



Dipartimento del territorio

Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità



CRTB

Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese

PAB 3



Programma di agglomerato del Bellinzonese

Terza generazione

Schede sulle misure

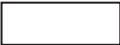


Bellinzona, 31 ottobre 2016



Repubblica e Cantone Ticino
Dipartimento del territorio
Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità

ELENCO DELLE SCHEDE SULLE MISURE

	misura PAB 2 ripresa nel PAB 3
	nuova misura PAB 3

Paesaggio (6 misure)

<i>denominazione misura</i>	<i>n° misura</i>	<i>priorità</i>	<i>pag.</i>
Rivitalizzazione integrale, sistemazione idraulica e fruibilità del fiume Ticino: zona Boschetti (Boschetti di Sementina e Gudo)	P 1.1	A (2019-2022)	9
Rivitalizzazione integrale, sistemazione idraulica e fruibilità del fiume Ticino: zona Saleggi (confluenza Riale di Sementina)	P 1.2	B (2023-2026)	12
Rivitalizzazione integrale, sistemazione idraulica e fruibilità del fiume Ticino: zona Saleggi (zona Torretta a Bellinzona)	P 1.3	A (2019-2022)	15
Rivitalizzazione integrale, sistemazione idraulica e fruibilità del fiume Ticino: zona Boschetti (confluenza con riale Progero)	P 1.4	A (2019-2022)	18
Area di svago di prossimità delle golene del fiume Ticino	P 2	B (2023-2026)	21
Valorizzazione dello spazio fluviale della Morobbia e del riale Grande	P 3	B (2023-2026)	23

Insedimenti (25 misure)

<i>denominazione misura</i>	<i>n° misura</i>	<i>priorità</i>	<i>pag.</i>
Verifica contenibilità del PR e promozione dell'utilizzo delle riserve: aree centrali ben servite dal TP a Bellinzona	I 1.1	A (2019-2022)	27
Verifica contenibilità del PR e promozione dell'utilizzo delle riserve: comparto urbano della fermata ferroviaria di Giubiasco	I 1.2	A (2019-2022)	30
Verifica contenibilità del PR e promozione dell'utilizzo delle riserve: comparto urbano della fermata ferroviaria di Castione	I 1.3	A (2019-2022)	33
Verifica contenibilità del PR e promozione dell'utilizzo delle riserve: comparto urbano della fermata ferroviaria di Cadenazzo	I 1.4	A (2019-2022)	36
Verifica della contenibilità dei PR nelle aree periurbane	I 2	A (2019-2022)	39

<i>denominazione misura</i>	<i>n° misura</i>	<i>priorità</i>	<i>pag.</i>
Pianificazione particolareggiata di grandi aree libere centrali: quartiere misto e multifunzionale Stadio (Bellinzona)	I 3.1	A (2019-2022)	42
Pianificazione di grandi aree libere centrali: piano di quartiere Viale Olgiati (Giubiasco)	I 3.2	A (2019-2022)	45
Pianificazione particolareggiata di grandi aree libere centrali: zona di riserva urbana centrale di Pratocarasso (Bellinzona)	I 3.3	B (2023-2026)	47
Pianificazione particolareggiata di grandi aree libere centrali riconversione quartiere industriale delle Ferriere (Giubiasco)	I 4.1	B (2023-2026)	49
Centro di competenza trasporti e mobilità ferroviaria - Officine FFS	I 4.2	A (2019-2022)	51
Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale da Bellinzona a Camorino	I 5	B (2023-2026)	53
Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano a Monte Carasso e Sementina (El Stradún, Via Locarno e Via al Ticino)	I 6.1	A (2019-2022)	56
Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano a Camorino (Viale in Busciorina)	I 6.2	A (2019-2022)	59
Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano a Cadenazzo (Via Stazione e Via San Gottardo)	I 6.3	B (2023-2026)	62
Riqualifica urbanistica del comparto della nuova fermata ferroviaria TILO in Piazza Indipendenza (Bellinzona)	I 7	A (2019-2022)	64
Consolidamento delle aree pubbliche centrali dell'agglomerato: Campus della formazione, della ricerca e dello svago (Bellinzona)	I 8.1	A (2019-2022)	66
Pianificazione di un'area strategica per contenuti pubblici d'interesse regionale e cantonale ai Saleggi (Bellinzona)	I 8.2	B (2023-2026)	68
Sviluppo di un centro di servizi e riposizionamento al quartiere Morenal (Monte Carasso)	I 9	A (2019-2022)	70
Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: centro scolastico di Castione	I 10.1	A (2019-2022)	73
Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: centro civico di Cadenazzo	I 10.2	A (2019-2022)	76
Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: centro civico e nucleo di Camorino	I 10.3	A (2019-2022)	78
Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: nucleo di Gorduno	I 10.4	A (2019-2022)	81
Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: centro civico e nucleo di Gudo	I 10.5	B (2023-2026)	83
Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: nucleo di Lumino	I 10.6	B (2023-2026)	86
Spazio di riserva per future pianificazioni connesse con il nodo AlpTransit	I 11	A (2019-2022)	89

Trasporto pubblico (11 misure)

denominazione misura	n° misura	priorità	pag.
Sicurezza, accessibilità e attrattività delle fermate del TP su gomma	TP 2.1	A (2019-2022)	95
Informazione in tempo reale alle fermate del TP su gomma	TP 2.2	A (2019-2022)	98
Nuova fermata ferroviaria Bellinzona Piazza Indipendenza	TP 2.3	B (2023-2026)	101
Potenziamento dell'offerta del collegamento interregionale Linea 311 Bellinzona-Locarno	TP 4.1	A (2019-2022)	104
Potenziamento della rete su gomma urbana: prolungo Linea 3 fino a Cadenazzo	TP 4.2	A (2019-2022)	107
Riorganizzazione del nodo intermodale alla fermata ferroviaria di Giubiasco	TP 5.1	A (2019-2022)	110
Nuovo nodo intermodale alla fermata ferroviaria di S. Antonino	TP 5.2	A (2019-2022)	113
Riorganizzazione fermate Linea urbana 5: "Bellinzona, Ospedale", capolinea	TP 6.1	A (2019-2022)	116
Riorganizzazione fermate Linea urbana 1: "Camorino, nucleo", capolinea	TP 6.2	A (2019-2022)	119
Riorganizzazione fermate collegamento interregionale Linea 311: "Gudo, Chiesa"	TP 6.3	A (2019-2022)	122
Sviluppo di un sistema "S-Bahn" d'agglomerato	TP 7	C > 2026	125

Mobilità lenta (15 misure)

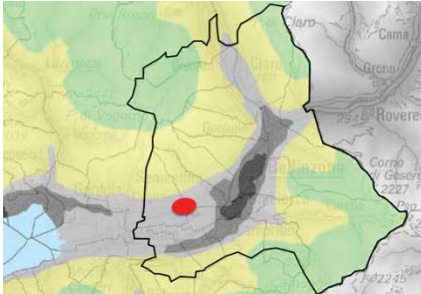
denominazione misura	n° misura	priorità	pag.
Miglioramento della permeabilità ciclo-pedonale e della accessibilità al TP nei comparti della stazioni: collegamento ciclo-pedonale tratta fermata TILO Castione-Arbedo - Lumino (ecocentro) (Lista A)	ML 2.4.1.1	A (2019-2022)	131
Miglioramento della permeabilità ciclo-pedonale e della accessibilità al TP nei comparti della stazioni: collegamento ciclo-pedonale tratta Lumino (ecocentro) - Confine Ticino/Grigioni (Lista B)	ML 2.4.1.2	B (2023-2026)	134
Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Carasso - Monte Carasso	ML 2.4.2	B (2023-2026)	137
Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Camorino - Giubiasco (1)	ML 2.5.1	A (2019-2022)	140
Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Camorino - Giubiasco (2)	ML 2.5.2	B (2023-2026)	143
Promozione della mobilità combinata TP / mobilità lenta: Bike & Ride (B+R) presso le principali fermate TP su gomma, Lista A	ML 3.1.1.1	A (2019-2022)	146
Promozione della mobilità combinata TP / mobilità lenta: Bike & Ride (B+R) presso le fermate ferroviarie, Lista A	ML 3.1.1.2	A (2019-2022)	149
Promozione della mobilità combinata TP / mobilità lenta: Bike & Ride (B+R) presso le principali fermate TP su gomma e attrattori, Lista B	ML 3.1.2	B (2023-2026)	152

<i>denominazione misura</i>	<i>n° misura</i>	<i>priorità</i>	<i>pag.</i>
Messa in sicurezza dei raccordi del percorso ciclo-pedonale interregionale C31 (ponte di Gudo)	ML 4.1	A (2019-2022)	155
Miglioramento della permeabilità ciclo-pedonale e della accessibilità al TP nei comparti della stazioni: collegamento ciclo-pedonale tratta fermata TILO Castione-Arbedo - Via Galletto	ML 4.2	A (2019-2022)	158
Completamento e messa in sicurezza rete ciclabile: Bellinzona, Scuola Media 2 - Via G. Motta	ML 4.3	B (2023-2026)	161
Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Bellinzona, Via Monte Gaggio - Via Vallone	ML 4.5	A (2019-2022)	164
Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: passerella ciclo-pedonale sul fiume Moesa tra Arbedo paese e Castione	ML 5	B (2022-2026)	167
Completamento rete pedonale: collegamento Camorino/Giubiasco lungo il riale Val Grande	ML 6	B (2022-2026)	170
Estensione dei Piani di mobilità scolastica a tutti i Comuni dell'agglomerato	ML 7	A (2019-2022)	173

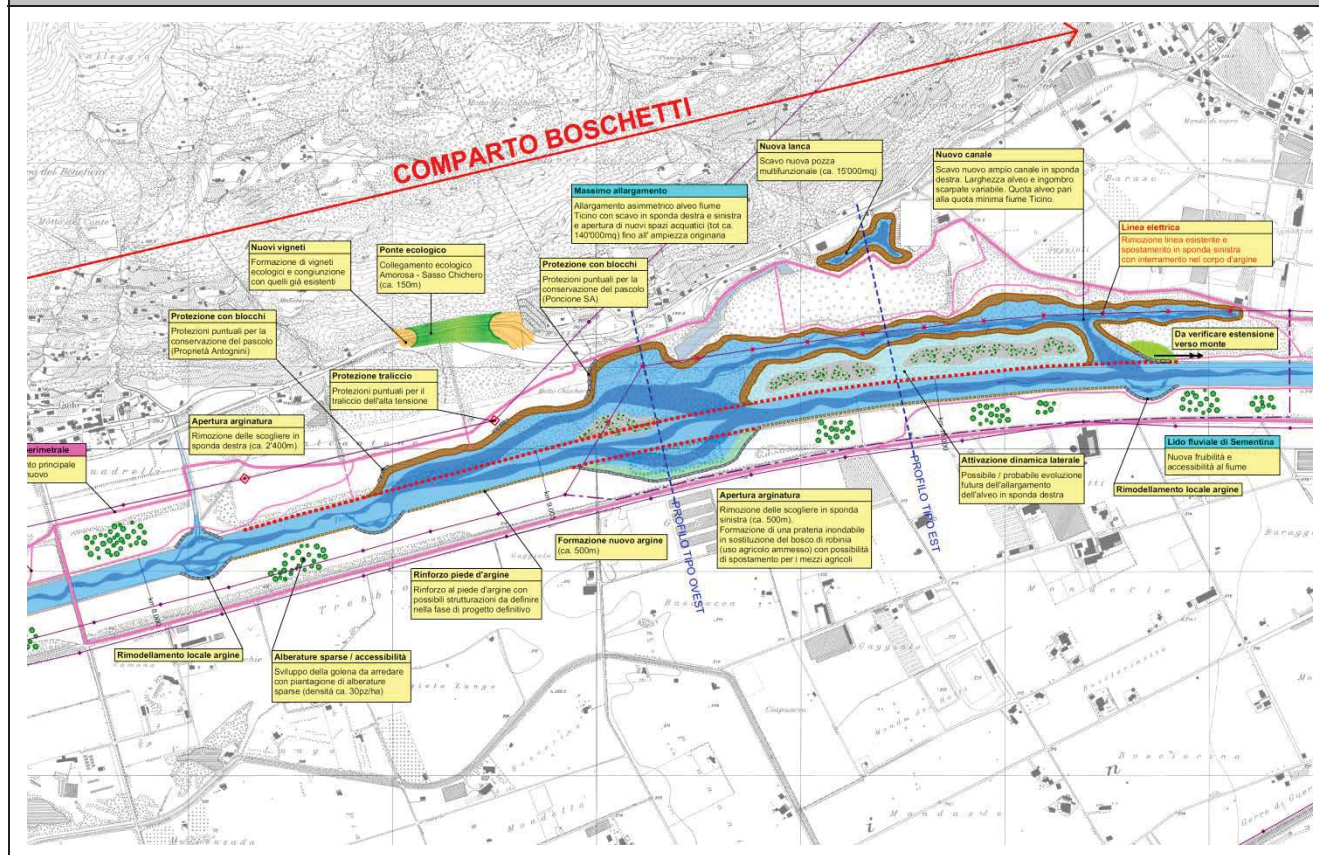
Traffico individuale motorizzato (8 misure)

<i>denominazione misura</i>	<i>n° misura</i>	<i>priorità</i>	<i>pag.</i>
Riqualifica multimodale dell'asse urbano di El Stradún, Monte Carasso - Via Locarno, Sementina	TIM 2.4	A (2019-2022)	179
Riqualifica multimodale dell'asse urbano principale (Arbedo - Bellinzona - Giubiasco) e dell'asse urbano di Cadenazzo	TIM 2.5	C > 2026	183
Riqualifica multimodale dell'asse urbano di In Busciürina, Camorino	TIM 6.1	A (2019-2022)	187
Riqualifica multimodale dell'asse urbano di Via Lugano, Bellinzona - Viale C. Olgiati, Giubiasco	TIM 6.2	B (2023-2026)	191
Riqualifica urbana e contenimento del TIM: zona d'incontro Piazza Governo, Bellinzona	TIM 7	A (2019-2022)	195
Strategia di gestione posteggi pubblici	TIM 8	A (2019-2022)	199
Elaborazione piani di mobilità aziendali per i comparti strategici	TIM 9	A (2019-2022)	201
Messa in sicurezza punti critici della rete viaria	TIM 10	A (2019-2022)	204

SCHEDE MISURE PER IL PAESAGGIO (P)

	Rivitalizzazione integrale, sistemazione idraulica e fruibilità del fiume Ticino: zona Boschetti (Boschetti di Sementina e Gudo)	Codice ARE: -	Codice PA: P 1.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	P.1.4 P 1.2, P 1.3, P 2, P 3		
Rapporto con PA 2			
Tipo di misura	Realizzazione		
Ente responsabile	Consorzio Correzione Fiume Ticino		
Altri Enti coinvolti	Confederazione, Cantone, Comuni di Bellinzona, Giubiasco, Monte Carasso, Sementina e Gudo		
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		

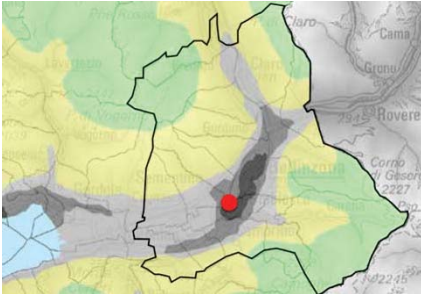
Rappresentazione grafica



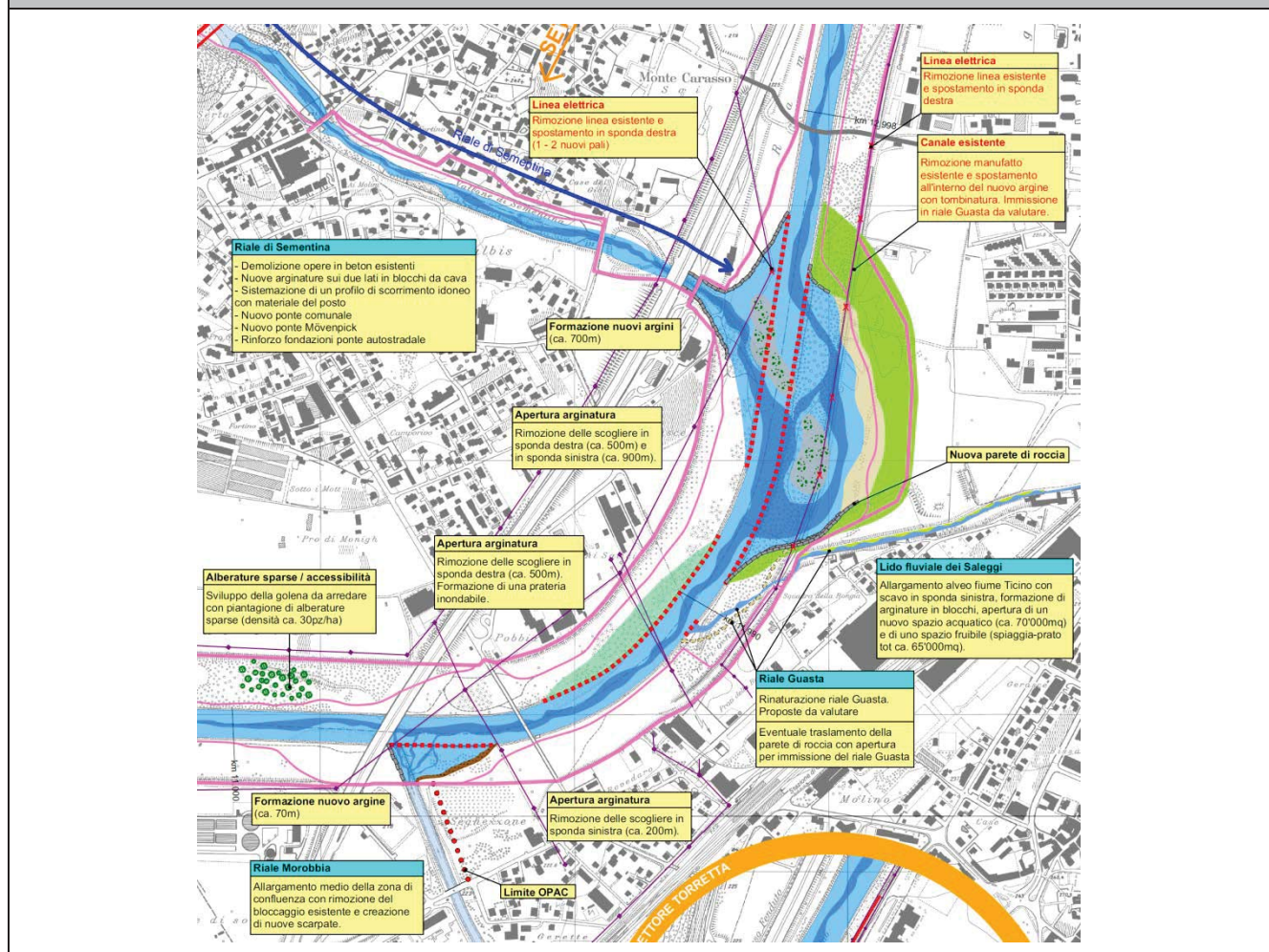
Descrizione della misura	
Descrizione	
Ampliamento dell'alveo del fiume per garantire una protezione contro le piene predisponendo un maggiore spazio di scorrimento e delle aree di possibile esondazione, favorendo nel contempo la dinamicità naturale delle acque, con particolare attenzione alla fauna ittica alla strutturazione e valorizzare gli spazi marginali al corso d'acqua (fascia ripuale e zone direttamente limitrofe) quali ambienti naturali di interconnessione.	
Opportunità per l'agglomerato	
Creazione di ambienti naturali e di svago di alta qualità e diversificati in area planiziale nelle immediate vicinanze degli abitati, migliorandone l'accessibilità e la fruizione; concretizzazione dell'indirizzo strategico inteso a valorizzare il corridoio fluviale che attraversa l'agglomerato (parco fluviale).	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto Il progetto di rinaturazione prevede un miglioramento del traffico pedonale e ciclistico e quindi della raggiungibilità e dell'accessibilità degli spazi d'interesse paesaggistico o naturalistico.	sufficiente
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti Valorizzazione della qualità degli spazi liberi e delle aree verdi nell'area dell'agglomerato.	sufficiente
CE3: aumento della sicurezza del traffico -	nessuno
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse Sono valorizzati e collegati gli spazi liberi e le aree di rilevanza paesaggistica e naturalistica di prossimità, pertanto migliorati sensibilmente gli spazi posti tra le densità urbane.	significativo
Fattibilità	
Progetto di massima (ottobre 2014)	
Azzonamenti necessari	
Nessuno	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: La misura rappresenta una concretizzazione a livello regionale di un obiettivo generale contenuto nella scheda P4 "Componenti naturali", in particolare l'indirizzo 2.5 "Corsi d'acqua, rive lacustri e ambienti correlati". È pure conforme agli indirizzi delle schede P6 "Acqua", R11 "Piano comprensoriale del Piano di Magadino", R9 "Svago di prossimità" e R/M4 "Agglomerato del Bellinzonese".	
Necessità di aggiornamento del PD: È necessaria una nuova misura (DA) nella scheda R/M4.	

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)
Progetto definitivo (previsto per 2017) Richiesta credito per la realizzazione (al momento dell'approvazione del progetto definitivo) (2018) Inizio realizzazione (2019)

Spiegazioni e approfondimenti
Progetto di massima ottobre 2014 commissionato dal Consorzio Correzione Fiume Ticino. Gli obiettivi degli interventi sono: integrazione nel paesaggio, maggiore sicurezza idraulica, plusvalore ricreativo/turistico, promozione della dinamica naturale, prevenzione dello sviluppo di specie invasive.

	Rivitalizzazione integrale, sistemazione idraulica e fruibilità del fiume Ticino: zona Saleggi (confluenza riale di Sementina)	Codice ARE: -	Codice PA: P 1.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	P 1.1, P 1.3, P 1.4, P 2, P 3		
Rapporto con PA 2			
Tipo di misura	Realizzazione		
Ente responsabile	Consorzio Correzione Fiume Ticino		
Altri Enti coinvolti	Confederazione, Cantone, Comuni di Bellinzona, Giubiasco, Monte Carasso, Sementina e Gudo		
Orizzonte di realizzazione	2023-2026		
Priorità	B		

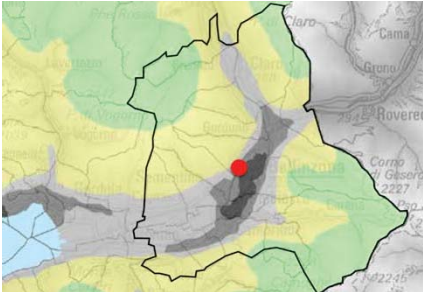
Rappresentazione grafica



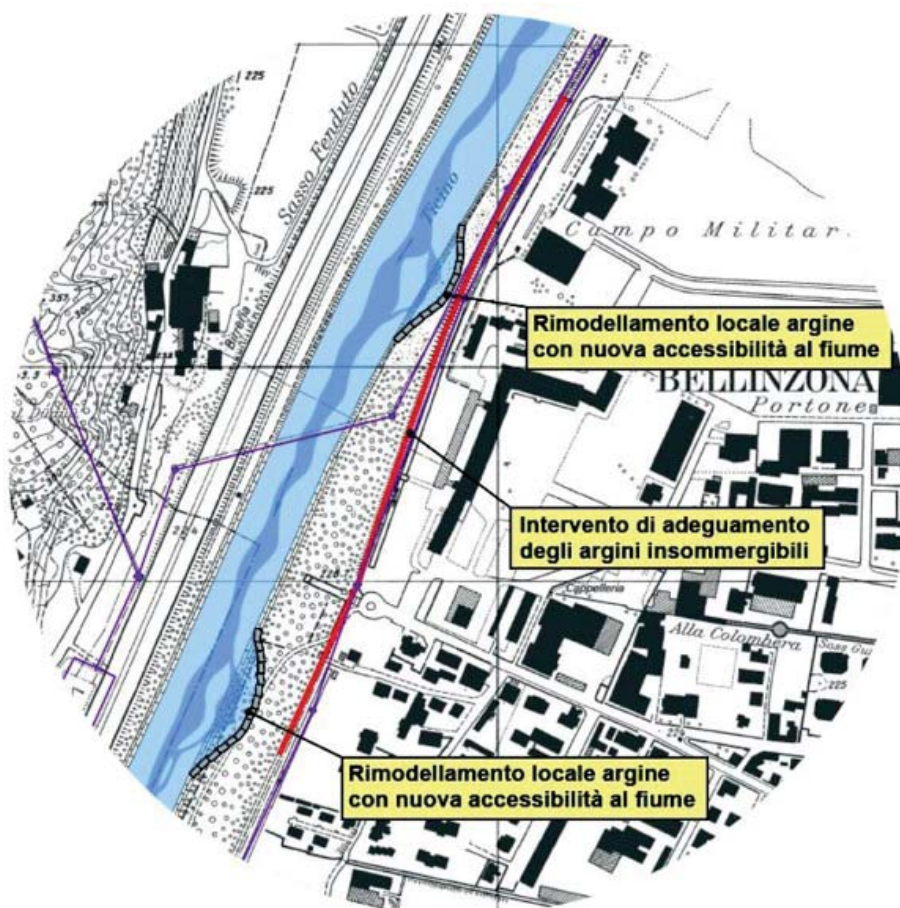
Descrizione della misura	
Ampliamento dell'alveo del fiume per garantire una protezione contro le piene predisponendo un maggiore spazio di scorrimento e delle aree di possibile esondazione, favorendo nel contempo la dinamicità naturale delle acque, con particolare attenzione alla fauna ittica alla strutturazione e valorizzare gli spazi marginali al corso d'acqua (fascia ripuale e zone direttamente limitrofe) quali ambienti naturali di interconnessione.	
Opportunità per l'agglomerato	
Creazione di ambienti naturali e di svago di alta qualità e diversificati in area planiziale nelle immediate vicinanze degli abitati, migliorandone l'accessibilità e la fruizione; concretizzazione dell'indirizzo strategico inteso a valorizzare il corridoio fluviale che attraversa l'agglomerato (parco fluviale).	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto Il progetto di rinaturazione prevede un miglioramento del traffico pedonale e ciclistico e quindi della raggiungibilità e dell'accessibilità degli spazi d'interesse paesaggistico o naturalistico.	sufficiente
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti Valorizzazione della qualità degli spazi liberi e delle aree verdi nell'area dell'agglomerato.	sufficiente
CE3: aumento della sicurezza del traffico -	nessuno
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse Sono valorizzati e collegati gli spazi liberi e le aree di rilevanza paesaggistica e naturalistica di prossimità, pertanto migliorati sensibilmente gli spazi posti tra le densità urbane..	significativo
Fattibilità	
Descrivere i risultati degli studi di fattibilità.	
Azzonamenti necessari	
Nessuno	
Perdita di superfici per l'avvicendamento culturale (SAC)	
Nessuna	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: La misura rappresenta una concretizzazione a livello regionale di un obiettivo generale contenuto nella scheda P4 "Componenti naturali", in particolare l'indirizzo 2.5 "Corsi d'acqua, rive lacustri e ambienti correlati". È pure conforme agli indirizzi delle schede P6 "Acqua", R9 "Svago di prossimità" e R/M4 "Agglomerato del Bellinzonese".	
Necessità di aggiornamento del PD: È necessaria una nuova misura (DA) nella scheda R/M4.	

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)
Progetto definitivo (previsto per 2017) Richiesta credito per la realizzazione (al momento dell'approvazione del progetto definitivo) (2018) Inizio realizzazione: 2023-2026

Spiegazioni e approfondimenti
Progetto di massima ottobre 2014 commissionato dal Consorzio Correzione Fiume Ticino. Gli obiettivi degli interventi sono: integrazione nel paesaggio, maggiore sicurezza idraulica, plusvalore ricreativo/turistico, promozione della dinamica naturale, prevenzione dello sviluppo di specie invasive.

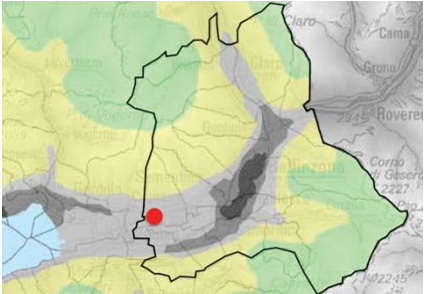
 Rivitalizzazione integrale, sistemazione idraulica e fruibilità del fiume Ticino: zona Saleggi (zona Torretta a Bellinzona)		Codice ARE: -	Codice PA: P 1.3
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	P 1.1, P 1.2, P 1.4, P 2, P 3, ML 2.4.2		
Rapporto con PA 2			
Tipo di misura	Realizzazione		
Ente responsabile	Consorzio Correzione Fiume Ticino		
Altri Enti coinvolti	Confederazione, Cantone, Comuni di Bellinzona, Giubiasco, Monte Carasso, Sementina e Gudo		
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		

Rappresentazione grafica

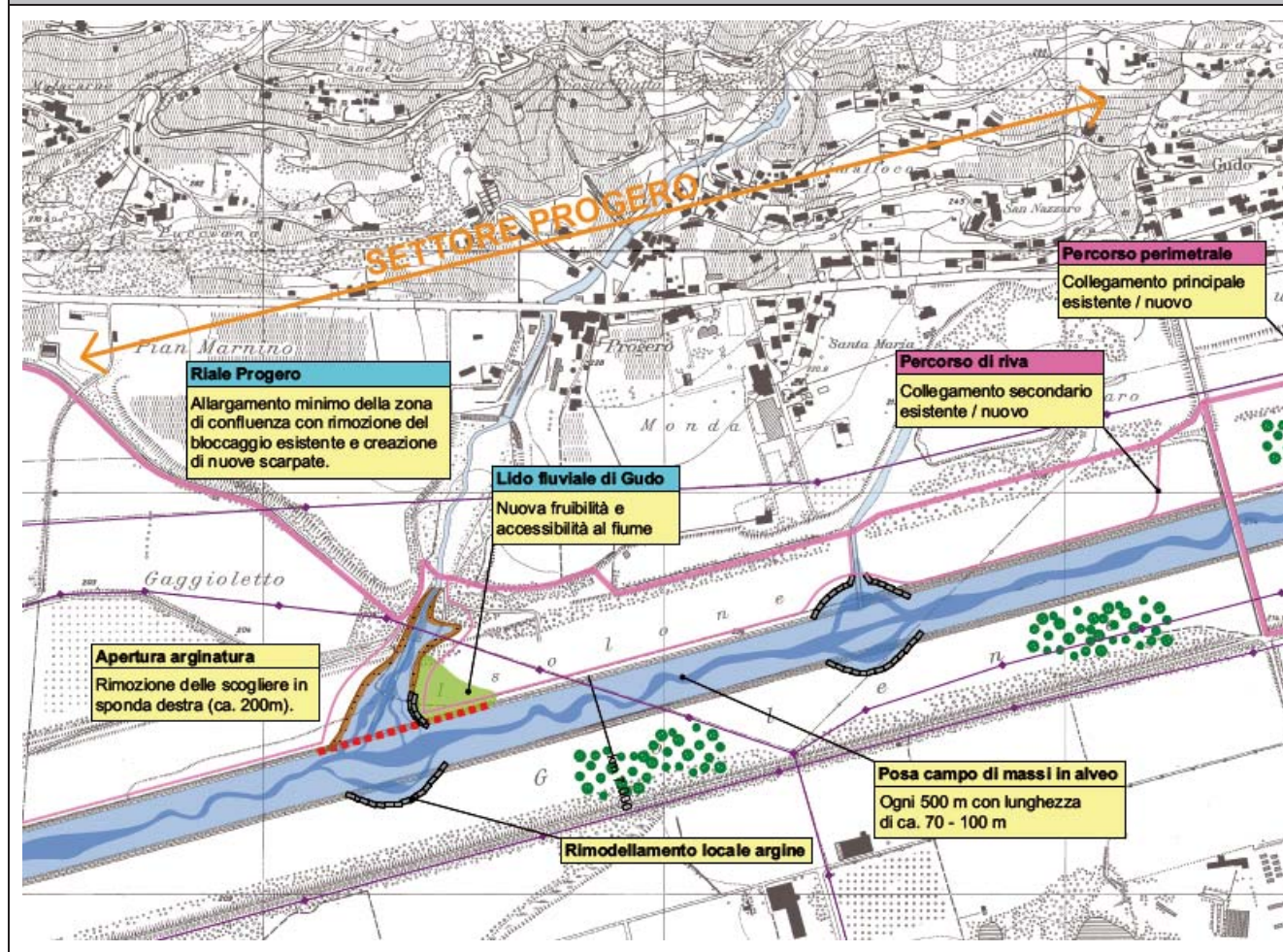


Descrizione della misura	
Ampliamento dell'alveo del fiume per garantire una protezione contro le piene predisponendo un maggiore spazio di scorrimento e delle aree di possibile esondazione, favorendo nel contempo la dinamicità naturale delle acque, con particolare attenzione alla fauna ittica alla strutturazione e valorizzare gli spazi marginali al corso d'acqua (fascia ripuale e zone direttamente limitrofe) quali ambienti naturali di interconnessione.	
Opportunità per l'agglomerato	
Creazione di ambienti naturali e di svago di alta qualità e diversificati in area planiziale nelle immediate vicinanze degli abitati, migliorandone l'accessibilità e la fruizione; concretizzazione dell'indirizzo strategico inteso a valorizzare il corridoio fluviale che attraversa l'agglomerato (parco fluviale).	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto Il progetto di rinaturazione prevede un miglioramento del traffico pedonale e ciclistico e quindi della raggiungibilità e dell'accessibilità degli spazi d'interesse paesaggistico o naturalistico.	sufficiente
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti Valorizzazione della qualità degli spazi liberi e delle aree verdi nell'area dell'agglomerato.	sufficiente
CE3: aumento della sicurezza del traffico -	nessuno
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse Sono valorizzati e collegati gli spazi liberi e le aree di rilevanza paesaggistica e naturalistica di prossimità, pertanto migliorati sensibilmente gli spazi posti tra le densità urbane.	significativo
Fattibilità	
Descrivere i risultati degli studi di fattibilità.	
Azzonamenti necessari	
Nessuno	
Perdita di superfici per l'avvicendamento culturale (SAC)	
Nessuna	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: La misura rappresenta una concretizzazione a livello regionale di un obiettivo generale contenuto nella scheda P4 "Componenti naturali", in particolare l'indirizzo 2.5 "Corsi d'acqua, rive lacustri e ambienti correlati". È pure conforme agli indirizzi delle schede P6 "Acqua", R9 "Svago di prossimità" e R/M4 "Agglomerato del Bellinzonese".	
Necessità di aggiornamento del PD: È necessaria una nuova misura (DA) nella scheda R/M4.	

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)
Progetto definitivo (previsto per 2017) Richiesta credito per la realizzazione (al momento dell'approvazione del progetto definitivo) (2018) Inizio realizzazione: 2019
Spiegazioni e approfondimenti
Progetto di massima ottobre 2014 commissionato dal Consorzio Correzione Fiume Ticino Gli obiettivi degli interventi sono: integrazione nel paesaggio, maggiore sicurezza idraulica, plusvalore ricreativo/turistico, promozione della dinamica naturale, prevenzione dello sviluppo di specie invasive.

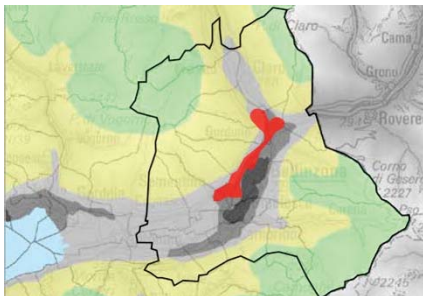
 Rivitalizzazione integrale, sistemazione idraulica e fruibilità del fiume Ticino: zona Boschetti (confluenza con riale Progero)		Codice ARE: -	Codice PA: P 1.4
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	P 1.1, P 1.2, P 1.3, P 2, P 3		
Rapporto con PA 2			
Tipo di misura	Realizzazione opera		
Ente responsabile	Consorzio Correzione Fiume Ticino		
Altri Enti coinvolti	Confederazione, Cantone, Comuni di Bellinzona, Giubiasco, Monte Carasso, Sementina e Gudo		
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		

Rappresentazione grafica



Descrizione della misura	
Descrizione	
Ampliamento dell'alveo del fiume per garantire una protezione contro le piene predisponendo un maggiore spazio di scorrimento e delle aree di possibile esondazione, favorendo nel contempo la dinamicità naturale delle acque, con particolare attenzione alla fauna ittica alla strutturazione e valorizzare gli spazi marginali al corso d'acqua (fascia ripuale e zone direttamente limitrofe) quali ambienti naturali di interconnessione.	
Opportunità per l'agglomerato	
Creazione di ambienti naturali e di svago di alta qualità e diversificati in area planiziale nelle immediate vicinanze degli abitati, migliorandone l'accessibilità e la fruizione; concretizzazione dell'indirizzo strategico inteso a valorizzare il corridoio fluviale che attraversa l'agglomerato (parco fluviale).	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto Il progetto di rinaturazione prevede un miglioramento del traffico pedonale e ciclistico e quindi della raggiungibilità e dell'accessibilità degli spazi d'interesse paesaggistico o naturalistico.	sufficiente
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti Valorizzazione della qualità degli spazi liberi e delle aree verdi nell'area dell'agglomerato.	sufficiente
CE3: aumento della sicurezza del traffico -	nessuno
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse Sono valorizzati e collegati gli spazi liberi e le aree di rilevanza paesaggistica e naturalistica di prossimità, pertanto migliorati sensibilmente gli spazi posti tra le densità urbane.	significativo
Fattibilità	
<i>Descrivere i risultati degli studi di fattibilità.</i>	
Azzonamenti necessari	
Nessuno	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: La misura rappresenta una concretizzazione a livello regionale di un obiettivo generale contenuto nella scheda P4 "Componenti naturali", in particolare l'indirizzo 2.5 "Corsi d'acqua, rive lacustri e ambienti correlati". È pure conforme agli indirizzi delle schede P6 "Acqua", R11 "Piano comprensoriale del Piano di Magadino", R9 "Svago di prossimità" e R/M4 "Agglomerato del Bellinzonese".	
Necessità di aggiornamento del PD: È necessaria una nuova misura (DA) nella scheda R/M4.	

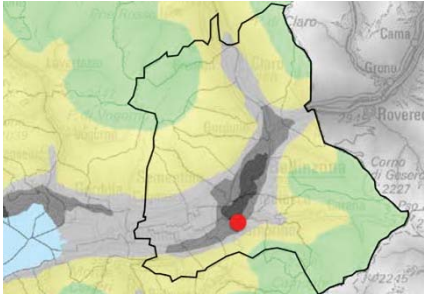
Scadenzario (orizzonte di realizzazione)
Progetto definitivo (previsto per 2017) Richiesta credito per la realizzazione (al momento dell'approvazione del progetto definitivo) (2018) Inizio realizzazione (2019)
Spiegazioni e approfondimenti
Progetto di massima ottobre 2014 commissionato dal Consorzio Correzione Fiume Ticino Gli obiettivi degli interventi sono: integrazione nel paesaggio, maggiore sicurezza idraulica, plusvalore ricreativo/turistico, promozione della dinamica naturale, prevenzione dello sviluppo di specie invasive.

 Area di svago di prossimità delle golene del fiume Ticino		Codice ARE: 5002.2.032	Codice PA: P 2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	P 1.1-4, P 3, ML 4.3		
Rapporto con PA 2	Ripresa da I 1.1		
Tipo di misura	Pianificazione		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Consorzio correzione Fiume Ticino, Comuni		
Orizzonte di realizzazione	2023-2026		
Priorità	B		

Rappresentazione grafica



Descrizione della misura	
Descrizione	
Progetto inteso al mantenimento e al rafforzamento del fondamentale elemento morfologico e urbano rappresentato dal corridoio fluviale, con le golene, aree boschive, ambienti naturali spazi agricoli e ampie aree d'interesse pubblico che attraversa e struttura il tessuto insediativo dell'agglomerato. La valorizzazione dell'area contempla gli aspetti naturalistici, ambientali, agricoli e di svago, che vanno fra loro coordinati; inoltre le aree libere tra la golena e le aree insediative limitrofe possono accogliere importanti strutture pubbliche sinergiche con l'area di svago.	
Opportunità per l'agglomerato	
Salvaguardia, ampliamento e gestione delle aree verdi e degli spazi liberi con funzione di svago all'interno dello spazio urbano, in prossimità degli insediamenti abitativi, lavorativi e d'interesse pubblico; miglioramento della fruibilità e delle attrezzature di supporto.	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto Il progetto comprensoriale permette senz'altro un miglioramento del traffico pedonale e ciclistico e quindi della raggiungibilità e dell'accessibilità degli spazi d'interesse paesaggistico o naturalistico.	significativo
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti Valorizzazione della qualità degli spazi liberi e delle aree verdi all'interno degli insediamenti, riduzione della dispersione degli insediamenti e aumento attrattiva del centro urbano (valorizzazione aree di svago di prossimità).	significativo
CE3: aumento della sicurezza del traffico Ampliamento zone a traffico ridotto / zone d'incontro	sufficiente
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse Sono valorizzati e collegati gli spazi liberi e le aree di rilevanza paesaggistica e naturalistica di prossimità, pertanto migliorati sensibilmente gli spazi posti tra le densità urbane.	significativo
Fattibilità	
Studio in corso: indagine conoscitiva già svolta dal Cantone (Studio di base dicembre 2014); consultazione dei Comuni svolta nel 2015.	
Azzonamenti necessari	
Nessuno	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuno	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: La misura è conforme agli indirizzi delle schede R9 "Svago di prossimità" (Bellinzona golena) e R/M4 "Agglomerato del Bellinzonese". Necessità di aggiornamento del PD: È necessario l'aggiornamento della scheda R/M4 (misura RI).	
Scadenzario (orizzonte di realizzazione)	
Individuazione delle misure d'intervento e avvio progettazione. Avviati eventuali adeguamenti dei PR comunali	
Spiegazioni e approfondimenti	
Si sta valutando un ampliamento verso Lumino, Claro e Moleno.	

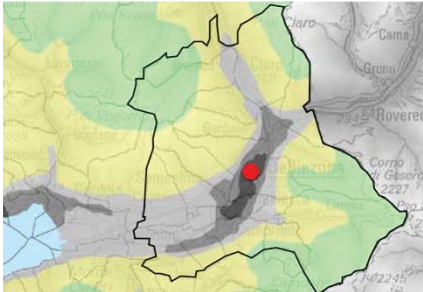
 Valorizzazione dello spazio fluviale della Morobbia e del riale Grande		Codice ARE: -	Codice PA: P 3
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	P.2, ML 2.5.1, ML 2.5.2, ML 6		
Rapporto con PA 2			
Tipo di misura	Pianificazione		
Ente responsabile	Comuni di Giubiasco e Camorino		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Orizzonte di realizzazione	2023-2026		
Priorità	B		

Rappresentazione grafica

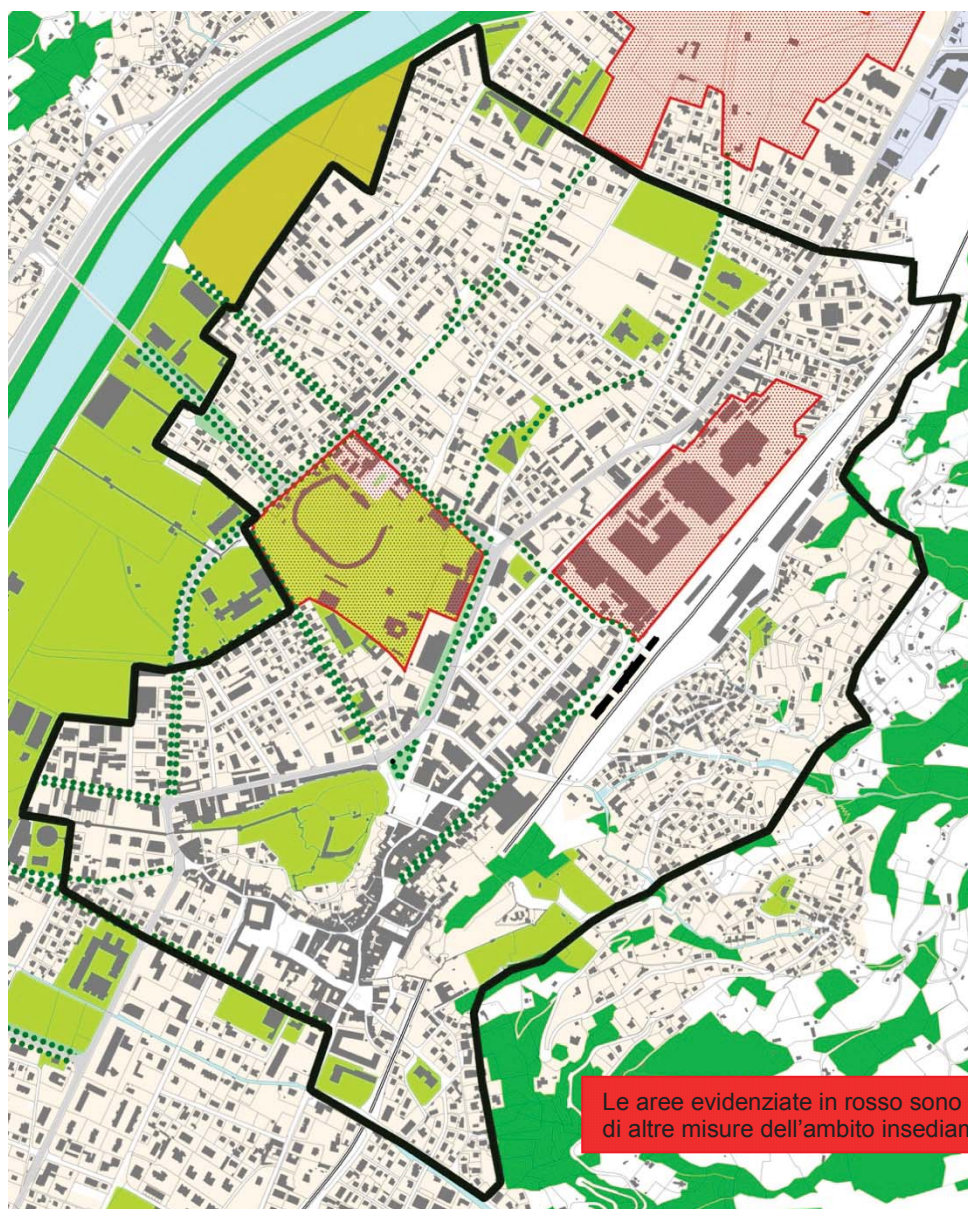


Descrizione della misura	
Descrizione	
I due Comuni coinvolti mediante una variante pianificatoria coordinata stabiliscono nei rispettivi PR lo spazio riservato alle acque ai sensi dell'Ordinanza sulla protezione delle acque (OPAc) e le aree contigue destinate a valorizzazioni naturalistiche e di svago lungo il corso del Fiume Morobbia dal Ponte Vecchio tra Giubiasco e Camorino alla golena del Ticino (Area di svago delle golene del Ticino), comprendente anche l'affluente del riale Grande dall'attacco del delta alla montagna fino alla confluenza con la Morobbia.	
Opportunità per l'agglomerato	
Creazione di ambienti naturali e di svago di alta qualità e diversificati in area pianiziale nelle immediate vicinanze degli abitati, migliorando l'accessibilità e la fruizione; concretizzazione dell'indirizzo strategico di valorizzazione del corridoio fluviale che attraversa l'agglomerato (parco fluviale).	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto • La valorizzazione degli spazi fluviali è una premessa di miglioramento del traffico pedonale e ciclistico.	sufficiente
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti • Valorizzazione della qualità degli spazi liberi e delle aree verdi all'interno degli insediamenti.	sufficiente
CE3: aumento della sicurezza del traffico -	nessuno
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse • Sono valorizzati e collegati gli spazi liberi e le aree di rilevanza paesaggistica e naturalistica di prossimità, pertanto migliorati sensibilmente gli spazi posti tra le densità urbane.	sufficiente
Fattibilità	
Obiettivo espresso dai due esecutivi comunali	
Azzonamenti necessari	
Nessuno	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: La misura rappresenta una concretizzazione a livello regionale di un obiettivo generale contenuto nella scheda P4 "Componenti naturali", in particolare l'indirizzo 2.5 "Corsi d'acqua, rive lacustri e ambienti correlati". È pure conforme agli indirizzi delle schede P6 "Acqua", R9 "Svago di prossimità" e R/M4 "Agglomerato del Bellinzonese". Necessità di aggiornamento del PD: Misura non rilevante per il PD → nessun aggiornamento necessario.	
Scadenzario (orizzonte di realizzazione)	
Avvio della variante pianificatoria	
Spiegazioni e approfondimenti	
-	

SCHEDE MISURE PER GLI INSEDIAMENTI (I)

 Verifica contenibilità del PR e promozione dell'utilizzo delle riserve: aree centrali ben servite dal TP a Bellinzona		Codice ARE: -	Codice PA: I 1.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	I 2, I 3.1, I 4.1, I 5, TP 2.3, TIM 2.5		
Rapporto con PA 2			
Tipo di misura	Pianificazione		
Ente responsabile	Comune di Bellinzona		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		

Rappresentazione grafica



Le aree evidenziate in rosso sono già oggetto di altre misure dell'ambito insediamenti

Descrizione della misura	
Descrizione	
Verifica dettagliata delle riserve di contenibilità nello spazio funzionale centrale di Bellinzona per rapporto allo scenario auspicato (v. Rapporto esplicativo, cap. 8), quale base per definire le aree con maggiore potenziale e i tipi di misure possibili da mettere in atto in applicazione dei principi stabiliti dalla LPT, art. 15a "Promozione della disponibilità di zone edificabili" e al fine di sviluppare una strategia di mobilitazione delle riserve da codificare mediante adeguamento del PR.	
Opportunità per l'agglomerato	
La misura risponde all'indirizzo di orientare maggiormente la crescita della popolazione e dei posti di lavoro nello spazio funzionale dei centri urbani con servizio TP ottimale; essa si iscrive nello scenario auspicato che prevede di correggere verso l'alto il tasso di crescita delle unità insediative nello spazio funzionale dei centri urbani.	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto Incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in prossimità di un importante nodo d'interscambio TP.	significativo
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa.	significativo
CE3: aumento della sicurezza del traffico -	nessuno
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture; favorisce l'uso del TP e quindi determina un minor uso del TIM. In questo senso contribuisce al contenimento dell'aumento del traffico e alla conseguente riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente
Fattibilità	
La fattibilità delle misure ipotizzabili deve essere valutata dal Municipio.	
Azzonamenti necessari	
Nessuno	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R1 "Modello territoriale", R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi delle schede di PD: M7 "Sistema ferroviario regionale TILO" e R/M4 "Agglomerato del Bellinzonese.	
Necessità di aggiornamento del PD: È necessaria una nuova misura (DA) nella scheda R/M4.	

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

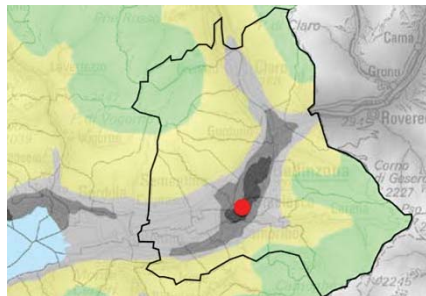
Lo studio pianificatorio per l'attuazione di questa misura verrà avviato non appena la Convenzione sulle prestazioni tra Cantone e Confederazione verrà firmata.

Spiegazioni e approfondimenti

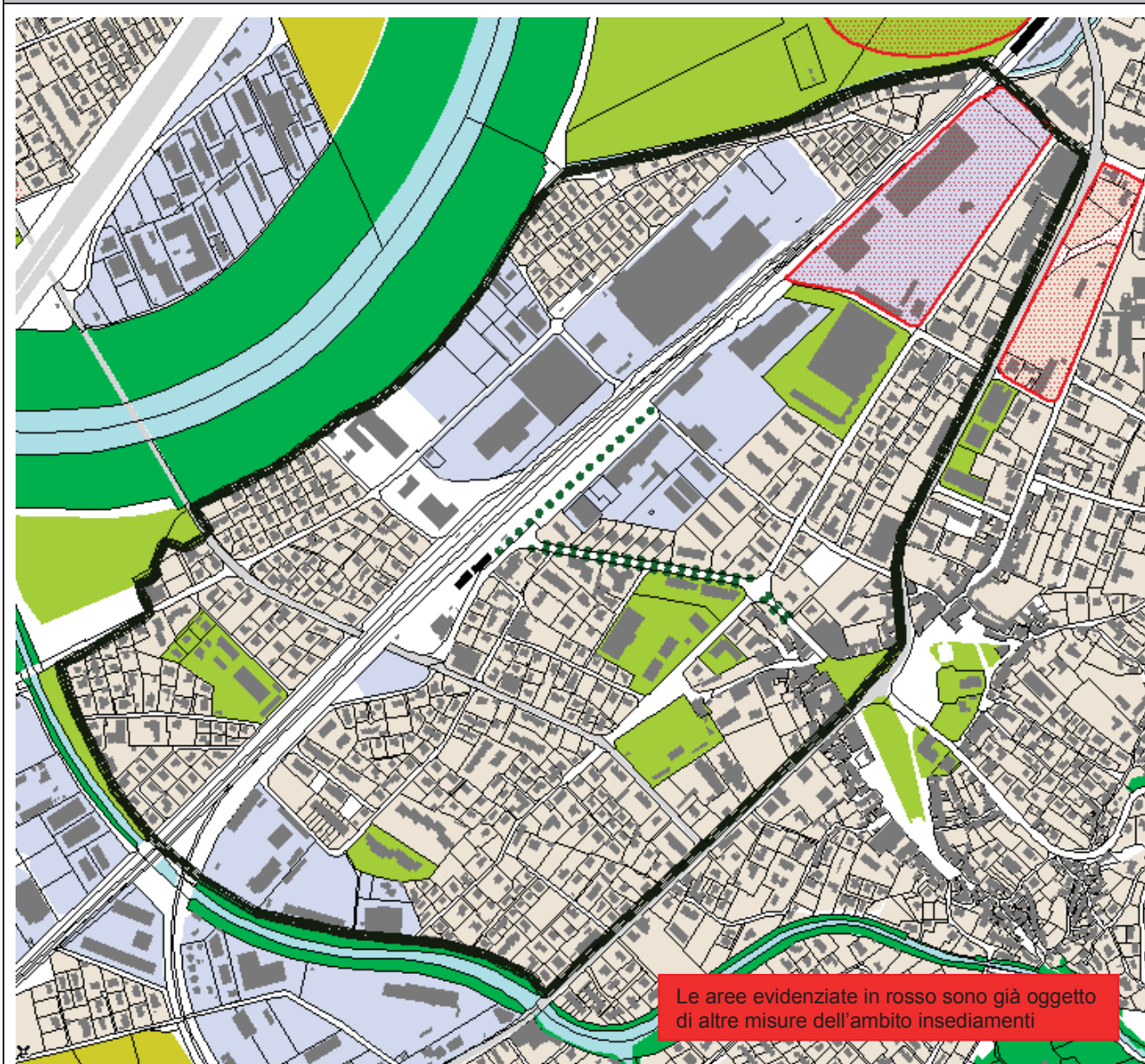
In un primo passo il Comune si impegna ad effettuare l'analisi descritta nella presente scheda, indicando una mappatura dei terreni con il grado di contenibilità delle riserve. A tale scopo dovrà avvalersi anche delle indicazioni del Piano direttore cantonale (adattamenti del PD alla LPT1), come pure dei risultati del Compendio dello stato dell'urbanizzazione che il Comune stesso deve elaborare e tenere aggiornato per legge.

In un secondo passo, in funzione delle risultanze di queste analisi, il Comune si impegna ad individuare i comparti in cui sviluppare prioritariamente le misure di sviluppo centripeto, previste dalla LPT, art. 15a "Promozione della disponibilità di zone edificabili", nell'ambito di una visione complessiva del proprio sviluppo territoriale. Sviluppa una strategia di mobilitazione delle riserve e persegue una coerente visione sovracomunale.

Il perimetro di analisi è stato determinato sulla base del documento "*Comparti delle stazioni: una sfida urbanistica*" (Dipartimento del territorio, Bellinzona, giugno 2013).

 Verifica contenibilità del PR e promozione dell'utilizzo delle riserve: comparto urbano della fermata ferroviaria di Giubiasco		Codice ARE: -	Codice PA: I 1.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	I 2, TP 5.1, TP 7		
Rapporto con PA 2			
Tipo di misura	Pianificazione		
Ente responsabile	Comune di Giubiasco		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		

Rappresentazione grafica



Descrizione della misura	
Descrizione	
Verifica dettagliata delle riserve di contenibilità situate nel comparto in prossimità della fermata ferroviaria di Giubiasco per rapporto allo scenario auspicato (v. Rapporto esplicativo, cap. 8), quale base per definire le aree con maggiore potenziale e i tipi di misure possibili da mettere in atto in applicazione dei principi stabiliti dalla LPT, art. 15a "Promozione della disponibilità di zone edificabili" e al fine di sviluppare una strategia di mobilitazione delle riserve da codificare mediante adeguamento del PR.	
Opportunità per l'agglomerato	
Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti e contenimento di un'eccessiva dispersione degli insediamenti, in particolare quelli abitativi, nelle aree periurbane e in quelle suburbane non adeguatamente servite dal TP.	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto Incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in prossimità di un importante fermata ferroviaria TILO.	significativo
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa.	significativo
CE3: aumento della sicurezza del traffico -	nessuno
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture; favorisce l'uso del TP e quindi determina un minor uso del TIM. In questo senso contribuisce al contenimento dell'aumento del traffico e alla conseguente riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente
Fattibilità	
La fattibilità delle misure ipotizzabili deve essere valutata dal Municipio.	
Azzonamenti necessari	
Nessuno	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R1 "Modello territoriale", R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi delle schede di PD: M7 "Sistema ferroviario regionale TILO" e R/M4 "Agglomerato del Bellinzonese.	
Necessità di aggiornamento del PD: È necessaria una nuova misura (DA) nella scheda R/M4.	

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

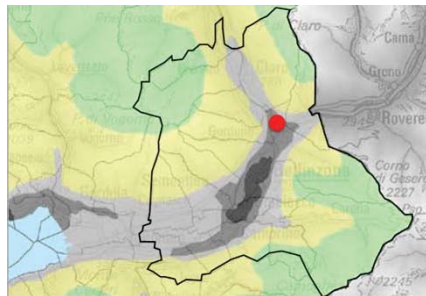
Lo studio pianificatorio per l'attuazione di questa misura verrà avviato non appena la Convenzione sulle prestazioni tra Cantone e Confederazione verrà firmata.

Spiegazioni e approfondimenti

In un primo passo il Comune si impegna ad effettuare l'analisi descritta nella presente scheda, indicando una mappatura dei terreni con il grado di contenibilità delle riserve. A tale scopo dovrà avvalersi anche delle indicazioni del Piano direttore cantonale (adattamenti del PD alla LPT1), come pure dei risultati del Compendio dello stato dell'urbanizzazione che il Comune stesso deve elaborare e tenere aggiornato per legge.

In un secondo passo, in funzione delle risultanze di queste analisi, il Comune si impegna ad individuare i comparti in cui sviluppare prioritariamente le misure di sviluppo centripeto, previste dalla LPT, art. 15a "Promozione della disponibilità di zone edificabili", nell'ambito di una visione complessiva del proprio sviluppo territoriale. Sviluppa una strategia di mobilitazione delle riserve e persegue una coerente visione sovracomunale.

Il perimetro di analisi è stato determinato sulla base del documento "*Comparti delle stazioni: una sfida urbanistica*" (Dipartimento del territorio, Bellinzona, giugno 2013).

 Verifica contenibilità del PR e promozione dell'utilizzo delle riserve: comparto urbano della fermata ferroviaria di Castione		Codice ARE: -	Codice PA: I 1.3
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	I 2, ML 4.2		
Rapporto con PA 2			
Tipo di misura	Pianificazione		
Ente responsabile	Comune di Arbedo Castione		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		

Rappresentazione grafica



Descrizione della misura	
Descrizione	
Verifica dettagliata delle riserve di contenibilità situate nel comparto in prossimità della fermata ferroviaria di Castione per rapporto allo scenario auspicato (v. Rapporto esplicativo, cap. 8), quale base per definire le aree con maggiore potenziale e i tipi di misure possibili da mettere in atto in applicazione dei principi stabiliti dalla LPT, art. 15a "Promozione della disponibilità di zone edificabili" e al fine di sviluppare una strategia di mobilitazione delle riserve da codificare mediante adeguamento del PR.	
Opportunità per l'agglomerato	
Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti e contenimento di un'eccessiva dispersione degli insediamenti, in particolare quelli abitativi, nelle aree periurbane e in quelle suburbane non adeguatamente servite dal TP.	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto Incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in prossimità di un importante fermata ferroviaria TILO.	significativo
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa.	significativo
CE3: aumento della sicurezza del traffico -	nessuno
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture; favorisce l'uso del TP e quindi determina un minor uso del TIM. In questo senso contribuisce al contenimento dell'aumento del traffico e alla conseguente riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente
Fattibilità	
La fattibilità delle misure ipotizzabili deve essere valutata dal Municipio.	
Azzonamenti necessari	
Nessuno	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R1 "Modello territoriale", R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi delle schede di PD: M7 "Sistema ferroviario regionale TILO" e R/M4 "Agglomerato del Bellinzonese.	
Necessità di aggiornamento del PD: È necessaria una nuova misura (DA) nella scheda R/M4.	

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

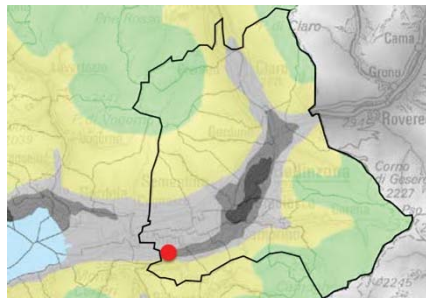
Lo studio pianificatorio per l'attuazione di questa misura verrà avviato non appena la Convenzione sulle prestazioni tra Cantone e Confederazione verrà firmata.

Spiegazioni e approfondimenti

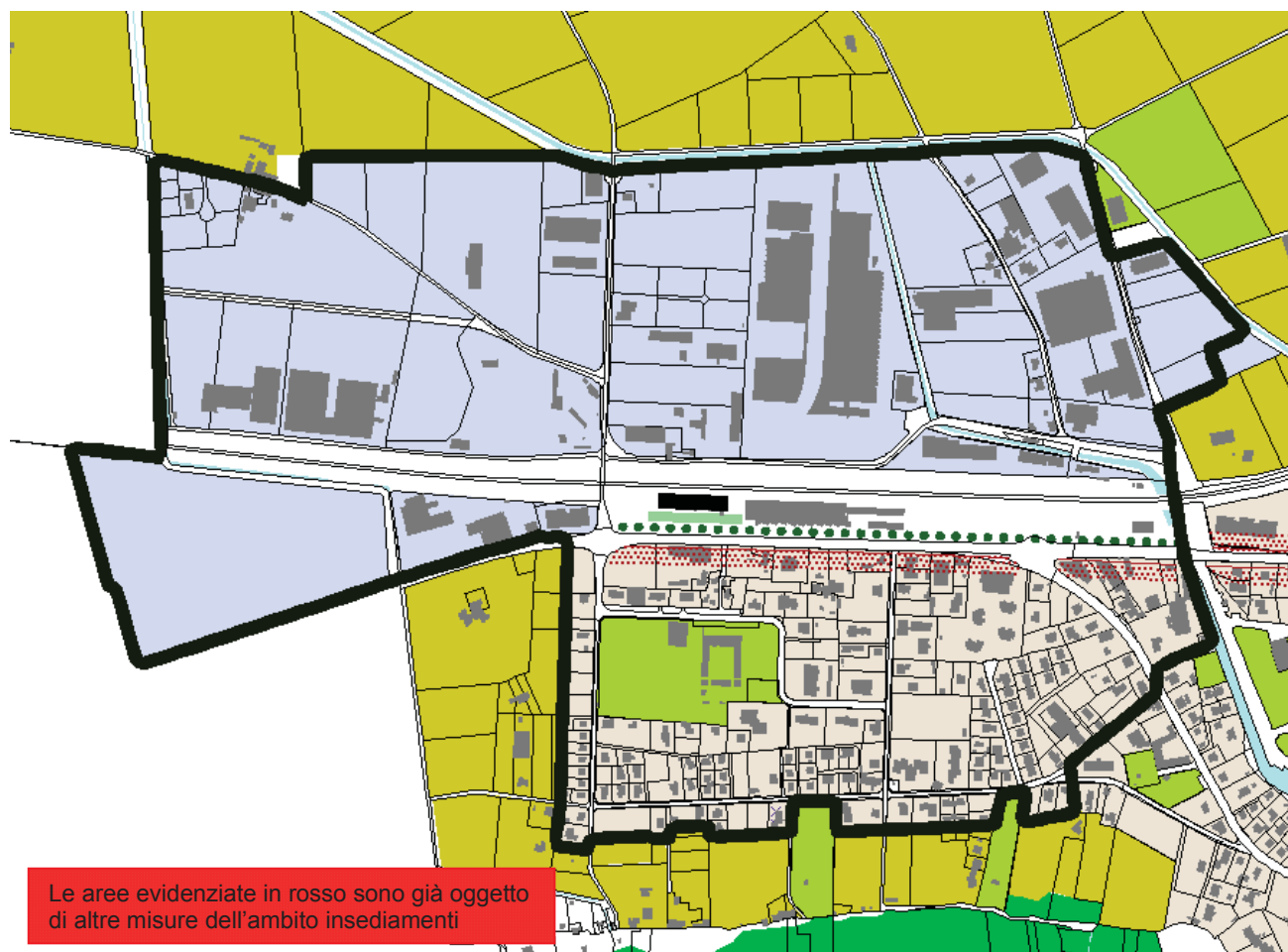
In un primo passo il Comune si impegna ad effettuare l'analisi descritta nella presente scheda, indicando una mappatura dei terreni con il grado di contenibilità delle riserve. A tale scopo dovrà avvalersi anche delle indicazioni del Piano direttore cantonale (adattamenti del PD alla LPT1), come pure dei risultati del Compendio dello stato dell'urbanizzazione che il Comune stesso deve elaborare e tenere aggiornato per legge.

In un secondo passo, in funzione delle risultanze di queste analisi, il Comune si impegna ad individuare i comparti in cui sviluppare prioritariamente le misure di sviluppo centripeto, previste dalla LPT, art. 15a "Promozione della disponibilità di zone edificabili", nell'ambito di una visione complessiva del proprio sviluppo territoriale. Sviluppa una strategia di mobilitazione delle riserve e persegue una coerente visione sovracomunale.

Il perimetro di analisi è stato determinato sulla base del documento "*Comparti delle stazioni: una sfida urbanistica*" (Dipartimento del territorio, Bellinzona, giugno 2013).

 Verifica contenibilità del PR e promozione dell'utilizzo delle riserve: comparto urbano della fermata ferroviaria di Cadenazzo		Codice ARE: -	Codice PA: I 1.4
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	I 2,		
Rapporto con PA 2			
Tipo di misura	Pianificazione		
Ente responsabile	Comune di Cadenazzo		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		

Rappresentazione grafica



Descrizione della misura	
Descrizione	
Verifica dettagliata delle riserve di contenibilità situate nel comparto in prossimità della fermata ferroviaria di Cadenazzo per rapporto allo scenario auspicato (v. Rapporto esplicativo, cap. 8), quale base per definire le aree con maggiore potenziale e i tipi di misure possibili da mettere in atto in applicazione dei principi stabiliti dalla LPT, art. 15a "Promozione della disponibilità di zone edificabili" e al fine di sviluppare una strategia di mobilitazione delle riserve da codificare mediante adeguamento del PR.	
Opportunità per l'agglomerato	
Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti e contenimento di un'eccessiva dispersione degli insediamenti, in particolare quelli abitativi, nelle aree periurbane e in quelle suburbane non adeguatamente servite dal TP.	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto • Incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in prossimità di un importante fermata ferroviaria TILO.	significativo
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti • Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa.	significativo
CE3: aumento della sicurezza del traffico -	nessuno
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse • Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture; favorisce l'uso del TP e quindi determina un minor uso del TIM. In questo senso contribuisce al contenimento dell'aumento del traffico e alla conseguente riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente
Fattibilità	
La fattibilità delle misure ipotizzabili deve essere valutata dal Municipio.	
Azzonamenti necessari	
Nessuno	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R1 "Modello territoriale", R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi delle schede di PD: M7 "Sistema ferroviario regionale TILO" e R/M4 "Agglomerato del Bellinzonese. Necessità di aggiornamento del PD: È necessaria una nuova misura (DA) nella scheda R/M4.	

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

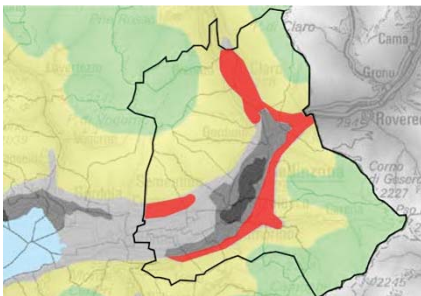
Lo studio pianificatorio per l'attuazione di questa misura verrà avviato non appena la Convenzione sulle prestazioni tra Cantone e Confederazione verrà firmata.

Spiegazioni e approfondimenti

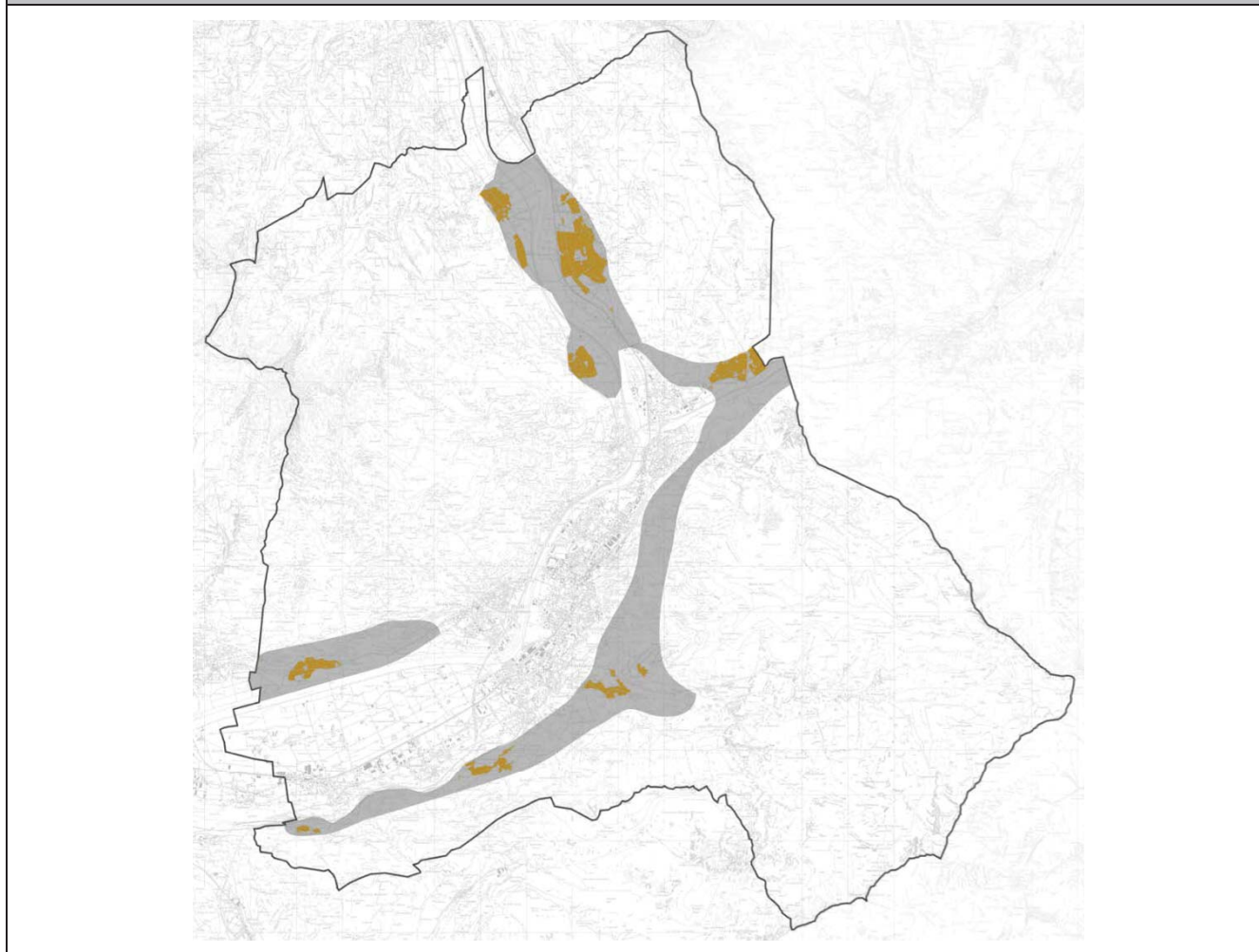
In un primo passo il Comune si impegna ad effettuare l'analisi descritta nella presente scheda, indicando una mappatura dei terreni con il grado di contenibilità delle riserve. A tale scopo dovrà avvalersi anche delle indicazioni del Piano direttore cantonale (adattamenti del PD alla LPT1), come pure dei risultati del Compendio dello stato dell'urbanizzazione che il Comune stesso deve elaborare e tenere aggiornato per legge.

In un secondo passo, in funzione delle risultanze di queste analisi, il Comune si impegna ad individuare i comparti in cui sviluppare prioritariamente le misure di sviluppo centripeto, previste dalla LPT, art. 15a "Promozione della disponibilità di zone edificabili", nell'ambito di una visione complessiva del proprio sviluppo territoriale. Sviluppa una strategia di mobilitazione delle riserve e persegue una coerente visione sovracomunale.

Il perimetro di analisi è stato determinato sulla base del documento "*Comparti delle stazioni: una sfida urbanistica*" (Dipartimento del territorio, Bellinzona, giugno 2013).

 Verifica della contenibilità dei PR nelle aree periurbane		Codice ARE: -	Codice PA: I 2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	I 1.1-4		
Rapporto con PA 2			
Tipo di misura	Pianificazione		
Ente responsabile	Comuni di Camorino, Claro, Gnosca, Gudo, Lumino, Moleno, Pianezzo, Preonzo		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		

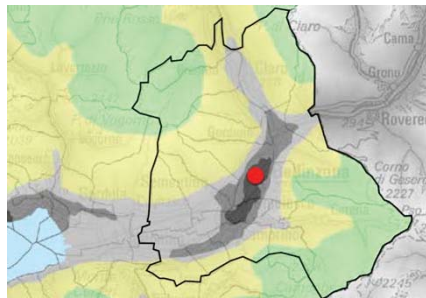
Rappresentazione grafica



Descrizione della misura	
Descrizione	
I Comuni con zone edificabili situate negli spazi funzionali periurbani, procedono ad una verifica dettagliata della contenibilità dei propri PR per rapporto allo scenario auspicato (v. Rapporto esplicativo, cap. 8) e, sulla base dei risultati, definiscono le misure atte a ricondurre la contenibilità del proprio PR alla crescita insediativa stabilita come obiettivo nel PAB 3 da codificare mediante adeguamento del PR.	
Opportunità per l'agglomerato	
Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti e contenimento di un'eccessiva dispersione degli insediamenti, in particolare quelli abitativi, nelle aree periurbane e in quelle suburbane non adeguatamente servite dal TP. Scenario auspicato: aree edificabili estensive Indirizzo strategico: contenimento della crescita delle aree edificabili estensive	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto • La riduzione della dispersione insediativa contribuisce a migliorare la raggiungibilità, l'intermodalità e la domanda di TP.	sufficiente
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti • Riduzione della dispersione insediativa.	significativo
CE3: aumento della sicurezza del traffico -	nessuno
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse • Riduzione del consumo di superficie e contributo ad una razionalizzazione della gestione delle infrastrutture per le acque.	significativo
Fattibilità	
L'elaborazione del compendio dello stato di urbanizzazione, che i Comuni sono stati chiamati ad allestire entro gennaio 2016, permette di disporre dei dati necessari ad una valutazione dei provvedimenti in ogni singolo Comune; le modifiche da apportare ai PR comunali sono di competenza dei Comuni.	
Azzonamenti necessari	
Nessuno	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R1 "Modello territoriale" e R6 "Sviluppo e contenibilità del PR", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi della scheda di PD R/M4 "Agglomerato del Bellinzonese". Necessità di aggiornamento del PD: È necessaria una nuova misura (DA) nella scheda R/M4.	

Scadenario (orizzonte di realizzazione)
Lo studio pianificatorio per l'attuazione di questa misura verrà avviato non appena la Convenzione sulle prestazioni tra Cantone e Confederazione verrà firmata.

Spiegazioni e approfondimenti
In un primo passo i Comuni si impegnano ad effettuare l'analisi descritta nella presente scheda. A tale scopo dovranno avvalersi anche delle indicazioni del Piano direttore cantonale (adattamenti del PD alla LPT1), come pure dei risultati del Compendio dello stato dell'urbanizzazione che i Comuni stessi devono elaborare e tenere aggiornato per legge.
In un secondo passo i comuni si impegnano ad eventualmente rivedere le potenzialità edificatorie del proprio PR in base alla crescita auspicata dal PAB 3.

 Pianificazione particolareggiata di grandi aree libere centrali: quartiere misto e multifunzionale Stadio (Bellinzona)		Codice ARE 5002.2.035	Codice PA: I 3.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	I 1.1, I 8.1, ML 4.5		
Rapporto con PA 2	Ripresa I 2.1 C (PAB 2)		
Tipo di misura	Pianificazione		
Ente responsabile	Comune di Bellinzona		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		

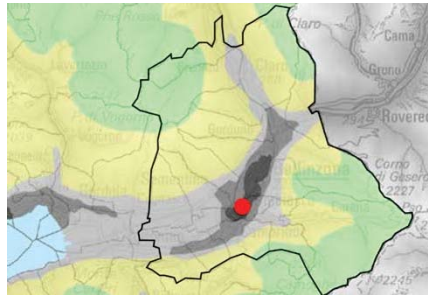
Rappresentazione grafica



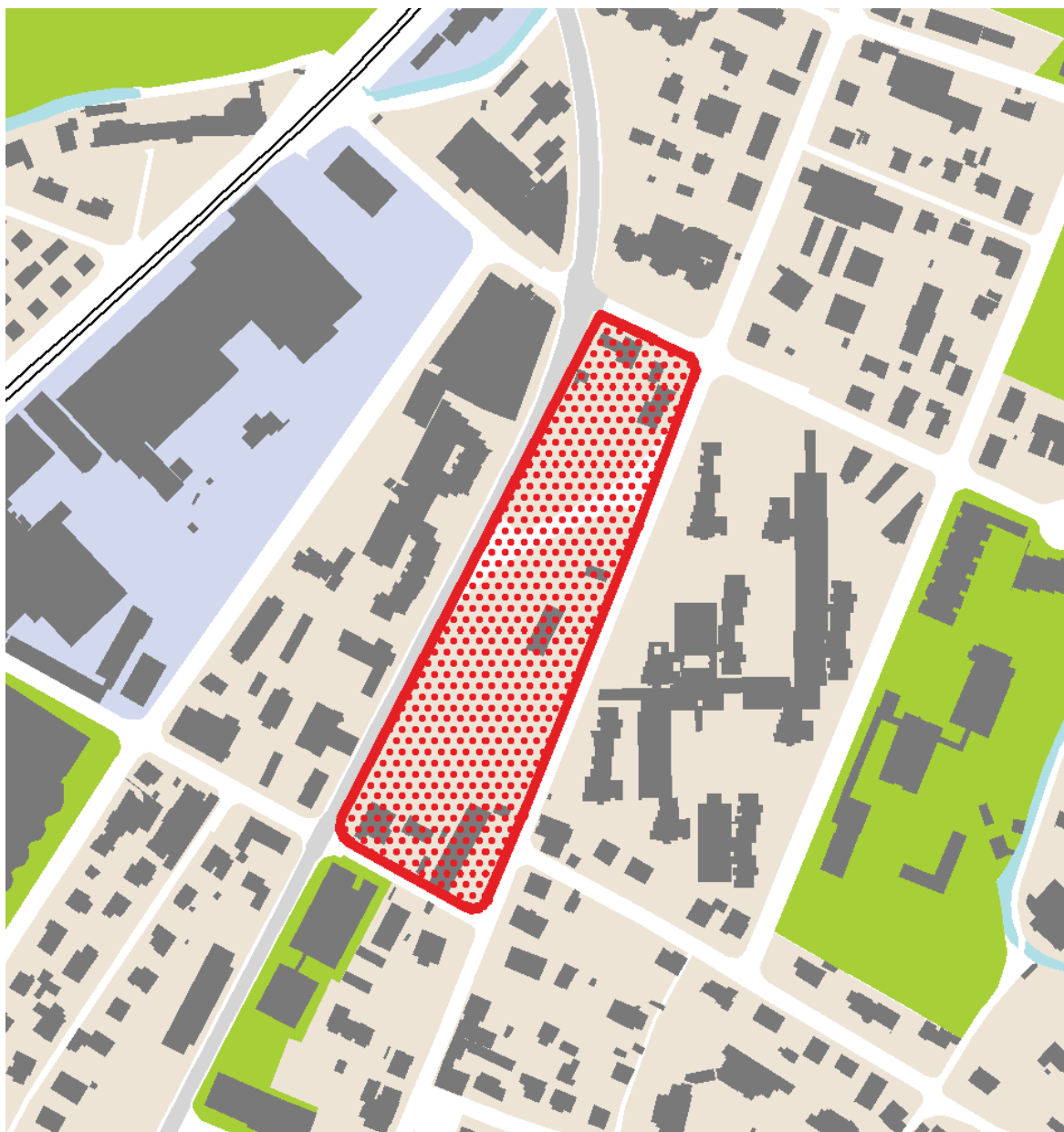
Descrizione della misura	
Descrizione	
Elaborazione e messa in atto del Piano particolareggiato (PP1) previsto nel PR di Bellinzona per il comparto attorno allo Stadio. Promozione attiva dell'edificazione da parte del Comune. Sono da prevedere anche indici minimi.	
Opportunità per l'agglomerato	
Ricucitura di un tessuto urbano frammentato e discontinuo fra il centro urbano (Stazione) e l'ex-Campo militare (Campus della formazione e dello svago). Integrazione di nuovi spazi abitativi, amministrativi e commerciali (negozi al PT) a pochi minuti a piedi dalla Stazione e dal centro con le infrastrutture pubbliche scolastiche, sportive e di svago esistenti. Creazione di spazi pubblici e di circolazione a priorità pedonale (zona 20 km/h) attrattivi di connessione fra quelli del Centro urbano e quelli dell'ex-Campo militare.	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto Incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area ben servita dal servizio TP.	significativo
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici.	significativo
CE3: aumento della sicurezza del traffico Aumento della sicurezza soggettiva (ampliamento delle zone a traffico ridotto).	sufficiente
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.	sufficiente
Fattibilità	
Il piano particolareggiato è previsto nel PR generale di Bellinzona.	
Azzonamenti necessari	
Nessuno	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuno	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: È necessario l'aggiornamento della scheda R/M5 (RI → DA e agg.descrizione). Necessità di aggiornamento del PD: La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi della scheda di PD R/M4 "Agglomerato del Bellinzonese".	

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)
Avvio elaborazione piano particolareggiato.

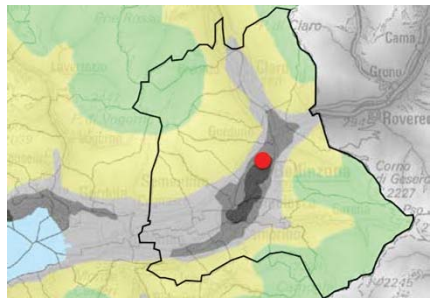
Spiegazioni e approfondimenti
Estratto NAPR Bellinzona: Art. 48 Piani Particolareggiati PP 1. <i>Nel piano delle zone sono inseriti i seguenti comparti da sviluppare con un Piano particolareggiato:</i> <i>PP 1 Comparto Stadio</i> <i>(...)</i> 2. <i>I contenuti ammessi sono i seguenti:</i> <i>PP 1: contenuti prevalentemente abitativi, inoltre superfici commerciali, amministrative e alberghiere per un massimo di ca. 1/9 della SUL complessiva realizzata sui singoli fondi. Nel frattempo sono ammessi interventi di miglioria di piccola entità per le infrastrutture sportive.</i> <i>(...)</i>

 Pianificazione di grandi aree libere centrali: piano di quartiere Viale Olgiati (Giubiasco)		Codice ARE 5002.2.037	Codice PA: I 3.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	TP 7, TIM 6.2		
Rapporto con PA 2	Ripresa I 2.1 E (PAB 2)		
Tipo di misura	Pianificazione		
Ente responsabile	Comune di Giubiasco		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		

Rappresentazione grafica



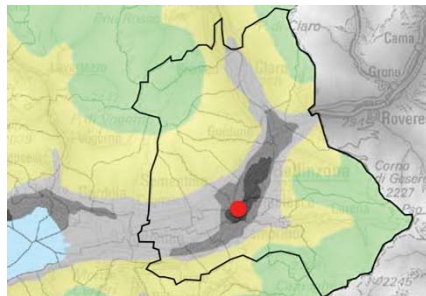
Descrizione della misura	
Descrizione	
Nuovo quartiere misto residenziale-commerciale intensivo Viale Olgiati (Giubiasco), con riordino fondiario. Edificazione vincolata a piano di quartiere, con indice minimo. Incentivi ai proprietari privati e politica fondiaria da parte del Comune.	
Opportunità per l'agglomerato	
Il piano regolatore di Giubiasco prevede l'abolizione della bretella fra Via Bellinzona e Viale Olgiati, all'altezza del quartiere Sagittario. Quest'operazione fondiaria permette di congiungere due ampi fondi privati ancora liberi, situati nella zona residenziale intensiva ben collegato con la Stazione FFS/TILO e con il centro di Giubiasco (Piazza Grande) e crea le premesse per un'edificazione determinata da un concetto urbanistico unitario.	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto • Incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area ben servito dal servizio TP.	significativo
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti • Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici.	significativo
CE3: aumento della sicurezza del traffico • Aumento della sicurezza soggettiva (miglioramento attraversamento località densamente abitate). Rafforzamento gerarchia stradale ed eliminazione elemento di disturbo (eliminazione bretella di collegamento dei due assi).	significativo
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse • Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.	sufficiente
Fattibilità	
La fattibilità della misura dipende dalla modifica dell'assetto viario, in particolare dallo smantellamento dell'asse stradale che attraversa in diagonale l'area e lo spostamento del flusso di traffico trasversale su Via Saleggi,	
Azzonamenti necessari	
Nessuno.	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi della scheda di PD R/M4 "Agglomerato del Bellinzonese". Necessità di aggiornamento del PD: È necessario l'aggiornamento della scheda R/M5 (RI → DA e agg.descrizione).	
Scadenzario (orizzonte di realizzazione)	
Avvio elaborazione variante PR.	
Spiegazioni e approfondimenti	
-	

 Pianificazione particolareggiata di grandi aree libere centrali: zona di riserva urbana centrale di Pratocarasso (Bellinzona)		Codice ARE 5002.2.033	Codice PA: I 3.3
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	TP 7, ML 4.5		
Rapporto con PA 2	Ripresa I 2.1 A (PAB 2)		
Tipo di misura	Pianificazione		
Ente responsabile	Comune di Bellinzona		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2023-2026		
Priorità	B		

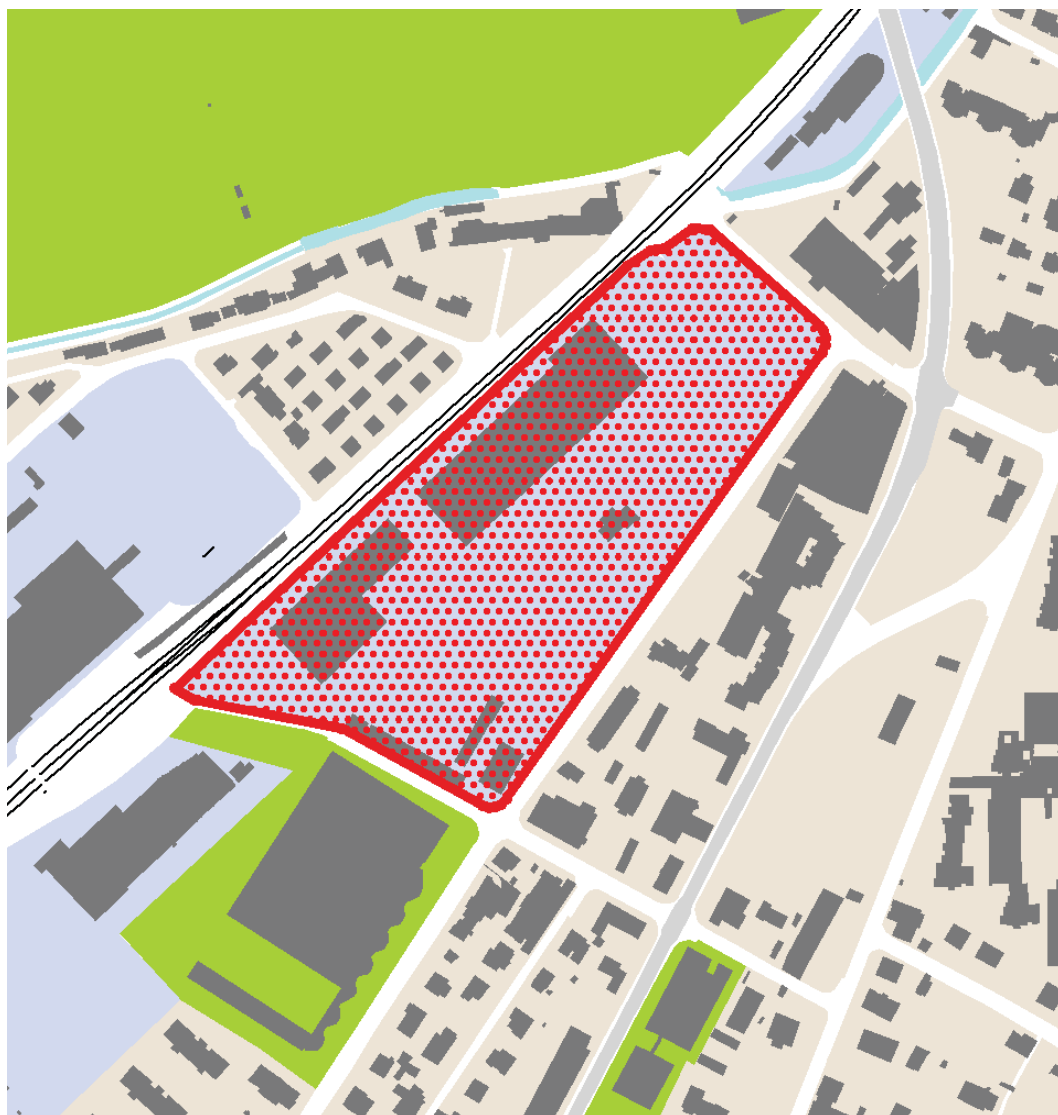
Rappresentazione grafica



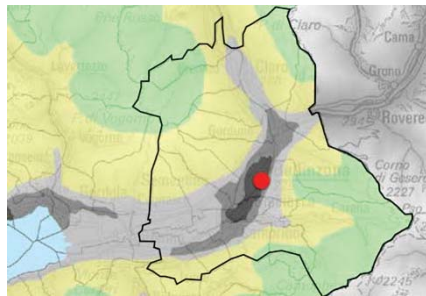
Descrizione della misura	
Descrizione	
Il nuovo quartiere di Pratocarasso dovrà essere sviluppato nell'ambito di un più esteso piano d'indirizzo (Masterplan) a livello di nuovo Comune di Bellinzona. La pianificazione del comparto mediante un piano particolareggiato, che coinvolgerà attivamente la popolazione, sarà poi intesa a sviluppare i criteri architettonici, sociali ed ecologici di edificazione, la rete e la connessione degli spazi pubblici e privati.	
Opportunità per l'agglomerato	
Importante riserva strategica al centro dell'agglomerato ben servita dai mezzi di trasporto pubblico. Edificazione di qualità da realizzare gradualmente, partendo dalla fascia e dal settore lungo la strada cantonale con possibilità di creare un nuovo "ecoquartiere" (quartiere in armonia con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile) con densità media e con un sistema di accessibilità stradale a traffico moderato (zone 30 km/h e 20 km/h). Completamento del tessuto edificato e della rete di spazi pubblici del settore nord del comparto urbano centrale.	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto • Incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area allacciata al servizio di trasporto pubblico urbano.	significativo
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti • Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici.	significativo
CE3: aumento della sicurezza del traffico • Aumento della sicurezza soggettiva (ampliamento delle zone a traffico ridotto).	sufficiente
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse • Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.	sufficiente
Fattibilità	
Studio pianificatorio ancora da avviare sulla base del futuro Masterplan del nuovo Comune di Bellinzona.	
Azzonamenti necessari	
Da vuoto pianificatorio a zona edificabile con disposizioni particolari.	
Perdita di superfici per l'avvicendamento culturale (SAC)	
Nessuna	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi della scheda di PD R/M4 "Agglomerato del Bellinzonese". Necessità di aggiornamento del PD: È necessario l'aggiornamento della scheda R/M5 (misura RI).	
Scadenzario (orizzonte di realizzazione)	
Avvio elaborazione piano particolareggiato.	
Spiegazioni e approfondimenti	
-	

 Pianificazione particolareggiata di grandi aree libere centrali riconversione quartiere industriale delle Ferriere (Giubiasco)		Codice ARE 5002.2.040	Codice PA: I 4.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	I 1.2, TP 7		
Rapporto con PA 2	Ripresa I 3.1 (PAB 2)		
Tipo di misura	Pianificazione		
Ente responsabile	Comune di Giubiasco		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2023-2026		
Priorità	B		

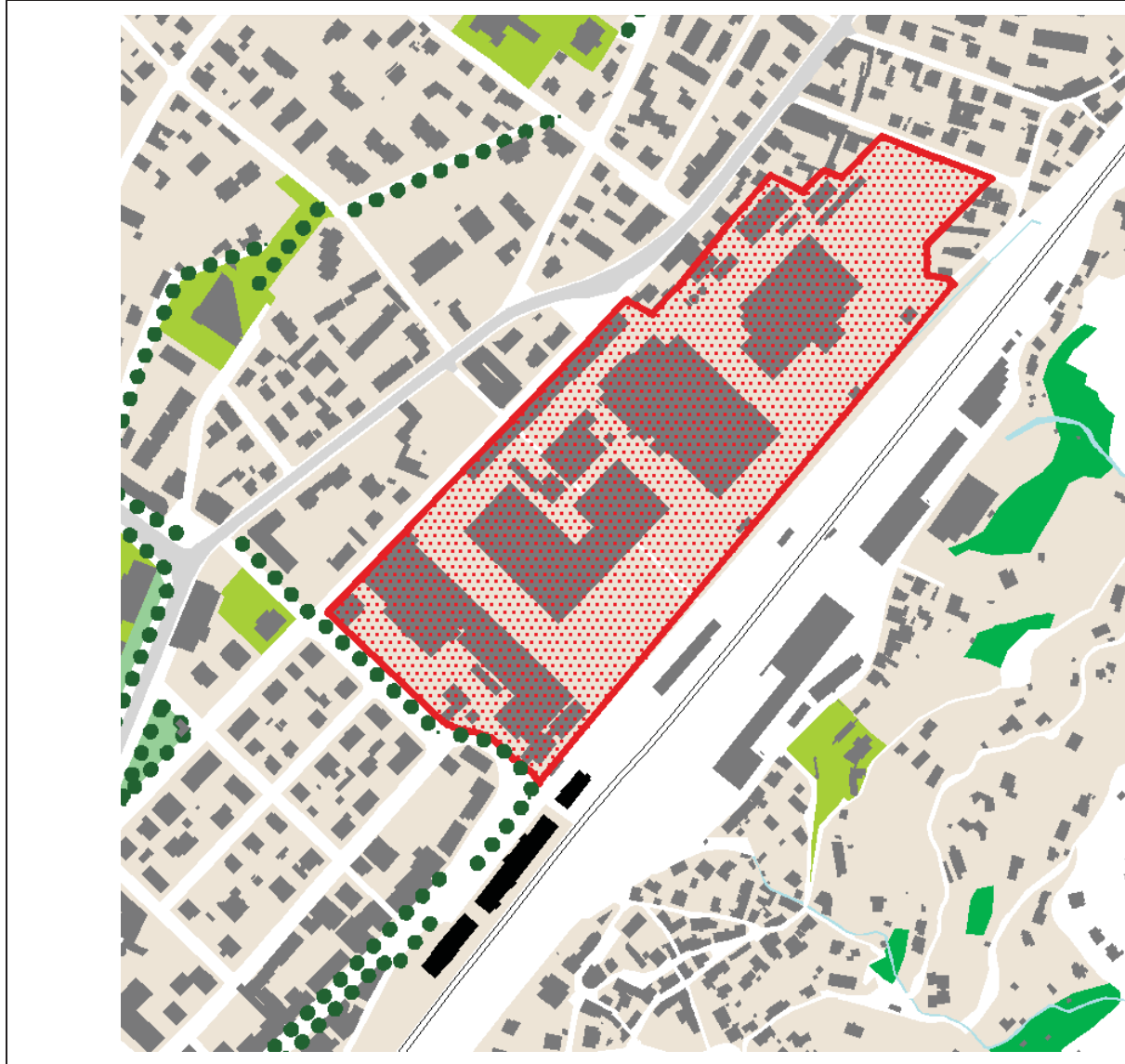
Rappresentazione grafica



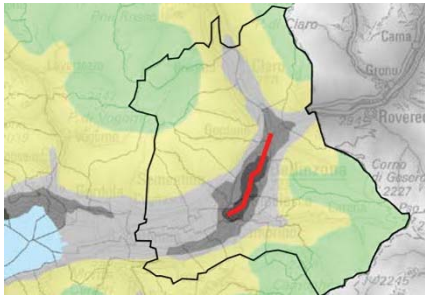
Descrizione della misura	
Descrizione	
Riconversione di una zona industriale vetusta in funzione delle esigenze del piccolo artigianato e delle piccole e medie aziende. Creazione di fasce residenziali ben servite e protette dalla linea ferroviaria dagli stabili lavorativi riqualificati. La misura sarà codificata mediante una variante pianificatoria.	
Opportunità per l'agglomerato	
Priorizzazione delle zone edificabili esistenti; valorizzazione dello spazio urbano, degli spazi liberi e delle aree verdi all'interno degli insediamenti. Aumento del numero di abitanti e di posti di lavoro in prossimità della Stazione e dei servizi centrali del Comune. Riqualifica dell'edificazione e degli spazi liberi a ridosso dei quartieri residenziali intensivi limitrofi. Creazione di una rete di percorsi pedonali attrattiva e diretta da e verso la Stazione.	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto • Incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area ben servita dal servizio TP.	significativo
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti • Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici.	significativo
CE3: aumento della sicurezza del traffico -	nessuno
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse • Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture; favorisce l'uso del TP e quindi determina un minor uso del TIM. In questo senso contribuisce al contenimento dell'aumento del traffico e alla conseguente riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente
Fattibilità	
Procedura pianificatoria in corso	
Azzonamenti necessari	
Nessuno	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme alle schede R7 "Poli di sviluppo economico", M7 "Sistema ferroviario regionale TILO" e R/M4 "Agglomerato del Bellinzonese". Necessità di aggiornamento del PD: È necessario l'aggiornamento della scheda R/M5 (misura DA).	
Scadenzario (orizzonte di realizzazione)	
Avvio elaborazione piano particolareggiato.	
Spiegazioni e approfondimenti	
-	

 Centro di competenza trasporti e mobilità ferroviaria - Officine FFS (Bellinzona)		Codice ARE 5002.2.041	Codice PA: I 4.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	I 1.1		
Rapporto con PA 2	Ripresa I 3.2 (PAB 2)		
Tipo di misura	Realizzazione		
Ente responsabile	Fondazione		
Altri Enti coinvolti	Cantone, FFS, Comune di Bellinzona		
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		

Rappresentazione grafica



Descrizione della misura	
Descrizione	
Sulla base dello studio di fattibilità della SUPSI, con il Messaggio N. 6911 del 18 febbraio 2014 il Cantone ha istituito il “Centro di competenza in materia di trasporto e mobilità ferroviaria”, con l'intento di non disperdere le competenze e le capacità produttive e di servizio esistenti e di metterle al servizio dello sviluppo strategico di un settore d'attività fondamentale per l'economia regionale.	
Opportunità per l'agglomerato	
L'intento consiste nel valorizzare le competenze e capacità produttive e di servizio esistenti e di metterle al servizio dello sviluppo strategico di un settore d'attività fondamentale per l'economia regionale.	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto • Incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area ben servito dal servizio TP.	significativo
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti • Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici.	significativo
CE3: aumento della sicurezza del traffico -	nessuno
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse • Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.	esiguo
Fattibilità	
Uno sviluppo dell'assetto edificatorio dell'area è possibile solo dopo aver definito gli orientamenti futuri, i contenuti e le esigenze per l'attività del Centro di competenza.	
Azzonamenti necessari	
Nessuno	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 “Sviluppo e contenibilità del PR” e R10 “Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito”, oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme alle schede R7 “Poli di sviluppo economico” e R/M4 “Agglomerato del Bellinzonese”. Necessità di aggiornamento del PD: È necessario l'aggiornamento della scheda R/M5 (RI → DA e agg. descrizione).	
Scadenario (orizzonte di realizzazione)	
Dopo la costituzione del “Centro di competenza in materia di trasporto e mobilità ferroviaria” si procede al consolidamento della struttura organizzativa e del relativo piano industriale.	
Spiegazioni e approfondimenti	
-	

 Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano principale da Bellinzona a Camorino		Codice ARE 5002.2.038	Codice PA: I 5
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	I 1.1, I 1.2, TIM 2.5		
Rapporto con PA 2	Ripresa I 2.2 (PAB 2)		
Tipo di misura	Pianificazione		
Ente responsabile	Comuni di Bellinzona, Giubiasco e Camorino		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2023-2026		
Priorità	B		

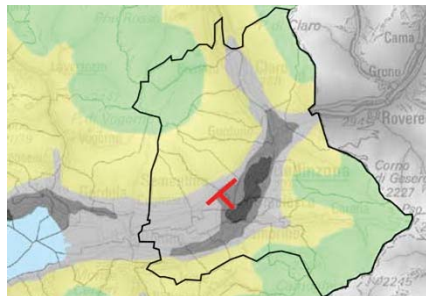
Rappresentazione grafica



Descrizione della misura	
Descrizione	
Regolamentazione mediante variante pianificatoria delle destinazioni d'uso per facilitare l'affaccio sullo spazio stradale in conformità con l'Ordinanza federale sull'inquinamento fonico. Compattazione dell'edificazione e definizione degli allineamenti (differenziati a seconda delle caratteristiche del tratto stradale). Vincoli di sistemazione dello spazio privato tra la strada e l'edificio conformi alle destinazioni dell'edificio corrispondente. Indice minimo.	
Opportunità per l'agglomerato	
Il percorso stradale principale da Camorino a Molinazzo non è solo l'asse di circolazione stradale del traffico d'entrata e uscita dal centro urbano e per le linee di trasporto pubblico, ma assume molteplici significati funzionali e spaziali. In una morfologia urbana a carattere lineare, come quella del comparto urbano centrale dell'agglomerato di Bellinzona lungo lo stesso tendono ad aggregarsi una molteplicità di attività lavorative e commerciali, che offrono servizi centrali sia per l'agglomerato sia per i quartieri limitrofi: in questo senso l'asse rappresenta una sorta di "centro di quartiere" lineare, che attraversa tutto il polo urbano.	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto • Incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area ben servita dal servizio TP.	significativo
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti • Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici.	significativo
CE3: aumento della sicurezza del traffico • Aumento della sicurezza soggettiva (miglioramento attraversamento località densamente abitate, creazione zone d'incontro, moderazione del traffico).	significativo
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse • Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture; le misure I5 e TIM2.4 determinano una riduzione delle emissioni foniche; in particolare contribuiscono ad una riduzione della velocità di percorrenza che a sua volta determina una riduzione del rumore; questo ha un effetto positivo sulla residenza e le altre attività che si affacciano sulla strada; l'abitabilità del quartiere migliora.	sufficiente
Fattibilità	
Studi pianificatori ancora da avviare, in relazione e progetti di sistemazione/moderazione stradale	
Azzonamenti necessari	
Nessuno	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi della scheda di PD R/M4 "Agglomerato del Bellinzonese". Necessità di aggiornamento del PD: È necessario l'aggiornamento della scheda R/M5 (DA → RI e agg.descrizione).	

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)
Avvio elaborazione varianti di PR.

Spiegazioni e approfondimenti
-

 Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano a Monte Carasso e Sementina (El Stradùn, Via Locarno e Via al Ticino)		Codice ARE 5002.2.044	Codice PA: I 6.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	TIM 2.4, TP 4.1		
Rapporto con PA 2	Ripresa I 5.1 (PAB 2)		
Tipo di misura	Pianificazione		
Ente responsabile	Comuni di Monte Carasso e Sementina		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		

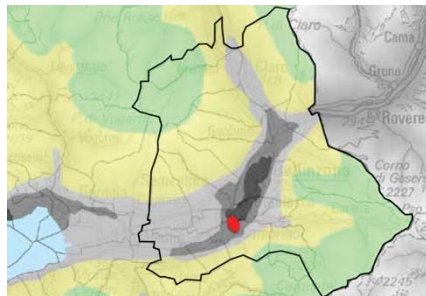
Rappresentazione grafica



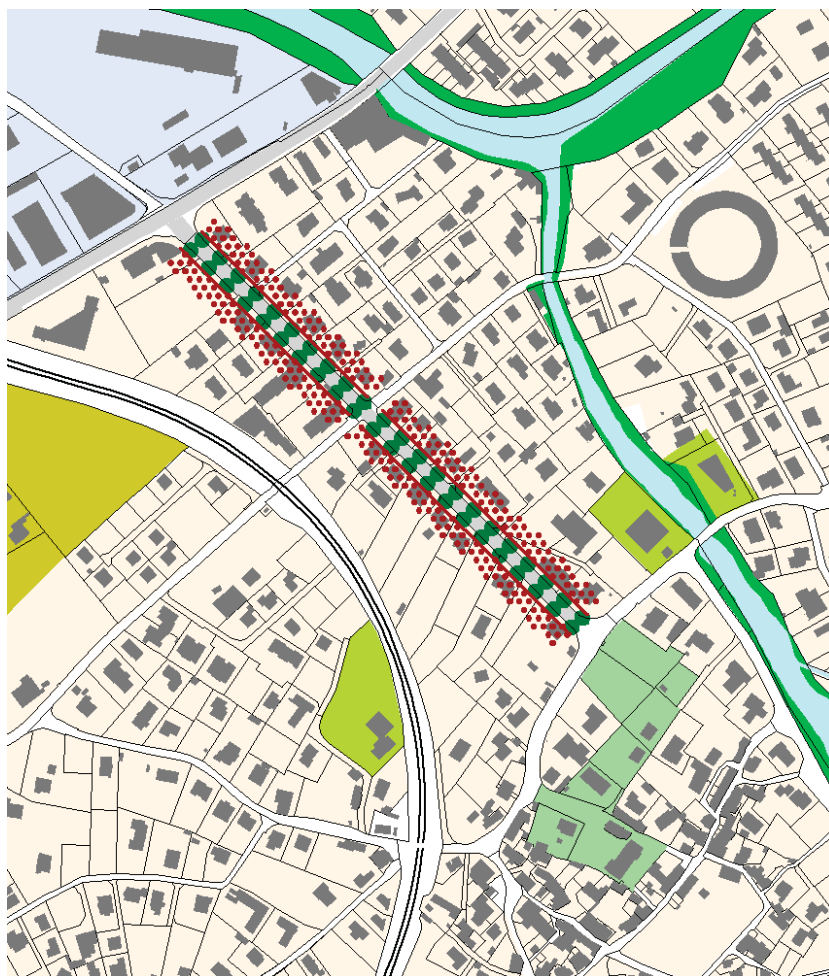
Descrizione della misura	
Descrizione	
Regolamentazione mediante variante pianificatoria delle destinazioni d'uso per facilitare l'affaccio sullo spazio stradale in conformità con l'Ordinanza federale sull'inquinamento fonico. Compattazione dell'edificazione e definizione degli allineamenti (differenziati a seconda delle caratteristiche del tratto stradale). Vincoli di sistemazione dello spazio privato tra la strada e l'edificio conformi alle destinazioni dell'edificio corrispondente.	
Opportunità per l'agglomerato	
La misura risponde all'indirizzo di orientare maggiormente la crescita della popolazione e dei posti di lavoro nei luoghi della periferia urbana meglio serviti dal TP su gomma e in prossimità dei servizi centrali degli abitati.	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto Incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area ben servita dal servizio TP su gomma.	significativo
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici.	significativo
CE3: aumento della sicurezza del traffico Aumento della sicurezza soggettiva (miglioramento attraversamento località densamente abitate creazione zone d'incontro, moderazione del traffico).	significativo
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture; contribuisce ad maggior utilizzo del TP su gomma e quindi determina un minor uso del TIM; in questo senso contribuisce al contenimento dell'aumento del traffico e alla conseguente riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente
Fattibilità	
Progetto di sistemazione/moderazione del traffico già in corso.	
Azzonamenti necessari	
Nessuno	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi della scheda di PD R/M4 "Agglomerato del Bellinzonese".	
Necessità di aggiornamento del PD: È necessario l'aggiornamento della scheda R/M5 (RI → DA e agg.descrizione).	

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)
Avvio elaborazione varianti PR.

Spiegazioni e approfondimenti
La misura di riqualifica e sviluppo urbanistico qualitativo lungo la Strada Cantonale e Via Al Ticino a Monte Carasso e a Sementina si giustifica per il fatto che lungo quest'asse ora circola la nuova linea bus Bellinzona – Monte Carasso – Sementina – Giubiasco e quindi vi è stato un sostanziale miglioramento del livello di servizio TP.

 Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano a Camorino (Viale in Busciorina)		Codice ARE -	Codice PA: I 6.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	I 10.3, TIM 6.1		
Rapporto con PA 2			
Tipo di misura	Pianificazione		
Ente responsabile	Comune di Camorino		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		

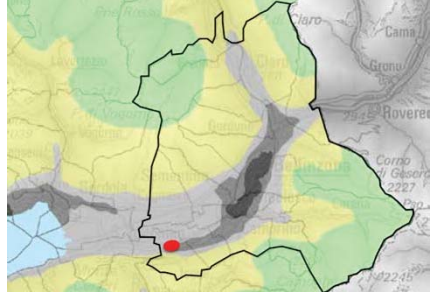
Rappresentazione grafica



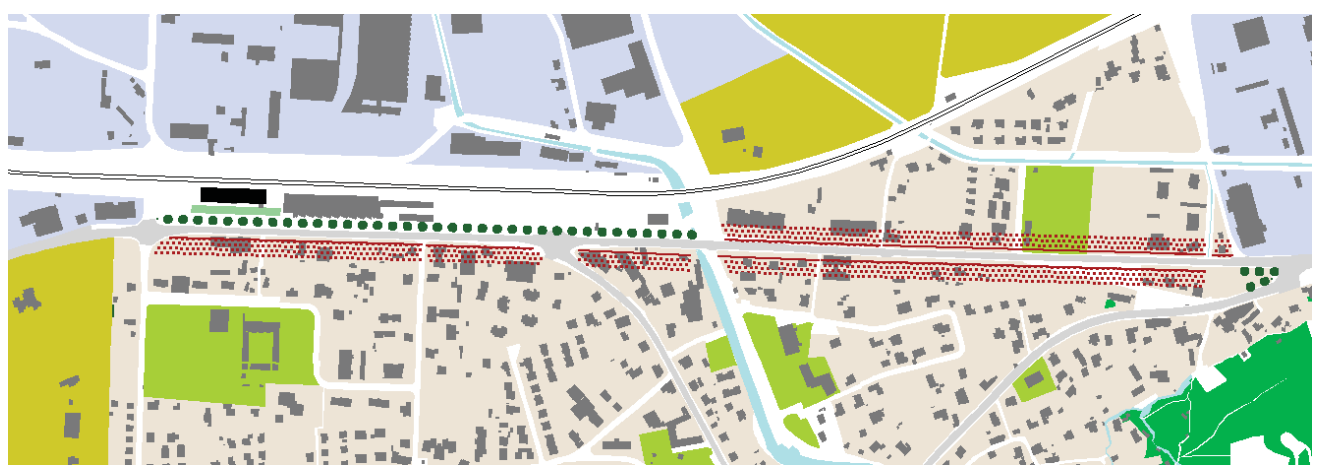
Descrizione della misura	
Descrizione	
Regolamentazione mediante variante pianificatoria delle destinazioni d'uso per facilitare l'affaccio sullo spazio stradale in conformità con l'Ordinanza federale sull'inquinamento fonico. Compattazione dell'edificazione e definizione degli allineamenti (differenziati a seconda delle caratteristiche del tratto stradale). Vincoli di sistemazione dello spazio privato tra la strada e l'edificio conformi alle destinazioni dell'edificio corrispondente.	
Opportunità per l'agglomerato	
La misura risponde all'indirizzo di orientare maggiormente la crescita della popolazione e dei posti di lavoro nei luoghi della periferia urbana meglio serviti dal TP su gomma e in prossimità dei servizi centrali degli abitati.	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto Incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area ben servita dal servizio TP su gomma.	significativo
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici.	significativo
CE3: aumento della sicurezza del traffico Aumento della sicurezza soggettiva (miglioramento attraversamento località densamente abitate creazione zone d'incontro, moderazione del traffico).	significativo
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture; contribuisce ad maggior utilizzo del TP su gomma e quindi determina un minor uso del TIM; in questo senso contribuisce al contenimento dell'aumento del traffico e alla conseguente riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente
Fattibilità	
Il concetto della riqualifica del viale è contemplato nel piano d'indirizzo per la revisione del PR.	
Azzonamenti necessari	
Nessuno	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi della scheda di PD R/M4 "Agglomerato del Bellinzonese".	
Necessità di aggiornamento del PD: È necessaria una nuova misura (DA) nella scheda R/M4.	

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)
Avvio della modifica pianificatoria nell'ambito della revisione generale del PR

Spiegazioni e approfondimenti
Il piano d'indirizzo per la revisione del PR, contenente anche la riqualifica del Viale In Busciorina è già stato esaminato preliminarmente dal Dipartimento del territorio.

 Riqualifica dei fronti lungo l'asse urbano a Cadenazzo (Via Stazione e Via San Gotardo)		Codice ARE 5002.2.044	Codice PA: I 6.3
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	I 1.4, TIM 2.5		
Rapporto con PA 2	Ripresa I 5.1 (PAB 2)		
Tipo di misura	Pianificazione		
Ente responsabile	Comune di Cadenazzo		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Orizzonte di realizzazione	2023-2026		
Priorità	B		

Rappresentazione grafica



Descrizione della misura

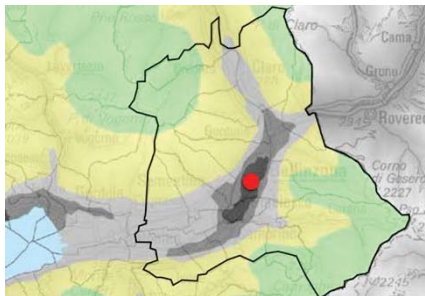
Descrizione

Regolamentazione mediante variante pianificatoria delle destinazioni d'uso per facilitare l'affaccio sullo spazio stradale in conformità con l'Ordinanza federale sull'inquinamento fonico. Compattazione dell'edificazione e definizione degli allineamenti (differenziati a seconda delle caratteristiche del tratto stradale). Vincoli di sistemazione dello spazio privato tra la strada e l'edificio conformi alle destinazioni dell'edificio corrispondente.

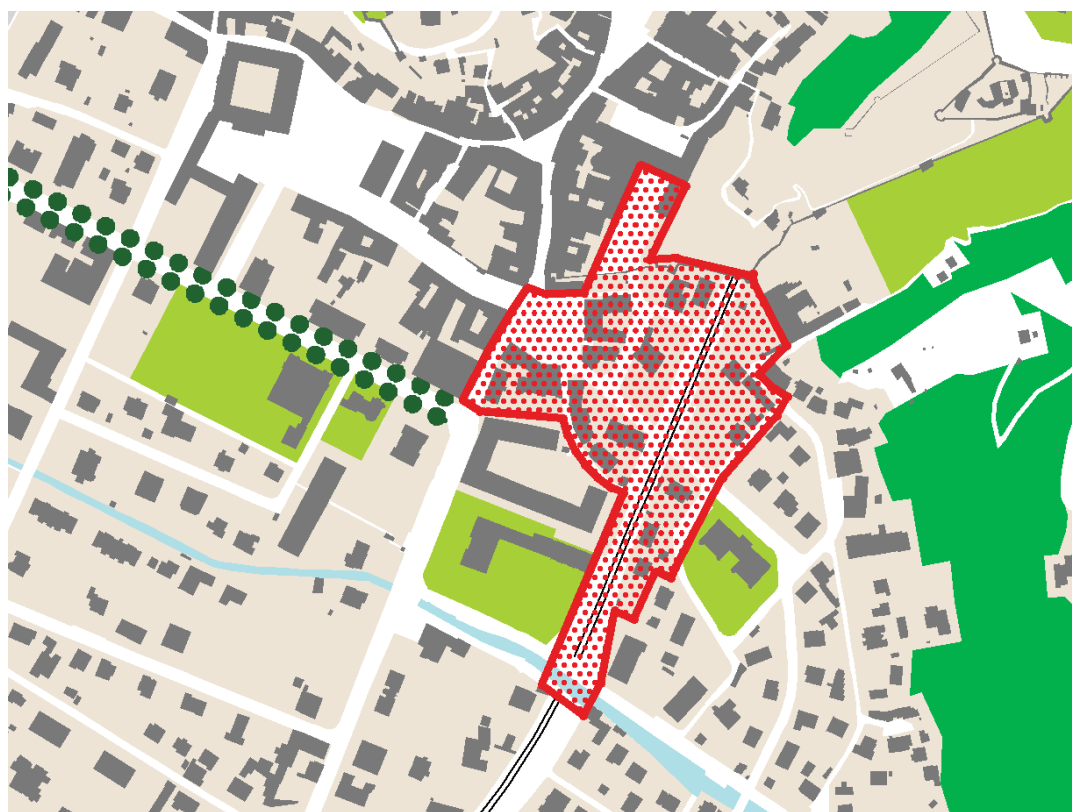
Opportunità per l'agglomerato

La misura risponde all'indirizzo di orientare maggiormente la crescita della popolazione e dei posti di lavoro nei luoghi della periferia urbana meglio serviti dal TP su gomma e in prossimità dei servizi centrali degli abitati.

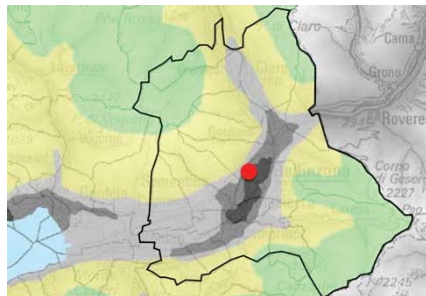
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto Incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area ben servita dal servizio TP su gomma.	significativo
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici.	significativo
CE3: aumento della sicurezza del traffico Aumento della sicurezza soggettiva (miglioramento attraversamento località densamente abitate creazione zone d'incontro, moderazione del traffico).	significativo
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture; contribuisce ad maggior utilizzo del TP su gomma e quindi determina un minor uso del TIM; in questo senso contribuisce al contenimento dell'aumento del traffico e alla conseguente riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente
Fattibilità	
Studio pianificatorio ancora da avviare.	
Azzonamenti necessari	
Nessuno	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi delle schede di PD: M7 "Sistema ferroviario regionale TILO" e R/M4 "Agglomerato del Bellinzonese". Necessità di aggiornamento del PD: È necessario l'aggiornamento della scheda R/M5 (misura RI).	
Scadenzario (orizzonte di realizzazione)	
Avvio elaborazione variante PR.	
Spiegazioni e approfondimenti	
La misura si giustifica per la presenza della Stazione, importante per le fermate TILO e IR e quale nodo dei trasporti pubblici verso il Gambarogno. Si tratta anche di migliorare e rendere più attrattivi i percorsi pedonali tra la Stazione e le zone insediative ubicate a sud della strada cantonale.	

 Riqualifica urbanistica del comparto della nuova fermata ferroviaria in Piazza Indipendenza (Bellinzona)		Codice ARE -	Codice PA: I 7
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	I 1.1, TP 2.3, TIM 7		
Rapporto con PA 2			
Tipo di misura	Pianificazione		
Ente responsabile	Comune di Bellinzona		
Altri Enti coinvolti	Cantone, FFS		
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		

Rappresentazione grafica



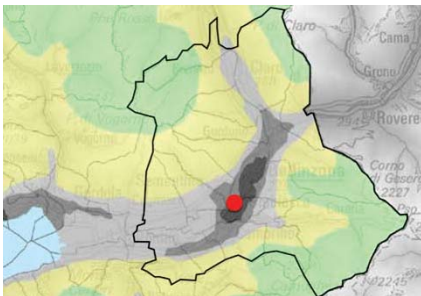
Descrizione della misura	
Descrizione	
Elaborazione di un piano particolareggiato o di una variante del Piano particolareggiato del Centro storico (PP-CS) per la sistemazione delle aree di connessione pedonale tra la nuova fermata TILO e gli spazi pubblici circostanti, in particolare con Piazza Indipendenza e Via Nocca (sottopasso). Il progetto prevede la modifica dell'accesso all'autosilo della Cervia, per ricostituire l'antica cinta muraria, e nuove edificazioni (con abitazioni, uffici e commerci) per ricucire il tessuto edificato ai margini del Centro storico, sventrato dalla linea ferroviaria e dalla formazione del terzo binario.	
Opportunità per l'agglomerato	
Connessioni pedonali ottimali tra la nuova fermata TILO e la città; riqualifica degli spazi urbani, dell'edificazione e degli elementi storici.	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto • Incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area ben servita dal servizio TP.	significativo
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti • Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici.	sufficiente
CE3: aumento della sicurezza del traffico • Aumento della sicurezza soggettiva (miglioramento attraversamento località densamente abitate, zone d'incontro, ecc.).	significativo
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse • La densificazione attorno alle stazioni favorisce l'uso del TP e quindi determina un minor uso del TIM. In questo senso contribuisce al contenimento dell'aumento del traffico.	sufficiente
Fattibilità	
Studio pianificatorio già avviato. L'attuazione dipende dalla realizzazione della nuova fermata TILO.	
Azzonamenti necessari	
Nessuno.	
Perdita di superfici per l'avvicendamento culturale (SAC)	
Nessuna.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi delle schede di PD: M7 "Sistema ferroviario regionale TILO" e R/M4 "Agglomerato del Bellinzonese". Necessità di aggiornamento del PD: È necessaria una nuova misura (DA) nella scheda R/M4.	
Scadenzario (orizzonte di realizzazione)	
Avvio elaborazione piano particolareggiato o variante del PP-CS	
Spiegazioni e approfondimenti	
Lo studio pianificatorio si basa sullo studio di massima commissionato dalla Città di Bellinzona.	

 Consolidamento delle aree pubbliche centrali dell'agglomerato: Campus della formazione, della ricerca e dello svago (Bellinzona)		Codice ARE	Codice PA:
		-	I 8.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	P 2, I 3.2		
Rapporto con PA 2			
Tipo di misura	Realizzazione		
Ente responsabile	Comune di Bellinzona		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		

Rappresentazione grafica



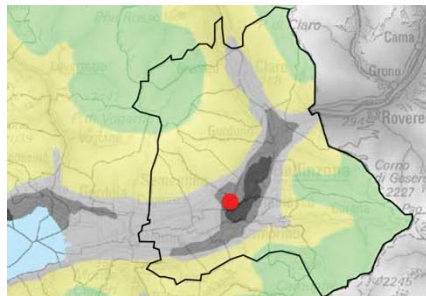
Descrizione della misura	
Descrizione	
Estensione del progetto di Parco urbano alle aree pubbliche limitrofe (Scuole cantonali, Biblioteca cantonale, Bagno pubblico, Centro sportivo, IRB e altre) per ricucire tutte le strutture esistenti e nuove in un progetto d'insieme, in cui le aree verdi aperte e fruibili formano il tessuto connettivo. In una fase successiva sono previsti anche una palestra tripla e un centro congressi.	
Opportunità per l'agglomerato	
Valorizzazione dell'ampia area libera e del contesto delle importanti strutture pubbliche; miglioramento dei percorsi pedonali fra la Stazione, il centro città, le strutture pubbliche e la golenza del Ticino.	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto Incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area ben servita dal servizio TP su gomma.	significativo
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici.	significativo
CE3: aumento della sicurezza del traffico Aumento della sicurezza soggettiva (miglioramento attraversamento località densamente abitate, zone d'incontro, ecc.).	sufficiente
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.	sufficiente
Fattibilità	
Studio pianificatorio e progetti in corso.	
Azzonamenti necessari	
Nessuno.	
Perdita di superfici per l'avvicendamento culturale (SAC)	
Nessuna	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: - Necessità di aggiornamento del PD: La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi delle schede di PD: R9 "Svago di prossimità" e R/M4 "Agglomerato del Bellinzonese".	
Scadenzario (orizzonte di realizzazione)	
Avvio realizzazione opere	

 Pianificazione di un'area strategica per contenuti pubblici d'interesse regionale e cantonale ai Saleggi (Bellinzona)		Codice ARE -	Codice PA: I 8.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	P 2, TP 7		
Rapporto con PA 2			
Tipo di misura	Pianificazione		
Ente responsabile	Comuni di Bellinzona e Giubiasco		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Orizzonte di realizzazione	2023-2026		
Priorità	B		

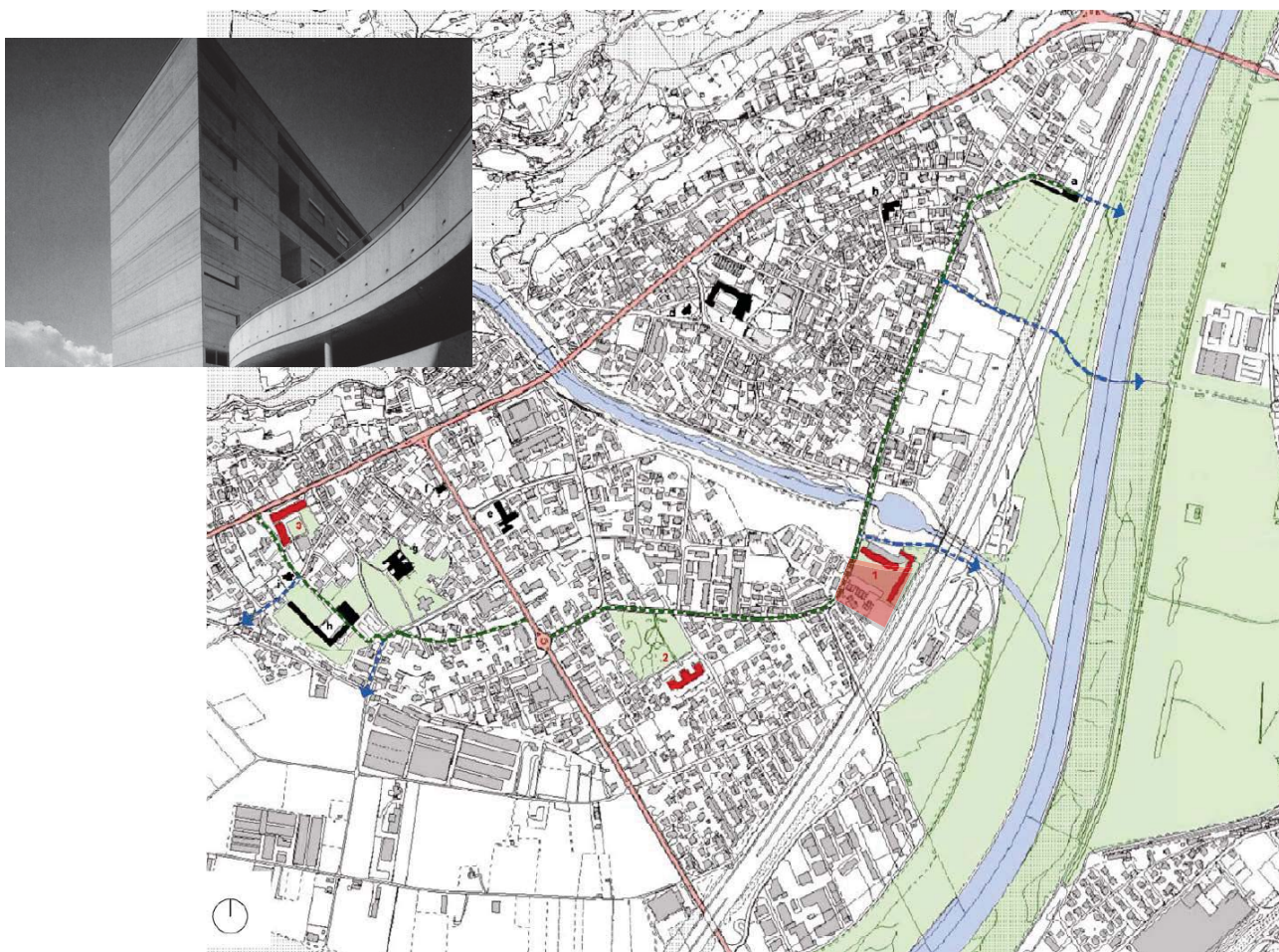
Rappresentazione grafica



Descrizione della misura	
Descrizione	
Pianificazione mediante variante di PR di un'area per importanti infrastrutture d'interesse pubblico regionale e cantonale (trasferimento d'infrastrutture esistenti in luoghi non ben serviti dal TP e difficilmente accessibili tramite ML), inserite nel contesto delle strutture pubbliche che contraddistinguono la cintura di spazi verdi aperti tra la città e la golena del Ticino.	
Opportunità per l'agglomerato	
Utilizzo per scopi pubblici più qualificati di un'area con un importante potenziale; rafforzamento della funzione di servizio sovraregionale dello spazio funzionale del centro; rafforzamento del concetto di cintura verde tra la città e la golena del Ticino quale tessuto connettivo della rete di importanti strutture pubbliche.	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto Il Incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area ben servito dal servizio TP.	significativo
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici.	significativo
CE3: aumento della sicurezza del traffico Aumento della sicurezza soggettiva (miglioramento attraversamento località densamente abitate, creazione zone d'incontro, ecc.).	significativo
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse L'efficacia deriva dal trasferimento d'importanti infrastrutture pubbliche da luoghi non accessibili tramite TP o ML, nei pressi di una nuova fermata ferroviaria. Riduzione delle emissioni foniche e atmosferiche.	sufficiente
Fattibilità	
Studio di fattibilità da avviare.	
Azzonamenti necessari	
Nessuno	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi delle schede di PD: R9 "Svago di prossimità", M7 "Sistema ferroviario regionale TILO" e R/M4 "Agglomerato del Bellinzonese".	
Necessità di aggiornamento del PD: È necessaria una nuova misura (RI) nella scheda R/M4.	
Scadenzario (orizzonte di realizzazione)	
Avvio studio di fattibilità Avvio procedura di adeguamento PD Avvio variante PR	

 Sviluppo di un centro di servizi e riposizionamento al quartiere Morenal (Monte Carasso)		Codice ARE	Codice PA:
		-	19
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	P 2		
Rapporto con PA 2			
Tipo di misura	Realizzazione		
Ente responsabile	Proprietario privato		
Altri Enti coinvolti	Comuni di Monte Carasso, Sementina, Bellinzona		
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		

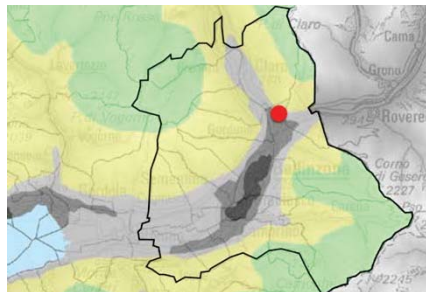
Rappresentazione grafica



Descrizione della misura	
Descrizione	
Il progetto propone un riposizionamento del complesso esistente per promuovere una più equilibrata mescolanza di categorie di popolazione (per età e per provenienza culturale e per livello socio-economico) e attraverso una promozione della diversificazione dei gruppi di popolazione che occupano gli alloggi in vista di una migliore intergenerazionalità, stratificazione della popolazione residente, coesione sociale all'interno e all'esterno del quartiere; non si prevedono interventi di tipo infrastrutturale e di ristrutturazione immobiliare importante. Nel contempo si preconizza un radicamento nel tessuto territoriale di riferimento in ottica di uno sviluppo urbano complessivo; gli interventi localizzati devono inserirsi in un concetto di pianificazione del territorio ampio che sia strumento urbanistico di facilitazione della coesione sociale	
Opportunità per l'agglomerato	
Dotare un quartiere importante dell'agglomerato per dimensioni e densità di un centro catalizzatore relazionato ad altri servizi di carattere socio-culturale, socio-sanitario e scolastico in loco.	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto Incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area ben servita dal servizio TP.	esiguo
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici.	sufficiente
CE3: aumento della sicurezza del traffico Aumento della sicurezza soggettiva (miglioramento attraversamento località densamente abitate, creazione zone d'incontro, moderazione del traffico).	esiguo
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse Riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse (creazione di una nuova centralità con funzioni pubbliche di quartiere, minimizzazione fabbisogno superfici per nuove infrastrutture, riduzione rischio dispersione insediamenti).	esiguo
Fattibilità	
Il progetto modello è in elaborazione sulla base della tempistica imposta dall'ARE.	
Azzonamenti necessari	
Nessuno	
Perdita di superfici per l'avvicendamento culturale (SAC)	
Nessuna	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi della scheda di PD R/M4 "Agglomerato del Bellinzonese".	
Necessità di aggiornamento del PD: Misura non rilevante per il PD → nessun aggiornamento necessario.	

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)
Attuazione delle misure previste dal progetto modello

Spiegazioni e approfondimenti
Il progetto Morenal è stato selezionato dall'ARE quale progetto modello "Sviluppo sostenibile del territorio" 2014-2018 ed è sostenuto dal Cantone.

 Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: centro scolastico di Castione		Codice ARE 5002.2.002	Codice PA: I 10.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2			
Tipo di misura	Realizzazione		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comune di Arbedo Castione		
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		

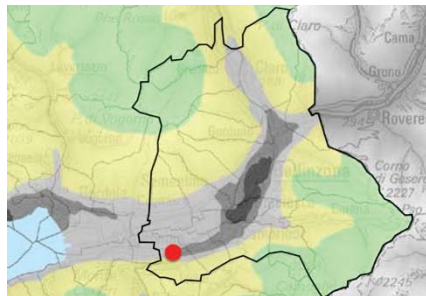
Rappresentazione grafica



Descrizione della misura	
Descrizione	
Si tratta di un intervento sul comparto scolastico che prevede: • la progettazione di una nuova sede per la scuola dell'infanzia comunale • la progettazione di uno spazio di refezione per gli allievi della scuola elementare comunale e della scuola media cantonale • l'ampliamento di 6 aule, la ristrutturazione ed il risanamento energetico degli edifici esistenti della scuola media cantonale • la progettazione di una nuova centrale termica per il quartiere scolastico • la sistemazione viaria del nuovo comparto • l'inserimento di un nuovo parco pubblico di gioco e svago. Il progetto scaturisce da un concorso di progettazione svolto nel 2015.	
Opportunità per l'agglomerato	
Mantenere, sviluppare e valorizzare dei luoghi di riferimento e di fruizione pubblica significativi per la popolazione nei centri di località periferiche dell'agglomerato urbano.	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto • Incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area ben servita dal servizio TP.	sufficiente
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti • Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici.	sufficiente
CE3: aumento della sicurezza del traffico • Aumento della sicurezza soggettiva (miglioramento attraversamento località densamente abitate e dei percorsi casa-scuola, zone d'incontro, moderazione del traffico).	significativo
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse -	nessuno
Fattibilità	
Il concorso di progettazione è concluso ed è stato decretato il progetto vincitore. Sono in corso le procedure per l'attribuzione dei mandati di progettazione e per il relativo finanziamento, sulla base dell'esito del concorso.	
Azzonamenti necessari	
Nessuno	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi della scheda di PD R/M4 "Agglomerato del Bellinzonese. Necessità di aggiornamento del PD: Misura non rilevante per il PD → nessun aggiornamento necessario.	

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)
Avvio progettazione opere.

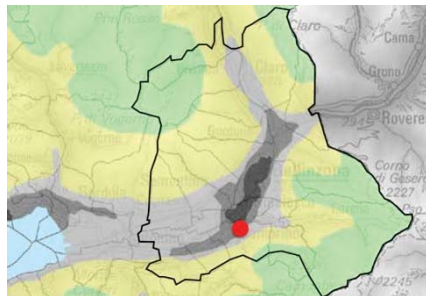
Spiegazioni e approfondimenti
Gli interventi previsti si basano sul progetto vincitore del concorso. La conduzione dei mandati è assunta dalla Sezione della logistica del DFE.

 Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: centro civico di Cadenazzo		Codice ARE 5002.2.001	Codice PA: I 10.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa I 1.2 A (PAB 2)		
Tipo di misura	Realizzazione		
Ente responsabile	Comune di Cadenazzo		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		

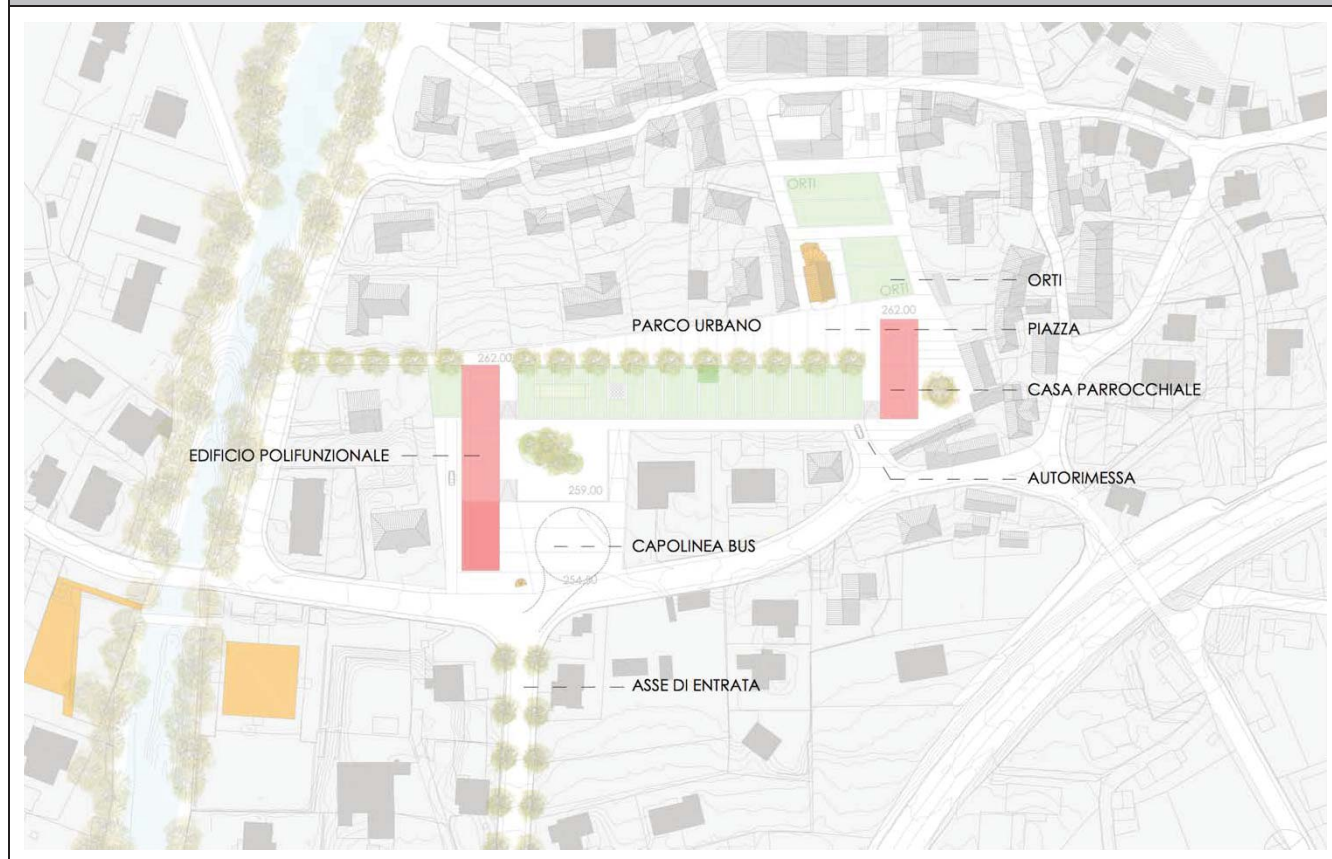
Rappresentazione grafica



Descrizione della misura	
Descrizione	
Attuazione del masterplan per il comparto delle Scuole di Cadenazzo, che si estende fino alla nuova Casa comunale e alla Chiesa, comprendente le Scuole elementari, la Scuola dell'infanzia con il relativo giardino, un parco pubblico e la sistemazione delle strade limitrofe, con moderazione del traffico e riordino dei posteggi.	
Opportunità per l'agglomerato	
Mantenere, sviluppare e valorizzare dei luoghi di riferimento e di fruizione pubblica significativi per la popolazione nei centri di località periferiche dell'agglomerato urbano.	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto Incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area ben servita dal TP. Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico.	sufficiente
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici.	sufficiente
CE3: aumento della sicurezza del traffico Aumento della sicurezza soggettiva (miglioramento attraversamento località densamente abitate e dei percorsi casa-scuola, zone d'incontro, moderazione del traffico).	significativo
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse -	nessuno
Fattibilità	
L'ampliamento delle Scuole elementari è in fase di realizzazione; è stata avviata la progettazione dell'ampliamento della scuola dell'infanzia; seguiranno le sistemazioni delle aree pubbliche esterne nel comparto delle Scuole, i cui crediti sono già stati votati dal Legislativo comunale	
Azzonamenti necessari	
Nessuno.	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi della scheda di PD R/M4 "Agglomerato del Bellinzonese".	
Necessità di aggiornamento del PD: Misura non rilevante per il PD → nessun aggiornamento necessario.	
Scadenzario (orizzonte di realizzazione)	
Avvio delle opere ancora da realizzare	
Spiegazioni e approfondimenti	
-	

 Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: centro civico e nucleo di Camorino		Codice ARE 5002.2.001	Codice PA: I 10.3
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	I 6.2, TP 6.2, ML 6, TIM 6.1		
Rapporto con PA 2	Ripresa I 1.2 B (PAB 2)		
Tipo di misura	Pianificazione		
Ente responsabile	Comune di Camorino		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		

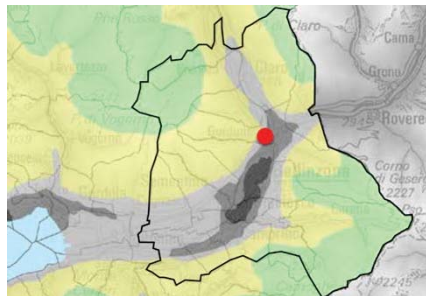
Rappresentazione grafica



Descrizione della misura	
Descrizione	
Elaborazione di un Piano particolareggiato per la sistemazione degli spazi pubblici e dell'edificazione del comparto centrale del paese, che comprende la Casa comunale, l'Oratorio dell'Annunziata e gli spazi liberi e costruiti che si affacciano sulla piazza esistente, come pure alcuni terreni privati limitrofi, così da comprendere tutti gli affacci sulla piazza stessa e le aree di collegamento con i settori significativi a vocazione urbana del Comune di Camorino; gli interventi comprendono anche il comparto "Capeleta" con la cappella di San Nicolao, quale spazio strategico posizionato a conclusione dell'asse di accesso principale al nucleo rappresentato da Strada in Busciorina, da mettere in relazione con quello pubblico della piazza centrale.	
Opportunità per l'agglomerato	
Mantenere, sviluppare e valorizzare dei luoghi di riferimento e di fruizione pubblica significativi per la popolazione nei centri di località periferiche dell'agglomerato urbano.	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto • Incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area ben servito dal servizio TP su gomma.	sufficiente
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti • Concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa; migliora la qualità degli spazi pubblici.	sufficiente
CE3: aumento della sicurezza del traffico • Aumento della sicurezza soggettiva (miglioramento attraversamento località densamente abitate, moderazione del traffico).	significativo
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse • Riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture	nessuno
Fattibilità	
Il progetto selezionato nell'ambito dei mandati di studio paralleli è stato fatto proprio dal Municipio. Si sta procedendo con l'elaborazione della variante di PR. Il piano d'indirizzo per la revisione del PR, contenente anche la riqualifica della Piazza e del comparto "Capeleta", è già stato esaminato preliminarmente dal Dipartimento del territorio.	
Azzonamenti necessari	
Nessuno.	
Perdita di superfici per l'avvicendamento culturale (SAC)	
Nessuna.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi delle schede R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" e R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi della scheda di PD R/M4 "Agglomerato del Bellinzonese". Necessità di aggiornamento del PD: Misura non rilevante per il PD → nessun aggiornamento necessario.	

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)
Avvio elaborazione piano particolareggiato.

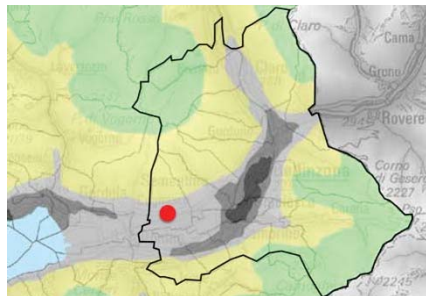
Spiegazioni e approfondimenti
La presente misura I 6.2 e la misura TP 6.2 Riorganizzazione capolinea bus 1 “Camorino, nucleo”, fanno parte di unico progetto che consiste nella riorganizzazione della fermata/capolinea BUS presso la piazza del paese di Camorino, e parallelamente nella sistemazione del comparto centrale del paese. L'obiettivo è quello di migliorare e di accrescere l'attrattiva e la sicurezza per l'utenza e nel contempo migliorare l'efficacia e la funzionalità di esercizio per tale linea urbana, in relazione alla sistemazione urbanistica dell'area servita direttamente dalla linea TP. Nel corso del 2015 è stata svolta una procedura di mandati di studi paralleli, dal quale è stato selezionato un progetto da codificare con la revisione del PR.

 Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: nucleo di Gorduno		Codice ARE 5002.2.001	Codice PA: I 10.4
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa I 1.2 A (PAB 2)		
Tipo di misura	Realizzazione		
Ente responsabile	Comune di Gorduno		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		

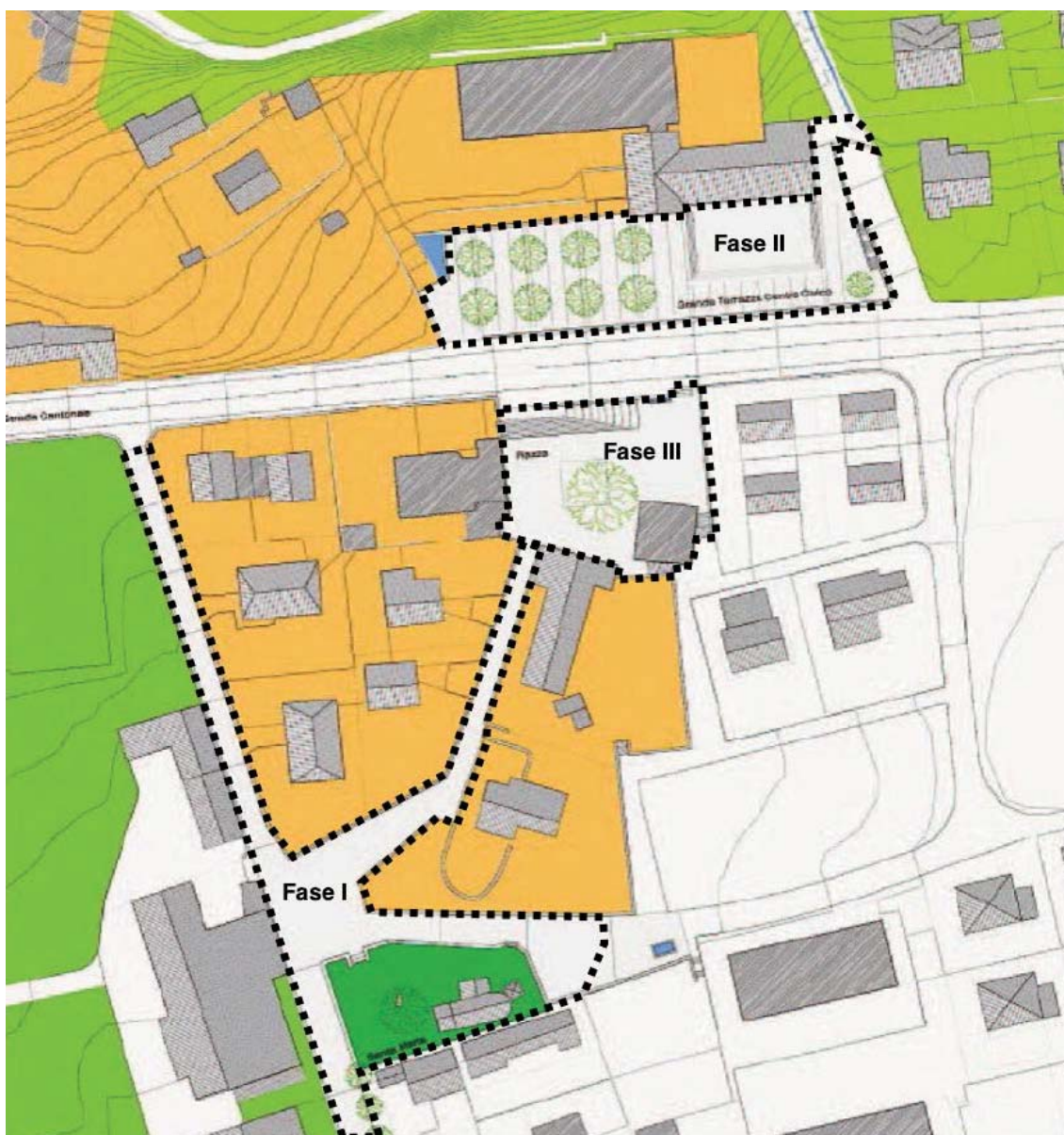
Rappresentazione grafica



Descrizione della misura	
Descrizione	
Sistemazione dell'area del sagrato della Chiesa, risultante dalla demolizione di alcuni rustici fatiscenti e attualmente sistemata in modo provvisorio; il progetto complessivo comprende anche la sistemazione con moderazione del traffico dell'accesso da nord, tra il Cimitero e il giardino della Scuola dell'infanzia, dove sono già stati eseguiti alcuni interventi parziali in relazione alla realizzazione della nuova camera mortuaria.	
Opportunità per l'agglomerato	
Mantenere, sviluppare e valorizzare dei luoghi di riferimento e di fruizione pubblica significativi per la popolazione nei centri di località periferiche dell'agglomerato urbano.	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto • Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico.	sufficiente
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti • Migliora la qualità degli spazi pubblici.	sufficiente
CE3: aumento della sicurezza del traffico • Aumento della sicurezza soggettiva (attraversamento località densamente abitate, creazione zone a traffico ridotto, moderazione del traffico).	significativo
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse -	nessuno
Fattibilità	
Messaggio municipale con la richiesta di credito di realizzazione approvato dal Consiglio comunale il 13 luglio 2016	
Azzonamenti necessari	
Nessuno	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi della scheda R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi della scheda di PD R/M4 "Agglomerato del Bellinzonese. Necessità di aggiornamento del PD: Misura non rilevante per il PD → nessun aggiornamento necessario.	
Scadenzario (orizzonte di realizzazione)	
Messa in cantiere e realizzazione prevista inverno-primavera 2017	

 Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: centro civico e nucleo di Gudo		Codice ARE 5002.2.001	Codice PA: I 10.5
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa I 1.2 B (PAB 2)		
Tipo di misura	Realizzazione		
Ente responsabile	Comune di Gudo		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2023-2026		
Priorità	B		

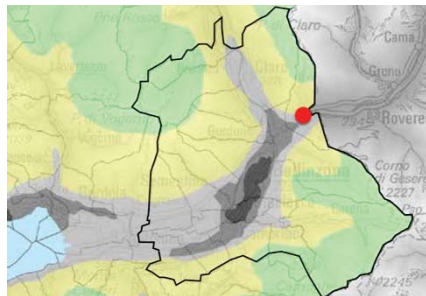
Rappresentazione grafica



Descrizione della misura	
Descrizione	
L'intervento previsto scaturisce da un concorso di idee per la riqualifica del comparto di Santa Maria, comprendente gli spazi esterni del Centro Civico con le Scuole comunali, Piazza dell'Orto e Piazza Santa Maria e il vicino sagrato dell'Oratorio, il percorso di collegamento fra i tre spazi, con l'attraversamento (moderazione del traffico) della strada cantonale e la formazione di alcuni posteggi pubblici con la relativa strada di collegamento. Vi è inoltre il concetto di nuova piazza, spazio di tramite fra i due interventi iniziali. La realizzazione è prevista in diverse fasi d'intervento.	
Opportunità per l'agglomerato	
Mantenere, sviluppare e valorizzare dei luoghi di riferimento e di fruizione pubblica significativi per la popolazione nei centri di località periferiche dell'agglomerato urbano.	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto • Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico.	sufficiente
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti • Migliora la qualità degli spazi pubblici.	sufficiente
CE3: aumento della sicurezza del traffico • Aumento della sicurezza soggettiva (attraversamento località densamente abitate, creazione zone a traffico ridotto, moderazione del traffico).	significativo
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse -	nessuno
Fattibilità	
I Messaggi Municipali con i crediti per la progettazione definitiva delle fasi I, con strada di collegamento, piazzetta e sagrato e posteggi comunali e illuminazione pubblica (MM 05/2015) e della fase II con la sistemazione dell'area esterna del Centro civico e delle Scuole (MM 07/2015) sono stati approvati dal Consiglio comunale. Sono in corso le necessarie procedure espropriative.	
Azzonamenti necessari	
Nessuno.	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi della scheda R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi della scheda di PD R/M4 "Agglomerato del Bellinzonese. Necessità di aggiornamento del PD: Misura non rilevante per il PD → nessun aggiornamento necessario.	

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)
Realizzazione fase I 2023-2026 Realizzazione fase II 2023-2026 Realizzazione fase III 2023-2026 oppure >2026

Spiegazioni e approfondimenti
La fase I riguarda strada di collegamento, piazzetta e sagrato, posteggi comunali e illuminazione pubblica (MM 05/2015). La fase II riguarda il centro civico e le scuole comunali. La fase III Piazza dell'Orto. Per quest'ultima fase bisognerà attendere l'evasione delle procedure pendenti presso il Tribunale di espropriazione, prima dell'eventuale richiesta di credito in Consiglio Comunale.

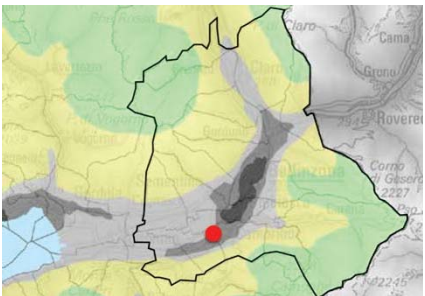
 <i>Riqualifica urbanistica degli spazi pubblici centrali: nucleo di Lumino</i>		Codice ARE 5002.2.001	Codice PA: I 10.6
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa I 1.2 A (PAB 2)		
Tipo di misura	Realizzazione		
Ente responsabile	Comune di Lumino		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2023-2026		
Priorità	B		

Rappresentazione grafica



Descrizione della misura	
Descrizione	
L'intervento previsto scaturisce da un concorso di idee svoltosi nel 2007/2008 per la sistemazione del centro del paese comprendente la strada cantonale, comprese le fasce a ridosso della stessa, la parte a monte della strada stessa, più precisamente Piazza San Mamete e via Giovannaccio, e la parte a valle ovvero le aree pubbliche di proprietà comunale antistanti la Chiesa, il comparto degli edifici parrocchiali e l'ex sedime Retica antistante il Municipio. La realizzazione è prevista in diverse fasi d'intervento; il primo intervento principale inerente la strada cantonale, verrà realizzato prima del 2019 e non rientra quindi nella presente misura.	
Opportunità per l'agglomerato	
Mantenere, sviluppare e valorizzare dei luoghi di riferimento e di fruizione pubblica significativi per la popolazione nei centri di località periferiche dell'agglomerato urbano.	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto Miglioramento del traffico pedonale e ciclistico.	sufficiente
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti Migliora la qualità degli spazi pubblici.	sufficiente
CE3: aumento della sicurezza del traffico Aumento della sicurezza soggettiva (attraversamento località densamente abitate, creazione zone a traffico ridotto, moderazione del traffico).	significativo
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse -	nessuno
Fattibilità	
La presentazione del Messaggio municipale con la richiesta di credito per la prima fase, comprendente la strada cantonale e gli spazi pubblici a monte e adiacenti alla strada cantonale (settore A) è sospesa in attesa di chiarire la sostenibilità finanziaria per il Comune. Gli interventi a valle della strada cantonale, comprendenti gli edifici parrocchiali e l'ex sedime Retica antistante il Municipio (settore B), sono previsti in una fase successiva.	
Azzonamenti necessari	
Nessuno.	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuna.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi della scheda R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi della scheda di PD R/M4 "Agglomerato del Bellinzonese. Necessità di aggiornamento del PD: Misura non rilevante per il PD → nessun aggiornamento necessario.	

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)
Realizzazione settore A 2023-2026 Realizzazione settore B 2023-2026 oppure >2026
Spiegazioni e approfondimenti
Gli interventi rientrano nel progetto generale allestito dal vincitore del concorso di progettazione, al quale è stato affiancato il progetto d'intervento sulla strada cantonale.

 Spazio di riserva per future pianificazioni connesse con il nodo AlpTransit		Codice ARE 5002.2.045	Codice PA: I 11
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa I 5.2 (PAB 2)		
Tipo di misura	Pianificazione		
Ente responsabile	Cantone, Comune di Camorino		
Altri Enti coinvolti	Alp Transit SA		
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
Onde gestire l'edificato esistente, le zone edificabili limitrofe e riordinare la struttura fondiaria in modo da potersi integrare in futuro in un nuovo progetto urbanistico d'insieme, il Comune garantisce a PR l'inedificabilità delle aree agricole del comparto, mantenendone comunque la destinazione agricola. Nel contempo AlpTransit SA alla fine dei lavori cederà, per quanto possibile, ad un ente di diritto pubblico la proprietà dei terreni.	
Opportunità per l'agglomerato	
Resta aperta la possibilità in futuro, quando sarà realizzato il progetto completo di AlpTransit tra Camorino e Sementina, segmento del tronco Biasca – Camorino, di poter pianificare più opzioni nello sviluppo di insediamenti e di impianti attorno al nodo di Camorino.	
Benefici per l'agglomerato	Effetto
CE1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto -	nessuno
CE2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti • Riduzione della dispersione insediativa.	significativo
CE3: aumento della sicurezza del traffico -	nessuno
CE4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse • Riduzione del consumo di superficie.	significativo
Fattibilità	
Gli impegni reciproci del Comune di Camorino e di AlpTransit SA sono fissati in una Convenzione firmata il 22 gennaio 2016.	
Azzonamenti necessari	
Nessuno.	
Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)	
Nessuno.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore: La misura è coordinata con gli indirizzi della scheda R6 "Sviluppo e contenibilità del PR", oggetto di verifica nell'ambito dei lavori di adattamento del PD ai disposti della LPT1 (v. cap. 4). La misura è conforme agli indirizzi delle schede di PD: R7 "Poli di sviluppo economico", R11 "Piano comprensoriale del Piano di Magadino" e R/M4 Agglomerato del Bellinzonese.	
Necessità di aggiornamento del PD: Misura non rilevante per il PD → nessun aggiornamento necessario. È prevista una revisione complessiva della scheda R11 (misure RI e DA).	
Scadenzario (orizzonte di realizzazione)	
-	

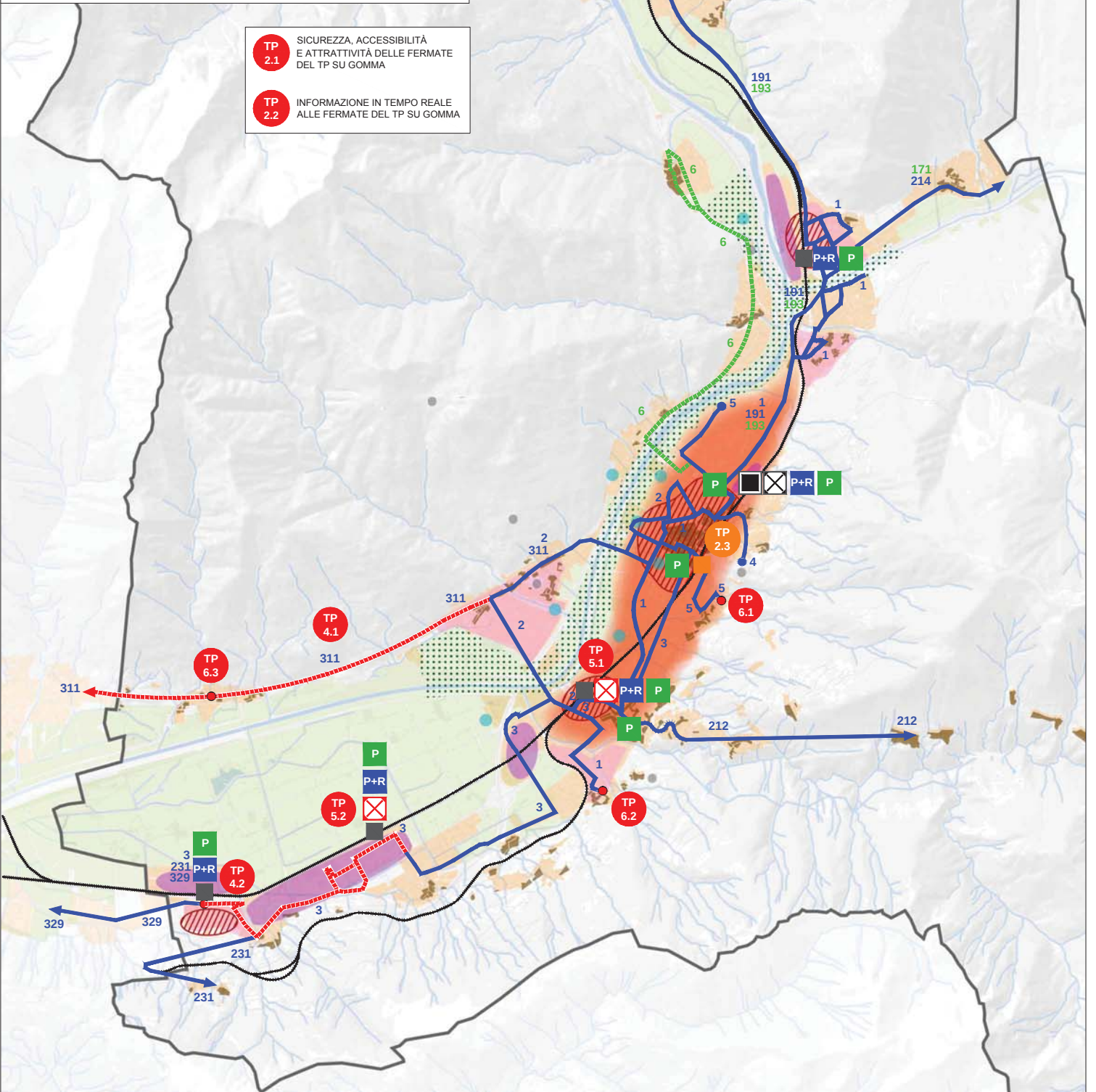
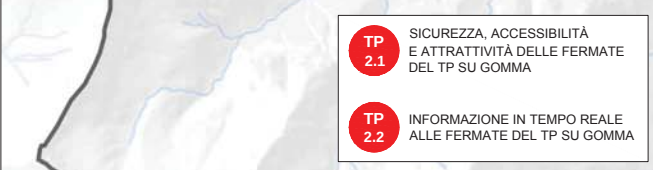
Spiegazioni e approfondimenti

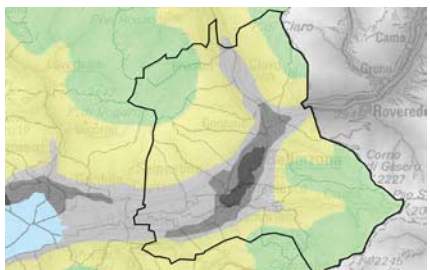
La Convenzione del 22 gennaio 2016 tra il Comune di Camorino e AlpTransit Gottardo SA (ATG), al p.to 4 prevede, alla fine di tutti i lavori riguardanti la galleria di base del Ceneri e dopo aver smantellato il cantiere, la cessione dei terreni di proprietà di ATG attualmente occupati dal cantiere AlpTransit all'Ente pubblico o meglio all'Autorità o entità pubblica che ne potrà assumere la proprietà; il Comune ha avviato le discussioni con il Cantone per valutare la fattibilità e le modalità giuridiche per poter raggiungere questo obiettivo.
Il Comune ha messo in vigore una zona di pianificazione.

SCHEDE MISURE PER IL TRASPORTO PUBBLICO (TP)



PAB 3 misure TP di lista A e B



 Sicurezza, accessibilità e attrattività delle fermate del TP su gomma		Codice ARE: 5002.2.013	Codice PA: TP 2.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	TP 2.2		
Rapporto con PA 2	Ripresa TP 2.1 (PAB 2)		
Ente responsabile	Cantone, Comuni e Imprese di trasporto		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2023		
Priorità	A	Comuni di: Arbedo-Castione, Bellinzona, Giubiasco, Monte Carasso, Sementina, S. Antonino, Cadenazzo	
Grado di avanzamento	X 1		

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 560'000
Ente finanziatore	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	X Cantone
	X Agglomerato (CRTB)
	Comune
	Terzi

Rappresentazione grafica



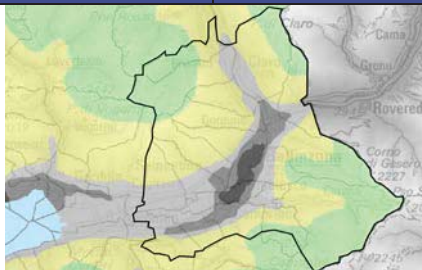
Descrizione della misura	
Descrizione	
L'obiettivo della presente misura è quello di adottare uno "standard" (assetto) a livello di agglomerato per le fermate del trasporto pubblico urbano. Nell'ambito del PAB 3, a complemento della riorganizzazione e del potenziamento del servizio TP avvenuti nel dicembre 2014, si prevede di migliorare la qualità e l'accessibilità del servizio di trasporto pubblico a determinate fermate del TP. La misura comprende i seguenti interventi: - miglioramento dell'informazione in tutte le fermate (creazione di paline informative comprendenti indicazione delle linee che transitano, cartina rete, orari, altre informazioni) - applicazione di uno standard di sicurezza e di accessibilità per le fermate urbane di trasporto pubblico ai sensi della Legge federale sui disabili che richiede un adeguamento sistematico entro il 2023	
Opportunità per l'agglomerato	
In sintonia con il concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PAB 2 (attuato al cambiamento di orario di dicembre 2014 e caratterizzato da un generale potenziamento del servizio), è necessario un miglioramento dell'informazione e dello standard delle fermate bus. Tale intervento valorizza sensibilmente quanto recentemente intrapreso a livello di potenziamento del servizio e permette di conferire a quest'ultimo uno standard di qualità, adeguato e conforme alle nuove direttive. La misura è stata presentata nel PAB 2, con priorità B. Nel PAB 3 la misura è ripresa in priorità A.	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- l'adozione di un assetto qualitativo per le fermate di TP ha un impatto molto positivo su accessibilità e fruibilità del TP da parte della popolazione; - riconoscimento e creazione di un'immagine di qualità del TP; - l'intermodalità risulta facilitata grazie a una migliore leggibilità e riconoscibilità delle fermate per l'utenza.	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- la sistemazione dell'aspetto delle fermate migliora l'immagine generale del trasporto pubblico e valorizza gli spazi pubblici.	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- aumento della sicurezza per l'utenza alle fermate TP.	sufficiente
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- contributo alla riduzioni delle emissioni ambientali.	esiguo
Fattibilità	
Le fermate individuate per tale intervento sono quelle attraverso cui transitano almeno 2 linee di trasporto pubblico e che presentano un minimo potenziale di utenza (salita/discesa)	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M4 Agglomerato del Bellinzonese.	

Necessità di aggiornamento del PD

La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

 Informazione in tempo reale alle fermate del TP su gomma		Codice ARE: 5002.2.014	Codice PA: TP 2.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	TP 2.1		
Rapporto con PA 2	Ripresa TP 2.2 (PAB 2)		
Ente responsabile	Imprese di trasporto		
Altri Enti coinvolti	Cantone, Comuni		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2020	Comuni di: Arbedo-Castione, Bellinzona, Giubiasco, Monte Carasso, Sementina, Camorino, S. Antonino, Cadenazzo	
Priorità	A		
Grado di avanzamento	X 1 2		

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	---*
Ente finanziatore	Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	X Cantone
	X Agglomerato (CRTB)
	Comune
	Terzi

* Costi di gestione non cofinanziabili nel PA

Rappresentazione grafica

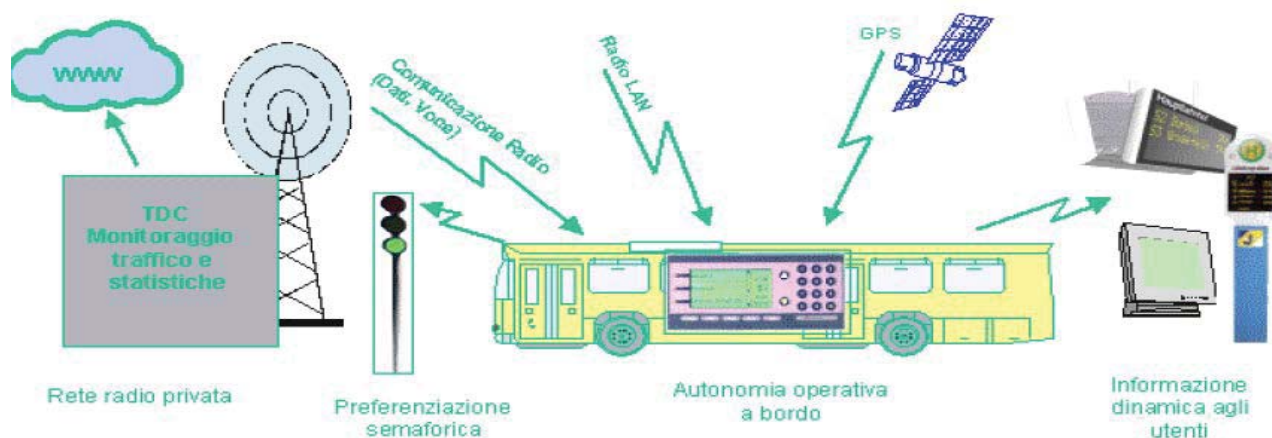


Descrizione della misura

Descrizione



Trasporto Pubblico del Bellinzonese		
PARTENZE		MIN
3	S. Antonino	1
1	Camorino	4
212	Giubiasco FFS	54



La misura consiste nell'implementare l'informazione in tempo reale fra tutte le imprese di trasporto pubblico della rete dell'agglomerato, in particolare tramite l'acquisto e la gestione di paline LED alle principali fermate o la sistemazione di altri sistemi informativi (pannello tattile sui distributori di biglietti).

Opportunità per l'agglomerato

In sintonia con il concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PAB 2 (attuato al cambiamento di orario di dicembre 2014 e caratterizzato da un generale potenziamento del servizio, è necessaria l'implementazione di un sistema di informazione in tempo reale del TP.

Tale intervento permette di completare quanto intrapreso a livello di potenziamento del servizio, ottimizzando la gestione dell'informazione ai passeggeri e migliorando la catena di trasporto (assicurazione delle coincidenze o "Anschlussicherung") tra i differenti vettori di trasporto pubblico.

La misura è stata presentata nel PAB 2, con priorità B. Nel PAB 3 la misura è posta in priorità A.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- l'implementazione di un sistema d'informazione in tempo reale rende più semplice e pratico l'utilizzo del trasporto pubblico da parte dell'utenza. Al pari della dotazione di un assetto (standard) per le fermate di trasporto pubblico a livello di agglomerato, l'implementazione di un sistema di gestione e informazione facilita la creazione di un'immagine di qualità e di praticità da parte della popolazione. Memorizzare gli orari o sapere se il bus desiderato è già passato non è più necessario: il pannello dinamico, a messaggio variabile, indica l'intervallo di tempo in minuti fino al prossimo passaggio delle linee bus che transitano presso la fermata; - l'informazione dinamica ha il vantaggio di essere gestita "in tempo reale", ovvero è possibile - attraverso la centrale di controllo - gestire, modificare e aggiornare l'informazione anche qualora vi siano delle perturbazioni del traffico; - creazione di un'immagine di qualità del TP, al passo coi tempi e veloce.	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- l'introduzione di un sistema d'informazione in tempo reale migliora l'immagine generale del trasporto pubblico e, assieme alla sistemazione dell'aspetto delle fermate (cf. misura TP 2.1), valorizza gli spazi pubblici.	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- aumento della sicurezza da parte dell'utenza del TP: migliore sensazione di sicurezza alle fermate TP grazie ad uno standard maggiormente confacente alle necessità dell'utenza	sufficiente
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- contributo alla riduzioni delle emissioni ambientali	esiguo

Fattibilità

I relativi costi rientrano nel pacchetto costi di gestione / esercizio. Tale misura non è quindi cofinanziata dalla Confederazione; costi a carico del Cantone / Comuni serviti dalle linee urbane.

Sulla base delle fermate individuate, si dovranno definire assieme alle Imprese di trasporto pubblico i costi dettagliati (costi di investimento, di messa in servizio, di gestione ed eventuali economie di scala per acquisti coordinati)

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore

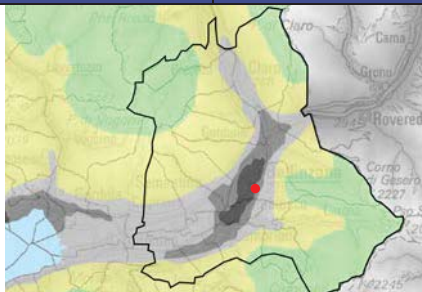
La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M4 Agglomerato del Bellinzonese.

Necessità di aggiornamento del PD

La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

 Nuova fermata ferroviaria Bellinzona Piazza Indipendenza		Codice ARE: --	Codice PA: TP 2.3
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	I 7		
Rapporto con PA 2	Ripresa TP 3.2 (PAB 2)		
Ente responsabile	Cantone, FFS		
Altri Enti coinvolti	Comune di Bellinzona		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2020 Entrata in servizio: 2025	Comune di Bellinzona	
Priorità	B		
Grado di avanzamento	1	X	2

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF ---*
Ente finanziatore	☐ Confederazione in ambito PA
	☒ Confederazione in altri ambiti
	☒ Cantone
	☐ Agglomerato (CRTB)
	☐ Comune
	☐ Terzi

* Finanziamento tramite fondo PROSSIF 2030 e Cantone

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
La misura consiste nella realizzazione di una nuova fermata ferroviaria TILO in prossimità di Piazza Indipendenza a Bellinzona, a due passi dal centro storico, dal quartiere amministrativo e da diversi Istituti scolastici cantonali e a prossimità dei quartieri di Ravecchia e Bellinzona Sud. Tale intervento comprende inoltre la creazione degli accessi necessari a Piazza Indipendenza e al relativo nodo del trasporto pubblico (bus). La realizzazione di infrastrutture di parcheggio per cicli (B+R) è integrata nella misura ML 3.1.2 (Lista B). La misura dovrà essere strettamente coordinata con la misura I 7, affinché assieme alla funzionalità tecnica della nuova fermata ferroviaria sia garantita la qualità degli spazi pubblici adiacenti a Piazza Indipendenza.	
Opportunità per l'agglomerato	
Si tratta di un nuovo punto di accesso dal servizio ferroviario regionale TILO al centro storico di Bellinzona, al comparto con forte concentrazione di funzioni lavorative - in particolare amministrative (amministrazione cantonale) - e ai complessi scolastici di valenza cantonale (scuola cantonale di commercio, liceo cantonale, scuole professionali). La misura è stata presentata nel PAB 2, con priorità B. Nel PAB 3 tale misura è riproposta in priorità B.	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto - tale misura consente di aumentare la capillarità della rete ferroviaria TILO e l'accessibilità del centro di Bellinzona. Nei dintorni vi sono infatti ca. 14'500 unità insediative (7'200 abitanti e 7'300 addetti). I posti di lavoro sono numerosi sia nel settore pubblico (amministrazione cantonale e comunale, Istituti scolastici, ...) sia nel settore privato (settore dei servizi, negozi, ...); - l'interscambio modale risulta particolarmente favorito tramite questa misura (treno + spostamento a piedi, treno + bicicletta, treno + bus); - la durata dello spostamento casa-lavoro / casa-scuola per i numerosi addetti/allievi del comparto risulta essere diminuito.	Effetto: significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti - siccome l'accessibilità del centro dell'agglomerato migliora sensibilmente, la misura favorisce di fatto lo sviluppo centripeto degli insediamenti, principalmente nelle aree ben servite dal trasporto pubblico; - l'area attorno alla futura fermata ferroviaria di Piazza Indipendenza offre l'opportunità per una riqualifica / densificazione di alto livello urbanistico, comprendente la riqualifica degli spazi pubblici.	Effetto: significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse - la misura comporta una rilevante riduzione delle emissioni ambientali in ragione della nuova ripartizione modale TIM/TP a favore del TP.	Effetto: significativo
Fattibilità	
La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%. Misura non cofinanziabile dal PA ma tramite altre fonti: PROSSIF 2030 e Cantone.	

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore

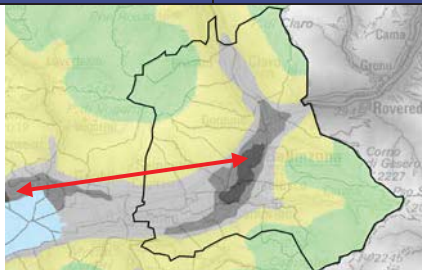
La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M4 Agglomerato del Bellinzonese e M7 Sistema ferroviario regionale TILO.

Necessità di aggiornamento del PD
--

Misura conforme al PD: nessun aggiornamento necessario (scheda M7 DA).
--

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima
--

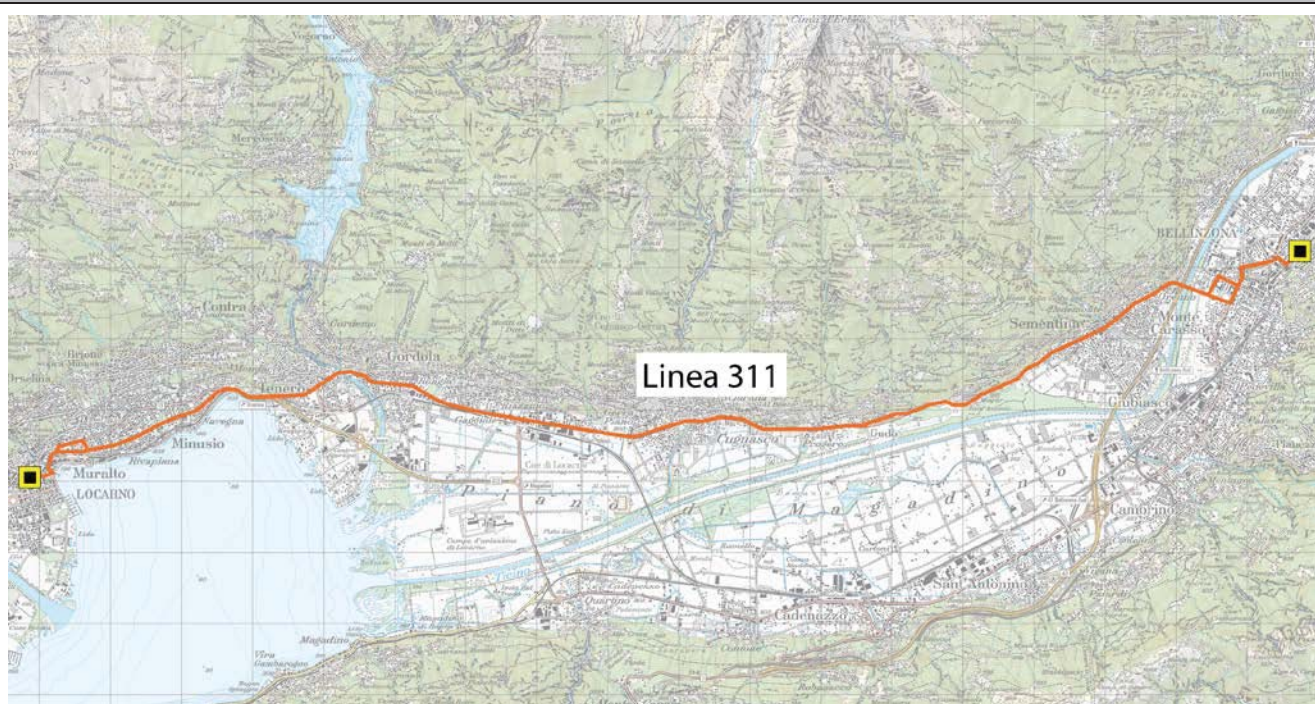
Spiegazioni e approfondimenti

 Potenziamento dell'offerta del collegamento interregionale Linea 311 Bellinzona-Locarno		Codice ARE: --	Codice PA: TP 4.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	I 6.1, PALoc 3, misura TP 3.4		
Rapporto con PA 2	Nuova misura PAB 3		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comuni		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2020	Comuni di: Bellinzona, Monte Carasso, Sementina, Gudo; PALoc 3: Cugnasco-Gerra, Lavertezzo Piano, Gordola, Tenero-Contra, Minusio, Muralto e Locarno	
Priorità	A		
Grado di avanzamento	1	X	2

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF ---*
Ente finanziatore	Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	X Cantone
	X Agglomerato (CRTB)
	Comune
	Terzi

* Costi di gestione non cofinanziabili nel PA

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura

Descrizione

Potenziamento dell'attuale linea interregionale 311 Bellinzona - Cugnasco - Locarno
Cadenzamento di 30 minuti su tutto l'arco della giornata

Il percorso della linea viene modificato come segue:

Bellinzona - Cugnasco - Riuzzino - Gordola - Tenero - Locarno FFS - Via della Pace (nuovo capolinea in priorità A, 2019-2022; in seguito il probabile attestamento sarà spostato a Riuzzino FFS).
Misura coordinata con il PALoc 3.



311 		Trasse indicativa di percorrenza in senso da Bellinzona, Locarno, Tenero	
Bellinzona - Cugnasco - Locarno		Trasse indicativa di percorrenza in senso da Bellinzona, Locarno, Tenero	
Fermata Bellinzona, Piazzale Stazione		Trasse indicativa di percorrenza in senso da Bellinzona, Locarno, Tenero	
A Solo fino a Tenero, Piazza Non è possibile scendere prima di Sementino Sud Corso di scuola		Trasse indicativa di percorrenza in senso da Bellinzona, Locarno, Tenero	
Ore	Lunedì - Venerdì, feriali	Sabato, feriale	Domenica e festivi
5	34	34	5
6	04' 34'	34	6
7	04' 34' 54'	34	7
8	34'	34	8
9	34'	34	9
10	34'	34	10
11	34'	34	11
12	04' 34'	34	12
13	04' 34'	34	13
14	34'	34	14
15	34'	34	15
16	04' 34'	34	16
17	04' 34'	34	17
18	04' 34'	34	18
19	04' 34'	34	19
20			20
21	34	34	21
22			22
23	40	40	23
24			24
1			1

Opportunità per l'agglomerato

In base al concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PALoc 2 (ripreso e rielaborato nel PALoc 3) la gestione del trasporto pubblico su gomma tra la stazione FFS di Locarno-Muralto, la Città di Locarno e la porzione Ovest dell'agglomerato (Ascona, Losone, Brissago) sarà rivista e potenziata, garantendo una buona offerta lungo gli assi forti Locarno FFS - FEVI - Ascona - Losone e Locarno FFS - Solduno - Losone (cadenzamento di 15 minuti).

La linea interregionale 311 Bellinzona - Locarno può dunque essere attestata a Locarno centro (stazione FFS o Via della Pace). Il cadenzamento e le coincidenze con le altre linee urbane e con la ferrovia regionale TILO saranno migliorati.

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto

- miglioramento del sistema di trasporto pubblico interregionale, sviluppato in conformità con il concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PAB 2/PALoc 2 e rielaborato nel PA di 3a generazione (incremento frequenza, maggiori possibilità di interscambio lungo l'asse di sponda destra del Piano di Magadino). Tale potenziamento della linea interregionale 311 accresce l'attrattività del trasporto pubblico per il collegamento tra i due agglomerati del Sopraceneri (Bellinzonese e Locarnese), migliorando al tempo stesso l'accessibilità per il Piano di Magadino.

Effetto:

significativo

CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti

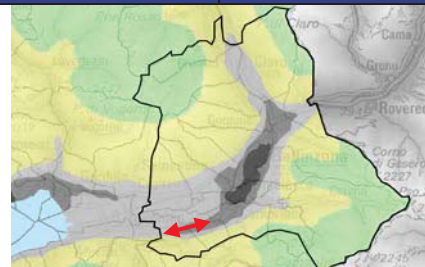
- il potenziamento favorisce uno sviluppo centripeto degli insediamenti e diminuisce la necessità di ricorrere all'automobile privata per gli spostamenti utilitari e per lo svago.

Effetto:

sufficiente

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse - la misura comporta una rilevante riduzione delle emissioni ambientali in ragione della nuova ripartizione modale TIM/TP a favore del TP.	Effetto: significativo
Fattibilità	
Valutazione DGP tecnica (05.2016)	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M4 Agglomerato del Bellinzonese. Necessità di aggiornamento del PD La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.	
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima	
Spiegazioni e approfondimenti	

 Potenziamento della rete su gomma urbana: prolungo Linea 3 fino a Cadenazzo		Codice ARE: --	Codice PA: TP 4.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	I 1.4, TP 5.2		
Rapporto con PA 2	Nuova misura PAB 3		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comuni		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2020		
Priorità	A		
Grado di avanzamento	X	1	2



Comuni di: Bellinzona, Giubiasco, Camorino, S. Antonino, Cadenazzo

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF ---*
Ente finanziatore	Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	X Cantone
	X Agglomerato (CRTB)
	Comune
	Terzi

* Costi di gestione non cofinanziabili nel PA

Rappresentazione cartografica



Bellinzona - Giubiasco - Camorino - S. Antonino

Fermata

Bellinzona, Piazzale Stazione

A Solo fino a S. Antonino, Posta
B Solo fino a Giubiasco, Stazione
C Giovedì, feriale
D Lu-Ve feriali eccetto Giovedì

Durata indicativa di percorrenza in minuti da Bellinzona, Piazzale Stazione

1	Bellinzona, Piazzale Stazione
2	Bellinzona, Via Palandra
3	Bellinzona, Viale Fagnola
4	Bellinzona, Piazza Orto
5	Bellinzona, Via Jäschke
6	Bellinzona, P. Indipendenza
7	Bellinzona, Cimello
8	Bellinzona, Isolabella
9	Giubiasco, Elivo Pedrucci
10	Giubiasco, Via Lavelli
11	Giubiasco, Caffè Locarno
12	Giubiasco, Berginello
13	Giubiasco, Piazza
14	Giubiasco, Stazione
15	Giubiasco, S. Antonino
16	Giubiasco, S. Antonino
17	Giubiasco, S. Antonino
18	Giubiasco, S. Antonino
19	Giubiasco, S. Antonino
20	Giubiasco, S. Antonino
21	Giubiasco, S. Antonino
22	Giubiasco, S. Antonino
23	Giubiasco, S. Antonino
24	Giubiasco, S. Antonino
25	Giubiasco, S. Antonino
26	Giubiasco, S. Antonino
27	Giubiasco, S. Antonino
28	Giubiasco, S. Antonino
29	Giubiasco, S. Antonino
30	Giubiasco, S. Antonino
31	Giubiasco, S. Antonino
32	Giubiasco, S. Antonino
33	Giubiasco, S. Antonino
34	Giubiasco, S. Antonino
35	Giubiasco, S. Antonino
36	Giubiasco, S. Antonino
37	Giubiasco, S. Antonino

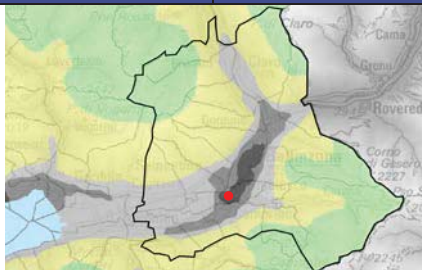
Ore.	Lunedì-Venerdì, feriali	Sabato, feriale	Domenica e Festivi	Ore.
5	38 ^A			5
6	08 38	38		6
7	08 38	38	38 ^A	7
8	08 38	38		8
9	08 38	38	38 ^A	9
10	08 38	38		10
11	08 38	38	38 ^A	11
12	08 38	38		12
13	08 38	08 38	38 ^A	13
14	08 38	08 38	38 ^B	14
15	08 38	08 38	38 ^A	15
16	08 38	08 38	38 ^B	16
17	08 38	08 38 ^A	38 ^A	17
18	08 38 ^A 38 ^B	08 ^A 38 ^A		18
19	08 ^A 08 ^B 38 ^A 38 ^B	38 ^A	38 ^A	19
20	08 ^A 08 ^B 38 ^A			20
21	08 ^A	08 ^A	38 ^B	21
22	38 ^A	38 ^A		22
23				23
24				24
1				1

© Tutti i diritti sono riservati. AG, Zürich

Descrizione della misura	
Descrizione	
Prolungo dell'attuale linea urbana 3 Bellinzona FFS - Giubiasco FFS - Camorino Monda - Sant'Antonino - Centri commerciali → fino a Cadenazzo FFS .	
Opportunità per l'agglomerato	
La proposta di prolungamento della linea urbana 3 Bellinzona FFS - Giubiasco FFS - S. Antonino - Centri commerciali, tra i Centri commerciali e la fermata FFS di Cadenazzo permette da un lato di meglio allacciare il paese di Cadenazzo (comparto residenziale della zona pedemontana / Chiesa), d'altra parte tale misura permette di collegare in maniera capillare ed attrattiva, con una linea urbana (frequenza 30 minuti), la fermata FFS di Cadenazzo con tutta la fascia residenziale e artigianale-commerciale compresa tra Cadenazzo - S. Antonino - Camorino zona Monda - Giubiasco FFS - Bellinzona FFS, migliorandone di fatto l'accessibilità.	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- tale prolungamento della linea urbana 3 accresce l'attrattività del trasporto pubblico nella fascia residenziale e artigianale-commerciale compresa tra Cadenazzo FFS - Cadenazzo paese - Centri commerciali - S. Antonino paese - Camorino zona Monda - Giubiasco FFS - Bellinzona FFS. L'accessibilità nel Comune di Cadenazzo migliora sensibilmente rispetto alla situazione attuale: l'unica fermata è ubicata presso la stazione FFS (treni FFS/TILO e autolinea 329 Centri commerciali - Cadenazzo FFS - Magadino - Dirinella). <i>Un'altra linea (321 Cadenazzo FFS - Robasacco) effettua alcune fermate lungo la strada Cantonale del Monte Ceneri in territorio di Cadenazzo, ma la frequenza di tale linea è trascurabile (3-4 corse quotidiane in funzione del periodo e degli orari scolastici).</i>	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- il prolungo della linea urbana 3 fino a Cadenazzo FFS favorisce uno sviluppo centripeto degli insediamenti, incrementa le possibilità di interscambio e diminuisce la necessità di ricorrere all'automobile privata per gli spostamenti utilitari e per lo svago.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura comporta una rilevante riduzione delle emissioni ambientali in ragione della nuova ripartizione modale TIM/TP a favore del TP.	significativo
Fattibilità	
Valutazione DGP tecnica (05.2016)	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M4 Agglomerato del Bellinzonese.	
Necessità di aggiornamento del PD La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.	

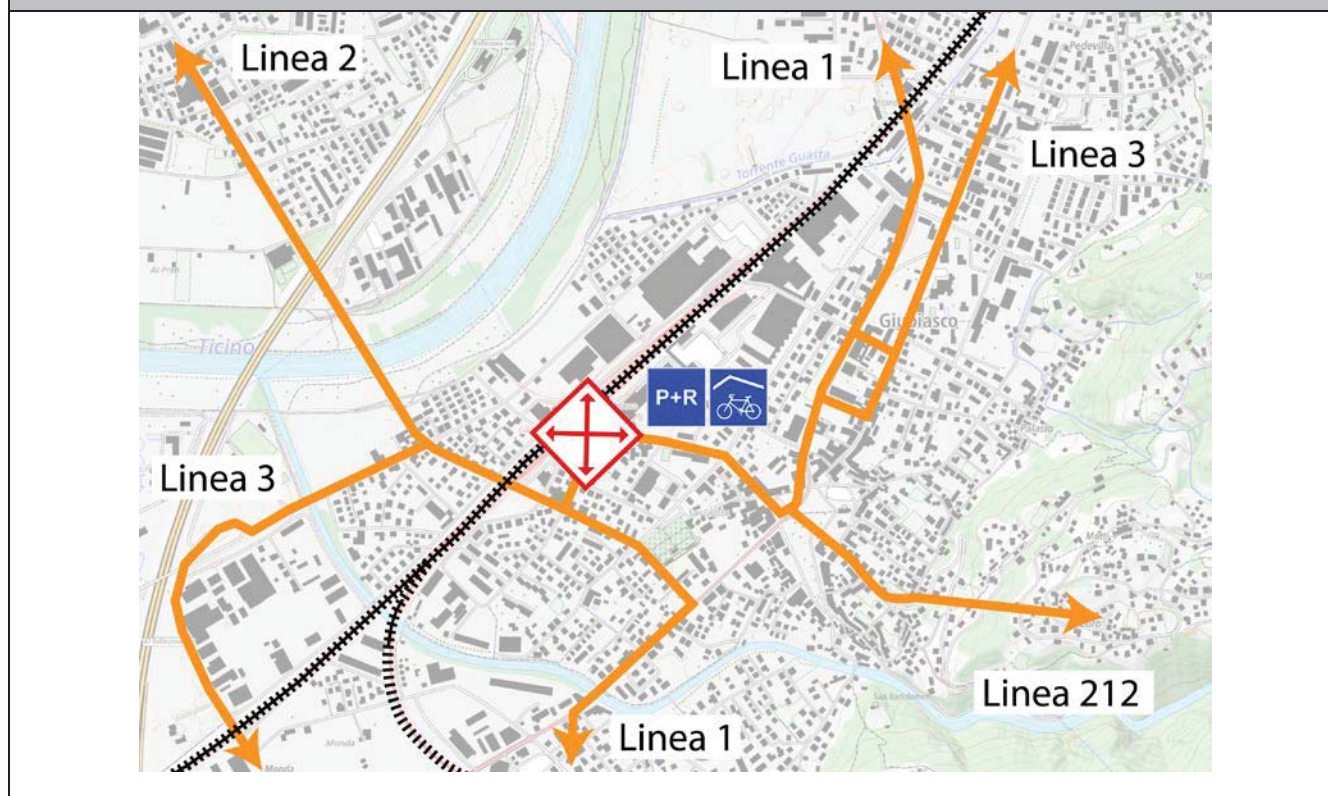
Scadenario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

 Riorganizzazione del nodo intermodale alla fermata ferroviaria di Giubiasco		Codice ARE: --	Codice PA: TP 5.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	I 1.2		
Rapporto con PA 2	Nuova misura PAB 3		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comune di Giubiasco, FFS e Imprese di trasporto		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2020	Comune di Giubiasco	
Priorità	A		
Grado di avanzamento	1	X	2

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 3'700'000
Ente finanziatore	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	X Cantone
	X Agglomerato (CRTB)
	Comune
	Terzi

Rappresentazione grafica



Descrizione della misura	
Descrizione	
Il nodo importante del TP alla fermata ferroviaria di Giubiasco (nodo intermodale) favorisce oggi il trasbordo dell'utenza da/per la rete regionale TILO e la rete urbana e regionale di trasporto pubblico su gomma. Dal mese di dicembre 2014 questa funzione è accresciuta grazie alla messa in esercizio della nuova offerta TP; tale riorganizzazione ha di fatto migliorato l'attrattività e l'affidabilità del trasporto pubblico su gomma, soprattutto nelle aree centrali e all'interno della cintura urbana del Bellinzonese, assicurando buone coincidenze e favorendo una buona qualità di interscambio alle principali stazioni FFS/TILO. Lo stazionamento attuale dei BUS urbani avviene principalmente in linea sul Viale Stazione, dove i veicoli caricano e scaricano i passeggeri proprio di fronte al sottopasso pedonale FFS; i veicoli in attestamento (capolinea) usufruiscono per contro degli spazi residui ubicati a lato del P+R. Questa situazione presenta alcuni problemi di sicurezza e viabilità, in particolare durante le ore di maggior afflusso dell'utenza, quando la presenza in concomitanza di passeggeri BUS/TILO e di veicoli privati è elevata; durante queste fasce orarie, la concentrazione di utenti diversi, come pure i limiti attuali dello spazio, condizionano il buon funzionamento del nodo, come pure la sicurezza per l'utenza. La criticità della situazione non potrà che accrescere con l'apertura della galleria di base AlpTransit del Ceneri (dicembre 2020). La misura consiste nella riorganizzazione del nodo importante del TP alla fermata ferroviaria di Giubiasco, con l'obiettivo di accrescerne l'attrattiva per l'utenza e nel contempo migliorarne l'efficacia e funzionalità di esercizio per il servizio di TP urbano e regionale, facilitando anche l'interscambio modale, in particolare bus/treno e bicicletta/treno, ma anche auto/treno.	
Opportunità per l'agglomerato	
Si tratta di una misura di riqualifica del nodo importante del TP. L'opportunità consiste nel rendere il nodo molto più funzionale ed attrattivo rispetto alla situazione attuale, a vantaggio dell'incremento della ripartizione modale e del contenimento dell'aumento del traffico motorizzato lungo gli assi stradali in penetrazione dell'agglomerato.	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- miglioramento del sistema di trasporto pubblico, sviluppato in conformità con il potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico attuato a partire dal mese di dicembre 2014 (incremento frequenza e attrattività del servizio TP, rinnovo parco veicoli, ecc.). L'incremento dell'offerta necessita anche di un miglioramento del nodo importante del trasporto pubblico alla fermata ferroviaria di Giubiasco, il quale non risponde più alle esigenze di servizio, di funzionalità e di sicurezza.	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- l'area interessata dalla sistemazione del nodo importante del TP alla fermata ferroviaria di Giubiasco offre l'opportunità per una riqualifica urbanistica degli spazi pubblici.	significativo
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- aumento della sicurezza da parte dell'utenza del TP: migliore sensazione di sicurezza al nodo del TP grazie ad una configurazione delle fermate confacente alle necessità dell'utenza e del transito dei veicoli (manovre).	significativo

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura comporta una rilevante riduzione delle emissioni ambientali in ragione della nuova ripartizione modale TIM/TP a favore del TP.	significativo

Fattibilità

La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle “Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C”, con un grado di precisione dei costi +/- 30%.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M4 Agglomerato del Bellinzonese.

Necessità di aggiornamento del PD

È necessaria una nuova misura (DA) nella scheda R/M4.

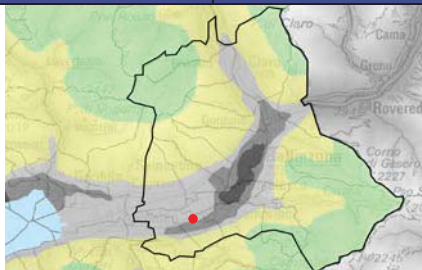
Scadenario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

Come indirizzo progettuale, lo studio preliminare si sta orientando verso quanto recentemente realizzato presso la stazione FFS di Baden (AG), ritenuta simile per problematica, dimensione e tipologia di utenza a quella di Giubiasco.



Nodo importante del TP urbano e regionale alla stazione FFS di Baden (AG)

 Nuovo nodo intermodale alla fermata ferroviaria di S. Antonino		Codice ARE: --	Codice PA: TP 5.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	TP 4.2		
Rapporto con PA 2	Nuova misura PAB 3		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comune di S. Antonino, FFS, Imprese TP		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2020	Comune di S. Antonino	
Priorità	A		
Grado di avanzamento	1	X	2

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 1'850'000
Ente finanziatore	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	X Cantone
	X Agglomerato (CRTB)
	Comune
	Terzi

Rappresentazione grafica

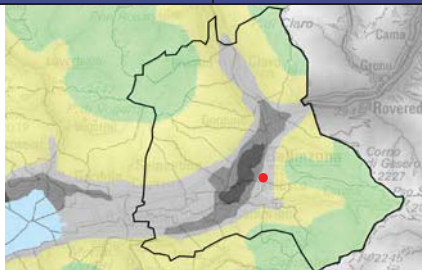


Descrizione della misura	
Descrizione	
Lo spostamento della fermata TILO di S. Antonino verso ovest (misura inserita nel PAB 2 in lista A), conseguentemente alla realizzazione della bretella di collegamento tra il Locarnese/Cadenazzo e la galleria di base AlpTransit del Monte Ceneri pone le basi per la realizzazione di un nuovo nodo del TP alla fermata FFS di S. Antonino. Tale nodo favorirà il trasbordo dell'utenza da/per la rete regionale TILO e la rete di trasporto pubblico su gomma (linea urbana 3). La presente misura comprende i seguenti elementi: - una nuova fermata del trasporto pubblico su gomma (linea urbana 3) presso la stazione; - corsia bus apposita - un B+R di 24 stalli; - un P+R di 38 stalli; - sistemazione accessi ciclo-pedonali tra la fermata TILO e l'asse Via Stazione - Via al Ticino (asse di collegamento tra il centro del paese di S. Antonino, il Piano di Magadino e la fermata TILO).	
Opportunità per l'agglomerato	
L'opportunità consiste nell'ottenere un nodo del trasporto pubblico funzionale ed attrattivo, a vantaggio dell'incremento della ripartizione modale per il trasporto pubblico e del contenimento dell'aumento del traffico motorizzato lungo gli assi stradali in penetrazione dell'agglomerato.	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto - miglioramento del sistema di trasporto pubblico, sviluppato in conformità con il potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico attuato a partire dal mese di dicembre 2014 (incremento frequenza e attrattività del servizio TP, rinnovo parco veicoli, ecc.). L'incremento dell'offerta necessita anche della creazione di un nodo del trasporto pubblico alla fermata ferroviaria di S. Antonino.	Effetto: significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti - l'area interessata dalla sistemazione del nuovo nodo del trasporto pubblico alla fermata di S. Antonino offre l'opportunità per una riqualifica urbanistica degli spazi pubblici.	Effetto: significativo
CE 3: aumento della sicurezza del traffico - aumento della sicurezza da parte dell'utenza del TP: migliore sensazione di sicurezza alla fermata TILO, spostata verso ovest rispetto alla fermata attuale. L'interscambio tra ferrovia e trasporto pubblico su gomma risulterà facilitato.	Effetto: significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse - la misura comporta una rilevante riduzione delle emissioni ambientali in ragione della nuova ripartizione modale TIM/TP a favore del TP.	Effetto: significativo
Fattibilità	
La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.	

Situazione nel Piano direttore cantonale
Conformità con il PD in vigore La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M4 Agglomerato del Bellinzonese.
Necessità di aggiornamento del PD È necessaria una nuova misura (DA) nella scheda R/M4.

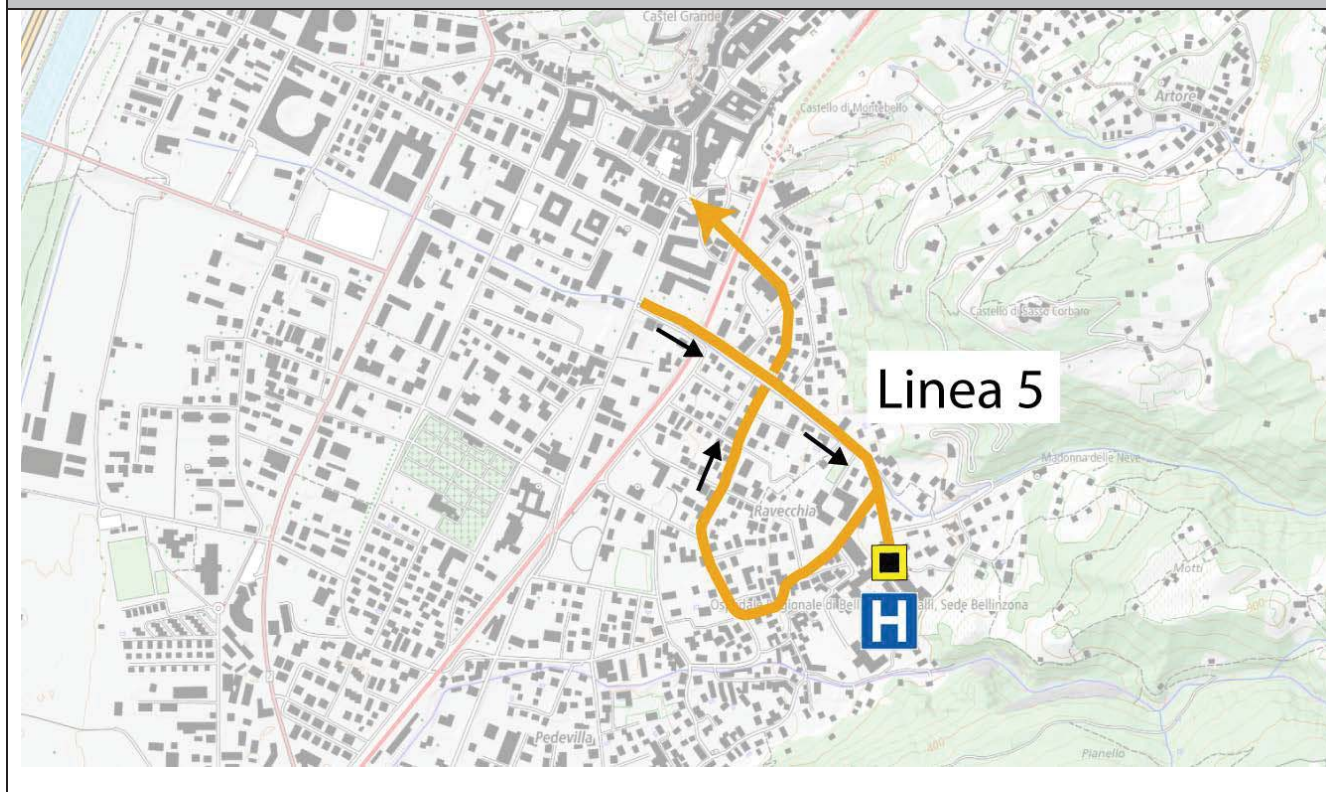
Scadenario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

 Riorganizzazione fermate Linea urbana 5: "Bellinzona, Ospedale", capolinea		Codice ARE: --	Codice PA: TP 6.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Nuova misura PAB 3		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comune di Bellinzona, EOC, Impresa di trasporto		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2020	Comune di Bellinzona	
Priorità	A		
Grado di avanzamento	1	X	2

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 740'000
Ente finanziatore	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	X Cantone
	X Agglomerato (CRTB)
	Comune
	X Terzi (EOC)

Rappresentazione grafica



Descrizione della misura

Descrizione



Dal dicembre 2014, grazie alla messa in esercizio della nuova offerta TP del Bellinzonese, la linea urbana 5 Pratocarasso - Stazione FFS - Ravecchia (Ospedale) serve il centro di Bellinzona e collega in modo diretto la stazione FFS con l'Ospedale San Giovanni e il quartiere di Ravecchia. Il servizio prevede corse generalmente ogni mezz'ora e con frequenza di 15 minuti durante le fasce orarie di punta dei giorni infrasettimanali; la domenica il servizio è garantito con cadenza oraria.

La fermata "Ospedale" costituisce il capolinea della linea urbana 5; in questa zona il BUS inverte il senso di marcia e si attesta in attesa dell'aggiustamento dell'orario.

Allo stato attuale, in assenza di una vera e propria piazza di giro, la manovra avviene in condizioni non adeguate, sia a livello di geometria che di sicurezza generale.

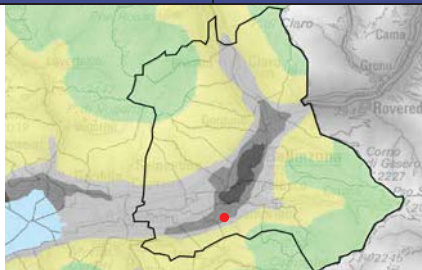
Questa situazione, ed in particolare i limiti attuali dello spazio, condizionano il buon funzionamento del terminale, come pure la sicurezza per l'utenza.

La misura consiste nella riorganizzazione della fermata/capolinea BUS presso l'Ospedale San Giovanni di Bellinzona, con l'obiettivo di accrescerne l'attrattiva per l'utenza e nel contempo migliorare l'efficacia e funzionalità di esercizio per tale linea urbana.

Opportunità per l'agglomerato

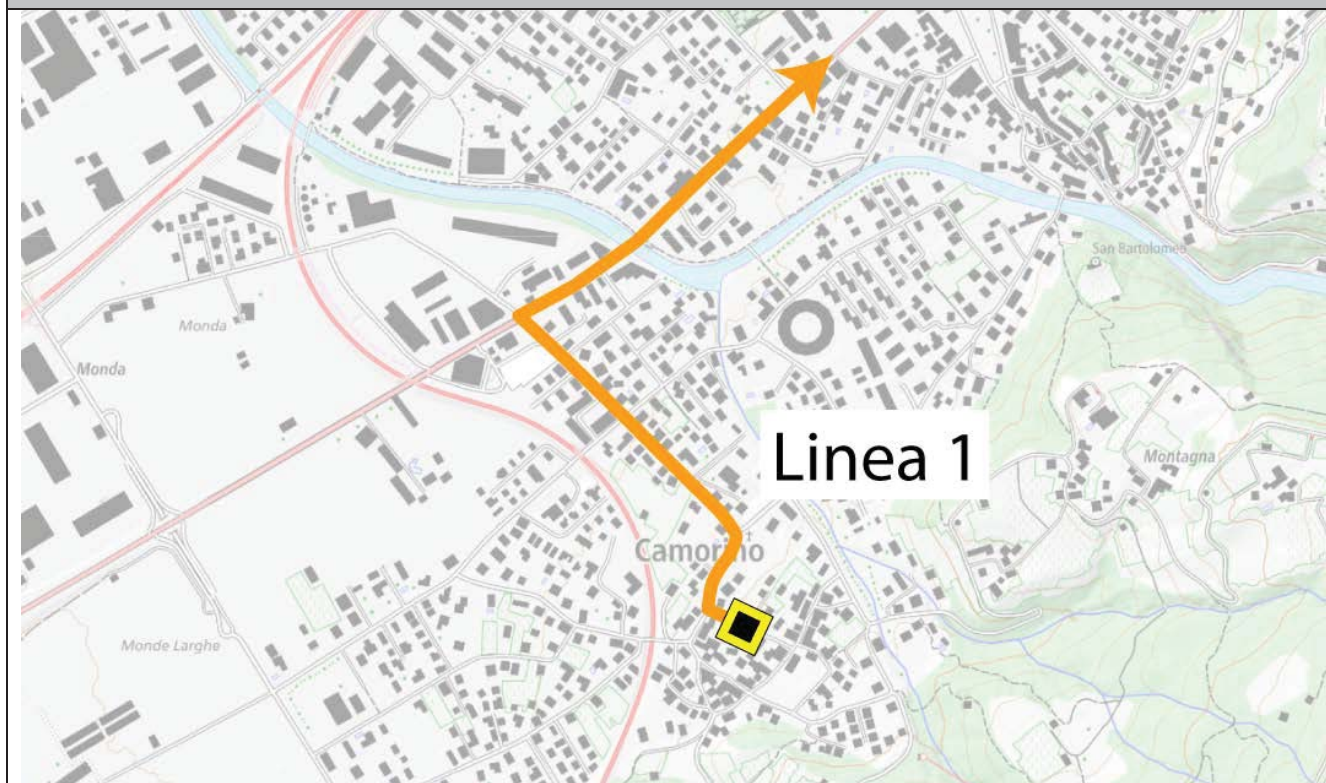
Si tratta di una misura di riqualifica del capolinea BUS. L'opportunità consiste nel rendere tale fermata molto più funzionale, sicura ed attrattiva rispetto alla situazione attuale, caratterizzata da manovre difficoltose, situazioni conflittuali e conseguente attrattività/accessibilità limitata per il TP.

Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto - miglioramento del sistema di trasporto pubblico, sviluppato in conformità con il potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico attuato a partire dal mese di dicembre 2014 (incremento frequenza e attrattività del servizio TP, rinnovo parco veicoli, ecc.). L'incremento dell'offerta necessita anche di un miglioramento del capolinea della linea urbana 5 del trasporto pubblico presso l'Ospedale Regionale di Bellinzona - San Giovanni, il quale non risponde più alle esigenze di servizio, di funzionalità e di sicurezza; - i benefici comprendono il rafforzamento della funzionalità del capolinea, la semplicità di lettura per l'utenza e la facilità di accesso/sicurezza.	Effetto: significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti - l'area interessata dalla sistemazione del capolinea del trasporto pubblico dell'Ospedale offre l'opportunità per una riqualifica urbanistica degli spazi pubblici.	Effetto: sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico - aumento della sicurezza da parte dell'utenza del TP: migliore sensazione di sicurezza alla fermata TP grazie ad una configurazione della fermata confacente alle necessità dell'utenza e del transito dei veicoli (manovre).	Effetto: significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse - la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali	Effetto: sufficiente
Fattibilità	
La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M4 Agglomerato del Bellinzonese. Necessità di aggiornamento del PD La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.	
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima	

 Riorganizzazione fermate Linea urbana 5: “Camorino, nucleo”, capolinea		Codice ARE: --	Codice PA: TP 6.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	I 6.2, I 10.3, TIM 6.1		
Rapporto con PA 2	Nuova misura PAB 3		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comune di Camorino, Impresa di trasporto		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2020	Comune di Camorino	
Priorità	A		
Grado di avanzamento	1 X 2		

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 700'000
Ente finanziatore	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	X Cantone
	X Agglomerato (CRTB)
	Comune
	Terzi

Rappresentazione grafica



Descrizione della misura

Descrizione



Dal dicembre 2014, grazie alla messa in esercizio della nuova offerta TP del Bellinzonese, la linea urbana 1 Castione - Arbedo - Bellinzona - Giubiasco - Camorino costituisce l'asse portante della rete urbana di trasporto pubblico su gomma. Il servizio offre collegamenti con frequenza di 15 minuti durante tutta la giornata; tra Arbedo e Castione la cadenza è semi-oraria.

La fermata "Camorino, Villaggio" costituisce il capolinea della linea 1; in questa zona il BUS inverte il senso di marcia e si attesta in attesa dell'aggiustamento dell'orario.

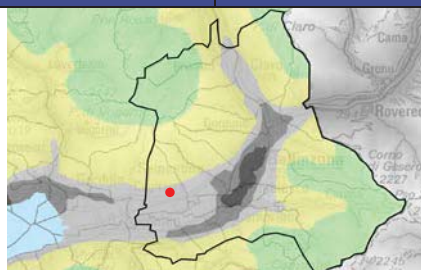
Allo stato attuale, in assenza di una vera e propria piazza di giro, la manovra avviene in condizioni non adeguate, sia a livello di geometria che di sicurezza generale.

La misura consiste nella riorganizzazione della fermata/capolinea BUS presso la piazza del paese di Camorino, con l'obiettivo di migliorare di accrescerne l'attrattiva e sicurezza per l'utenza e nel contempo migliorare l'efficacia e funzionalità di esercizio per tale linea urbana.

Opportunità per l'agglomerato

Si tratta di una misura di riqualifica del capolinea BUS. L'opportunità consiste nel rendere tale fermata molto più funzionale, sicura ed attrattiva rispetto alla situazione attuale, caratterizzata da manovre difficoltose, situazioni conflittuali e conseguente attrattività/accessibilità limitata per il TP.

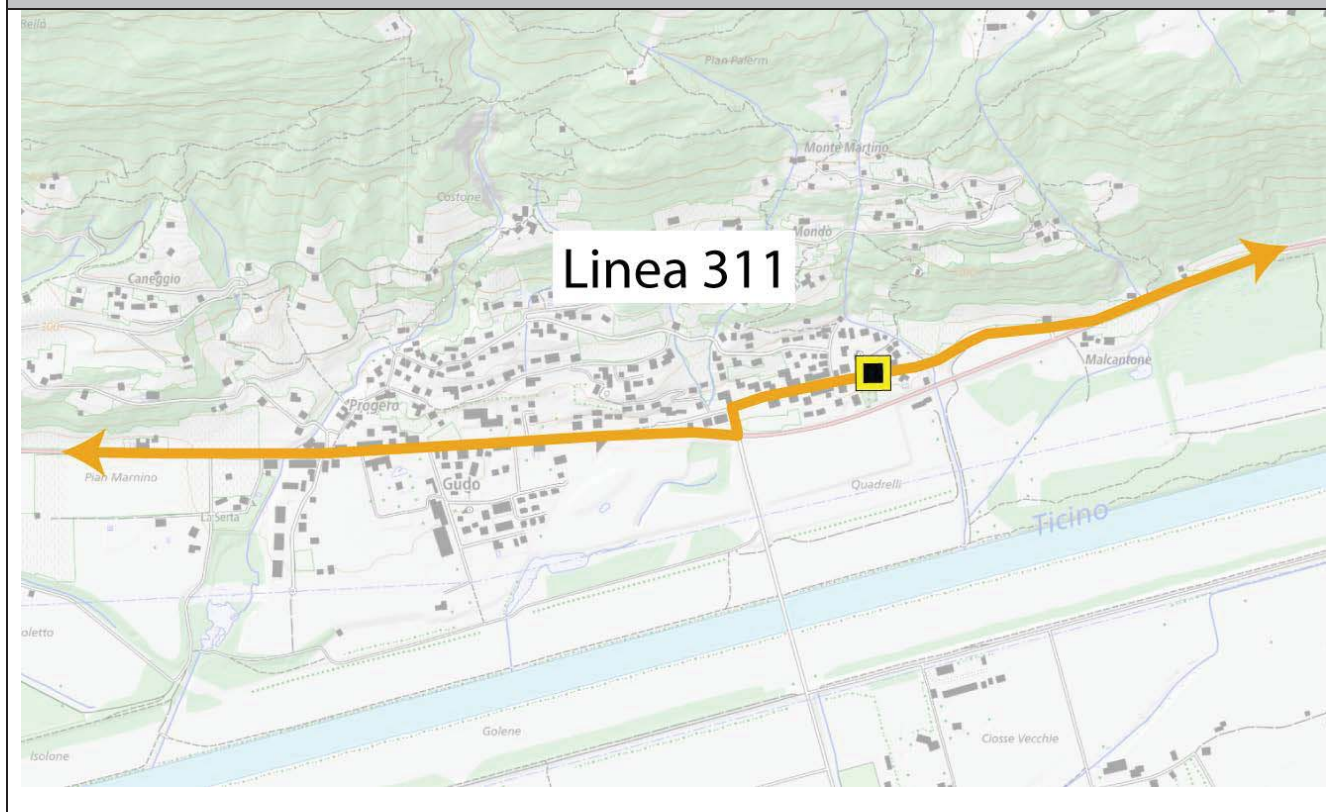
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- miglioramento del sistema di trasporto pubblico, sviluppato in conformità con il potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico attuato a partire dal mese di dicembre 2014 (incremento frequenza e attrattività del servizio TP, rinnovo parco veicoli, ecc.). L'incremento dell'offerta necessita anche di un miglioramento del capolinea del trasporto pubblico della linea urbana 1 a Camorino (nucleo), il quale non risponde più alle esigenze di servizio, di funzionalità e di sicurezza; - i benefici comprendono il rafforzamento della funzionalità del capolinea, la semplicità di lettura per l'utenza e la facilità di accesso/sicurezza.	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- l'area interessata dalla sistemazione del capolinea del trasporto pubblico del nucleo di Camorino offre l'opportunità per una riqualifica urbanistica degli spazi pubblici.	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- aumento della sicurezza da parte dell'utenza del TP: migliore sensazione di sicurezza alla fermata TP grazie ad una configurazione della fermata confacente alle necessità dell'utenza e del transito dei veicoli (manovre).	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali	sufficiente
Fattibilità	
La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M4 Agglomerato del Bellinzonese. Necessità di aggiornamento del PD La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.	
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima	
Spiegazioni e approfondimenti	

 Riorganizzazione fermate collegamento interregionale Linea 311: “Gudo, Chiesa”		Codice ARE: --		Codice PA: TP 6.3						
Pacchetto di misure										
Correlazione con altre misure	TP 4.1									
Rapporto con PA 2	Nuova misura PAB 3									
Ente responsabile	Cantone									
Altri Enti coinvolti	Comune di Gudo, Imprese di trasporto									
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2020									
Priorità	A									
Grado di avanzamento	<table><tr><td></td><td>1</td><td>X</td><td>2</td></tr></table>							1	X	2
	1	X					2			

Comune di Gudo

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 260'000
Ente finanziatore	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	X Cantone
	X Agglomerato (CRTB)
	Comune
	Terzi

Rappresentazione grafica



Descrizione della misura

Descrizione



L'offerta TP regionale offre oggi tramite la linea 311, un collegamento interregionale su gomma, tra Bellinzona e Locarno. Il tracciato attuale si sviluppa lungo la strada cantonale di sponda destra del Piano di Magadino; in località Gudo, il BUS abbandona puntualmente la strada cantonale per entrare nel nucleo storico e servire la fermata di Gudo, Chiesa.

Il servizio offre oggi collegamenti con frequenza di 60 minuti durante tutta la giornata, salvo alcuni rinforzi ogni 30' durante gli orari di punta (lunedì-venerdì, feriali).

Nell'ambito dei Programmi di agglomerato del Bellinzonese e del Locarnese di 3a generazione (rispettivamente PAB 3 e PALoc 3), è previsto il potenziamento della linea interregionale 311, onde garantire una cadenza di 30 minuti (cfr. misura TP 4.1).

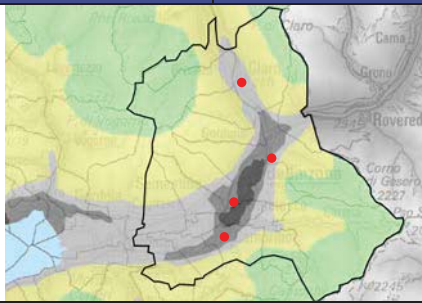
In considerazione dell'assetto attuale della rete viaria del nucleo di Gudo, e delle prospettive di potenziamento del servizio (cadenza 60 min > 30 min), l'attuale fermata "Gudo, Chiesa" non soddisfa più le esigenze di sicurezza e di servizio auspiccate.

La misura consiste nella riorganizzazione della fermata BUS nel nucleo di Gudo, con l'obiettivo di migliorare le condizioni di viabilità, l'accessibilità alla fermata e la sicurezza generale (installazione di un semaforo).

Opportunità per l'agglomerato

Si tratta di una misura di riqualifica della fermata BUS e degli spazi pubblici adiacenti. L'opportunità consiste nel rendere la fermata molto più funzionale, sicura ed attrattiva rispetto alla situazione attuale, in considerazione delle difficoltà di manovra e viabilità riscontrate dal servizio attuale.

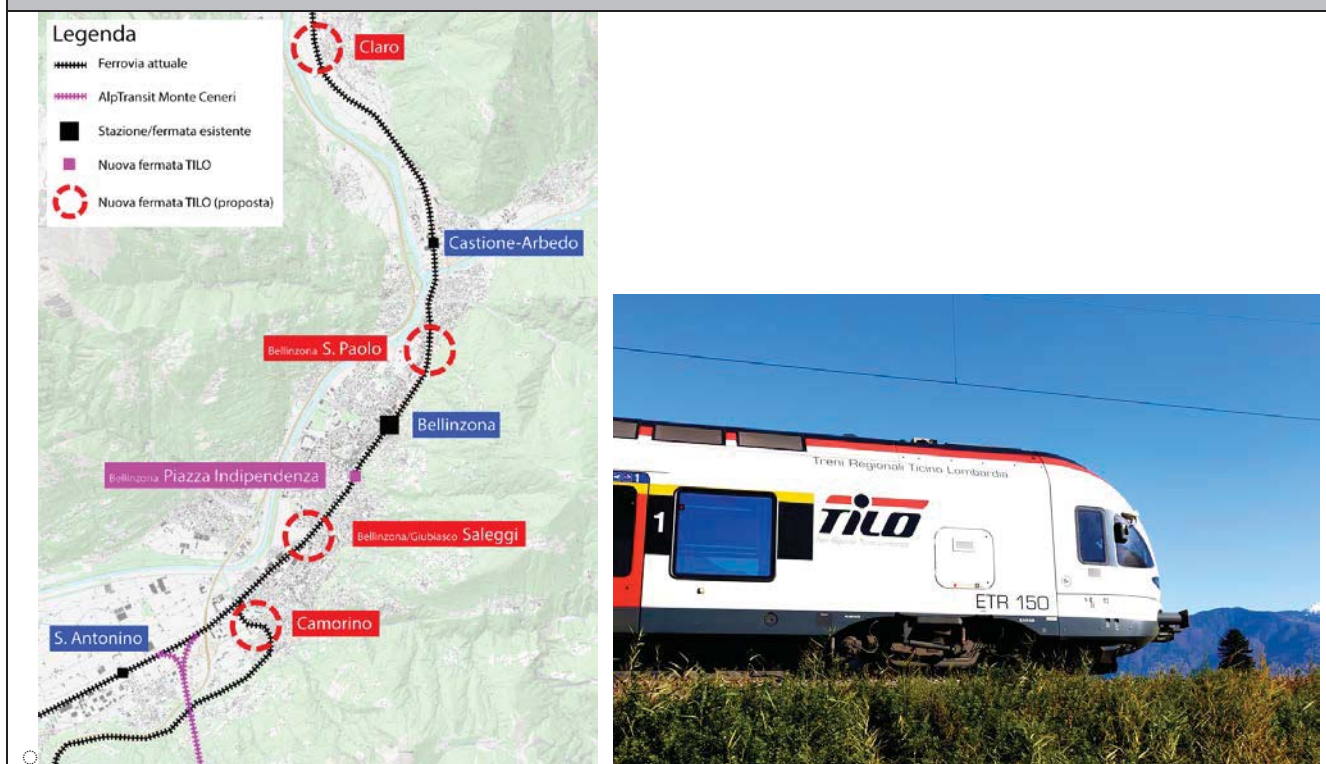
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto - miglioramento del sistema di trasporto pubblico, sviluppato in conformità con il potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico attuato a partire dal mese di dicembre 2014 (incremento frequenza e attrattività del servizio TP, rinnovo parco veicoli, ecc.). L'incremento dell'offerta necessita anche di un miglioramento della fermata del trasporto pubblico della linea regionale 311 a Gudo Chiesa, la quale non risponde più alle esigenze di servizio, di funzionalità e di sicurezza. I benefici comprendono il rafforzamento della funzionalità, della fermata e della semplicità di lettura per l'utenza e la facilità di accesso/sicurezza; - i benefici comprendono il rafforzamento della funzionalità del capolinea, la semplicità di lettura per l'utenza e la facilità di accesso/sicurezza.	Effetto: significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti - l'area interessata dalla sistemazione della fermata del trasporto pubblico a Gudo Chiesa offre l'opportunità per una riqualifica urbanistica degli spazi pubblici.	Effetto: sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico - aumento della sicurezza da parte dell'utenza del TP: migliore sensazione di sicurezza alla fermata TP grazie ad una configurazione della fermata confacente alle necessità dell'utenza e del transito dei veicoli (manovre).	Effetto: significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse - la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali.	Effetto: sufficiente
Fattibilità	
La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M4 Agglomerato del Bellinzonese. Necessità di aggiornamento del PD La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.	
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima	
Spiegazioni e approfondimenti	

 Sviluppo di un sistema "S-Bahn" d'agglomerato		Codice ARE: --	Codice PA: TP 7
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	I 1.2, I 3.2, I 3.3, I 4.1, I 8.2		
Rapporto con PA 2	Nuova misura PAB 3		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	FFS, Comuni		
Orizzonte di realizzazione	> 2030		
Priorità	C	Comuni di: Arbedo-Castione, Bellinzona, Camorino, Claro e Giubiasco	
Grado di avanzamento	X 1		

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF ---*
Ente finanziatore	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	X Cantone
	X Agglomerato (CRTB)
	Comune
	Terzi

* da definire

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
Lo scenario auspicato del PAB 3 (visione d'insieme) si basa sul concetto generale che a lungo termine la rete TILO fungerà da tram (asse forte TP su ferro) per collegare celermente le centralità dell'agglomerato, in abbinamento alle linee TP su gomma urbane e regionali, la cui funzione resta di servizio e distribuzione capillare. Questa visione, subordinata all'apertura del tracciato merci AlpTransit (aggiramento dell'agglomerato di Bellinzona), si concretizza con la realizzazione, a lungo termine, di alcune nuove fermate ferroviarie e specificatamente nel comparto Saleggi (tra gli abitati di Giubiasco e Bellinzona), nel comparto S. Paolo (zona nord di Bellinzona), come pure a Camorino e Claro. Per quanto concerne la fermata proposta presso il comparto Saleggi, la misura dovrà essere coordinata con le misure I 1.2, I 3.2, I 4.1 e I 8.2. Per quanto concerne la fermata proposta presso il comparto S. Paolo, la misura dovrà essere coordinata con la misura I 3.3.	
Opportunità per l'agglomerato	
Opportunità / fattibilità tecnica da verificare / giustificare sulla base di un bacino d'utenza non legato a scelte pianificatorie particolari.	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto - miglioramento del sistema di trasporto pubblico poiché consente di aumentare la capillarità della rete ferroviaria TILO; - l'interscambio modale risulta particolarmente favorito tramite questa misura (treno + spostamenti a piedi, treno + bicicletta, treno + bus); - la durata dello spostamento casa-lavoro / casa-scuola per i numerosi addetti/allievi dei comparti interessati dalle future fermate TILO diminuisce.	Effetto: significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti - la misura favorisce lo sviluppo centripeto degli insediamenti, principalmente nelle aree ben servite dal trasporto pubblico; - l'area attorno alle future fermate ferroviarie offre l'opportunità per una riqualifica / densificazione di alto livello urbanistico, comprendente la riqualifica degli spazi pubblici.	Effetto: significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse - la misura comporta una rilevante riduzione delle emissioni ambientali in ragione della nuova ripartizione modale TIM/TP a favore del TP.	Effetto: significativo
Fattibilità	
La fattibilità è data. La misura è condizionata dalla messa in esercizio della circonvallazione AlpTransit merci, dunque con un orizzonte temporale > 2030	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M4 Agglomerato del Bellinzonese e M7 Sistema ferroviario regionale TILO.	

Necessità di aggiornamento del PD

È necessaria una nuova misura (IP) nelle schede R/M4 e M7.

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

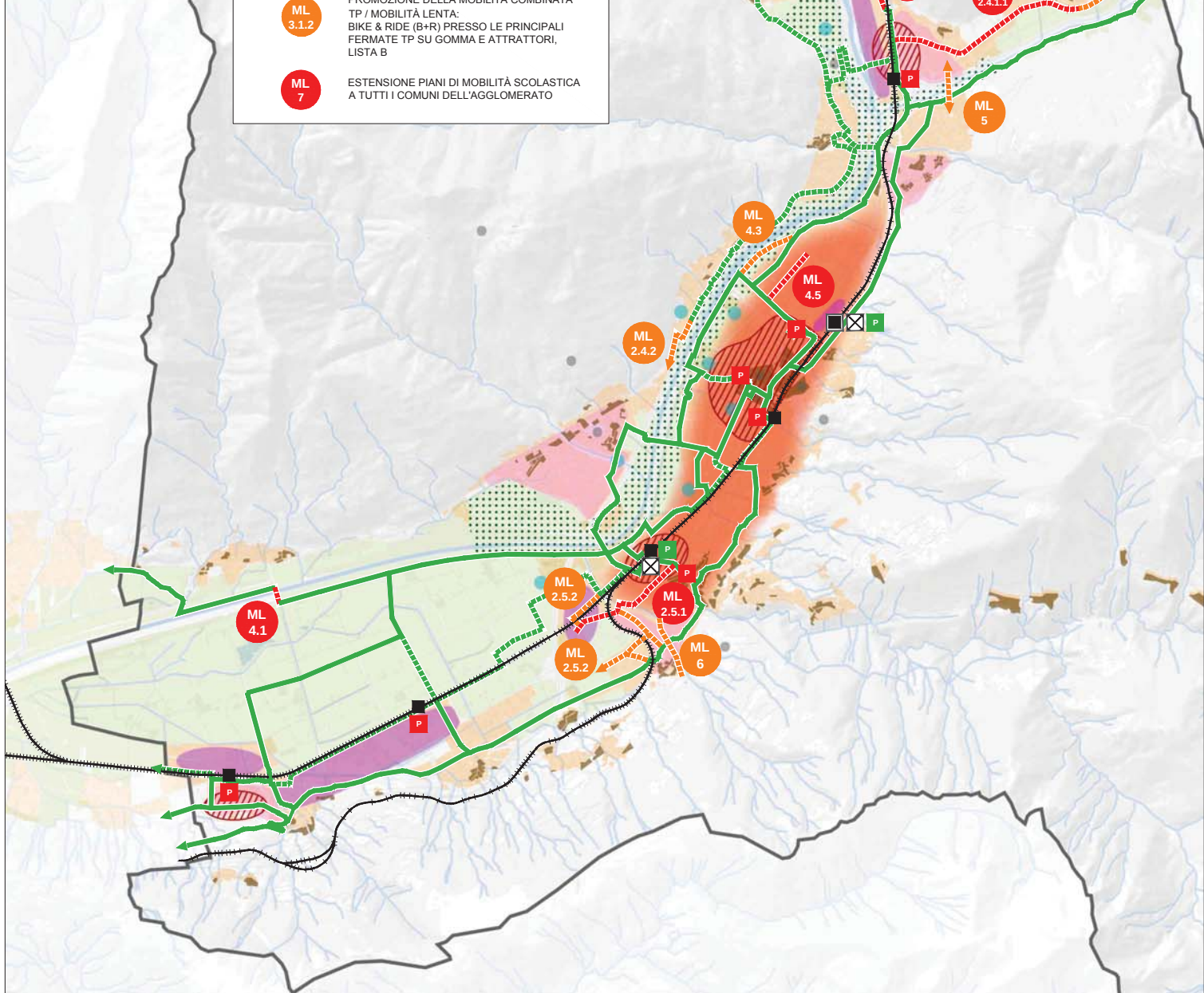
Spiegazioni e approfondimenti

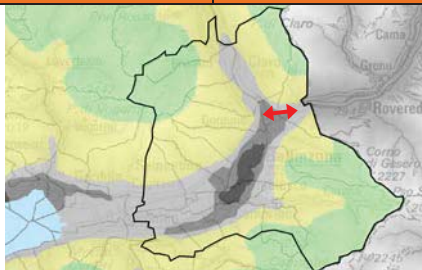
SCHEDE MISURE PER LA MOBILITÀ LENTA (ML)

PAB 3 misure ML di lista A e B



- | | | |
|---|--|---|
|  |  | PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ COMBINATA
TP / MOBILITÀ LENTA:
BIKE & RIDE (B+R) PRESSO LE PRINCIPALI
FERMATE TP SU GOMMA, LISTA A |
|  |  | PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ COMBINATA
TP / MOBILITÀ LENTA:
BIKE & RIDE (B+R) PRESSO LE FERMATE
FERROVIARIE, LISTA A |
| |  | PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ COMBINATA
TP / MOBILITÀ LENTA:
BIKE & RIDE (B+R) PRESSO LE PRINCIPALI
FERMATE TP SU GOMMA E ATTRATTORI,
LISTA B |
| |  | ESTENSIONE PIANI DI MOBILITÀ SCOLASTICA
A TUTTI I COMUNI DELL'AGGLOMERATO |



 Miglioramento della permeabilità ciclo-pedonale e della accessibilità al TP nei comparti della stazioni: collegamento ciclo-pedonale tratta fermata TILO Castione-Arbedo - Lumino ecocentro (Lista A)		Codice ARE: 5002.2.008	Codice PA: ML 2.4.1.1
Pacchetto di misure	...		
Correlazione con altre misure	ML 2.4.1.2		
Rapporto con PA 2	Ripresa ML 2.4.1 (PAB 2)		
Ente responsabile	Comuni di Arbedo-Castione e Lumino		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2020	Comuni di Arbedo-Castione e Lumino	
Priorità	A		
Grado di avanzamento	1	X	2

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 4'090'000
Ente finanziatore	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	X Cantone
	X Agglomerato (CRTB)
	X Comune
	Terzi

Rappresentazione cartografica



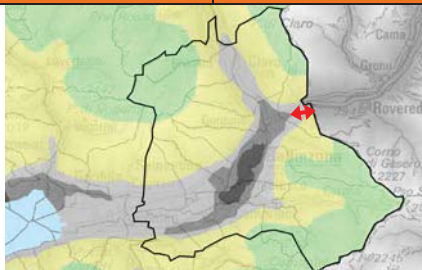
Descrizione della misura	
Descrizione	
Per migliorare l'accessibilità alla fermata TILO di Castione-Arbedo si prevede la sistemazione di un collegamento ciclabile/pedonale verso Lumino sul tracciato della ex ferrovia turistica tramite riassetto ed asfaltatura dell'attuale sedime (PAB 2: ML 2.4.1; PAB 3: ML 1.1).	
Opportunità per l'agglomerato	
Con il miglioramento del collegamento tra Castione e Lumino aumenta il potenziale di utenza per la fermata TILO di Castione-Arbedo. La misura è stata presentata nel PAB 2, con priorità B. Nel PAB 3 la misura è suddivisa in due fasi: - tratta Castione - ecocentro Lumino (Lista A), oggetto della presente scheda; - tratta ecocentro Lumino - confine tra i Cantoni Ticino e Grigioni (Lista B) → dettagli misura: cfr. scheda ML 2.4.1.2.	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto - l'accessibilità e la percorribilità per la mobilità lenta tra Castione e Lumino migliorano sensibilmente, promuovendo lo sviluppo di una rete di collegamenti densa e continua. La durata, ma soprattutto l'attrattività degli spostamenti utilitari effettuati a piedi o in bicicletta, migliorano sensibilmente (minor durata e maggiore attrattività). La nuova sistemazione induce quindi più utenti ad usufruire di tale percorso per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola e per lo svago, rispetto alla situazione attuale; - l'intermodalità alla fermata TILO di Castione-Arbedo tra treno + spostamenti a piedi / treno + bicicletta è particolarmente incoraggiata tramite questa misura.	Effetto: significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti - la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate al traffico pedonale e ciclistico (ex tracciato ferroviario), migliorando al contempo la fruibilità e qualità degli spazi pubblici.	Effetto: sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico - la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la realizzazione di un percorso separato dal traffico veicolare.	Effetto: significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse - la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali.	Effetto: sufficiente
Fattibilità	
La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M4 Agglomerato del Bellinzonese e M10 Mobilità lenta.	

Necessità di aggiornamento del PD

La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.

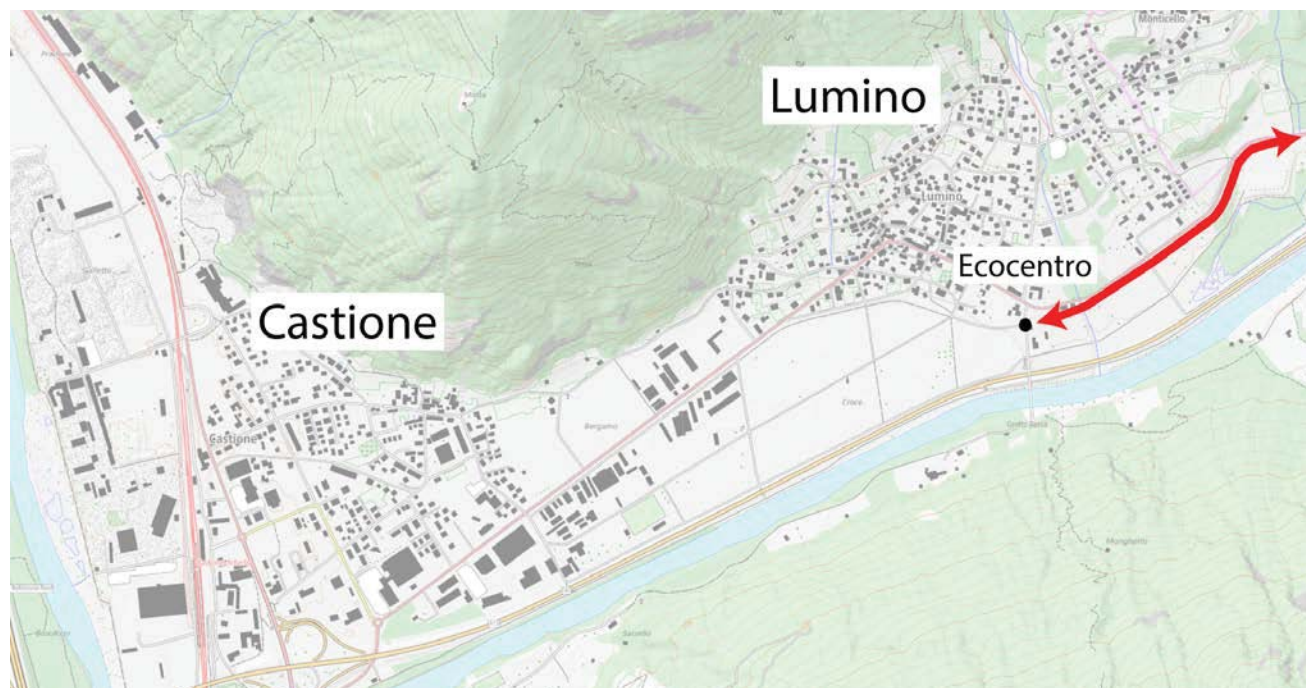
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

 Miglioramento della permeabilità ciclo-pedonale e della accessibilità al TP nei comparti della stazioni: collegamento ciclo-pedonale tratta Lumino (ecocentro) - Confine Ticino/Grigioni (Lista B)		Codice ARE: 5002.2.008	Codice PA: ML 2.4.1.2
Pacchetto di misure	...		
Correlazione con altre misure	ML 2.4.1.1		
Rapporto con PA 2	Ripresa ML 2.4.1 (PAB 2)		
Ente responsabile	Comune di Lumino		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2024 Entrata in servizio: 2026	Comune di Lumino	
Priorità	B		
Grado di avanzamento	1 X 2		

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 1'600'000
Ente finanziatore	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	X Cantone
	X Agglomerato (CRTB)
	X Comune
	Terzi

Rappresentazione cartografica



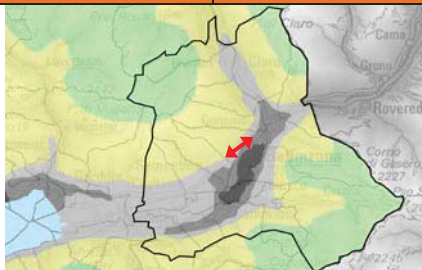
Descrizione della misura	
Descrizione	
Per migliorare l'accessibilità alla fermata TILO di Castione-Arbedo si prevede la sistemazione di un collegamento ciclabile/pedonale verso Lumino sul tracciato della ex ferrovia turistica tramite riassetto ed asfaltatura dell'attuale sedime (PAB 2: ML 2.4.1; PAB 3: ML 1.1).	
Opportunità per l'agglomerato	
Con il miglioramento del collegamento tra Castione e Lumino aumenta il potenziale di utenza per la fermata TILO di Castione-Arbedo. La misura è stata presentata nel PAB 2, con priorità B. Nel PAB 3 la misura è suddivisa in due fasi: - tratta Castione - ecocentro Lumino (Lista A) → dettagli misura: cfr. scheda ML 2.4.1.1; - tratta ecocentro Lumino - confine tra i Cantoni Ticino e Grigioni (Lista B), oggetto della presente scheda.	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- l'accessibilità e la percorribilità per la mobilità lenta tra Castione e Lumino migliorano sensibilmente, promuovendo lo sviluppo di una rete di collegamenti densa e continua. La durata, ma soprattutto l'attrattività degli spostamenti utilitari effettuati a piedi o in bicicletta, migliorano sensibilmente (minor durata e maggiore attrattività). La nuova sistemazione induce quindi più utenti ad usufruire di tale percorso per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola e per lo svago, rispetto alla situazione attuale; - l'intermodalità alla fermata TILO di Castione-Arbedo tra treno + spostamenti a piedi / treno + bicicletta è particolarmente incoraggiata tramite questa misura.	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate al traffico pedonale e ciclistico (ex tracciato ferroviario), migliorando al contempo la fruibilità e qualità degli spazi pubblici.	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la realizzazione di un percorso separato dal traffico veicolare.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente
Fattibilità	
La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M4 Agglomerato del Bellinzonese e M10 Mobilità lenta.	

Necessità di aggiornamento del PD

La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.

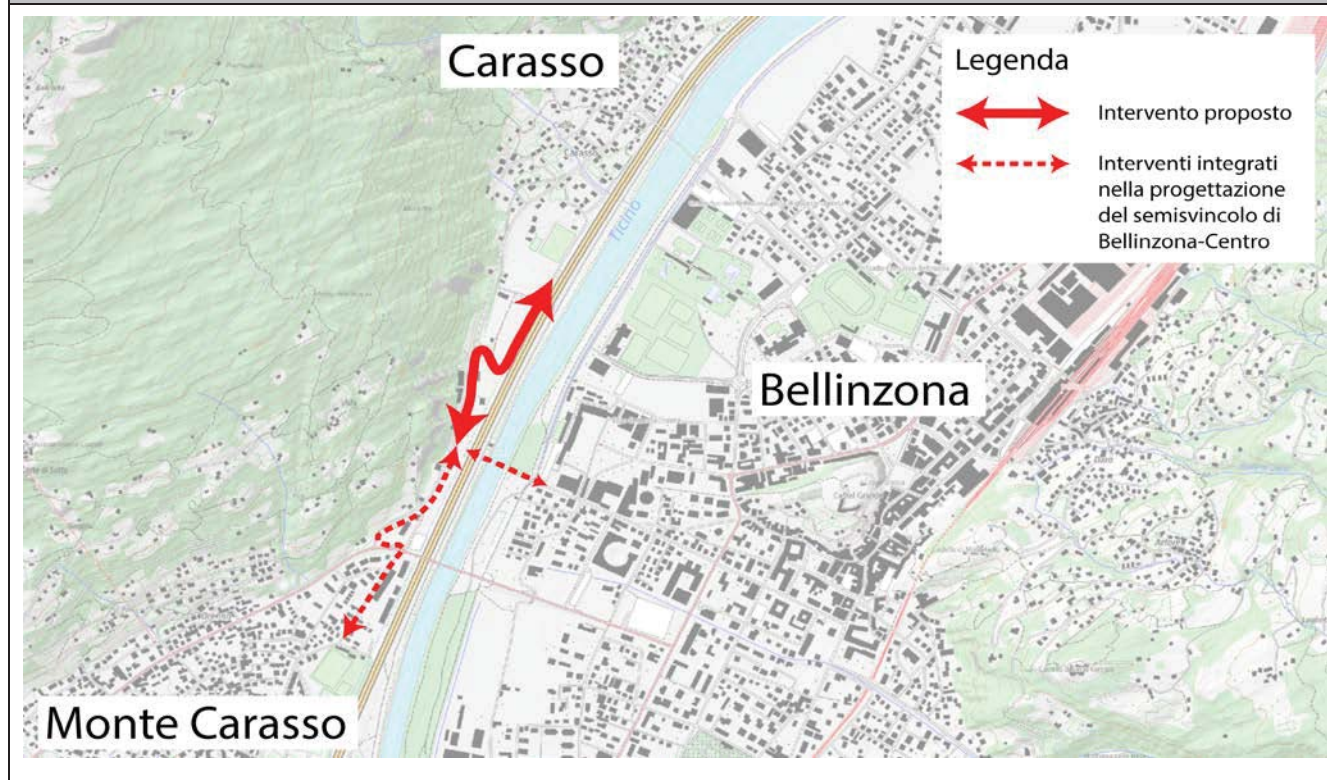
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

 Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Carasso - Monte Carasso		Codice ARE: 5002.2.008	Codice PA: ML 2.4.2
Pacchetto di misure	...		
Correlazione con altre misure	P 1.3		
Rapporto con PA 2	Ripresa ML 2.4.2 (PAB 2)		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comuni di Bellinzona e Monte Carasso		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2024 Entrata in servizio: 2026	Comuni di Bellinzona e Monte Carasso	
Priorità	B		
Grado di avanzamento	X 1		

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 240'000
Ente finanziatore	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	X Cantone
	X Agglomerato (CRTB)
	Comune
	Terzi

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
Grazie alla nuova passerella sul prolungamento di Via Raggi (passerella Bellinzona-Monte Carasso), rispettivamente al nuovo ponte su Via al Ticino (Giubiasco-Sementina), i collegamenti tra Bellinzona e la sponda destra del Ticino migliorano sensibilmente. Con la realizzazione della futura passerella “ex Torretta”, la misura permette di completare in modo adeguato, funzionale ed attrattivo la rete di mobilità lenta sul lato Nord del fiume Ticino, e meglio tra Carasso e Monte Carasso, come pure verso il centro di Bellinzona.	
Opportunità per l'agglomerato	
Le condizioni per la mobilità lenta verso Carasso (e Monte Carasso) da/per il centro di Bellinzona migliorano sensibilmente. La misura è stata presentata nel PAB 2, con priorità B. Nel PAB 3 la misura è riproposta in priorità B.	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto - la raggiungibilità e l'accessibilità tra Carasso e Monte Carasso migliorano sensibilmente, promuovendo lo sviluppo di una rete di collegamenti densa e continua; - la durata, ma soprattutto l'attrattività degli spostamenti utilitari effettuati a piedi o in bicicletta, migliorano sensibilmente (maggiore attrattività). La nuova sistemazione induce quindi più utenti ad usufruire di tale percorso per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola e per lo svago, rispetto alla situazione attuale; - con la realizzazione della passerella “ex Torretta”, complementare alla presente misura (prevista nell'ambito del progetto del semisvincolo Bellinzona-Centro), l'effetto cesura marcato dal fiume Ticino diminuisce.	Effetto: significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti - la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate al traffico pedonale e ciclistico.	Effetto: sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico - la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la realizzazione di un percorso separato dal traffico veicolare.	Effetto: significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse - la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali.	Effetto: sufficiente
Fattibilità	
La fattibilità del completamento della rete con la passerella “Ex Torretta” deve essere coordinata con la realizzazione del semi-svincolo di Bellinzona ed il progetto dei nuovi magazzini comunali / ecocentro / pompieri di Bellinzona (progetto MEP). In attesa esito consultazione DC / Comune di Bellinzona Costi indicati: scaturiti dal PAB 2, misura ML 2.4.2, scheda ML 2.4 (dicembre 2011)	

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore

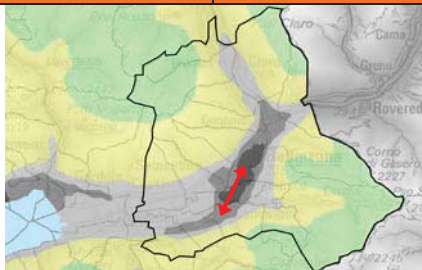
La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M4 Agglomerato del Bellinzonese e M10 Mobilità lenta.
--

Necessità di aggiornamento del PD
--

La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.
--

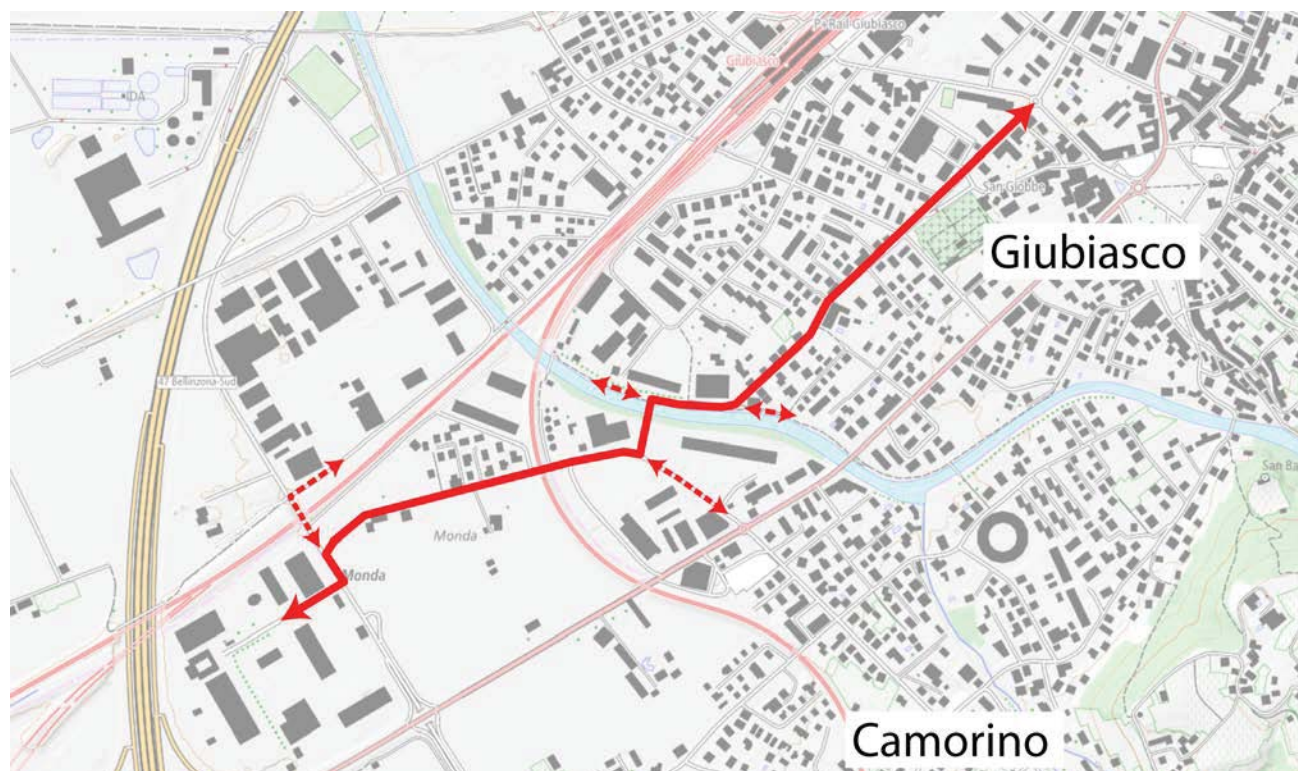
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima
--

Spiegazioni e approfondimenti

 Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Camorino - Giubiasco (1)		Codice ARE: 5002.2.009	Codice PA: ML 2.5.1
Pacchetto di misure	...		
Correlazione con altre misure	P 3		
Rapporto con PA 2	Ripresa ML 2.5.1 (PAB 2)		
Ente responsabile	Comune di Giubiasco		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2020	Comuni di: Giubiasco e Camorino	
Priorità	A		
Grado di avanzamento	1 X 2		

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 1'170'000
Ente finanziatore	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	Cantone
	Agglomerato (CRTB)
	X Comune
	Terzi

Rappresentazione cartografica



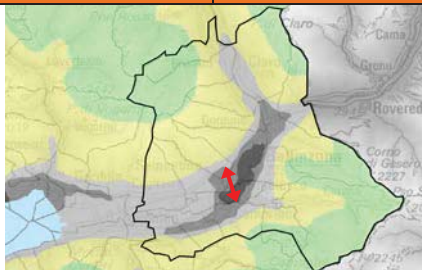
Descrizione della misura	
Descrizione	
Miglioramento dell'accessibilità per la mobilità lenta (estensione della rete) tra il centro di Giubiasco ed i comparti produttivi (artigianali/industriali/servizi) di Giubiasco e Camorino. Il tracciato di progetto consente di collegare in modo sicuro e attrattivo il centro di Giubiasco con la sede della Polizia cantonale. Tale percorso necessita la realizzazione di diversi interventi, fra cui: - un attraversamento ciclo-pedonale su Via Ala Munda (nei pressi delle fermate bus esistenti "Camorino, Ufficio Circolazione"), con un adeguamento della larghezza del marciapiede a 2.50 metri. Tale allargamento si estenderà fino al sottopasso della ferrovia, garantendo un percorso ciclo-pedonale completo verso nord (misura ML 2.5.2). - la misura prevede inoltre la realizzazione di una nuova passerella ciclo-pedonale sul fiume Morobbia, a est del cementificio Holcim di Giubiasco (calibro 3.00 metri). La passerella permette di collegare Via Ressiga con Via Campagna, rispettivamente la sponda destra con la sponda sinistra del fiume Morobbia. Tale passerella arricchisce di fatto la connettività e la permeabilità del comparto artigianale-industriale situato a cavallo dei Comuni di Camorino e Giubiasco riducendo l'effetto cesura del fiume Morobbia (un'altra passerella, a est del cementificio, realizzata nel 1999, permette già di attraversare il fiume Morobbia, sebbene prevalentemente attrattiva per la mobilità pedonale: calibro 1.90 metri). Tale misura accresce il potenziale di utenti che si sposterebbero a piedi o in bicicletta, sia per gli spostamenti utilitari (casa-lavoro), sia per lo svago.	
Opportunità per l'agglomerato	
Via Monte Ceneri a Camorino / Giubiasco è una strada con un elevato carico veicolare. Considerato che nell'ambito della velocizzazione dei bus l'inserimento di un percorso ciclabile su questa tratta risulta non proponibile, si prevede di realizzare un nuovo itinerario lungo il fiume Morobbia onde collegare adeguatamente le zone produttive ubicate ai margini della linea ferroviaria. La misura è stata presentata nel PAB 2, con priorità B. Nel PAB 3 la misura è stata rielaborata e posta in priorità A.	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- la raggiungibilità e l'accessibilità tra Camorino e Giubiasco migliorano sensibilmente, promuovendo lo sviluppo di una rete di collegamenti densa e continua; - con la presente misura si migliora la sicurezza lungo il percorso e si completa/estende l'attuale rete di mobilità lenta verso un settore produttivo e di servizi a elevato potenziale di utenza (spostamenti utilitari); - la durata, ma soprattutto l'attrattività degli spostamenti utilitari effettuati a piedi o in bicicletta, migliorano sensibilmente (maggiore attrattività). La nuova sistemazione induce quindi più utenti ad usufruire di tale percorso per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola e per lo svago, rispetto alla situazione attuale.	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Totale:
- la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate al traffico pedonale e ciclistico.	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Totale:
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la realizzazione di un percorso parzialmente separato dal traffico veicolare.	significativo

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Totale:
- la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente

Fattibilità
La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle “Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C”, con un grado di precisione dei costi +/- 30%.
Situazione nel Piano direttore cantonale
Conformità con il PD in vigore La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M4 Agglomerato del Bellinzonese e M10 Mobilità lenta. Necessità di aggiornamento del PD La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.

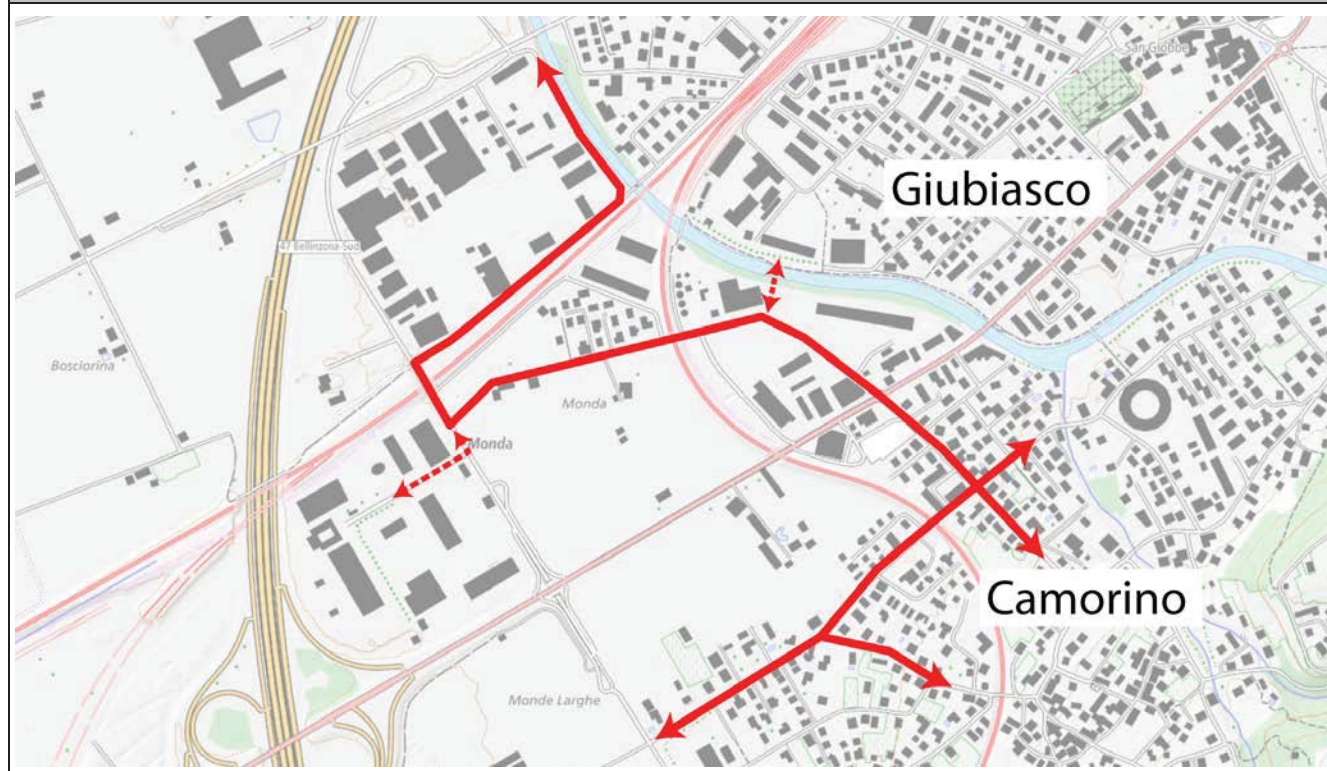
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

 Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Camorino - Giubiasco (2)		Codice ARE: 5002.2.009	Codice PA: ML 2.5.2
Pacchetto di misure	...		
Correlazione con altre misure	P 3		
Rapporto con PA 2	Ripresa ML 2.5.2 (PAB 2)		
Ente responsabile	Comune di Camorino		
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2024 Entrata in servizio: 2026	Comuni di: Camorino e Giubiasco	
Priorità	B		
Grado di avanzamento	1 X 2		

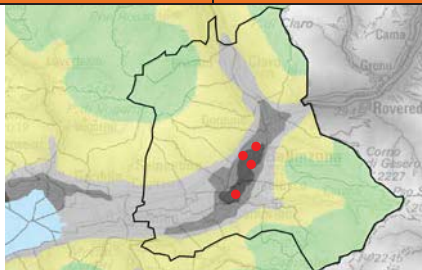
Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 500'000
Ente finanziatore	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	Cantone
	Agglomerato (CRTB)
	X Comune
	Terzi

Rappresentazione cartografica



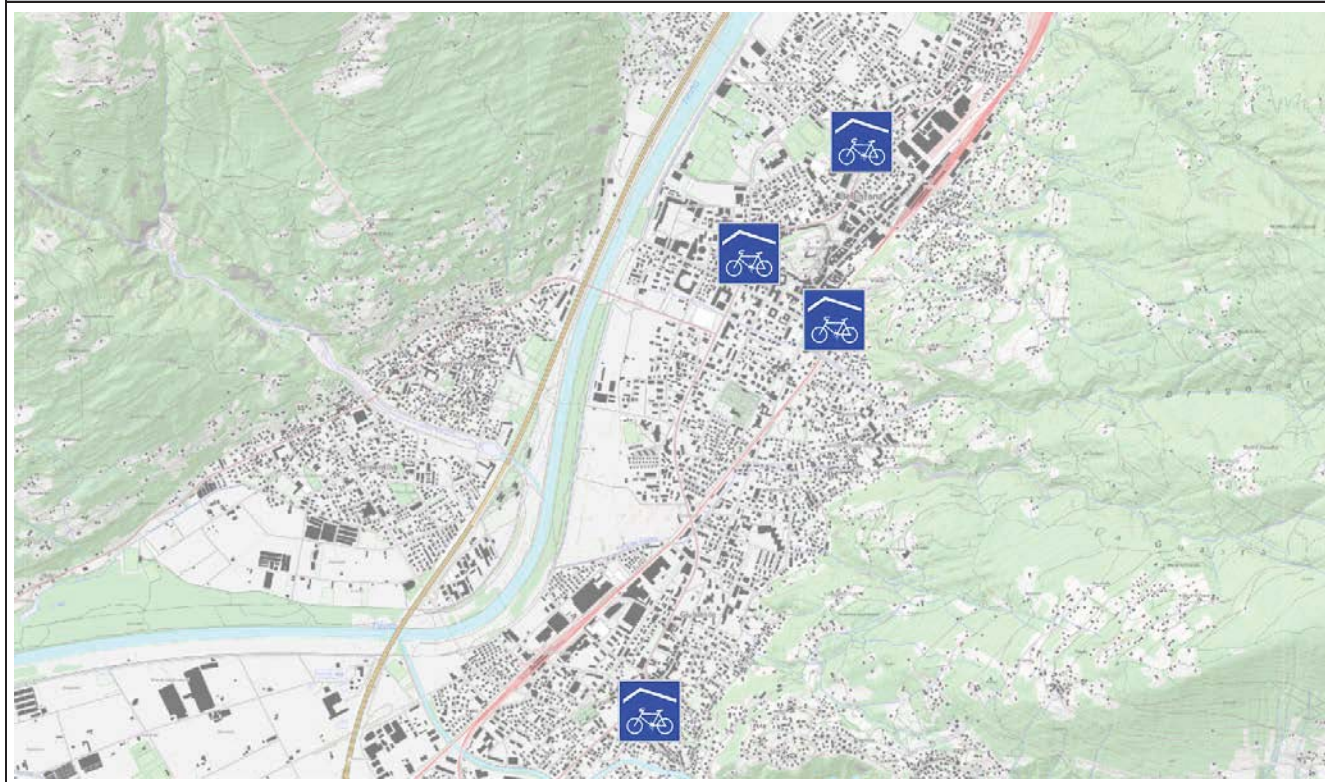
Descrizione della misura
Descrizione
La presente misura, inizialmente sviluppata nell'ambito del PAB 2 (demarcazione di corsie ciclabili lungo l'asse Via Ala Munda-Via Mondari), è risultata tecnicamente non fattibile. In alternativa, si è proceduto allo studio di fattibilità di un'alternativa: un percorso meno diretto ma tuttavia sicuro e confortevole per la mobilità lenta, che garantisce sia l'estensione della rete della mobilità lenta tra Camorino e Giubiasco sia l'allacciamento del nuovo percorso alla rete del Piano di Magadino. Il tracciato di progetto consente di collegare in modo sicuro e attrattivo la zona nord-ovest di Giubiasco con Camorino, lungo la tratta compresa tra Camorino paese (diramazioni trasversali verso Via Al Mai / Via Al Guast - Via Ala Trempa) - rotonda di Camorino (incrocio Via Monte Ceneri / Via In Busciürina) - Via Campagna - Via Ala Munda - Via Mondari - Via alle Gerre - Via Baragge - incrocio Via Baragge / Via del Piano. Tale percorso si allaccia al percorso ciclo-pedonale della misura ML 3.5.1 e alla rete di percorsi ciclabili del Piano di Magadino Tale percorso necessita la realizzazione di diversi interventi, fra cui: - il rinnovo della segnaletica orizzontale e verticale a favore della mobilità lenta, su Via al Guast e Via in Busciürina. Per garantire la massima sicurezza alla mobilità lenta nell'attraversamento della rotonda tra Via In Tirada e Via Campagna, soprattutto per i percorsi casa-scuola, la misura prevede un adeguamento dell'attuale attraversamento pedonale a ciclopedonale, in modo da garantire continuità e sicurezza al percorso; - lungo Via Campagna si prevede un rinnovo della segnaletica fino all'incrocio con Via Mondari a favore della mobilità lenta. Per proseguire in direzione nord su Via Mondari, attraversando i binari, si propone una nuova ripartizione delle corsie nei pressi del sottopasso FFS al fine di garantire 2.50 metri destinati a pedoni e ciclisti (mobilità lenta); - verso nord poi il percorso continuerà su Via alle Gerre e su Via Baragge su cui è previsto il rinnovo della segnaletica. Tale misura accresce il potenziale di utenti che si sposterebbero a piedi o in bicicletta, sia per gli spostamenti utilitari (casa-lavoro), sia per lo svago.
Opportunità per l'agglomerato
L'asse Ala Munda-Via Mondari costituisce un importante segmento di relazione trasversale del Piano di Magadino. Sebbene la misura inizialmente prevista fosse più diretta e dunque più attrattiva, è risultata non fattibile dal punto di vista tecnico. L'alternativa ritenuta, ovvero l'inserimento di un percorso ciclo-pedonale lungo un asse alternativo, nel comparto, risulta essere interessante per favorire e garantire adeguati scambi di mobilità tra i comparti insediativi e produttivi ubicati a Sud rispetto all'asse ferroviario e le zone di svago del Piano di Magadino. La misura è stata presentata nel PAB 2, con priorità B. Nel PAB 3 la misura è stata rielaborata e posta in priorità B.

Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- la raggiungibilità e l'accessibilità tra Camorino e Giubiasco migliorano sensibilmente, promuovendo lo sviluppo di una rete di collegamenti densa e continua; - con la presente misura si migliora la sicurezza lungo il percorso e si completa/estende l'attuale rete di mobilità lenta verso un settore produttivo e di servizi a elevato potenziale di utenza (spostamenti utilitari); - la durata, ma soprattutto l'attrattività degli spostamenti utilitari effettuati a piedi o in bicicletta, migliorano sensibilmente (maggiore attrattività). La nuova sistemazione induce quindi più utenti ad usufruire di tale percorso per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola e per lo svago, rispetto alla situazione attuale.	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate al traffico pedonale e ciclistico.	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la realizzazione di un percorso parzialmente separato dal traffico veicolare.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente
Fattibilità	
La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M4 Agglomerato del Bellinzonese e M10 Mobilità lenta. Necessità di aggiornamento del PD La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.	
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima	
Spiegazioni e approfondimenti	

 Promozione della mobilità combinata TP / mobilità lenta: Bike & Ride (B+R) presso le principali fermate TP su gomma, Lista A		Codice ARE: 5002.2.010	Codice PA: ML 3.1.1.1
Pacchetto di misure	...		
Correlazione con altre misure	ML 3.1.1.2 e ML 3.1.2		
Rapporto con PA 2	Ripresa ML 3.1 (PAB 2)		
Ente responsabile	Comuni di Bellinzona e Giubiasco		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2020	Comuni di Bellinzona e Giubiasco	
Priorità	A		
Grado di avanzamento	1	X	2

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 280'000
Ente finanziatore	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	X Cantone
	X Agglomerato (CRTB)
	X Comune
	Terzi

Rappresentazione grafica



Descrizione della misura

Descrizione



Nelle (principali) fermate del TP (urbano e regionale) vengono realizzate delle infrastrutture di parcheggi per cicli (B+R: *Bike and Ride*), onde favorire l'interscambio tra bici-bus / bici-treno (spostamenti utilitari). Una valida offerta di posteggi per cicli presso le fermate del TP aumenta l'attrattiva sia l'utilizzo del traffico lento che del trasporto pubblico. Grazie a infrastrutture di parcheggio che garantiscono sicurezza, l'ultimo km effettuato con la bicicletta è reso fattibile e invitante. Tale misura ha potenzialmente successo sul fondovalle: nelle aree pianeggianti o con leggere pendenze.

La presente misura è applicabile alle seguenti fermate TP, individuate per la prima fase (lista A):

- Bellinzona, Piazza Mesolcina
- Bellinzona, Piazza Indipendenza
- Bellinzona, Piazza Orico
- Giubiasco, Piazza Grande

Opportunità per l'agglomerato

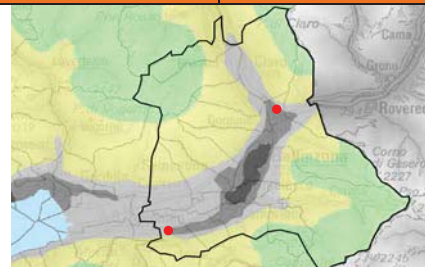
La possibilità di parcheggiare le biciclette presso le fermate bus promuove l'utilizzo combinato di biciclette e mezzi pubblici, ottenendo un segmento nuovo di clientela per il TP. Questo tipo di intermodalità è una valida alternativa all'auto privata, perché consente di coprire tragitti medio-lunghi. Parcheggi per biciclette di qualità, sicuri e facilmente accessibili, agevolano la mobilità di chi non possiede un'auto e vive a una distanza superiore ai 400 metri dalla fermata. La maggior parte dei passeggeri è disposta a percorrere un tragitto di 10 minuti per raggiungere la fermata del bus. Un pedone in 10 minuti percorre ca. 800 metri (velocità media di 5 km/h); nello stesso tempo un ciclista percorre ca. 3.3 km (velocità media di 20 km/h). Il bacino di utenza delle fermate può quindi aumentare fino a 10-15 volte di più (ca. 35 km² invece di soli 2 km²) rispetto alla mobilità pedonale.

Il bus è il mezzo principale in termini di trasporto pubblico, in particolare dopo la messa in esercizio del potenziamento del servizio TP urbano nel Bellinzonese (dicembre 2014). Una valida offerta di posteggi per cicli presso le fermate TP aumenta sia gli spostamenti sia l'utenza della mobilità lenta, sia l'utenza del trasporto pubblico.

La misura è stata presentata nel PAB 2, con priorità B. Nel PAB 3 la misura è riproposta in due fasi, lista A (misure ML 3.1.1.1 e ML 3.1.1.2) e lista B (ML 3.1.2). La presente scheda è relativa alla misura ML 3.1.1.1.

Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- la rete di mobilità lenta assume un ruolo importante per gli spostamenti utilitari, quale primo/ultimo segmento di spostamento in abbinamento al trasporto pubblico; - l'offerta di posteggi per cicli sicuri e attrattivi, distribuita sul territorio in diverse ubicazioni strategiche e facilmente raggiungibili, favorisce l'interscambio modale (bus + bicicletta, bicicletta + spostamento a piedi).	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- l'installazione di posteggi per cicli sicuri, di qualità e facilmente accessibili, presso le fermate TP, limita lo stazionamento "selvaggio" di biciclette nello spazio pubblico nei pressi di tali fermate, migliorando il decoro e l'ordine generale.	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità ciclabile, tramite la realizzazione di posteggi per cicli sicuri e protetti contro atti di vandalismo, furto, ecc.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente
Fattibilità	
Valutazione DGP tecnica (04.2016).	
In attesa esito studio preliminare di competenza dei Comuni (definizione standard, ubicazione e capacità strutture B+R).	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M4 Agglomerato del Bellinzonese e M10 Mobilità lenta.	
Necessità di aggiornamento del PD La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.	
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima	
Spiegazioni e approfondimenti	

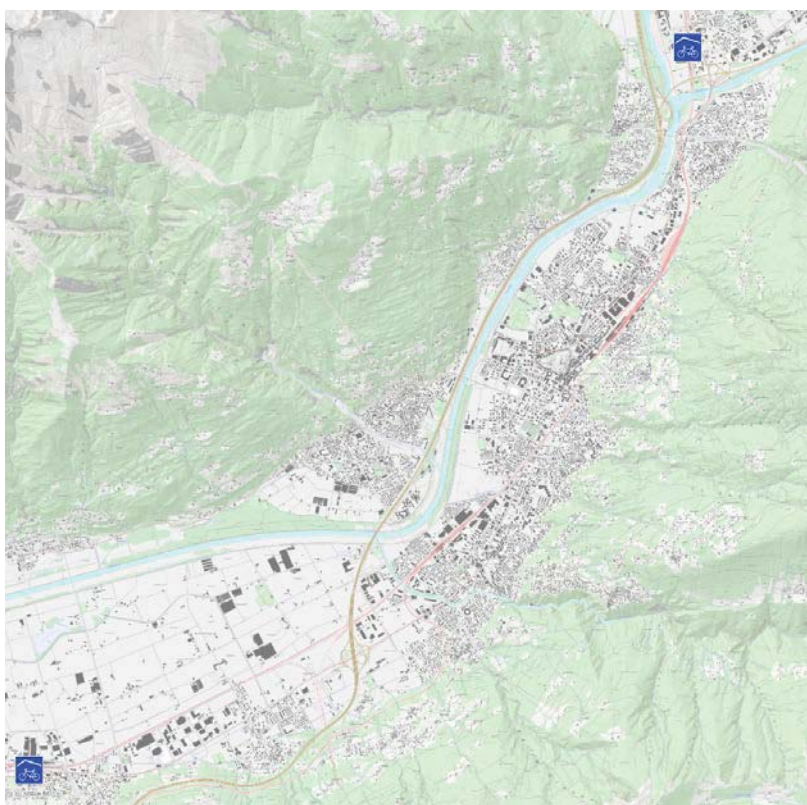
 Promozione della mobilità combinata TP / mobilità lenta: Bike & Ride (B+R) presso le fermate ferroviarie, Lista A		Codice ARE: 5002.2.010	Codice PA: ML 3.1.1.2
Pacchetto di misure	...		
Correlazione con altre misure	ML 3.1.1.1 e ML 3.1.2		
Rapporto con PA 2	Ripresa ML 3.1 (PAB 2)		
Ente responsabile	Comuni di Arbedo-Castione e Cadenazzo		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2020		
Priorità	A		
Grado di avanzamento	X	1	2



Comuni di Arbedo-Castione e Cadenazzo

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 140'000
Ente finanziatore	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	X Cantone
	X Agglomerato (CRTB)
	X Comune
	Terzi

Rappresentazione grafica



Descrizione della misura

Descrizione



Nelle (principali) fermate del TP (urbano e regionale) vengono realizzate delle infrastrutture di parcheggi per cicli (B+R: *Bike and Ride*), onde favorire l'interscambio tra bici-bus / bici-treno (spostamenti utilitari). Una valida offerta di posteggi per cicli presso le fermate del TP aumenta l'attrattiva sia l'utilizzo del traffico lento che del trasporto pubblico. Grazie a infrastrutture di parcheggio che garantiscono sicurezza, l'ultimo km effettuato con la bicicletta è reso fattibile e invitante. Tale misura ha potenzialmente successo sul fondovalle: nelle aree pianeggianti o con leggere pendenze.

La presente misura è applicabile alle seguenti fermate ferroviarie:

- Cadenazzo, fermata ferroviaria (potenziamento / riqualifica struttura esistente poco attrattiva)
- Castione-Arbedo, fermata ferroviaria (potenziamento / riqualifica struttura esistente poco attrattiva)

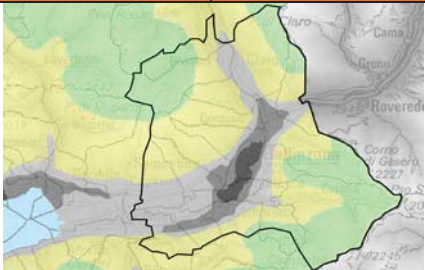
Opportunità per l'agglomerato

La possibilità di parcheggiare le biciclette presso le fermate ferroviarie promuove l'utilizzo combinato di biciclette e mezzi pubblici, ottenendo un segmento nuovo di clientela per il TP. Questo tipo di intermodalità è una valida alternativa all'auto privata, perché consente di coprire tragitti medio-lunghi. Parcheggi per biciclette di qualità, sicuri e facilmente accessibili, agevolano la mobilità di chi non possiede un'auto e vive a una distanza superiore ai 400 metri dalla fermata. La maggior parte dei passeggeri è disposta a percorrere un tragitto di 10 minuti per raggiungere la fermata del bus. Un pedone in 10 minuti percorre ca. 800 metri (velocità media di 5 km/h); nello stesso tempo un ciclista percorre ca. 3.3 km (velocità media di 20 km/h). Il bacino di utenza delle fermate può quindi aumentare fino a 10-15 volte di più (ca. 35 km² invece di soli 2 km²) rispetto alla mobilità pedonale.

Una valida offerta di posteggi per cicli presso le fermate ferroviarie aumenta sia gli spostamenti sia l'utenza della mobilità lenta, sia l'utenza del trasporto pubblico.

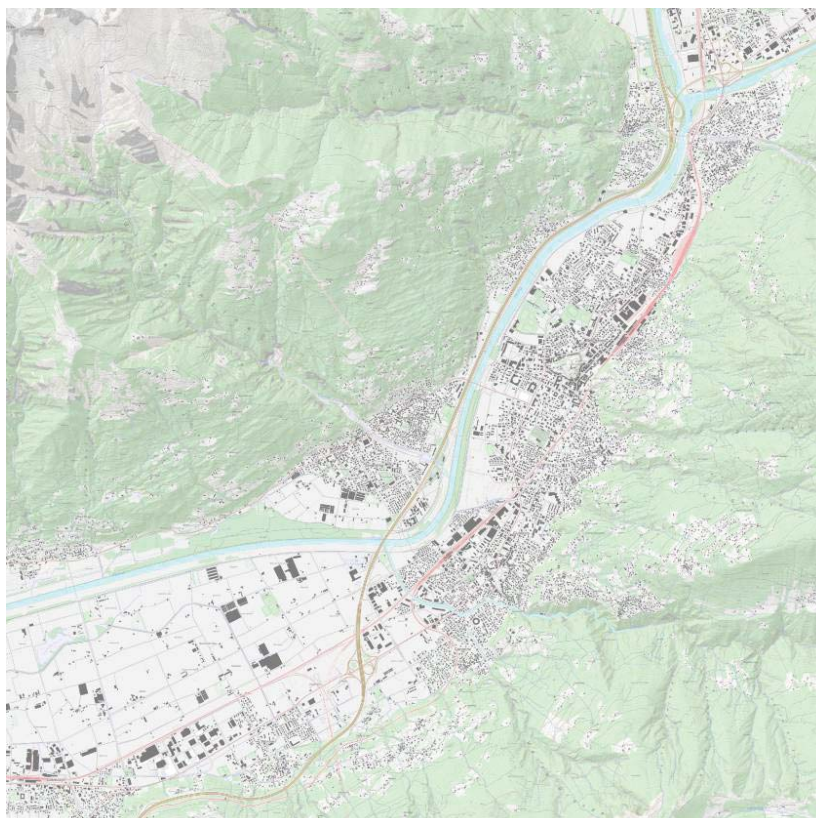
La misura è stata presentata nel PAB 2, con priorità B. Nel PAB 3 la misura è riproposta in due fasi, lista A (misure ML 3.1.1.1 e ML 3.1.1.2) e lista B (ML 3.1.2). La presente scheda è relativa alla misura ML 3.1.1.2.

Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- la rete di mobilità lenta assume un ruolo importante per gli spostamenti utilitari, quale primo/ultimo segmento di spostamento in abbinamento al trasporto pubblico; - l'offerta di posteggi per cicli sicuri e attrattivi, distribuita sul territorio in diverse ubicazioni strategiche e facilmente raggiungibili, favorisce l'interscambio modale (treno + bicicletta, bicicletta + spostamento a piedi).	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- l'installazione di posteggi per cicli sicuri, di qualità e facilmente accessibili, presso le fermate TP, limita lo stazionamento "selvaggio" di biciclette nello spazio pubblico nei pressi di tali fermate, migliorando il decoro e l'ordine generale.	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità ciclabile, tramite la realizzazione di posteggi per cicli sicuri e protetti contro atti di vandalismo, furto, ecc.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente
Fattibilità	
Valutazione DGP tecnica (04.2016). In attesa esito studio preliminare di competenza dei Comuni (definizione standard, ubicazione e capacità strutture B+R).	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M4 Agglomerato del Bellinzonese e M10 Mobilità lenta. Necessità di aggiornamento del PD La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.	
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima	
Spiegazioni e approfondimenti	

 Promozione della mobilità combinata TP / mobilità lenta: Bike & Ride (B+R) presso le principali fermate TP su gomma e attrattori, Lista B		Codice ARE: 5002.2.010	Codice PA: ML 3.1.2
Pacchetto di misure	...		
Correlazione con altre misure	ML 3.1.1.1 e ML 3.1.1.2		
Rapporto con PA 2	Ripresa ML 3.1 (PAB 2)		
Ente responsabile	Comuni interessati		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2023 Entrata in servizio: 2024	Comuni interessati	
Priorità	B		
Grado di avanzamento	X 1 2		

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 280'000
Ente finanziatore	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	X Cantone
	X Agglomerato (CRTB)
	X Comune
	Terzi

Rappresentazione grafica



Descrizione della misura

Descrizione



Nelle (principali) fermate del TP (urbano e regionale) vengono realizzate delle infrastrutture di parcheggi per cicli (B+R: *Bike and Ride*), onde favorire l'interscambio tra bici-bus / bici-treno (spostamenti utilitari). Una valida offerta di posteggi per cicli presso le fermate del TP e presso gli attrattori aumenta l'attrattiva sia l'utilizzo del traffico lento che del trasporto pubblico. Grazie a infrastrutture di parcheggio che garantiscono sicurezza, l'ultimo km effettuato con la bicicletta è reso fattibile e invitante. Tale misura ha potenzialmente successo sul fondovalle: nelle aree pianeggianti o con leggere pendenze.

La presente misura è applicabile alle seguenti fermate TP, individuate per la seconda fase (lista B):

- *Bellinzona Piazza Indipendenza (fermata TILO)*
- *altre postazioni (fermate TP e attrattori): in fase di approfondimento*

Opportunità per l'agglomerato

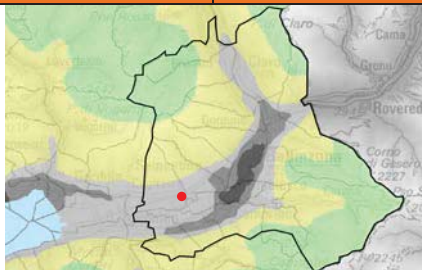
La possibilità di parcheggiare le biciclette presso le fermate bus promuove l'utilizzo combinato di biciclette e mezzi pubblici, ottenendo un segmento nuovo di clientela per il TP. Questo tipo di intermodalità è una valida alternativa all'auto privata, perché consente di coprire tragitti medio-lunghi. Parcheggi per biciclette di qualità, sicuri e facilmente accessibili, agevolano la mobilità di chi non possiede un'auto e vive a una distanza superiore ai 400 metri dalla fermata. La maggior parte dei passeggeri è disposta a percorrere un tragitto di 10 minuti per raggiungere la fermata del bus. Un pedone in 10 minuti percorre ca. 800 metri (velocità media di 5 km/h); nello stesso tempo un ciclista percorre ca. 3.3 km (velocità media di 20 km/h). Il bacino di utenza delle fermate può quindi aumentare fino a 10-15 volte di più (ca. 35 km² invece di soli 2 km²) rispetto alla mobilità pedonale.

Il bus è il mezzo principale in termini di trasporto pubblico, in particolare dopo la messa in esercizio del potenziamento del servizio TP urbano nel Bellinzonese (dicembre 2014). Una valida offerta di posteggi per cicli presso le fermate TP aumenta sia gli spostamenti sia l'utenza della mobilità lenta, sia l'utenza del trasporto pubblico. Tale misura è volta a colmare la carenza di parcheggi per biciclette presso ulteriori fermate bus rispetto a quanto proposto nella misura ML 3.1.1.1. Si tratta a tutti gli effetti della seconda fase (lista B).

Gli attrattori (ad es. zone con numerosi posti di lavoro, istituti di formazione scolastica e professionale, zone centrali dell'amministrazione, commerci, contenuti sportivi e ricreativi, contenuti culturali, aree di svago, ...) costituiscono le destinazioni principali degli spostamenti utilitari e di svago. La misura è volta a colmare la carenza di parcheggi per biciclette presso gli attrattori sprovvisti di una valida offerta.

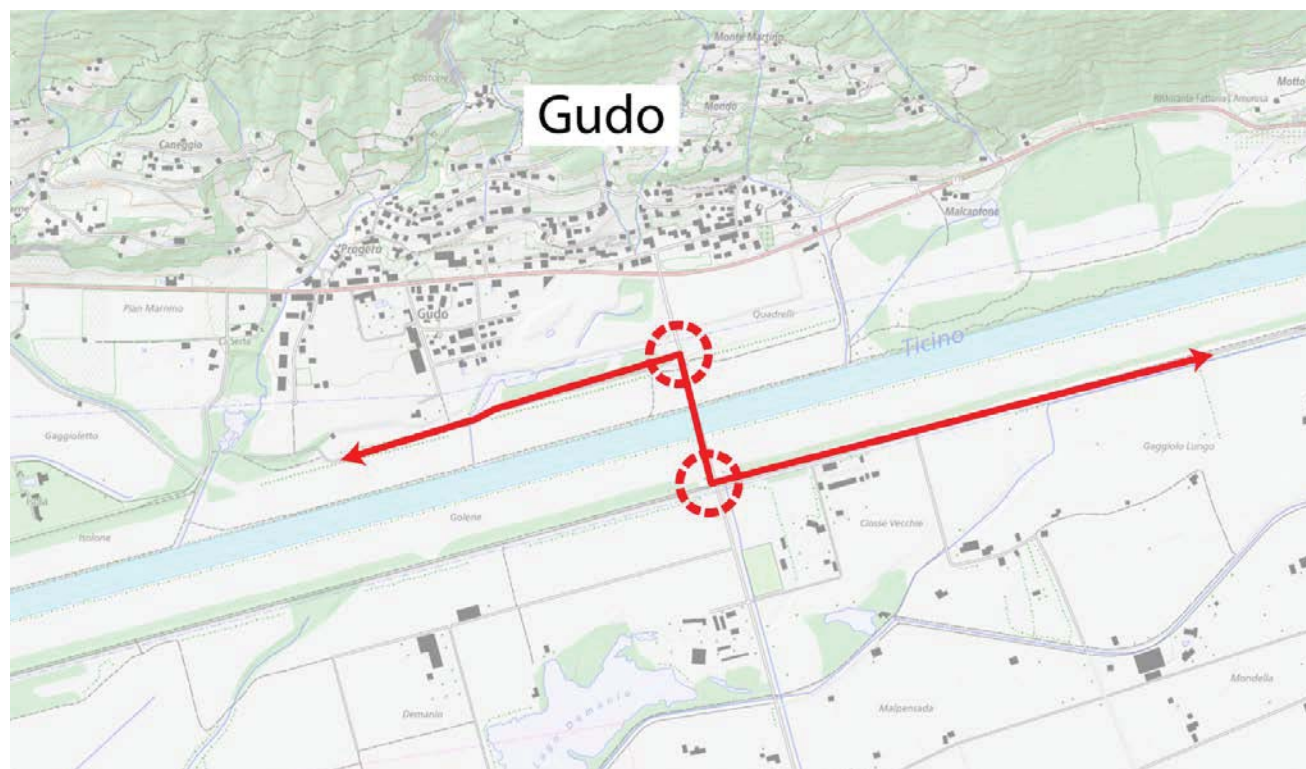
La misura è stata presentata nel PAB 2, con priorità B. Nel PAB 3 la misura è riproposta in due fasi, lista A (misure ML 3.1.1.1 e ML 3.1.1.2) e lista B (la presente misura, ML 3.1.2).

Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- la rete di mobilità lenta assume un ruolo importante per gli spostamenti utilitari, quale primo/ultimo segmento di spostamento in abbinamento al trasporto pubblico; - l'offerta di posteggi per cicli sicuri e attrattivi, distribuita sul territorio in diverse ubicazioni strategiche e facilmente raggiungibili, favorisce l'interscambio modale (treno + bicicletta, bicicletta + spostamento a piedi).	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- l'installazione di posteggi per cicli sicuri, di qualità e facilmente accessibili, presso le fermate TP, limita lo stazionamento "selvaggio" di biciclette nello spazio pubblico nei pressi di tali fermate, migliorando il decoro e l'ordine generale.	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità ciclabile, tramite la realizzazione di posteggi per cicli sicuri e protetti contro atti di vandalismo, furto, ecc.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente
Fattibilità	
Valutazione DGP tecnica (04.2016). In attesa esito studio preliminare di competenza dei Comuni (definizione standard, ubicazione e capacità strutture B+R).	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M4 Agglomerato del Bellinzonese e M10 Mobilità lenta. Necessità di aggiornamento del PD La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.	
Scadenario per l'inoltro del progetto di massima	
Spiegazioni e approfondimenti	

 Messa in sicurezza dei raccordi del percorso ciclo-pedonale interregionale C31 (ponte di Gudo)		Codice ARE: --	Codice PA: ML 4.1
Pacchetto di misure	...		
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Nuova misura PAB 3		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comune di Gudo		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2020	Comune di Gudo	
Priorità	A		
Grado di avanzamento	1	X	2

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 1'110'000
Ente finanziatore	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	X Cantone
	X Agglomerato (CRTB)
	Comune
	Terzi

Rappresentazione cartografica

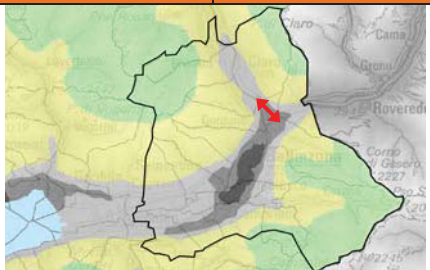


Descrizione della misura	
Descrizione	
Con la presente misura si intende migliorare la sicurezza dei raccordi dell'attuale percorso ciclabile regionale C31 (Bellinzona - Locarno - Vallemaggia) presso il ponte stradale di Gudo (Stradonino). La misura consiste nella creazione di adeguati agganci ciclabili nei due punti di raccordo del percorso regionale, segnatamente presso i "Quadrelli" a monte (innesto strada pedonale/ciclabile lungo l'argine Nord del fiume Ticino) e presso le "Ciosse Vecchie" a valle (innesto strada agricola lungo l'argine Sud del fiume Ticino).	
	
Opportunità per l'agglomerato	
Le condizioni di percorribilità e sicurezza per la mobilità lenta tra Gudo e Giubiasco, e più in generale tra Bellinzonese e Locarnese, migliorano sensibilmente.	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- la raggiungibilità e l'accessibilità tra Bellinzonese e Locarnese, in particolare tra Gudo e Giubiasco, migliorano, promuovendo lo sviluppo di una rete di collegamenti continua e sicura; - la nuova sistemazione induce quindi più utenti ad usufruire di tale percorso per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola e per lo svago, rispetto alla situazione attuale.	significativo
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la messa in sicurezza di un tratto di percorso dove si deve attraversare una strada con traffico veicolare (5'700 v/g TGM) molto frequentata negli orari di punta.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente
Fattibilità	
La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.	

Situazione nel Piano direttore cantonale
Conformità con il PD in vigore La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M4 Agglomerato del Bellinzonese e M10 Mobilità lenta.
Necessità di aggiornamento del PD La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.

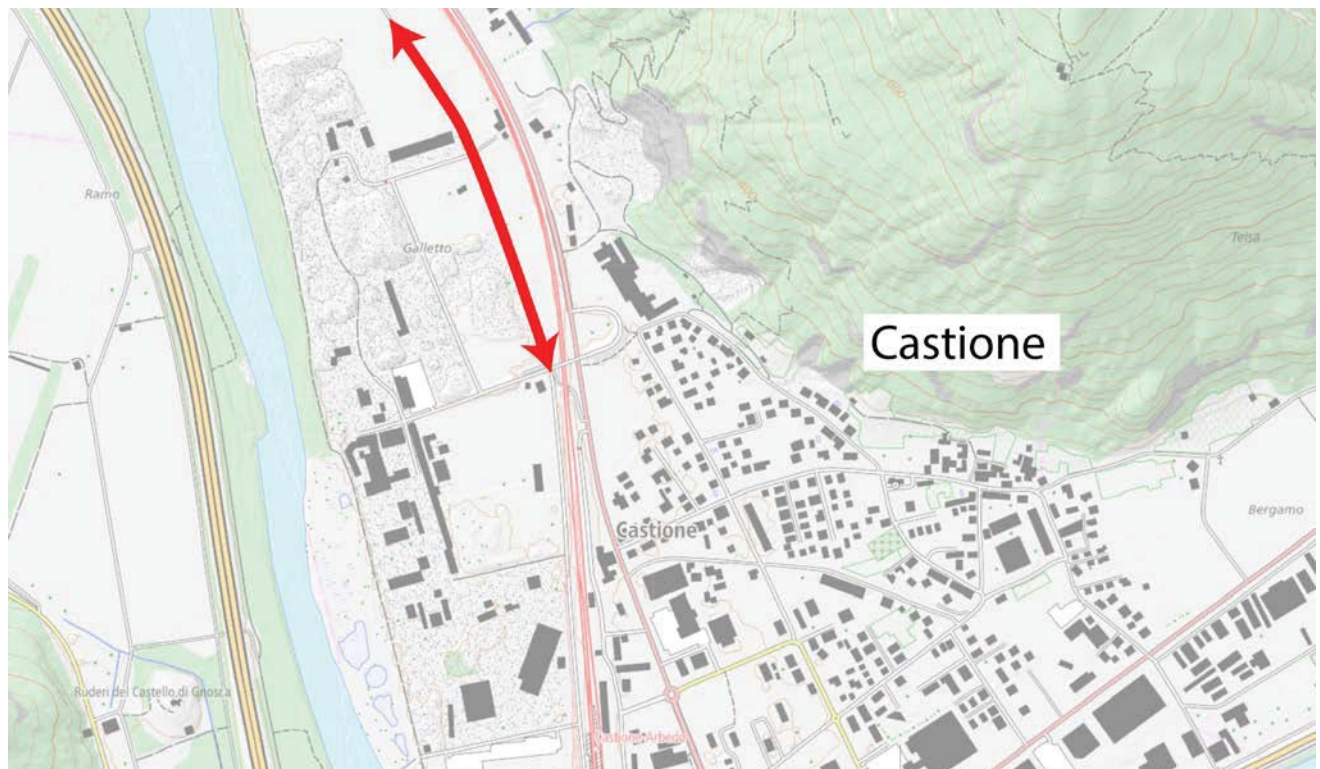
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

 Miglioramento della permeabilità ciclo-pedonale e della accessibilità al TP nei comparti delle stazioni: collegamento ciclo-pedonale tratta fermata TILO Castione-Arbedo - Via Galletto		Codice ARE: --	Codice PA: ML 4.2
Pacchetto di misure	...		
Correlazione con altre misure	I 1.3		
Rapporto con PA 2	Nuova misura PAB 3		
Ente responsabile	Comune di Arbedo-Castione		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2020	Comune di Arbedo-Castione	
Priorità	A		
Grado di avanzamento	1 X 2		

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 510'000
Ente finanziatore	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	X Cantone
	X Agglomerato (CRTB)
	Comune
	Terzi

Rappresentazione cartografica



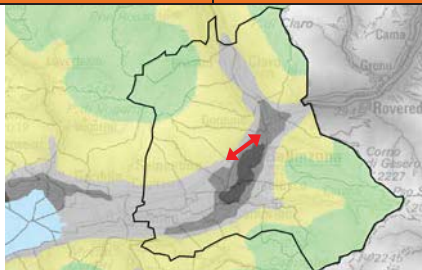
Descrizione della misura	
Descrizione	
La misura consiste nell'allargamento dell'assetto stradale attuale di Via Galletto onde mettere in sicurezza il tratto di collegamento ciclabile-pedonale da/per la fermata TILO di Castione-Arbedo.	
Opportunità per l'agglomerato	
Miglioramento dell'accesso da Nord alla fermata TILO di Castione-Arbedo: aumento dell'attrattività sia del percorso ciclabile nazionale N3 (Chiasso-Basilea) e sia dell'interscambio presso la fermata TILO per chi proviene dai paesi a nord di Castione.	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- la raggiungibilità e l'accessibilità tra la fermata TILO di Castione-Arbedo e il comparto a nord di essa migliorano sensibilmente, promuovendo lo sviluppo di una rete di collegamenti densa e continua; - con la presente misura si migliora la sicurezza lungo il percorso e si completa/estende l'attuale rete di mobilità lenta verso un settore produttivo e di servizi a elevato potenziale di utenza (spostamenti utilitari); - la durata, ma soprattutto l'attrattività degli spostamenti utilitari effettuati a piedi o in bicicletta, migliorano sensibilmente (maggiore attrattività). La nuova sistemazione induce quindi più utenti ad usufruire di tale percorso per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola e per lo svago, rispetto alla situazione attuale; - la misura permette inoltre di incrementare l'attrattività del tratto di percorso ciclabile nazionale numero 3 "Nord-Sud" tra Castione e Claro; - l'intermodalità alla fermata TILO di Castione-Arbedo tra treno + bicicletta è incoraggiata tramite questa misura.	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate al traffico pedonale e ciclistico.	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la sistemazione di un percorso parzialmente separato dal traffico veicolare.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente
Fattibilità	
La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M4 Agglomerato del Bellinzonese e M10 Mobilità lenta.	

Necessità di aggiornamento del PD

La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.

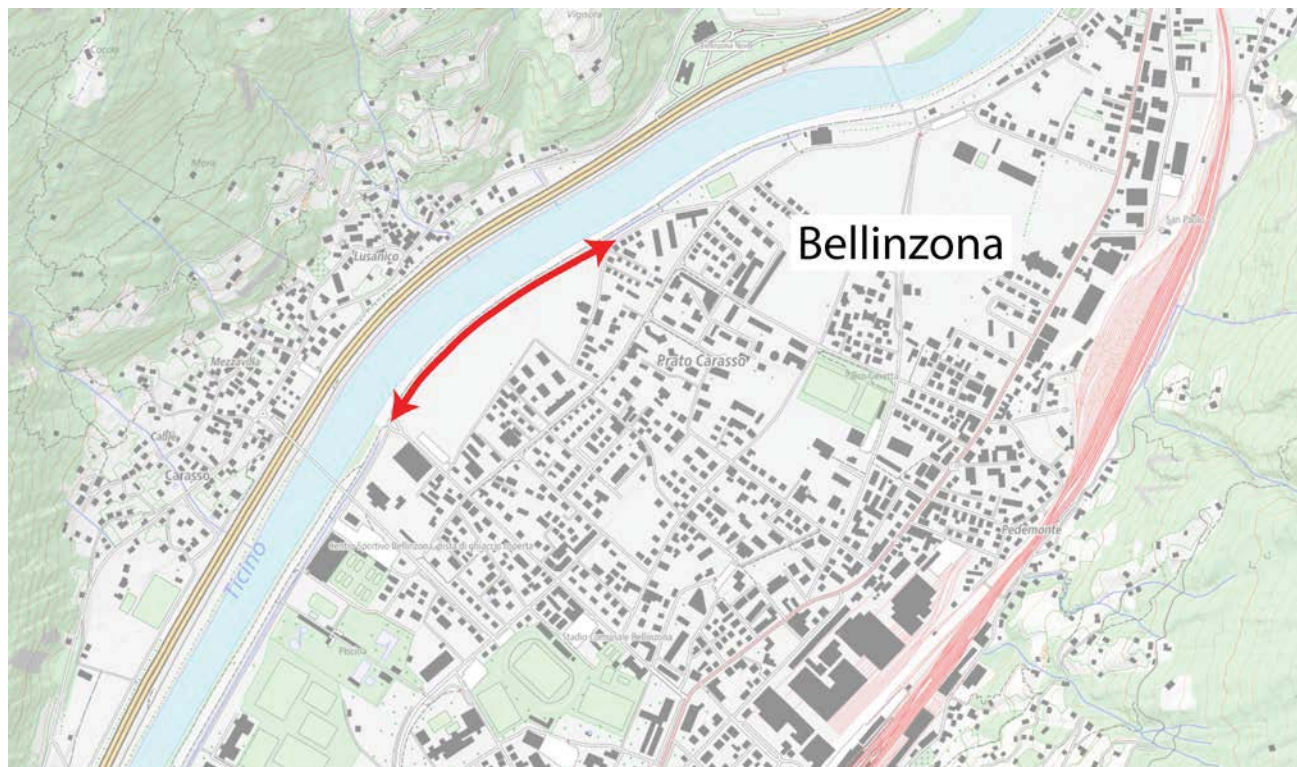
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

 Completamento e messa in sicurezza rete ciclabile: Bellinzona, Scuola Media 2 - Via G. Motta		Codice ARE: --	Codice PA: ML 4.3
Pacchetto di misure	...		
Correlazione con altre misure	P 2		
Rapporto con PA 2	Nuova misura PAB 3		
Ente responsabile	Comune di Bellinzona		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2024 Entrata in servizio: 2026		
Priorità	B	Comune di Bellinzona	
Grado di avanzamento	1 X 2		

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 350'000
Ente finanziatore	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	Cantone
	Agglomerato (CRTB)
	X Comune
	Terzi

Rappresentazione cartografica

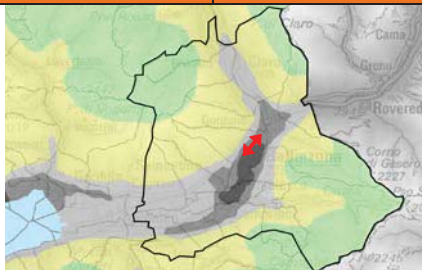


Descrizione della misura											
Descrizione											
La misura prevede la sistemazione di un tratto di percorso ciclabile ai piedi dell'argine insommergibile del fiume Ticino, ai margini dell'area urbanizzata di Bellinzona, su una lunghezza di 600 metri (segmento dettagliato: Via Greina, zona Casa anziani Greina, nel quartiere di Pratocarasso a nord di Bellinzona - Via G. Motta, piazza di giro). Tale percorso è dedicato al transito delle sole biciclette.											
Opportunità per l'agglomerato											
Tale intervento permette di rendere maggiormente attrattivo e funzionale il percorso ciclabile per gli spostamenti sia pendolari - utilitari, sia di svago, tra Bellinzona Pratocarasso e il centro di Bellinzona, in particolare quelli legati agli istituti di formazione (Scuola Media 2, liceo, scuola cantonale di commercio, ...), all'istituto per anziani (Casa anziani Greina) e allo sport/tempo libero (centro balneare, piscina coperta, pista di ghiaccio, campi sportivi, ...).											
Benefici per l'agglomerato											
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:										
- la presente misura permette di aumentare l'attrattività degli spostamenti ciclabili, sia pendolari (spostamenti utilitari) sia per il tempo libero (spostamenti di svago). La zona servita comprende numerosi contenuti formativi-culturali (istituti scolastici cantonali di valenza regionale o sovraregionale) e sportivi-ricreativi (di valenza regionale), come pure l'istituto di cura Casa anziani Greina; - con la presente misura si migliora la sicurezza lungo il percorso e si completa/estende l'attuale rete di mobilità lenta verso un settore di servizi a elevato potenziale di utenza (spostamenti utilitari); - l'attrattività degli spostamenti utilitari effettuati in bicicletta, migliorano sensibilmente. La nuova sistemazione induce quindi più utenti ad usufruire di tale percorso per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola e per lo svago, rispetto alla situazione attuale.	significativo										
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:										
- la misura permette di migliorare le superfici pubbliche riservate al traffico ciclistico.	sufficiente										
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:										
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità ciclabile, tramite la sistemazione di un percorso separato dal traffico veicolare.	significativo										
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:										
- la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente										
Fattibilità											
La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%. Valutazione costi (IVA 8.0% inclusa): <table> <tr> <td>- costi di costruzione:</td><td>CHF 200'000</td></tr> <tr> <td>- illuminazione:</td><td>CHF 65'000</td></tr> <tr> <td>- esproprio</td><td>CHF 70'000</td></tr> <tr> <td>- progetto / DL, geometra, div.</td><td>CHF 40'000</td></tr> <tr> <td>TOTALE:</td><td>CHF 375'000</td></tr> </table>		- costi di costruzione:	CHF 200'000	- illuminazione:	CHF 65'000	- esproprio	CHF 70'000	- progetto / DL, geometra, div.	CHF 40'000	TOTALE:	CHF 375'000
- costi di costruzione:	CHF 200'000										
- illuminazione:	CHF 65'000										
- esproprio	CHF 70'000										
- progetto / DL, geometra, div.	CHF 40'000										
TOTALE:	CHF 375'000										

Situazione nel Piano direttore cantonale
Conformità con il PD in vigore La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M4 Agglomerato del Bellinzonese e M10 Mobilità lenta.
Necessità di aggiornamento del PD La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

 Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: Bellinzona, Via Monte Gaggio - Via Vallone		Codice ARE: --	Codice PA: ML 4.5
Pacchetto di misure	...		
Correlazione con altre misure	I 3.1, I 3.3		
Rapporto con PA 2	Nuova misura PAB 3		
Ente responsabile	Comune di Bellinzona		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2020	Comune di Bellinzona	
Priorità	A		
Grado di avanzamento	1 X 2		

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 2'040'000
Ente finanziatore	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	Cantone
	Agglomerato (CRTB)
	X Comune
	Terzi

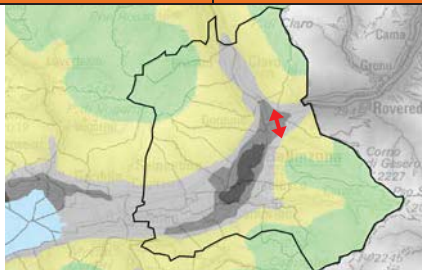
Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
La misura prevede la realizzazione di un tratto di percorso ciclabile/pedonale all'interno del quartiere di Pratocarasso a Bellinzona, tra Via Monte Gaggio (a sud) e Via Vallone (a nord).	
Opportunità per l'agglomerato	
Tale intervento permette di rendere attrattivo e funzionale un percorso ciclabile/pedonale a valenza locale per gli spostamenti pendolari tra Bellinzona-Pratocarasso e la zona dello stadio comunale. Dallo stadio è poi possibile agganciarsi alla rete ciclabile esistente, migliorando la connessione di Pratocarasso alla stazione FFS di Bellinzona e al centro cittadino.	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto - la presente misura permette di aumentare l'attrattività soprattutto degli spostamenti ciclabili pendolari (spostamenti utilitari), ma anche per il tempo libero (spostamenti di svago) tra il quartiere di Pratocarasso e la zona dello stadio comunale di Bellinzona. La zona servita comprende contenuti residenziali/misti/lavorativi e sportivi-ricreativi (di valenza comunale e regionale). Il percorso ciclabile si aggancia alla rete ciclabile esistente, in particolare alla connessione verso la stazione e il centro di Bellinzona; - con la presente misura si migliora la sicurezza lungo il percorso e si completa/estende l'attuale rete di mobilità lenta verso un settore di servizi a elevato potenziale di utenza (spostamenti utilitari); - l'attrattività degli spostamenti utilitari effettuati a piedi o in bicicletta, migliorano sensibilmente. La nuova sistemazione induce quindi più utenti ad usufruire di tale percorso per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola e per lo svago, rispetto alla situazione attuale.	Effetto: significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti - la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate al traffico pedonale e ciclistico, migliorando al contempo la fruibilità e qualità degli spazi pubblici.	Effetto: sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico - la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la sistemazione di un percorso in parte separato dal traffico veicolare.	Effetto: significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse - la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali.	Effetto: sufficiente
Fattibilità	
La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M4 Agglomerato del Bellinzonese e M10 Mobilità lenta.	
Necessità di aggiornamento del PD La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.	

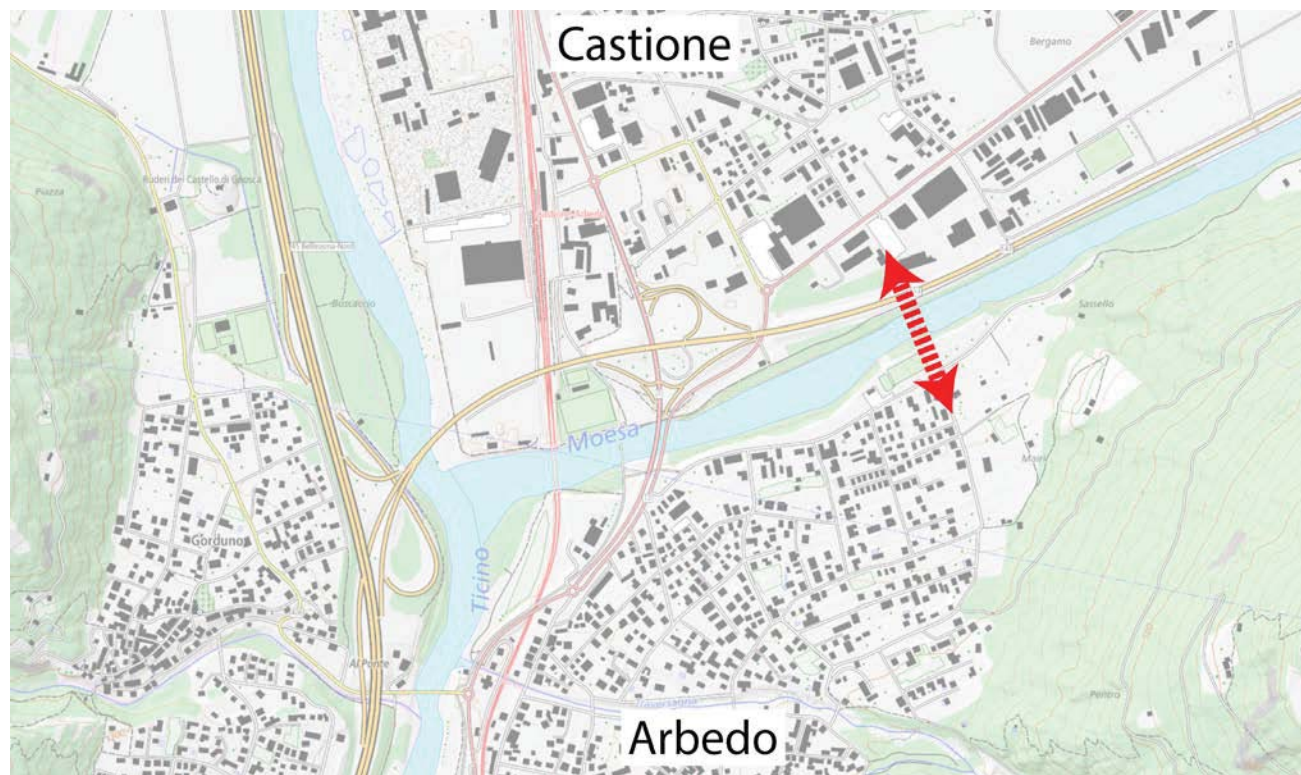
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

 Completamento e messa in sicurezza rete ciclo-pedonale: passerella ciclo-pedonale sul fiume Moesa tra Arbedo paese e Castione		Codice ARE: --	Codice PA: ML 5
Pacchetto di misure	...		
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Nuova misura PAB 3		
Ente responsabile	Comune di Arbedo-Castione		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2023 Entrata in servizio: 2026	Comune di Arbedo-Castione	
Priorità	B		
Grado di avanzamento	1 X 2		

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 1'300'000
Ente finanziatore	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	Cantone
	Agglomerato (CRTB)
	X Comune
	Terzi

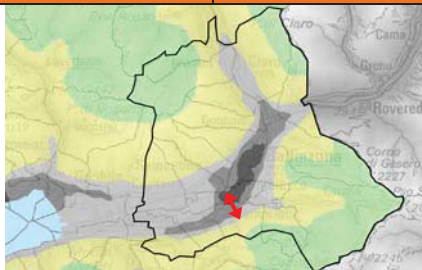
Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
Per aumentare la connettività della rete ciclabile locale, l'intervento prevede la realizzazione di una nuova passerella ciclabile/pedonale sul fiume Moesa tra Arbedo paese e Castione.	
Opportunità per l'agglomerato	
Con il miglioramento del collegamento tra Arbedo e Castione si favorisce il potenziale di utenza per gli spostamenti lenti tra Castione e Arbedo, e conseguentemente verso Lumino e il resto dell'agglomerato.	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- la raggiungibilità e l'accessibilità tra Arbedo paese e Castione migliorano sensibilmente, promuovendo lo sviluppo di una rete di collegamenti densa e continua; - la durata, ma soprattutto l'attrattività degli spostamenti utilitari effettuati a piedi o in bicicletta, migliorano sensibilmente (maggiore attrattività). La nuova passerella induce più utenti ad usufruire di tale percorso per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola e per lo svago, rispetto alla situazione attuale; - la passerella permette di aumentare l'attrattività della connessione ciclabile e pedonale tra Castione e Arbedo paese grazie all'accorciamento del tragitto ed alla linearità del nuovo tracciato, l'effetto cesura marcato dal fiume Moesa diminuisce.	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate al traffico pedonale e ciclistico, migliorando al contempo la fruibilità e qualità degli spazi pubblici.	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite la realizzazione di un percorso separato dal traffico veicolare (passerella ciclo-pedonale).	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente
Fattibilità	
La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M4 Agglomerato del Bellinzonese e M10 Mobilità lenta. Necessità di aggiornamento del PD La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.	

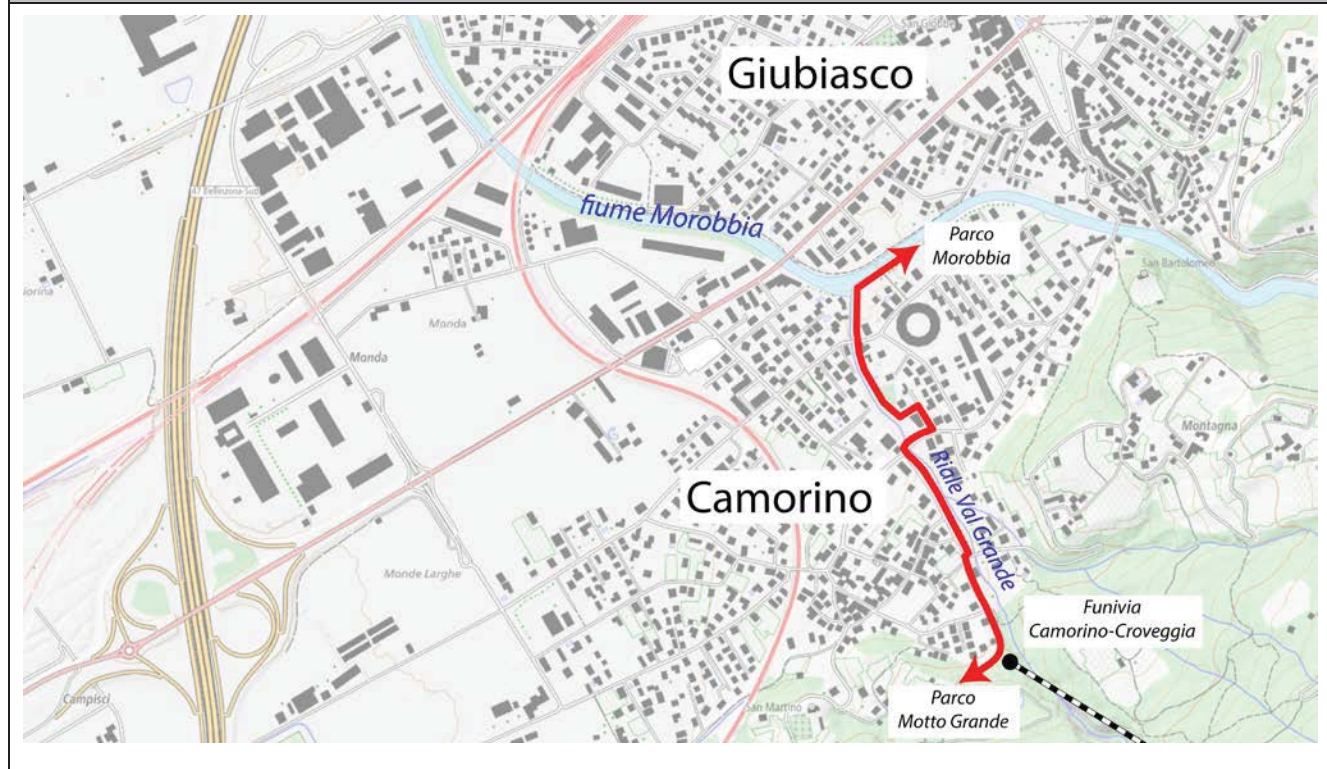
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

 Completamento rete pedonale: collegamento Camorino - Giubiasco lungo il riale Val Grande		Codice ARE: --	Codice PA: ML 6
Pacchetto di misure	...		
Correlazione con altre misure	P 3, I 10.3		
Rapporto con PA 2	Nuova misura PAB 3		
Ente responsabile	Comune di Camorino		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2023 Entrata in servizio: 2026		
Priorità	B	Comune di Camorino	
Grado di avanzamento	1 X 2		

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 570'000
Ente finanziatore	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	Cantone
	Agglomerato (CRTB)
	X Comune
	Terzi

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
Realizzazione di un collegamento pedonale lungo il riale Val Grande, tra il fiume Morobbia (allacciamento al Comune di Giubiasco) e la stazione della funivia Camorino-Croveggia un collegamento destinato sia ai collegamenti utilitari a Camorino/Giubiasco, sia allo svago di prossimità. Valutazione costi (IVA 8.0% inclusa): L'intervento si suddivide in cinque sezioni (o aree): - area A: Parco Morobbia e collegamenti pedonali CHF 200'000; - area B: dal Parco Morobbia alla sede della Scuola dell'infanzia CHF 180'000; - area C: tratto lungo la strada In Muntagna, eliminando i posteggi attuali CHF 180'000; - area D: migliore accesso alla stazione della funivia Camorino-Croveggia CHF 50'000; - area E: Parco Motto Grande (nessun costo, intervento già realizzato) TOTALE: CHF 610'000	
Opportunità per l'agglomerato	
La misura favorisce lo sviluppo della rete pedonale e dello svago di prossimità attrattiva negli abitati di Camorino e Giubiasco	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- l'accessibilità e la percorribilità per la mobilità pedonale tra Camorino e Giubiasco migliorano sensibilmente, promuovendo lo sviluppo di una rete di collegamenti densa e continua. La durata, ma soprattutto l'attrattività degli spostamenti utilitari effettuati a piedi, migliorano sensibilmente (minor durata e maggiore attrattività). La nuova sistemazione induce quindi più utenti ad usufruire di tale percorso per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola e per lo svago, rispetto alla situazione attuale.	sufficiente
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- la misura permette di aumentare le superfici pubbliche riservate al traffico pedonale, migliorando al contempo la fruibilità e qualità degli spazi pubblici.	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- la misura comporta l'aumento della sicurezza per la mobilità pedonale tramite la realizzazione di un percorso separato dal traffico veicolare.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura contribuisce alla riduzione delle emissioni ambientali.	esiguo
Fattibilità	
La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore	
La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M4 Agglomerato del Bellinzonese e M10 Mobilità lenta.	

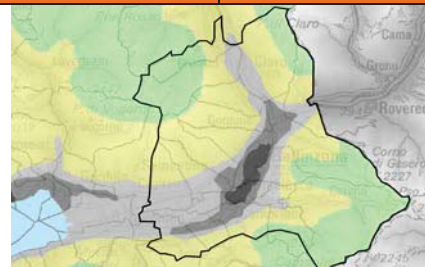
Necessità di aggiornamento del PD

La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti

 Estensione dei Piani di mobilità scolastica a tutti i Comuni dell'agglomerato		Codice ARE: --	Codice PA: ML 7
Pacchetto di misure	...		
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Nuova misura PAB 3		
Ente responsabile	Comuni interessati		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2022		
Priorità	A		
Grado di avanzamento	X	1	2



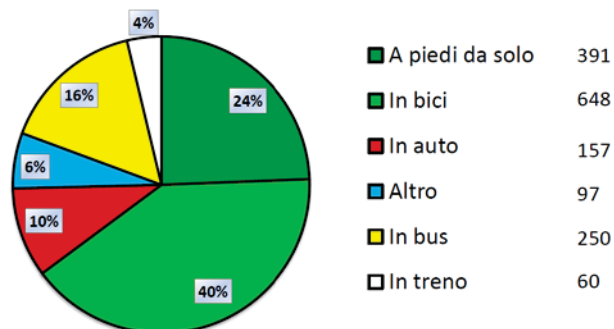
Comuni di: Arbedo-Castione, Cadenazzo, Claro, Giubiasco, Gnosca, Gorduno, Gudo, Lumino, Monte Carasso, Pianezzo, Preonzo, Sementina, S. Antonio e Moleno

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF ---*
Ente finanziatore	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	Cantone
	Agglomerato (CRTB)
	X Comuni
	X Terzi (DECS, fondo Swisslos / Sport-toto)

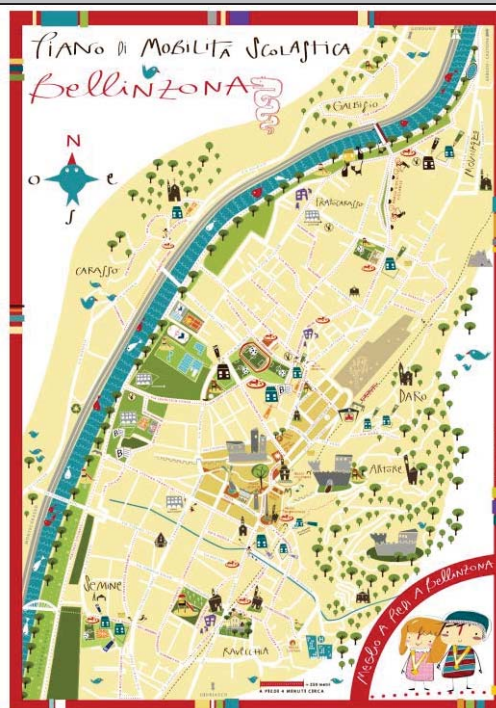
* costi variabili a seconda del Piano PMS, non cofinanziabili nel PA.

Rappresentazione grafica

Se potessi scegliere, come ti recherei a scuola?



Estratto dati del sondaggio PMS di Bellinzona
(fonte: Comune di Bellinzona,
elaborazione dati: SUPSI - IST, 2011)



Piano di mobilità scolastica del Comune di Bellinzona
(fonte: studio grafico Officina 103, Bellinzona, 2012)

Descrizione della misura	
Descrizione	
La scheda prevede l'estensione dei Piani di mobilità scolastica (PMS) a tutti i Comuni dell'agglomerato, favorendo una "messa in rete" di tali strumenti, incrementando l'attrattività e la sicurezza degli spostamenti casa-scuola. La scheda è destinata inoltre a raccogliere e riassumere tutte le riflessioni alla base dello sviluppo dei Piani di mobilità scolastica (PMS) già realizzati (o in fase di studio / progettazione) da parte di alcuni Comuni dell'agglomerato. Attualmente (stato: ottobre 2016) i Comuni dell'agglomerato che già dispongono - o sono in procinto di realizzare - un PMS (Piano di mobilità scolastica) sono, in ordine alfabetico: - Bellinzona - Camorino - S. Antonino I Comuni delle fasce centrali, suburbane e periurbane dove <u>non</u> vi è ancora un PMS sono, in ordine alfabetico: - Arbedo-Castione - Cadenazzo - Claro - Giubasco - Gnosca - Gorduno - Gudo - Lumino - Monte Carasso - Pianezzo - Preonzo - Sementina - Comuni delle Valli (retroterra): Pianezzo, S. Antonio, Moleno	
Opportunità per l'agglomerato	
La misura rappresenta un'opportunità per i Comuni dell'agglomerato in quanto permette di dar maggiore visibilità all'allestimento di PMS.	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto - la misura facilita la messa in rete e lo scambio di esperienze nell'ambito della realizzazione di Piani di mobilità scolastica (PMS) a livello di agglomerato; - lo sviluppo di strumenti quali i PMS nei Comuni dell'agglomerato tende a incrementare l'attrattività degli spostamenti utilitari effettuati a piedi o in bicicletta per gli allievi / studenti dei vari Istituti scolastici presenti sul territorio; - la promozione di PMS promuove dunque la mobilità lenta nell'agglomerato, poiché si tratta di mettere in sicurezza dei percorsi utilitari "a prova di bambino", dunque indicati per tutte le fasce di età.	Effetto: significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti - la creazione di una rete di mobilità lenta adeguata agli spostamenti utilitari degli allievi (percorso casa-scuola) favorisce una maggiore fruibilità degli spazi pubblici da parte di tutta la popolazione, incentivando anche la riqualifica di tali spazi.	Effetto: sufficiente

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- la misura comporta un importante aumento della sicurezza per la mobilità pedonale e ciclabile, tramite l'implementazione di percorsi casa-scuola adeguati e misure di messa in sicurezza.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura comporta una riduzione delle emissioni ambientali.	sufficiente
Fattibilità	
La fattibilità è data.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore La misura è conforme agli indirizzi delle schede R/M4 Agglomerato del Bellinzonese e M10 Mobilità lenta.	
Necessità di aggiornamento del PD La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.	
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima	
Spiegazioni e approfondimenti	

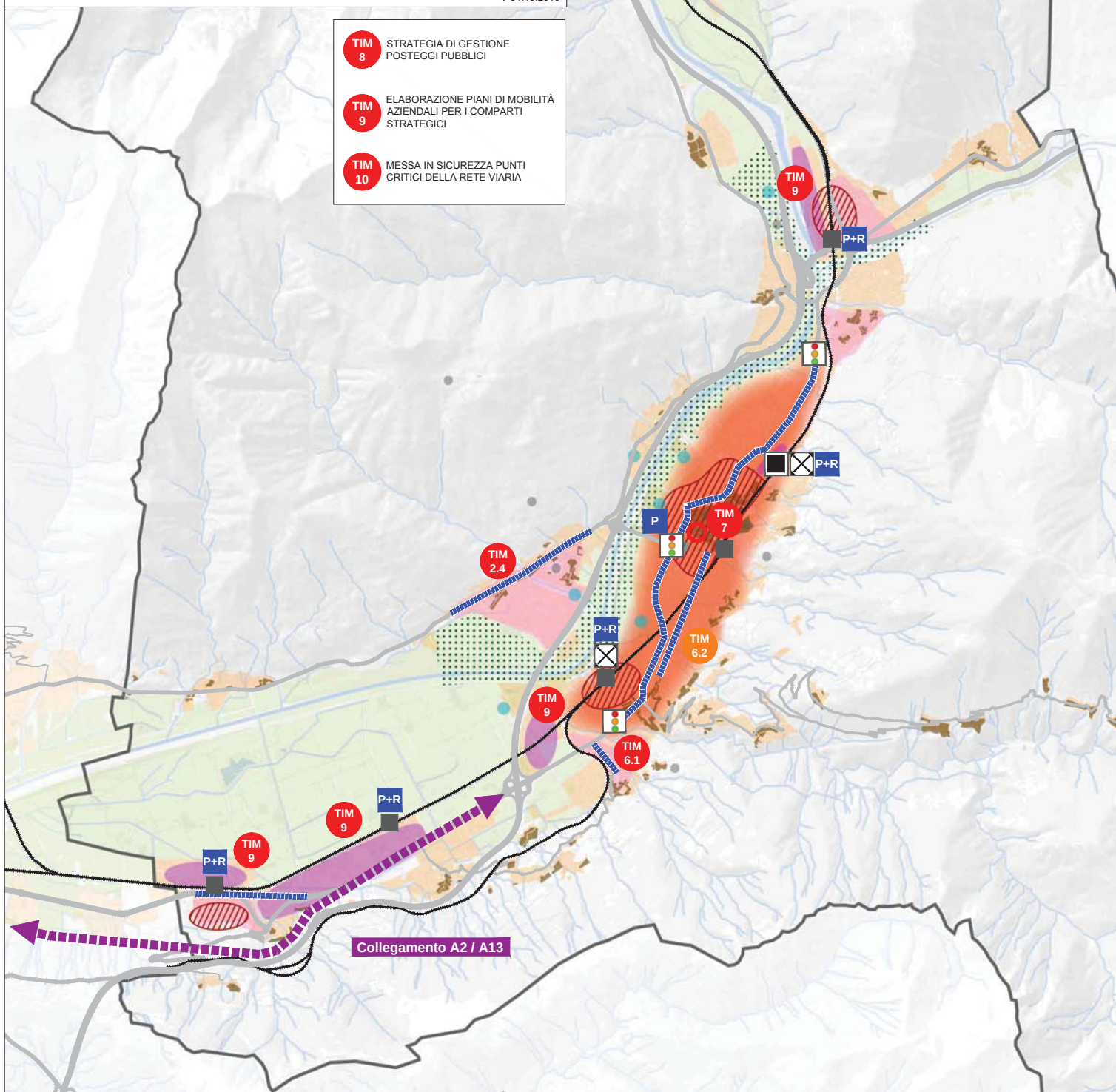
SCHEDE MISURE PER IL TRAFFICO INDIVIDUALE MOTORIZZATO (TIM)

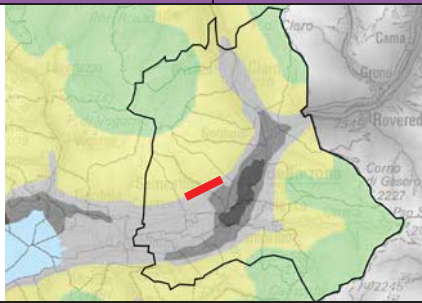
PAB 3 misure TIM di lista A e B

- PERIMETRO PAB
- NUCLEI TRADIZIONALI
- AREE EDIFICABILI ESTENSIVE
- AREE EDIFICABILI SEMI-INTENSIVE
- AREE EDIFICABILI INTENSIVE
- COMPARTI STAZIONI E FERMATE FFS/TILO
- AREE LAVORATIVE INTENSIVE
- SPAZI VERDI DEL FONDOVALLE
- PARCO FLUVIALE
- RETE STRADALE PRINCIPALE (ESISTENTE)
- RETE STRADALE SECONDARIA (ESISTENTE)
- COLLEGAMENTO A2/A13 (PROGETTO)
- EMERGENZE CULTURALI
- POLI CON FUNZIONI PUBBLICHE REGIONALI
- TP. RETE SISTEMA FERROVIARIO REGIONALE
- NODO IMPORTANTE DEL TP
- STAZIONE / FERMATA FERROVIARIA
- NODO INTERMODALE
- P+R PARK & RIDE
- P POSTEGGIO DI ATTESTAMENTO
- DOSAGGIO DEL TRAFFICO (FILTRO)
- MISURE TIM PIANIFICATE (PAB 3 - LISTA A)
- RIQUALIFICA ASSI URBANI
- MISURE TIM PIANIFICATE (PAB 3 - LISTA B)

STUDIO D'INGEGNERIA FRANCESCO ALLIEVI
V 04.10.2016

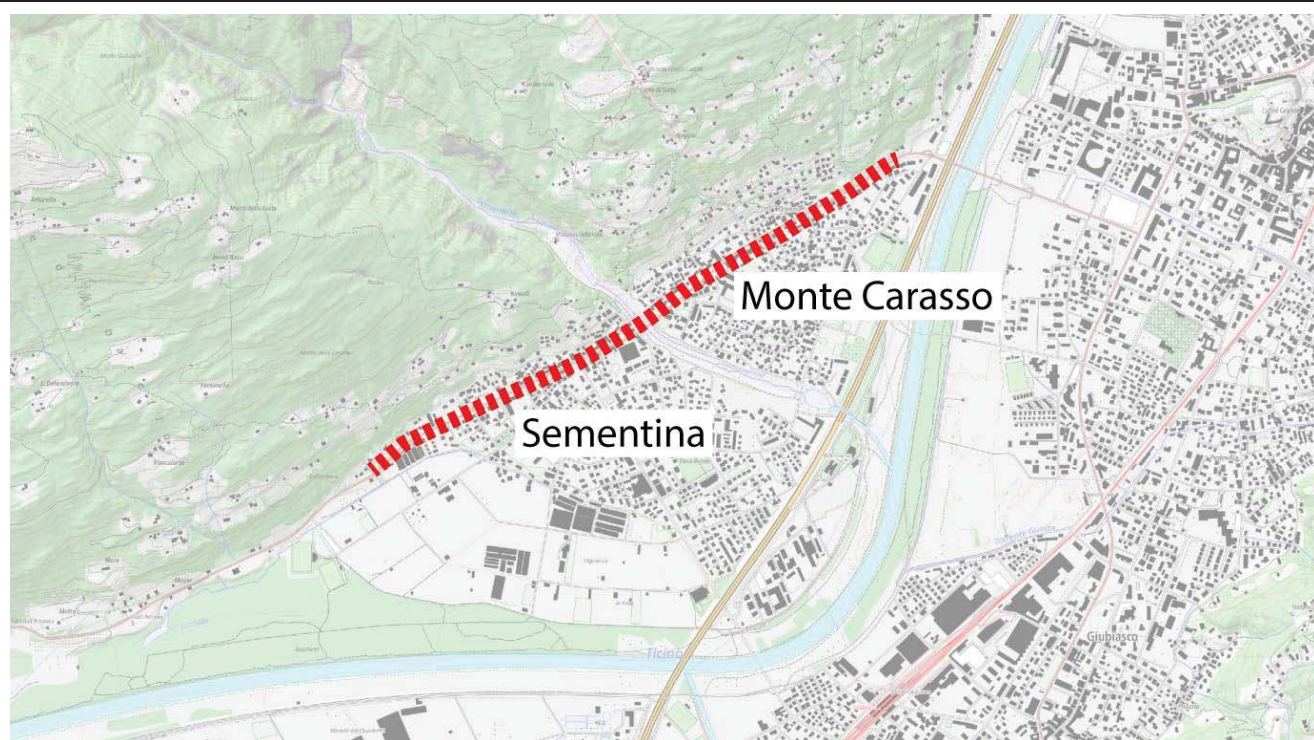
- TIM 8** STRATEGIA DI GESTIONE POSTEGGI PUBBLICI
- TIM 9** ELABORAZIONE PIANI DI MOBILITÀ AZIENDALI PER I COMPARTI STRATEGICI
- TIM 10** MESSA IN SICUREZZA PUNTI CRITICI DELLA RETE VIARIA



 Riqualifica multimodale dell'asse urbano di El Stradún, Monte Carasso - Via Locarno, Sementina		Codice ARE: 5002.2.022	Codice PA: TIM 2.4
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	I 6.1		
Rapporto con PA 2	Ripresa TIM 2.4 (PAB 2)		
Ente responsabile	Comuni di Monte Carasso e Sementina		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2020 Entrata in servizio: 2022	Comuni di: Monte Carasso e Sementina	
Priorità	A		
Grado di avanzamento	1	X	2

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 6'070'000
Ente finanziatore	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	X Cantone
	X Agglomerato (CRTB)
	X Comune
	Terzi

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
Riqualifica dell'asse urbano quale elemento strutturante del tessuto edificato e recupero dello spazio stradale come spazio pubblico condiviso e di identificazione, luogo per gestire non solo il traffico individuale motorizzato, ma anche e soprattutto la permeabilità della mobilità lenta e la fluidità del trasporto pubblico. La misura permette di identificare e sviluppare le singole tratte dell'asse stradale, favorendo una sua lettura per sequenze, evidenziando le caratteristiche distinte e specifiche del contesto attraversato, come pure incentivando l'utilizzo delle riserve insediative del fronte adiacente per un uso commerciale e residenziale. Sono oggetto di tale misura i seguenti assi stradali: - El Stradún, Comune di Monte Carasso - Via Locarno, Comune di Sementina È auspicabile che gli interventi infrastrutturali sull'asse (corsie preferenziali bus, interventi ai nodi, filtri per dosaggio traffico) e gli interventi urbanistici di densificazione lungo gli assi urbani, includano anche una riqualifica di qualità degli spazi stradali e pedonali di relazione tra pubblico e privato.	
Opportunità per l'agglomerato	
Le opportunità della misura sono: - maggior sicurezza e confort per la mobilità lenta (pedoni e ciclisti) - migliore fluidità per il trasporto pubblico - creazione di uno spazio di relazione di qualità tra pubblico e privato - maggior qualità e vivibilità degli assi stradali - moderazione del traffico, gestione e contenimento dell'aumento del traffico motorizzato in relazione all'apertura del semisvincolo di A2 di Bellinzona-Centro La misura è stata presentata nel PAB 2, con priorità B. Nel PAB 3 la misura è posta in priorità A.	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- aumento delle superfici pubbliche riservate al traffico lento; - introduzione del concetto di spazio condiviso; - riduzione della lunghezza dei tratti degli assi di traffico con effetto di cesura; - moderazione del traffico, gestione e contenimento dell'aumento del traffico motorizzato in relazione all'apertura del semisvincolo di Bellinzona-Centro (autostrada A2), dunque in perfetta sintonia con quanto previsto a livello di scenario auspicato e di PA di 2a generazione.	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- valorizzazione dello spazio urbano, degli spazi liberi/verdi nelle aree di relazione tra pubblico e privato - la riqualifica urbana e la gestione del traffico dell'asse urbano Monte Carasso - Sementina, caratterizzato da un carico di traffico elevato, migliorano la vivibilità di tale asse.	significativo
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- moderazione del traffico, aumento della sicurezza degli spazi pubblici; - maggiore confort e sicurezza per la mobilità lenta.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura determina una riduzione delle emissioni foniche; - in particolare, la misura contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza, che a sua volta determina una riduzione del rumore. Ciò ha un effetto positivo sulla residenza e sulle altre attività che si affacciano sulla strada. L'abitabilità del quartiere migliora.	sufficiente

Fattibilità

La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle “Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C”, con un grado di precisione dei costi +/- 30%.

Valutazione costi globale misura TIM 2.4 (IVA 8.0% inclusa): CHF 6'550'000, suddivisibili in:

- opere infrastrutturali ML/TP:	CHF 5'050'000
- arredo e riqualifica urbana:	CHF 1'500'000

Lunghezza asse interessato dall'intervento:	2'400 ml
Superficie interessata dall'intervento:	7'300 m2
Costo unitario:	897 CHF/m2

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M4 Agglomerato del Bellinzonese.

Necessità di aggiornamento del PD

È necessario l'aggiornamento della scheda R/M4 (RI → DA e aggiungere descrizione).

Dati quantitativi

- El Stradún, Comune di Monte Carasso	TFM 2013: 14'700 v/g
- Via Locarno, Comune di Sementina	TFM 2013: 14'300 v/g

Scadenario per l'inoltro del progetto di massima

PMax a disposizione (2012 / 2016).

Spiegazioni e approfondimenti

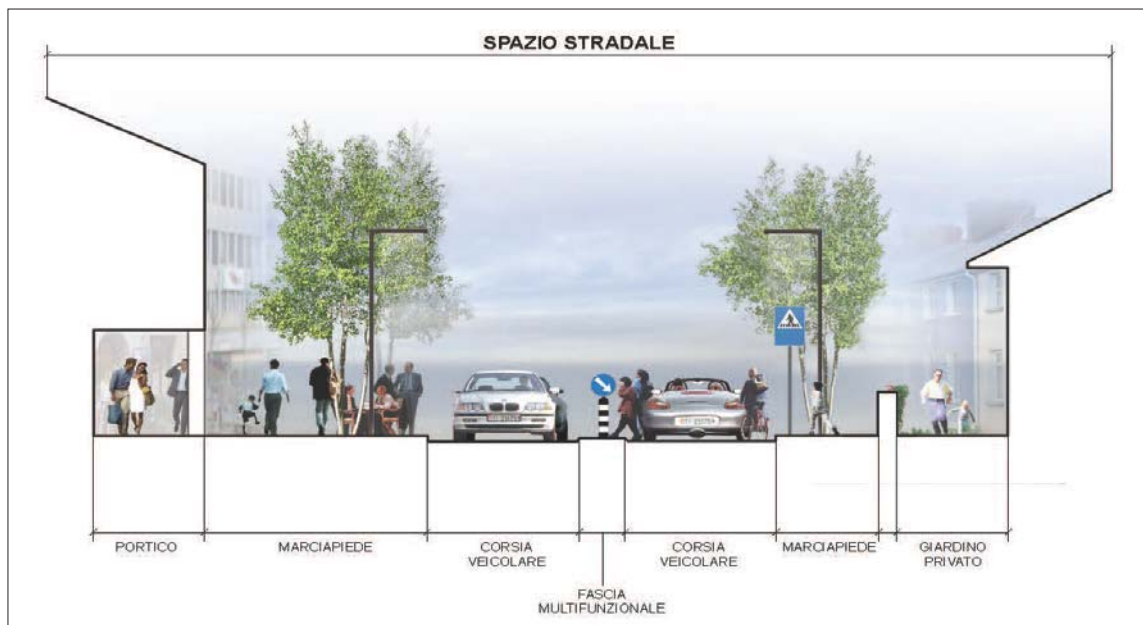
L'introduzione del concetto di “asse urbano”, quale elemento strutturante del tessuto edificato e di conduzione della mobilità, costituisce una misura fondamentale a livello di strategie dei PA3 per favorire la riqualifica dello spazio stradale ed il suo recupero come spazio pubblico condiviso e di identificazione.

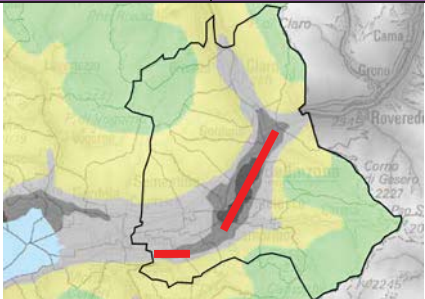
Se gli obiettivi di garantire un'elevata sicurezza e la fluidità del traffico privato e pubblico lungo le strade cantonali rimangono prioritari, con la riqualifica dell'asse urbano va data altrettanta attenzione alla cura e alla valorizzazione dell'insieme del tessuto edificato adiacente, a beneficio della vivibilità e dell'attrattività dei quartieri attraversati e del benessere di tutti gli utenti dello spazio pubblico. Tale riqualifica diventa a tutti gli effetti una forma di promozione dello sviluppo degli insediamenti, sia diretta, quale valorizzazione degli spazi pubblici, sia indiretta, in quanto può diventare il motore per il rinnovamento di interi quartieri centrali, con la restituzione, laddove è andata persa, di una valenza multifunzionale.

La concezione dello spazio stradale deve garantire e ristabilire pertanto un equilibrio tra questi interessi e bisogni. L'esercizio è pertanto finalizzato a:

- garantire e migliorare nel suo complesso la funzionalità e l'attrattività dello spazio stradale per tutte le categorie di fruitori (residenti, commercianti, passanti, ...), favorendo la vivibilità della zona abitativa, la permeabilità dello spazio pubblico e la convivenza fra i diversi utenti della strada

- garantire e migliorare la sicurezza (oggettiva e soggettiva) degli utenti, conducenti, ciclisti o pedoni
- garantire e migliorare la fluidità del traffico ed in particolare il regolare esercizio dei trasporti pubblici
- ridurre le emissioni atmosferiche e foniche, a vantaggio di una migliore qualità dell'aria e vivibilità dei quartieri adiacenti allo spazio pubblico

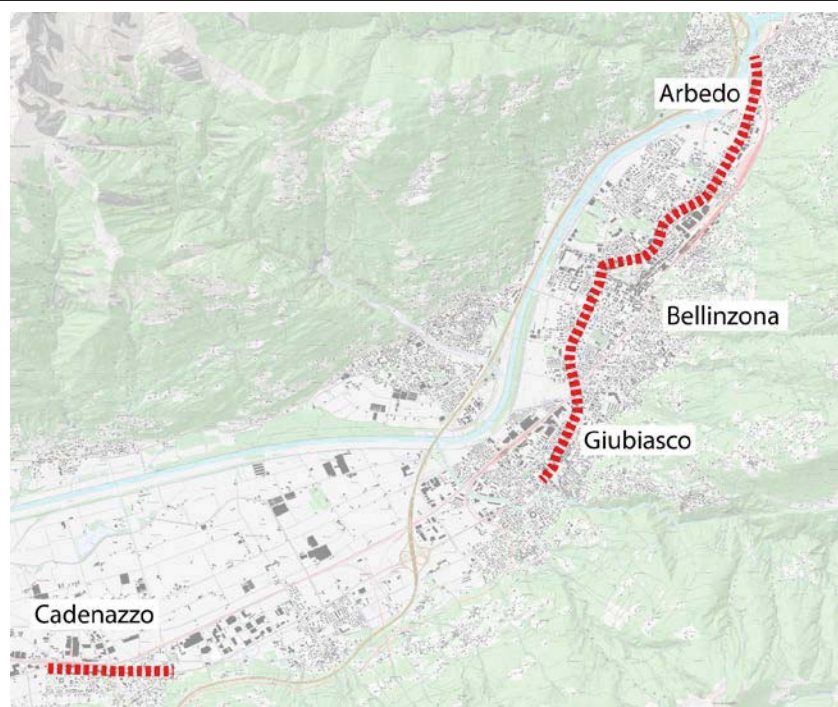


 Riqualfica multimodale dell'asse urbano principale (Arbedo - Bellinzona - Giubiasco) e dell'asse urbano di Cadenazzo		Codice ARE: --	Codice PA: TIM 2.5
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2			
Ente responsabile			
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione			
Priorità			
Grado di avanzamento	X	1	2

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF ---*
Ente finanziatore	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	X Cantone
	X Agglomerato (CRTB)
	X Comune
	Terzi

* ancora da definire

Rappresentazione cartografica

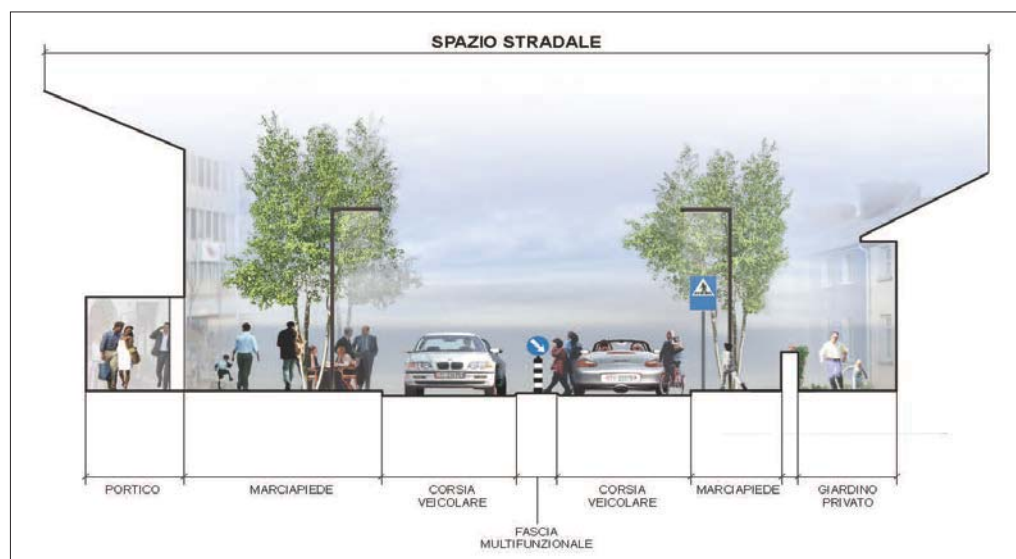


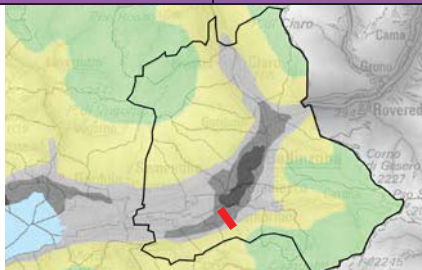
Descrizione della misura	
Descrizione	
Riqualifica dell'asse urbano principale dell'agglomerato (Via Bellinzona - Via F. Zorzi - Via S. Gottardo) e dell'asse urbano di Cadenazzo quale elemento strutturante del tessuto edificato e recupero dello spazio stradale come spazio pubblico condiviso e di identificazione, luogo per gestire non solo il traffico individuale motorizzato, ma anche e soprattutto la permeabilità della mobilità lenta e la fluidità del trasporto pubblico. La misura permette di identificare e sviluppare le singole tratte dell'asse stradale, favorendo una sua lettura per sequenze, evidenziando le caratteristiche distinte e specifiche del contesto attraversato, come pure incentivando l'utilizzo delle riserve insediative del fronte adiacente per un uso commerciale e residenziale. Sono oggetto di tale misura i seguenti assi stradali: - Arbedo-Castione: Via S. Gottardo - Bellinzona: Via S. Gottardo, Via H. Guisan, Viale Portone, Via E. Motta, Via F. Zorzi - Giubiasco: Via Bellinzona, Via Monte Ceneri - Cadenazzo: Via S. Gottardo, Via Stazione È auspicabile che gli interventi infrastrutturali sull'asse (corsie preferenziali bus, interventi ai nodi, filtri per dosaggio traffico) e gli interventi urbanistici di densificazione lungo gli assi urbani, includano anche una riqualifica di qualità degli spazi stradali e pedonali di relazione tra pubblico e privato.	
Opportunità per l'agglomerato	
I principali benefici che si potranno ottenere sono i seguenti: - valorizzazione dello spazio urbano, degli spazi liberi/verdi nelle aree di relazione tra pubblico e privato - introduzione del concetto di spazio condiviso - aumento della sicurezza degli spazi pubblici - riduzione della lunghezza dei tratti degli assi di traffico con effetto di cesura - aumento delle superfici pubbliche riservate al traffico lento La misura è stata presentata nel PAB 2, con priorità C. Nel PAB 3 la misura è riproposta in priorità C.	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto - aumento delle superfici pubbliche riservate al traffico lento; - introduzione del concetto di spazio condiviso; - riduzione della lunghezza dei tratti degli assi di traffico con effetto di cesura; - moderazione del traffico, gestione e contenimento dell'aumento del traffico motorizzato in relazione agli assi urbani, in sintonia con quanto previsto a livello di scenario auspicato e di PA di 2a generazione.	Effetto: significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti - valorizzazione dello spazio urbano, degli spazi liberi/verdi nelle aree di relazione tra pubblico e privato; - la riqualifica urbana e la gestione del traffico dell'asse urbano principale Giubiasco-Bellinzona-Arbedo, e dell'asse urbano di Cadenazzo, caratterizzati da un carico di traffico elevato, contribuiscono a migliorare la vivibilità dei comparti attraversati da tali assi stradali.	Effetto: significativo

CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- moderazione del traffico, aumento della sicurezza degli spazi pubblici; - maggiore confort e sicurezza per la mobilità lenta.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura determina una riduzione delle emissioni foniche; - in particolare, la misura contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza, che a sua volta determina una riduzione del rumore. Ciò ha un effetto positivo sulla residenza e sulle altre attività che si affacciano sulla strada. L'abitabilità del quartiere migliora.	sufficiente
Fattibilità	
In attesa avvio studi preliminari.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M4 Agglomerato del Bellinzonese.	
Necessità di aggiornamento del PD È necessario l'aggiornamento della scheda R/M4 (aggiungere descrizione della misura RI).	
Dati quantitativi	
TFM 2013: 14'400 - 30'800 v/g	

Scadenario per l'inoltro del progetto di massima

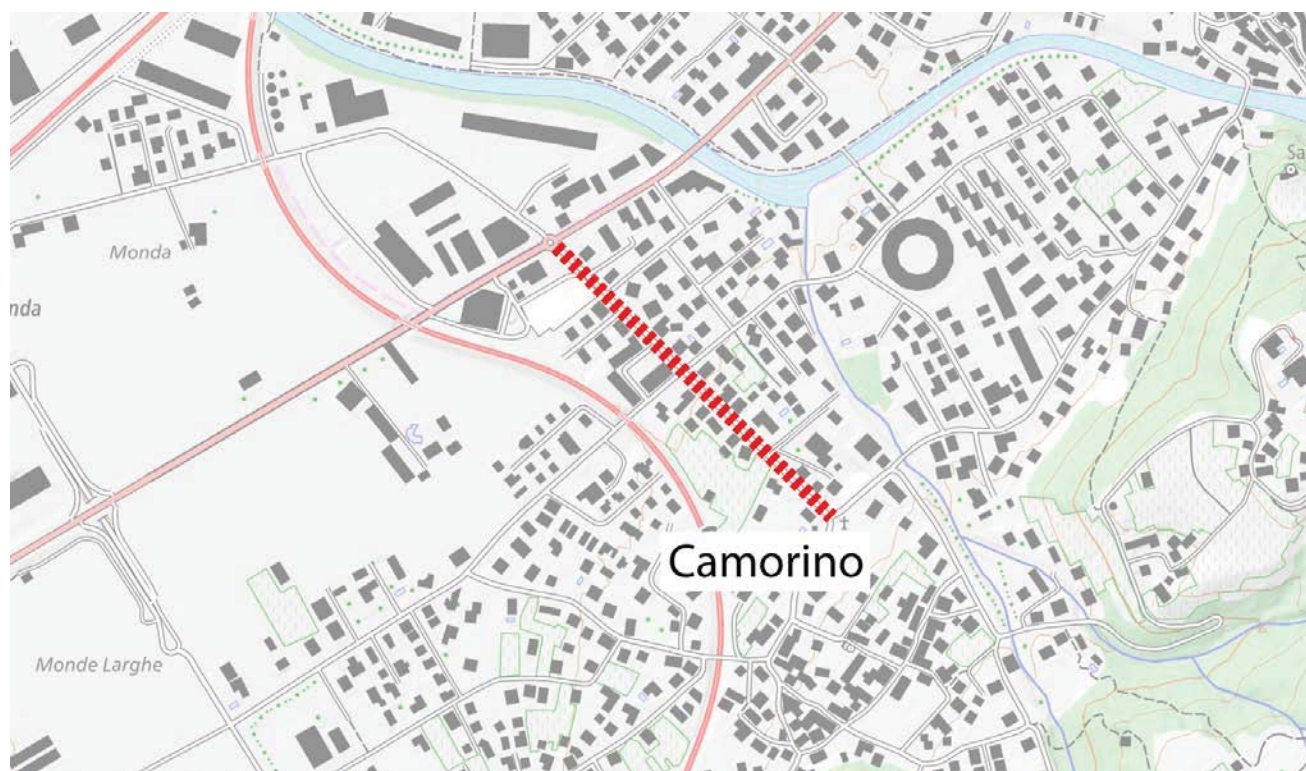
Spiegazioni e approfondimenti
L'introduzione del concetto di "asse urbano", quale elemento strutturante del tessuto edificato e di conduzione della mobilità, costituisce una misura fondamentale a livello di strategie dei PA3 per favorire la riqualifica dello spazio stradale ed il suo recupero come spazio pubblico condiviso e di identificazione. Se gli obiettivi di garantire un'elevata sicurezza e la fluidità del traffico privato e pubblico lungo le strade cantonali rimangono prioritari, con la riqualifica dell'asse urbano va data altrettanta attenzione alla cura e alla valorizzazione dell'insieme del tessuto edificato adiacente, a beneficio della vivibilità e dell'attrattività dei quartieri attraversati e del benessere di tutti gli utenti dello spazio pubblico. Tale riqualifica diventa a tutti gli effetti una forma di promozione dello sviluppo degli insediamenti, sia diretta, quale valorizzazione degli spazi pubblici, sia indiretta, in quanto può diventare il motore per il rinnovamento di interi quartieri centrali, con la restituzione, laddove è andata persa, di una valenza multifunzionale. La concezione dello spazio stradale deve garantire e ristabilire pertanto un equilibrio tra questi interessi e bisogni. L'esercizio è pertanto finalizzato a: - garantire e migliorare nel suo complesso la funzionalità e l'attrattività dello spazio stradale per tutte le categorie di fruitori (residenti, commercianti, passanti, ...), favorendo la vivibilità della zona abitativa, la permeabilità dello spazio pubblico e la convivenza fra i diversi utenti della strada - garantire e migliorare la sicurezza (oggettiva e soggettiva) degli utenti, conducenti, ciclisti o pedoni - garantire e migliorare la fluidità del traffico ed in particolare il regolare esercizio dei trasporti pubblici - ridurre le emissioni atmosferiche e foniche, a vantaggio di una migliore qualità dell'aria e vivibilità dei quartieri adiacenti allo spazio pubblico



 Riqualifica multimodale dell'asse urbano di In Busciürina, Camorino		Codice ARE: --	Codice PA: TIM 6.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	I 6.2, I 10.3		
Rapporto con PA 2	Nuova misura PAB 3		
Ente responsabile	Comune di Camorino		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2020 Entrata in servizio: 2022		
Priorità	A	Comune di Camorino	
Grado di avanzamento	1 X 2		

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 1'900'000
Ente finanziatore	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	X Cantone
	Agglomerato (CRTB)
	X Comune
	Terzi

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
Riqualifica dell'asse urbano quale elemento strutturante del tessuto edificato e recupero dello spazio stradale come spazio pubblico condiviso e di identificazione, luogo per gestire non solo il traffico individuale motorizzato, ma anche e soprattutto la permeabilità della mobilità lenta e la fluidità del trasporto pubblico. La misura permette di identificare e sviluppare le singole tratte dell'asse stradale, favorendo una sua lettura per sequenze, evidenziando le caratteristiche distinte e specifiche del contesto attraversato, come pure incentivando l'utilizzo delle riserve insediative del fronte adiacente per un uso commerciale e residenziale. Sono oggetto di tale misura i seguenti assi stradali: - In Busciürina, Comune di Camorino È auspicabile che gli interventi infrastrutturali sull'asse (corsie preferenziali bus, interventi ai nodi, filtri per dosaggio traffico) e gli interventi urbanistici di densificazione lungo gli assi urbani, includano anche una riqualifica di qualità degli spazi stradali e pedonali di relazione tra pubblico e privato.	
Opportunità per l'agglomerato	
Le opportunità della misura sono: - maggior sicurezza e confort per la mobilità lenta (pedoni e ciclisti) - migliore fluidità per il trasporto pubblico - creazione di uno spazio di relazione di qualità tra pubblico e privato - maggior qualità e vivibilità degli assi stradali - moderazione del traffico, gestione e contenimento dell'aumento del traffico motorizzato	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- aumento delle superfici pubbliche riservate al traffico lento; - introduzione del concetto di spazio condiviso; - riduzione della lunghezza dei tratti degli assi di traffico con effetto di cesura; - moderazione del traffico, gestione e contenimento dell'aumento del traffico motorizzato in relazione agli assi urbani, in sintonia con quanto previsto a livello di scenario auspicato e di PA di 2a generazione.	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- valorizzazione dello spazio urbano, degli spazi liberi/verdi nelle aree di relazione tra pubblico e privato; - la riqualifica urbana e la gestione del traffico dell'asse urbano di Camorino, In Busciürina, caratterizzato da un carico di traffico elevato, migliorano la vivibilità di tale asse.	significativo
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- moderazione del traffico, aumento della sicurezza degli spazi pubblici; - maggiore confort e sicurezza per la mobilità lenta.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura determina una riduzione delle emissioni foniche; - in particolare, la misura contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza, che a sua volta determina una riduzione del rumore. Ciò ha un effetto positivo sulla residenza e sulle altre attività che si affacciano sulla strada. L'abitabilità del quartiere migliora.	sufficiente

Fattibilità

La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle “Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C”, con un grado di precisione dei costi +/- 30%.

Consolidamento pianificatorio avvenuto.

Valutazione costi (IVA 8.0% inclusa):

Valutazione del 2006: CHF 1'870'000

Attualizzazione 2016, su base rincaro (+10%): CHF 2'050'000

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore

La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M4 Agglomerato del Bellinzonese.

Necessità di aggiornamento del PD

È necessaria una nuova misura (DA) nelle schede R/M4.

Dati quantitativi

- In Buscürina, Camorino TFM 2013: 2'100 v/g

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

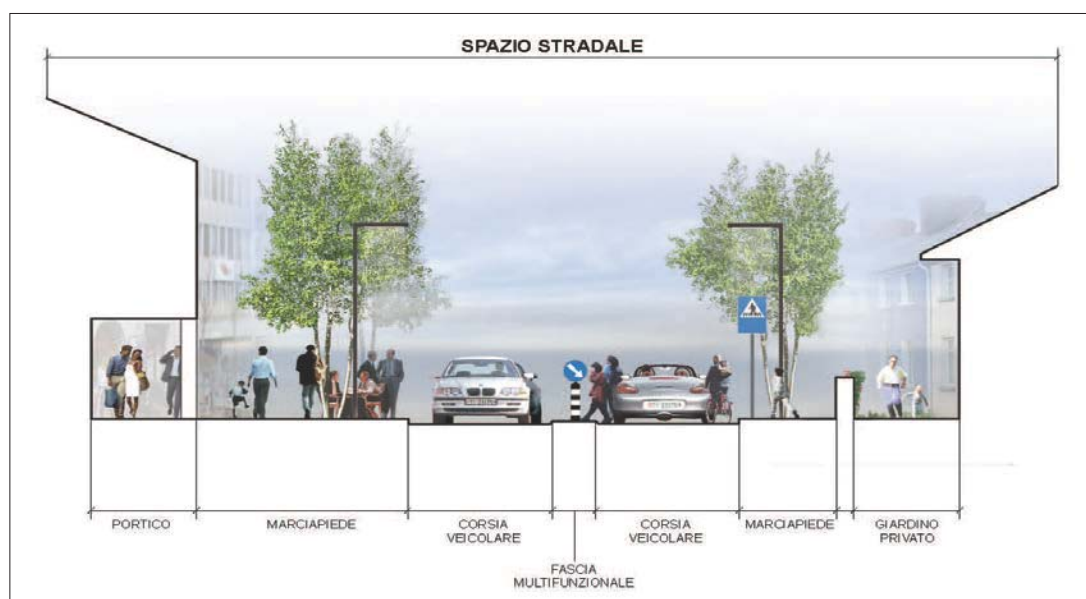
Spiegazioni e approfondimenti

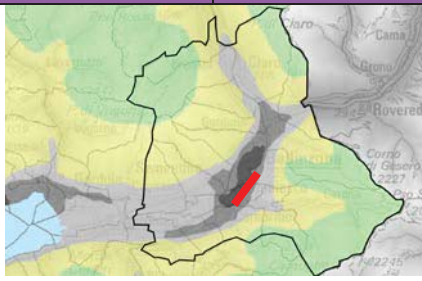
L'introduzione del concetto di “asse urbano”, quale elemento strutturante del tessuto edificato e di conduzione della mobilità, costituisce una misura fondamentale a livello di strategie dei PA3 per favorire la riqualifica dello spazio stradale ed il suo recupero come spazio pubblico condiviso e di identificazione.

Se gli obiettivi di garantire un'elevata sicurezza e la fluidità del traffico privato e pubblico lungo le strade cantonali rimangono prioritari, con la riqualifica dell'asse urbano va data altrettanta attenzione alla cura e alla valorizzazione dell'insieme del tessuto edificato adiacente, a beneficio della vivibilità e dell'attrattività dei quartieri attraversati e del benessere di tutti gli utenti dello spazio pubblico. Tale riqualifica diventa a tutti gli effetti una forma di promozione dello sviluppo degli insediamenti, sia diretta, quale valorizzazione degli spazi pubblici, sia indiretta, in quanto può diventare il motore per il rinnovamento di interi quartieri centrali, con la restituzione, laddove è andata persa, di una valenza multifunzionale.

La concezione dello spazio stradale deve garantire e ristabilire pertanto un equilibrio tra questi interessi e bisogni. L'esercizio è pertanto finalizzato a:

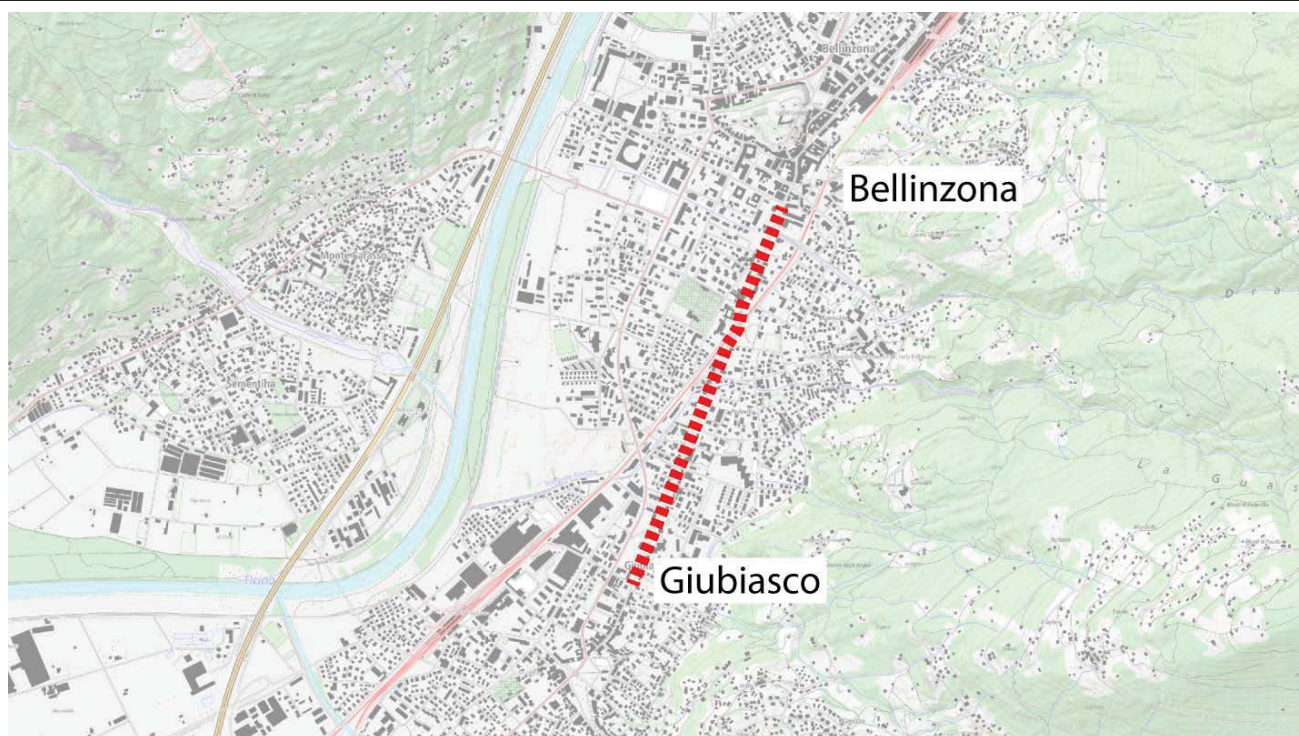
- garantire e migliorare nel suo complesso la funzionalità e l'attrattività dello spazio stradale per tutte le categorie di fruitori (residenti, commercianti, passanti, ...), favorendo la vivibilità della zona abitativa, la permeabilità dello spazio pubblico e la convivenza fra i diversi utenti della strada
- garantire e migliorare la sicurezza (oggettiva e soggettiva) degli utenti, conducenti, ciclisti o pedoni
- garantire e migliorare la fluidità del traffico ed in particolare il regolare esercizio dei trasporti pubblici
- ridurre le emissioni atmosferiche e foniche, a vantaggio di una migliore qualità dell'aria e vivibilità dei quartieri adiacenti allo spazio pubblico



 Riqualifica multimodale dell'asse urbano di Via Lugano, Bellinzona - Viale C. Olgiati, Giubiasco		Codice ARE: --	Codice PA: TIM 6.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	I 3.2		
Rapporto con PA 2	Nuova misura PAB 3		
Ente responsabile	Comuni di Bellinzona e Giubiasco		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2024 Entrata in servizio: 2026	Comuni di: Bellinzona e Giubiasco	
Priorità	B		
Grado di avanzamento	1	X	2

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 3'060'000
Ente finanziatore	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	Cantone
	Agglomerato (CRTB)
	X Comune
	Terzi

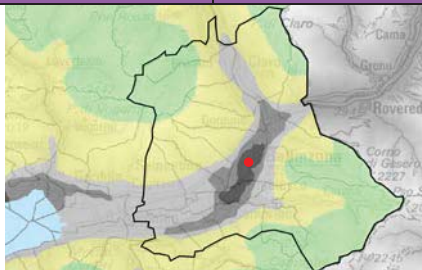
Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
Riqualifica dell'asse urbano secondario quale elemento strutturante del tessuto edificato e recupero dello spazio stradale come spazio pubblico condiviso e di identificazione, luogo per gestire non solo il traffico individuale motorizzato, ma anche e soprattutto la permeabilità della mobilità lenta e la fluidità del trasporto pubblico. La misura permette di identificare e sviluppare le singole tratte dell'asse stradale, favorendo una sua lettura per sequenze, evidenziando le caratteristiche distinte e specifiche del contesto attraversato, come pure incentivando l'utilizzo delle riserve insediative del fronte adiacente per un uso commerciale e residenziale. Sono oggetto di tale misura i seguenti assi stradali: - Via Lugano, Comune di Bellinzona - Viale C. Olgiati, Comune di Giubiasco È auspicabile che gli interventi infrastrutturali sull'asse (corsie preferenziali bus, interventi ai nodi, filtri per dosaggio traffico) e gli interventi urbanistici di densificazione lungo gli assi urbani, includano anche una riqualifica di qualità degli spazi stradali e pedonali di relazione tra pubblico e privato. Si tratta di una misura fondamentale per collegare e relazionare dal punto di vista qualitativo e funzionale i due nuclei storici di Giubiasco e Bellinzona, già oggetto di interventi riqualifica dello spazio pubblico e di gestione moderata della mobilità (ZONA INCONTRO).	
Opportunità per l'agglomerato	
Le opportunità della misura sono: - maggior sicurezza e confort per la mobilità lenta (pedoni e ciclisti) - migliore fluidità per il trasporto pubblico - creazione di uno spazio di relazione di qualità tra pubblico e privato - maggior qualità e vivibilità degli assi stradali - moderazione del traffico, gestione e contenimento dell'aumento del traffico motorizzato	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto - aumento delle superfici pubbliche riservate al traffico lento; - introduzione del concetto di spazio condiviso; - riduzione della lunghezza dei tratti degli assi di traffico con effetto di cesura; - moderazione del traffico, gestione e contenimento dell'aumento del traffico motorizzato in relazione agli assi urbani, in sintonia con quanto previsto a livello di scenario auspicato e di PA di 2a generazione.	Effetto: significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti - valorizzazione dello spazio urbano, degli spazi liberi/verdi nelle aree di relazione tra pubblico e privato; - la riqualifica urbana e la gestione del traffico dell'asse urbano di Via Lugano (Bellinzona) - Viale C. Olgiati (Giubiasco), caratterizzato da un carico di traffico elevato, migliorano la vivibilità di tale asse.	Effetto: significativo
CE 3: aumento della sicurezza del traffico - moderazione del traffico, aumento della sicurezza degli spazi pubblici; - maggiore confort e sicurezza per la mobilità lenta.	Effetto: significativo

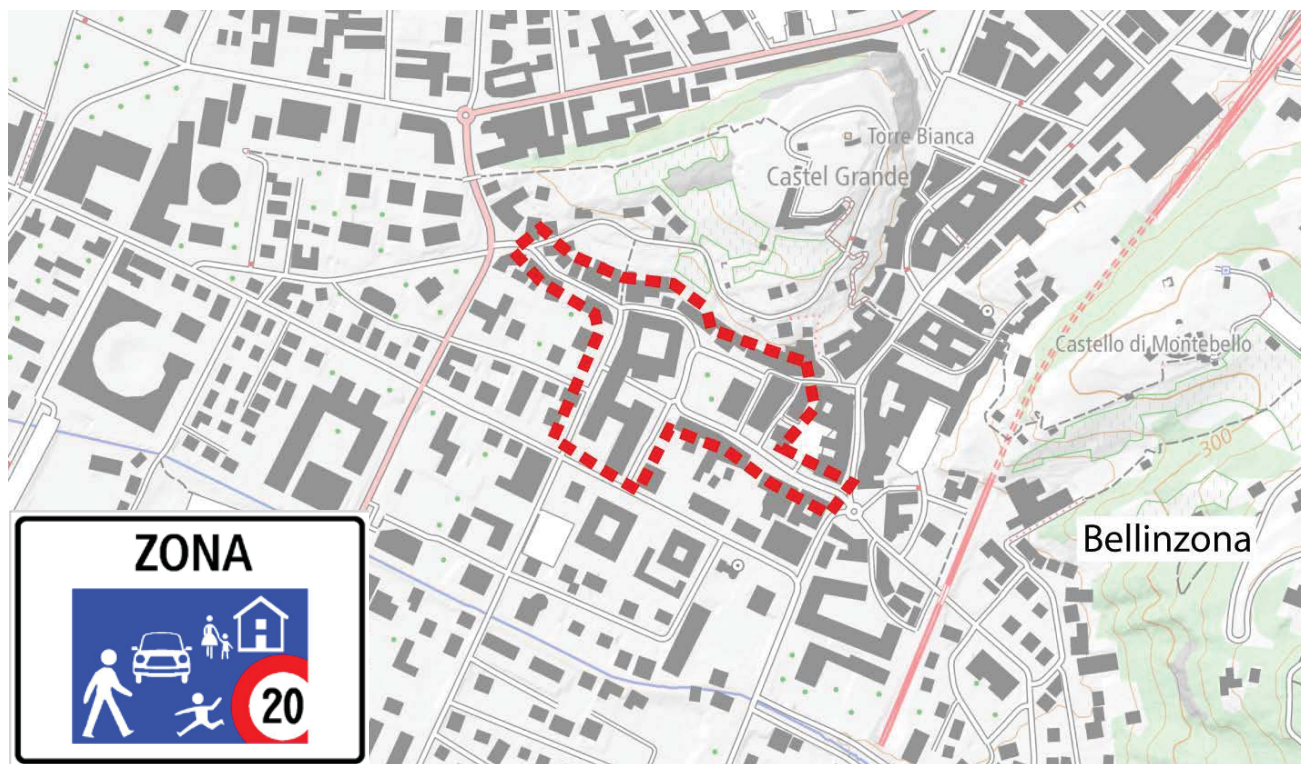
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura determina una riduzione delle emissioni foniche; - in particolare, la misura contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza, che a sua volta determina una riduzione del rumore. Ciò ha un effetto positivo sulla residenza e sulle altre attività che si affacciano sulla strada. L'abitabilità del quartiere migliora.	sufficiente
Fattibilità	
La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M4 Agglomerato del Bellinzonese. Necessità di aggiornamento del PD È necessaria una nuova misura (DA) nelle schede R/M4.	
Dati quantitativi	
- Via Lugano, Comune di Bellinzona TFM 2013: 10'000 v/g - Viale C. Olgiati, Comune di Giubiasco TFM 2013: 8'000 v/g	
Scadenario per l'inoltro del progetto di massima	
Spiegazioni e approfondimenti	
L'introduzione del concetto di "asse urbano", quale elemento strutturante del tessuto edificato e di conduzione della mobilità, costituisce una misura fondamentale a livello di strategie dei PA3 per favorire la riqualifica dello spazio stradale ed il suo recupero come spazio pubblico condiviso e di identificazione. Se gli obiettivi di garantire un'elevata sicurezza e la fluidità del traffico privato e pubblico lungo le strade cantonali rimangono prioritari, con la riqualifica dell'asse urbano va data altrettanta attenzione alla cura e alla valorizzazione dell'insieme del tessuto edificato adiacente, a beneficio della vivibilità e dell'attrattività dei quartieri attraversati e del benessere di tutti gli utenti dello spazio pubblico. Tale riqualifica diventa a tutti gli effetti una forma di promozione dello sviluppo degli insediamenti, sia diretta, quale valorizzazione degli spazi pubblici, sia indiretta, in quanto può diventare il motore per il rinnovamento di interi quartieri centrali, con la restituzione, laddove è andata persa, di una valenza multifunzionale. La concezione dello spazio stradale deve garantire e ristabilire pertanto un equilibrio tra questi interessi e bisogni. L'esercizio è pertanto finalizzato a: - garantire e migliorare nel suo complesso la funzionalità e l'attrattività dello spazio stradale per tutte le categorie di fruitori (residenti, commercianti, passanti, ...), favorendo la vivibilità della zona abitativa, la permeabilità dello spazio pubblico e la convivenza fra i diversi utenti della strada - garantire e migliorare la sicurezza (oggettiva e soggettiva) degli utenti, conducenti, ciclisti o pedoni - garantire e migliorare la fluidità del traffico ed in particolare il regolare esercizio dei trasporti pubblici - ridurre le emissioni atmosferiche e foniche, a vantaggio di una migliore qualità dell'aria e vivibilità dei quartieri adiacenti allo spazio pubblico	



 Riqualifica urbana e contenimento del TIM: zona d'incontro Piazza Governo, Bellinzona		Codice ARE: --	Codice PA: TIM 7
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	I 7		
Rapporto con PA 2	Nuova misura PAB 3		
Ente responsabile	Comune di Bellinzona		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2020		
Priorità	A	Comune di Bellinzona	
Grado di avanzamento	1	X	2

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF 560'000
Ente finanziatore	X Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	Cantone
	Agglomerato (CRTB)
	X Comune
	Terzi

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura

Descrizione



Con l'intento di estendere gradualmente la zona pedonale del centro storico secondo l'impostazione ritenuta nel 2012 dal PRP CS di Bellinzona (Piano regolatore particolareggiato del centro storico), la misura prevede l'introduzione di una limitazione delle velocità a 20 km/h, accompagnata da interventi puntuali di riqualifica e riorganizzazione dei posteggi con l'obiettivo di contenere l'accessibilità veicolare all'interno di questo comparto, senza tuttavia penalizzare la funzionalità e l'attrattività dei suoi contenuti (servizi pubblici, ristoranti, bar, commerci, ...).

L'intervento vuole pure favorire in modo marcato la convivenza tra i diversi tenti, oggi giorno sempre più d'attualità, in particolare all'interno di quei settori dove occorre garantire l'accessibilità veicolare, ma anche favorire la mobilità lenta e la fruibilità dello spazio pubblico.

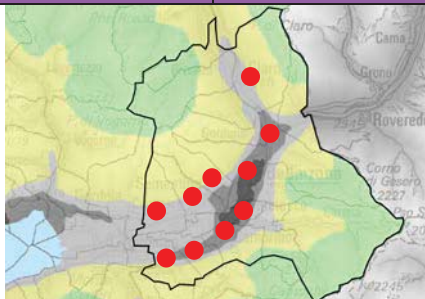
Opportunità per l'agglomerato

Le opportunità della misura sono:

- incremento della funzione di "luogo di incontro" ed implementazione del concetto di spazio condiviso
- l'introduzione di una ZONA INCONTRO, con i suoi condizionamenti e regole di comportamento (limite di velocità a 20 km/h, precedenza ai pedoni, ...), rappresenta pertanto una prima possibile risposta concreta a questo bisogno

Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- introduzione del concetto di zona d'incontro (limite di velocità 20 km/h, precedenza ai pedoni, ...); - aumento delle superfici pubbliche riservate al traffico lento; - riduzione della predominanza del traffico veicolare sullo spazio pubblico.	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- valorizzazione dello spazio urbano, degli spazi liberi/verdi nelle aree di relazione tra pubblico e privato; - aumento dell'attrattività degli spazi pubblici, ad oggi orientati al traffico individuale motorizzato.	significativo
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- moderazione del traffico, aumento della sicurezza degli spazi pubblici; - maggiore confort e sicurezza per la mobilità lenta.	significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura determina una riduzione delle emissioni foniche; - in particolare, la misura contribuisce ad una riduzione della velocità di percorrenza, che a sua volta determina una riduzione del rumore. Ciò ha un effetto positivo sulla residenza e sulle altre attività che si affacciano sulla piazza e sulle adiacenze. L'abitabilità del quartiere migliora.	sufficiente
Fattibilità	
La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle "Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C", con un grado di precisione dei costi +/- 30%.	
Situazione nel Piano direttore cantonale	
Conformità con il PD in vigore La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M4 Agglomerato del Bellinzonese. Necessità di aggiornamento del PD La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.	
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima	
Progetto definitivo già a disposizione.	
Spiegazioni e approfondimenti	

 Strategia di gestione posteggi pubblici					Codice ARE: --		Codice PA: TIM 8	
Pacchetto di misure								
Correlazione con altre misure								
Rapporto con PA 2			Nuova misura PAB 3					
Ente responsabile			Cantone					
Altri Enti coinvolti			Comuni soggetti al RLst (art. 51-62): Arbedo-Castione, Bellinzona, Cadenazzo, Camorino, Claro, Giubiasco, Gudo, Monte Carasso, S. Antonino e Sementina					
Orizzonte di realizzazione			Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2022					
Priorità			A					
Grado di avanzamento			X	1			2	



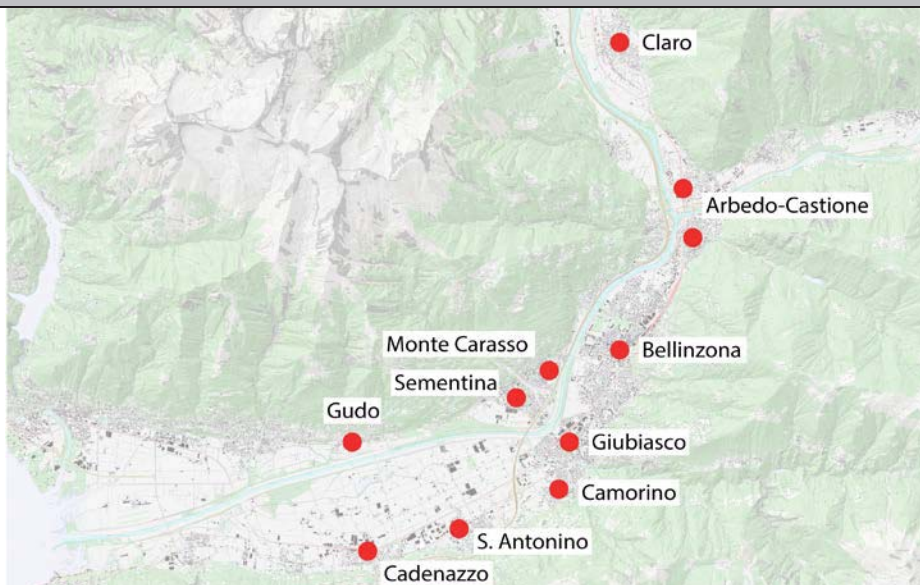
Comuni di: Arbedo-Castione, Bellinzona, Cadenazzo, Camorino, Claro, Giubiasco, Gudo, Monte Carasso, S. Antonino e Sementina

Comuni di: Arbedo-Castione, Bellinzona, Cadenazzo, Camorino, Claro, Giubiasco, Gudo, Monte Carasso, S. Antonino e Sementina

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF ---*
Ente finanziatore	☐ Confederazione in ambito PA
	☐ Confederazione in altri ambiti
	☐ Cantone
	☐ Agglomerato (CRTB)
	☒ Comune
	☐ Terzi

* costi non cofinanziabili nel PA

Rappresentazione cartografica





Descrizione della misura

Descrizione

Tale misura è stata richiesta esplicitamente dall'ARE dopo la valutazione del PAB 2.

Si tratta di sviluppare una strategia di regolamentazione e di gestione dei posteggi nell'agglomerato sulla base dell'attualizzazione dell'offerta attuale, del fabbisogno ai sensi del RLst e della volontà di contenere l'incremento del traffico motorizzato lungo gli assi di penetrazione verso il centro dell'agglomerato.

Partendo da tale condizione quadro e dal censimento attualizzato dell'offerta attuale di posteggi su suolo pubblico, la misura intende sviluppare una strategia di regolamentazione e di gestione dei posteggi pubblici, sia come posteggi di lunga durata di attestamento in entrata all'agglomerato (P&R), sia come posteggi di corta durata centrali, al fine di regolare lo stazionamento e di conseguenza canalizzare e contenere i flussi di traffico veicolare.

Tale misura si applica a quei Comuni che, ai sensi del Regolamento della Legge sullo sviluppo territoriale (RLst) del 19.05.2015, sono soggetti a un regolamento cantonale dei posteggi privati (art. 51-62); nello specifico si tratta dei Comuni di: Arbedo-Castione, Bellinzona, Cadenazzo, Camorino, Claro, Giubiasco, Gudo, Monte Carasso, Sant'Antonino e Sementina.

Opportunità per l'agglomerato

Le opportunità della misura sono:

- migliore regolamentazione dello stazionamento pubblico
- influenza positiva sulla canalizzazione dei flussi di traffico veicolare (sistema di indirizzo dei veicoli verso le aree di parcheggio)
- contenimento del traffico veicolare motorizzato a vantaggio di altri vettori

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- la misura permette di gestire adeguatamente la domanda di trasporto tramite la regolamentazione uniforme della gestione dei parcheggi.	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- la gestione dei parcheggi può essere la premessa per la valorizzazione dello spazio pubblico	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- la gestione dello stazionamento su suolo pubblico può condurre a un aumento della sicurezza per la mobilità lenta (manovre di parcheggio).	sufficiente

CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura comporta una riduzione delle emissioni foniche.	sufficiente

Fattibilità

La fattibilità è data.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore

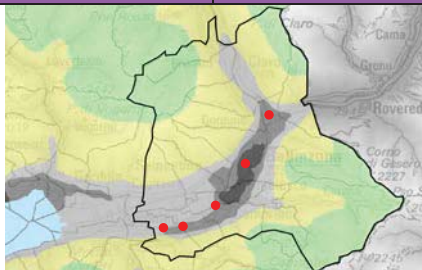
La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M4 Agglomerato del Bellinzonese.

Necessità di aggiornamento del PD

È necessaria una nuova misura (DA) nelle schede R/M4.

Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima

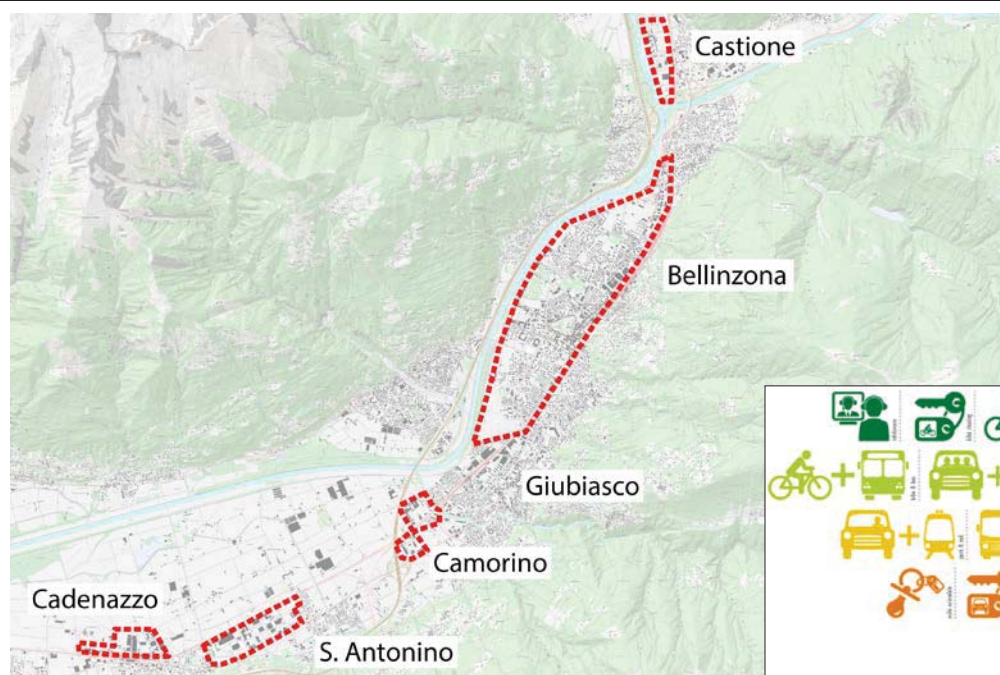
Spiegazioni e approfondimenti

 Elaborazione piani di mobilità aziendali per i comparti strategici		Codice ARE: --	Codice PA: TIM 9
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Nuova misura PAB 3		
Ente responsabile	Comuni di Arbedo-Castione, Bellinzona, Camorino, Giubiasco, S. Antonino e Cadenazzo		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2022	Comuni di Arbedo-Castione, Bellinzona, Camorino, Giubiasco, S. Antonino e Cadenazzo	
Priorità	A		
Grado di avanzamento	X 1 2		

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF ---*
Ente finanziatore	Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	Cantone
	Agglomerato (CRTB)
	X Comune
	X Terzi (Decreto MobAz Ct. TI; CH Energia)

* costi non cofinanziabili nel PA (parzialmente sussidiabili tramite altri fondi)

Rappresentazione grafica



Descrizione della misura
Descrizione
La misura consiste nel fornire le premesse ed i supporti tecnici per incentivare i singoli Comuni a promuovere l'elaborazione e favorire l'adozione di Piani di mobilità aziendale da parte delle aziende presenti nei comparti produttivi/commerciali dell'agglomerato. Nello specifico la misura si applica a quei Comuni dove la presenza di comprensori caratterizzati da contenuti produttivi, artigianali, commerciali, amministrativi e socio-sanitari è marcata: - Bellinzona - Castione - Giubiasco / Camorino - Cadenazzo / Sant'Antonino La maggior parte dei collaboratori delle aziende del Bellinzonese si reca al lavoro in automobile e contribuisce alla formazione di colonne negli orari di punta. Oltre alle congestioni stradali, l'accresciuto traffico veicolare crea sempre maggiori problemi concernenti la gestione dello stazionamento con destinazione nei Comuni. È d'interesse dei Comuni poter offrire agli attori economici un'offerta di mobilità ampia e interessante, affinché l'accessibilità ai comprensori lavorativi sia buona per il traffico generato dalle aziende. Un obiettivo centrale della misura è quello di elaborare un Piano di mobilità comprensoriali, che raccolga dati sulle misure adottate dalle aziende e problemi emersi, suggerendo delle soluzioni e una tempistica d'applicazione. In particolare, si prevedono le seguenti fasi: a. analisi situazione attuale b. elaborazione Piano di mobilità comprensoriale c. definizione costi e tempistiche La misura deve essere promossa e sostenuta finanziariamente dai Comuni all'interno delle aree interessate, con la collaborazione tecnica del Dipartimento del territorio. Il finanziamento, oltre che dai Comuni e dalle aziende interessate può beneficiare dei seguenti contributi: a. contributi di SvizzeraEnergia nell'ambito del programma di Gestione della mobilità aziendale b. contributi cantonali dal credito quadro per il finanziamento di provvedimenti a favore della mobilità aziendale
Opportunità per l'agglomerato
La misura permette ai Comuni di unire attorno allo stesso progetto le aziende del medesimo comparto redigendo un Piano di mobilità comprensoriale che fornisca alternative di mobilità che andranno a migliorare l'accessibilità delle aziende. Il Piano comprensoriale permetterà l'applicazione di misure concrete condivise fra più aziende che andranno a migliorare l'offerta di mobilità riducendo il fabbisogno di autoveicoli e conseguentemente di posteggi. Le opportunità della misura sono: - migliore regolamentazione dello stazionamento a disposizione delle aziende - influenza positiva sulla canalizzazione e contenimento dei flussi di traffico veicolare

- influenza positiva sull'utilizzo di vettori di mobilità alternativi all'automobile

Benefici per l'agglomerato

CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto	Effetto:
- la misura permette di gestire adeguatamente la domanda di mobilità tramite l'adozione di piani di mobilità aziendali comprensoriali (comparti strategici); - la misura permette di ottenere maggiore efficienza/razionalità in termini di domanda di mobilità, riducendo i congestionamenti lungo la rete viaria principale di penetrazione verso tali comparti.	significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti	Effetto:
- la misura è compatibile con quanto definito nel Piano direttore (ubicazione comparti strategici) e permette di coordinare insediamenti e domanda mobilità	sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico	Effetto:
- meno automobili in circolazione sulle strade favoriscono l'aumento della sicurezza negli spostamenti quotidiani, casa-lavoro e professionali.	esiguo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse	Effetto:
- la misura ha un impatto positivo sulla riduzione delle emissioni foniche	sufficiente

Fattibilità

La fattibilità è data.

Situazione nel Piano direttore cantonale

Conformità con il PD in vigore

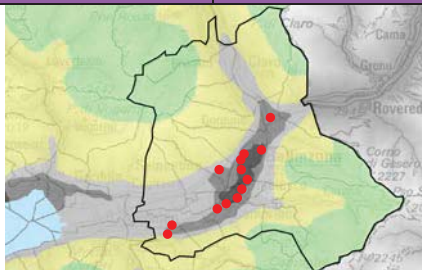
La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M4 Agglomerato del Bellinzonese.

Necessità di aggiornamento del PD

La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.

Scadenario per l'inoltro del progetto di massima

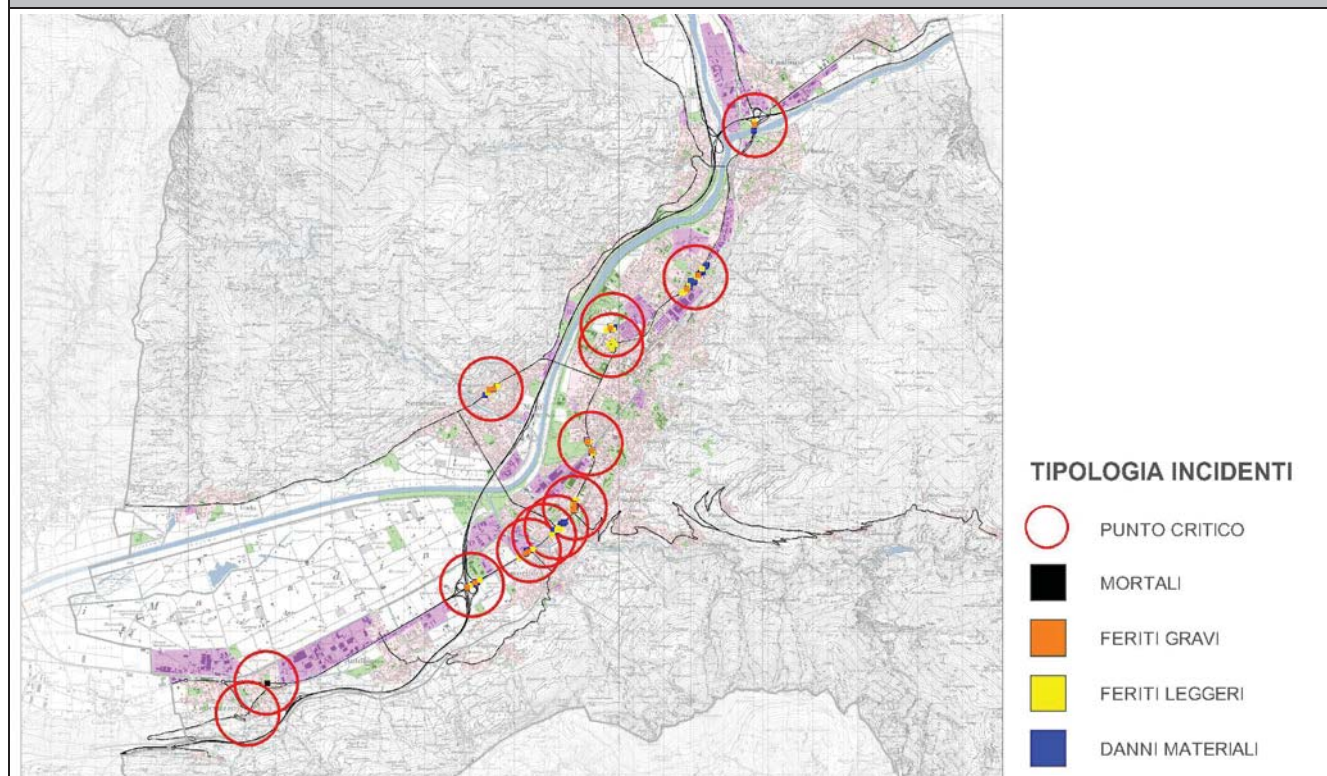
Spiegazioni e approfondimenti

 Messa in sicurezza punti critici della rete viaria		Codice ARE: --	Codice PA: TIM 10
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Nuova misura PAB 3		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	USTRA, Comuni interessati		
Orizzonte di realizzazione	Inizio dei lavori: 2019 Entrata in servizio: 2022		
Priorità	A	Comuni interessati	
Grado di avanzamento	1 X 2		

Costi e finanziamento	
Totale costi (IVA esclusa)	CHF ---*
Ente finanziatore	Confederazione in ambito PA
	Confederazione in altri ambiti
	X Cantone
	Agglomerato (CRTB)
	X Comune
	Terzi

* opere integrate in altre misure TIM / TP / ML del PAB 3

Rappresentazione cartografica



Descrizione della misura	
Descrizione	
Tale misura è intesa a fornire una risposta tecnica e di miglioria specifica per risolvere i punti critici della rete viaria (candidati punti neri ai sensi della norma VSS 641 724). Sono considerati punti neri le zone della rete stradale caratterizzate da una elevata concentrazione di incidenti; in particolare laddove, durante un periodo di 3 anni (orizzonti considerati 2011-2013), il valore di calcolo scaturito dalla ponderazione tra numero, gravità e tipologia di incidenti è superiore al valore limite definito dalla norma VSS 641 724 - <i>Road Safety. Black Spot Management</i> (Sicurezza stradale, gestione punti neri). La misura si applica a tutti i punti neri riscontrati nell'ambito dello studio VUGIS sviluppato dall'USTRA; ed in particolare ai seguenti tratti/nodi della rete viaria:	
- Svincolo A2 Bellinzona-Nord - Rotonda di Camorino - Svincolo A2 Bellinzona-Sud - Rotonda Ceneri di Cadenazzo - Via Monte Ceneri, Cadenazzo (all'altezza dell'incrocio al primo tornante, in direzione del passo) - El Stradún, Monte Carasso - Via Monte Ceneri, Giubiasco - Piazza Grande, Giubiasco - Via Bellinzona, Giubiasco - Via F. Zorzi, Bellinzona - Rotonda "Portone", Bellinzona - Rotonda "Mirasole", Bellinzona - Via S. Gottardo, Bellinzona	<i>approfondimento in corso (USTRA)</i> <i>intervento allo studio</i> <i>approfondimento in corso (USTRA)</i> <i>intervento eseguito</i> <i>intervento eseguito</i> <i>misura TIM 2.4 PAB 3</i> <i>intervento eseguito</i> <i>intervento eseguito</i> <i>misura TIM 6.2 PAB 3</i> <i>misura TIM 2.5 PAB 3</i> <i>intervento allo studio</i> <i>intervento allo studio</i> <i>misura TIM 2.5 PAB 3</i>
Opportunità per l'agglomerato	
Le opportunità della misura consistono nel miglioramento della sicurezza generale della rete viaria.	
Benefici per l'agglomerato	
CE 1: miglioramento della qualità dei sistemi di trasporto - la messa in sicurezza dei punti critici (punti neri) permette di gestire il traffico in condizioni di sicurezza adeguate, lungo gli assi viari principali; - la fluidità del traffico ai nodi principali della rete stradale migliora.	Effetto: significativo
CE 2: promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti - grazie al risanamento / messa in sicurezza dei punti critici della rete viaria, lo spazio pubblico può essere valorizzato.	Effetto: sufficiente
CE 3: aumento della sicurezza del traffico - la messa in sicurezza dei punti critici aumenta la sicurezza generale della rete viaria e del traffico. I costi sociali dovuti alle conseguenze degli incidenti si riducono; - maggiore confort e sicurezza per tutti i vettori di trasporto, in particolare per la mobilità lenta (veicolo più vulnerabile).	Effetto: significativo
CE 4: riduzione dell'impatto ambientale e del consumo di risorse - la misura dà un contributo alla riduzione delle emissioni foniche.	Effetto: esiguo

Fattibilità
La fattibilità è stata approfondita ai sensi della norma SIA 103 e in base alle “ <i>Linee guida cantonali per la Priorizzazione delle misure. Criteri per l'esame e l'eventuale inserimento in lista A, B e C</i> ”, con un grado di precisione dei costi +/- 30%.
Situazione nel Piano direttore cantonale
Conformità con il PD in vigore La misura è conforme agli indirizzi della scheda R/M4 Agglomerato del Bellinzonese. Necessità di aggiornamento del PD La misura non necessita un consolidamento nel PD: nessun aggiornamento necessario.
Scadenzario per l'inoltro del progetto di massima
Spiegazioni e approfondimenti