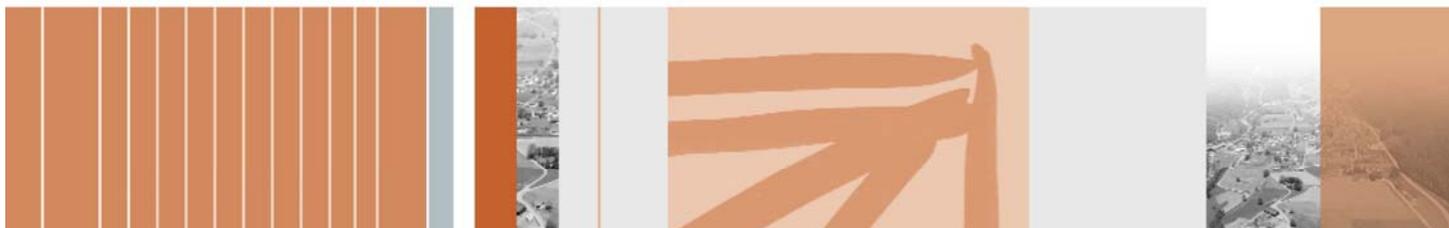




Repubblica e Cantone Ticino
Consiglio di Stato



Piano direttore
cantonale



Piano direttore cantonale
Programma d'agglomerato del Bellinzonese di II generaz.

Proposte di modifiche del Piano direttore

novembre 2013

Consultazione ai sensi dell'art. 11 Lst

Contenuto

Scheda R/M 4 Agglomerato del Bellinzonese

Editore

Dipartimento del territorio

Autore

Sezione dello sviluppo territoriale,
Ufficio del piano direttore

Per ulteriori informazioni

Sezione dello sviluppo territoriale,
via Franco Zorzi 13, 6500 Bellinzona
tel. +41 91 814 37 74, fax +41 91 814 44 12
e-mail dt-sst@ti.ch, www.ti.ch/pd

© Dipartimento del territorio, 2013

Sommario

Premessa.....	3
Scheda R/M 4 Agglomerato del Bellinzonese.....	4

Premessa

Il Piano direttore cantonale (PD), rivisto globalmente negli scorsi anni, è stato adottato dal Consiglio di Stato (CdS) nel maggio del 2009. Le prime modifiche sono state apportate nel marzo del 2011 dal Gran Consiglio (GC), il quale ha deciso i ricorsi presentati contestualmente all'adozione del CdS.

Per le modifiche importanti del PD, la Legge sullo sviluppo territoriale (Lst) prevede una fase di informazione e partecipazione (o consultazione) previa all'adozione. In questa fase chiunque ha la possibilità di esprimersi.

Con il presente fascicolo il CdS pone in consultazione le modifiche delle schede R4 Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato bellinzonese e M4 Piano regionale dei trasporti del Bellinzonese.

I COT e i PRT, con le rispettive schede di PD, hanno costituito già dagli anni '90 una sorta di politica degli agglomerati *ante litteram* che il Cantone, insieme alle Commissioni regionali dei trasporti (CRT), ha costruito e attuato con circa un decennio di anticipo rispetto alla Confederazione. A livello cantonale è apparso pertanto ovvio inserire i Programmi d'agglomerato federali nel solco già tracciato da COT e PRT, facendo diventare i primi l'occasione per rivedere e aggiornare i secondi. È per questo che, nell'ambito della revisione del PD, le schede sui COT e sui PRT erano state aggiornate solo puntualmente. Ora, con l'integrazione nelle schede sui COT e sui PRT dei risultati dei Programmi d'agglomerato di seconda generazione, si conclude di fatto l'ultima tappa della revisione del PD.

Le modifiche in consultazione hanno pertanto il duplice scopo di:

- consolidare nel PD i provvedimenti con rilevante incidenza territoriale del Programma d'agglomerato di seconda generazione del Bellinzonese (PAB);
- aggiornare completamente le schede R4 e M4, che per l'occasione vengono integrate in un'unica scheda rinominata R/M 4 Agglomerato del Bellinzonese, in modo da avvicinarsi con più chiarezza e immediatezza ai concetti introdotti con la nuova politica federale degli agglomerati.

Il presente fascicolo è accompagnato da un Rapporto esplicativo (a parte).

Durante il periodo della consultazione, la documentazione è depositata presso i Comuni. Essa è reperibile anche all'indirizzo www.ti.ch/pd.

Sul sito Internet (oppure presso l'Ufficio del Piano direttore) è consultabile anche la versione in vigore di ogni scheda.

Scheda R/M 4 Agglomerato del Bellinzonese (Dato acquisito) – Adattamenti e aggiornamenti

I. Situazione

Il Programma d'agglomerato di seconda generazione del Bellinzonese (PAB) è stato trasmesso all'ARE per esame alla fine del 2011. La firma della Convenzione sulle prestazioni tra Cantone e Confederazione è prevista per la fine del 2014. Per poter accedere ai sussidi federali, al momento della firma sarà necessario che PAB e Piano direttore siano coordinati. In altre parole, le misure di rilevante incidenza territoriale contenute nel Programma d'agglomerato dovranno essere consolidate nel PD.

Le modifiche del PD derivanti dai Programmi d'agglomerato avvengono secondo i disposti della *Legge sullo sviluppo territoriale* (Lst), la quale prevede in particolare:

- l'attuale fase di consultazione (art. 11 Lst);
- la successiva adozione da parte del CdS e la pubblicazione (art. 13 Lst).

Per la firma della convenzione sulle prestazioni è pure necessario che tali modifiche siano approvate dalla Confederazione.

Le schede di Piano direttore che in passato hanno recepito e codificato le misure concepite a livello regionale dalle Commissioni regionali dei trasporti (CRT), in collaborazione con il Cantone, sono quelle sui Piani regionali dei trasporti (PRT) e sui Concetti d'organizzazione territoriale (COT); in questo caso le schede M4 PTB e R4 COTAB. La verifica e adeguamento del PD in base ai risultati del PAB riguarda pertanto principalmente queste due schede.

I PRT e i COT, con le loro rispettive schede di PD, hanno costituito una sorta di politica degli agglomerati *ante litteram*, che il Canton Ticino, insieme alle CRT, ha costruito e attuato con circa un decennio di anticipo rispetto a quanto intrapreso dalla Confederazione a partire dagli anni 2000. Con l'avvento della politica federale degli agglomerati, a livello cantonale è apparso pertanto ovvio inserire i Programmi d'agglomerato nel solco già tracciato dai PRT e COT, facendo diventare i primi l'occasione per rivedere e aggiornare i secondi.

A livello di Piano direttore si è pertanto deciso di "fondere" le attuali schede M4 PTB e R4 COTAB, in un'unica scheda denominata "R/M 4 Agglomerato del Bellinzonese" (ma il discorso è identico per gli altri agglomerati), in modo da avvicinarsi con più chiarezza e immediatezza ai concetti introdotti con la nuova politica federale degli agglomerati.

Questa "fusione" ha rappresentato nel contempo l'occasione per una necessaria revisione delle schede sui PRT e sui COT, in quanto nell'ambito della revisione del PD (adottata dal CdS nel 2009) erano state aggiornate solo puntualmente in attesa della conclusione dei Programmi d'agglomerato di seconda generazione. In questo senso le modifiche in oggetto costituiscono l'ultima tappa della revisione del PD.

Oltre a riunire in un'unica scheda tutti gli elementi di un PA che necessitano di essere consolidati nel PD (limitatamente ai contenuti con rilevante incidenza territoriale), questo approccio rafforza pure l'idea di coordinamento tra mobilità e insediamenti alla base dei Programmi d'agglomerato. Inoltre, sempre allo scopo di rendere più immediata e chiara la relazione tra i PA e le nuove schede di PD sugli agglomerati, la struttura di queste ultime ripropone quella dei PA, esponendo nell'ordine lo *Scenario auspicato*, le *Strategie attuative* e le *Misure*.

I contenuti del PAB sono già stati posti in consultazione a più riprese nel corso della sua elaborazione. In questo senso, dal profilo dei contenuti, la procedura di adattamento del PD non considera nuove misure (rispetto al Programma d'agglomerato). È però un tassello indispensabile per dimostrare l'avvenuto coordi-

namento tra PA e PD e sbloccare i sussidi federali; inoltre porta cambiamenti significativi dal profilo formale, in particolare la transizione dalle schede sui PRT e sui COT a un'unica scheda relativa all'agglomerato.

II. Proposte di adattamenti e aggiornamenti (decisione del Consiglio di Stato del 17 ottobre 2013)

Considerata la situazione descritta al punto precedente, il Consiglio di Stato pone in consultazione ai sensi dell'art. 11 della *Legge cantonale sullo sviluppo territoriale* (Lst) le proposte di modifiche delle schede R4 Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato bellinzonese e M4 Piano regionale dei trasporti del Bellinzonese, per le quali si propone l'unificazione in un'unica scheda denominata R/M 4 Agglomerato del Bellinzonese (Dato acquisito).

Le modifiche si distinguono in:

- **adattamenti**, ovvero modifiche importanti ai sensi dell'art. 17 cpv 2 Lst e dell'art. 24 cpv 1 del *Regolamento della Legge cantonale sullo sviluppo territoriale* (RLst), che limitatamente ai provvedimenti di grado *Dato acquisito* potranno essere impugnate nella successiva fase di adozione (art. 13 Lst); **queste modifiche sono evidenziate in celeste**;
- **aggiornamenti**, ovvero modifiche minori ai sensi dell'art. 17 cpv 3 Lst e dell'art. 24 cpv 3 RLst, che possono essere oggetto di osservazioni ma non potranno essere impugnate nella successiva fase di adozione.

Gli **aggiornamenti** riguardano in particolare i seguenti aspetti:

- lo **snellimento generale dei testi descrittivi su Indirizzi e Misure** al fine di adeguarli ai nuovi standard introdotti nel 2009 con la revisione del PD, come pure a seguito dell'unificazione delle schede R4 e M4 in un'unica scheda sull'agglomerato;
- la **riorganizzazione degli Indirizzi e delle Misure** (cap. 2 e 3), sia in funzione delle novità introdotte con il PAB, sia a seguito della nuova impostazione della scheda. In particolare, sia gli *Indirizzi* che le *Misure* presentano una struttura che richiama quella dei Programmi d'agglomerato. Il capitolo *Indirizzi* è così strutturato in *Perimetro*, *Scenario auspicato* e *Strategie*. Il capitolo *Misure* è strutturato in *Natura e paesaggio*, *Insedimenti*, *Trasporti pubblici*, *Rete viaria e stazionamento* e *Mobilità lenta*. Questa riorganizzazione ha talvolta comportato l'accorpamento di alcune misure o il loro trasferimento al capitolo sugli *Indirizzi*, ritenuto più idoneo al caso;
- il **puntuale aggiornamento** di misure consolidate nelle precedenti pianificazioni regionali;
- l'**eliminazione** delle misure di **carattere locale** e senza rilevante incidenza territoriale;
- l'**eliminazione dei gradi di priorità delle misure**, la cui definizione non compete al Piano direttore (il quale definisce unicamente il grado di consolidamento: IP, RI o DA);
- il **trasferimento** delle misure concernenti le fermate del Sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO) e i relativi Park&Ride nella corrispettiva scheda M7 TILO (le schede sugli Agglomerati si limitano a un rimando a quest'ultima).

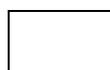
Considerate la grande quantità e la portata (si tratta come detto di modifiche minori), gli aggiornamenti non sono evidenziati. Per una loro valutazione è necessario confrontare la presente proposta di scheda con le schede R4 e M4 attualmente in vigore.

Il Rapporto esplicativo (documento a parte) fornisce ulteriori indicazioni utili alla comprensione delle proposte di modifiche oggetto della presente consultazione. I Programmi d'agglomerato su cui si fondano le modifiche del PD oggetto della presente consultazione sono considerati alla stregua di Studi di base e sono reperibili su Internet (www.ti.ch/pa) e presso l'Ufficio del Piano direttore.



Agglomerato del Bellinzonese

Rete urbana e Mobilità

 Sfondo bianco:
testo informativo

 Sfondo grigio:
testo vincolante

Grado di consolidamento

- Informazione preliminare
 Risultato intermedio
 Dato acquisito (per le singole misure, v. cap. 3)

Stato della procedura

Progetto per la consultazione: ...
 Adozione del Consiglio di Stato: ...
 Entrata in vigore: ...
 Approvazione federale: ...

Aggiornamento parti informative (cap. 1 e 5): ...

Le date si riferiscono all'ultima procedura. La cronologia completa di ogni scheda è consultabile sul sito Internet - www.ti.ch/pd - oppure presso l'Ufficio del Piano direttore.

Istanze responsabili

- Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese (CRTB)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità

Istanze con compiti da svolgere

- Divisione delle costruzioni
 - Servizi generali del DT
 - Divisione dell'ambiente
 - Sezione degli enti locali
- i Comuni interessati

Obiettivi del Piano direttore

17, 9, 11, 18, 20

Schede correlate

P2, P7, R1, R6, R7, R8, R9, M1, M7, M10

Cartografia

Carta di base, Carte tematiche

Tempi e mezzi

Il Programma d'attuazione - consultabile sul sito Internet, www.ti.ch/pd, oppure presso l'Ufficio del Piano direttore - informa sui tempi e sui mezzi.



I. Situazione, problemi, sfide

Forma e ruolo della scheda

Questa scheda esplicita e coordina i provvedimenti pianificatori con rilevante impatto territoriale riguardanti l'agglomerato del Bellinzonese, attraverso un approccio che considera in maniera integrata i settori della natura e del paesaggio, degli insediamenti e della mobilità. Il risultato è frutto del processo pianificatorio regionale riassunto di seguito.

Piano regionale dei trasporti del Bellinzonese (PTB) e Concetto di organizzazione territoriale del Bellinzonese (COTAB)

Negli anni '90 il Consiglio di Stato avvia una politica di organizzazione territoriale a scala regionale finalizzata a gestire in maniera interdisciplinare le problematiche legate alla mobilità, agli insediamenti e all'ambiente. Questa politica sfocia nei Piani regionali dei trasporti (PRT) e nei Concetti di organizzazione territoriale (COT) dei quattro agglomerati ticinesi, elaborati di regola dalle Commissioni regionali dei trasporti. Il PTB – elaborato dalla Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese (CRTB) in collaborazione con il Cantone – è stato sintetizzato in un'omonima scheda di Piano direttore, adottata dal Consiglio di Stato nel 1999. Una prima versione del COTAB è stata elaborata dal Cantone e adottata dal CdS nel 2009 con il grado di consolidamento *Risultato intermedio*. Essa ha fornito la base per la successiva elaborazione del Programma d'agglomerato del Bellinzonese.

Programmi d'agglomerato di prima generazione

Negli anni 2000 la Confederazione decide di promuovere una politica di sostegno agli agglomerati, poiché questi non sono più in grado di risolvere i sempre più complessi problemi legati all'evoluzione degli insediamenti, dei trasporti e della protezione dell'ambiente. Nel 2006 le Camere federali approvano la *Legge sul fondo infrastrutturale* (LIFT) che istituisce un fondo destinato a finanziare infrastrutture per i trasporti privati e pubblici negli agglomerati.

La Confederazione concede i finanziamenti del fondo sulla base dei programmi d'agglomerato (PA), progetti territoriali di carattere programmatico da sviluppare secondo una visione globale della mobilità che include tutti i mezzi di trasporto e da la priorità a misure di gestione e organizzazione in maniera coordinata con lo sviluppo degli insediamenti e la protezione dell'ambiente.

Entro la prima scadenza per l'elaborazione dei PA e per la richiesta dei contributi federali (fine 2007), il Cantone e le CRT hanno licenziato il PALI e il PAMI, annunciando l'inoltro dei PA per gli agglomerati di Bellinzona e Locarno entro la fine del 2011.

Programma d'agglomerato del Bellinzonese di seconda generazione (PAB)

Entro la scadenza per la consegna di PA nuovi o aggiornati è stato allestito il PAB. La firma della Convenzione sulle prestazioni è prevista per la fine del 2014 e il finanziamento delle misure a partire dal 2015 (credito-quadro 2015-2018).

Dal profilo dei contenuti, il PAB può essere considerato come la prosecuzione del PTB e del COTAB. Anche dal profilo formale, il consolidamento pianificatorio dei due tipi di documento avviene (limitatamente ai provvedimenti con rilevanti impatti territoriali) tramite lo stesso strumento: il Piano direttore (PD). Le misure del PTB e del COTAB sono state trasposte rispettivamente nelle schede M4 e R4.

La suddivisione dei contenuti riguardanti il Bellinzonese in due diverse schede – M4 PTB e R4 COTAB – corrisponde all'impostazione generale del PD09, che prevede la ripartizione di tutte le schede in quattro ambiti tematici: Patrimonio,

Rete urbana, Mobilità e Vivibilità. La necessità di includere le misure del PAB con rilevanti impatti territoriali nel PD09 (condizioni sine qua non per accedere ai finanziamenti federali) è stata colta come occasione per riunire e semplificare i contenuti delle due schede tematiche R4 e M4, in modo da corrispondere meglio allo spirito dei PA, che propugnano una visione e trattazione congiunta dei temi legati a mobilità e insediamenti.

La struttura dei contenuti di questa scheda corrisponde dunque a quella dei PA: scenario auspicato, strategie e misure suddivise nei settori della natura e paesaggio, degli insediamenti e della mobilità. Questo modo di procedere permette una rapida verifica della coerenza fra lo strumento programmatico del PA e lo strumento destinato al suo consolidamento giuridico, cioè il PD, facilitando tra l'altro l'esame federale ai fini della concessione dei finanziamenti.

Dal PTB al PAB – Situazione, problemi e sfide

Nell'ambito del PTB sono state pianificate opere infrastrutturali di portata regionale attualmente in fase progettazione, in particolare il semisvincolo autostradale di Bellinzona centro. Il PAB affronta principalmente sui seguenti aspetti: sviluppo centripeto degli insediamenti, riorganizzazione dei trasporti pubblici su gomma, migliore gestione dell'infrastruttura stradale esistente, miglioramento della rete della mobilità lenta.

La situazione e i problemi dell'agglomerato del Bellinzonese

Dal profilo urbanistico, il PAB evidenzia il problema delle opere stradali degli anni Settanta (come per es. Via Zorzi, Via Tatti, Via San Gottardo e gli accessi agli svincoli autostradali), concepite senza considerare sufficientemente le relazioni con il contesto insediativo e urbanistico.

Tra le potenzialità urbanistiche più notevoli del Bellinzonese si annoverano: la struttura degli insediamenti lineare e relativamente compatta; la buona conservazione del centro storico e dei quartieri di fine Ottocento e inizio Novecento; l'offerta ampia e diversificata di servizi centrali nel polo; l'importante presenza dell'Amministrazione cantonale nella struttura economica; la visibilità e prestigio di istituti di ricerca di livello internazionale (IRB); i centri di formazione di valenza cantonale.

Dal profilo dei trasporti pubblici, un punto debole è costituito da quelli su gomma, lacunosi sia in termini di quantità che di qualità dell'offerta. Per contro, il sistema di coincidenze con il servizio ferroviario (regionale e di lunga percorrenza) è efficace.

Le criticità del trasporto privato (TIM) si concentrano sostanzialmente nelle ore di punta del mattino e della sera, in cui il traffico in entrata e poi in uscita da Bellinzona è particolarmente forte. A questo problema è associata anche la principale preoccupazione dal profilo ambientale.

Grazie alla topografia pianeggiante, alla mobilità lenta è riconosciuto un grande potenziale, anche in considerazione del fatto che nell'agglomerato le distanze sono molto ridotte. Le maggiori lacune riguardano la mobilità ciclabile.

Questa situazione pone l'agglomerato bellinzonese di fronte alle seguenti sfide.

Le sfide per il paesaggio e la natura

Nel fondovalle particolare rilievo è dato alla preservazione e valorizzazione dei corridoi fluviali (Ticino, Moesa e principali affluenti) e dei principali spazi agricoli aperti, in una prospettiva multifunzionale in grado di conciliare gli aspetti paesaggistici e naturalistici, quelli produttivi e quelli ricreativi. Molta importanza è data pure al comprensorio montano, inteso soprattutto quale contesto

paesaggistico di contorno che qualifica e offre attrattiva alle aree insediative dell'agglomerato, anche in ottica ricreativa e turistica.

Le sfide per gli insediamenti

Pongono al centro l'identificazione di quattro comparti principali, per i quali sono individuati obiettivi di sviluppo differenziati:

- il comparto urbano centrale;
- il comparto urbano complementare (Monte Carasso e Sementina);
- le aree insediative periferiche poste sull'asse ferroviario servito dal TILO, da Castione fino a Cadenazzo;
- tutte le altre aree insediative a carattere periferico distanti dagli assi principali della mobilità.

Rilievo è dato anche alle aree che presentano il potenziale per divenire altrettanti parchi urbani di grande estensione: la fascia delle golene del Ticino (comprendente i Saleggi di Bellinzona), la palestra di roccia di San Paolo, il comprensorio di Gorduno-Gnosca-Claro e ovviamente il Parco del Piano di Magadino.

Le sfide per la mobilità

Le sfide per la mobilità riguardano principalmente il trasporto pubblico. Qui la strategia verte in particolare a:

- cogliere le opportunità offerte dalla messa in esercizio delle gallerie di base del Gottardo e del Ceneri e dai previsti potenziamenti della rete ferroviaria nazionale e regionale;
- adattare e potenziare la rete di trasporto pubblico in modo coordinato con gli scenari di sviluppo degli insediamenti;
- coordinare i vari vettori di trasporto;
- adattare le nuove condizioni quadro e attuare le misure pianificate negli studi precedenti; adattare la rete dei trasporti pubblici di tipo urbano in funzione del reale potenziale e secondo standard di qualità e quantità commisurate alla domanda di trasporto.

Per quanto riguarda le sfide poste dal trasporto individuale motorizzato, la strategia verte in particolare sulla definizione di una gerarchia stradale che definisca gli assi lungo i quali si svolgono gli spostamenti principali e i collegamenti che servono i Comuni e che possono essere moderati in funzione di una migliore qualità di vita nei quartieri. La viabilità principale si svolge lungo gli assi di collegamento nord-sud della sponda destra e sinistra insieme a una serie di strade che uniscono i vari Comuni.

Per la mobilità lenta si mira a completare la rete regionale dei percorsi ciclabili e a sostenere lo sviluppo di quella ciclabile e pedonale locale (di competenza comunale). Particolare attenzione è data all'allacciamento ai nodi del trasporto pubblico, alle aree lavorative con traffico intenso di persone e alle aree di svago di prossimità.

2. Indirizzi

Questa scheda consolida i provvedimenti con rilevante incidenza territoriale del PAB (Programma d'agglomerato di seconda generazione del Bellinzonese) e concretizza il coordinamento tra questi e le altre politiche territoriali del Piano direttore.

Il PAB ha aggiornato i contenuti del PTB (Piano regionale dei trasporti del Bellinzonese) e del COTAB (Concetto d'organizzazione territoriale del Bellinzonese), le cui schede sono pertanto sostituite da questa.

2.1 Perimetro

L'agglomerato del Bellinzonese ai sensi della presente scheda corrisponde a quello definito dall'Ufficio federale di statistica, con l'aggiunta dei Comuni di Moleno e Sant'Antonio (v. anche Allegato I).

2.2 Scenario auspicato dell'organizzazione territoriale

Lo scenario qui descritto è visualizzato nell'Allegato II, il quale è parte integrante degli indirizzi di questa scheda.

Indirizzi generali

- valorizzare le peculiarità storiche e geografiche dell'agglomerato e le potenzialità date dalla struttura lineare e relativamente compatta degli insediamenti, dalla situazione di centralità fra le Tre Valli e la Mesolcina a nord, il Piano di Magadino e l'agglomerato di Locarno a ovest e quello di Lugano a sud, come pure dalla sua posizione rispetto all'asse di transito nord-sud;
- perseguire uno sviluppo equilibrato e sostenibile, il miglioramento della qualità di vita e la tutela dell'ambiente;
- sviluppare le potenzialità nei settori dei servizi centrali e pubblici, della ricerca, della formazione, della cultura e del turismo (v. anche schede R1 e R7).

Indirizzi per la natura e il paesaggio

- le linee di forza del paesaggio preservano gli spazi liberi da insediamenti, assicurando una funzione strutturante e d'equilibrio (v. scheda P1);
- le componenti naturali e paesaggistiche emergenti e pregiate sono tutelate e valorizzate in quanto elementi strutturanti e d'identificazione dell'agglomerato (v. schede P1, P4 e P5);
- il fiume Ticino e i suoi spazi di pertinenza sono mantenuti e valorizzati nelle loro componenti naturali e paesaggistiche; il loro valore di spazio pubblico all'interno dell'agglomerato è rafforzato;
- i beni culturali, i nuclei storici e gli insediamenti tradizionali sono tutelati e valorizzati (v. scheda P10 e R10).

Indirizzi per gli insediamenti

- la struttura insediativa è organizzata nel rispetto delle caratteristiche geografiche, morfologiche, paesaggistiche e funzionali del Bellinzonese;
- tale struttura è caratterizzata dalle seguenti aree funzionali – Aree centrali e intensive, Aree semi-intensive, Aree estensive, Aree lavorative/industriali – a cui corrispondono specifiche strategie di sviluppo centripeto dell'insediamento, coordinate con gli obiettivi di migliorare la qualità urbana e di vita e di ottimizzare l'offerta dei trasporti pubblici;
- i limiti degli insediamenti sono mantenuti e qualificati nella loro relazione con gli spazi liberi e aperti, sia all'interno che all'esterno dell'agglomerato.

Indirizzi per la mobilità

- la mobilità fa capo a diversi vettori – trasporto individuale motorizzato (TIM), trasporti pubblici (TP) e mobilità lenta (ML) – coordinati fra loro;
- la rete dei diversi vettori di mobilità è coerente con la struttura e le strategie insediative e paesaggistiche;
- le misure della viabilità (TIM) concorrono a migliorare la qualità della vita;
- il TP è migliorato, soprattutto nelle aree centrali dell'agglomerato e soprattutto

2. Indirizzi

per quanto riguarda i trasporti su gomma; pure la funzione di spina dorsale del TILO è migliorata;

- la ML è promossa quale alternativa attrattiva al TIM; la rete della ML è migliorata;
- la politica dello stazionamento mira al contenimento del TIM nelle aree centrali dell'agglomerato.

2.3 Strategie

Natura e paesaggio (v. anche Allegato III)

Aree attorno e all'interno degli insediamenti

La strategia generale verte in particolare a tutelare e valorizzare:

- I corridoi fluviali (Ticino, Moesa e principali affluenti): corsi d'acqua quale spina dorsale verde dell'agglomerato e di relazione con i grandi spazi agricoli, con anche una valenza di collegamento per la ML;
- I grandi spazi agricoli planiziali, in un'ottica, oltre che agricola, anche paesaggistica, naturalistica (reticoli ecologici) e ricreativa;
- I corridoi ecologici.

Parco del Piano di Magadino

La strategia generale verte a indirizzare lo sviluppo verso un paesaggio multiforme a carattere prevalentemente aperto e rurale, di qualità, in cui vi sia l'integrazione tra il settore primario, le attività del tempo libero e la tutela degli ambienti naturali.

Comprensorio montano

La strategia generale verte a tutelare e valorizzare i fianchi boscati e le superfici aperte dei terrazzi e dei monti quale contesto paesaggistico di contorno con anche una valenza ricreativa e turistica.

Insediamenti (v. anche Allegato III)

Aree centrali e intensive

Centro storico di Bellinzona

La strategia generale verte a preservare il complesso monumentale dei castelli (patrimonio UNESCO) e il centro storico quali luoghi di ritrovo e identificazione. Rivestono particolare importanza l'accessibilità con i TP, la fruibilità pedonale, l'offerta culturale e quella commerciale (differenziata e complementare rispetto a quella dei centri commerciali periferici).

Comparto urbano centrale (Bellinzona e Giubiasco)

La strategia generale verte a:

- densificare secondo principi di qualità e sostenibilità le aree con un potenziale importante ("aree di sviluppo");
- ricercare modalità innovative per la densificazione mirata e qualitativa all'interno dei quartieri sviluppatasi tra il dopoguerra e gli anni Settanta;
- definire "porte d'accesso" al comparto urbano centrale – a Camorino, Castione-Molinazzo e in via Tatti – trasformando queste aree in elementi qualificanti del nuovo paesaggio urbano;
- ridisegnare il principale asse urbano da Castione a Camorino (e oltre, in relazione al progetto di collegamento A2/A13) quale spina dorsale della nuova

2. Indirizzi

città, in termini funzionali, di spazio pubblico e di insediamenti lungo tale asse.

Comparto urbano complementare (Monte Carasso e Sementina)

La strategia generale verte a promuovere una buona utilizzazione del potenziale insediativo esistente, in considerazione del miglioramento (attuato o previsto) del TP e della mobilità lenta.

Aree semi-intensive (lungo l'asse principale; sponda sinistra)

La strategia generale è volta a:

- mantenere i limiti delle zone edificabili;
- promuovere interventi puntuali e mirati di densificazione uniti a progetti di riassetto urbanistico;
- riqualificare gli spazi pubblici e le strutture edificate.

Aree estensive (esterne all'asse principale)

La strategia generale è volta a promuovere il disegno dei limiti degli insediamenti nel loro rapporto con il contesto rurale circostante; non sono previste particolari operazioni di densificazione.

Aree lavorative/industriali

La strategia generale verte a:

- allineare tali aree lungo il corridoio formato dalla ferrovia e dall'asse viario principale Castione-Camorino;
- connotare le singole aree – in termini di vocazione e contenuti – a partire dalla loro ubicazione e situazione attuale.

Comparti di Castione e Sant'Antonino/Cadenazzo

La strategia generale verte a:

- attuare i disposti della scheda R8 Grandi generatori di traffico (GGT);
- promuovere questi comparti quali poli d'attività in relazione all'attrattiva acquisita e quindi ai nuovi flussi di persone generati dal TP.

Comparto AlpTransit sul Piano di Magadino

La strategia generale verte a tenere aperte le opzioni pianificatorie a lungo termine in relazione al completamento di AlpTransit (v. scheda R11).

Trasporti pubblici: reti e nodi (v. anche Allegato V)

Rete ferroviaria e TILO

La strategia generale verte a:

- considerare i cambiamenti strutturali e le opportunità offerte dalla messa in esercizio delle gallerie di base del Gottardo e del Ceneri;
- migliorare la funzione di spina dorsale del TILO nella catena di trasporto pubblico;
- assicurare coincidenze al traffico di lunga percorrenza e con i servizi su gomma.

Rete dei trasporti pubblici su gomma

La strategia generale verte a:

- aumentare l'attrattiva e l'affidabilità, soprattutto nelle aree centrali, assicurando buone coincidenze;
- adattare la rete in funzione del potenziale e commisuratamente alla domanda.

2. Indirizzi

Nodi e fermate del trasporto pubblico

La strategia generale è volta a migliorare l'offerta, le infrastrutture per il trasbordo (P&R, B&R ecc.), l'accessibilità, l'attrattiva, l'inserimento urbanistico e la sicurezza dei nodi e delle fermate del TP.

Rete viaria e stazionamento

In generale, la strategia verte ad applicare la gerarchia stradale visualizzata nell'Allegato IV, che è parte integrante degli indirizzi di questa scheda. Lo scopo è garantire un buon funzionamento della rete e favorire la convivenza e la complementarietà di TIM, TP e ML. Ciò attraverso la concentrazione del traffico di transito su determinati assi principali e la riqualifica, la messa in sicurezza e la moderazione delle strade.

Più in particolare, valgono le seguenti strategie:

- *autostrade e svincoli:*
il collegamento A2/A13 attraverso il Piano di Magadino e il semisvincolo di Bellinzona centro permetteranno di concentrare sulle strade nazionali il traffico diretto in città proveniente da sud e da ovest, riducendo sostanzialmente i carichi di traffico sulle attuali strade di penetrazione Camorino-Giubiasco e sponda destra;
- *strade principali e di collegamento:*
gestire e dosare i flussi lungo gli assi; nell'area urbana, garantire la capacità, moderare la velocità, migliorare la sicurezza e gli attraversamenti della ML, favorire la fluidità del TP, valorizzare l'assetto e l'arredo dello spazio stradale;
- *altre strade:*
impedire o scoraggiare il traffico di transito, moderare la velocità (30 o 20 km/h) e promuovere la convivenza fra i diversi vettori di trasporto;
- *posteggi pubblici:*
attuare una politica selettiva e coordinata, riducendo progressivamente i posti auto di lunga durata nel centro urbano e concentrandoli nei punti strategici di accesso alla rete dei TP e presso il posteggio di via Tatti.

Mobilità lenta

La strategia generale verte a migliorare le condizioni della ML, segnatamente:

- favorire la ML negli spostamenti quotidiani e per il tempo libero;
- creare una rete completa, sicura, attrattiva ed efficiente, in particolare lungo la ferrovia tra Arbedo e Cadenazzo (per gli spostamenti quotidiani);
- migliorare l'interfaccia con i TP;
- completare la rete di stalli coperti e sicuri;
- garantire una buona accessibilità alle aree centrali, a quelle lavorative con traffico intenso di persone, alle scuole e altri edifici pubblici e alle aree di svago di prossimità;
- valorizzare o riqualificare gli assi urbani di penetrazione e mettere in sicurezza i punti critici della rete (moderazioni del traffico e zone 30 km/h); creare ambienti in cui sia piacevole spostarsi e intrattenersi, sia sulle strade che negli altri spazi pubblici.

3. Misure

Questo capitolo riprende quelle misure del PAB che, in ragione della loro rilevante incidenza territoriale, richiedono un consolidamento nel PD (v. sotto, parte su sfondo grigio). Esso contiene pure le misure maturate nelle pianificazioni regionali precedenti (PTB e COTAB) e già consolidate a suo tempo nel PD.

Per una visione più completa, la tabella sottostante riporta anche altre misure importanti del PD (e le relative schede) che concorrono, oltre al PAB, a definire lo sviluppo dell'agglomerato.

Provvedimenti del PD	Schede del PD
Linee di forza del paesaggio	Scheda P1
Corridoi ecologici	Scheda P4
Valorizzazione dei nuclei, degli insediamenti tradizionali e dei loro spazi pubblici	Schede P10 e R10
Poli di sviluppo economico: Giubiasco-Camorino	Scheda R7
Grandi generatori di traffico: Centro del polo urbano di Bellinzona	Scheda R8
Aree di svago di prossimità della Bassa Riviera e della Moesa	Scheda R9
Collegamento A2-A13	Scheda R11
Piano cantonale dei trasporti	Scheda M1
AlpTransit: circonvallazione di Bellinzona	Scheda M6
TILO e relative fermate: accessibilità e inserimento urbanistico delle fermate esistenti	Scheda M7
Percorso ciclabile nazionale San Gottardo-Chiasso, con la diramazione Bellinzona-Ascona; Lumino-Bellinzona Percorso ciclabile cantonale Bellinzona-Caviglioglio Percorso ciclabile regionale del Piano di Magadino	Scheda M10

Per una visione completa e di dettaglio delle misure di PD che interessano il Bellinzonese è necessario riferirsi alla carta di base e all'insieme delle schede del Piano direttore.

3.1 Natura e paesaggio

Misura	Fonte	Situazione a PD
Protezione del contesto paesaggistico naturale, agricolo e culturale Salvaguardia e valorizzazione del contesto paesaggistico che contorna l'edificato, con particolare attenzione per le componenti naturali e agricole.	PAB (P1.2)	Misura già contemplata dal PD – schede P4, P8, P9 e P10 – e qui solo richiamata.
Parco del Piano di Magadino Valorizzare e protezione dei contenuti naturalistici e paesaggistici del Piano di Magadino attraverso la creazione del Parco.	PAB (P1.3)	Misura già contemplata dal PD – schede R11, P5 e R9 – e qui solo richiamata.

3.2 Insediamenti

Riferirsi anche alla cartina relativa allo scenario auspicato: Allegato II.

Misura	Fonte	Situazione a PD
Limitazione della crescita delle zone edificabili Contenimento delle zone edificabili nei perimetri definiti dai PR in vigore.	PAB (P1.1)	Misura già contemplata dal PD – scheda R6 – e qui solo richiamata.
Parco urbano attrezzato d'interesse regionale Mantenimento e rafforzamento della fascia prevalentemente libera da costruzioni tra il tessuto edificato e la golena del Ticino e dei suoi comprensori di svago attrezzati. Progetto d'insieme per tutto il corridoio con un concetto di grande parco, tendente ad armonizzare le funzioni, valorizzare la sistemazione, l'arredo e rendere gli spazi meglio accessibili e fruibili.	PAB (I 1.1)	Misura già contemplata dal PD – scheda R9 – e qui solo richiamata.

3. Misure

Densificazione aree di sviluppo Di principio: densificazioni di qualità, secondo piani d'insieme con una buona qualità urbanistica e sulla base di criteri architettonici, sociali ed ecologici, considerando la rete e la connessione degli spazi pubblici e privati, se del caso con contenuti misti a carattere urbano. Indici minimi. Quartiere Pratocarasso (Bellinzona)	PAB	Misure definite dal PAB e correlate agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo e contenibilità dei PR, R8 Grandi generatori di traffico, R9 Svago di prossimità, R10 Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito, M7 TILO, M10 Mobilità lenta e V4 Rumori.
	I 2.1A	Risultato intermedio
Quartiere Gerretta (Bellinzona)	I 2.1B	Dato acquisito
Comparto Stadio (Bellinzona)	I 2.1C	Risultato intermedio
Comparto Via Tatti (Bellinzona) Riqualifica dell'asse di entrata al centro urbano. Misura da coordinare con la realizzazione del semisvincolo e del posteggio di attestamento.	I 2.1D	Dato acquisito
Comparto di Viale Olgiati (Giubiasco)	I 2.1E	Risultato intermedio
Densificazione e riqualifica lungo gli assi stradali Di principio: compattazione di qualità dell'edificazione e definizione degli allineamenti; vincoli di sistemazione dello spazio privato tra la strada e l'edificio; migliore percorribilità della mobilità lenta e del TP. V. anche misure TIM 2.4 e 2.5 del PAB	PAB	Misure definite dal PAB e correlate agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo e contenibilità dei PR, R10 Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito, M10 Mobilità lenta, e V4 Rumori.
Asse principale Molinazzo-Camorino	I 2.2	Dato acquisito
Assi stradali a Sementina e Cadenazzo	I 5.1	Risultato intermedio
Zona industriale Nord (Giubiasco) Riconversione di una zona industriale vetusta in un'area lavorativa strategica multifunzionale.	PAB (I 3.1)	Dato acquisito Misura definita dal PAB e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo e contenibilità dei PR, R7 Poli di sviluppo economico, R10 Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito, e M7 TILO.
Centro di competenza trasporti e mobilità ferroviaria, Officine FFS (Bellinzona) Valorizzazione di un'area lavorativa strategica multifunzionale in sinergia con la vicina stazione FFS.	PAB (I 3.2)	Risultato intermedio Misura definita dal COTAB, aggiornata nell'ambito del PAB e correlata agli indirizzi e alle misure delle schede R6 Sviluppo e contenibilità dei PR e M7 TILO.
Comparto Sant'Antonino-Cadenazzo Riqualifica e riassetto di un'area multifunzionale urbana.	PAB (I 4.1 e TIM2.1)	Misura già contemplata dal PD – scheda R8 – e qui solo richiamata.
Comparto Castione / PSE Riqualifica e riassetto di un'area multifunzionale urbana.	PAB (I 4.2 e TIM2.3)	Misura già contemplata dal PD – schede R7 e R8 – e qui solo richiamata.
Spazio di riserva per future pianificazioni connesse con il nodo AlpTransit	PAB (I 5.2)	Misura già contemplata dal PD – scheda R11 – e qui solo richiamata.

3.3 Trasporti pubblici: reti e nodi

Reti del trasporto pubblico

Vedere anche Allegati IV e V.

3. Misure

Misura	Fonte	Situazione a PD
<p>Nuovo concetto TP per l'agglomerato</p> <p>Ottimizzazione del sistema dei trasporti pubblici.</p> <p>Allacciamento della rete TP su gomma ad AlpTransit e al sistema regionale TILO.</p> <p>Riorganizzazione e potenziamento delle linee di trasporto pubblico urbano: frequenze ogni 15' sull'asse centrale dell'agglomerato Camorino-Castione e ogni 30 minuti nelle zone periurbane.</p> <p>Nuovi collegamenti tra sponda destra e sinistra e per consentire l'allacciamento al servizio ferroviario a Giubiasco e Bellinzona.</p> <p>Velocizzazione del trasporto pubblico, creazione di corsie preferenziali per migliorare l'affidabilità del servizio e il rispetto degli orari.</p> <p>Adattamento infrastrutturale delle fermate in funzione del nuovo concetto.</p> <p>Implementazione di un servizio notturno.</p>	PAB (TP 1)	Misura che non necessita un consolidamento nel PD. Viene riportata allo scopo di fornire una visione generale dell'approccio a questa tematica.

Nodi e fermate del trasporto pubblico

Misura	Fonte	Situazione a PD
<p>Nodo di Bellinzona FFS</p> <p>Riorganizzazione dell'interscambio alla stazione di Bellinzona:</p> <ul style="list-style-type: none"> - intervento coordinato con il rinnovo della Stazione FFS di Bellinzona; - miglioramento dell'accessibilità e riqualifica degli spazi urbani circostanti; - nuovi spazi per gli attestamenti e gli stalli delle linee urbane e regionali; - estensione offerta Bike&Ride. 	PAB (TP3.1)	Dato acquisito Misura definita dal PTB, aggiornata nell'ambito del PAB e correlata agli indirizzi e alle misure della scheda M7 TILO.
<p>Nuova fermata ferroviaria a Bellinzona Piazza Indipendenza</p> <p>Realizzazione di una nuova fermata e riorganizzazione dei TP su gomma attorno ad essa.</p>	PAB (TP3.2)	Misura già contemplata dal PD – scheda M7 – e qui solo richiamata.
<p>Spostamento della fermata di Sant'Antonino (TILO)</p> <p>In relazione alla riqualifica dell'area (v. anche misure del PAB I 4.1 e TIM2.1)</p>	PAB (TP3.3)	Misura già contemplata dal PD – scheda M7 – e qui solo richiamata.

3.4 Rete viaria e stazionamento

Vedere anche Allegato III

Rete viaria

Misura	Fonte	Situazione a PD
<p>Semisvincolo Bellinzona centro</p> <p>Realizzazione di un accesso autostradale a Bellinzona, da e verso sud, agganciato a Via Tatti con un intervento infrastrutturale contenuto. Esso non comporta conflitti con le arginature, le componenti naturali ed antropiche del territorio e l'attività agricola.</p> <p>Il collegamento tra il semisvincolo e il posteggio d'attestamento di via Tatti è reso più attrattivo rispetto alla penetrazione verso il centro città tramite una gestione del traffico che lo renda prioritario rispetto alle altre correnti di traffico, nel rispetto dell'accessibilità da e per la sponda destra.</p> <p>Il semisvincolo è da coordinare funzionalmente con l'ampliamento del posteggio di Via Tatti e con il collegamento A2-A13.</p>	PTB	Dato acquisito Misura definita dal PTB.

3. Misure

Riqualifica degli assi stradali con carico elevato di traffico Riqualifica urbanistica. Maggiore qualità, vivibilità, fruibilità e sicurezza per il traffico lento, nonché scorrevolezza per il TP. Creazione di uno spazio di relazione tra pubblico e privato (v. anche misura I 2.2 del PAB).	PAB	Misure definite dal PAB e correlate agli indirizzi e alle misure delle schede R10 Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito, e M10 Mobilità lenta.
- via San Gottardo, tra via Guisan e Molinazzo, tratta 1 (Bellinzona) - viale Portone (Bellinzona) - via Zorzi, tra viale Portone e via Ghiringhelli (Bellinzona) - via Monte Ceneri (Giubiasco) - via al Ticino (Sementina) - via San Gottardo, tra via Guisan e Molinazzo, tratta 2 (Bellinzona) - via Zorzi, tra via Ghiringhelli e via Saleggi (Bellinzona) - via Bellinzona (Giubiasco) - via Cantonale (Cadenazzo)	TIM 2.4 e 2.5	Risultato intermedio
Prolungamento di Via dei Gaggini verso via Tatti	PTB	Dato acquisito Misura stralciata poiché superata. L'accesso al posteggio di via Tatti è ora previsto da via Luini.

Stazionamento

Misura	Fonte	Situazione a PD
Gestione dei posteggi pubblici Potenziamento del posteggio di via Tatti (v. misura successiva) quale posteggio di attestamento, in relazione all'apertura del semisvincolo. La misura prevede anche il trasferimento in via Tatti di un certo numero di posteggi di lunga durata ubicati nel centro di Bellinzona. I restanti Comuni dell'agglomerato non presentano necessità di nuova gestione dei posteggi.	PAB (TIM 5)	Dato acquisito Misura definita dal PTB e aggiornata nell'ambito del PAB
Posteggio d'attestamento Bellinzona (Via Tatti) Ampliamento a tappe del posteggio fino a 1'000 posti, coordinato (funzione e tempi) con il semisvincolo. L'ampliamento è accompagnato dalla soppressione o trasformazione del medesimo numero di posteggi (lateralmente dispersi, ecc.) di lunga durata nel centro di Bellinzona.	PTB	Dato acquisito Misura definita dal PTB
Posteggio intermodale di Molinazzo	PTB	Dato acquisito Misura stralciata poiché superata.

3.5 Mobilità lenta

Vedere anche Allegato VI

Misura	Fonte	Situazione a PD
Completamento della rete ciclabile regionale	PAB (ML 2.1 e 2.3-2.5)	Misure già contemplate dal PD – scheda M10 – e qui solo richiamate.

4. Compiti

4.1 Livello cantonale

Il Cantone:

- a. promuove l'elaborazione dei Programmi d'agglomerato e li coordina tra loro al fine di realizzare la visione di Città-Ticino veicolata dal Piano direttore;
- b. persegue un ottimale coordinamento tra sviluppo degli insediamenti e della mobilità al fine di promuovere la qualità della vita in un quadro di sostenibilità;
- c. integra nel processo pianificatorio i principi di prevenzione, protezione e risanamento coordinato dello stato ambientale (v. scheda VI).

in collaborazione con le Commissioni regionali dei trasporti:

- d. allestisce e aggiorna i Programmi d'agglomerato degli agglomerati ticinesi e garantisce il coordinamento con il Piano direttore;
- e. approfondisce e realizza le opere infrastrutturali di valenza cantonale e regionale;
- f. sostiene l'attuazione delle misure per lo sviluppo degli insediamenti.

La Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (DSTM):

- g. è il partner di riferimento della Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese (CRTB) per l'elaborazione del PAB;

in collaborazione con la CRTB:

- h. assicura i contatti con le Autorità federali che esaminano i Programmi d'agglomerato e decidono le richieste di finanziamento;
- i. allestisce un programma di attuazione del PAB;
- j. assicura il coordinamento con il confinante Cantone dei Grigioni;

per il tramite della Sezione della mobilità (SM) e in collaborazione con la CRTB:

- k. approfondisce le opere infrastrutturali di valenza cantonale e regionale;
- l. pianifica i percorsi ciclabili di importanza cantonale e regionale;
- m. promuove la realizzazione degli interventi di potenziamento e il miglioramento dell'offerta del TP conformemente ai disposti del PAB e della Legge sui TP;
- n. allestisce gli studi per la verifica dell'opportunità e della fattibilità delle opere di grado RI e IP.

per il tramite della Sezione dello sviluppo territoriale (SST) e in collaborazione con la CRTB:

- o. promuove il coordinamento fra le pianificazioni comunali;
- p. laddove opportuno, promuove con i Comuni interessati studi pianificatori per singoli comparti territoriali;
- q. verifica la conformità dei PR con i contenuti di questa scheda e del PAB e fornisce ai Comuni le indicazioni per il loro adattamento; veglia inoltre a che non vengano adottate misure in contrasto con gli obiettivi del PD e del PAB;
- r. accompagna la progettazione delle opere infrastrutturali.

4. Compiti

La Divisione delle costruzioni (DC):

- s. progetta le opere infrastrutturali di valenza cantonale e regionale di grado DA e RI ed è responsabile della loro realizzazione.

I seguenti Servizi cantonali, nell'ambito delle loro mansioni, collaborano con la DSTM nell'attuazione di questa scheda:

- Servizi generali del DT;
- Divisione dell'ambiente;
- Divisione dell'economia;
- Sezione degli enti locali.

4.2 Livello intercomunale

La Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese (CRTB), su delega del CdS e in stretta collaborazione con il Cantone, allestisce il PAB e ne assicura l'aggiornamento. Inoltre affianca il Cantone (DSTM e la DC) nel promuovere l'attuazione del PAB e della presente scheda. In particolare:

- a. promuove il loro consolidamento politico e la collaborazione tra i Comuni dell'agglomerato;
- b. verifica il rispetto del programma di attuazione;
- c. accompagna l'approfondimento e la progettazione delle opere infrastrutturali.

4.3 Livello comunale

I Comuni:

- a. partecipano all'allestimento del PAB per il tramite della CRTB;
- b. nell'ambito delle loro competenze, contribuiscono a perseguire un ottimale coordinamento tra sviluppo degli insediamenti e della mobilità;
- c. adeguano i PR alle indicazioni della presente scheda e del PAB e tengono conto dell'esigenza di coordinare le rispettive pianificazioni;
- d. intraprendono tempestivamente i passi necessari per la realizzazione degli interventi di loro competenza indicati nella presente scheda e nel PAB;
- e. pianificano e realizzano la rete ciclabile e pedonale di interesse locale;
- f. in accordo con la CRTB e con la collaborazione del Cantone, progettano e realizzano le opere di categoria "dato acquisito" previste su strade comunali;
- g. attuano le misure di pianificazione regionale dei posteggi;
- h. laddove opportuno, collaborano con la DSTM, con la CRTB e con gli altri Comuni interessati alla realizzazione di approfondimenti pianificatori.

4.4 Altri

Ente regionale di sviluppo del Bellinzonese, Aziende di trasporto regionali, Commissioni regionali dei trasporti del Luganese e del Locarnese, Ufficio federale dello sviluppo territoriale, Ufficio federale dei trasporti, Ufficio federale dell'ambiente, Ufficio federale delle strade, Cantone dei Grigioni, FFS.

5. Documenti di riferimento e allegati

Norme legislative principali

Legge federale sulla pianificazione del territorio (LPT), 22.6.1979.

Legge sullo sviluppo territoriale (Lst), 21.6.2011.

Regolamento della legge sullo sviluppo territoriale (RLst), 20.12.2011.

Legge federale concernente il fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato, la rete delle strade nazionali, nonché le strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche (Legge sul fondo infrastrutturale, LFIT), 6.10.2006.

Legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e di servizi di trasporto, 12.3.1997.

Regolamento sull'organizzazione ed il funzionamento delle Commissioni regionali dei trasporti, 10.7.2001.

Legge sulle strade (LS), 23.3.1983.

Legge sui trasporti pubblici, 6.12.1994.

Legge sui percorsi pedonali ed i sentieri escursionistici (LCPS), 9.2.1994.

Regolamento cantonale posteggi privati (Rcpp), 14.6.2005

Legge federale sulla protezione dell'ambiente (LPAmb), 7.10.1983.

Documenti di riferimento

Rapporti esplicativi (in ordine cronologico decrescente)

REPUBBLICA E CANTONE TICINO (DT) E COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI DEL BELLINZONESE, *Programma d'agglomerato del Bellinzonese, Trasporti e insediamenti – Rapporto (parte I) e Schede delle misure (parte II)*, 2011.

COMMISSIONE REGIONALE DEI TRASPORTI DEL BELLINZONESE (CRTB), *Piano di trasporti del Bellinzonese. Rapporto finale* (a cura di Studi Associati SA, Lugano), 1998.

Altri documenti (in ordine cronologico decrescente)

SEZIONE DELLO SVILUPPO TERRITORIALE: *Comparti delle stazioni: una sfida urbanistica. Opportunità di sviluppo economico e territoriale attorno alle stazioni del sistema ferroviario regionale*, Bellinzona, 2013

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO, DIVISIONE DELL'AMBIENTE, SEZIONE PROTEZIONE ARIA ACQUA E SUOLO, UFFICIO PROTEZIONE ARIA, *Piano di risanamento dell'aria 2007-2016*, Bellinzona, giugno 2007.

CRTB, *Pianificazione regionale dei posteggi del Bellinzonese - principi operativi e misure d'accompagnamento al semisvincolo A2 di Bellinzona centro*, settembre 2001.

CRTB, *Piano del traffico lento* (a cura di Bonalumi e Custer), marzo 1998.

Link utili

Sul PALoc: www.ers-lvm.ch/news/il-programma-di-agglomerato-del-locamese-paloc

Sui Programmi d'agglomerato ticinesi: www.ti.ch/pa

Sui Programmi d'agglomerato della Confederazione:

www.are.admin.ch/themen/agglomeration/00626/01680/index.html?lang=it

Sul Fondo infrastrutturale per il traffico d'agglomerato:

www.are.admin.ch/themen/verkehr/00250/00460/index.html?lang=it

Allegato I

Perimetro del PAB

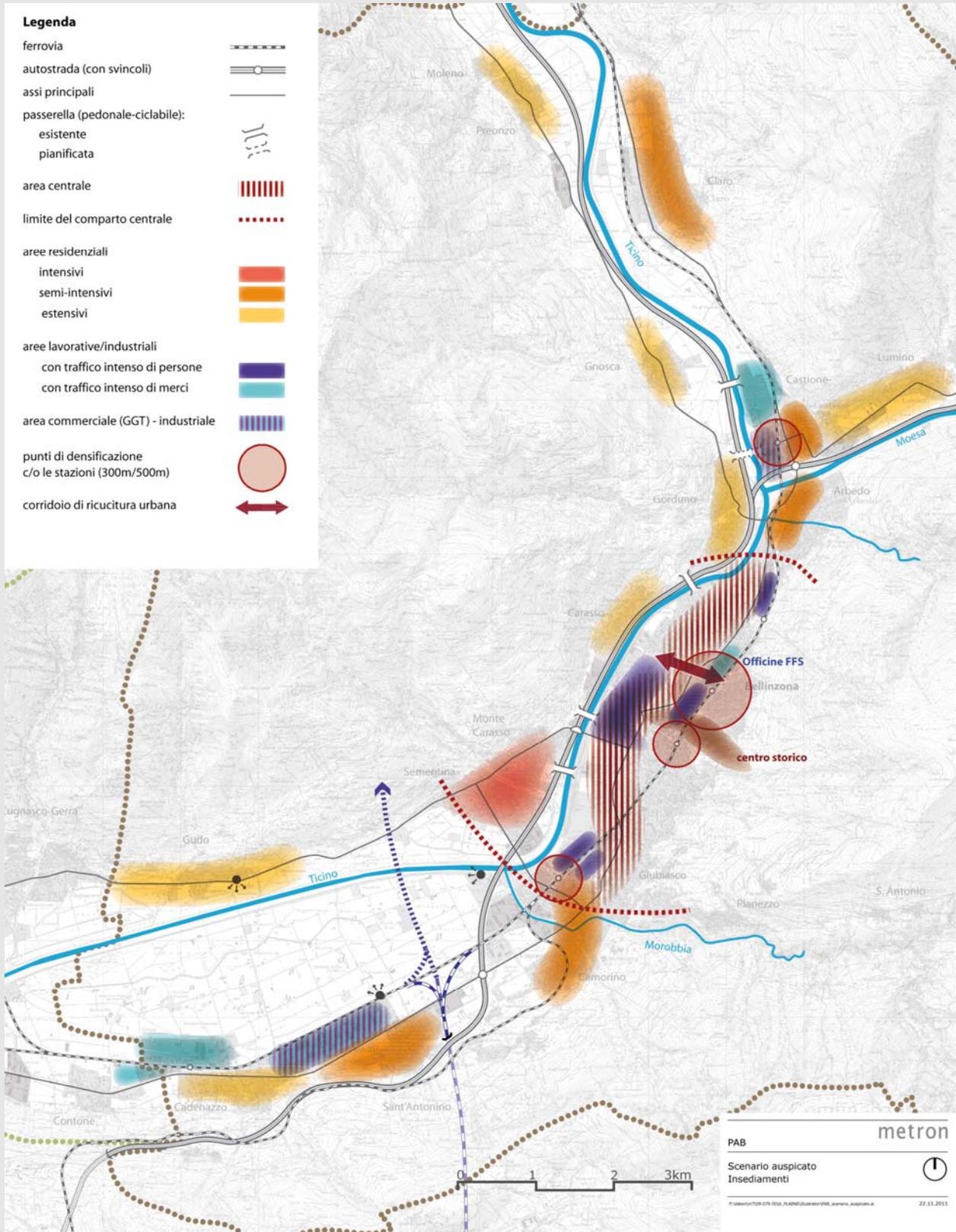


Il perimetro del PAB si differenzia da quello UST (definizione 2000) per il fatto che comprende anche i Comuni di Moleno e Sant'Antonio. Questi Comuni sono inclusi nel PAB poiché interagiscono in maniera importante con il resto del territorio del Bellinzonese. Da notare che nel corso del 2012 i 17 Comuni considerati nel PAB hanno di comune accordo avviato un progetto di aggregazione.

Nota: Per la versione definitiva di questa scheda verrà realizzata una nuova cartografia del perimetro che tenga conto delle recenti aggregazioni comunali.

Allegato II

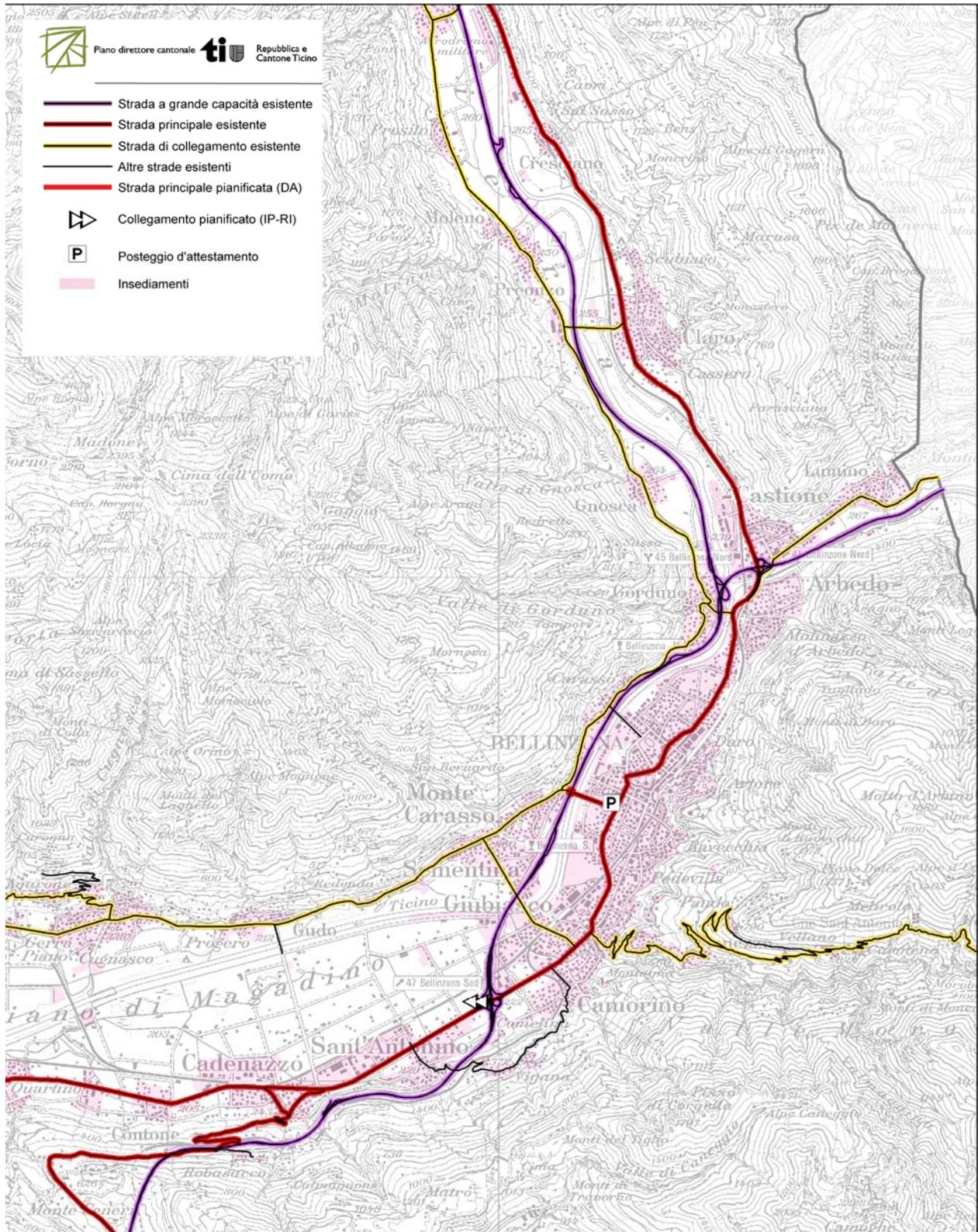
Scenario auspicato dell'organizzazione territoriale



L'allegato II è parte integrante degli indirizzi di questa scheda (cap. 2) ed ha carattere vincolante.

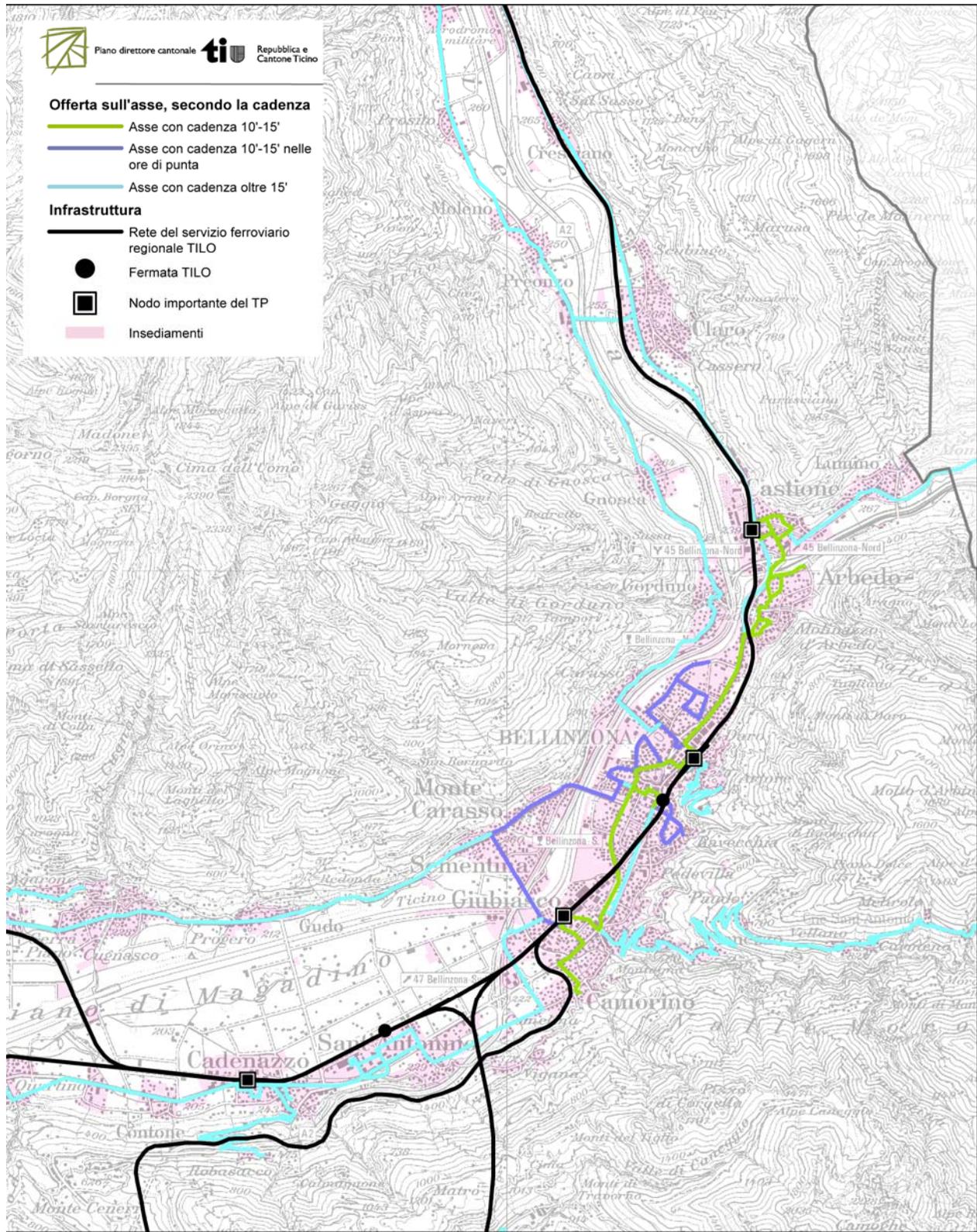
Allegato IV

Rete viaria e stationamento (strade cantonali e nazionali)



Allegato V

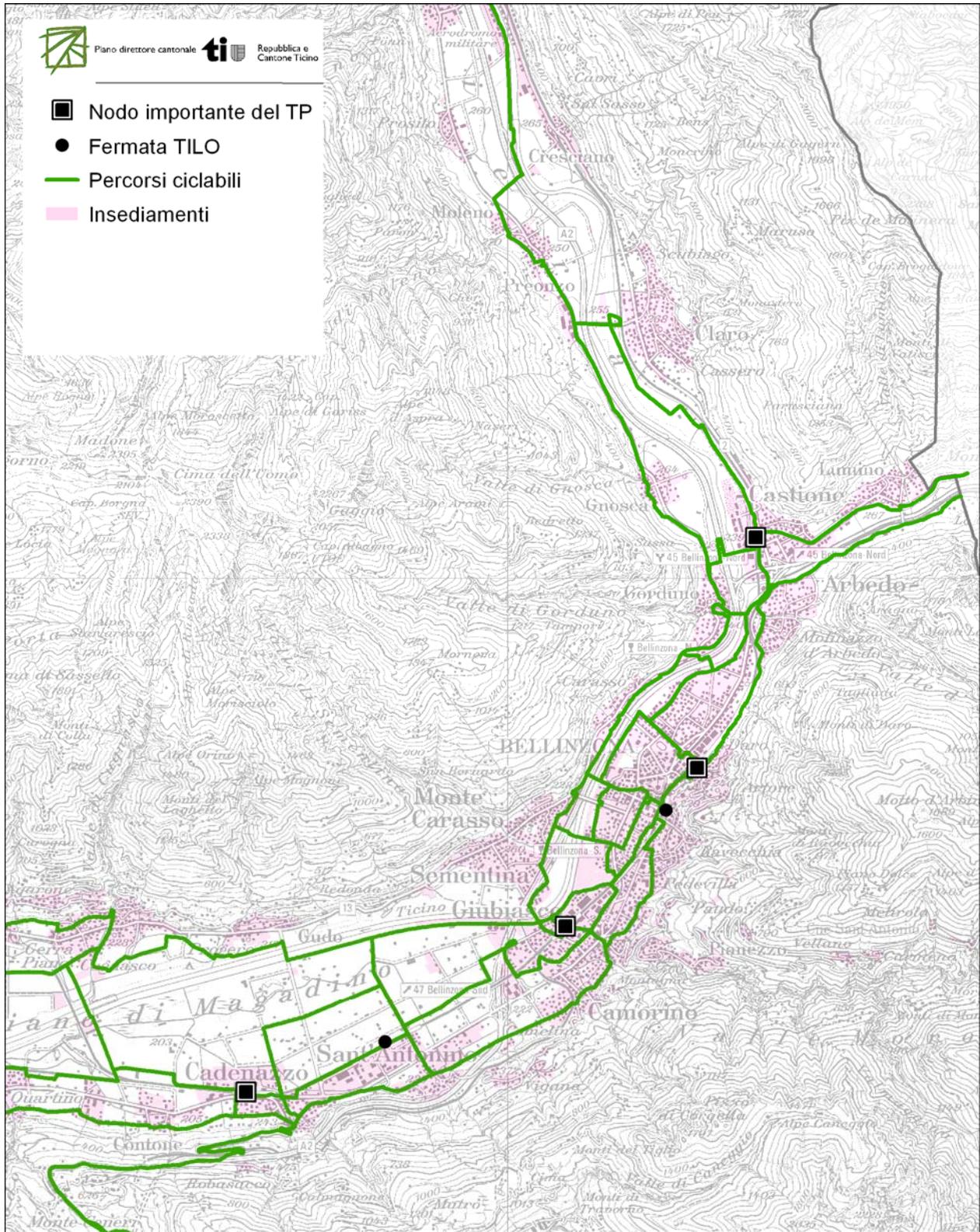
Rete del trasporto pubblico



Dati dei fondi cartografici PK100 © Ufficio federale di topografia

Allegato VI

Rete dei percorsi ciclabili (percorsi nazionali, cantonali e regionali)



Dati dei fondi cartografici PK100 © Ufficio federale di topografia

Allegato VII

Elenco completo delle misure del PAB e coordinamento con il Piano direttore

Misura PAB	Situazione a PD
P 1.1 Limitazione della crescita delle zone edificabili	Misura già contemplata dal PD (scheda R6) e solo richiamata in questa scheda.
P 1.2 Protezione del contesto paesaggistico naturale, agricolo e culturale	Misura già contemplata dal PD (schede P4, P8, P9 e P10) e solo richiamata in questa scheda.
P 1.3 Parco del Piano di Magadino	Misura già contemplata dal PD (schede R11, P5 e R9) e solo richiamata in questa scheda.
I 1.1 Parco urbano attrezzato d'interesse regionale	Misura già contemplata dal PD (scheda R9) e solo richiamata in questa scheda.
I 1.2 A Riqualifica degli spazi pubblici centrali dei nuclei (A)	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
I 1.2 B Riqualifica degli spazi pubblici centrali dei nuclei (B)	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
I 2.1 A Densificazione area di sviluppo di Pratocarasso (Bellinzona)	Misura inserita nella presente scheda.
I 2.1 B Densificazione area di sviluppo del Quartiere Gerretta (Bellinzona)	Misura inserita nella presente scheda.
I 2.1 C Densificazione area di sviluppo del comparto Stadio (Bellinzona)	Misura inserita nella presente scheda.
I 2.1 D Densificazione area di sviluppo di Via Tatti (Bellinzona)	Misura inserita nella presente scheda.
I 2.1 E Densificazione area di sviluppo del Viale Olgiati (Giubiasco)	Misura inserita nella presente scheda.
I 2.2 Densificazione e riqualifica lungo gli assi urbani principali	Misura inserita nella presente scheda.
I 2.3 Porte d'accesso al comparto urbano centrale	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
I 3.1 Zona industriale Nord (Giubiasco)	Misura inserita nella presente scheda.
I 3.2 Centro di competenze trasporti e mobilità ferroviaria (Bellinzona)	Misura inserita nella presente scheda.
I 4.1 Comparto Sant'Antonino - Cadenazzo	Misura già contemplata dal PD (scheda R8) e solo richiamata in questa scheda.
I 4.2 Comparto Castione / PSE	Misura già contemplata dal PD (schede R7 e R8) e solo richiamata in questa scheda.
I 5.1 Densificazione e riqualifica lungo assi stradali a Sementina e Cadenazzo	Misura inserita nella presente scheda.
I 5.2 Spazio di riserva per future pianificazioni connesse con il nodo AlpTransit	Misura già contemplata dal PD (scheda R11) e solo richiamata in questa scheda.
ML 1.1 Planimetrie e segnaletica percorsi pedonali	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
ML 1.2 Planimetrie e segnaletica percorsi ciclabili	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
ML 2.1 Percorso utilitario lungo la ferrovia Arbedo - Cadenazzo	Misura già contemplata dal PD (scheda M10) e solo richiamata in questa scheda.
ML 2.2 Mobilità ciclopedonale "Bellinzona"	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
ML 2.3 Mobilità ciclopedonale "Castione - Gorduno, Bellinzona"	Misure già contemplate dal PD (scheda M10) e solo richiamate in questa scheda.
ML 2.4 Mobilità ciclopedonale "Castione - Lumino, Bellinzona"	
ML 2.5 Mobilità ciclopedonale "M. Carasso / Sementina e Camorino / Giubiasco"	
ML 3.1 Bike & Ride (B&R)	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
ML 3.2 Bikesharing	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
TP 1 Nuovo concetto TP	Misura che non necessita un consolidamento nel PD. Viene riportata allo scopo di fornire una visione generale dell'approccio a questa tematica.
TP 2.1 Miglioramento dell'informazione e dello standard delle fermate	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
TP 2.2 Implementazione di un sistema di gestione e d'informazione del TP	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
TP 3.1 Area d'interscambio, stazione FFS Bellinzona	Misura inserita nella presente scheda.
TP 3.2 Nuova fermata ferroviaria, Bellinzona Piazza Indipendenza	Misura già contemplata dal PD (scheda M7) e solo richiamata in questa scheda.
TP 3.3 Spostamento fermata ferroviaria, Sant'Antonino (TILO)	Misura già contemplata dal PD (scheda M7) e solo richiamata in questa scheda.
TIM 1 Regolazione del traffico nell'agglomerato	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
TIM 2.1 Rete stradale comparto Sant'Antonino - Cadenazzo	Misura già contemplata dal PD (scheda R8) e solo richiamata in questa scheda.
TIM 2.2 Riqualifica e messa in sicurezza	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
TIM 2.3 Rete stradale comparto Arbedo-Castione	Misura già contemplata dal PD (schede R7 e R8) e solo richiamata in questa scheda.
TIM 2.4 Riqualifica degli assi stradali con carico di traffico elevato (B)	Misura inserita nella presente scheda.
TIM 2.5 Riqualifica degli assi stradali con carico di traffico elevato (C)	Misura inserita nella presente scheda.
TIM 3.1 Viabilità comparto Tatti - Franscini - Murate	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
TIM 3.2 Sistemazione sottopasso "tirata" di Cadenazzo	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
TIM 4 Applicazione del modello Upi 50/30 negli attraversamenti degli abitati	Misura che non necessita un consolidamento nel PD.
TIM 5 Gestione dei posteggi pubblici	Misura inserita nella presente scheda.