla realtà insediativa dei singoli villaggi.

Per 70 anni la Ferrovia Bellinzona-Mesocco costituì una presenza viva, utile e importante. Nonostante i problemi finanziari che hanno caratterizzato le diverse fasi della sua storia, essa ha lasciato un'impronta notevole soprattutto nell'ambito socio-culturale e nel contesto urbanistico.

Gli spazi intorno alle stazioni hanno vissuto periodi di regolare, a volte intensa frequentazione. Lungo i viali alberati di accesso circolava un viavai di persone, di carrozze, di carri carichi di legna, legname, pietre, prodotti della terra. Più tardi a carri e carrozze subentrarono biciclette, automobili e autocarri. Poi quella frequentazione regolare si affievolì e finì.

Si sono conservati questi edifici tutti improntati allo stesso schema compositivo che conferisce alla vecchia linea una precisa personalità e una coerente unità.



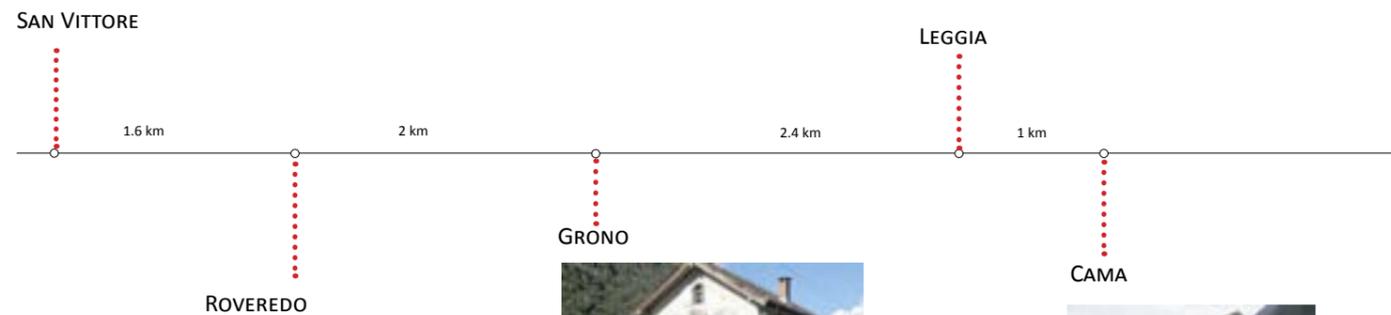
104 San Vittore. Lo stabile si trova in condizioni critiche: segni di degrado e copertura provvisoria.



107 Leggia. L'edificio è stato rinnovato completamente. Ospita un'abitazione e locali da esposizione.



110 Soazza. All'edificio è stato aggregato un nuovo grande volume a formare il Centro culturale di Circolo. Il complesso ospita la Biblioteca regionale, la Biblioteca comunale, l'ufficio dell'Associazione Pgi, una sala multiuso e spazi espositivi



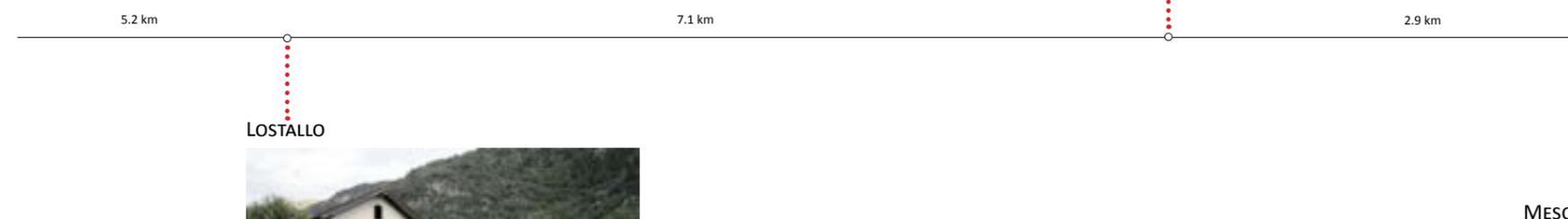
105 Roveredo. L'edificio della stazione è stato abbattuto al momento della costruzione della A13



106 Grono. L'edificio è ancora abitato, ma necessita di interventi sostanziali. Alla facciata meridionale è anteposto un pergolato.



108 Cama. Il piano terra della stazione è sfruttato come deposito, mentre il primo piano viene occupato saltuariamente da associazioni comunali per riunioni o attività di svago



109 Lostallo. L'edificio è ancora in buono stato. Nei suoi locali è installato un ufficio tecnico privato.



111 Mesocco. Lo stabile della stazione è abbandonato e versa in uno stato di grave dissesto per cui necessita interventi urgenti. Lo stabile con la rimessa, l'officina e l'appartamento è abitato e utilizzato da un artigiano.

5.2 Le aree delle fermate

Osservando i piani di costruzione originali notiamo come tutte le stazioni sono state disposte fuori paese, quasi appartate rispetto ai nuclei abitati. Questo per fare in modo che il tracciato occupasse il meno possibile il costoso e prezioso terreno agricolo o da costruzione.

A Leggia e a Lostallo furono costruiti appositamente i ripari della Moesa per creare lo spazio e dare sufficiente quota, quindi sicurezza al tracciato e alla stazione. Anzi nella piana di Lostallo e Cabbio la linea stessa costituiva un supplemento di argine alle possibili fuoruscite della Moesa.

Questa ubicazione decentrata, dopo la dismissione della ferrovia, ha favorito l'abbandono delle stazioni che di conseguenza hanno subito un graduale deperimento. Oggi piazzali ed edifici sembrano essere un po' estranei rispetto al resto dell'abitato e sprigionano il fascino un po' malinconico delle cose che hanno perso funzione e utilità.

L'area della stazione deve permettere ai treni di incrociarsi o di fare manovra. Spazio minimo per l'edificio e un binario doppio di 60 metri: 70 metri di lunghezza e 16 metri di larghezza (ca 1120 mq).

A San Vittore e Cama c'era un binario doppio, a Grono, Lostallo e Mesocco un binario triplo.

A Grono e Mesocco inoltre un doppio binario consentiva l'accesso al deposito.



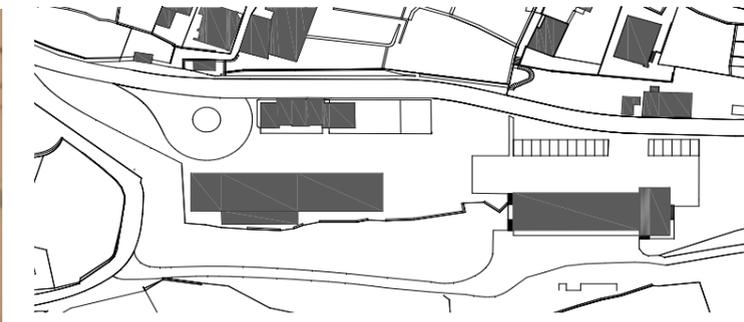
112 San Vittore. Planimetria originaria area stazione, 1906



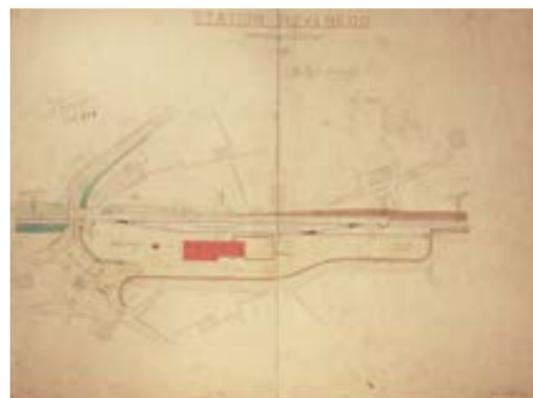
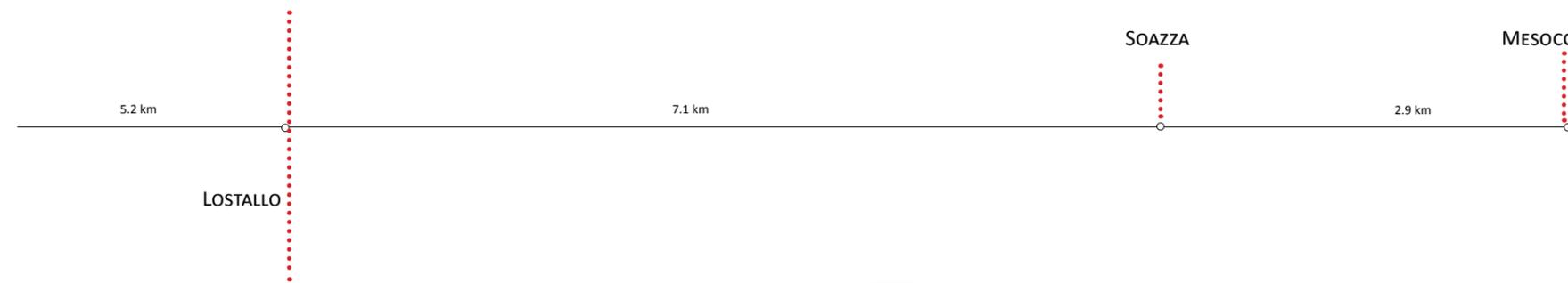
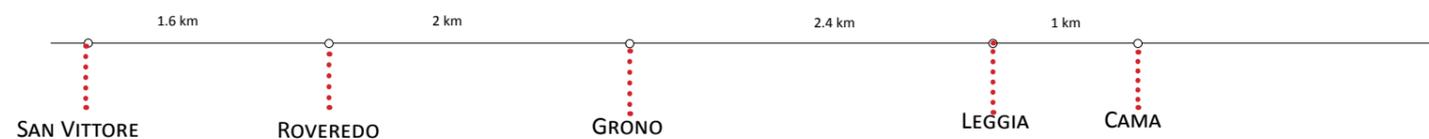
114 Leggia. Planimetria originaria area stazione, 1906



117 Lostallo. Planimetria originaria collocazione stazione, 1906



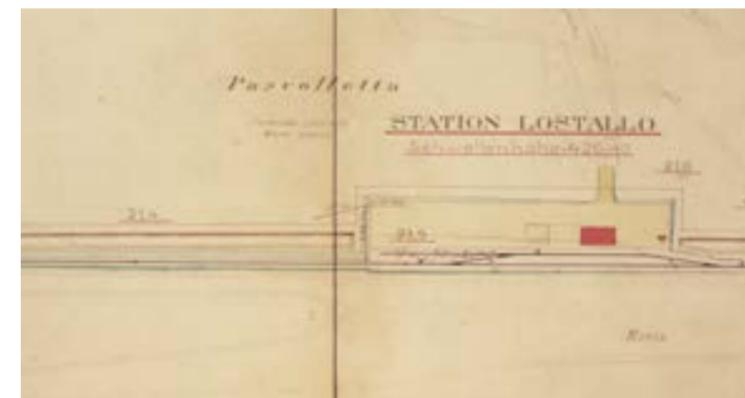
118 Mesocco. Planimetria attuale: pochi i cambiamenti sostanziali rispetto alla situazione originaria



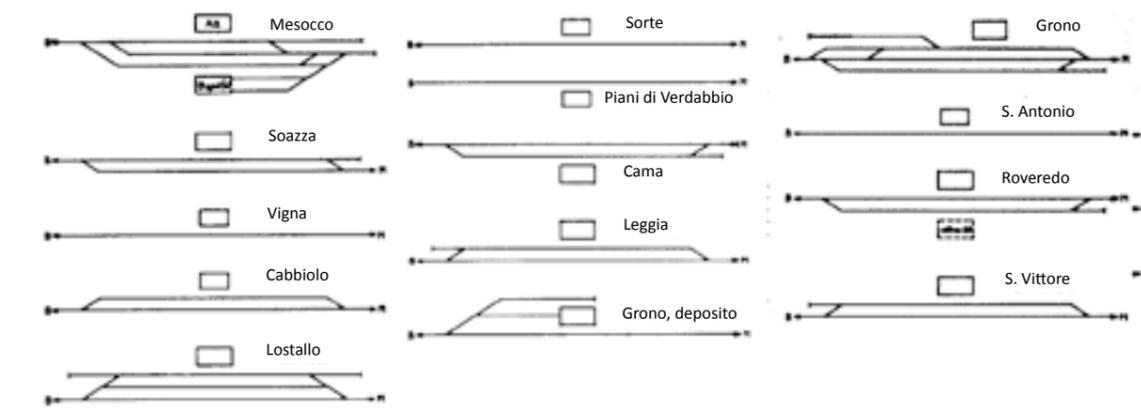
113 Roveredo. Planimetria originaria area stazione, 1906



115 Cama. Planimetria originaria area stazione, 1906



116 Lostallo. Planimetria originaria area stazione, 1906



119 Combinazioni di scambi e binari nelle varie stazioni

5.3 Aspetti costruttivi generali

Inizialmente gli edifici delle stazioni erano costituiti da un corpo principale a due piani e da un corpo secondario (magazzino) posizionato sopra lo zoccolo dello scarico merci.

I muri perimetrali poggiano su fondamenta ad anello.

Una parete interna in legno con sportello separa la biglietteria dalla sala d'aspetto. I muri portanti, di spessore variante fra i 55 cm delle fondamenta e i 45 cm del piano superiore sono in pietra legata con malta di calce e intonacata pure a calce, ciò sia all'esterno che all'interno. In corrispondenza degli angoli è visibile una serie di bugne bocciardate con spigolo rientrante distanziate in altezza di ca. 70 cm.

La soletta del pian terreno è a vespaio.

Al piano cantina un'apertura d'aerazione (due putrelle a doppia T formano l'architrave) si apre su un pozzo luce. Non è chiara la funzione dell'apertura ad arco, visibile accanto agli scalini della piattaforma di carico.

I pavimenti del primo e del secondo piano poggiano su travi longitudinali (18cm/21cm) che scaricano il peso su travetti trasversali (10cm/12cm) disposti in corrispondenza della parete interna e a filo dei muri perimetrali dove si accoppiano alla doppia architrave in legno delle finestre.

L'isolazione fra i due piani è assicurata

da un'intercapedine.

Il colmo del tetto a due spioventi appoggia sui muri perimetrali trasversali e su un colmareccio con arcarecci appoggiato a sua volta sulla parete portante interna. I correntini vanno dalla trave di colmo alla trave dormiente sui muri perimetrali longitudinali.

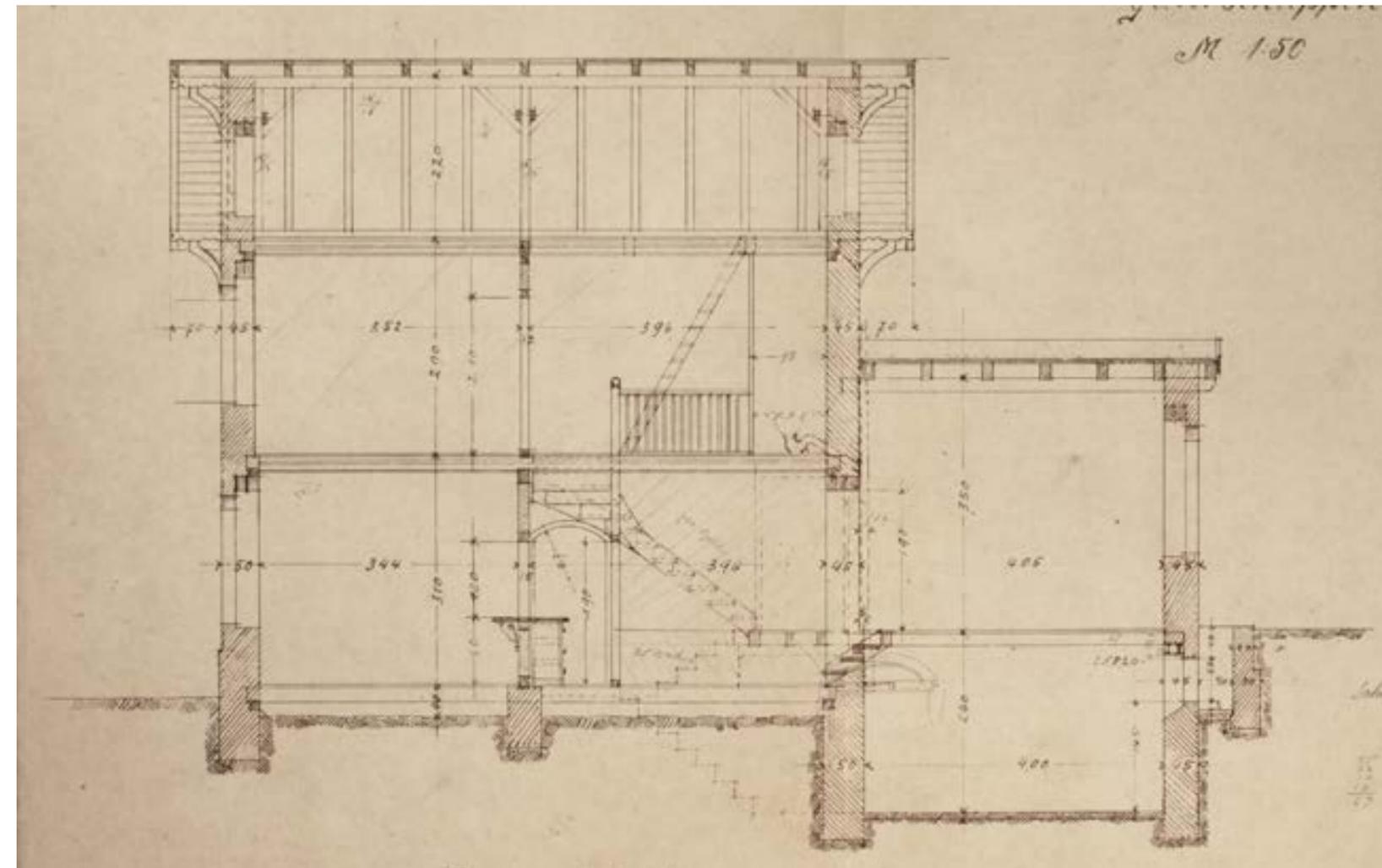
All'esterno appaiono bene in vista le solide lastre di granito lavorato e bugnato (spessore 18 cm - 21 cm) che rafforzano e abbelliscono gli spigoli delle aperture.

Uno dei locali al primo piano è ricavato dalla sopraelevazione in seconda battuta del magazzino. Per questo la sua soletta risulta più alta rispetto a quella degli altri locali.

In alcuni casi (vedi Lostallo) lo sforzo di trovare un compromesso per mantenere la soletta il più in basso possibile è ben visibile in quanto essa si trova ad un'altezza inferiore rispetto all'architrave delle aperture.



120 Soazza. La vecchia stazione



121 Piano originale della sezione longitudinale, di una stazione intermedia

5.4 L'analisi architettonica

5.4.1. Pianta cantina e pianterreno

Nell'ambito del progetto sono state rilevate le misure ed eseguiti i disegni in scala 1:100 (piante, alzati e sezioni). Questi elaborati vengono allegati alla presente relazione come annessi su supporto elettronico.

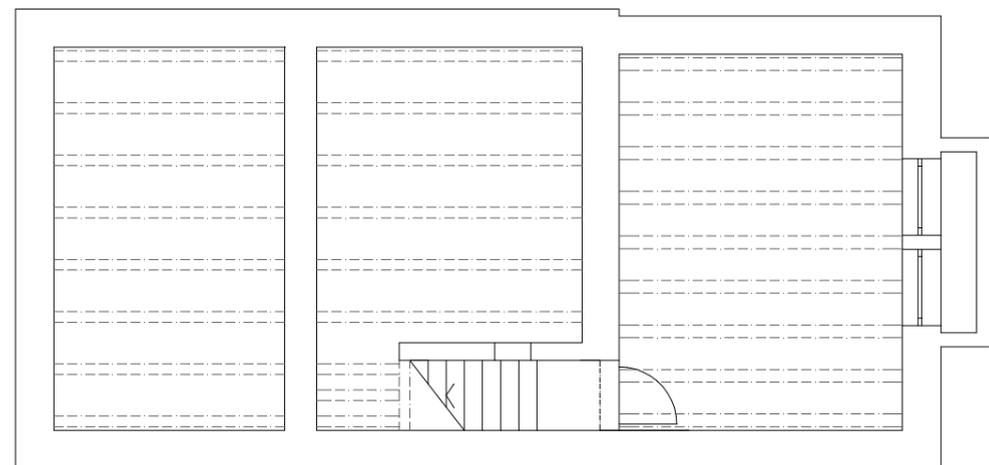
Qui di seguito sono riportati a mo' di esempio i disegni della stazione di Cama che, rispetto alle altre stazioni, ha conservato intatte e in relativo buono stato le caratteristiche originali, così lo sportello e la panchina nella sala d'aspetto.

Una scala appoggiata al muro perimetrale est scende nella cantina cui una finestrella seminterrata garantisce l'aerazione.

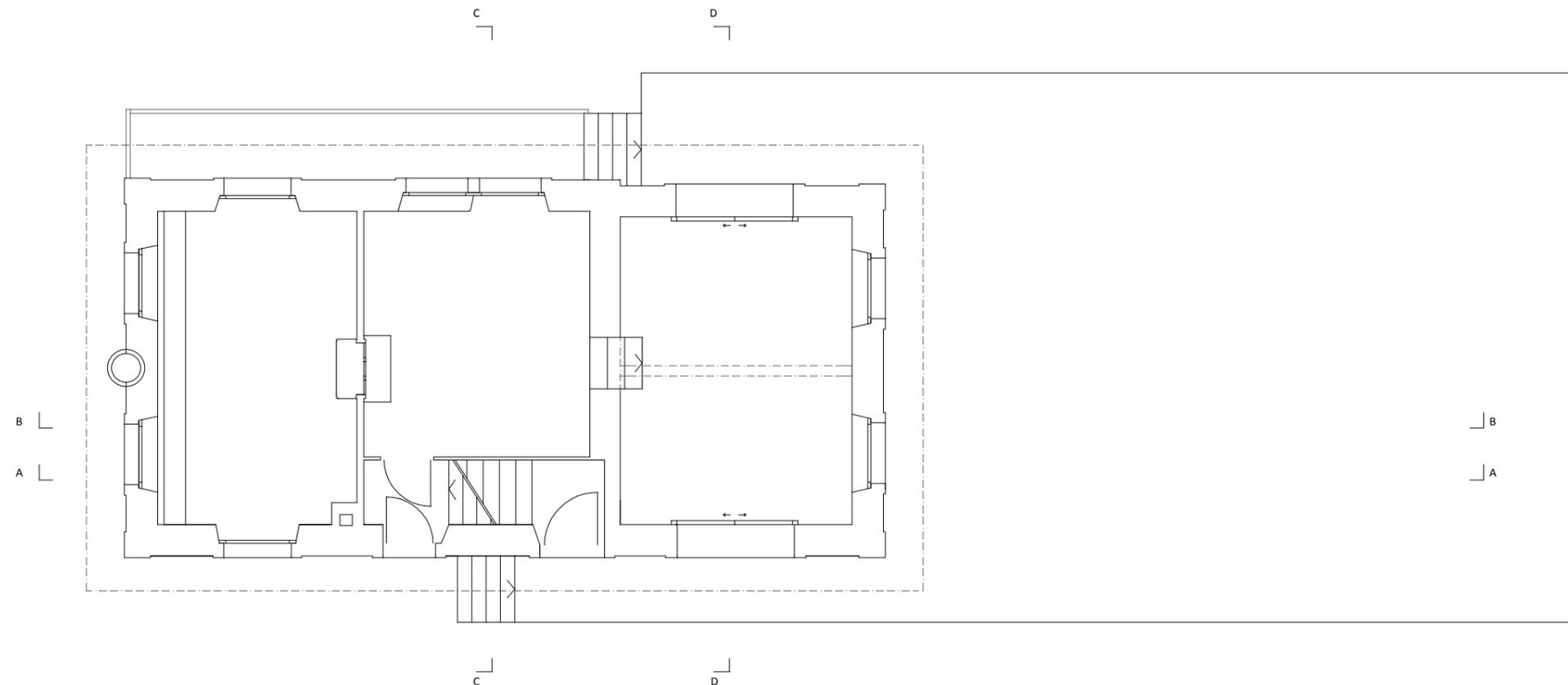
Al piano terra troviamo la sala d'attesa con due entrate, una verso i binari e l'altra verso la strada. Essa è collegata alla biglietteria tramite uno sportello abbastanza piccolo. Accostata alla parete est c'era una stufa a legna in ferro.

Il locale deposito è situato sulla piattaforma di carico, quindi è sopraelevato di 90 cm rispetto al pianterreno.

Nel muro perimetrale sud è inserita una piccola fontana in pietra.



Pianta piano cantina, Cama 1:100



Pianta piano terra, Cama 1:100



5.4.2. Piante primo piano e sottotetto

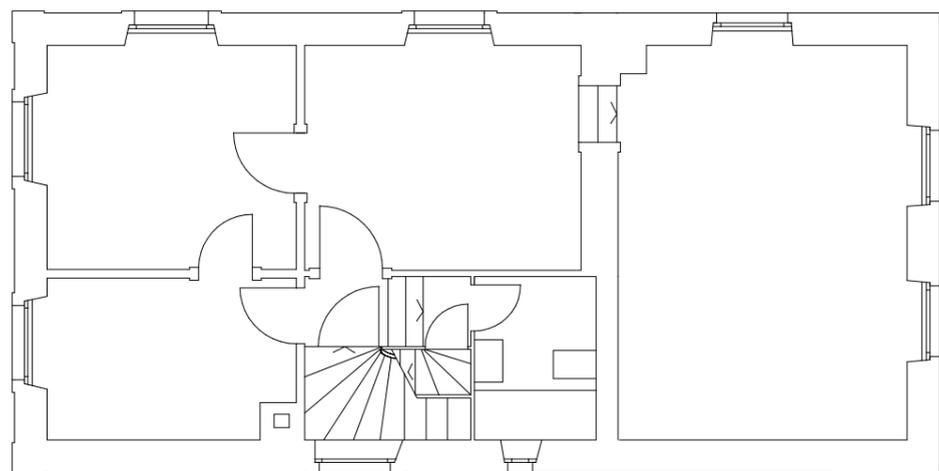
La scala del primo piano accede a un corridoio su cui si aprono i locali del piccolo appartamento.

Nell'angolo sud-est si trovava la cucina con il fornello a legna e camino, in quello sud-ovest la sala da pranzo. Il locale centrale era usato come soggiorno.

Fuorché a Soazza, in tutte le stazioni è stato sopraelevato il deposito in modo da ottenere un locale supplementare.

Tutte le stazioni erano dotate inizialmente di gabinetto ad acqua corrente poi presto ampliato occupando parte del corridoio per trasformarlo in locale bagno (Grono 1908).

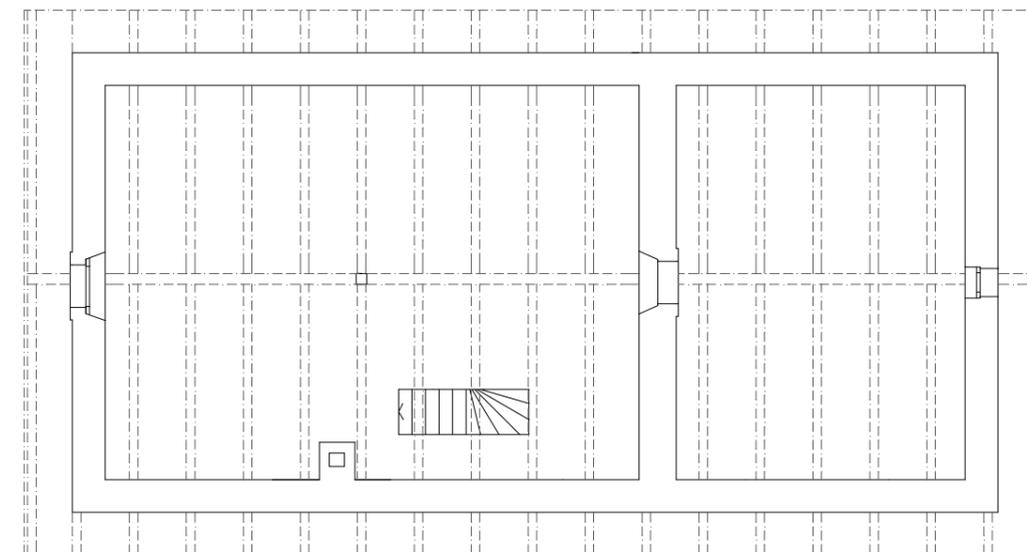
Una stretta scaletta accanto al bagno porta al sottotetto. Questo è suddiviso in due parti per la presenza del muro perimetrale originale contrassegnato dagli stipiti e dall'architrave della vecchia finestra.



Pianta primo piano, Cama 1:100



122 San Vittore. Solaio e travatura del tetto



Pianta piano sottotetto, Cama 1:100



5.4.3. Sezioni A-A e B-B

Le sezioni longitudinali mostrano bene la stretta relazione fra le diverse funzioni della stazione, in primo luogo il rapporto fra la piattaforma e l'edificio.

Diversi mobili sono parte integrante della costruzione e contribuiscono a conferirle caratteri specifici, per esempio lo sportello e la panchina della sala d'attesa oppure all'esterno, la fontanella incassata nel muro.

Sono evidenti anche le soluzioni adottate per limitare e mascherare le differenze di quota in occasione dell'innalzamento del magazzino, per esempio le dimensioni ridotte delle finestre nuove.



Sezione A-A, Cama 1:100



Sezione B-B, Cama 1:100

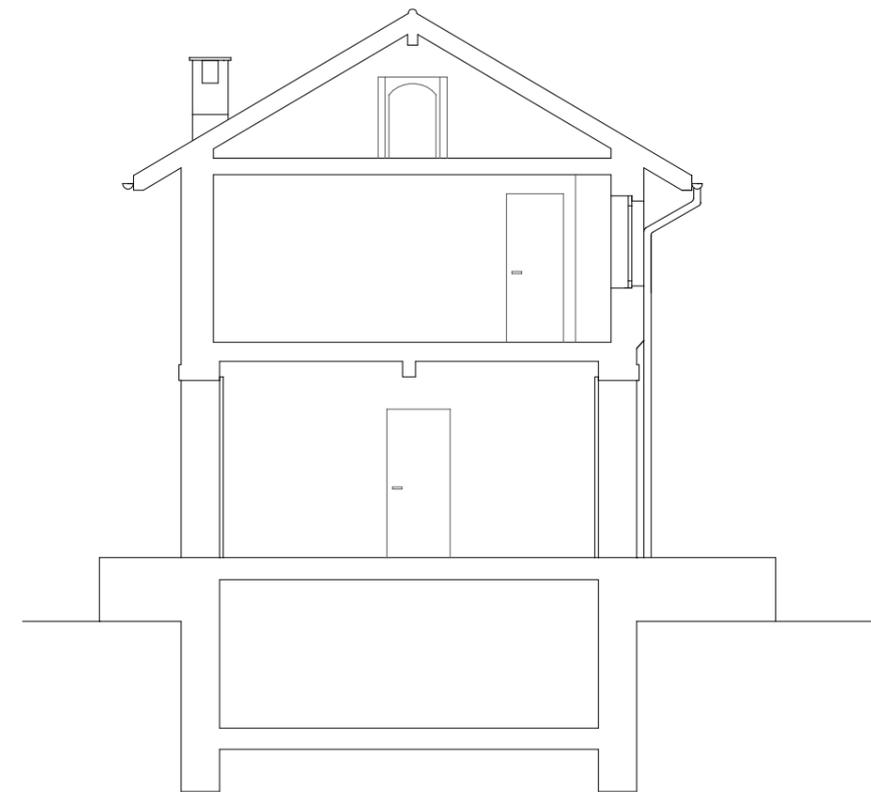
5.4.4. Sezioni C-C e D-D

Anche le sezioni trasversali mostrano il rapporto tra l'edificio e la piattaforma di scarico.

Notevole l'altezza effettiva dello stabile, se rapportata alle dimensioni ridotte degli spazi interni.



Sezione C-C, Cama 1:100



Sezione D-D, Cama 1:100

5.4.5. Prospetto sud ed est

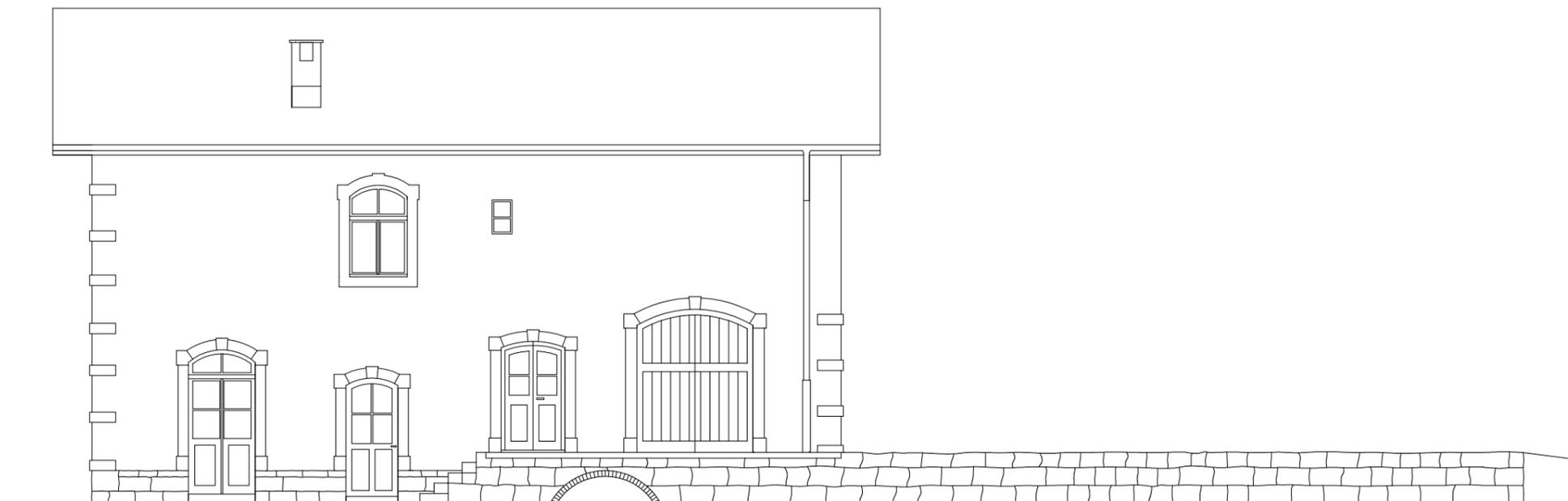
La piattaforma di carico, elevata di 90 cm rispetto al piano dei vagoni, è disposta sul lato nord dell'edificio a Cama, Soazza e Mesocco, nelle altre stazioni è collocata a sud.

Il muro di sostegno è costituito da grossi conci di pietra lavorati mentre gli angoli sono profilati tramite un bugnato bocciardato.

Le aperture delle facciate longitudinali sono tutte di dimensione diversa.



Prospetto sud, Cama 1:100



Prospetto est, Cama 1:100



123 Cama. Stazione vista da sud

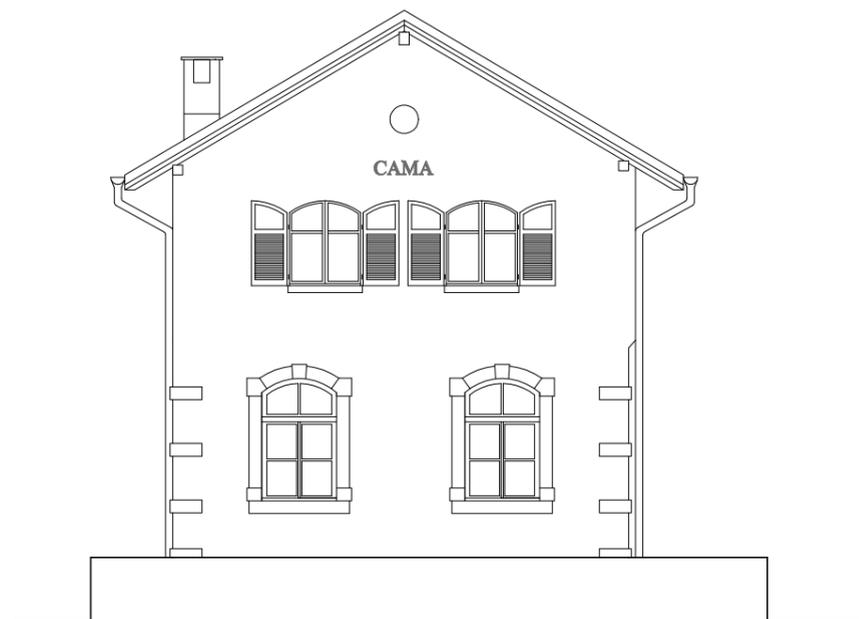
5.4.6. Prospetto nord e ovest

Gli edifici delle stazioni intermedie sono espressione del gusto Liberty d'inizio 20° secolo e si rifanno ad uno stesso modello base elaborato dall'architetto Wilhelm Brodtbeck di Liestal (1873-1957). Presentano quindi tutti le stesse proporzioni, dimensioni, nonché la stessa disposizione dei locali. .

Cambia solamente la posizione di taluni elementi, come per esempio la fontana che in alcune stazioni è inserita in un'altra facciata.

Anche i dettagli sono simili; si notano solo lievi differenze negli elementi aggiunti successivamente come le lampade o certi particolari decorativi.

Vicino ad ogni stazione c'era la latrina in legno per i viaggiatori: un lato per gli uomini e uno per le donne (sopravvivono quelle di Cama e Sorte).



Prospetto nord, Cama 1:100



Prospetto ovest, Cama 1:100

5.5 La stazione e la rimessa-officina di Mesocco

5.5.1. Gli edifici

La stazione di Mesocco, capolinea nord della BM, presenta due corpi separati:

- l'edificio con la biglietteria, la sala d'attesa, un deposito merci e un appartamento su due piani;
- l'edificio più grande che comprende una rimessa con la fossa d'ispezione, un'officina, un ufficio e un appartamento all'estremità sud.

5.5.2. Il pianoterra

I due volumi sono disposti in parallelo ai binari.

La pensilina davanti alla biglietteria, stile art-nouveau, rievoca il fascino di questo luogo dove s'intratteneva chi era in arrivo o in attesa di partire.

L'edificio grande, firmato dall'architetto Walter Furrer, è di notevole altezza e coperto da un tetto a doppia capriata con dettagli costruttivi accurati. L'interno è illuminato dalla fila di alti finestroni.

È la preziosa testimonianza di un modello tipico dell'epoca dell'industrializzazione.

Fino a pochi anni or sono, il piazzale sud si articolava intorno a una fila di quattro maestosi platani che rafforzava il parallelismo dei due edifici e dei binari.

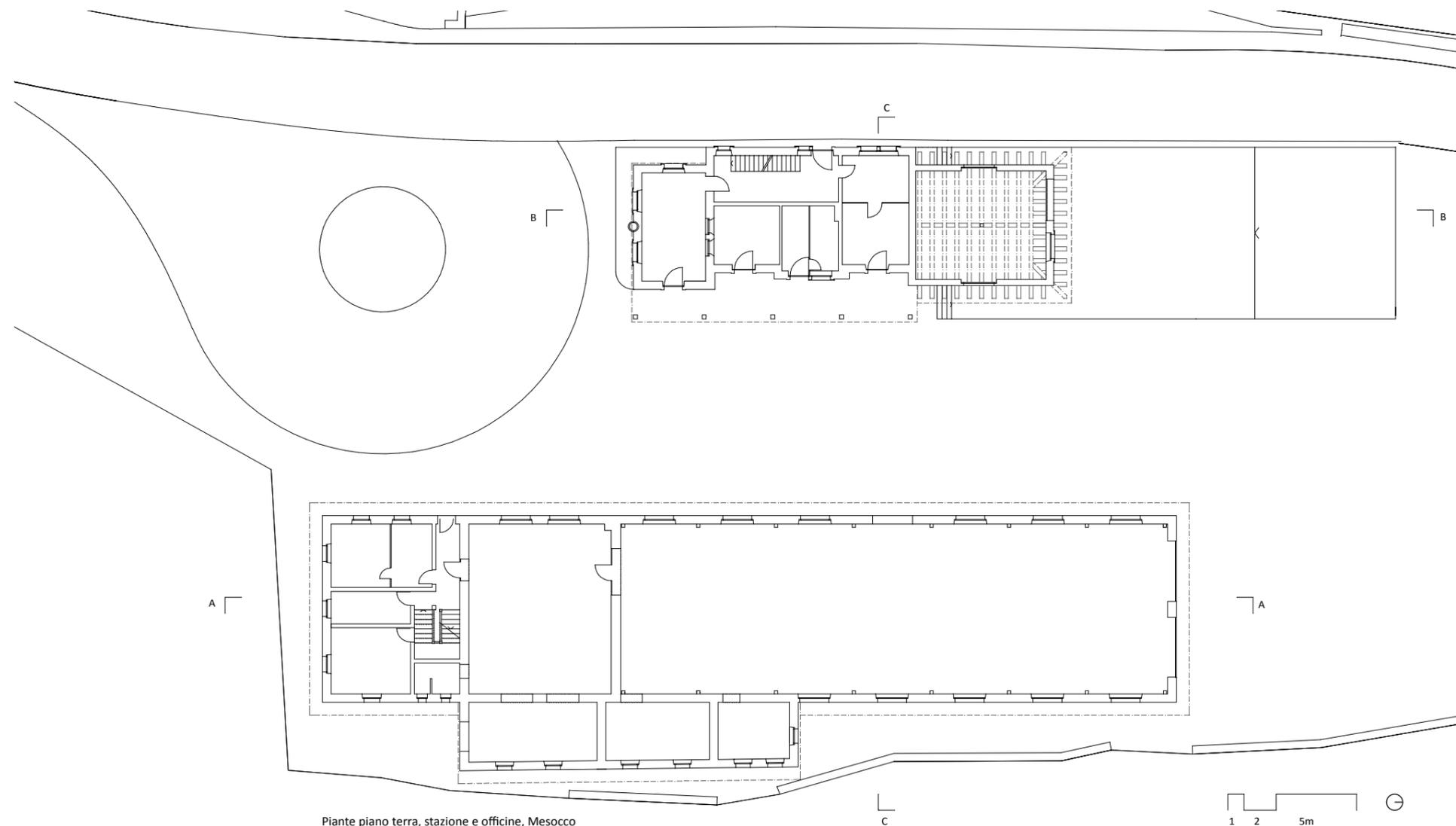
Ora per facilitare le manovre degli autobus è tracciato sul piano asfaltato un cerchio che accentuano l'apparenza d'incuria e di abbandono del complesso.



124 Mesocco. Stazione vista da sud



125 Mesocco. Rimessa e stazione visti da nord

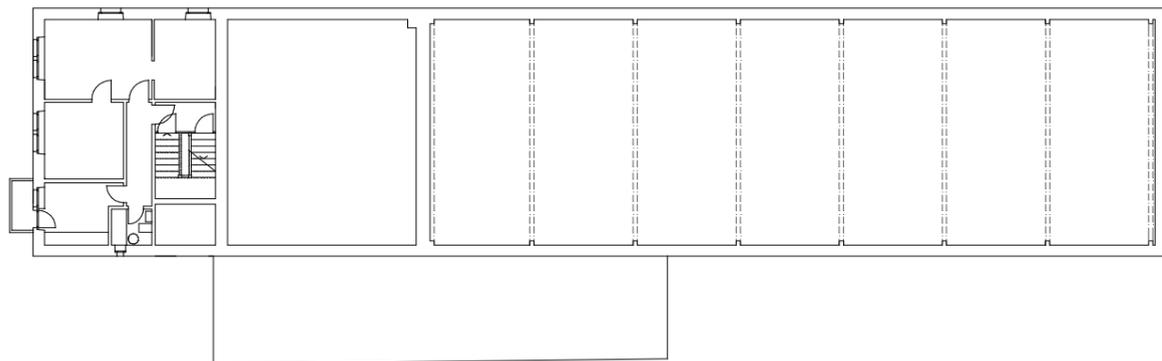
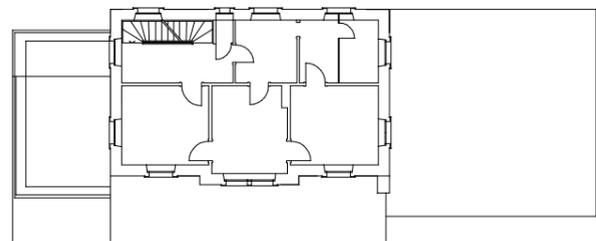


Piante piano terra, stazione e officine, Mesocco

5.5.3. Piante 1° piano e sezioni A-A, B-B

La sezione longitudinale della rimessa mette particolarmente in evidenza la generosa volumetria e il carattere industriale della stessa, nonché l'accuratezza della carpenteria.

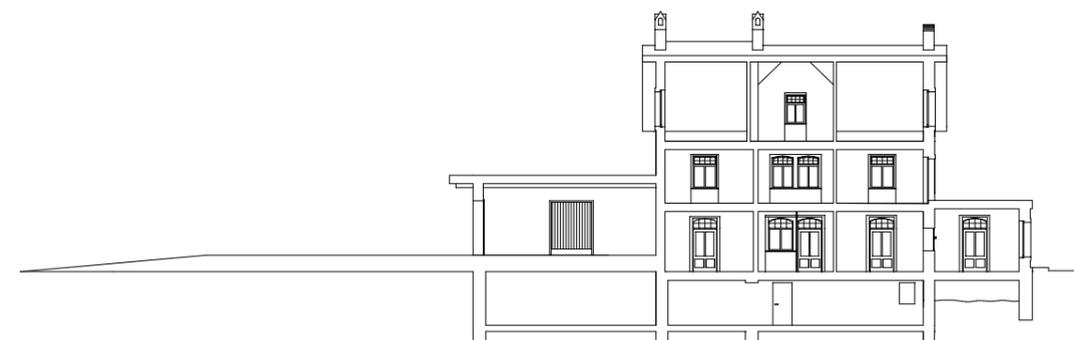
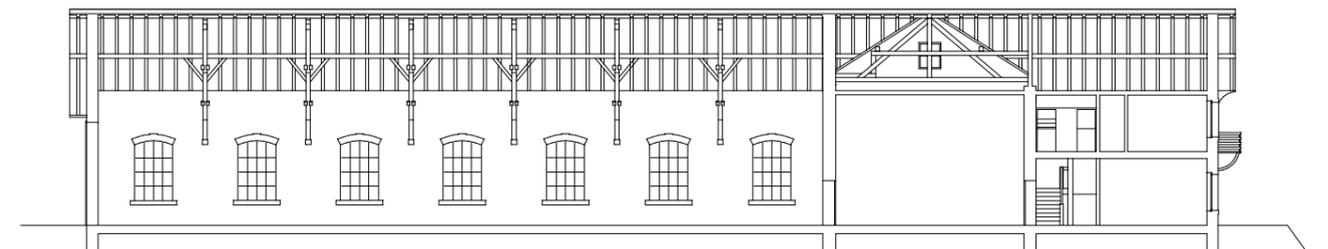
Motrici e vagoni vi accedevano attraverso i due grandi portali della facciata settentrionale.



Piante primo piano, stazione e officine, Mesocco



126 Mesocco. Foto storica della stazione vista da nord



Sezioni A-A e B-B, officine e stazione

5.5.4. Sezioni trasversali (C-D) e facciate

La decorazione a graticcio sulla facciata sud (Fachwerk) non è strutturale, ma ornamentale.

Le dimensioni dei finestroni della rimessa sono calcolate affinché la luce del giorno illuminasse per tutta l'altezza i vagoni e le locomotive che dovevano venir regolarmente ispezionati.



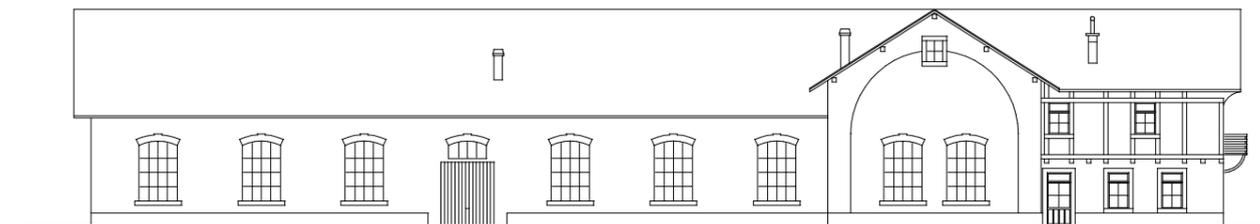
Prospetto sud della stazione e della rimessa-officina



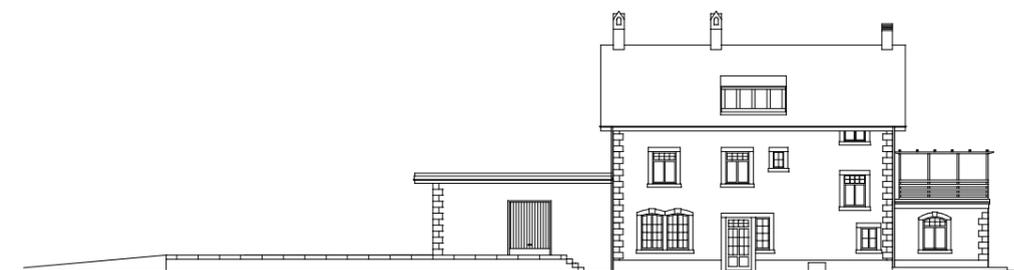
Sezione C-C



127 Mesocco. Fotografia d'epoca con il vecchio autopostale



Prospetti ovest, officine e stazione



6 Proposte di riqualifica

6.1 La preservazione del carattere

Le considerazioni espresse di seguito sono il risultato del confronto di idee avuto con i responsabili dell'ufficio dei monumenti storici, e in particolare di un sopralluogo nelle stazioni di Mesocco e di Lostallo. Si tratta di osservazioni e proposte che non si pongono come regole assolute, ma come indicazioni di principio sulla linea da seguire sia nella fase di progettazione che di restauro.

È bene notare che pur riferendosi tutti gli edifici a una matrice unica, ogni situazione va esaminata singolarmente in quanto inserita in un contesto diverso. Inoltre, nella fase realizzativa sarà opportuno bilanciare criticamente e pragmaticamente i principi del restauro con la coerenza di intervento.

Sono da considerare specialmente i seguenti criteri:

- Intervenire unicamente laddove è indispensabile, al fine di mantenere l'originalità dell'edificio
- Conservare i segni del tempo sull'edificio
- Nascondere per contro i segni di degrado e le modifiche improprie dovuti a negligenza nella manutenzione (infiltrazioni d'acqua dal tetto) o mancanza di consapevolezza per le peculiarità dell'edificio. Un esempio: la trasformazione in portone del finestrone della rimessa di Mesocco, intervento che rompe la trama regolare delle aperture.



128 San Vittore. Particolare della facciata est consumata dal tempo



129 San Vittore. Degrado per mancata manutenzione (tetto)e



130 Mesocco. Non sonostate rispettate le caratteristiche dell'edificio

- Mantenere testimonianze interessanti quali lo sportello della biglietteria, le scale, i corrimano in legno, telai, porte, apparecchi; oppure oggetti che testimoniano la passata funzione dello stabile, come la bilancia nel deposito per le merci.

- Per quanto riguarda le facciate, a seconda dello stato e della situazione, ripulirle rimuovendo le impurità, oppure rivestirle con uno strato di intonaco superiore al fine di consolidare quello originario.

- Vanno rifatti dettagli o elementi scomparsi (per esempio infissi di finestre) se se ne conosce con certezza l'aspetto e la consistenza originaria: è invece sconsigliato tentare una ricostruzione in base a ipotesi incerte.

- Si possono demolire pareti interne per combinare i locali in modo da generare nuovi rapporti spaziali armonici e coerenti con la personalità dello stabile.

È questo il caso, per esempio, del muro portante che divide i locali del pianterreno dal magazzino. Attualmente ha una piccola porta a cui si accede salendo alcuni scalini; praticando un allargamento notevole dell'apertura si recupera un gradevole rapporto spaziale fra i due livelli, rapporto che di per sé è una caratteristica propria (ora nascosta)

dell'edificio.

Per ottemperare agli standard di comfort e sostenibilità odierni e per migliorare l'isolamento termico ci si può limitare ad

- applicare un cappotto isolante al pavimento della soffitta
- applicare un intonaco isolante interno ai muri perimetrali per evitare di modificare le facciate esterne e
- chiudere il vano interno delle finestre, con una moderna finestra isolante per non compromettere l'aspetto esterno degli infissi originali.



131 Lostallo. Finestra



132 Cama. Ex-sportello per la biglietteria

6.2 L'adattamento a nuove esigenze

Le immagini mostrano un esempio di adattamento del pianterreno di un edificio in funzione turistica o mista (turistica e abitativa). L'esempio presenta notevoli affinità con la situazione delle nostre stazioni e i principi di risanamento impiegati sono da considerare adeguati ed equilibrati.

Si tratta di un bar di Ilanz, un locale d'incontro annesso al piccolo cinema, progettati dallo studio Blumenthal Capaul. La somiglianza con le stazioni BM risulta evidente soprattutto per il rapporto spaziale stabilito fra il palchetto sopraelevato e il bar.

Una simile sistemazione interna è possibile in ognuna delle stazioni intermedie.

Il pianterreno assume così l'aspetto di spazio polivalente, con una capienza di circa 30 posti a sedere e un piccolo palcoscenico.

Nel contempo vanno sistemati i piccoli locali dell'appartamento al primo piano in modo da adeguarli alle esigenze ed ai gusti attuali.

Con interventi di questo tipo si rispettano le caratteristiche e lo scopo della struttura originaria concepita per ospitare:

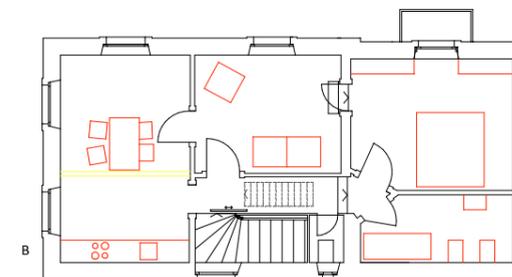
- funzioni pubbliche al piano terra e
- funzioni private al primo piano.



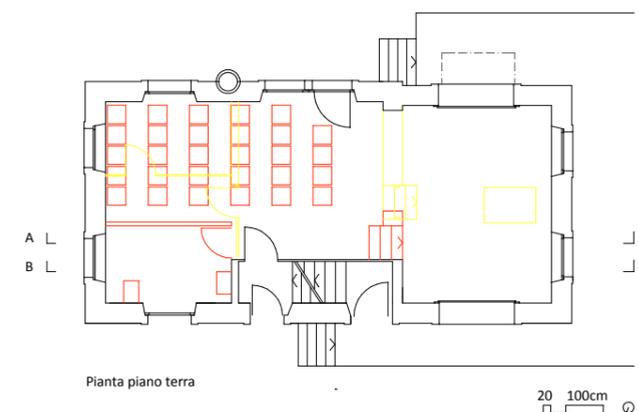
133 Ilanz. Piattaforma di scarico riusata come spazio di ritrovo e palcoscenico



134 Ilanz. Riuso: spazio bar e ricreativo, architetti: Blumentahl & Kapaul, 2011



Pianta primo piano

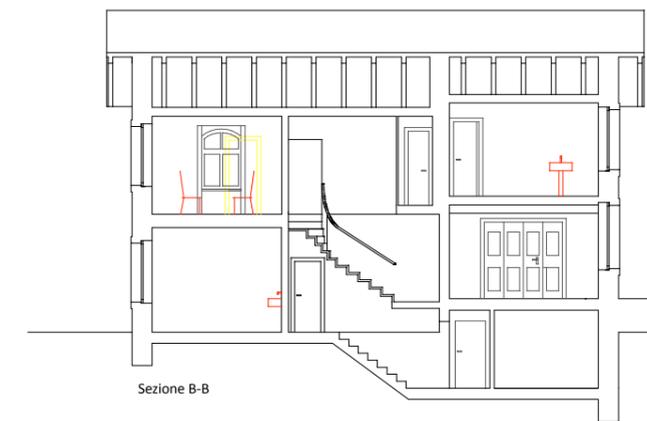


Pianta piano terra

20 100cm



Sezione A-A



Sezione B-B

6.3 Un corpo giustapposto

6.3.1. Esempio: San Vittore

L'edificio della stazione ubicato ai margini del paese suscita una sensazione di trascuratezza. Esso, con il rettilineo rilevato della linea ferroviaria, indica ancora oggi il limite dell'abitato.

A parte qualche costruzione sporadica la zona a sud-est della stazione, tutelata come zona agricola, è infatti sgombra da edifici e permette di osservare Roveredo.

A est dell'edificio e della linea si trova un filare di quattro platani



135 San Vittore: La stazione ripresa da ovest



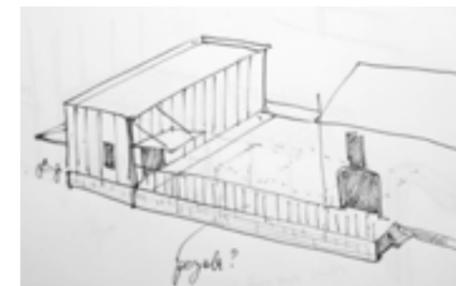
San Vittore. Situazione urbanistica 1:1000

6.3.2. Esempio di corpo aggiunto

L'esempio mostra come un intervento minimo sulla piattaforma possa costituire un valore aggiunto.

I materiali proposti sono:

- la pietra
- il cemento
- il vetro
- il legno



136 Schizzo



137 Upper lawn pavilion, Fonthill Estate, Tisbury, Inghilterra, Alison and Peter Smithson, 1962. La parte nuova è appoggiata sul muro esistente.

6.3.3. Piccola galleria sulla piattaforma

Una costruzione a scatola relativamente piccola appoggiata sull'estremità della piattaforma di carico valorizza decisamente lo zoccolo altrimenti poco appariscente.

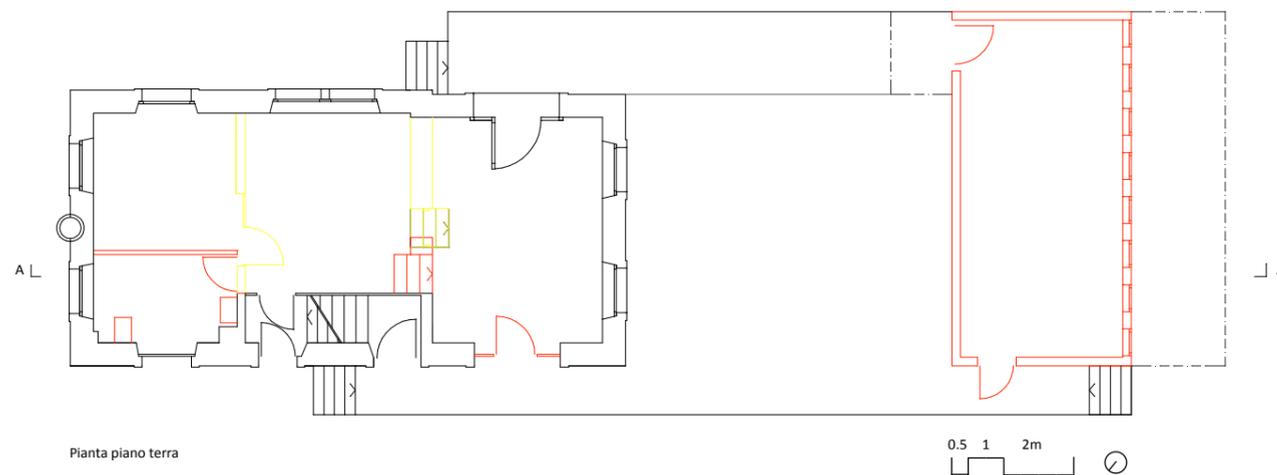
È l'idea principale dell'intervento. Evitando un contatto diretto con l'edificio dell'ex-stazione il nuovo volume conferisce qualità allo spazio esterno fra i due corpi. Dentro, il nuovo corpo può adattarsi a più mansioni:

- esposizione museale
- laboratorio
- negozio per la vendita di prodotti locali

Il sistema modulare della struttura in legno e la copertura metallica si richiamano alla grammatica industriale della vecchia ferrovia.



Sezione A-A

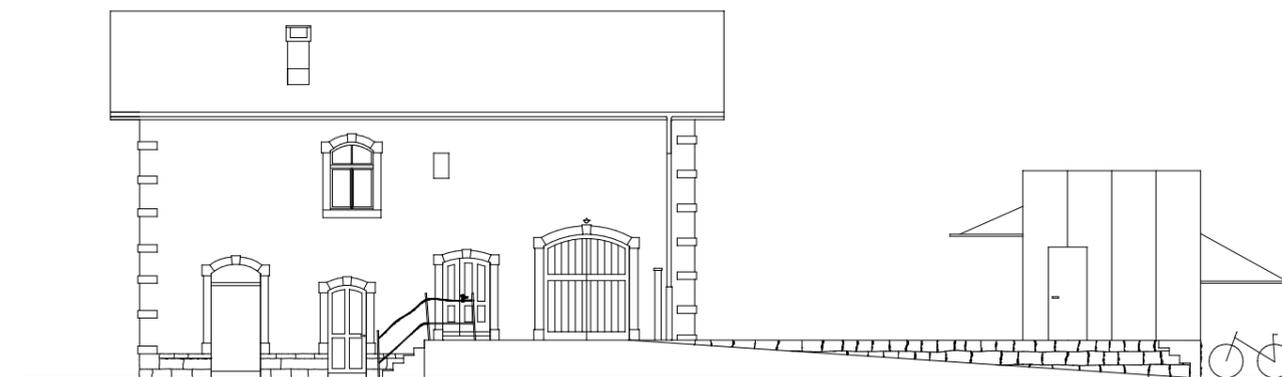


Pianta piano terra

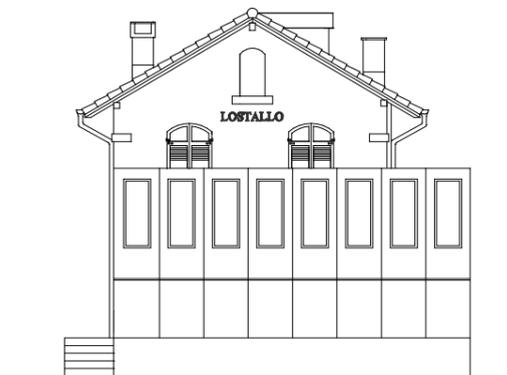
0.5 1 2m



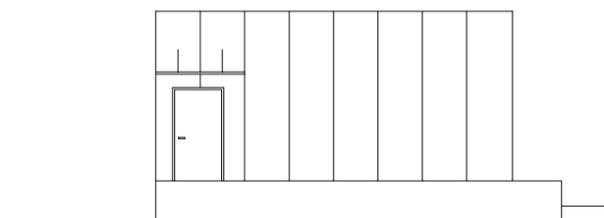
Modello di studio, vista aerea



Facciata nord



Facciata ovest



Facciata est (dell'ampliamento)

6.4 La ricucitura urbanistica

6.4.1. La situazione attuale

A Grono la stazione si trova in prossimità della nuova scuola elementare.

È circondata:

- a sud-ovest da una zona residenziale
- a sud da una zona mista
- a nord da una zona di ampliamento del nucleo
- a ovest il piazzale è usato come parcheggio.

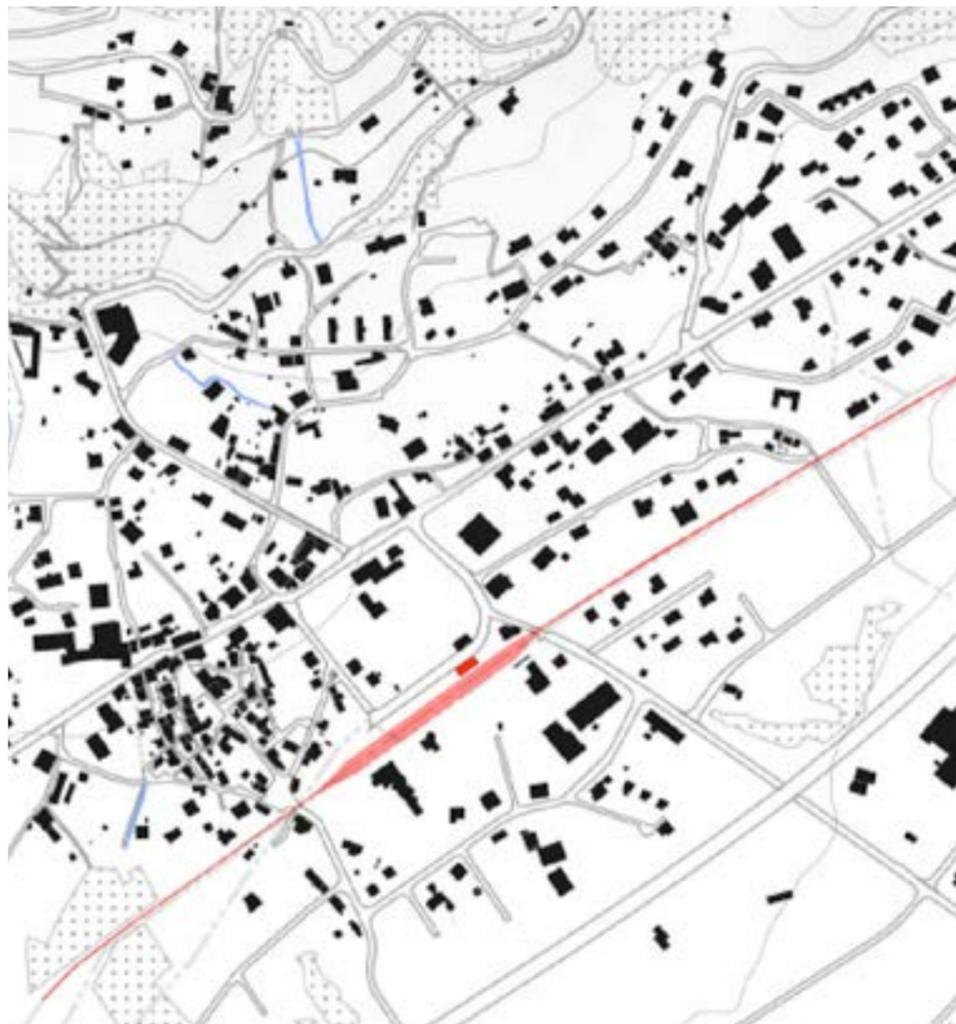
Nel contesto urbanistico l'edificio appare come volume trascurato e abbandonato.

In realtà è relativamente in buone condizioni in quanto la manutenzione minima ordinaria è assicurata dagli inquilini cui sono dati in affitto i locali, salvo due al piano terra sfruttati come magazzini dal comune.

Il telaio di una parte delle finestre è stato sostituito.



138 Grono. La stazione vista da nord



Situazione urbanistica, Grono 1:1000

6.4.2. La situazione originaria



139 Grono. Planimetria dell'area stazione, 1906

6.4.3. Esempi per una sistemazione

Gli esempi riportati su questa pagina mostrano come si può sistemare uno spazio pubblico trascurato e poco definito migliorandone notevolmente la qualità con interventi di elementare semplicità.

Le fotografie in bianco e nero mostrano alcuni luoghi della città di Amsterdam prima e dopo la riqualifica.

Si nota chiaramente il miglioramento dovuto all'adozione di pochi mirati ed efficaci interventi, come il disegno preciso della pavimentazione.

L'allestimento di parchi all'interno della città è uno dei provvedimenti urbanistici realizzati dalla commissione edilizia diretta dall'architetto Aldo van Eyck tra il 1947 e il 1978.



140 Grono. La stazione da nord-ovest

141 Con pochi interventi mirati sulla pavimentazione lo spazio indefinito alla diramazione di due strade assume notevole qualità.

Un caso simile al nostro nella metropoli di New York.

Una vecchia linea ferroviaria abbandonata è stata rivalorizzata come zona pedonale e luogo di svago: un parco all'interno della città.



142 Una linea ferroviaria abbandonata prima dell'intervento: High Line, New York, Piet Oudolf, 2009



143 Grono. Stazione vista da sud.



144 Vista dopo l'intervento: un parco lungo 2.4 km, High Line, New York, Piet Oudolf, 2009

6.4.4. La riqualifica esterna

L'idea è quella di recuperare l'area per la comunità, ridandole funzioni di centro d'informazione, d'accoglienza, di gioco e di apprendimento. Questo sia per la popolazione residente, sia per la vicina scuola, sia per il turismo.

L'area può essere riqualificata ridefinendo gli spazi, in particolare tramite la pavimentazione e la creazione di spazi verdi.

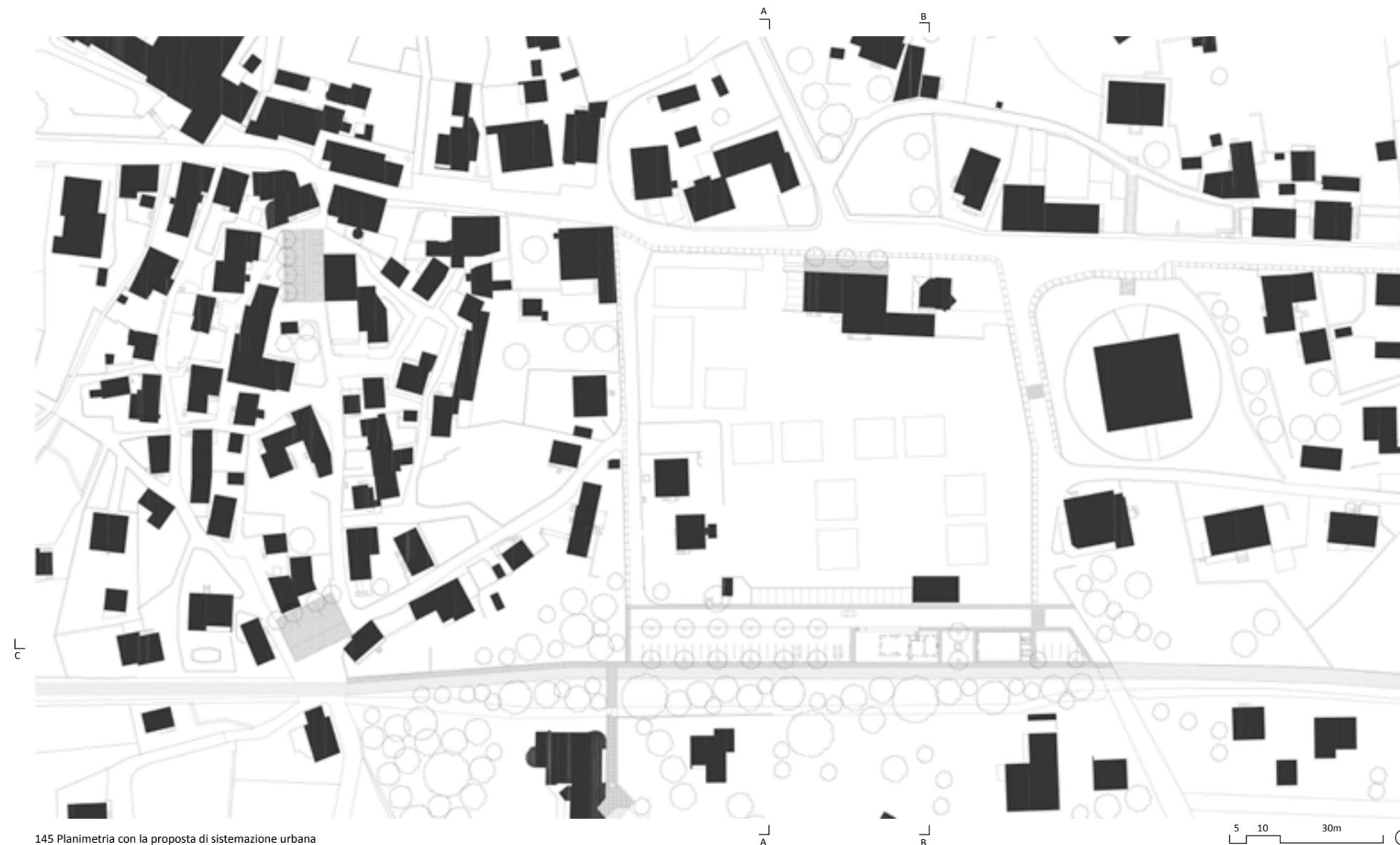
Si distingueranno così:

- la piazza d'incontro
- il luogo di sosta
- le aree posteggio
- i percorsi pedonali
- le aree destinate alle attività e al gioco

6.4.5. La riqualifica interna

Avviene con la trasformazione del pianterreno in un unico spazio che combina le funzioni di

- accoglienza
- informazione
- documentazione



145 Planimetria con la proposta di sistemazione urbana



146 Grono. L'areale ovest della stazione: situazione attuale



147 Grono. L'areale ovest della stazione: situazione dopo l'intervento di riqualifica



148 Prospettiva dell'interno, info point e bar-gelateria



149 Prospettiva da nord sul nuovo tracciato ciclabile

6.4.6. Passo 1: analisi

L'intera area risulta poco definita e trascurata.

- spazi fra i volumi edificati come residui casuali
- parcheggi disposti in modo arbitrario, percorsi pedonali inesistenti
- la rimozione dei binari e degli scambi lascerà un vuoto senza funzione precisa.



1:2000

6.4.7. Passo 2: interventi

Si pianifica un percorso pedestre e ciclabile con una delimitazione ben definita del tracciato.

Al pianterreno del vecchio edificio della stazione, un unico spazio pubblico con:

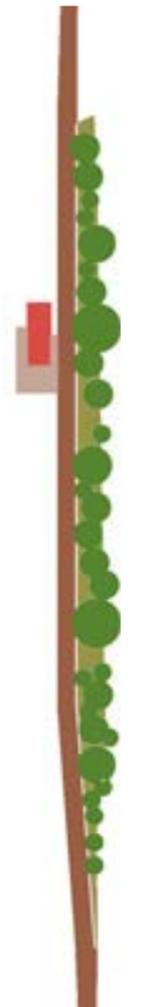
- punto d'informazione turistica
- ufficio dell'Ente Turistico Regionale Moesano
- zona di ristoro
- caffè-gelateria
- spogliatoio
- WC

Al primo piano:

- spazio espositivo e ludico
- spogliatoio
- WC

Sull'areale della stazione

- giardino didattico e spazio ludico-museale.



1:2000

6.4.8. Passo 3: delimitazione degli spazi

La funzione pubblica della ex stazione va rafforzata delimitando gli spazi tramite:

- la sagomatura precisa della pavimentazione
- l'alberatura ritmata
- la messa in evidenza del raccordo con lo studio medico completa l'intervento.



6.4.9. Passo 4: raccordo con il paese

L'ultima fase dell'intervento prevede una migliore integrazione dell'area della stazione nel tessuto del paese.

Obiettivo principale: migliorare i collegamenti pedestri fra i diversi edifici pubblici del villaggio.

- Il piano di carico delle merci viene ampliato e definito tramite la struttura della pavimentazione
- Il magazzino di poco valore va sostituito con un nuovo edificio il cui piano terra assumerà una funzione pubblica: preferibilmente quella di spazio museale
- La piazza a sud-ovest della stazione viene adibita a parcheggio in sintonia con il carattere del nucleo storico adiacente.

In questo modo l'intera zona della stazione tornerà a rivestire una funzione pubblica vitale.



1:2000

6.5 Un'edificazione contigua

6.5.1. Esempio: la stazione di Cama

Dopo il passaggio a livello a nord di Leggia la linea BM si scosta dalla strada cantonale, per cui la stazione di Cama viene a trovarsi ad una quota più alta rispetto a questa.

A differenza della maggior parte delle altre stazioni BM, la piattaforma di scarico è orientata nord.

Il vasto areale al momento ha la funzione indefinita di spazio residuale per lo più sfruttato come parcheggio.

Il municipio desidererebbe edificare tale area.

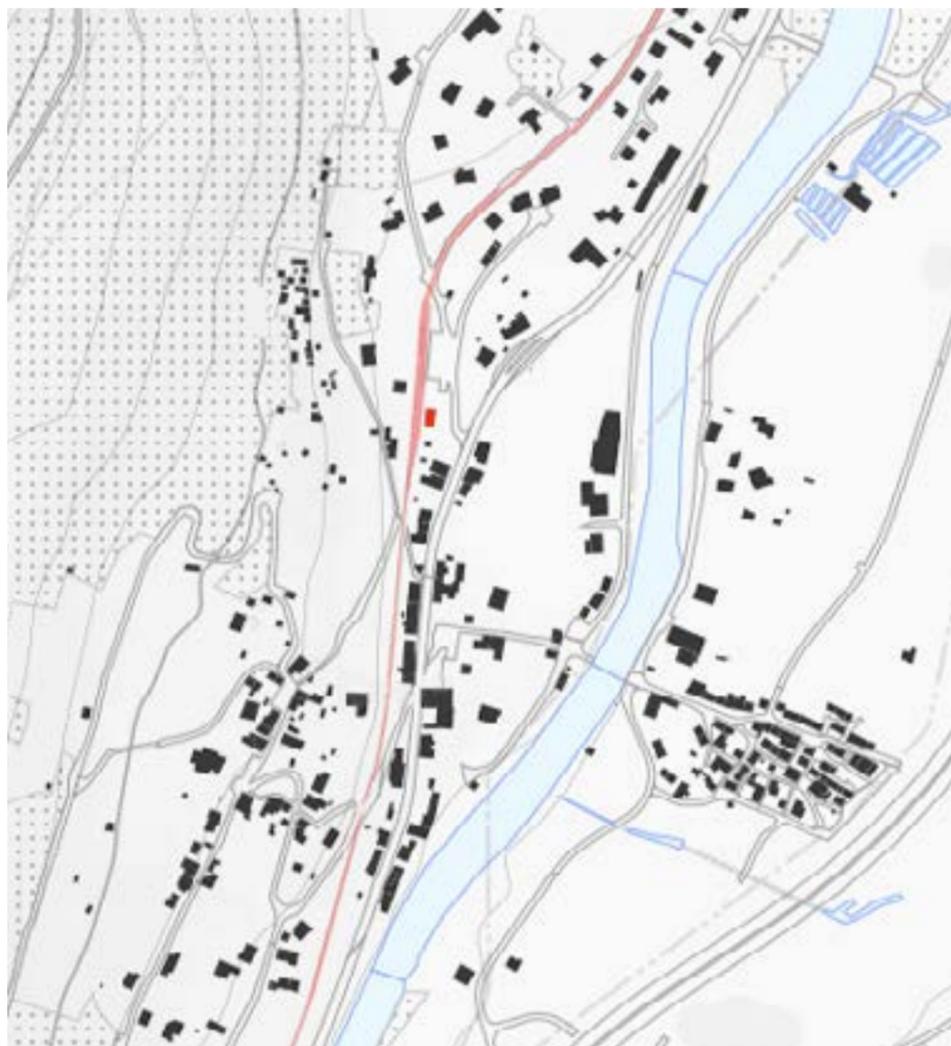
6.5.2. Per una riqualifica dell'area

In futuro la ex linea ferroviaria verrà trasformata in strada di quartiere e la zona della stazione da area marginale si trasformerà in area cruciale per il paese.

Contribuiranno a questa rivalutazione anche il risanamento già terminato e la valorizzazione in atto dei grotti, situati sul pendio ovest.

Si prospetta una riqualifica dell'area e si pondera la possibilità di costruirvi uno stabile ulteriore definendone

- le possibili funzioni
- l'entità
- i possibili modi di realizzazione



Situazione urbanistica, Cama 1:1000



Cama. La stazione vista da sud-ovest



150 Cama. La stazione e il parcheggio adiacente (da nord)



151 Cama. L'area del parcheggio e i binari che verranno rimossi per la costruzione della strada di quartiere

6.5.3. La zona nel futuro

L'area si prospetta come futuro luogo di riferimento e d'incontro.

L'edificio della stazione va restaurato e adattato in funzione soprattutto turistico-culturale come centro

- d'informazione turistica
- di formazione
- di promozione dei prodotti locali in sintonia con la funzione dei grotti.

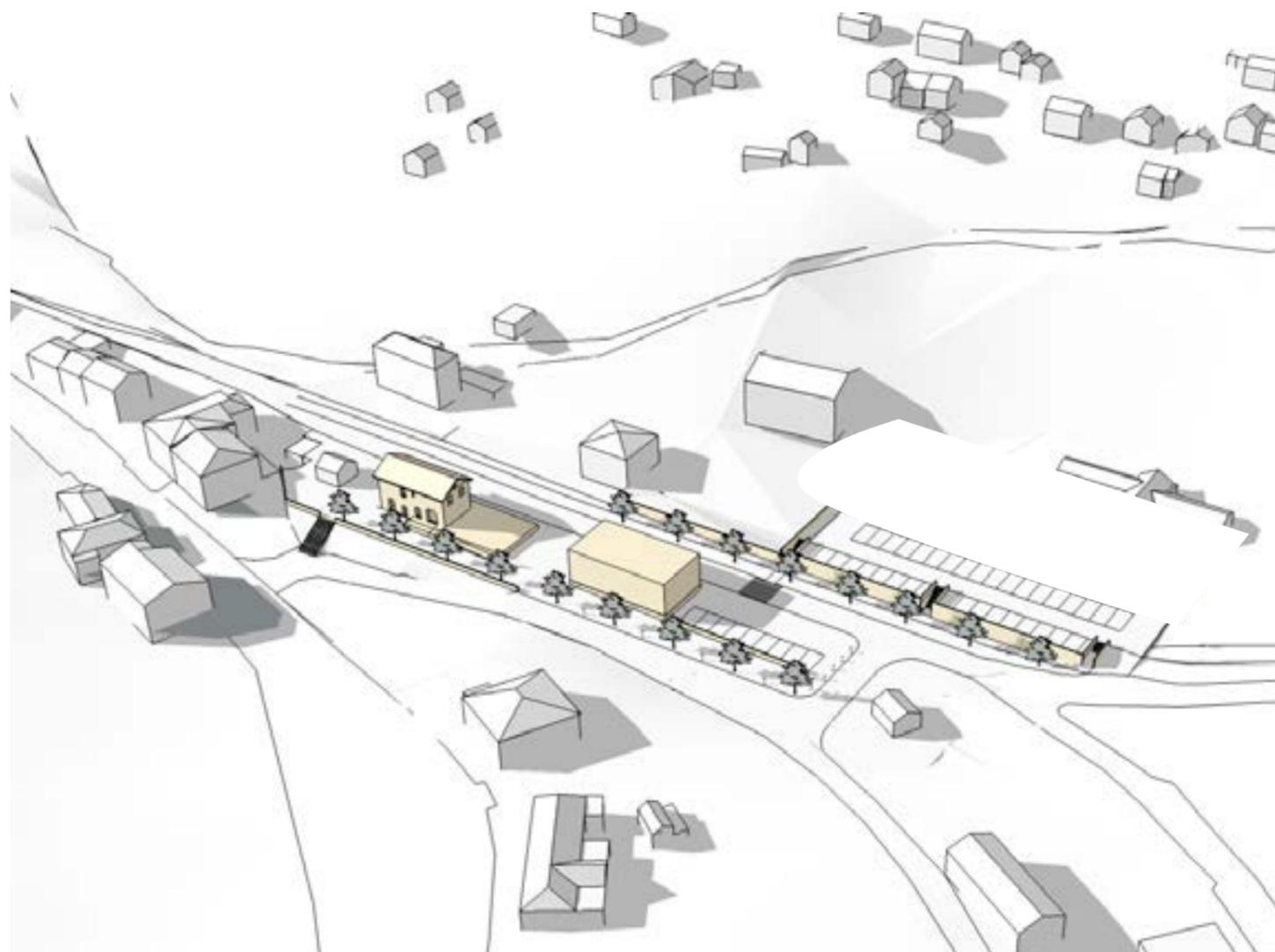
L'edificazione di un nuovo stabile va considerata come realizzazione in armonia con la stazione e volume d'ingombro che favorisca e non comprometta l'obiettivo della piena valorizzazione e salvaguardia del complesso dei grotti.

Si propongono dunque:

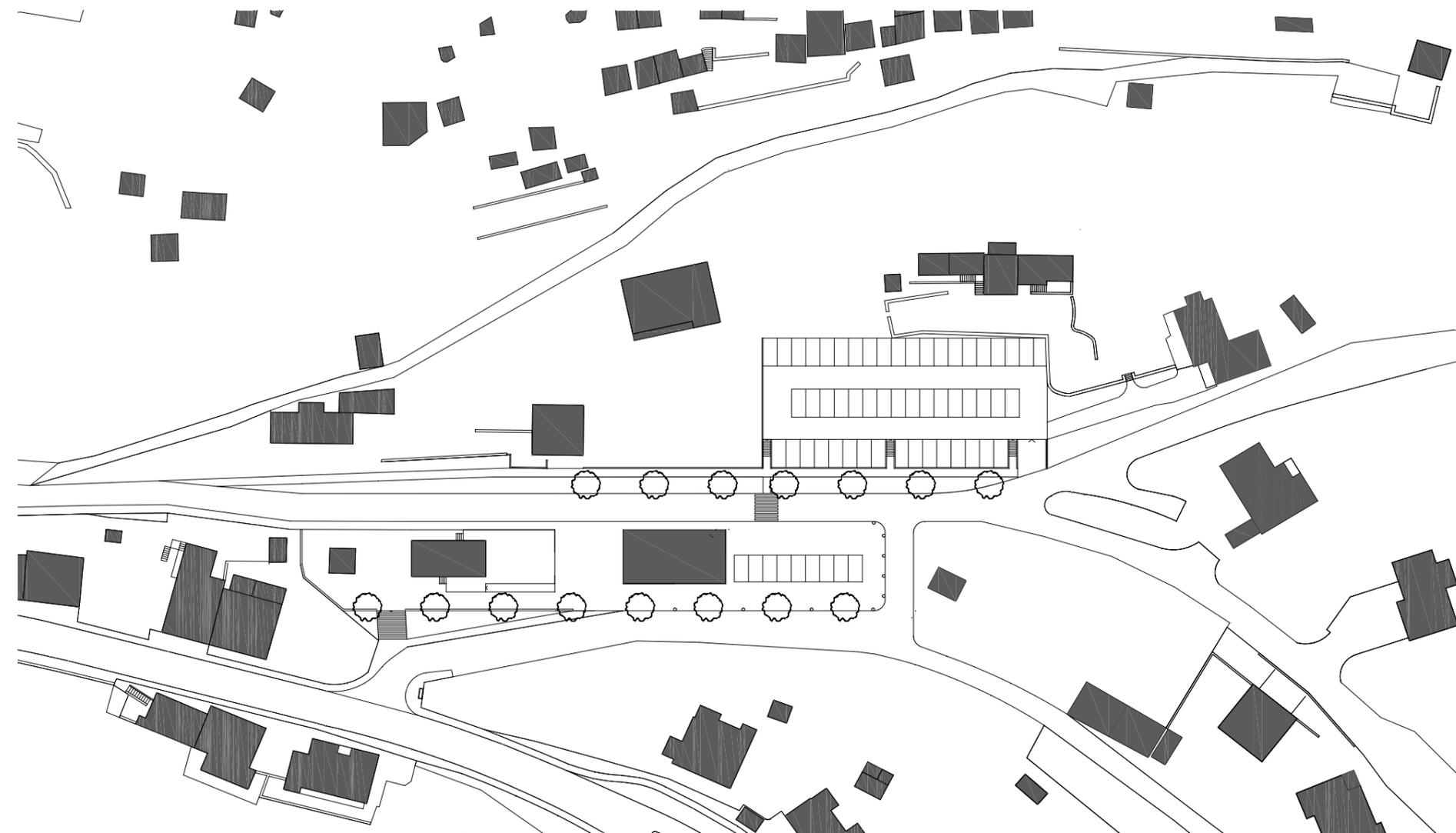
- la possibilità di un nuovo stabile di volume calibrato
- due filari di alberi
- il ridisegno della pavimentazione per ridefinire le zone pedonali e carrozzabili

In questo modo dovrebbe essere possibile conciliare

- la possibilità di un investimento privato
- la preservazione dell'interesse pubblico



152 Vista prospettica aerea della proposta di sistemazione urbanistica



Progetto per la sistemazione dell'area attorno alla stazione, Cama

1:1000

6.6 Un corpo aggregato

6.6.1. Esempio: Lostalio

Pur se vicino a quello scolastico l'edificio appare relativamente isolato.

L'area è delimitata:

- a nord da una segheria (zona artigianale)
- a sud e ovest da zone residenziali
- a est da un'area che si estende per circa 20 metri fino all'argine della Moesa

L'estremità nord si affaccia sul viale alberato che la collega alla strada cantonale e su cui si affaccia anche la scuola.

Nell'edificio stesso il piano terra è attualmente occupato da una ditta del paese.

6.6.2. Opportunità

Lostalio potrebbe destare l'interesse di potenziali investitori per:

- l'ubicazione a metà valle
- la presenza dell'autodromo
- il cinodromo dei levrieri
- i grotti
- la pesca sportiva
- i percorsi turistici
- il campo sportivo
- la palestra che il comune si appresta a costruire.

Punti non ancora chiariti sono:

- l'ingombro della futura palestra
- la vicinanza oltre la norma all'argine della Moesa.



153 Fotografia da ovest



Situazione urbanistica, Lostalio 1:1000



154 Lostalio con le varie attrattive

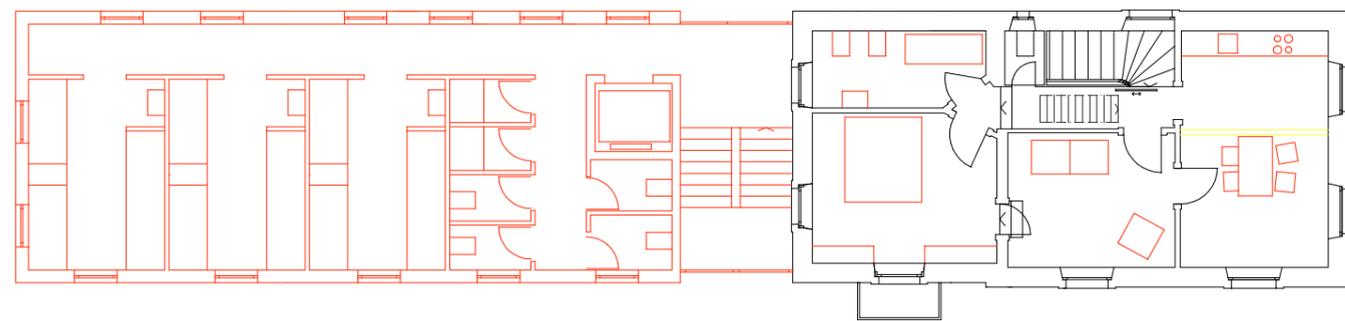
6.6.3. Un ostello della gioventù

L'idea è di dare spazio a un ostello annesso a un corpo nuovo alla stazione.

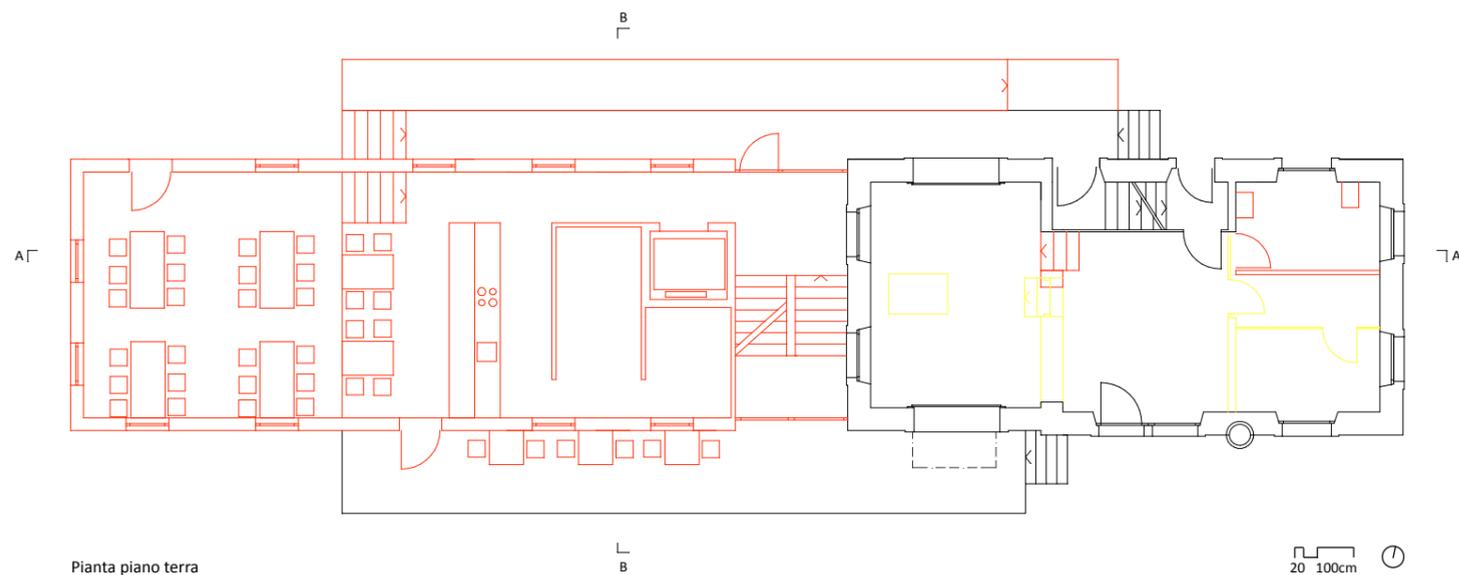
Il vecchio edificio assumerebbe funzioni di accoglienza e amministrazione al pianterreno, di appartamento per il custode al piano superiore.

La nuova costruzione ospiterebbe i servizi, la cucina e la sala pranzo al piano terra, le camere sopra (circa 30 posti letto).

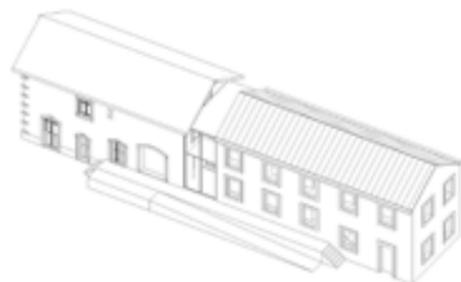
Una tettoia sul lato ovest servirebbe da parcheggio coperto per le biciclette degli ospiti. Inoltre l'ostello potrebbe essere completato da un'area campeggio in grado di ospitare una dozzina di tende.



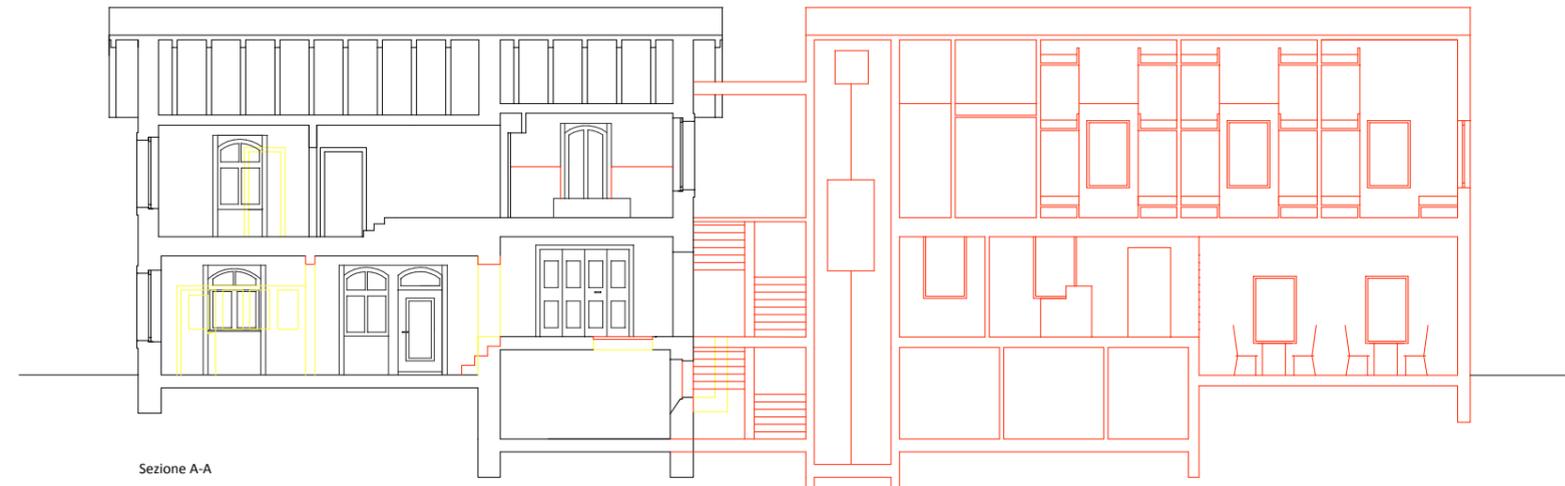
Pianta primo piano



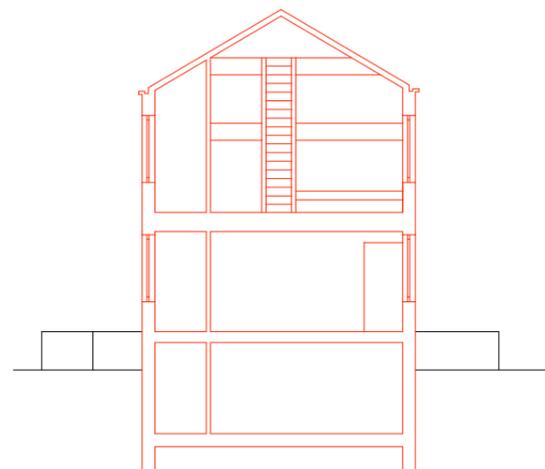
Pianta piano terra



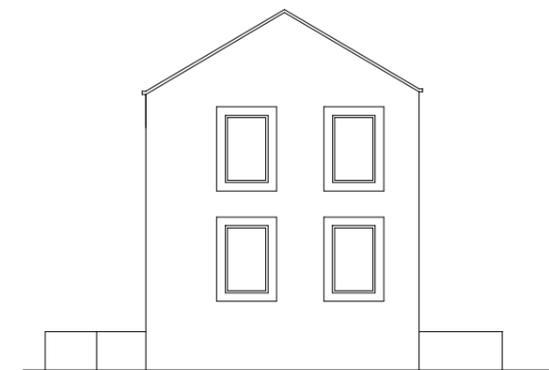
Assonometria



Sezione A-A



Sezione B-B



Facciata ovest

6.6.4. Principi compositivi

La parte nuova sorge sulla piattaforma. In questo modo l'intervento dà corpo a un complesso unitario, garantito dalla coerenza formale. Per risolvere in modo delicato l'accostamento fra i due volumi si propone un corpo vetrato di congiunzione, adibito a disimpegno.

La differenza d'altezza fra il piano di carico e il pianterreno della stazione favorisce la distinzione di funzione fra le due zone.

Il linguaggio moderno della nuova facciata dialoga coerentemente con quello del vecchio edificio.

Come modello di riferimento si può citare il nuovo centro seminariale di Zurigo, dove l'architetto Boesch ha elaborato una soluzione interessante per una situazione simile.

L'intervento convince per la maniera in cui il nuovo volume si pone in rapporto di coerenza con l'edificio esistente, pur mostrando espressamente di appartenere strutturalmente e stilisticamente ad un'epoca diversa.



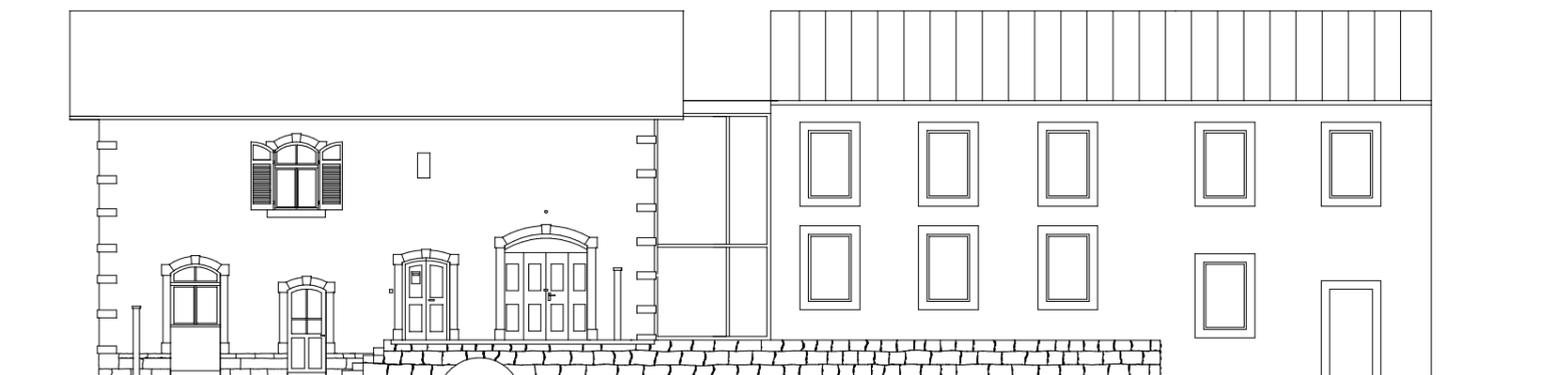
Prospettiva da nord-est



Prospettiva dalla pista ciclabile (da sud-ovest)



155 Zurigo. Rinnovamento della Villa Rainhof, centro per seminari e ricerca della facoltà di biologia ETH, Zurigo, 2009, M. & E. Boesch Architekten



Facciata nord



Facciata sud

6.7 Un centro visitatori

6.7.1. Esempio: Mesocco

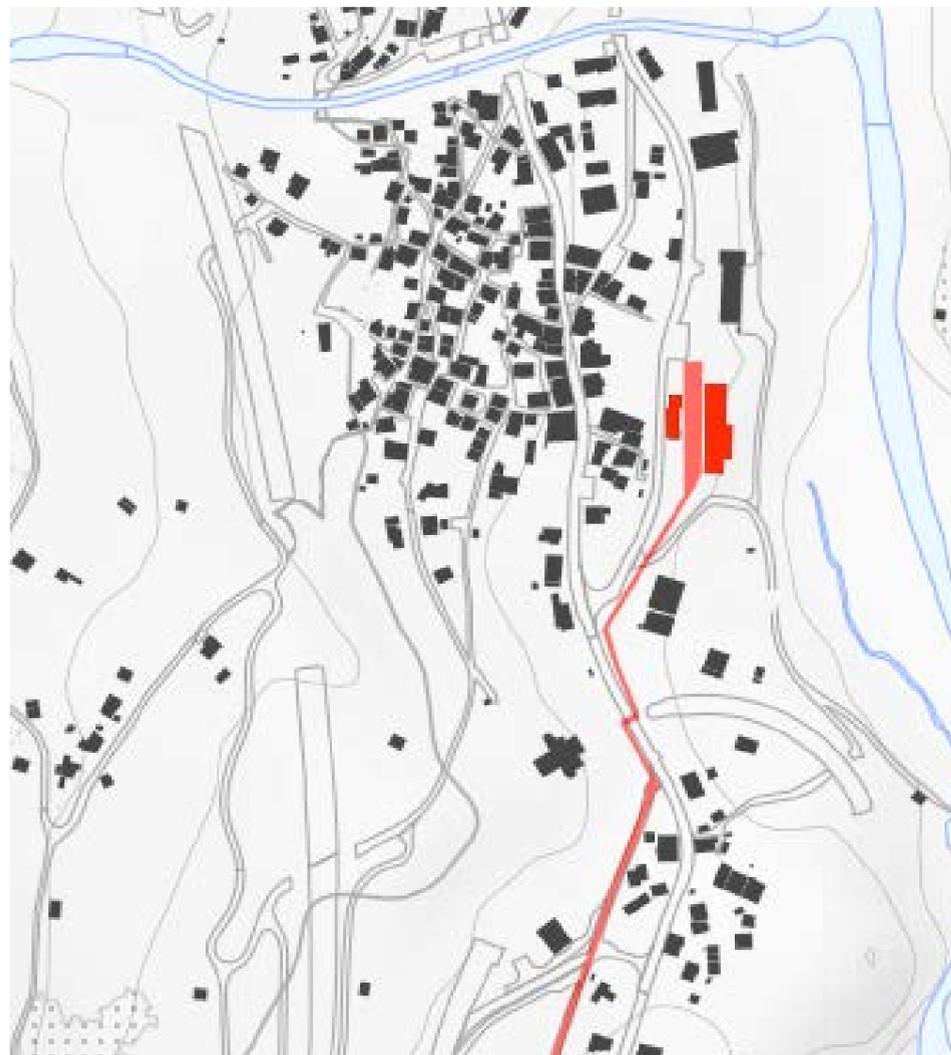
La stazione di Mesocco fra tutte quelle della BM si trova nel luogo adatto e dispone delle strutture ideali per ospitare il Centro di accoglienza del futuro Parc Adula.

Infatti

- si trova entro i confini del Parco
- a breve distanza dagli svincoli della A13
- alla periferia sud dell'abitato
- su un piazzale che è già piazza di giro e fermata delle poste
- dispone di una grande superficie
- ha una volumetria in grado di incorporare tutte le strutture che si confanno al più grande parco naturale svizzero situato a poco meno di due ore di comodo viaggio da Zurigo e da Milano.



156 Mesocco. Stazione vista da ovest



Situazione urbanistica, Mesocco 1:1000

6.7.2. L'importanza

Una visita ai vari centri di accoglienza dei parchi naturali in Svizzera e all'estero dimostra quanto sia importante un portale d'entrata dotato di tutte le infrastrutture necessarie, dove

- addetti all'accoglienza
- ricercatori
- guide
- addetti alla gestione

possono trovare l'ambiente di lavoro ideale.

6.7.3. Il concetto

Il complesso della ex stazione è costituito da edifici particolari e con una volumetria in grado di ospitare vani per

- il controllo
- l'accoglienza
- l'informazione
- la documentazione
- la vendita di prodotti locali
- la gestione
- la ricerca

- nonché
- spogliatoi
- docce
- spazi museali
- depositi per i visitatori
- altri servizi all'esterno
- piazze di giro per gli autobus
- pensiline
- parcheggi



Situazione attuale della stazione di Mesocco

2 10m



157 Interno del centro visitatori del Parco nazionale svizzero, Zerne



158 Wildnispark Sihlwald Besucherzentrum, Zürich

6.7.4. Un esempio

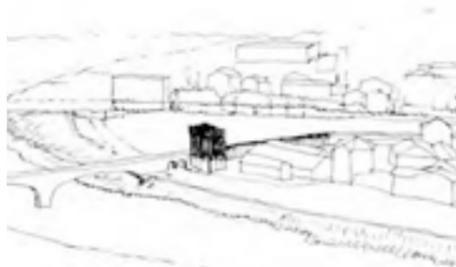
Si tratta di un progetto immaginato nella zona nord di Roveredo in prossimità del ponte della BM che prefigura una costruzione in diretta relazione con il tracciato BM.

L'autore è un giovane studente, Joseph Hawkins, dell'Università di Londra est, School of Architecture, Computing and Engineering. Fa parte della decina di allievi accompagnati dai professori Jamie-Scott Baxter e Colin O'Sullivan arrivati in Mesolcina su invito dell'operatore economico regionale nel corso dell'autunno scorso. Presa visione del nostro progetto essi vi hanno dedicato un anno di lavoro ed ora propongono le loro visioni.

Lo studente immagina un edificio di tre piani adibito a funzioni multiple:

- accoglienza
- workshop
- biglietteria
- vendita di prodotti locali
- attività lavorative
- stazione

Ci sembra utile proporlo come esempio di approccio all'idea di un edificio multifunzione come potrebbe essere il Centro di accoglienza Parc Adula.



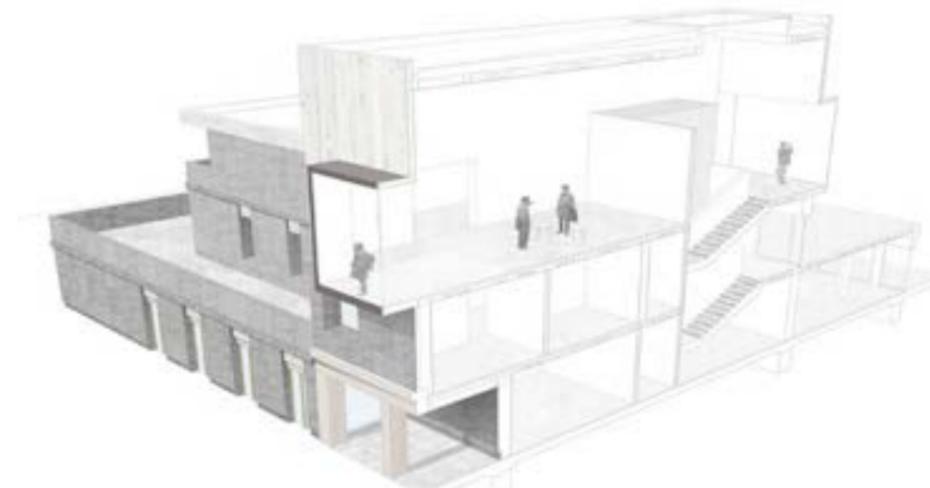
159 Roveredo. Edificio multiuso, ubicazione



160 Roveredo. Edificio multiuso, vista della facciata nord-ovest e prospetto nord-est



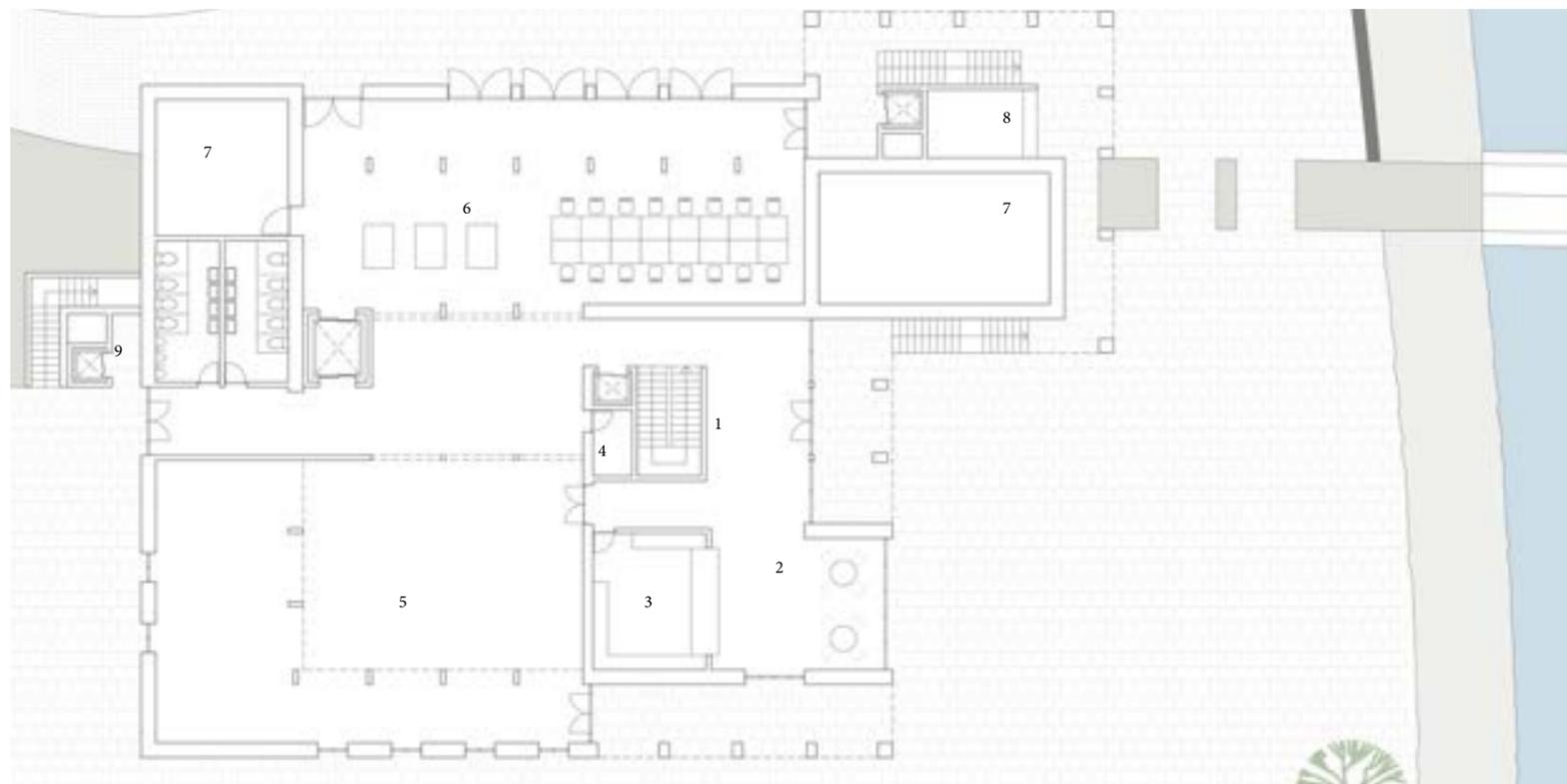
162 Roveredo. Edificio multiuso, vano del terzo piano



161 Roveredo. Edificio multiuso, spaccato

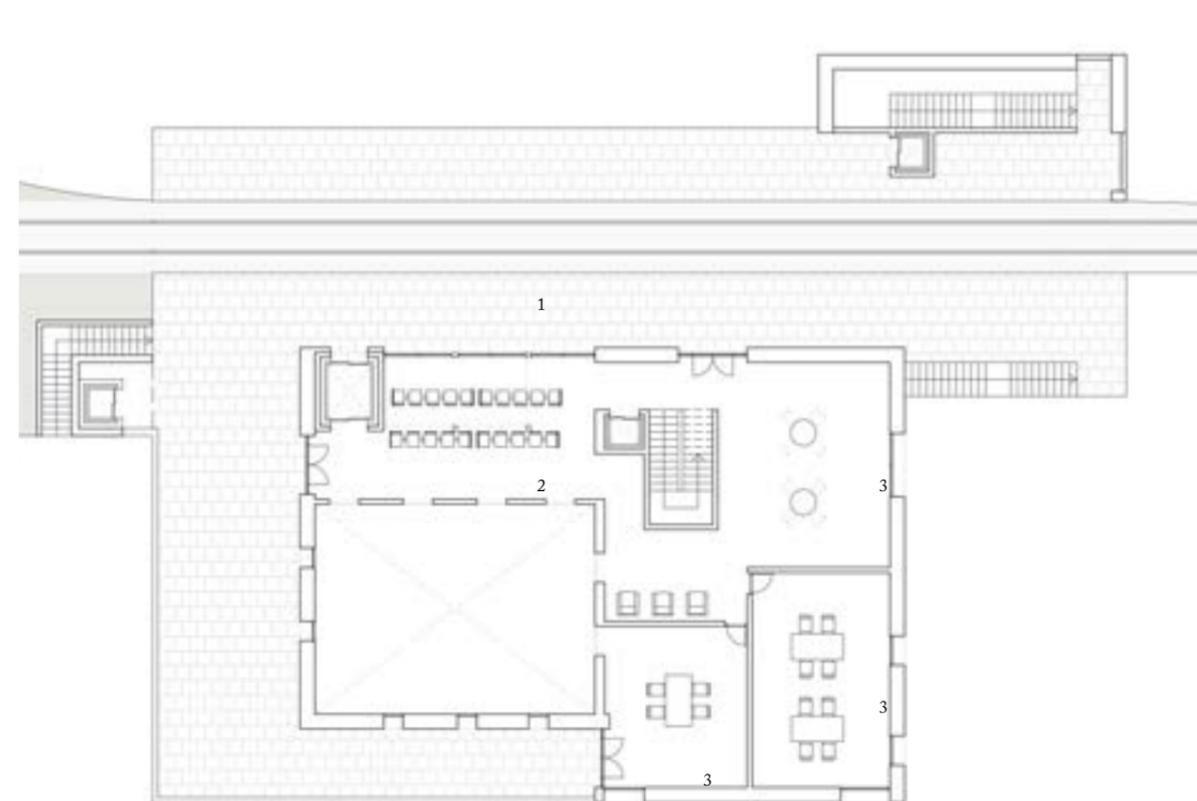


163 Roveredo. Edificio multiuso, vista della facciata sud-est



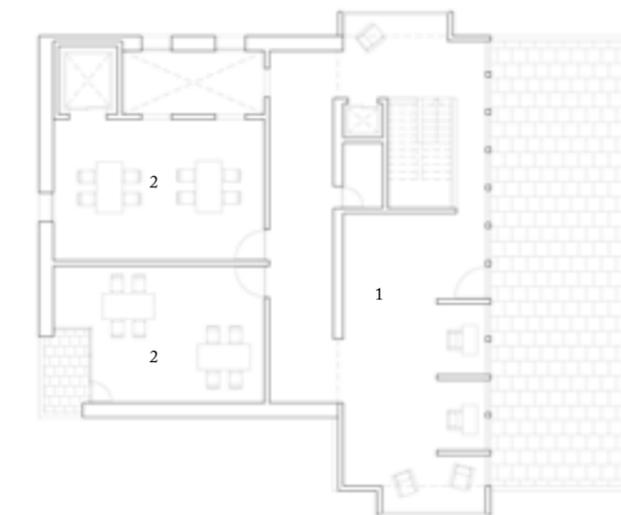
164 Roveredo. Edificio multiuso pianoterra

- 1 accoglienza
- 2 caffè
- 3 cucina
- 4 negozio
- 5 sala
- 6 sala e spazio workshop
- 7 locale tecnico
- 8 biglietteria
- 9 ascensore/ distributore di biglietti



165 Roveredo. Edificio multiuso, primo piano

- 1 andito sopraelevato
- 2 sala d'attesa
- 3 locali di lavoro e di riunione



166 Roveredo. Edificio multiuso, secondo piano

- 1 zona panoramica
- 2 sala d'attesa
- 3 locali di lavoro e di riunione

7 Sintesi

7.1 La stazione di San Vittore

7.1.1. Matrice SWOT

Punti di forza	Punti deboli
<ul style="list-style-type: none"> • Grande area intorno agli edifici • Strada cantonale e fermata autopostali a 4 minuti • Prima stazione su suolo grigione • A 4 km dalla stazione Tilo di Castione • Edifici di richiamo come la Rotonda, San Lucio, la Torre Pala, il Museo Moesano, la Collegiata di Giovanni e Vittore • Una palestra • Ristoranti • Caffè 	<ul style="list-style-type: none"> • Stato quasi fatiscente dell'edificio • Mancano strutture ricettive (alloggi) • In inverno periodo senza sole
Opportunità	Rischi
<ul style="list-style-type: none"> • Sfruttare la vicinanza a Bellinzona (NEAT, Destinazione UNESCO) • Percorso per la mobilità lenta fino alla stazione TILO • Punto di ristoro e informazione appena dopo il confine cantonale • Coprire una lacuna delle possibilità di pernottamento (ostello?) 	<ul style="list-style-type: none"> • Copertura costi • Concorrenza ostelli di Bellinzona, Claro, Curzut • Abbattimento per far posto ad altre costruzioni

7.1.2. Attrattive

- Il Museo Moesano ospitato nel Palazzo Viscardi, edificio rinnovato nel '600 da uno dei prestigiosi architetti moesani attivi in Germania.
- La Rotonda di San Lucio, l'edificio più antico della valle e pressochè unico a livello europeo
- La chiesa Collegiata che dal 1219 fu la chiesa madre della Mesolcina
- La Torre Pala
- I palazzi Togni, Romagnoli, a Marca, Tognola

7.1.3. Tematiche particolari

- Il confine: La Motta di Monticello con antiche fortificazioni e la Rotonda di San Lucio sono due elementi che si collegano direttamente alla posizione di confine del villaggio, che infatti da più di un millennio si trova su frontiere importanti; in sequenza: quella fra Regno longobardo e Impero Carolingio, quella fra la Diocesi di Coira e di Milano, quella fra la Lombardia e la Rezia, quella fra i Confederati e le Leghe retiche, quella fra Ticino e Grigioni.
- L'emigrazione: un piano del Museo Moesano è dedicato all'emigrazione, soprattutto a quella delle maestranze da muro, architetti, costruttori e stuccatori attivi in Austria e Germania, di cui diversi e illustri furono sanvittoresesi
- L'archeologia: il terzo piano del Museo dedica un'esposizione e sale di attività all'archeologia. Alcune località della Mesolcina sono rinomate a livello europeo, così Castaneda dove sono state rinvenute le più antiche tracce di aratro delle Alpi e numerosi reperti dell'Età del Ferro.
- Le strutture castellane della torre Pala, del Casclasc e della Motta di Monticello

7.1.4. Riassumendo

Potenzialità turistica

- La stazione è connotata dallo stilema tipico che si ripete ad ogni stazione e la contraddistingue come luogo pubblico e di contatto
- sarà il primo edificio di accoglienza dopo l'entrata nel canton Grigioni per chi frequenterà a piedi o in in bicicletta il percorso BM da Castione o Bellinzona
- è collegata per via diretta con il semi-svincolo A13 di San Vittore
- è a breve distanza dalla fermata dell'autopostale
- il villaggio dispone di attrattive di peso
- è vicina ad un Museo con un laboratorio didattico funzionante

Premesse per una valorizzazione

- La trasformazione della linea in percorso per la mobilità lenta (proposta 5)
- la conservazione del carattere originale (proposta 6.1)
- la conversione mirata alla funzione turistica o mista (proposta 6.2)

Soluzione 1

Combinazione:

- al pianterreno un info point turistico e uno spazio espositivo/ludico di sensibilizzazione e di approfondimento tematico da gestire in collaborazione con il museo Moesano secondo il concetto di Museo diffuso
- al piano superiore un appartamento da affittare ai turisti, a chi si occupa della gestione turistico-culturale o ad altri.

Soluzione 2

- l'edificazione di un corpo giustapposto (proposta 6.3) come
- spazio museale
 - spazio vendita prodotti locali
 - edificio con servizi campeggio

Soluzione 3

- un corpo aggregato (proposta 6.6) come
- ostello. Il villaggio difetta di strutture di questo tipo. La vicinanza con gli ostelli della zona (Bellinzona, Claro, Curzut) potrebbe costituire una concorrenza, ma più facilmente rappresenta una complementarità.



167 Esempio di un centro informativo con schermi interattivi (Seattle, Centro Gates)

7.2 La stazione di Grono

7.2.1. Matrice SWOT stazione di Grono

Punti di forza	Punti deboli
<ul style="list-style-type: none"> • Grande area intorno agli edifici • Allo sbocco della valle Calanca • A 4 minuti dalla strada cantonale e dallo snodo autopostale per la Mesolcina, per Verdabbio e per la Calanca • A un chilometro dallo svincolo A13 • Prossimità della nuova scuola • Attrattive di richiamo come la chiesa di San Bernardino, quella di San Clemente, l'ospizio dei cappuccini, la Torre Fiorenzana, la ex Birreria, vari palazzi e interessanti ponti storici e moderni • Riserva naturale golena del Pascolett • Due grandi strutture mediche per anziani • Prossimità dello studio medico • Ristoranti • Caffè • Alberghi, B&B, agriturismo 	<ul style="list-style-type: none"> • Stato precario dell'edificio
Opportunità	Rischi
<ul style="list-style-type: none"> • Punto di ristoro e informazione • Succursale ETRM alla confluenza delle due valli • Museo della ferrovia e dei ponti 	<ul style="list-style-type: none"> • Copertura costi • Abbattimento per far posto ad altre costruzioni

7.2.2. Posizione ed attrattive

- Grono si trova sul principale snodo stradale del Moesano con vie che si diramano verso l'alta e la bassa valle, verso la Calanca interna ed esterna e verso Verdabbio.
- Molto apprezzata è la gazosa Fiorenzana, prodotta in loco su antica ricetta dalla ditta Ponzio -Tonna
- La Torre Fiorenzana. Proprietà di un ramo della famiglia dei de Sacco, signori di valle, un tempo era al centro di un area fortificata. Oggi serve da spazio espositivo .
- Le chiese di San Clemente e San Bernardino
- L'ospizio dei cappuccini, oggi rinnovato, e l'edificio utilitario relativo
- La Residenza alle Rose (clinica San Rocco) e il nuovissimo Centro anziani Opera Mater Christi progettata dall'architetto Mario Campi e associati.
- I palazzi Tognola e de Sacco
- la nuova scuola dalla struttura particolare (cerchio e quadrato) progettata da Raphael Zuber.
- L'antico ponte del Ram

7.2.3. Tematiche

Grono nei secoli è stato costantemente sotto la minaccia delle piene della Calancasca e della Moesa. Sono quindi tematiche particolarmente adatte al contesto quelle che concernono

- le varie tipologie di ponti, le questioni di statica, materiali, accorgimenti ed estetica.
 - le alluvioni, i loro danni, i loro miti
- Per Grono, posto alla confluenza delle valli, sono proprie anche altre tematiche tematiche come
- castelli (si vedono dalla stazione strutture castellane come quelle della Fiorenzana, di Boggiano e di Santa Maria

La stazione di Grono è sicuramente la più adatta fra quelle restanti per accogliere le testimonianze storiche specifiche della BM e divenire un centro d'informazione. Questo perchè:

- sono ancora in loco vari elementi dell'armatura, pali, binari, scambi, segnali, ecc.
- nelle vicinanze c'è il capannone con la rimessa-officina della ferrovia mesolcinense
- è stato manifestato interesse per un simile adattamento da parte di ditte e privati di Grono

7.2.4. Riassumendo

Potenzialità turistica

- propone l'immagine che si ripete familiarmente ad ogni stazione lungo il percorso in valle
- è snodo di gran parte dei percorsi della mobilità lenta
- si trova vicino allo snodo autopostale per la Mesolcina, per Verdabbio e per la Calanca
- è a un passo dallo studio medico e dalla nuova scuola
- il villaggio dispone di ottime attrattive

Premesse

- la trasformazione della linea in percorso per la mobilità lenta (proposta 5)
- la conservazione del carattere originale (proposta 6.1)
- la conversione mirata alla funzione turistica o mista (proposta 6.2)
- la ricucitura urbanistica (proposta 6.4)



168 Vista da sud-ovest sull'ex-piattaforma di scarico riutilizzata quale terrazza di un caffè

Soluzione 1

Combinazione:

- al pianterreno succursale dell'ETRM (eventualmente in collaborazione con un'agenzia viaggi) nonché spazio di ristoro e documentazione (proposta 6.2)
- al piano superiore spazio di sensibilizzazione e di approfondimento tematico e/o commerciale (per esempio libreria) nonché spogliatoio e wc (proposta 6.1).

Soluzione 2

Edificazione di un corpo contiguo (proposta 6.5) in sostituzione dell'edificio utilitario fatiscente che si trova dirimpetto a ovest oltre la strada:

- spazio museale (museo dei ponti)
- spazio servizi

Soluzione 3

Ricucitura urbanistica e sistemazione dell'area come spazio museale e ludico esterno (proposta 6.4) eventualmente, in relazione con un'esposizione museale nel corpo contiguo dirimpetto.

7.3 La stazione di Cama

7.3.1. Matrice SWOT

Punti di forza	Punti deboli
<ul style="list-style-type: none"> • Posizione al centro della valle • Nel futuro: tracciato BM come strada di quartiere per l'accesso a Cama alta • Collegamento diretto con la strada cantonale • Prossimità dei grotti (edifici, vigna, castagneto) • Fermata poste a due minuti • Attrattive di richiamo: i grotti, la chiesa di San Maurizio, l'ospizio dei cappuccini, il ponte in sasso, le cappelle, il tratto scalinato dell'antica via Francesca, . • A Norantola le rovine del castello e la chiesetta • In val Cama la riserva forestale, il laghetto, la via dei grotti che collega la Mesolcina alla val Chiavenna attraverso la Bocchetta del Notar • Ristoranti • Caffè 	<ul style="list-style-type: none"> • Fine del percorso BM Castione-Cama ancora armato e funzionante fino al 2013
Opportunità	Rischi
<ul style="list-style-type: none"> • Punto di informazione e documentazione sui grotti • Punto di vendita di prodotti alimentari tipici che si conservano nei grotti (vino, grappa, formaggio, salumi) 	<ul style="list-style-type: none"> • Limitazione dalla nuova strada di quartiere • Abbattimento per far posto ad altre costruzioni

7.3.2. Attrattive

Il villaggio di Cama presenta, fra le altre sue attrattive non comuni, la riserva forestale di Val Cama e il complesso dei grotti. Queste due attrattive meritano di essere valorizzate mediante una presentazione efficace e una gestione che ne preservi il carattere profondo, evitando afflussi di massa. Ideale a questo scopo un edificio che non solo serva a informare, ma anche a calibrare il flusso turistico intrattenendo in modo interessante i visitatori e vendendo loro prodotti locali di qualità.

Il complesso dei grotti

I grotti con fiadire sono una particolarità delle Alpi. Il complesso dei grotti di Cama ha particolare valore perché:

- i suoi 46 grotti rappresentano tutte le tipologie esistenti (sottomasso, cantine a costruzione semplice appoggiate ad un masso, costruite fra grossi massi, cantine semplici coperte in origine da tetto a due falde, cantine con locale soprastante)
- sono armonicamente integrati in una frana del periodo postglaciale con tutte le implicazioni scientifiche relative
- dopo essere stato messo in sicurezza e ristrutturato con un investimento di 1'200'000 fr, secondo canoni e criteri di valenza ambientale esemplare, costitui-

sce un aspetto esemplare della cultura edile del Moesano

- presenta un'infinità di dettagli e di situazioni che nel complesso hanno pochi paragoni (muri di sostegno, percorsi selciati, piccole briglie per la deviazione delle acque, gradoni, cortili con i tavoli e i sedili, parapetti, manufatti di pietra ricavata e lavorata sul posto, alberi di castagno che fanno da regolatori climatici, strutture lavorate in sasso, legno, intonaco, calce, tetti in gneiss)
- funziona perfettamente sia per la conservazione dei cibi, sia nel senso dell'ospitalità
- è sotto protezione della Confederazione
- alcuni grotti sono già adibiti all'accoglienza come piccoli ristoranti.

7.3.3. Tematiche

Il complesso dei grotti presenta una serie di aspetti interessantissimi dal punto di vista:

- dell'edilizia
- del geomorfismo
- della geologia
- della biologia
- della nutrizione
- dell'agricoltura
- della viticoltura
- della storia

In particolare si ricollegano ai grotti le diverse filiere di produzione alimentare locale:

- vino e distillati
- carne, salumi e prosciutti
- formaggio e burro
- pane
- castagne
- gazosa

Soprattutto i grotti restano un ambiente che favoriscono il gioco e lo stare insieme:

- gioco delle bocce
- cantare in allegria

7.3.4. Riassumendo

Potenzialità turistica

- La stazione è connotata dallo stilema tipico come luogo pubblico e di contatto
- si trova alla conclusione del percorso BM ciclabile
- è equidistante da San Bernardino e da Bellinzona
- è prossima al complesso dei grotti
- si trova alla partenza del sentiero per la riserva naturale di Val Cama

Premesse

- la trasformazione della linea in percorso per la mobilità lenta
- la conservazione del carattere originale
- la conversione mirata alla funzione turistica o mista

Soluzione 1

Combinazione:

- al pianterreno accoglienza, info point e negozio per la vendita di prodotti locali nonché spazio di ristoro e documentazione (proposta 6.2)
- al piano superiore un appartamento da affittare ai turisti o a chi si occupa della gestione turistico-culturale o ad altri.

Soluzione 2

- Ricucitura urbanistica (proposta 6.4) ed edificazione di un corpo contiguo (proposta 6.5) eventualmente con la funzione di ostello.

Soluzione 3

Combinazione:

- Al pianterreno soluzione 1
- al piano superiore spazi dotati di apparecchiature per l'apprendimento interattivo relativo alle tematiche geologia, geomorfologia, grotti, riserva naturale Val Cama.



Esempio di una bottega con prodotti artigianali della regione

7.4 La stazione di Lostalio

7.4.1. Matrice SWOT stazione di Lostalio

Punti di forza	Punti deboli
<ul style="list-style-type: none"> • Vasta area spec. sud-est dell'edificio • Strada cantonale fermata poste a 200 m • Margini dell'abitato in riva alla Moesa • Molto vicina alla scuola e alla nuova palestra • Cinodromo • Miniautodromo • Eventi ricorrenti come concorso Attacchi di Tradizione • Attrattività come la casa Piva, la zona golenale Rosera, il castagneto terrazzato • Piscicoltura • Ristorante gourmet di Alan Rosa • Grotti 	<ul style="list-style-type: none"> • Vicinanza alla Moesa (nella zona a rischio alluvione) • Ingombro della nuova scuola e palestra
Opportunità	Rischi
<ul style="list-style-type: none"> • Punto di ristoro e informazione • Struttura per campeggio • Esposizione tematica • Collegamento a Stall de Cabié • Ostello 	<ul style="list-style-type: none"> • Copertura costi • Abbattimento per far posto ad altre costruzioni

7.4.2. Attrattive

Lostalio presenta attrattive legate specialmente alla natura e allo sfruttamento delle sue risorse. Così:

- la zona golenale Rosera
- il castagneto terrazzato
- la piscicoltura (Lostalio era ricchissimo di rogge)
- i grotti
- la gestione agricola rappresentata dal complesso agricolo dei stall de Cabié e testimoniata da una notevole documentazione tardoquattrocentesca e successiva (bonifiche)

Altre attrattive sono

- antichi edifici ben conservati, l'ospizio e le chiese e cappelle
- massi cuppellari o incisi come il sasso dell'Angel

Il territorio presenta in modo evidente gli effetti delle trasformazioni del paesaggio

- erosione glaciale
- frane
- piana alluvionale e falda freatica
- cascate, gole, rogge
- golene

7.4.3. Tematiche

A Lostalio si trovano il prato della Centena e una casa con resti di affreschi Trivulzio. Queste presenze possono costituire spunti per un discorso sulla dinamica dei poteri. Infatti la Mesolcina è uno dei territori in cui più chiara risulta la dialettica fra alta sovranità e potere comunale attraverso i secoli fin dal Medioevo.

Il prato della Centena

La Centena era l'assemblea di tutti i capifuoco del Moesano e alle sue decisioni dovevano sottostare anche i signori feudali.

Gian Giacomo Trivulzio, signore della valle dal 1480 al 1518, ebbe un ruolo di primo piano negli avvenimenti del tempo. Egli si adattò a rispettare le leggi della valle.

Instaurò tra altro una zecca che produsse alcune migliaia di monete molto apprezzate dai collezionisti.

La tematica della zecca si presta molto bene per dei laboratori didattici (concetto del museo diffuso del Museo Moesano).

7.4.4. Considerazioni conclusive

La centralità del luogo rispetto alle varie attrattive come cinodromo, miniautodromo, grotti, piscicoltura, stall de Cabié, campo di calcio, futura palestra, lo indicherebbe come predestinato potenzialmente ad ospitare un ostello.

La costruzione della nuova scuola e palestra potrebbe occupare una parte dell'area a sud della stazione impedendo questo tipo di realizzazione.

La Moesa potrebbe rappresentare un pericolo e quindi un impedimento (linea di sicurezza a 35 metri)

In alternativa possibilità di un piccolo campeggio, con servizi e postazioni grill.

Nel caso di soluzioni di altro tipo (uffici) si potrebbe optare per la riservazione di un locale di accoglienza e informazione a disposizione di ciclisti ed escursionisti.

7.4.5. Riassumendo

Potenzialità turistica

- La stazione è connotata dallo stilema tipico come luogo pubblico e di contatto
- è a breve distanza dallo svincolo A13
- è a minima distanza dalla fermata dell'autopostale
- il villaggio dispone di attrattive e attività turistiche riconosciute
- ottime possibilità di sinergie con il ristorante gourmet

Premesse

- la conservazione del carattere originale (proposta 6.1)
- la conversione mirata alla funzione turistica o mista (proposta 6.2)

Soluzione 1

- Se la situazione urbanistica lo permetterà, corpo aggregato (proposta 6.6) o separato (proposta 6.5) in funzione di ostello.

Soluzione 2

- Al pianterreno info point turistico e spazio espositivo e ludico di sensibilizzazione e di approfondimento tematico (proposta 6.2)

- al piano superiore un appartamento da affittare ai turisti o a chi si occupa della gestione turistico-culturale o ad altri.

Soluzione 3

- Come soluzione 2. In aggiunta:
- Sulla piattaforma corpo giustapposto che ospita i servizi per campeggio
- Sull'area piccolo campeggio

Soluzione 4

- Al pianterreno locale con spazio espositivo e ludico di sensibilizzazione e di approfondimento tematico (proposta 6.1)
- Resto dell'edificio in affitto



Una camera di un ostello della gioventù

7.5 La stazione di Mesocco

7.5.1. Matrice SWOT stazione di Mesocco

Punti di forza	Punti deboli
<ul style="list-style-type: none"> • Stazione terminale • Due edifici, stazione e officina-rimesa • Volumetrie di scala maggiore • Area estesa • Collegamento immediato con la strada cantonale • A un chilometro dagli svincoli A13 Mesocco nord e Mesocco sud • Coincide con la stazione autopostali • Attrattive di richiamo: Castello, chiesa Santa Maria, Archivio a Marca, palazzi, chiese e cappelle, siti preistorici (tombe Coop, Besgion d'Andergi, masso cuppellato "Saxum lombardum") • Riferimento per vari percorsi pedestrì e vie ciclabili • Nei pressi: palazzi come potenziali strutture B&B o ostello • Ristoranti, Caffè 	<ul style="list-style-type: none"> • Stato precario dell'edificio viaggiatori
Opportunità	Rischi
<ul style="list-style-type: none"> • Portale ingresso Parc Adula • Ostello • Un'industria o artigianato che denoti delle marcate valenze in senso turistico 	<ul style="list-style-type: none"> • Copertura costi

7.5.2. Attrattive

Le attrattive sono costituite dalla varietà di paesaggi ed ambienti naturali sparsi su un territorio di 165 kmq con differenze altimetriche di quasi 2400 m ed evidenze storiche e archeologiche legate al passo del San Bernardino e al ruolo della valle nel passato.

Vanno citati:

- i biotopi (torbiere d'importanza nazionale, esteso tiglieto, querceto relitto),
- i geotopi di vario tipo
- la rete di sentieri che si collega alla Calanca, alla Valle del Reno posteriore, alla valle San Giacomo
- le rovine del castello di Mesocco, unica fortezza rinascimentale del XV secolo su suolo svizzero
- evidenze archeologiche che coprono l'arco di 10 millenni
- una dozzina di chiese e chiesette fra cui: la chiesa di Santa Maria del castello con le pitture di importanza nazionale, la parrocchiale di San Pietro, la chiesa cappuccina di San Rocco, la chiesetta e la chiesa rotonda di San Bernardino
- l'Archivio a Marca che è anche centro per lo studio delle vie storiche.

7.5.3. Tematiche

Come si può dedurre dall'elenco anche solo abbozzato delle attrattive, le tematiche importanti che riguardano questo territorio sullo spartiacque alpino sono molteplici e toccano per quanto riguarda l'ambiente settori come la

- geologia
- geomorfologia
- glaciologia
- meteorologia
- botanica

oppure per quanto concerne gli aspetti storico-archeologici:

- confini e commerci
- strade e trasporti
- coltivazioni
- allevamento e alpeggiatura
- caccia e pesca
- emigrazione e immigrazione
- arte e religione
- costruzioni rurali e fortificazioni

Si tratta di un patrimonio ancora poco esplorato e studiato. L'insediamento del Parc Adula va visto come occasione unica di avere in loco un Centro di ricerca con ricercatori collegati ad atenei e altre istituzioni di livello internazionale.

7.5.4. Riassumendo

Potenzialità turistica

- Terminale nord della BM
- Lo stile particolare che si riscontra in tutte le stazioni connota gli edifici come luoghi pubblici e di contatto
- Maggiore volumetria e la grande area
- Ubicazione ideale (facile accesso, vicinanza ai servizi, potenzialità di sviluppo, ricchezza di attrazioni)



169 Gates Foundation Visitor Center, Seattle

Premesse necessarie

Le grandi dimensioni impongono un approccio diverso rispetto alle altre stazioni.

Fra i presupposti da considerare ci sono:

- l'estensione dell'area
- le volumetrie (ca 6000 m3)
- la presenza della fermata delle autopostali
- la vicinanza di servizi come i pompieri, l'ambulanza, il servizio medico
- la potenzialità di edifici vicini poco utilizzati per divenire strutture di accoglienza, pernottamento e supporto
- l'ottima qualità della trasmissione dati (centrale Swisscom a meno di 400 m)
- la collocazione ideale ai margini del villaggio
- l'ubicazione entro il territorio del Parc Adula
- la vicinanza degli svincoli A13

Soluzione 1

Trasformazione in Visitor-Center del Parco più grande della Svizzera. Da immaginare come complesso di servizi e spazi per

- l'accoglienza
- l'informazione
- la gestione del parco
- la ricerca
- la documentazione
- l'esposizione museale
- la sensibilizzazione e l'apprendimento
- il ristoro
- gli spogliatoi e le docce
- il deposito bagagli
- l'abitazione del custode e del personale
- i parcheggi

Soluzione 2

- Trasformazione in ostello secondo principi simili

Soluzione 3

- Edificazione di un corpo contiguo (proposta 6.5) come combinazione portale + ostello

7.6 Riassunto finale

7.6.1. Eredità storica da valorizzare

Quella della BM fu una realizzazione intensamente voluta dai comuni e vissuta dalla popolazione del Moesano.

Il suo mancato collegamento attraverso il S. Bernardino, l'avvento del traffico motorizzato e più tardi la costruzione della A13 costituirono i presupposti per una precoce dismissione.

La storia della ferrovia mesocinese rimane da fare. La bibliografia è molto scarsa e i pochi lavori esistenti sono fondati su una base documentaria molto labile. Occorre inserirla in quella più generale della modernizzazione della Valle, dell'evoluzione dei trasporti e della mobilità, della modifica urbanistica e territoriale della regione.

Temi principali da affrontare:

- la BM nel contesto storico regionale (ferrovie regionali) e generale (trasversali ferroviarie alpine)
- l'impatto territoriale e urbanistico
- l'introduzione e diffusione in valle dell'energia elettrica
- gli aspetti gestionali e sociali della BM prima e dopo il passaggio alla Ferrovia retica
- le difficoltà incontrate (alluvioni)
- il suo ruolo economico per il Moesano, il progetto di superamento del San Bernardino
- le vicende dalla soppressione a oggi.

7.6.2. La situazione delle stazioni

Sette stazioni e buona parte della linea, anche grazie all'attivazione della ferrovia in funzione turistica promossa dalla SEFT, sono ancora conservate.

Nel loro complesso esse costituiscono un patrimonio originale caratterizzato da

- l'ubicazione ai margini dei paesi
- una matrice stilistica unitaria e singolare
- l'alta qualità dei manufatti e della linea
- un'area circostante di più di 1200 mq per ogni stabile
- un collegamento diretto (più breve) fra loro grazie alla linea

Lo stato delle stazioni:

- quella di Soazza restaurata e ampliata serve come Centro culturale

- quella di Leggia, restaurata funge da abitazione e da spazio espositivo
- quelle di San Vittore e di Mesocco sono abbandonate e in stato quasi fatiscante
- quelle di Grono e Lostallo sono ancora abitate
- quella di Cama non è abitata, ma è la meglio conservata. In pratica sono tutte ancora recuperabili, ma con investimenti che possono variare molto a seconda dello stato del degrado.

In prospettiva turistica, già il fatto di poterle presentare in forma decorosa e curata costituirà un importante contributo allo sviluppo della Destinazione turistica Moesano.

7.6.3. La congiuntura turistica

Il progetto cade in un momento di forte evoluzione del turismo. Fatti:

- la recente creazione dell'ETRM e della Destinazione Turistica Moesana
- la crisi della stazione turistica di San Bernardino (alberghi dismessi, chiusura impianti di risalita, emparse produzione acqua minerale)
- nuove strutture di animazione come il Centro Culturale di Circolo di Soazza o quello di Rolétt a Soazza
- i progetti Interreg e lo sviluppo del complesso delle Vie storiche del Moesano
- la prossima messa in funzione di Alp-transit
- la possibile realizzazione del Parc Adula
- Bellinzona città UNESCO

In questa situazione complessa si manifestano situazioni di crisi, ma anche prospettive positive.

Scopo del progetto è quello di verificare in che misura e in che modo un riutilizzo delle stazioni e della linea possa contribuire positivamente allo sviluppo della Destinazione Moesano.

Perciò lo si è posto nello scenario complessivo della Destinazione e in particolare della visione strategica dell'ETRM.

7.6.4. Le potenzialità turistiche

Il Moesano dispone di una serie di notevoli potenzialità turistiche che al momento sono sottosfruttate:

- una stazione turistica con una clientela abituale come San Bernardino
- l'accessibilità
- la prossimità geografica a consistenti mercati turistici
- il patrimonio paesaggistico
- il patrimonio naturale
- il retaggio storico e culturale
- i prodotti locali
- una rete di collaborazione interna

La realizzazione del Progetto BM potrebbe contribuire a valorizzare queste potenzialità grazie

- alla dotazione di strutture turistiche caratteristiche
- alla promozione del turismo in valle
- al coordinamento del sistema escursionistico moesano
- all'incremento delle strutture di pernottamento.

7.6.5. Una funzione attiva nel turismo

Le strutture BM, purché in stato decoroso e funzionale, possono concorrere anche solo passivamente a dare un'immagine positiva del Moesano (vedi stazione di Leggia). In effetti la loro matrice stilistica particolare costituisce un richiamo che si rinnova ad ogni stazione.

Perché assumano un ruolo propulsivo per l'economia moesana va valorizzata la loro predisposizione in funzione di un turismo attivo e sostenibile. La trasformazione dell'ex stazione nel Centro culturale di Soazza costituisce un riferimento importante per definire le modalità di progettazione e realizzazione nonché il calcolo finanziario.

L'idea guida è quella di trasformare le stazioni in snodi della rete di percorsi per la mobilità lenta promossa dalle due Regioni. Esse forniranno:

- informazione e orientamento
- riposo e ristoro personale
- affitto, ricarica e riparazione dei mezzi mobili per l'escursionista e il ciclista
- accoglienza e possibilità di pernottamento
- promozione di prodotti regionali
- intrattenimento alternativo per i giorni di cattivo tempo
- possibilità di spostare il personale, a seconda della stagione e dei bisogni.

7.6.6. Salvaguardare il patrimonio

La grande attrattiva del Moesano è costituita dal suo paesaggio, dalla natura e dalla storia. È un patrimonio sempre più gradito dal cosiddetto turismo "intelligente", ma deve essere protetto per evitarne l'esaurimento.

Il motto sarà dunque: "proteggere il patrimonio per valorizzarlo, valorizzarlo per proteggerlo"

Tutte le stazioni BM possono concorrere a questa valorizzazione fornendo:

- informazioni dirette
- spazi museali e mezzi multimediali
- guide multimediali di accompagnamento sul territorio.
- La salvaguardia si ottiene specialmente lasciando inutilizzati per periodi definiti i vari percorsi e diversificando i tragitti. Si distingueranno:
 - percorsi permanenti
 - percorsi tematici annuali (diversi di anno in anno)
 - percorsi tematici occasionali legati ad eventi
- I percorsi tematici saranno fruibili sui siti web o tramite le guide multimediali georeferenziate promosse dalla Regione e dal Centro culturale di Soazza (testi da leggere o da ascoltare, immagini e filmati).
- Nell'ambito del progetto si è realizzata la guida al percorso BM.

7.6.7. L'inventario del patrimonio

I materiali caricati sulle guide multimediali fanno capo a una banca dati che accoglie l'inventario del patrimonio naturale e culturale di tutto il Moesano.

Questo materiale è organizzato per settori. Si distinguono le informazioni relative al:

- patrimonio culturale (opere d'arte, monumenti, sculture, produzione in pietra ollare, ecc.)
- patrimonio archeologico (ritrovamenti, reperti, siti conosciuti, massi incisi)
- patrimonio delle vie di comunicazione (strade, sentieri, ponti, gallerie, ferrovia BM, fili a sbalzo, teleferiche, elettrodoti)
- patrimonio edilizio (chiese, cappelle, castelli, palazzi e case tipiche, mulini, ecc.)
- patrimonio naturalistico (riserve forestali, castagneti, boschi pascolati, riserve golenali, il fiume Moesa, ecc.)
- patrimonio geologico e geomorfologico (geotopi, forme dell'erosione, frane, piane alluvionali, cave, fornaci, ecc.)
- patrimonio paesaggistico (villaggi, monti, alpeggi, terrazzamenti, ecc.)
- Nell'ambito del progetto si è creata l'impostazione base della banca dati e si sono inseriti finora circa 1800 record.

7.6.8. Il mercato turistico

A confronto con quello delle grandi Destinazioni (Bellinzona, Milano, ecc.) è da credere che quello moesano resterà una turismo di nicchia.

Tuttavia esso va visto nel contesto delle reti turistiche nazionali e internazionali considerando:

- la necessità di collaborazione e coordinazione con le Destinazioni di prossimità quali Bellinzona (sito UNESCO) e Vi-mala. Da qui la proposta di un circuito per visitare le chiese con grandi opere pittoriche e scultoree situate fra Coira e Bellinzona.
- gli effetti della A13 sul turismo
- la futura apertura di Alptransit che ci avvicinerà a Zurigo
- il retaggio storico che ci lega a regioni come la Baviera e l'Austria
- la possibilità di farci conoscere attraverso le opere artistiche moesane esposte nei grandi musei.

Le stazioni BM assumerebbero in questo scenario un ruolo importante con l'instaurazione di postazioni adatte a sensibilizzare, informare e preparare i turisti e gli autoctoni alla fruizione dei vari aspetti del nostro patrimonio.

Lo sforzo pubblicitario dovrebbe concentrarsi in tre aree privilegiate: Zurigo, Lombardia, Baviera - Vienna.

7.6.9. La clientela

La brevità del viaggio dai grandi centri al Moesano favorirà il turismo di giornata o di breve durata.

Per quanto riguarda il progetto BM i potenziali clienti saranno da cercare nelle fasce interessate alla mobilità lenta:

- sportivi
- famiglie
- scuole
- associazioni sportive

Con il boom dell'e-bike entra in considerazione più di prima il target pensionati.

L'abbinamento mobilità lenta-turismo culturale potrebbe attirare

- scuole di ogni grado

- turisti delle aree che condividono il retaggio culturale

Si può per esempio pensare alla combinazione: visita al sito Unesco di Bellinzona più un giorno in Mesolcina.

Altri gruppi di clientela che possono essere molto interessati sono:

- gli amanti delle ferrovie dismesse
- coloro che cercano la tranquillità e la meditazione (ospizi cappuccini)
- i disabili (ideale la regolarità della linea BM)
- i clienti delle industrie (turismo industriale)

7.6.10. Il tracciato

È lungo 26.5 km. La larghezza della carreggiata attuale è di 3 m, la massicciata di 3.5 m, un possibile allargamento può arrivare a 4.50-6.00 m.

Nel complesso presenta una struttura e dei manufatti (ponti, viadotti, gallerie, rilevati, trincee, cunette) in ottimo stato.

La quasi totalità del sedime appartiene ai comuni. Il tracciato, interrotto in alcuni punti problematici, è inserito nel Piano Direttore Cantonale dove, le varie tratte sono attribuite a usi diversi a seconda della situazione. Solo il progetto esecutivo potrà determinare il percorso BM definitivo.

La sovrastruttura verrà smantellata completamente entro il 2016 e la sistemazione del tracciato competerà ai comuni, alla RhB, ai cantoni Grigione e Ticino nonché alla Confederazione. Tra Cama, e Castione servirà alla mobilità lenta locale (scolari, pendolari). Il tratto attraverso Roveredo verrà completamente rinnovato nell'ambito della ricucitura.

Dal punto di vista turistico il tracciato che si collega direttamente alla stazione Tilo di Castione ha tutti i requisiti per divenire un percorso ideale per la mobilità lenta turistica, in quanto è accoppiato a un servizio di trasporto pubblico con corse frequenti e regolari.

7.6.11. Le stazioni

Pur essendo alcuni degli edifici in uno stato di abbandono e incuria notevole, considerata la solidità e l'accuratezza della costruzione originaria, è possibile per tutti una sistemazione e un riuso a scopo turistico.

Se restaurati, potranno avere un ruolo importante per questo progetto e nell'ambito della Destinazione Moesano.

Gli interventi proposti coniugano le esigenze della vita attuale con la cura e il rispetto della sostanza storica.

Di fondamentale importanza è che ogni edificio acquisisca una funzione utile o una combinazione di funzioni utili per la popolazione e i visitatori. Abitazione, ufficio, bottega artigianale, studio estetico, negozio, struttura d'accoglienza o d'informazione turistica, spazio museale, ecc.: ogni soluzione, purché incentrata sul rispetto dell'originale, avrà un effetto positivo diretto o indiretto sull'attrattiva del Moesano, quindi sul turismo e sulla creazione di posti di lavoro.

Gli architetti collaboratori, riferendosi al concetto di Destinazione elaborato dall'ETRM, propongono 7 proposte base d'intervento sugli stabili.

I piani di ogni stazione vengono forniti ai comuni.

7.6.12. Conclusioni

Si è in presenza di una grande complessità per:

- la varietà dello stato degli edifici
- le differenti possibilità d'uso degli edifici
- la varietà di soluzioni per adattare la linea alla mobilità lenta (a incidere sui costi è la qualità della pavimentazione: asfalto o cemento o ghiaia consolidata con pozzolana o prodotti chimici)
- la varietà delle scelte in fatto di qualità
- la propensione dei singoli comuni
- l'influenza di possibili finanziatori o committenti esterni (associazioni, società, privati).

Per questo la Direzione di progetto ha deciso di non entrare nel merito di una stima dei possibili costi. Ciò potrà essere fatto solo nella prossima fase di progettazione.

Le responsabilità esecutive pertengono:

- ai comuni per le stazioni e la linea
- all'ETRM per la gestione turistica
- agli enti culturali per la gestione culturale
- alla Regione per la coordinazione

Si ricorda che tenor incarico ricevuto sono qui considerate esclusivamente soluzioni in funzione turistica.

Si conclude con uno specchietto che riassume proposte, possibilità e responsabilità.

7.7 Panoramica finale

7.7.1. Le proposte

Si propongono soluzioni semplici o combinate fra loro quali strumenti per:

- salvaguardare, valorizzare e adattare le ex stazioni alle necessità del turismo

- mantenere i caratteri originali degli edifici

- affiancarli con strutture complementari secondo principi di armonia e proporzionalità.

- ridare loro funzioni pubbliche utili non solo al turismo, ma anche alla popolazione

- puntare a una gestione sostenibile dal punto di vista ambientale e specialmente finanziario

- fornire ai comuni una visione generale della situazione affinché si possano coordinare le loro iniziative evitando doppioni e concorrenze improprie

Ogni singola iniziativa dovrà tener conto di fattori che qui sono suggeriti, ma non verificati, come le possibilità di finanziamento esterno, lo sviluppo della Destinazione, la disponibilità alla collaborazione, ecc.

Il layout scelto intende conferire una forma un po' ariosa al contenuto in modo che solleciti la curiosità e l'interesse di potenziali sponsor, finanziatori e interessati.



6.1 Restaurare e rinnovare conservando il carattere dell'edificio



6.2 Adattare per convertire a nuove funzioni



6.2 Aggiungere un corpo giustapposto sulla piattaforma



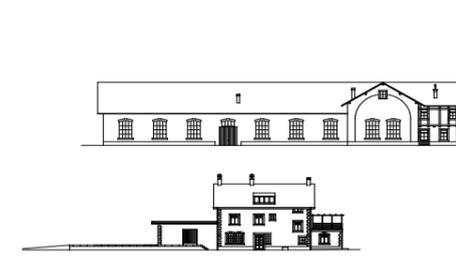
6.4 Una ricucitura urbanistica nel senso di sistemare in modo decoroso e funzionale l'area della stazione



6.5 Aumentare la volumetria mediante un corpo contiguo



6.6 Prolungare la stazione con un corpo aggregato



6.7 Notevoli volumetrie esigono un approccio diverso con l'obiettivo della multifunzionalità



6.8 Un visitor Center come spazio multifunzionale per ospiti, gestori, ricercatori

Simboli tabella finale

- ★ Raccomandato
- ☆ Possibile
- ✱ Esistente
- ♻️ Situazione particolare
- C Comune
- TI Cantone Ticino
- GR Canton Grigioni
- CH Confederazione
- RhB Ferrovia retica
- FO Fondazioni
- PR Privati

7.7.2. Specchietto delle possibilità e responsabilità

Proposte / Responsabili	Castione	Lumino	S. Vittore	Roveredo	Grono	Leggia	Cama	Lostallo	Soazza	Mesocco stazione	Mesocco rimessa
6.1 Restauro			★		★	☀	★	★	☀	★	★
6.2 Adattamento			★		★	☀	★	★	☀	★	★
6.3 Corpo giustapposto			★		★		★	★			
6.4 Ricucitura urbanistica			★		★		★	★		★	★
6.5 Edificazione contigua					★		★	★		★	★
6.6 Corpo aggregato			★					★	☀		
6.7 Centro visitatori									☀	★	★
Funzione											
a Informazione turistica			★		★		★	★	★	★	★
b postazione tematica			★						☀		
c spazio museale-ludico			★		★		★	★	☀	★	*
d vendita prodotti locali			★		★		★	★	☀	★	
e ristoro/ricarica e-Bike			★		★		★	★	★	★	
f servizi e spogliatoio			★		★		★	★	☀	★	★
g ostello			★				★	★	☀	★	★
h campeggio			★					★	☀		
i abitazione			★		★		★	★	☀	★	★
Possibile finanziamento			C PR FO		C PR FO		C PR FO	C PR FO		C PR FO	C PR FO
Percorso											
Percorso ciclabile	★	★	★	☀	★	★	★	☀	☀	☀	☀
Percorso pedestre	★	★	★	☀	★	★	★	☀	☀	☀	☀
Possibile finanziamento											
Enti	CTI CH	CTI CH	C GR CH RhB PR	CGR CH PR	C GR CH RHB	C GR CH RhB	C GR CH RhB	CGR	CGR	CGR PR	CGR PR

8 Fonti

8.1 Le fonti bibliografiche

- AA.VV. Geographie der Freizeit und des Tourismus, Oldenburg, München 2007
- Associazione Traffico e Ambiente, Biciclette elettriche, comodi e sicuri alla meta, Berna 2012
- Berger Olivier, Kunst soll Ferien verkaufen helfen, Die Südschweiz, 15.4.2013
- Binda Franco. Archeologia rupestre nella Svizzera italiana, Dadò, Locarno, 1996
- Bruno Reichlin e Bruno Pedretti, Riuso del Patrimonio architettonico, Milano, 2011
- Cantone Ticino, Metron. Programma d'agglomerato del Bellinzonese, Misure mobilità lenta, Bellinzona/Brugg 2011
- Center da Capricorn. Trattati di turismo in sintonia con la natura e la cultura nei grigioni analisi e strategia, Wergenstein 2007.
- Chiaverio Fausto. Analisi ambientale e proposte di restauro delle stazioni ferroviarie ex B.M. nel Moesano, 2011
- Convenzione delle Alpi. Turismo sostenibile nelle Alpi, Bolzano 2013
- CRTB/Metron, Programma d'agglomerato del Bellinzonese, Bellinzona/Zurigo 2012
- Edoardo Augustoni, Guida all'arte della Mesolcina, Locarno 1996
- Enrico Sassi, Lo spazio pubblico contemporaneo, Milano, 2009
- Ente regionale per lo sviluppo Bellinzonese e valli. Rapporto del gruppo perativo sul tema "Alptransit", Biasca 2013
- Fondazione La Svizzera in bici, La Svizzera in bici, manuale, Berna 2006
- Giovanoli Diego. Facevano case 1450-1950. Saper vedere le dimore e i rustici nel Grigioni italiano e nella limitrofa Lombardia, Malans-Coira, 2009
- Gobbi Giovanni/Togni Daniele. Ricucitura del centro paese di Roveredo dopo lo spostamento dell'autostrada A13, in: Quaderni grigionitaliani, 2-2014
- Istituto nazionale ricerche turismo (a cura), Impresa turismo 2013, Roma 2013
- Ministero per i beni e le attività culturali. Il turismo culturale: nuovi orientamenti di sviluppo economico e sociale, Borsa internazionale del turismo, Milano 2010
- Organizzazione regionale del Moesano. Concetto di sviluppo per il Moesano, 1977
- Organizzazione regionale del Moesano. Concetto di sviluppo per il Moesano, 2000
- Parc Adula. Schede di progetto, 2012
- Peduzzi Dante (a cura). Andiamo ai grotti. Testimonianze d'intervento sul territorio del comune di Cama Grigioni 2004-2009, Fondazione per la Rivitalizzazione dei grotti di Cama, 2009
- Piano direttore regionale, 14./15.303: Traffico non motorizzato, Roveredo/Coira 2014
- Pietro Gnudi (a cura), Turismo Italia 2020, Piano strategico per lo sviluppo del turismo in Italia, Roma 2013
- Reynard E., Gueux D. & Holzmann C.(2001). La géomorphologie, une science méconnue. Nature et patrimoine en Pays de Savoie 4: 22-25
- Reynard E., Pralong J.-P. & Gentizon C. (2005). La géoconservation: pour un renouvellement de la protection de la nature en Suisse. In: L. Dambo & E. Reynard (éd.), Vivre dans les milieux fragiles: Alpes et Sahel. Institut de géographie, Université de Lausanne, Travaux et recherches 31, pp. 57-70.
- Rütimann Rolf , Le chemin de fer - la ferrovia Bellinzona-Mesocco, Zurigo, 1984
- Sentieri Svizzeri. Delimitazione delle categorie di sentieri escursionistici, Strumento di supporto per la classificazione dei sentieri escursionistici, Berna 2009,
- Sentieri Svizzeri. Foglio informativo obiettivi di qualità per i sentieri dei percorsi de La Svizzera a piedi, 2013
- Stuber A. (1997). Protection des géotopes. La dynamique engendre la diversité. In: Pro Natura (éd.), Manuel de protection de la nature en Suisse. Lausanne, Delachaux et Niestlé, pp. 83-91
- UFAM /USTRA Revêtement des routes forestières et rurales, 1995

forestières et rurales, 1995

• UFAM /USTRA , Sanfte Mobilität in alpinen Regionen, manuale

• UPI, Trekking, Sicuri per monti e per valli, Berna 2007

• USTRA, Sentieri Svizzeri, Segnaletica dei sentieri, Berna 2008

• USTRA, Sentieri Svizzeri. Obiettivi di qualità per i sentieri svizzeri, Materiali, Berna 2007

• USTRA, SvizzeraMobile. Pianificazione di percorsi ciclabili, manuale di aiuto all'esecuzione traffico lento 5, Berna 2008

• Vogt Luisa, Regionalentwicklung peripherer Räume mit Tourismus, Fränkische, Geographische Gesellschaft, Erlangen 2008.

• www.ivs.admin.ch

• www.langsamverkehr.ch

• www.traffico-lento.ch

8.2 Elenco delle immagini

1 Archivio a Marca, Fondo Perfetta	1	52 USTRA/Comune di Roveredo, 2014	75	105 Orlando Arner, Soazza	94	156 Kevin Palazzi, San Bernardino	143
2 Archivio a Marca, Fondo Perfetta	15	53 USTRA/Comune di Roveredo, 2014	75	106 Archivio a Marca, Fondo Perfetta	94	157 M. & E. Boesch Architekten, 2009.	146
3 Archivio a Marca, Fondo Perfetta	16	54 Cino Zucchi, 1997	75	107 Orlando Arner, Soazza	94	158 Giulio Cereghetti, Mesocco	148
4 Archivio a Marca, Fondo Perfetta	17	55 Luigi Corfu, Mesocco	76	108 Orlando Arner, Soazza	94	159 http://www.paerke.ch/it	149
5 Archivio a Marca, Fondo Perfetta	18	56 Luigi Corfu, Mesocco	76	109 Orlando Arner, Soazza	94	160 http://www.myswitzerland.com	149
6 Archivio a Marca, Fondo Perfetta	19	57 Luigi Corfu, Mesocco	76	110 Orlando Arner, Soazza	95	161 Joseph Hawkins, Università est di Londra	150
7 Archivio a Marca, Fondo Perfetta	20	58 Luigi Corfu, Mesocco	76	111 Orlando Arner, Soazza	95	162 Joseph Hawkins, Università est di Londra	150
8 Archivio a Marca, Fondo Perfetta	21	59 Registro fondiario del Moesano, Roveredo	77	112 Orlando Arner, Soazza	95	163 Joseph Hawkins, Università est di Londra	151
9 Archivio a Marca, Fondo Perfetta	21	60 Orlando Arner, Soazza	77	113 Archivio a Marca, Fondo Armando Tamò	96	164 Joseph Hawkins, Università est di Londra	151
10 Archivio a Marca, Fondo Perfetta	22	61 GoogleMap	77	114 Archivio a Marca, Fondo Armando Tamò	96	165 Joseph Hawkins, Università est di Londra	151
11 SEFT	23	62 Luigi Corfu, Mesocco	77	115 Archivio a Marca, Fondo Armando Tamò	96	166 Joseph Hawkins, Università di Londra est	152
12 Archivio a Marca/Famiglia Tonella.	32	63 Cantone Ticino, Uff. trasporti pubblici, 2012	78	116 Archivio a Marca, Fondo Armando Tamò	96	167 Joseph Hawkins, Università est di Londra	153
13 Famiglia Corfu, Mesocco	33	64 AutoPostale Svizzera, ETRM 2013	79	117 Archivio a Marca, Fondo Armando Tamò	97	168 Joseph Hawkins, Università est di Londra	153
14 ETRM	34	65 Archivio a Marca, Fondo Perfetta	82	118 Archivio a Marca, Fondo Armando Tamò	97	169 Orlando Arner, Soazza	157
15 Luciano Mantovani, Soazza	37	66 Archivio a Marca, Fondo Perfetta	82	119 Archivio a Marca, Fondo Armando Tamò	97	170 http://www.myswitzerland.com	159
16 Marco Maracchi, San Vittore	37	67 Luigi Corfu, 6563 Mesocco	82	120 Archivio a Marca, fondo Perfetta	97	171 http://www.gatesfoundation.org	165
17 Lulo Tognola, Grono e Damon Bonesi	44	68 Archivio a Marca, Fondo Perfetta	82	121 Archivio a Marca, Fondo Perfetta	98		
18 Ente Turistico Regionale Moesano	49	69 Luigi Corfu, Mesocco	82	122 Archivio a Marca, Fondo Armando Tamò	99		
19 USTRA, 2013	50	70 Luigi Corfu, Mesocco	82	123 Orlando Arner, Soazza	102		
20 Bellinzona Turismo, Bellinzona	51	71 Luigi Corfu, Mesocco	83	124 Orlando Arner, Soazza	108		
21 Zirpoli, Bellinzona	51	72 Archivio a Marca, Fondo Armando Tamò	83	125 Orlando Arner, Soazza	112		
22 wanderland.ch	51	73 Archivio a Marca, Fondo Perfetta	83	126 Orlando Arner, Soazza	112		
23 Luigi Corfu	51	74 Orlando Arner, Soazza	83	127 Archivio a Marca, Fondo Perfetta	114		
24 Chur Tourismus, Chur	51	75 Archivio a Marca, Fondo Perfetta	83	128 Archivio a Marca, Fondo Perfetta	116		
25 graubünden.ch	51	76 Archivio a Marca, Fondo Perfetta	83	129 Orlando Arner, Soazza	120		
26 Cantone Ticino, Dip. territorio, Bellinzona	52	77 Marco Buchmann, Roveredo	84	130 Orlando Arner, Soazza	120		
27 Luigi Corfu, Mesocco	54	78 Gaggini Simona, Trifolium, Arogno	84	131 Orlando Arner, Soazza	120		
28 Fam. Tagliabue/Archivio a Marca	56	79 Simona Gaggini, Trifolium, Arogno	84	132 Orlando Arner, Soazza	121		
29 Luigi Corfu, Mesocco	57	80 Simona Gaggini, Trifolium, Arogno	84	133 Orlando Arner, Soazza	121		
30 Sito del Rauchfangkehrermuseum di Vienna	58	81 Simona Gaggini, Trifolium, Arogno	85	134 Blumentahl & Kapaul, 2011.	122		
31 Sito della città di Eichstätt	58	82 Franziska Andres, Trifolium, Arogno	85	135 Blumentahl & Kapaul, 2011.	122		
32 Schweiz am Sonntag, 29.6.2014	59	83 Franziska Andres, Trifolium, Arogno	85	136 Orlando Arner, Soazza	124		
33 Luigi Corfu, Mesocco	60	84 Lorenzo Schmid, Roveredo	86	137 Orlando Arner, Soazza	125		
34 Museo Striegel, Memmingen (D);	61	85 Lorenzo Schmid, Roveredo	86	138 http://piqs.de/fotos/140056.html	125		
35 Antonio Codoni, Roveredo	61	86 Lorenzo Schmid, Roveredo	86	139 Orlando Arner, Soazza	128		
36 Antonio Codoni, Roveredo	61	87 Lorenzo Schmid, Roveredo	87	140 Archivio a Marca, Fondo Armando Tamò.	129		
37 Archivio a Marca, Mesocco	66	88 Lorenzo Schmid, Roveredo	87	141 Orlando Arner, Soazza	130		
38 Archivio a Marca, Fondo Armando Tamò	66	89 Lorenzo Schmid, Roveredo	87	142 Aldo van Eyck, 1947-78.	130		
39 Luigi Corfu, Mesocco	66	90 Lorenzo Schmid, Roveredo	87	143 Piet Oudolf, 2009. http://www.oudolf.com	131		
40 Archivio a Marca, Fondo Armando Tamò	67	91 Marco Buchmann, Roveredo	88	144 Orlando Arner, Soazza	131		
41 Archivio a Marca, Fondo Perfetta	67	92 Marco Buchmann, Roveredo	88	145 Piet Oudolf, 2009. http://www.oudolf.com	131		
42 Luigi Corfu, Mesocco	67	93 Marco Buchmann, Roveredo	88	146 Orlando Arner, Soazza	133		
43 Cantone Ticino, Metron, Brugg 2011	68	94 Marco Buchmann, Roveredo	88	147 Orlando Arner, Soazza	134		
44 Swisstopo, 2014	69	95 Marco Buchmann, Roveredo	88	148 Orlando Arner, Soazza	134		
45 Regione Mesolcina / OR Calanca	70	96 Marco Buchmann, Roveredo	89	149 Orlando Arner, Soazza	134		
46 Regione Mesolcina / OR della Calanca, 2014	71	97 Marco Buchmann, Roveredo	89	150 Orlando Arner, Soazza	135		
47 Regione Mesolcina / OR della Calanca, 2014	72	98 Marco Buchmann, Roveredo x	89	151 Orlando Arner, Soazza	138		
48 Google Earth	73	99 Paolo Mantovani, Bonaduz/Soazza	89	152 Orlando Arner, Soazza	139		
49 Regione Mesolcina / OR della Calanca, 2014	73	100 Marco Buchmann, Roveredo	89	153 Orlando Arner, Soazza	139		
50 USTRA, Bellinzona 2014	74	101 Marco Buchmann, Roveredo	89	154 Orlando Arner, Soazza	140		
51 USTRA/Comune di Roveredo, 2014	75	103 Luigi Corfu, Mesocco	93	155 Kevin Palazzi, San Bernardino	142		
		104 Luigi Corfu, Mesocco	93				