

Dipartimento del territorio

Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità



Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese

# **PAB 3**





# Programma di agglomerato del Bellinzonese

Terza generazione

Schede misure per l'informazione e la partecipazione della popolazione a norma dell'art. 11 Lst

Bellinzona, 05 aprile 2016\_V04



# **SOMMA MISURE PAB 3:**

Paesaggio 6 misure

Insediamenti 26 misure

Trasporto pubblico 9 misure

Mobilità lenta 14 misure

Traffico individuale motorizzato 8 misure

TOTALE 62 misure

misura PAB 2 ripresa nel PAB 3
nuova misura PAB 3

# Paesaggio (6 misure)

denominazione misure PAB 3	PAB 2		PAB 3	
	n°	priorità	n°	priorità
Rinaturazione fiume Ticino in zona Boschetti	-,-	-,-	P 1.1	A (2019-2022)
Rinaturazione fiume Ticino e riale Sementina in zona Saleggi		-:-	P 1.2	A (2019-2022)
Rimodellazione degli argini del fiume Ticino in zona Torretta	-,-	-,-	P 1.3	A (2019-2022)
Riconfigurazione confluenza fra fiume Ticino e riale Progero		-:-	P 1.4	A (2019-2022)
Area di svago di prossimità delle golene del Ticino	I 1.1	B (2019-2022)	P 2	A (2019-2022) B (2023-2026)
Valorizzazione dello spazio fluviale della Morobbia e del riale Val Grande			Р3	B (2023-2026)

# Insediamenti (26 misure)

denominazione misure PAB 3	PAB 2		PAB 3	
	n°	priorità	n°	priorità
Promozione dell'utilizzo delle riserve di contenibilità nelle aree centrali di Bellinzona ben servite dal TP	-1-		I 1.1	A (2019-2022)
Promozione dell'utilizzo delle riserve di contenibilità nel comparto della fermata ferroviaria di Giubiasco	-1-		I 1.2	A (2019-2022)
Verifica della contenibilità dei PR nel comparto della fermata ferroviaria di Castione-Arbedo	-1-		I 1.3	A (2019-2022)
Verifica della contenibilità dei PR nel comparto della fermata ferroviaria di Cadenazzo	-,-		I 1.4	A (2019-2022)
Verifica della contenibilità dei PR nelle aree periurbane	-1-		12	A (2019-2022)
Piano particolareggiato quartiere misto e multifunzionale Stadio	I 2.1 C	B (2019-2022)	I 3.1	A (2019-2022)
Piano di quartiere Viale Olgiati	I 2.1 E	B (2019-2022)	13.2	A (2019-2022)
Ecoquartiere residenziale di Pratocarasso (zona di riserva urbana centrale)	I 2.1 A	B (2019-2022)	13.3	B (2023-2026)
Piano particolareggiato per riconversione di un'area industriale nel quartiere misto delle Ferriere	I 3.1	A (2015-2018)	I 4.1	B (2023-2026)
Centro di competenza mobilità sostenibile e ferroviaria - Officine FFS	I 3.2	B (2019-2022)	14.2	A (2019-2022)
Sviluppo urbanistico e riqualifica lungo l'asse urbano centrale	I 2.2	A (2015-2018)	15	A (2019-2022)
Sviluppo urbanistico e riqualifica lungo alcuni assi urbani secondari (Monte Carasso, Sementina)	I 5.1	B (2019-2022)	I 6.1	A (2019-2022)
Sviluppo urbanistico e riqualifica lungo alcuni assi urbani secondari (Camorino)			16.2	A (2019-2022)
Sviluppo urbanistico e riqualifica lungo alcuni assi urbani secondari (Cadenazzo)	I 5.1	B (2019-2022)	16.3	B (2013-2026)
Sistemazione urbanistica in relazione alla nuova fermata ferroviaria di Bellinzona, Piazza Indipendenza			17	B (2013-2026)
Campus della formazione, della ricerca e dello svago			I 8.1	A (2019-2022)
Area strategica per contenuti pubblici d'interesse regionale e cantonale Saleggi	-,-		18.2	B (2013-2026) C > 2026
Sviluppo della funzione di centro di servizi del quartiere Morenal		-,-	19	A (2019-2022)
Riqualifica degli spazi pubblici centrali di nuclei e abitati (Arbedo-Castione)	-,-	-,-	I 10.1	A (2019-2022)
Riqualifica degli spazi pubblici centrali di nuclei e abitati (Cadenazzo)	I 1.2 A	A (2015-2018)	I 10.2	A (2019-2022)
Riqualifica degli spazi pubblici centrali di nuclei e abitati (Camorino)	-,-		I 10.3	A (2019-2022)

denominazione misure PAB 3	PAB 2		PAB 3	
	n°	priorità	n°	priorità
Riqualifica degli spazi pubblici centrali di nuclei e abitati (Gorduno)	I 1.2 A	A (2015-2018)	I 10.4	A (2019-2022)
Riqualifica degli spazi pubblici centrali di nuclei e abitati (Gudo)	I 1.2 B	B (2019-2022)	I 10.5	A (2019-2022) B (2013-2026)
Riqualifica degli spazi pubblici centrali di nuclei e abitati (Lumino)	I 1.2 A	A (2019-2022)	I 10.6	B (2013-2026)
Riqualifica degli spazi pubblici centrali di nuclei e abitati (S. Antonino)			I 10.7	A (2019-2022) B (2013-2026)
Spazio di riserva per future pianificazioni connesse con il nodo AlpTransit	I 5.2	A (2015-2018)	I 11	A (2019-2022)

# Trasporto pubblico (9 misure)

denominazione misure PAB 3	PAB 2		PAB 3	
	n°	priorità	n°	priorità
Miglioramento qualità e accessibilità del servizio TP: miglioramento informazione e standard delle fermate bus	TP 2.1	B (2019-2022)	TP 2.1	A (2019-2022)
Miglioramento qualità e accessibilità del servizio TP: implementazione di un sistema di gestione e informazione	TP 2.2	B (2019-2022)	TP 2.2	A (2019-2022)
Nuova fermata ferroviaria Bellinzona Piazza Indipendenza	TP 2.3	B (2019-2022)	TP 2.3	B (2023-2026)
Potenziamento linee bus regionali Linea 311 Bellinzona-Locarno	-,-		TP 4	A (2019-2022)
Riorganizzazione del nodo del trasporto pubblico presso la fermata ferroviaria di Giubiasco			TP 5	A (2019-2022)
Riorganizzazione capolinea linea bus 5 "Bellinzona, Ospedale"			TP 6.1	A (2019-2022)
Riorganizzazione capolinea linea bus 1 "Camorino, nucleo"			TP 6.2	A (2019-2022)
Riorganizzazione fermata linea bus 311 "Gudo, Chiesa"			TP 6.3	A (2019-2022)
Capillarità ferroviaria nell'agglomerato S-Bahn TILO	-,-	-,-	TP 7	C > 2026

# Mobilità lenta (14 misure)

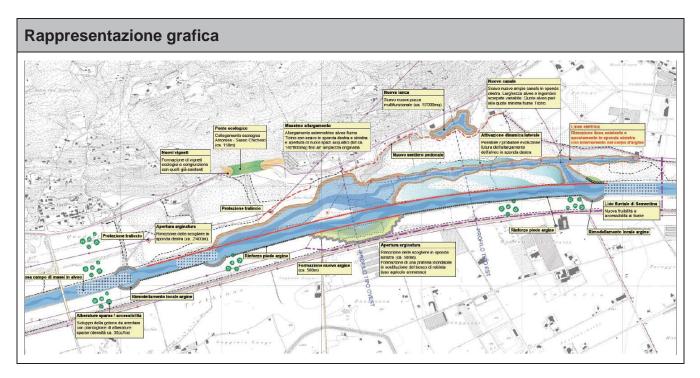
denominazione misure PAB 3	PAB 2		PAB 3	
	n°	priorità	n°	priorità
Completamento collegamenti ciclabili/pedonali: "Castione - Lumino"	ML 2.4.1	B (2019-2022)	ML 2.4.1	A (2019-2022)
Completamento collegamenti ciclabili/pedonali: "Carasso - Monte Carasso"	ML 2.4.2	B (2019-2022)	ML 2.4.2	B (2023-2026)
Completamento collegamenti ciclopedonali: "Camorino - Giubiasco" (1)	ML 2.5.1	B (2019-2022)	ML 2.5.1	A (2019-2022)
Completamento collegamenti ciclopedonali: "Camorino - Giubiasco" (2)	ML 2.5.2	B (2019-2022)	ML 2.5.2	A (2019-2022)
Miglioramento strutture: Bike & Ride (B+R), lista A	ML 3.1	B (2019-2022)	ML 3.1.1	A (2019-2022)
Miglioramento strutture: Bike & Ride (B+R), lista B	ML 3.1	B (2019-2022)	ML 3.1.2	B (2023-2026)
Miglioramento raccordi percorso ciclo-pedonale C31 al ponte di Gudo	-,-	-,-	ML 4.1	A (2019-2022)
Miglioramento tracciato Via Galletto - fermata TILO Castione-Arbedo	-,-	-:-	ML 4.2	A (2019-2022)
Percorsi ciclabili golenali: Bellinzona SMe2 - Via G. Motta	-,-	-:-	ML 4.3	A (2019-2022)
Percorsi ciclabili golenali: Bellinzona Via S. Franscini - Giubiasco Saleggi	-,-	-:-	ML 4.4	A (2019-2022)
Percorsi ciclabili Bellinzona: Via Monte Gaggio - Via Vallone - Via Ripari tondi			ML 4.5	A (2019-2022)
Passerella ciclopedonale sul fiume Moesa tra Arbedo paese e Castione			ML 5	A (2019-2022)
Nuovo collegamento pedonale Camorino/Giubiasco riale Val Grande	-,-		ML 6	A (2019-2022)
Piani di mobilità scolastica nei Comuni dell'agglomerato del Bellinzonese		-,-	ML 7	A (2019-2022)

# Traffico individuale motorizzato (8 misure)

denominazione misure PAB 3	PAB 2		PAB 3	
	n°	priorità	n°	priorità
Riqualifica urbana e gestione del traffico: assi stradali con carico di traffico elevato (Sementina - Monte Carasso)	TIM 2.4	B (2019-2022)	TIM 2.4	A (2019-2022)
Riqualifica urbana e gestione del traffico: assi stradali con carico di traffico elevato (asse Giubiasco-Bellinzona-Arbedo, asse di Cadenazzo)	TIM 2.5	C > 2022	TIM 2.5	C > 2026
Riqualifica urbana e gestione del traffico: assi stradali con carico di traffico medio (Via Busciürina - Camorino)	-t		TIM 6.1	A (2019-2022)
Riqualifica urbana e gestione del traffico: assi stradali con carico di traffico medio (Via Lugano, Bellinzona - Via Olgiati, Giubiasco)	-t		TIM 6.2	B (2023-2026)
Introduzione ZONA D'INCONTRO Piazza Governo, Bellinzona	-,-	-,-	TIM 7	A (2019-2022)
Attualizzazione censimento e sviluppo strategia di gestione posteggi pubblici			TIM 8	A (2019-2022)
Elaborazione piani di mobilità aziendali per i comparti strategici	-1-		TIM 9	A (2019-2022)
Messa in sicurezza punti critici (punti neri) della rete viaria			TIM 10	A (2019-2022)

Rinaturazione fiume Ticino in zona Boschetti		Codice ARE:	Codice PA: P 1.1	
Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure	P 1.2, P 1.3, P 1.4, P 2, P 3			
Rapporto con PA 2				
Interesse misura	Regionale			
Ente responsabile	Consorzio Correzione Fiume Ticino			
Altri Enti coinvolti	Cantone, Comuni di Sementina e Gudo	Localizzazione		
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Localizzaziono		
Priorità	A	Sementina, Gud	0	

Costi e finanziamento					
Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA					
Stima costo					
Ente finanziatore principale					
Ev. altri enti finanziatori					



# **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.

Gli obiettivi degli interventi sono: integrazione nel paesaggio, maggiore sicurezza idraulica, plusvalore ricreativo/turistico, promozione della dinamica naturale, prevenzione dello sviluppo di specie invasive.

# 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

CE1: 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.

CE2: valorizzazione della qualità degli spazi liberi e delle aree verdi nell'area dell'agglomerato.

CE3: una gestione coordinata e migliore degli spazi paesaggistici e naturalistici rilevanti e dei loro collegamenti non può che aumentare la sicurezza degli spostamenti ciclo-pedonali.

CE4: 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.

#### **Fattibilità**

Descrivere i risultati degli studi di fattibilità.

# Azzonamenti necessari

Nessuno

# Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

# Situazione nel Piano direttore cantonale

Concretizzazione a livello regionale di un obiettivo generale contenuto nella scheda PD "Componenti naturali" (P4), in particolare l'indirizzo 2.3 "Corsi d'acqua, rive lacustri e ambienti correlati", dato acquisito.

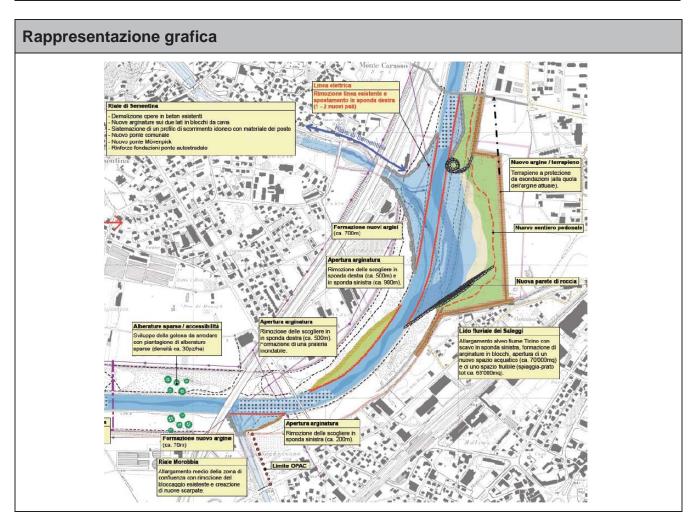
# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

# Spiegazioni e approfondimenti

Rinaturazione fiume Ticino e riale Sementina in zona Saleggi		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			
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Consorzio Correzione Fiume Ticino		
Altri Enti coinvolti	Cantone, Comuni di Sementina, Monte Carasso, Bellinzona	Localizzazione	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Sementina, Mon	te Carasso,
Priorità	A	Bellinzona	

Costi e finanziamento					
Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA					
Stima costo					
Ente finanziatore principale					
Ev. altri enti finanziatori					



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.

Gli obiettivi degli interventi sono: integrazione nel paesaggio, maggiore sicurezza idraulica, plusvalore ricreativo/turistico, promozione della dinamica naturale, prevenzione dello sviluppo di specie invasive.

# 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

CE1: 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.

CE2: valorizzazione della qualità degli spazi liberi e delle aree verdi nell'area dell'agglomerato.

CE3: una gestione coordinata e migliore degli spazi paesaggistici e naturalistici rilevanti e dei loro collegamenti non può che aumentare la sicurezza degli spostamenti ciclo-pedonali.

CE4: 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.

# **Fattibilità**

Descrivere i risultati degli studi di fattibilità.

# Azzonamenti necessari

Nessuno

# Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

# Situazione nel Piano direttore cantonale

Concretizzazione a livello regionale di un obiettivo generale contenuto nella scheda PD "Componenti naturali" (P4), in particolare l'indirizzo 2.3 "Corsi d'acqua, rive lacustri e ambienti correlati", dato acquisito.

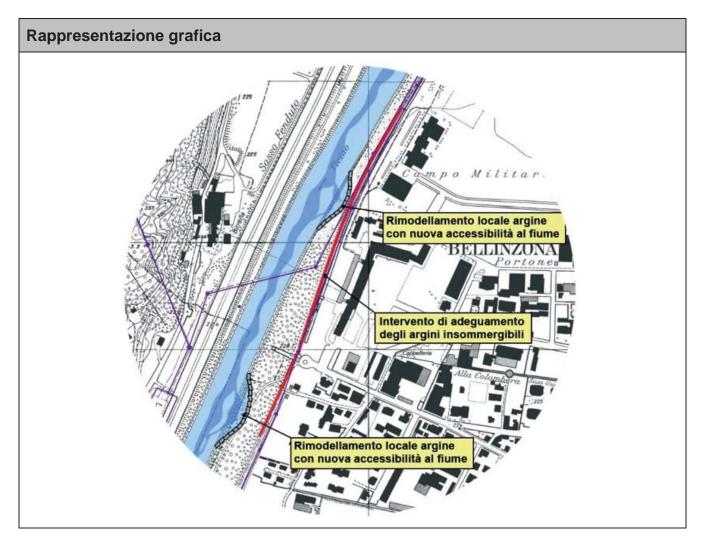
# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

# Spiegazioni e approfondimenti

Rimodellazione degli argini del fiume Ticino in zona Torretta		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		
Rapporto con PA 2			
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Consorzio Correzione Fiume Ticino		
Altri Enti coinvolti	Cantone, Comune di Bellinzona	Localizzazione	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Localizzazione	
Priorità	A	Bellinzona	

Costi e finanziamento		
Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA		
Stima costo		
Ente finanziatore principale		
Ev. altri enti finanziatori		



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.

Gli obiettivi degli interventi sono: integrazione nel paesaggio, maggiore sicurezza idraulica, plusvalore ricreativo/turistico, promozione della dinamica naturale, prevenzione dello sviluppo di specie invasive.

# 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

CE1: 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.

CE2: valorizzazione della qualità degli spazi liberi e delle aree verdi nell'area dell'agglomerato.

CE3: una gestione coordinata e migliore degli spazi paesaggistici e naturalistici rilevanti e dei loro collegamenti non può che aumentare la sicurezza degli spostamenti ciclo-pedonali.

CE4: 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.

# **Fattibilità**

Descrivere i risultati degli studi di fattibilità.

# Azzonamenti necessari

Nessuno

# Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

# Situazione nel Piano direttore cantonale

Concretizzazione a livello regionale di un obiettivo generale contenuto nella scheda PD "Componenti naturali" (P4), in particolare l'indirizzo 2.3 "Corsi d'acqua, rive lacustri e ambienti correlati", dato acquisito.

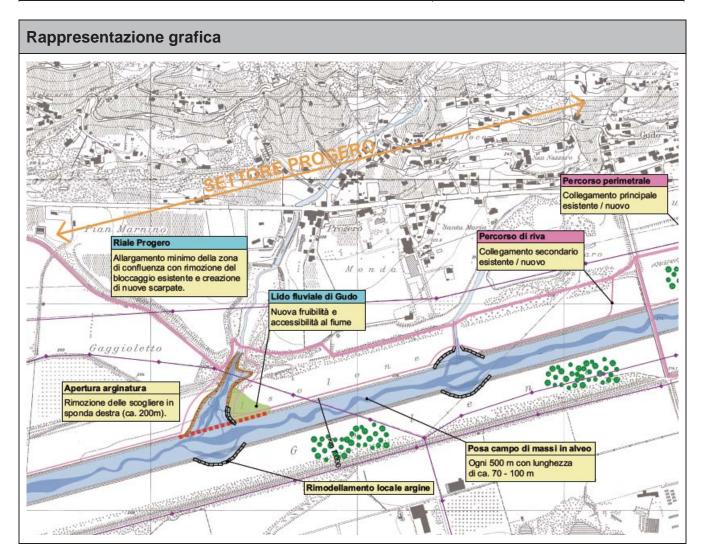
# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

# Spiegazioni e approfondimenti

Riconfigurazione confluenza fra fiume Ticino e 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			
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Consorzio Correzione Fiume Ticino		
Altri Enti coinvolti	Cantone, Comune di Gudo	Localizzazione	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A	Gudo	

Costi e finanziamento		
Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA		
Stima costo		
Ente finanziatore principale		
Ev. altri enti finanziatori		



# **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.

Gli obiettivi degli interventi sono: integrazione nel paesaggio, maggiore sicurezza idraulica, plusvalore ricreativo/turistico, promozione della dinamica naturale, prevenzione dello sviluppo di specie invasive.

# 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

CE1: 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.

CE2: valorizzazione della qualità degli spazi liberi e delle aree verdi nell'area dell'agglomerato.

CE3: una gestione coordinata e migliore degli spazi paesaggistici e naturalistici rilevanti e dei loro collegamenti non può che aumentare la sicurezza degli spostamenti ciclo-pedonali.

CE4: 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.

#### **Fattibilità**

Descrivere i risultati degli studi di fattibilità.

# Azzonamenti necessari

Nessuno

# Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

# Situazione nel Piano direttore cantonale

Concretizzazione a livello regionale di un obiettivo generale contenuto nella scheda PD "Componenti naturali" (P4), in particolare l'indirizzo 2.3 "Corsi d'acqua, rive lacustri e ambienti correlati", dato acquisito.

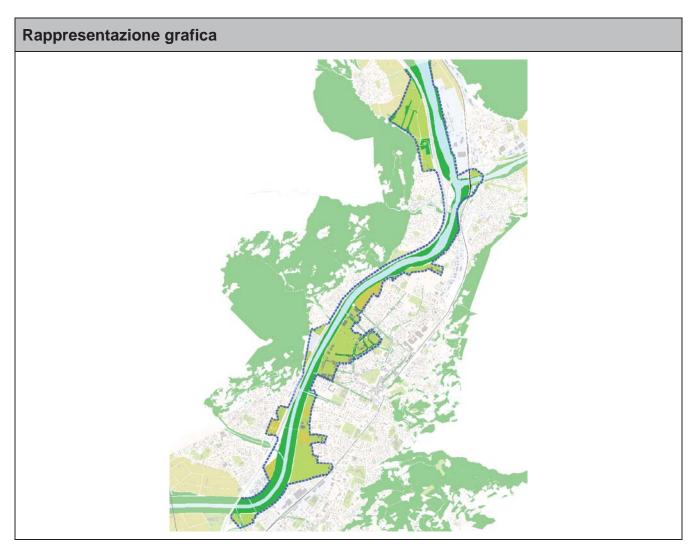
# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

# Spiegazioni e approfondimenti

Area di svago di prossimità delle golene del fiume Ticino		Codice ARE:	Codice PA: P 2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	P 1.1-4, P 3	Localizzazione	
Rapporto con PA 2	Ripresa da I 1.1		
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Consorzio correzione Fiume Ticino, Comuni	- Arbedo, Bellinzona, Castione,	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022 / 2023-2026	Giubiasco, Gorduno, Gnosca,	
Priorità	A/B	Monte Carasso, Sementina	

Costi e finanziamento			
Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confed	lerazione tramite i PA		
Stima costo			
Ente finanziatore principale			
Ev. altri enti finanziatori			



#### **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; inoltre le aree libere tra la golena e la città 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

CE1: 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.

CE2: valorizzazione della qualità degli spazi liberi e delle aree verdi nell'area dell'agglomerato. CE3: una gestione coordinata e migliore degli spazi paesaggistici e naturalistici rilevanti e dei loro collegamenti non può che aumentare la sicurezza degli spostamenti ciclo-pedonali.

CE4: 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.

# **Fattibilità**

Studio in corso

#### Azzonamenti necessari

Da verificare

# Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuno

# Situazione nel Piano direttore cantonale

Il comprensorio di svago di Golene di Bellinzona è codificato quale risultato intermedio nella scheda di PD R.9 "Svago di prossimità".

# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

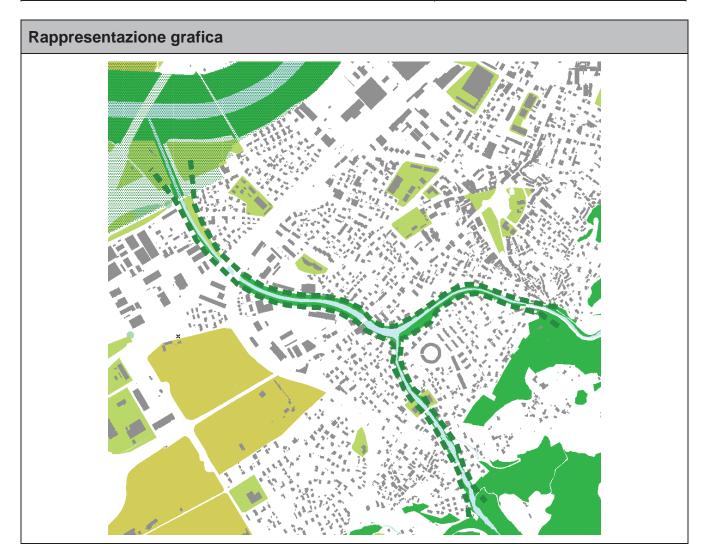
# Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

# Spiegazioni e approfondimenti

Indagine conoscitiva già svolta dal Cantone (Studio di base dicembre 2014). Si sta valutando un ampliamento verso Lumino, Claro e Moleno.

Valorizzazione dello spazio fluviale della Morobbia e del riale Val Grande		Codice ARE:	Codice PA:
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	P 1.1-4, P 2		
Rapporto con PA 1 e 2			
Interesse misura	Locale	7	
Ente responsabile	Comuni di Giubiasco e Camorino		
Altri Enti coinvolti	Cantone	Localizzazione	
Orizzonte di realizzazione	2023-2026		
Priorità	В	Giubiasco e Camorino	

Costi e finanziamento			
Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA			
Stima costo			
Ente finanziatore principale			
Ev. altri enti finanziatori			



Programma d'agglomerato del Bellinzonese di terza generazione – PAB 3 Misure *Paesaggio* 

#### Descrizione della misura

# **Descrizione**

Definizione dello spazio riservato alle acque e delle 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 Val 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 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

CE2: valorizzazione della qualità degli spazi liberi e delle aree verdi nell'area dell'agglomerato. CE4: 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.

# **Fattibilità**

Descrivere i risultati degli studi di fattibilità.

# Azzonamenti necessari

Nessuno

# Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

# Situazione nel Piano direttore cantonale

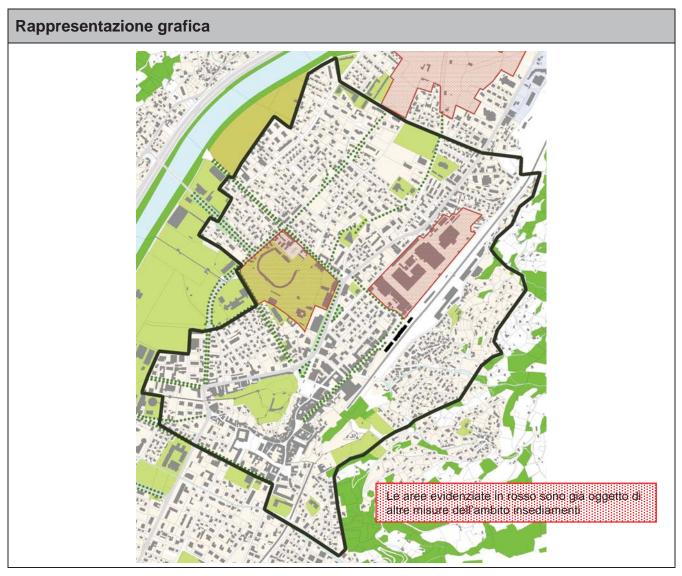
Concretizzazione a livello regionale di un obiettivo generale contenuto nella scheda PD "Componenti naturali" (P4), in particolare l'indirizzo 2.3 "Corsi d'acqua, rive lacustri e ambienti correlati", dato acquisito.

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)
Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti		

contenibilità nel	Promozione dell'utilizzo delle riserve di contenibilità nelle aree centrali di Bellin- zona ben servite dai TP		Codice PA:
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2			
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Comune di Bellinzona		
Altri Enti coinvolti		Localizzazione	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Localizzazione	
Priorità	A	Bellinzona	

Costi e finanziamento		
Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA		
Stima costo		
Ente finanziatore principale		
Ev. altri enti finanziatori		



# **Descrizione**

Verifica dettagliata delle riserve di contenibilità nello spazio funzionale centrale di Bellinzona per rapporto allo scenario auspicato (v. Rapporto esplicativo, cap. 9), 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".

# 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

CE 1: incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in prossimità di un importante nodo d'interscambio TP.

CE 2: concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa.

CE 4: riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.

# **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

R6 "Sviluppo e contenibilità del PR", dato acquisito

# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

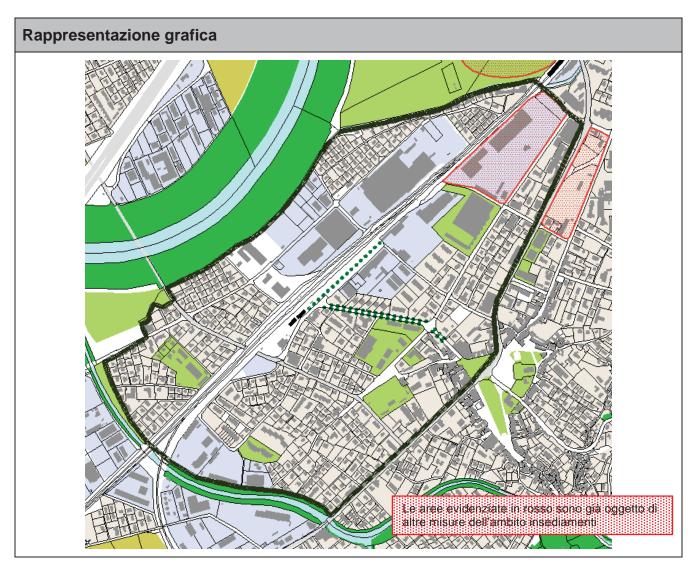
# Spiegazioni e approfondimenti

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.

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.

Promozione dell'utilizzo delle riserve di contenibilità nel comparto della fermata ferroviaria di Giubiasco		Codice ARE:	Codice PA:
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2			
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Comune di Giubiasco		
Altri Enti coinvolti		Localizzazione	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Localizzazione	
Priorità	A	Giubiasco	

Costi e finanziamento		
Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA		
Stima costo		
Ente finanziatore principale		
Ev. altri enti finanziatori		



# **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. 9), 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".

# Opportunità per l'agglomerato

Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti e contenimento 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

CE 1: incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in prossimità di un importante nodo d'interscambio TP.

CE 2: concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa.

CE 4: riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.

#### **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

R6 "Sviluppo e contenibilità del PR", dato acquisito

# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

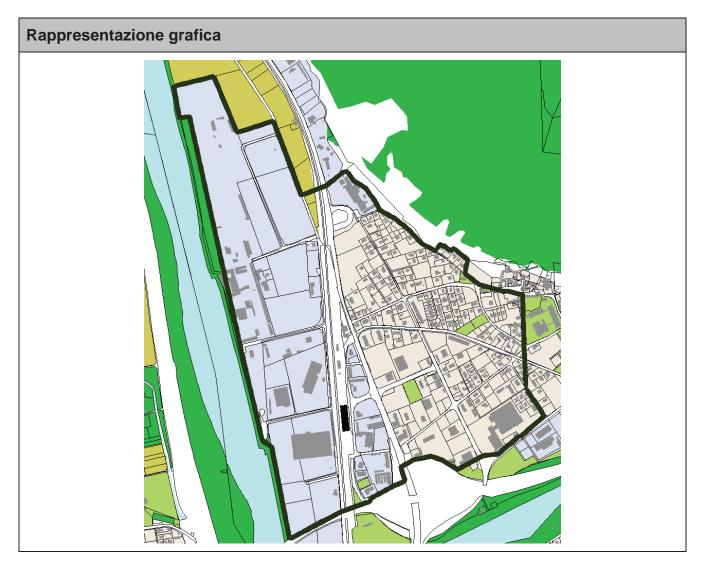
# Spiegazioni e approfondimenti

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.

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.

Verifica della contenibilità dei PR nel comparto della fermata ferroviaria di Castione-Arbedo		Codice ARE:	Codice PA:
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2			
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Comune di Arbedo Castione		
Altri Enti coinvolti		Localizzazione	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Localizzazione	
Priorità	A	Castione	

Costi e finanziamento		
Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA		
Stima costo		
Ente finanziatore principale		
Ev. altri enti finanziatori		



# **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. 9), 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".

# Opportunità per l'agglomerato

Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti e contenimento 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

CE 1: incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in prossimità di un importante nodo d'interscambio TP.

CE 2: concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa.

CE 4: riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.

#### **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

R6 "Sviluppo e contenibilità del PR", dato acquisito

# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

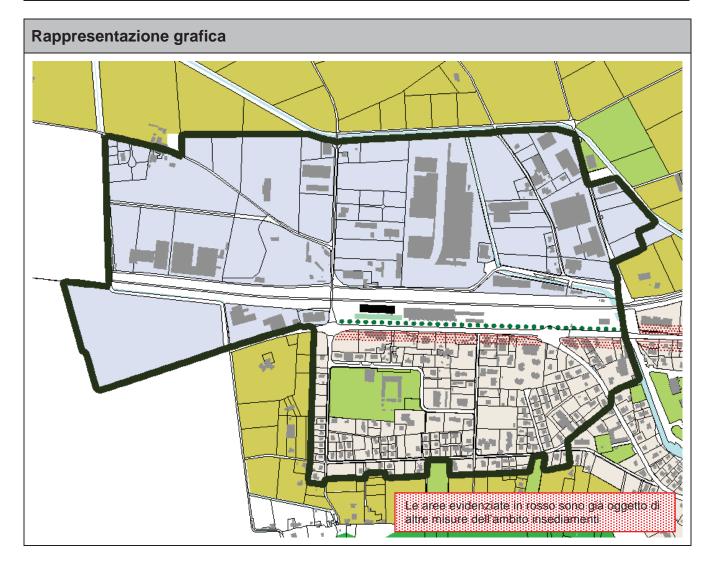
# Spiegazioni e approfondimenti

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.

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.

Verifica della contenibilità dei PR nel comparto della fermata ferroviaria di Cadenazzo		Codice ARE:	Codice PA:
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2			
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Comune di Cadenazzo		
Altri Enti coinvolti		Localizzazione	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Localizzaziono	
Priorità	A	Cadenazzo	

Costi e finanziamento		
Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA		
Stima costo		
Ente finanziatore principale		
Ev. altri enti finanziatori		



# **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. 9), 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".

# Opportunità per l'agglomerato

Promozione dello sviluppo centripeto degli insediamenti e contenimento 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

CE 1: incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in prossimità di un importante nodo d'interscambio TP.

CE 2: concentra i posti di lavoro e la popolazione in luoghi adeguati tenendo conto del sistema dei trasporti; riduce la dispersione insediativa.

CE 4: riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.

#### **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

R6 "Sviluppo e contenibilità del PR", dato acquisito

# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

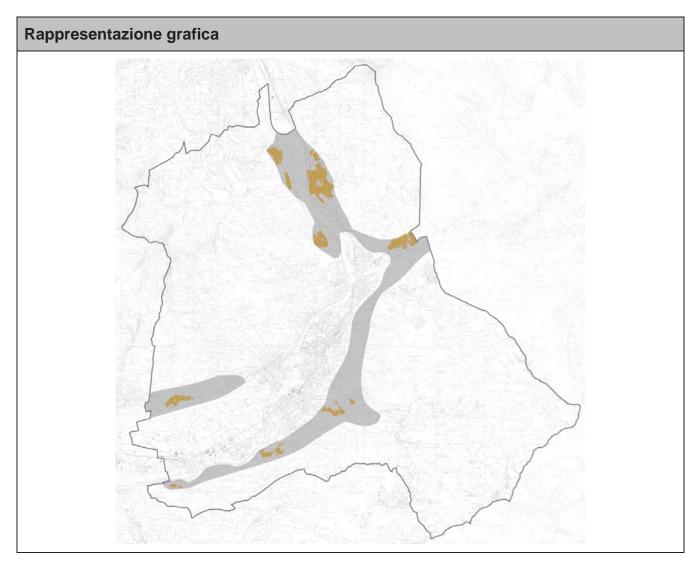
# Spiegazioni e approfondimenti

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.

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.

Verifica della contenibilità dei PR nelle aree periurbane		Codice ARE:	Codice PA:
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2			
Interesse misura	Regionale	Localizzazione	
Ente responsabile	Comuni		
Altri Enti coinvolti		Camorino, Claro, Gnosca, Gu- do, Lumino, Moleno, Pianezzo, Preonzo	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A		

Costi e finanziamento		
Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA		
Stima costo		
Ente finanziatore principale		
Ev. altri enti finanziatori		



# **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. 9) e, sulla base dei risultati, definiscono le misure atte a ricondurre la contenibilità del proprio PR alla crescita insediativa stabilita come obiettivo nel PAM 3.

# 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

CE2: riduzione della dispersione insediativa.

CE4: riduzione del consumo di superficie.

# **Fattibilità**

L'elaborazione del compendio dello stato di urbanizzazione, che i Comuni sono chiamati ad allestire entro gennaio 2016, permette di disporre dei dati necessari ad una valutazione dei provvedimenti necessari in ogni singolo Comune; le modifiche da apportare ai PR comunali sono di competenza dei Comuni.

# Azzonamenti necessari

Da verificare

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

Situazione nel Piano direttore cantonale

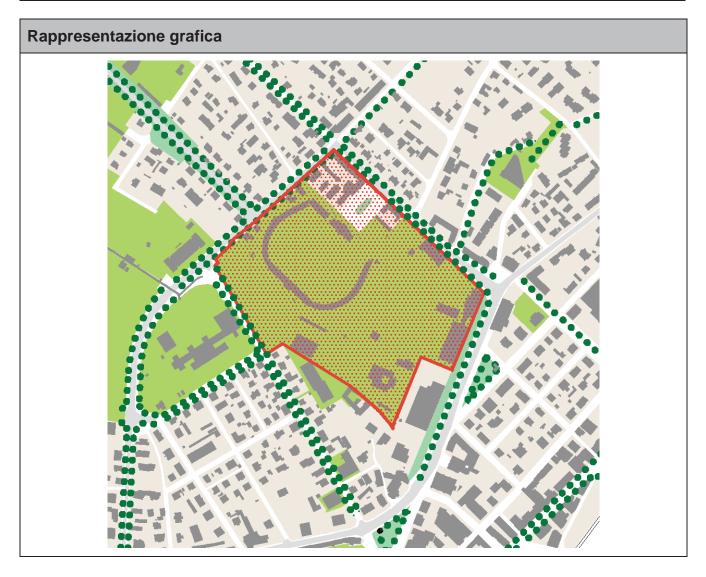
R6 "Sviluppo e contenibilità del PR", dato acquisito

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)
Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

# Spiegazioni e approfondimenti

Piano particolareggiato quartiere misto e multifunzionale Stadio		Codice ARE	Codice PA:
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	I 8.1		
Rapporto con PA 2	Ripresa I 2.1 C (PAB 2)		
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Comune di Bellinzona		
Altri Enti coinvolti		Localizzazione	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Localizzazione	
Priorità	A	Bellinzona	

Costi e finanziamento		
Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA		
Stima costo		
Ente finanziatore principale		
Ev. altri enti finanziatori		



# **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). Creazione di nuovi spazi per il piccolo e medio commercio a carattere urbano, integrati nel contesto dell'offerta commerciale del centro (negozi al PT) e delle infrastrutture scolastiche e sportive esistenti. Creazione di nuove superfici a destinazione abitativa e amministrativa a pochi minuti a piedi dalla Stazione. 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

- CE 1: incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area ben servito dal servizio TP.
- CE 2: 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.
- CE 3: aumenta oggettivamente la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili in quanto concentra attività e servizi in luoghi distanti dagli assi di circolazione principale
- CE 4: riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.

# **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

R6 "Sviluppo e contenibilità dei PR" dato acquisito

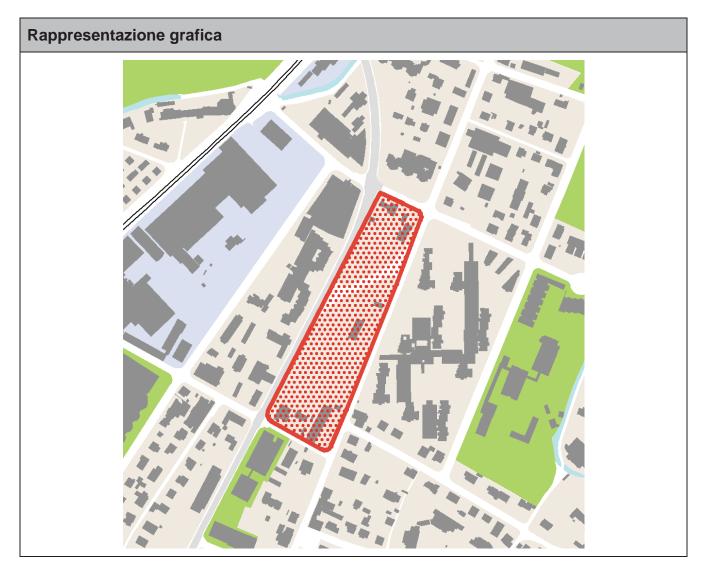
R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", dato acquisito.

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)				
Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima				

Spiegazioni e approfondimenti		

Piano di quartiere Viale Olgiati		Codice ARE	Codice PA:
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa I 2.1 E (PAB 2)		
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Comune di Giubiasco		
Altri Enti coinvolti		Localizzazione	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A	Giubiasco	

Costi e finanziamento				
Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA				
Stima costo				
Ente finanziatore principale				
Ev. altri enti finanziatori				



### Descrizione

Nuovo quartiere misto residenziale-commerciale intensivo Viale Olgiati (Giubiasco) Riordino fondiario. Edificazione vincolata a piano di quartiere, con indice minimo. Incentivi ai proprietari privati e politica fondia- ria 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

CE 1: incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area ben servito dal servizio TP.

CE 2: 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.

CE 3: aumenta oggettivamente la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili in quanto concentra attività e servizi in luoghi distanti dagli assi di circolazione principale

CE 4: riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.

### **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

Riorganizzazione zone edificabili / zone per il traffico

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

# Situazione nel Piano direttore cantonale

R6 "Sviluppo e contenibilità dei PR" dato acquisito

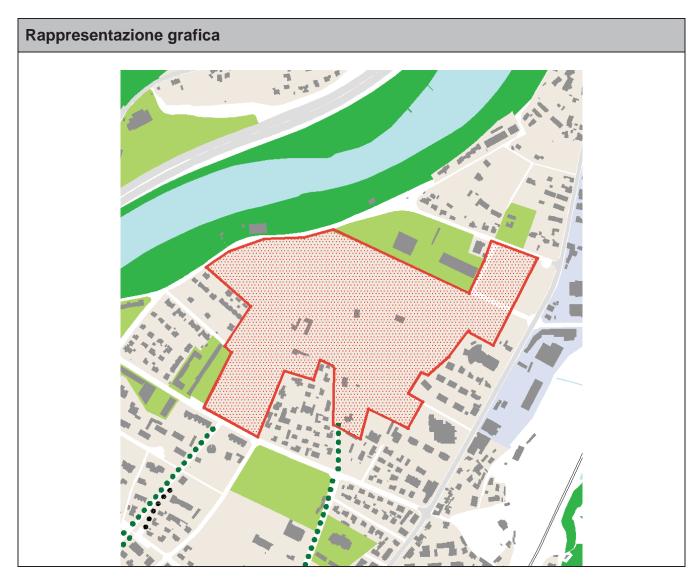
R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", dato acquisito.

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)
Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti		

Ecoquartiere residenziale di Pratocarasso (zona di riserva urbana centrale)		Codice ARE	Codice PA:
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa I 2.1 A (PAB 2)		
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Comune di Bellinzona	Localizzazione	
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2023-2026		
Priorità	В	Bellinzona	

Costi e finanziamento		
Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA		
Stima costo		
Ente finanziatore principale		
Ev. altri enti finanziatori		



### **Descrizione**

Il nuovo quartiere di Pratocarasso dovrà essere sviluppato nell'ambito più esteso di un piano d'indirizzo (Masterplan) a livello del nuovo Comune di Bellinzona. La pianificazione del comparto, che coinvolgerà attivamente la popolazione, è 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 edificabile 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

- CE 1: incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area allacciata al servizio di trasporto pubblico urbano.
- CE 2: 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.
- CE 3: aumenta oggettivamente la sicurezza mediante integrazione di strategie di sicurezza stradale nella pianificazione degli insediamenti e della rete di spazi pubblici
- CE 4: riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.

### **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 prescrizioni particolari.

# Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

# Situazione nel Piano direttore cantonale

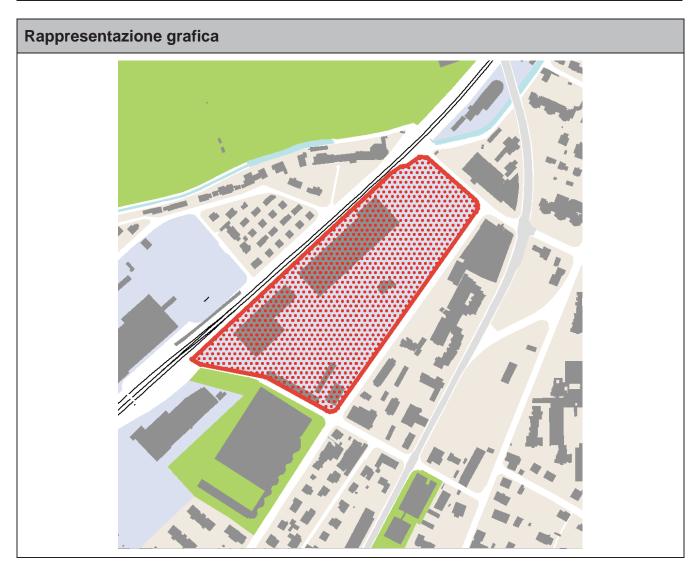
Nelle rappresentazioni cartografiche il comparto è attribuito all'area delle zone edificabili, dato acquisito.

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)
Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

# Spiegazioni e approfondimenti

Piano particolareggiato per riconversione di un'area industriale nel quartiere misto delle Ferriere		Codice ARE	Codice PA:
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa I 3.1 (PAB 2)		
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Comune di Giubiasco	Localizzazione	
Altri Enti coinvolti			
Orizzonte di realizzazione	2023-2026		
Priorità	В	Giubiasco	

Costi e finanziamento		
Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA		
Stima costo		
Ente finanziatore principale		
Ev. altri enti finanziatori		



### **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.

# 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

CE 1: incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area ben servito dal servizio TP.

CE 2: 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.

CE 3: aumenta oggettivamente la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili in quanto concentra attività e servizi in luoghi distanti dagli assi di circolazione principale

CE 4: riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.

### **Fattibilità**

Procedura pianificatoria in corso

# Azzonamenti necessari

V. variante PR in procedura

# Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

# Situazione nel Piano direttore cantonale

R6 "Sviluppo e contenibilità dei PR" dato acquisito

R7 "Poli di sviluppo economico", dato acquisito

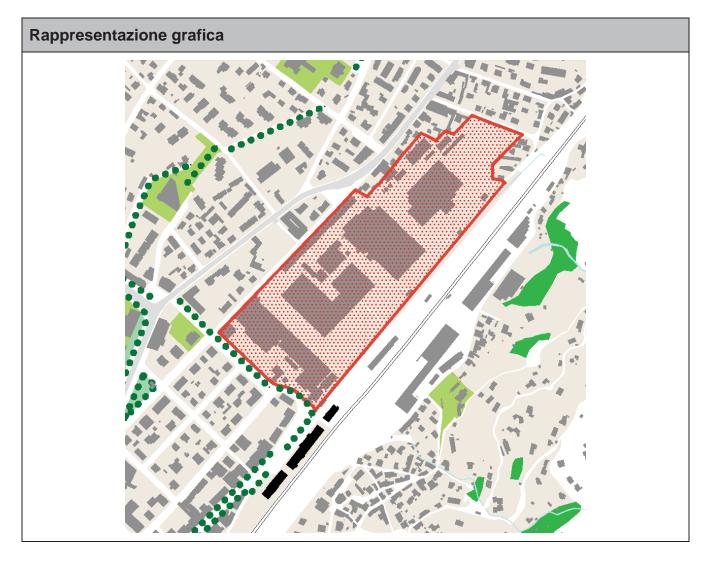
R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", dato acquisito.

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)
Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti		

Centro di competenza mobilità sostenibile e ferroviaria - Officine FFS		Codice ARE	Codice PA:
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa I 3.2 (PAB 2)		
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Fondazione	Localizzazione	
Altri Enti coinvolti	Cantone, FFS, Comune di Bellinzona		
Orizzonte di realizzazione	2019-2023		
Priorità	A	Comune di Bellinzona	

Costi e finanziamento		
Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA		
Stima costo		
Ente finanziatore principale		
Ev. altri enti finanziatori		



### **Descrizione**

Sulla base dello studio di fattibilità della SUPSI, con il Messaggio N. 6911 del 18 febbraio il Cantone ha istituito il "Centro di competenza in materia di trasporto e mobilità ferroviaria", con l'intento consiste nel non disperdere 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. Dopo la costituzione si procede al consolidamento della struttura organizzativa e del relativo piano industriale.

# 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

- CE 1: incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area ben servito dal servizio TP.
- CE 2: 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.
- CE 3: aumenta oggettivamente la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili in quanto concentra attività e servizi in luoghi distanti dagli assi di circolazione principale
- CE 4: riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.

### **Fattibilità**

Una ripianificazione 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

R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" dato acquisito

R7 "Poli di sviluppo economico", dato acquisito

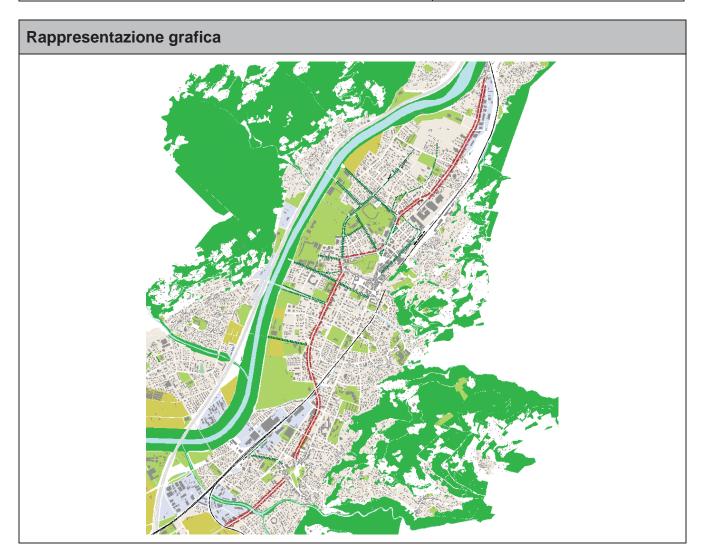
R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito"

<b>Programma</b>	lavori f	ino all	'inoltro	del P	roaetto	di	massima
------------------	----------	---------	----------	-------	---------	----	---------

Spiegazioni e approfondimenti		

Sviluppo urbanistico e riqualifica lungo l'asse urbano centrale		Codice ARE	Codice PA:	
Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure				
Rapporto con PA 2	Ripresa I 2.2 (PAB 2)			
Interesse misura	Regionale			
Ente responsabile	Comuni Arbedo Castione, Giubiasco e Bellinzona	Localizzazione		
Altri Enti coinvolti		Localizzazione		
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Arbedo Castione	e, Giubiasco e	
Priorità	A	Bellinzona		

Costi e finanziamento					
Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA					
Stima costo					
Ente finanziatore principale					
Ev. altri enti finanziatori					



### Descrizione

Regolamentazione 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

- CE 1: incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area ben servito dal servizio TP.
- CE 2: 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.
- CE 3: aumenta la sicurezza oggettiva e soggettiva dei percorsi pedonali e ciclabili
- CE 4: riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.

# **Fattibilità**

Studi pianificatori ancora da avviare, in relazione e progetti si sistemazione/moderazione stradale

### Azzonamenti necessari

Da verificare

# Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

# Situazione nel Piano direttore cantonale

R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" dato acquisito

R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito"

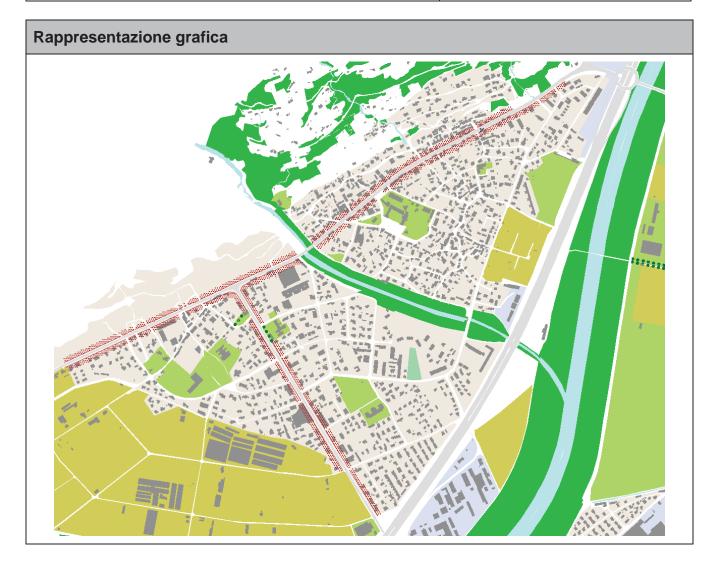
Scadenzario (	orizzonte d	i reali	zzazione)
---------------	-------------	---------	-----------

<b>Programma</b>	lavori	fino	all'ino	ltro de	l Prod	aetto d	di massima
------------------	--------	------	---------	---------	--------	---------	------------

Spiegazioni e approfondimenti		

alcuni assi urba	Sviluppo urbanistico e riqualifica lungo alcuni assi urbani secondari (Monte Carasso, Sementina)			
Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure				
Rapporto con PA 2	Ripresa I 5.1 (PAB 2)			
Interesse misura	Regionale			
Ente responsabile	Comuni di Monte Carasso e Sementina			
Altri Enti coinvolti		Localizzazione		
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Localizzazione		
Priorità A		Monte Carasso,	Sementina	

Costi e finanziamento					
Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA					
Stima costo					
Ente finanziatore principale					
Ev. altri enti finanziatori					



### Descrizione

Regolamentazione 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

- CE 1: incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area ben servito dal servizio TP su gomma.
- CE 2: 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.
- CE 3: aumenta la sicurezza oggettiva e soggettiva dei percorsi pedonali e ciclabili
- CE 4: riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.

### **Fattibilità**

Progetto di sistemazione/moderazione del traffico già in corso; regolamentazione pianificatoria in parte vigente, in parte allo studio studio.

### Azzonamenti necessari

Da verificare

# Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

# Situazione nel Piano direttore cantonale

R6 "Sviluppo e contenibilità dei PR" dato acquisito

R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", dato acquisito.

# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

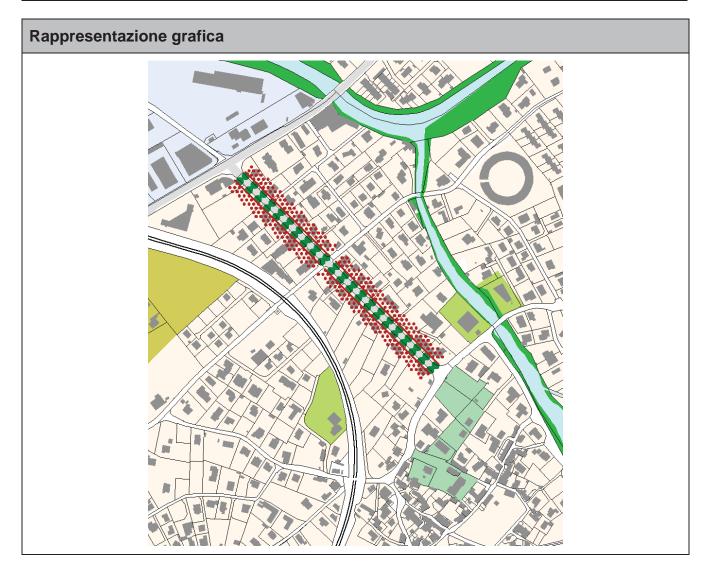
Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

# 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.

Sviluppo urbani alcuni assi urba	Codice ARE	Codice PA:	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	I 10.3		
Rapporto con PA 2			
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Comune di Camorino		
Altri Enti coinvolti		Localizzazione	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Localizzazione	
Priorità A Ca		Camorino	

Costi e finanziamento				
Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA				
Stima costo				
Ente finanziatore principale				
Ev. altri enti finanziatori				



### Descrizione

Regolamentazione 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

- CE 1: incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area ben servito dal servizio TP su gomma.
- CE 2: 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.
- CE 3: aumenta la sicurezza oggettiva e soggettiva dei percorsi pedonali e ciclabili
- CE 4: riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.

### **Fattibilità**

Il concetto della riqualifica del viale è contemplato nel piano d'indirizzo per la revisione del PR

### Azzonamenti necessari

Da verificare

# Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

# Situazione nel Piano direttore cantonale

R6 "Sviluppo e contenibilità dei PR" dato acquisito

R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", dato acquisito.

# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

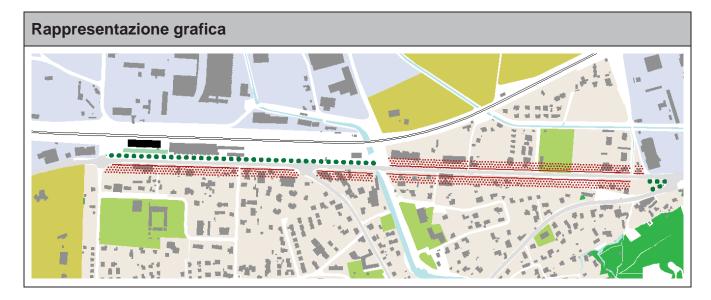
Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

# 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

Sviluppo urbani alcuni assi urba	Codice ARE	Codice PA:	
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa I 5.1 (PAB 2)		
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Comune di Cadenazzo		
Altri Enti coinvolti	Cantone	Localizzazione	
Orizzonte di realizzazione	2023-2026	Localizzazione	
Priorità B Cadenazzo			

Costi e finanziamento		
Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confed	lerazione tramite i PA	
Stima costo		
Ente finanziatore principale		
Ev. altri enti finanziatori		



### **Descrizione**

Regolamentazione 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

- CE 1: incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area ben servito dal servizio TP su gomma.
- CE 2: 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.
- CE 3: aumenta la sicurezza oggettiva e soggettiva dei percorsi pedonali e ciclabili
- CE 4: riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.

# **Fattibilità**

Studio pianificatorio ancora da avviare

### Azzonamenti necessari

Da verificare

# Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

# Situazione nel Piano direttore cantonale

R6 "Sviluppo e contenibilità dei PR" dato acquisito

R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", dato acquisito.

# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

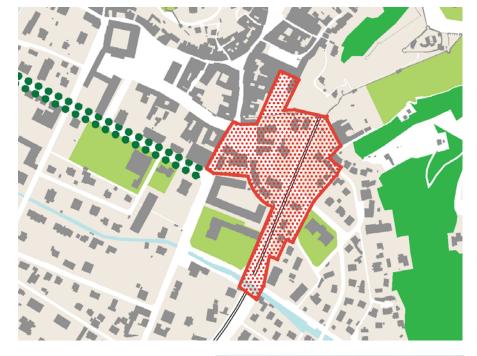
# Spiegazioni e approfondimenti

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.

Sistemazione urbanistica in relazione alla nuova fermata ferroviaria di Bellinzona, Piazza Indipendenza		Codice ARE	Codice PA:		
Pacchetto di misure					
Correlazione con altre misure	TP 3				
Rapporto con PA 2					
Interesse misura	Regionale				
Ente responsabile	Comune di Bellinzona				
Altri Enti coinvolti	Cantone, FFS	Localizzazione			
Orizzonte di realizzazione	2023-2026	- Localizzazione			
Priorità	В	Bellinzona			

Costi e finanziamento		
Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confed	lerazione tramite i PA	
Stima costo		
Ente finanziatore principale		
Ev. altri enti finanziatori		

# Rappresentazione grafica







### Descrizione

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

- CE 1: incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area ben servito dal servizio TP.
- CE 2: 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.
- CE 3: aumenta oggettivamente la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili in quanto concentra attività e servizi in luoghi distanti dagli assi di circolazione principale
- CE 4: riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.

### **Fattibilità**

Studio pianificatorio ancora da avviare. L'attuazione dipende dalla realizzazione della nuova femrata Til o

### Azzonamenti necessari

Da verificare

# Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

# Situazione nel Piano direttore cantonale

R6 "Sviluppo e contenibilità dei PR" dato acquisito

R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito", dato acquisito.

# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

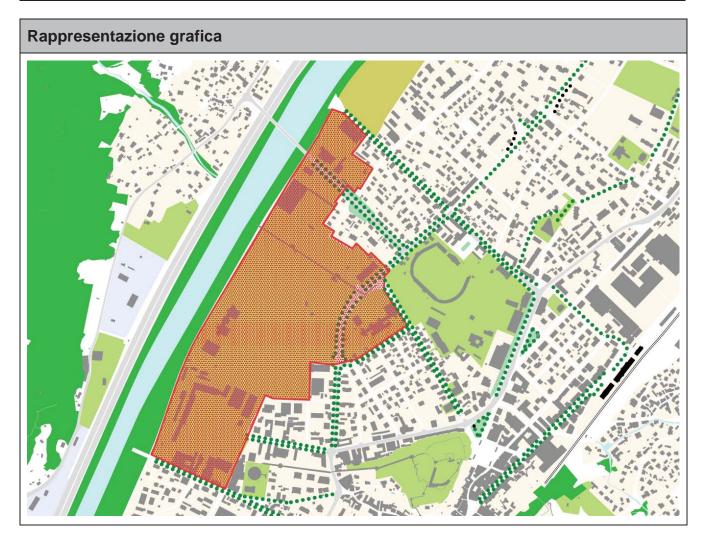
Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

# Spiegazioni e approfondimenti

Studio di massima elaborato dagli a Architetti Baserga-Mozzetti di Muralto

Campus della formazione, della ricerca e dello svago		Codice ARE	Codice PA:
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	P 2. I 3.2		
Rapporto con PA 2			
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Comune di Bellinzona		
Altri Enti coinvolti		Localizzazione	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A	Bellinzona	

Costi e finanziamento		
Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confed	lerazione tramite i PA	
Stima costo		
Ente finanziatore principale		
Ev. altri enti finanziatori		



Programma d'agglomerato del Bellinzonese di terza generazione – PAB 3 Misure *Insediamenti* 

### 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.

# 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 golena del Ticino.

# Benefici per l'agglomerato

- CE 1: incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area ben servito dal servizio TP su gomma.
- CE 2: 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.
- CE 3: aumenta oggettivamente la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili in quanto concentra attività e servizi in luoghi distanti dagli assi di circolazione principale
- CE 4: riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.

### **Fattibilità**

Studio pianificatorio e progetti in corso.

# Azzonamenti necessari

Da definire

# Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

### Situazione nel Piano direttore cantonale

R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" dato acquisito

R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito"

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)
Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti		

Area strategica per contenuti pubblici d'interesse regionale e cantonale Saleggi		Codice ARE	Codice PA:
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	P 2		
Rapporto con PA 2		7	
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Comuni di Bellinzona e Giubiasco		
Altri Enti coinvolti	Cantone	Localizzazione	
Orizzonte di realizzazione	2023-2026 / >2026		
Priorità	B/C	Bellinzona e Giubiasco	

Costi e finanziamento		
Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confed	lerazione tramite i PA	
Stima costo		
Ente finanziatore principale		
Ev. altri enti finanziatori		



Programma d'agglomerato del Bellinzonese di terza generazione – PAB 3 Misure *Insediamenti* 

### Descrizione della misura

### **Descrizione**

Pianificazione di un'area per importanti infrastrutture d'interesse pubblico regionale e cantonale, 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

- CE 1: incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area ben servito dal servizio TP.
- CE 2: 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.
- CE 3: aumenta oggettivamente la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili in quanto concentra attività e servizi in luoghi distanti dagli assi di circolazione principale
- CE 4: riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.

### **Fattibilità**

Studio di fattibilità da avviare.

### Azzonamenti necessari

Da definire

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

# Situazione nel Piano direttore cantonale

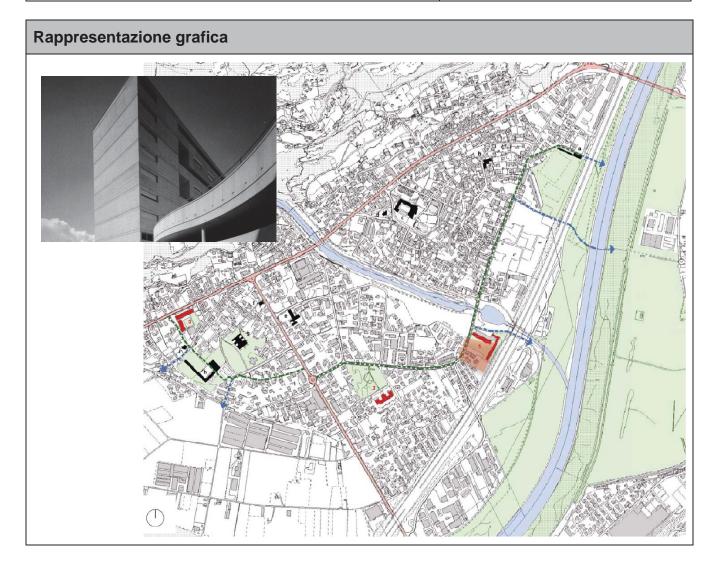
Non ancora contemplato

Scadenzario (orizzonte di realizzazione)
Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Spiegazioni e approfondimenti	

Sviluppo della funzione di centro di servizi del quartiere Morenal		Codice ARE	Codice PA:
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	P 2		
Rapporto con PA 2			
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Morenal SA		
Altri Enti coinvolti	Comuni di Monte Carasso, Sementina, Bellinzona	Localizzazione	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	20042242.0110	
Priorità	A	Monte Carasso	

Costi e finanziamento		
Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA		
Stima costo		
Ente finanziatore principale		
Ev. altri enti finanziatori		



### 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

Progetto modello "Sviluppo sostenibile del territorio" 2014-2018, selezionato dall'ARE, sostenuto dal Cantone.

# 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

- CE 1: incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area ben servito dal servizio TP.
- CE 2: 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.
- CE 3: aumenta oggettivamente la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili in quanto concentra attività e servizi in luoghi distanti dagli assi di circolazione principale
- CE 4: riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.

### **Fattibilità**

Il progetto modello è in elaborazione sulla base della tempistica imposta dall'ARE.

### Azzonamenti necessari

Nessuno

# Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

# Situazione nel Piano direttore cantonale

R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" dato acquisito

R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito"

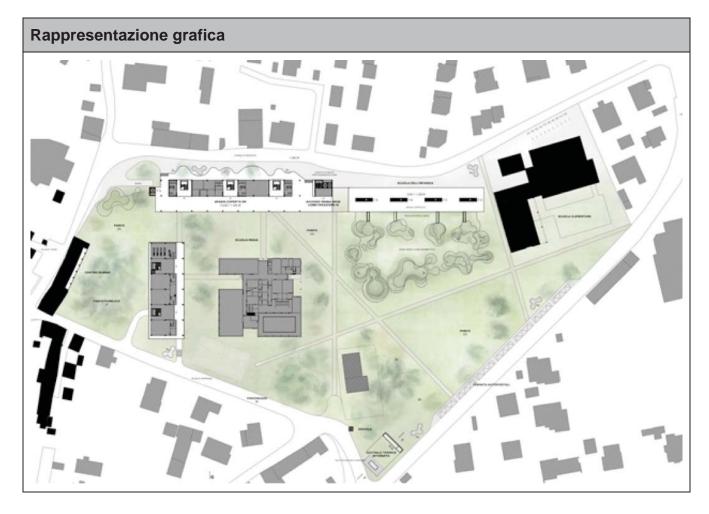
Coodonzaria	Carizzanta d	i roolizzozionol
Scauenzanio	iorizzonie u	li realizzazione)

Programma lav	vori fino all	'inoltro del Pro	getto di	massima
---------------	---------------	------------------	----------	---------

# Spiegazioni e approfondimenti

Riqualifica degli spazi pubblici centrali di nuclei e abitati (Arbedo-Castione)		Codice ARE	Codice PA:
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2			
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comune di Arbedo Castione	Localizzazione	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Localizzazione	
Priorità	A	Castione	

Costi e finanziamento		
Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA		
Stima costo		
Ente finanziatore principale		
Ev. altri enti finanziatori		



### 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 concordo 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

CE 1: incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area ben servito dal servizio TP.

CE 2: 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.

CE 3: aumenta oggettivamente la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili in quanto concentra attività e servizi in luoghi distanti dagli assi di circolazione principale

CE 4: riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.

### **Fattibilità**

Sono in corso le procedure per l'attribuzione dei mandati di progettazione e per il relativo finanziamento.

# Azzonamenti necessari

Nessuno

### Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

# Situazione nel Piano direttore cantonale

R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" dato acquisito

R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito"

# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

# Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

# Spiegazioni e approfondimenti

Gli interventi previsti si basano sul progetto vincitore del concorso dell'arch. Edy Quaglia di Lugano. La conduzione dei mandati è assunta dalla Sezione della logistica del DFE.

	Riqualifica degli spazi pubblici centrali di nuclei e abitati (Cadenazzo)		Codice PA:
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa I 1.2 A (PAB 2)		
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Comune di Cadenazzo		
Altri Enti coinvolti		Localizzazione	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Localizzaziono	
Priorità	А	Cadenazzo,	

Costi e finanziamento		
Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA		
Stima costo		
Ente finanziatore principale		
Ev. altri enti finanziatori		



### 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

- CE 1: incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area ben servito dal servizio TP.
- CE 2: 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.
- CE 3: aumenta oggettivamente la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili in quanto concentra attività e servizi in luoghi distanti dagli assi di circolazione principale
- CE 4: riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.

### **Fattibilità**

L'ampliamento delle Scuole elementari è in fase di realizzazione; è stata avviata la progettazione della Scuola 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

R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" dato acquisito

R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito"

# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

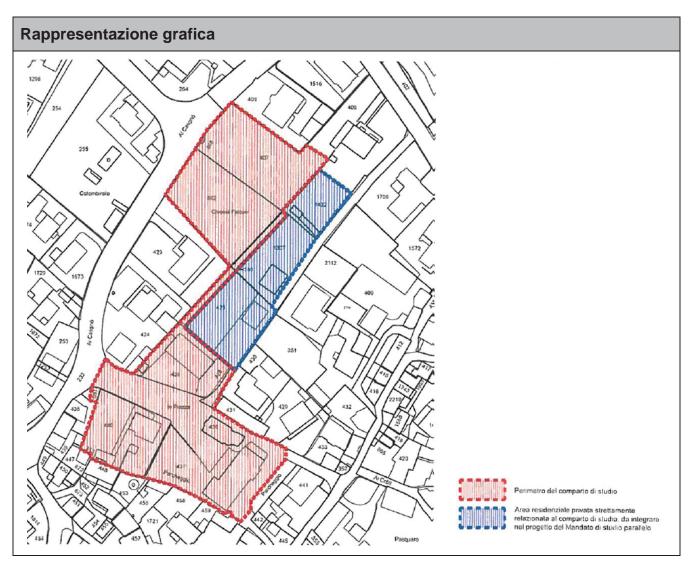
Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

# Spiegazioni e approfondimenti

Il masterplan è stato elaborato dall'Arch. Fabio Giacomazzi (urbass fgm) di Manno, al quale sono stati affiancati l'Arch. paesaggista Andrea Branca di Minusio e lo studio d'ingegneria Giorgio Masotti di Bellinzona.

	Riqualifica degli spazi pubblici centrali di nuclei e abitati (Camorino)		Codice PA:
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	I 6.2, TP 5.2		
Rapporto con PA 2	Ripresa I 1.2 B (PAB 2)		
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Comune di Camorino		
Altri Enti coinvolti		Localizzazione	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Localizzazione	
Priorità	A	Camorino,	

Costi e finanziamento		
Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA		
Stima costo		
Ente finanziatore principale		
Ev. altri enti finanziatori		



### Descrizione

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 acceso 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

- CE 1: incrementa la domanda di trasporto grazie all'aumento di unità insediative in un'area ben servito dal servizio TP su gomma.
- CE 2: 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.
- CE 3: aumenta oggettivamente la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili in quanto concentra attività e servizi in luoghi distanti dagli assi di circolazione principale
- CE 4: riduce il consumo di superficie per gli insediamenti e per le infrastrutture.

# **Fattibilità**

Il mandato di studi paralleli è concluso e si sta procedendo alla valutazione dei progetti.

### Azzonamenti necessari

Da verificare sulla base dell'esito del mandato di studi paralleli.

# Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

# Situazione nel Piano direttore cantonale

R6 "Sviluppo e contenibilità del PR" dato acquisito

R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito"

# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

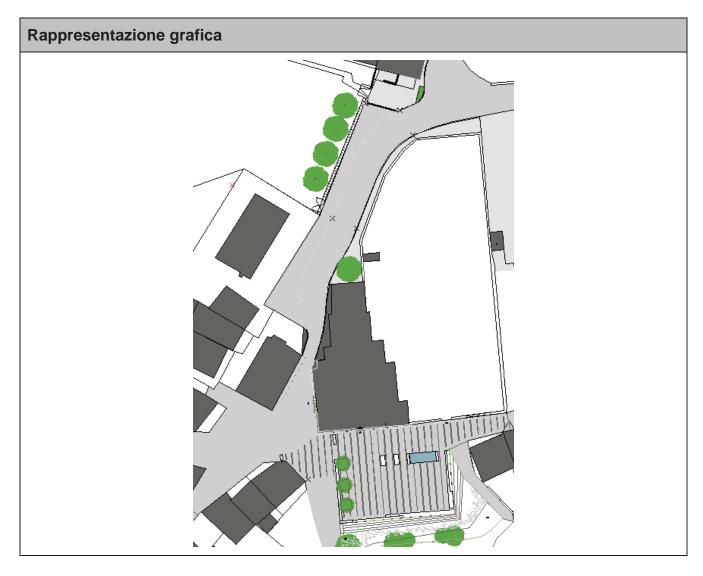
Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

# Spiegazioni e approfondimenti

Il piano d'indirizzo per la revisione del PR, contenente anche la riqualifica della Piazza e del copmparto "Capeleta", è già stato esaminato preliminarmente dal Dipartimento del territorio

	Riqualifica degli spazi pubblici centrali di nuclei e abitati (Gorduno)		Codice PA:
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa I 1.2 A (PAB 2)		
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Comune di Gorduno		
Altri Enti coinvolti		Localizzazione	
Orizzonte di realizzazione	2022	LOGGIIZZGZIONO	
Priorità	A	Gorduno	

Costi e finanziamento		
Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA		
Stima costo		
Ente finanziatore principale		
Ev. altri enti finanziatori		



# **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

- CE 1: miglioramento del traffico pedonale e ciclistico
- CE 2: miglioramento della qualità degli spazi pubblici
- CE 3: aumento della sicurezza oggettiva e soggettiva

### **Fattibilità**

La presentazione del Messaggio municipale con la richiesta di credito è sospesa in attesa di chiarire la sostenibilità finanziaria per il Comune.

# Azzonamenti necessari

Nessuno

# Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

### Situazione nel Piano direttore cantonale

R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito"

# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

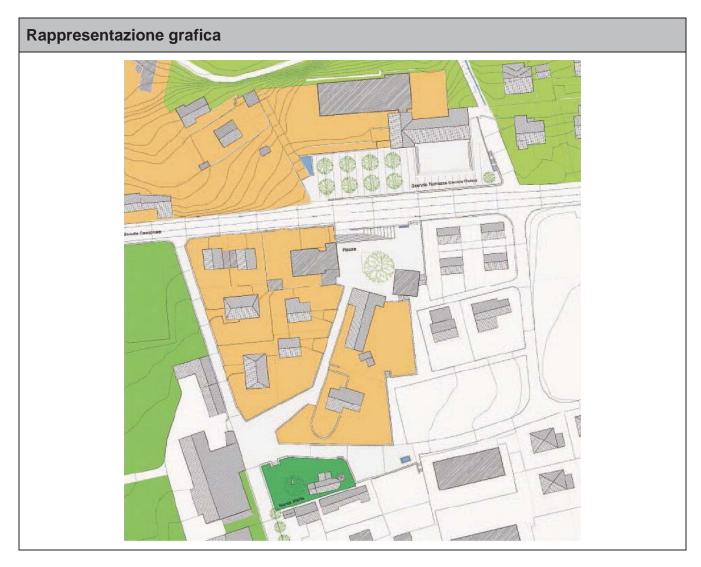
Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

# Spiegazioni e approfondimenti

Il progetto definitivo è stato allestito dall'Arch. Fabio Giacomazzi (urbass fgm) di Manno, al quale è stato affiancato lo studio d'ingegneria Giorgio Masotti di Bellinzona.

	Riqualifica degli spazi pubblici centrali di nuclei e abitati (Gudo)		Codice PA:
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa I 1.2 B (PAB 2)		
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Comune di Gudo		
Altri Enti coinvolti		Localizzazione	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022 / 2023-2026	Localizzazione	
Priorità	A/B	Gudo	

Costi e finanziamento		
Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA		
Stima costo		
Ente finanziatore principale		
Ev. altri enti finanziatori		



### 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.

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

- CE 1: miglioramento del traffico pedonale e ciclistico
- CE 2: miglioramento della qualità degli spazi pubblici
- CE 3: aumento della sicurezza oggettiva e soggettiva

### **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 fasi II con la sistemazione dell'area esterna del Centro civico e delle Scuole (MM 07/2015) sono stati approvati dal Consiglio comunale.

Per le altre tappe sono in corso le necessarie procedure espropriative.

### Azzonamenti necessari

Nessuno

# Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

# Situazione nel Piano direttore cantonale

R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito"

### Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

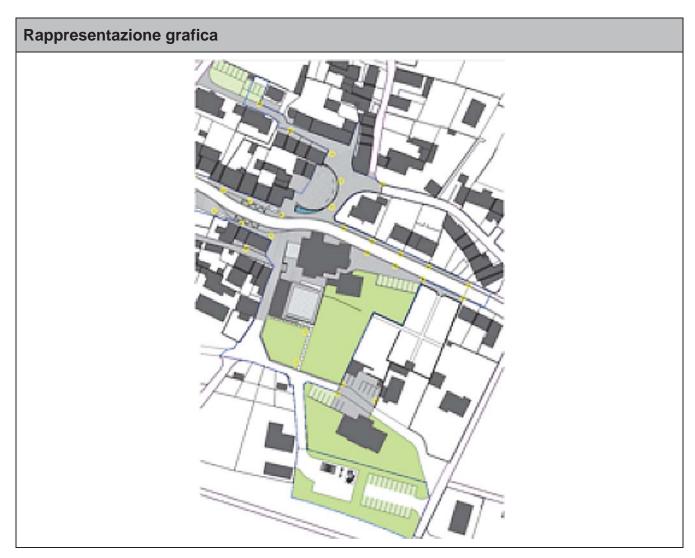
Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

# Spiegazioni e approfondimenti

Gli interventi rientrano nel progetto generale allestito dagli Architetti Loris Dellea e Renato Magginetti di Bellinzona, vincitori del concorso di progettazione.

Riqualifica degli spazi pubblici centrali di nuclei e abitati (Lumino)		Codice ARE	Codice PA:
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa I 1.2 A (PAB 2)		
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Comune di Lumino		
Altri Enti coinvolti		Localizzazione	
Orizzonte di realizzazione	2023-2026		
Priorità	В	Lumino	

Costi e finanziamento		
Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA		
Stima costo		
Ente finanziatore principale		
Ev. altri enti finanziatori		



### 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, e la parte superiore della strada stessa, più precisamente Piazza San Mamete e via Giovannaccio, 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 distinte fra i singoli settori già individuati in sede di concorso d'idee.

# 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

- CE 1: miglioramento del traffico pedonale e ciclistico
- CE 2: miglioramento della qualità degli spazi pubblici
- CE 3: aumento della sicurezza oggettiva e soggettiva

### **Fattibilità**

La presentazione del Messaggio municipale con la richiesta di credito per la prima fase, comprendente la strada cantonale (settore C) e gli spazi pubblici a monte e adiacenti alla strada cantonale (settore A e parte del settore C) è sospesa in attesa di chiarire la sostenibilità finanziaria per il Comune.

Gli interventi a valle della strada cantonale, comprendenti gli edifici parrocchiali (settore D) e l'ex sedime Retica antistante il Municipio (settore E) sono previsti in una fase successiva.

# Azzonamenti necessari

Nessuno

# Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

# Situazione nel Piano direttore cantonale

R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito"

# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

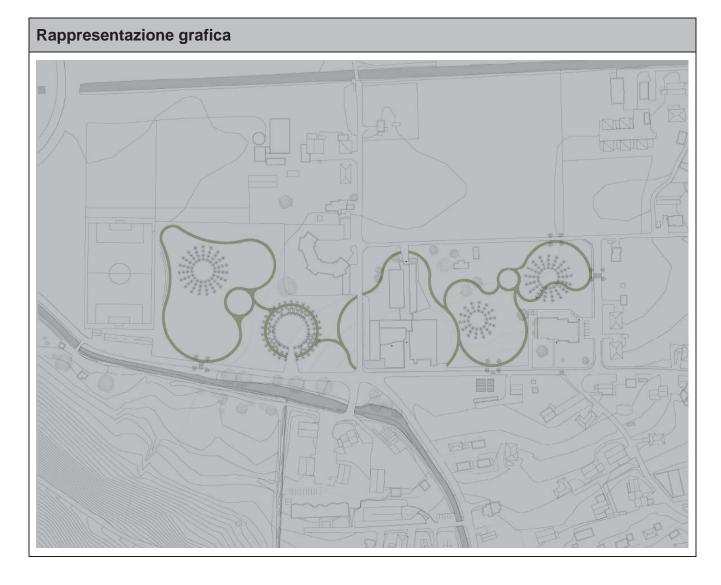
Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

# Spiegazioni e approfondimenti

Gli interventi rientrano nel progetto generale allestito dall'Arch. Francesca Pedrina (Studio Habitat) di Airolo, vincitrice del concorso di progettazione, alla quale è stato affiancato dall'Ing. Francesco Allievi per quanto riguarda gli interventi sulla strada cantonale.

Riqualifica degli spazi pubblici centrali di nuclei e abitati (S. Antonino)		Codice ARE	Codice PA:
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2			
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Comune di Sant'Antonino		
Altri Enti coinvolti		Localizzazione	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022 / 2023-2026		
Priorità	A/B	Sant'Antonino	

Costi e finanziamento		
Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA		
Stima costo		
Ente finanziatore principale		
Ev. altri enti finanziatori		



#### **Descrizione**

Progetto di sistemazione quale parco pubblico dell'ampia area situata fra l'abitato di Sant'Antonino e il Campo sportivo, adibita a questo scopo dal PR comunale. Il progetto scaturisce da un mandato di studi paralleli svolto nel 2014.

# 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

CE 2: miglioramento della qualità degli spazi pubblici

#### **Fattibilità**

In corso il mandato di progettazione per la prima tappa situata fra le il Centro comunale e la Scuola dell'infanzia. Il comparto più a ovest, verso il Campo sportivo seguirà successivamente.

## Azzonamenti necessari

Nessuno

# Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

Nessuna

## Situazione nel Piano direttore cantonale

R10 "Spazi pubblici e qualità dello spazio costruito"

## Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

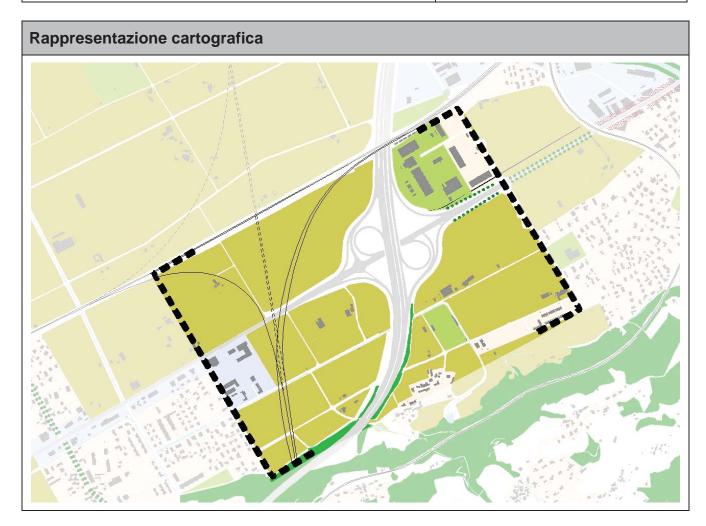
Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

# Spiegazioni e approfondimenti

Il progetto è in elaborazione da parte dello studio Arch. Aldo Celoria di Balerna, a seguito del mandato di studi paralleli

Spazio di riserva per future pianificazioni connesse con il nodo AlpTransit		Codice ARE	Codice PA:
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa I 5.2 (PAB 2)		
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Cantone, Comune di Camorino		
Altri Enti coinvolti	Alp Transit SA	Localizzazione	
Orizzonte di realizzazione	2022	- 200411224210110	
Priorità	A	Camorino	

Costi e finanziamento		
Nota bene: la misura non è cofinanziabile dalla Confederazione tramite i PA		
Stima costo		
Ente finanziatore principale		
Ev. altri enti finanziatori		



#### **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 di nello sviluppo di insediamenti e di impianti attorno al nodo di Camorino.

# Benefici per l'agglomerato

CE2: riduzione della dispersione insediativa

### **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

R6 "Sviluppo e contenibilità del PR", dato acquisito

R7 "Poli di sviluppo economico", dato acquisito

R11 "Piano comprensoriale del Piano di Magadino", dato acquisito

# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

## 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 i cantiere, la cessione dei terrei di proprietà di ATG attualmente occupati dal cantiere AlpTransit all'Ente pubblico e 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)

Miglioramento qualità e accessibilità del servizio TP: miglioramento informazione e standard delle fermate bus		Codice ARE:	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)		
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Cantone, Comuni	Lacelizzazione	
Altri Enti coinvolti	Imprese trasporto pubblico	Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Comuni della CRTB serviti da	
Priorità	A	linee bus urbane	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



#### Descrizione

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 (approfondimenti in corso).

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
- adeguamento strutturale delle fermate bus con un'immagine unitaria, riconoscibile (pensilina, segnaletica orizzontale, ev. arredo, ...)

## 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

I benefici principali dell'intervento sono:

- lo sviluppo dell'accessibilità e della sicurezza del TP
- il miglioramento dell'informazione
- il miglioramento dell'immagine del TP

## **Fattibilità**

Approfondimento in corso da parte DT per definire tipologia interventi e confermare ubicazioni

## Azzonamenti necessari

-.-

## Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

-.-

## Situazione nel Piano direttore cantonale

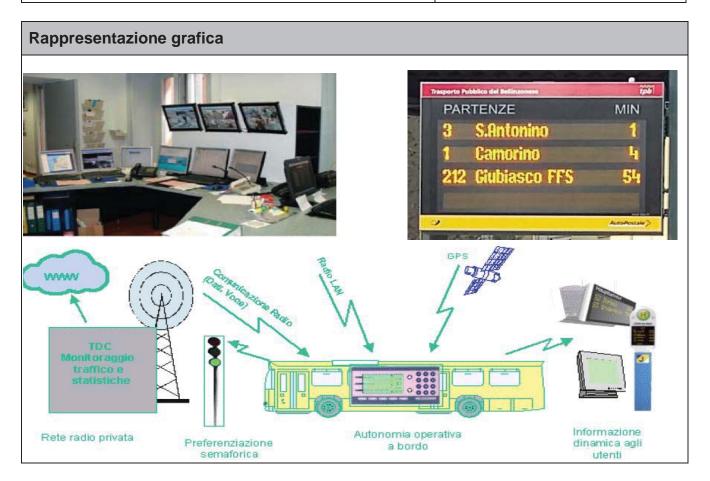
# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

## Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione

servizio TP: imp	Miglioramento qualità e accessibilità del servizio TP: implementazione di un sistema di gestione e informazione		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)		
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Comuni	l coolingo iono.	
Altri Enti coinvolti	Imprese trasporto pubblico	Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	realizzazione 2019-2022 Comuni della CRTB servi		RTB serviti da
Priorità	A	linee bus urbane	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



#### Descrizione

La misura consiste nell'implementazione di un sistema di gestione dell'esercizio e di informazione in tempo reale coordinato con tutte le imprese di trasporto operative lungo la rete TP dell'agglomerato, comprendente:

- centrale operativa
- pannelli d'informazione in tempo reale ai principali nodi d'interscambio
- gestione della comunicazione centrale/veicoli

# 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 gestione e di informazione del TP.

Tale intervento permette di completare sensibilmente quanto intrapreso a livello di potenziamento del servizio, ottimizzando la gestione dell'esercizio e degli interscambi tra i differenti vettori di trasporto pubblico e il monitoraggio del servizio.

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

I benefici principali dell'intervento sono:

- miglioramento dell'informazione alla clientela e della conseguente attrattività del TP
- rispetto degli orari e delle coincidenze
- ottimizzazione della gestione del servizio regolare e in caso di perturbazioni
- gestione delle priorità ai nodi semaforici

#### **Fattibilità**

Approfondimento in corso da parte DT/CRTB per precisare indirizzi della misura, identificare le fermate importanti con interscambio dove intervenire.

NB: i relativi costi rientrano nel pacchetto costi di gestione/esercizio. Misura quindi non cofinanziata dalla Confederazione; costi a carico del Cantone /Comuni serviti dalle linee urbane

### Azzonamenti necessari

-.-

## Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

- -

## Situazione nel Piano direttore cantonale

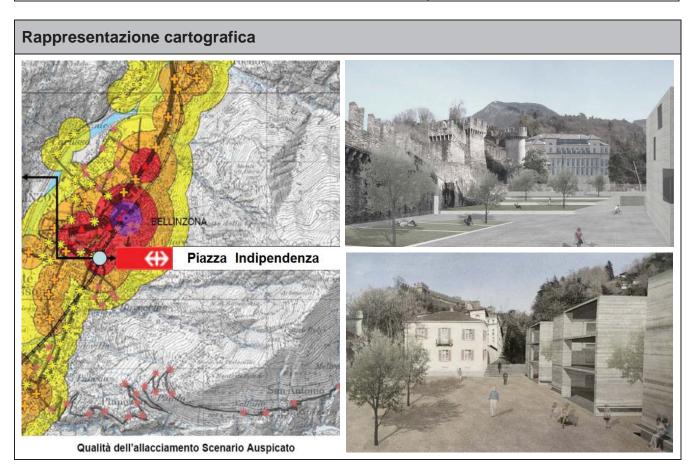
### Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

## Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione

Nuova fermata ferroviaria Bellinzona Piazza Indipendenza		Codice ARE:	Codice PA: TP 2.3
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure	17,		
Rapporto con PA 2	Ripresa TP 2.3 (PAB 2)		
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Cantone, Bellinzona		
Altri Enti coinvolti	FFS		
Orizzonte di realizzazione	2023-2026 (messa in esercizio: 2025)	Localizzazione:	
Priorità	В	Bellinzona	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



#### 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.

Tale intervento comprende inoltre la creazione degli accessi necessari a Piazza Indipendenza e al relativo nodo del trasporto pubblico (bus) come pure la realizzazione di infrastrutture di parcheggio per cicli (B+R). 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 la misura è riproposta in priorità B.

# Benefici per l'agglomerato

I benefici principali dell'intervento sono:

- miglioramento della capillarità del servizio ferroviario regionale TILO
- rafforzamento dell'interscambio modale
- valorizzazione degli spazi pubblici
- miglioramento dell'accessibilità del comparto e del centro storico di Bellinzona
- diminuzione dei tempi di viaggio (riduzione ultimo km tra ferrovia e posto di lavoro / scuola)

#### **Fattibilità**

Coordinazione necessaria tra le parti: FFS - Cantone - Comune Progetto di massima in allestimento; la messa in esercizio è pianificata per il 2025 Misura non cofinanziabile dal PA ma tramite altre fonti (PROSSIF 2030)

## Azzonamenti necessari

## Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

-.-

#### Situazione nel Piano direttore cantonale

#### Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

# Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione

Potenziamento linee bus regionali Linea 311 Bellinzona-Locarno		Codice ARE:	Codice PA: TP 4
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Nuova misura PA 3		
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Cantone, Comuni	Localizzazione	
Altri Enti coinvolti	Imprese trasporto pubblico	Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	zazione 2019-2022 Bellinzona, Monte Carasso,		te Carasso.
Priorità	A	Sementina, Gudo (-Locarno)	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



#### Descrizione della misura

#### Descrizione

Potenziamento dell'attuale linea regionale 311 Bellinzona - Cugnasco - Locarno FEVI

Cadenzamento di 30 minuti su tutto l'arco della giornata

Il percorso della linea viene modificato come segue:

Bellinzona - Cugnasco - Riazzino - Gordola - Tenero - Locarno FFS / Via della Pace (nuovo capolinea in priorità A, 2019-2022; in seguito il probabile attestamento sarà spostato a Riazzino FFS).

Misura coordinata con il PALoc 3.

# 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 regionale 311 Bellinzona-Locarno può dunque essere attestata a Locarno centro (stazione FFS/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

Miglioramento della qualità di servizio TP in conformità con il concetto di offerta TP sviluppato nell'ambito del PAB 2/PALoc 2 e rielaborato del PALoc 3 (incremento frequenza, maggiori possibilità di interscambio lungo l'asse di sponda destra del Piano di Magadino)

## **Fattibilità**

In attesa dell'esito della verifica di plausibilità cadenza 60 minuti > 30 minuti da parte del DT Approfondimento in corso per armonizzazione con misure PALoc 3

### Azzonamenti necessari

-.-

## Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

-.-

### Situazione nel Piano direttore cantonale

## Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

## Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione

Realizzazione

Riorganizzazione del nodo intermodale presso la fermata ferroviaria di Giubiasco		Codice ARE:	Codice PA: TP 5
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Nuova misura PAB 3		
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Cantone, Giubiasco		
Altri Enti coinvolti	Imprese TP, FFS	Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A	Giubiasco	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



#### Descrizione della misura

#### Descrizione

Il nodo intermodale della stazione FFS di Giubiasco favorisce oggi il trasbordo dell'utenza da/per la rete regionale TILO e la rete urbana/regionale di trasporto pubblico su gomma. Dal 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 difronte 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 Monte Ceneri (2020).

La misura consiste nella riorganizzazione del nodo del trasporto pubblico della 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 del trasporto pubblico.

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

I benefici principali dell'intervento sono:

- rafforzamento della funzionalità del nodo del trasporto pubblico
- valorizzazione degli spazi pubblici
- miglioramento dell'accessibilità del comparto della stazione e del centro di Giubiasco
- semplicità di lettura del nodo con le varie fermate e linee
- facilità di accesso per l'utenza

#### **Fattibilità**

## **Studio preliminare commissionato da DT in elaborazione** Consegna pianificata per aprile 2016

### Azzonamenti necessari

-.-

# Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

-.-

# Situazione nel Piano direttore cantonale

# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

# Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione Realizzazione

# Spiegazioni e approfondimenti

Come indirizzo progettuale, lo studio preliminare si sta orientando verso quanto recentemente realizzato presso le stazione FFS di Baden (AG) e Mellingen-Heitersberg (AG), ritenute simili per problematica, dimensione e tipologia di utenza a quella di Giubiasco.



Nodo intermodale alla stazione FFS di Baden (AG)



Nodo intermodale alla stazione FFS di Mellingen-Heitersberg (AG)

Riorganizzazione capolinea linea bus 5 "Bellinzona, Ospedale"		Codice ARE:	Codice PA: TP 6.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Nuova misura PAB 3		
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Cantone, Bellinzona		
Altri Enti coinvolti	Impresa TP, EOC	Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Loouiizzaziono.	
Priorità	A	Bellinzona	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



#### Descrizione

Dal dicembre 2014, grazie alla messa in esercizio della nuova offerta TP del Bellinzonese, la linea urbana 5 Pratocarasso-Piazzale Stazione-Ravecchia (Ospedale) serve il centro di Bellinzona e collega in modo diretto la stazione FFS con l'Ospedale San Giovanni. 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

I benefici principali dell'intervento sono:

- rafforzamento della funzionalità del capolinea BUS
- semplicità di lettura del capolinea
- facilità di accesso/sicurezza per l'utenza
- valorizzazione degli spazi pubblici

#### **Fattibilità**

## Studio preliminare commissionato da DT in elaborazione

Consegna pianificata per aprile 2016

La conferma di fattibilità è subordinata all'individuazione di un modello d'esercizio più soddisfacente rispetto a quello attuale per la linea 5; in particolare in relazione al percorso tra Piazza Indipendenza e l'Ospedale (bidirezionale) e la tipologia/dimensione dei veicoli a fronte del calibro della rete viaria del comparto Ravecchia.

#### Azzonamenti necessari

-.-

## Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

-.-

# Situazione nel Piano direttore cantonale

# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

# Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione Realizzazione

# Spiegazioni e approfondimenti

Come indirizzo progettuale, lo studio preliminare si sta orientando verso quanto recentemente realizzato presso la fermata del terminale BUS Kantonspital di Baden (AG), ritenuta simile per problematica, dimensione e tipologia di utenza a quella del S. Giovanni di Bellinzona



Terminale BUS Kantonspital Baden (AG)

Riorganizzazione capolinea linea bus 1 "Camorino, nucleo"		Codice ARE:	Codice PA: TP 6.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Nuova misura PAB 3		
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Cantone, Camorino		
Altri Enti coinvolti	Impresa trasporto pubblico	Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Localizzaziono.	
Priorità	A	Camorino	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



#### 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

I benefici principali dell'intervento sono:

- valorizzazione degli spazi pubblici
- rafforzamento della funzionalità del capolinea BUS
- semplicità di lettura del capolinea
- facilità di accesso/sicureza per l'utenza

## **Fattibilità**

#### Studio preliminare commissionato da DT in elaborazione

Consegna pianificata per aprile 2016

In corso un mandato di studio in parallelo in relazione alla riqualifica urbana del comparto nucleo; i risultati di tale esercizio saranno considerati ed integrati nella proposta funzionale del TP.

#### Azzonamenti necessari

-.-

# Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

-\_-

# Situazione nel Piano direttore cantonale

# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

# Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione Realizzazione

# Spiegazioni e approfondimenti

Come indirizzo progettuale, l'operatore ha per il momento ritenuto quanto recentemente realizzato presso la fermata BUS di Breganzona (capolinea bus urbano), ritenuta simile per problematica, dimensione e tipologia di utenza a quella di "Camorino, Villaggio". La proposta funzionale per il futuro terminale BUS deve inoltre considerare l'esito del mandato di studio in parallelo in corso in relazione alla riqualifica urbana del comparto nucleo.



Terminale BUS urbano Breganzona

Riorganizzazione fermata linea bus 311 "Gudo, Chiesa"		Codice ARE:	Codice PA: TP 6.3
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Nuova misura PAB 3		
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Cantone, Gudo		
Altri Enti coinvolti	Imprese trasporto pubblico	Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Loodii Laziono.	
Priorità	A	Gudo	

Costi e finanziamento	
Totale	
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)	
Quota Confederazione in altri ambiti	
Quota Cantone	
Quota Agglomerato	
Quota Comune	
Quota terzi	



#### Descrizione della misura

## **Descrizione**

L'offerta TP regionale di Autopostale offre oggi tramite la linea 311 Bellinzona stazione FFS - Locarno FEVI un collegamento 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. Nell'ambito delle riflessioni attualmente in corso con il Programma di agglomerato del Bellinzonese di 3a generazione (PAB3), si prospetta di potenziare tale linea onde garantire una cadenza di 30 minuti.

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

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.

# 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

I benefici principali dell'intervento sono:

- valorizzazione degli spazi pubblici
- rafforzamento della funzionalità della fermata BUS
- semplicità di lettura della fermata
- facilità di accesso, migliora sicurezza per l'utenza
- viabilità, migliore sicurezza/conduzione del servizio TP

#### **Fattibilità**

# Studio preliminare commissionato da DT in elaborazione

Consegna pianificata per aprile 2016

## Azzonamenti necessari

-.-

# Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

-.-

# Situazione nel Piano direttore cantonale

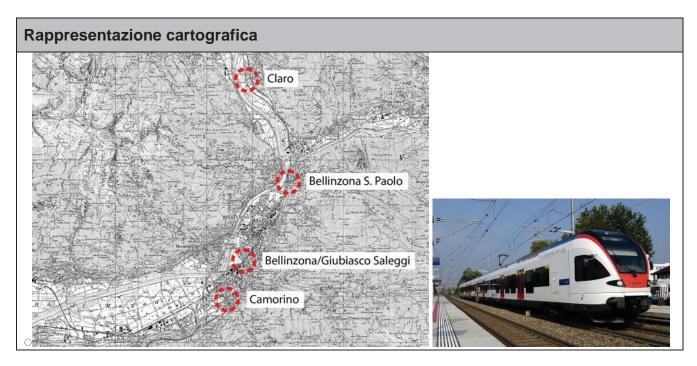
## Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

# Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione, Inizio attuazione, Realizzazione

Capillarità ferroviaria nell'agglomerato S-Bahn TILO		Codice ARE:	Codice PA: TP 7
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Nuova misura PAB 3		
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	FFS, Cantone		
Altri Enti coinvolti	Bellinzona, Camorino, Claro, Giubiasco	Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	> 2026	Bellinzona, Camorino, Claro e	
Priorità	С	Giubiasco	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



## **Descrizione**

Lo scenario auspicato del PAB3 (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 "Promozione dell'edificazione di terreni liberi nei comparti delle stazioni e fermate TILO" e I 5.3 "Zona per strutture pubbliche d'interesse sovraregionale Saleggi". Per quanto concerne la fermata proposta presso il comparto S. Paolo, la misura dovrà essere coordinata con la misura I 1 "Promozione dell'edificazione di terreni liberi nei comparti delle stazioni e fermate TILO".

## Opportunità per l'agglomerato

Opportunità / fattibilità tecnica da verificare / giustificare sulla base di un bacino d'utenza non legato a scelte pianificatorie particolari - approfondimento in corso

# Benefici per l'agglomerato

I benefici saranno valutati in base alla valutazione dell'opportunità di nuove fermate ferroviarie

#### **Fattibilità**

Studio di fattibilità commissionato dal DT in corso (potenziale d'utenza, fattibilità tecnica, ecc.).

La misura è condizionata dalla messa in esercizio della circonvallazione AlpTransit merci, dunque con un orizzonte temporale > 2030

## Azzonamenti necessari

## Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

## Situazione nel Piano direttore cantonale

## Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

# Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione

Realizzazione

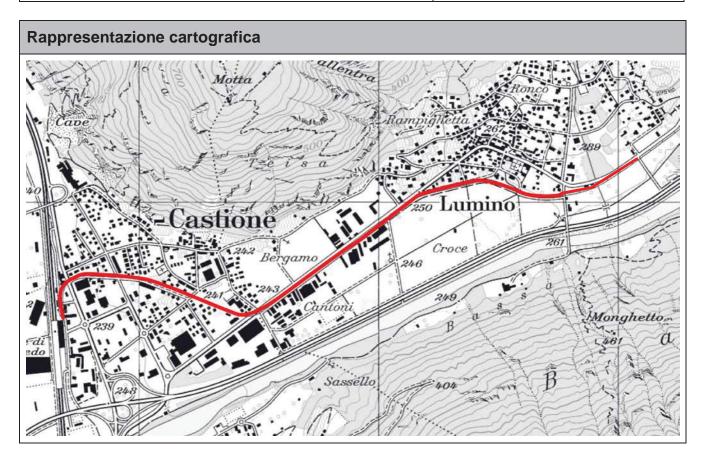
# Spiegazioni e approfondimenti

Valutazione in base a 4 criteri specifici:

- potenziale utenza
- fattibilità costruttiva
- impatto sull'esercizio
- conseguenze per viaggiatori in transito

Completamento collegamenti cio "Castione - Lum	clabili/pedonali:	Codice ARE:	Codice PA: ML 2.4.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa ML 2.4.1 (PAB 2)		
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Arbedo-Castione, Lumino		
Altri Enti coinvolti	Cantone	Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A	Arbedo-Castion	e e Lumino

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



#### 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 posta in priorità A.

# Benefici per l'agglomerato

Il collegamento con Lumino migliora la raggiungibilità e l'accessibilità da/per Castione e Lumino, promuovendo una rete di collegamenti densa e continua. Inoltre migliora l'intermodalità con la fermata TILO di Castione-Arbedo.

#### **Fattibilità**

## Studio preliminare commissionato da Comune di Lumino a disposizione Consegna avvenuta

## Azzonamenti necessari

. . .

# Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

## Situazione nel Piano direttore cantonale

. . .

Grado di consolidamento:

## Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

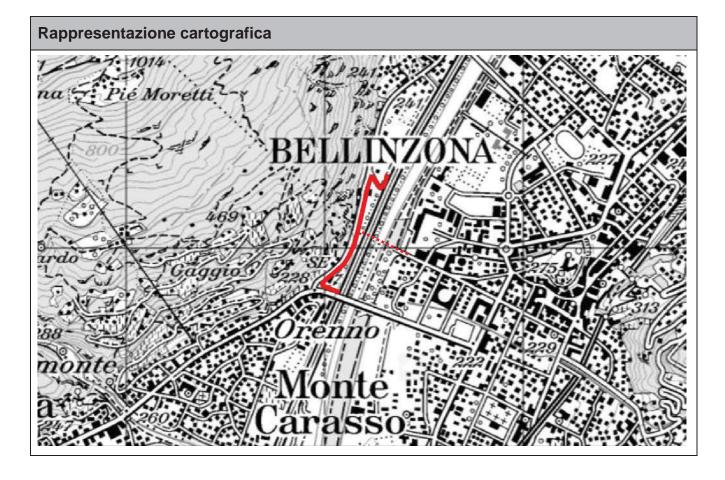
# Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione

Realizzazione

Completamento collegamenti ciclabili/pedonali: "Carasso - Monte Carasso"		Codice ARE:	Codice PA: ML 2.4.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa ML 2.4.2 (PAB 2)		
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Bellinzona, Monte Carasso		
Altri Enti coinvolti	Cantone	Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2023-2026		
Priorità	В	Bellinzona e Mo	nte Carasso

Costi e finanziamento	
Totale	
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)	
Quota Confederazione in altri ambiti	
Quota Cantone	
Quota Agglomerato	
Quota Comune	
Quota terzi	



#### 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

Grazie alla presente misura e alla passerella "ex Torretta" l'effetto cesura del fiume Ticino diminuisce.

#### **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

#### Azzonamenti necessari

. . .

## Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

## Situazione nel Piano direttore cantonale

. . .

Grado di consolidamento:

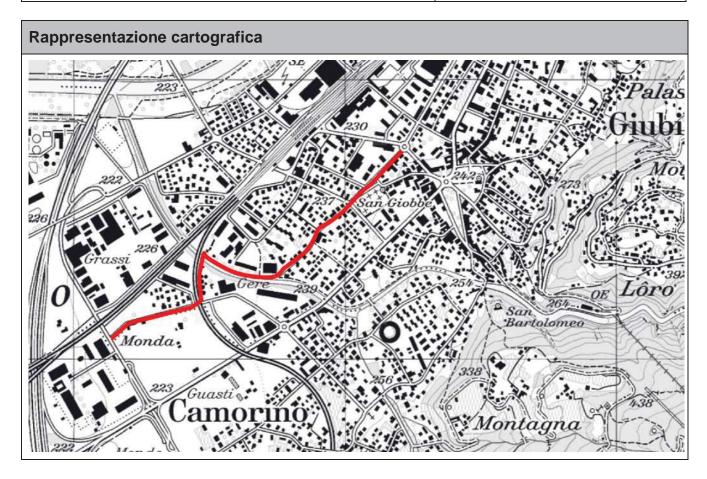
# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

## Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione Realizzazione

Completamento collegamenti cio "Camorino - Giu	clopedonali:	Codice ARE:	Codice PA: ML 2.5.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa ML 2.5.1 (PAB 2)		
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Giubiasco e Camorino		
Altri Enti coinvolti		Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Loodii ZZaziono.	
Priorità	A	Giubiasco e Car	morino

Costi e finanziamento	
Totale	
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)	
Quota Confederazione in altri ambiti	
Quota Cantone	
Quota Agglomerato	
Quota Comune	
Quota terzi	



#### Descrizione

Miglioramento dell'accessibilità per la mobilità lenta (estensione della rete) tra Giubiasco ed i comparti produttivi (artigianali/industriali/servizi) di Giubiasco e Camorino

## 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 posta in priorità A.

# Benefici per l'agglomerato

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).

#### **Fattibilità**

In attesa esito studio preliminare di competenza comunale (Giubiasco-Camorino)

#### Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

# Situazione nel Piano direttore cantonale

. . .

Grado di consolidamento:

## Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

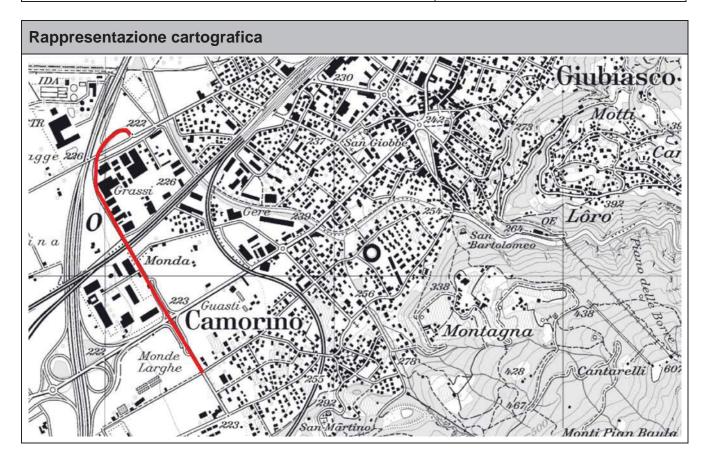
# Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione

Realizzazione

Completamento collegamenti cio "Camorino - Giu	clopedonali:	Codice ARE:	Codice PA: ML 2.5.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa ML 2.5.2 (PAB 2)		
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Giubiasco e Camorino		
Altri Enti coinvolti		Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	LOGAIIZZAZIONO.	
Priorità	A	Giubiasco e Car	morino

Costi e finanziamento	
Totale	
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)	
Quota Confederazione in altri ambiti	
Quota Cantone	
Quota Agglomerato	
Quota Comune	
Quota terzi	



#### **Descrizione**

Estensione della rete della mobilità lenta tra Camorino e Giubiasco tramite demarcazione di corsie ciclabili lungo l'asse Ala Munda-Via Mondari e conseguente allacciamento alla rete del Piano di Magadino.

# Opportunità per l'agglomerato

L'asse Ala Munda-Via Mondari costituisce un importante segmento di relazione trasversale del Piano di Magadino. L'inserimento di un percorso ciclabile su questa tratta risulta pertanto particolarmente 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 posta in priorità A.

## Benefici per l'agglomerato

Con la presente misura si migliora la sicurezza lungo il percorso e si completa/estende l'attuale rete di mobilità lenta verso il Piano di Magadino per gli spostamenti di svago.

#### **Fattibilità**

Misura non proponibile come presentata in quanto le nuove disposizioni dell'Ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr) non consento più la demarcazione di corsie ciclabili lungo la rete viaria fuori località.

In attesa esito studio preliminare di competenza comunale per valutare eventuali alternative (Giubiasco-Camorino).

#### Azzonamenti necessari

. . .

## Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

## Situazione nel Piano direttore cantonale

. . .

Grado di consolidamento:

# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

## Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione Realizzazione

Miglioramento strutture: Bike & Ride (B+R), lista A		Codice ARE:	Codice PA: ML 3.1.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa ML 3.1 (PAB 2)		
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Comuni	Localizzazione:	
Altri Enti coinvolti	Cantone	Localizzazione.	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Comuni della Ci	RTB
Priorità	A	(esclusa Valle Morobbia)	

Costi e finanziamento	
Totale	
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)	
Quota Confederazione in altri ambiti	
Quota Cantone	
Quota Agglomerato	
Quota Comune	
Quota 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 sequenti fermate TP, individuate per la prima fase (lista A):

- Giubiasco, Piazza Grande
- Bellinzona, Piazza Indipendenza
- Bellinzona, Piazza Orico
- Bellinzona, Piazza Mesolcina
- Sant'Antonino, fermata TILO
- Cadenazzo, fermata TILO (potenziamento / riqualifica struttura esistente poco attrattiva)
- Castione-Arbedo, fermata TILO (potenziamento / riqualifica struttura esistente poco attrattiva)

# Opportunità per l'agglomerato

Le fermate bus offrono un potenziale di clientela molto elevato. 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).

In queste fermate si mettono a disposizione dei parcheggi B+R. Una valida offerta di posteggi per cicli presso gli attrattori aumenta sia l'utilizzo del traffico lento che del 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

La rete di mobilità lenta assume un ruolo importante per gli spostamenti utilitari, quale primo/ultimo segmento di spostamento in abbinamento al TP (interscambio).

### **Fattibilità**

In attesa esito studio preliminare di competenza dei Comuni (definizione standard, ubicazione e capacità strutture B+R)

### Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

# Situazione nel Piano direttore cantonale

. . .

Grado di consolidamento:

# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

# Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione

S	piega	zioni	е	api	prof	fond	iment	đ

Miglioramento strutture: Bike & Ride (B+R), lista B		Codice ARE:	Codice PA: ML 3.1.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa ML 3.1 (PAB 2)		
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Comuni	Localizzazione:  Comuni della CRTB (esclusa Valle Morobbia)	
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Orizzonte di realizzazione	2023-2026		
Priorità	В		

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



### **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 seconda fase (lista B):

- in fase di approfondimento

# Opportunità per l'agglomerato

Le fermate bus offrono un potenziale di clientela molto elevato. 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).

In queste fermate si mettono a disposizione dei parcheggi B+R. Una valida offerta di posteggi per cicli presso gli attrattori aumenta sia l'utilizzo del traffico lento che del trasporto pubblico.

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

La rete di mobilità lenta assume un ruolo importante per gli spostamenti utilitari, quale primo/ultimo segmento di spostamento in abbinamento al TP (interscambio).

### **Fattibilità**

In attesa esito studio preliminare di competenza dei Comuni (definizione standard, ubicazione e capacità strutture B+R)

### Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

# Situazione nel Piano direttore cantonale

Grado di consolidamento:

# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

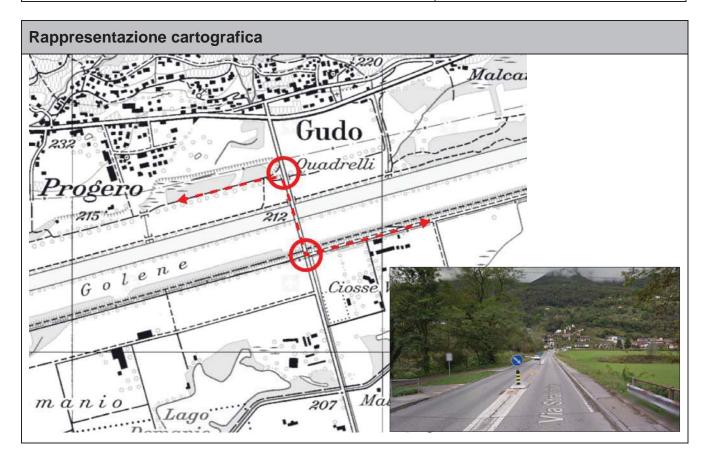
# Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione

Spiegazioni e approfondimenti				

Miglioramento raccordi percorso ciclo- pedonale C31 al ponte di Gudo		Codice ARE:	Codice PA: ML 4.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Nuova misura PA 3		
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Cantone		
Altri Enti coinvolti	Comune	Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A	Gudo	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



### 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

# Benefici per l'agglomerato

Tale misura permette di migliorare sensibilmente la sicurezza dei ciclisti, come pure l'attrattività del percorso ciclabile regionale C31.

### **Fattibilità**

In attesa esito progetto di massima commissionato dal DT.

# Azzonamenti necessari

. . .

# Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

# Situazione nel Piano direttore cantonale

. . .

Grado di consolidamento:

# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

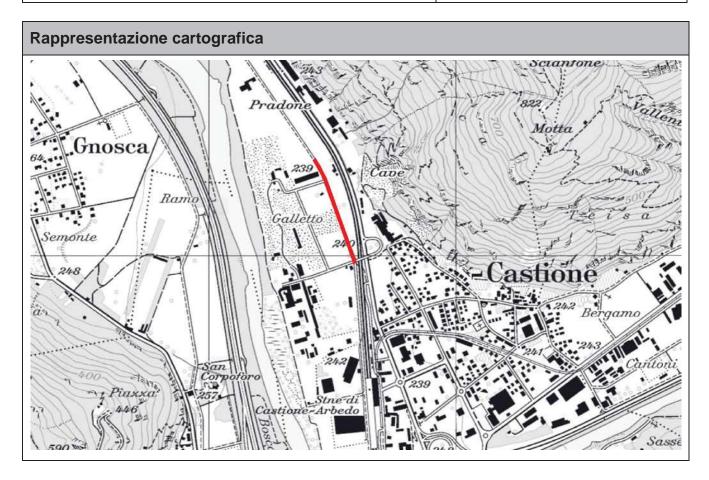
# Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione

Spiegazioni	i e approf	fond	imenti
-------------	------------	------	--------

Miglioramento tracciato Via Galletto - fermata TILO Castione-Arbedo		Codice ARE:	Codice PA: ML 4.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Nuova misura PA 3		
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Arbedo-Castione		
Altri Enti coinvolti	Cantone	Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A	Arbedo-Castion	е

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



_		_		_	
<b>D</b>	!-!-		. II	misura	
IΙΔC	CLIZIO	ne a			2

### **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

Con tale misura si aumenta la sicurezza e l'attrattività del tratto di percorso ciclabile nazionale.

### **Fattibilità**

In attesa esito dello studio di fattibilità/economico da parte del Comune di Arbedo-Castione. Consegna prevista entro aprile 2016

### Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

Situazione nel Piano direttore cantonale

. . .

Grado di consolidamento:

# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

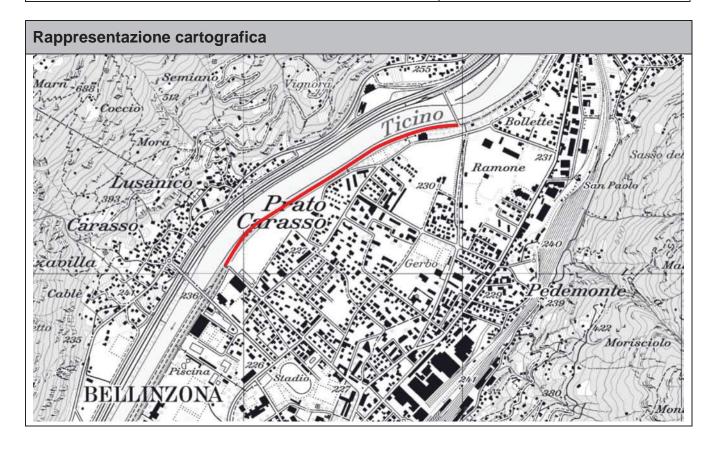
# Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione

Spiegazioni e approfondimenti			

Percorsi ciclabili golenali: Bellinzona SMe2 - Via G. Motta		Codice ARE:	Codice PA: ML 4.3
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Nuova misura PA 3		
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Bellinzona		
Altri Enti coinvolti	Cantone	Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A	Bellinzona	

Costi e finanziamento	
Totale	
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)	
Quota Confederazione in altri ambiti	
Quota Cantone	
Quota Agglomerato	
Quota Comune	
Quota terzi	



### Descrizione

La misura prevede la sistemazione e riassetto tramite pavimentazione in duro (terra stabilizzata) del tratto di percorso pedonale-ciclabile lungo l'argine del fiume Ticino, ai margini dell'area urbanizzata di Bellinzona (segmento Scuola Media 2, a nord di Bellinzona / passerella per Galbisio, e Via G. Motta).

# Opportunità per l'agglomerato

Tale intervento permette di rendere maggiormente attrattivo e funzionale l'attuale percorso ciclabile per gli spostamenti pendolari utilitari tra Bellinzona-Pratocarasso e il centro di Bellinzona, in particolare quelli legati agli istituti di formazione (Scuola Media 2, liceo, scuola cantonale di commercio, ...). Anche gli spostamenti legati allo svago sono favoriti da tale intervento (centro balneare, piscina coperta, pista di ghiaccio, campi sportivi, ...).

# Benefici per l'agglomerato

Con tale intervento si aumenta l'attrattività degli spostamenti ciclabili, sia pendolari (spostamenti utilitari) sia per il tempo libero (spostamenti di svago). La zona servita comprende contenuti formativi (scuole cantonali di valenza regionale sovraregionale) e sportivi-ricreativi (di valenza regionale).

### **Fattibilità**

Il percorso golenale tra SMe2 Bellinzona e Via G. Motta è codificato come sentiero. Ai sensi dell'art.6 dell'Ordinanza federale sui percorsi pedonali e i sentieri non è possibile prevedere rivestimenti in bitume, catrame o cemento.

In attesa esito riflessione interna al DT sulla possibilità di realizzare una pavimentazione in terra stabilizzata.

### Azzonamenti necessari

. . .

# Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

# Situazione nel Piano direttore cantonale

. . .

Grado di consolidamento:

# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

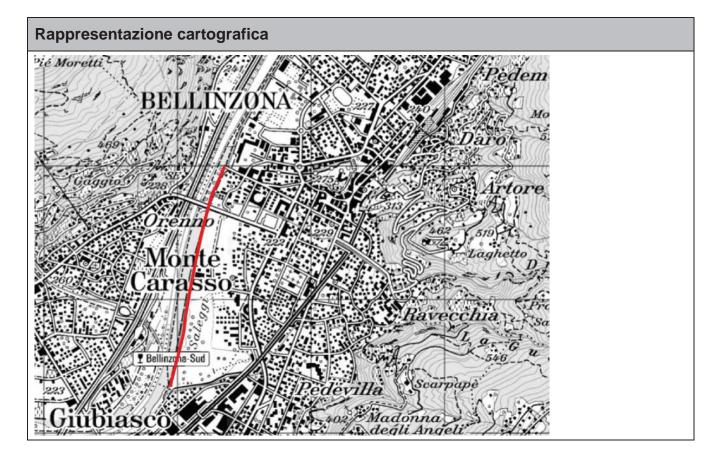
# Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione

Realizzazione

Percorsi ciclabili golenali: Bellinzona Via S. Franscini - Giubiasco Saleggi		Codice ARE:	Codice PA: ML 4.4
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Nuova misura PA 3		
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Bellinzona e Giubiasco		
Altri Enti coinvolti	Cantone, Cons. F. Ticino	Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Localizzazione.	
Priorità	A	Bellinzona e Giu	ıbiasco

Costi e finanziamento	
Totale	
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)	
Quota Confederazione in altri ambiti	
Quota Cantone	
Quota Agglomerato	
Quota Comune	
Quota terzi	



### Descrizione

La misura prevede la sistemazione e riassetto tramite pavimentazione in duro (terra stabilizzata) del tratto di percorso pedonale-ciclabile lungo l'argine del fiume Ticino, ai margini dell'area urbanizzata di Giubiasco e Bellinzona (segmento Via S. Franscini, Bellinzona - Via Saleggi, Giubiasco).

# Opportunità per l'agglomerato

Tale intervento permette di rendere maggiormente attrattivo e funzionale l'attuale percorso ciclabile per gli spostamenti pendolari utilitari tra la stazione TILO di Giubiasco ed il comparto di Bellinzona sito ai margini del fiume Ticino e caratterizzato dalla presenza di istituti di formazione (liceo, scuola cantonale di commercio, ...). Anche gli spostamenti legati allo svago sono favoriti da tale intervento (centro balneare, piscina coperta, pista di ghiaccio, campi sportivi, ...).

# Benefici per l'agglomerato

Con tale intervento si aumenta l'attrattività degli spostamenti ciclabili, sia pendolari (spostamenti utilitari) sia per il tempo libero (spostamenti di svago). La zona servita comprende contenuti formativi (scuole cantonali di valenza regionale sovraregionale) e sportivi-ricreativi (di valenza regionale).

### **Fattibilità**

In attesa esito riflessione interna al DT sulla possibilità di realizzare una pavimentazione in terra stabilizzata.

# Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

Situazione nel Piano direttore cantonale

. . .

Grado di consolidamento:

# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

# Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione

Realizzazione

Percorsi ciclabili Bellinzona: Via Monte Gaggio - Via Vallone - Via Ripari tondi		Codice ARE:	Codice PA: ML 4.5
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Nuova misura PA 3		
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Bellinzona		
Altri Enti coinvolti	Cantone	Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	LOGAIIZZAZIONE.	
Priorità	A	Bellinzona	

Costi e finanziamento	
Totale	
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)	
Quota Confederazione in altri ambiti	
Quota Cantone	
Quota Agglomerato	
Quota Comune	
Quota terzi	



### 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 Ripari tondi (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

Con tale intervento si aumenta 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.

### **Fattibilità**

Progetto di massima elaborato dal Comune di Bellinzona già disponibile.

# Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

### Situazione nel Piano direttore cantonale

. . .

Grado di consolidamento:

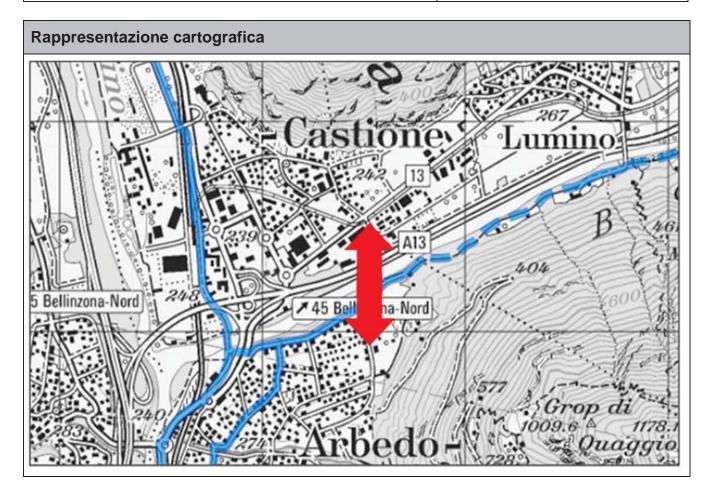
# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

# Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione Realizzazione

Passerella ciclopedonale 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 PA 3		
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Arbedo-Castione, Lumino		
Altri Enti coinvolti		Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Localizzaziono.	
Priorità	A	Arbedo-Castione	Э

Costi e finanziamento	
Totale	
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)	
Quota Confederazione in altri ambiti	
Quota Cantone	
Quota Agglomerato	
Quota Comune	
Quota terzi	



### 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

La futura passerella permette di aumentare l'attrattività della connessione ciclabile e pedonale tra Castione e Arbedo grazie all'accorciamento del tragitto ed alla linearità del nuovo tracciato.

### **Fattibilità**

# Studio preliminare commissionato dal Comune di Arbedo-Castione a disposizione.

Da rilevare che a valle della strada cantonale esiste già oggi una passerella ciclabile-pedonale sul fiume Moesa.

### Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

# Situazione nel Piano direttore cantonale

. . .

Grado di consolidamento:

# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Snjegazioni e approfondimenti

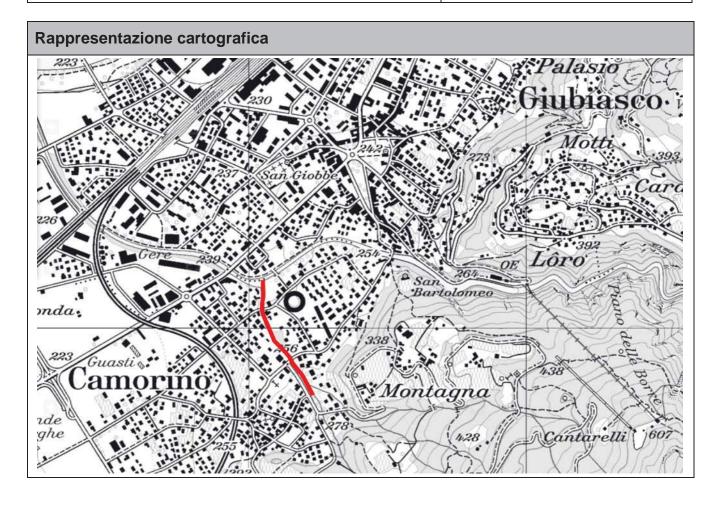
# Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione

opiogazioni o approronamiona

Nuovo collegamento pedonale "Camorino/Giubiasco riale Val Grande"		Codice ARE:	Codice PA: ML 6
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Nuova misura PA 3		
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Camorino		
Altri Enti coinvolti		Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	Loodii Laziono.	
Priorità	A	Camorino	

Costi e finanziamento	
Totale	
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)	
Quota Confederazione in altri ambiti	
Quota Cantone	
Quota Agglomerato	
Quota Comune	
Quota terzi	



# Descrizione della misura Descrizione Realizzazione di un collegamento pedonale lungo il riale Val Grande a Camorino / Giubiasco, il quale scorre lungo il confine comunale, un collegamento sia per lo svago di prossimità sia per i collegamenti utilitari a Camorino/Giubiasco. Opportunità per l'agglomerato Misura di svago di prossimità attrattiva per gli abitati di Camorino e Giubiasco Benefici per l'agglomerato Con la presente misura si estende la rete dei percorsi pedonali nell'agglomerato (Comuni di Camorino e Giubiasco) **Fattibilità** In attesa esito eventuale studio preliminare commissionato dal Comune di Camorino. Azzonamenti necessari Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC) Situazione nel Piano direttore cantonale Grado di consolidamento: Scadenzario (orizzonte di realizzazione) Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima Inizio preparazione Inizio attuazione

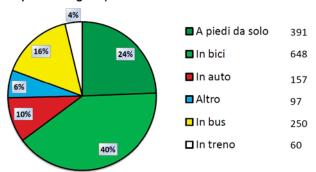
Realizzazione

Piani di mobilità scolastica nei Comuni dell'agglomerato del Bellinzonese		Codice ARE:	Codice PA: ML 7
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2			
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Comuni	Localizzazione:  Comuni della CRTB interessati	
Altri Enti coinvolti	Cantone		
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A	dalla misura	

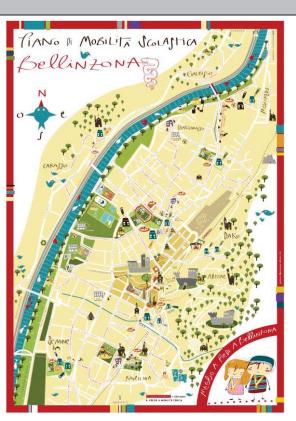
Costi e finanziamento	
Totale	
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)	
Quota Confederazione in altri ambiti	
Quota Cantone	
Quota Agglomerato	
Quota Comune	
Quota terzi	

# Rappresentazione grafica

# Se potessi scegliere, come ti recheresti 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 La scheda prevede una "messa in rete" dei Piani di mobilità scolastica realizzati (o in fase di studio / progettazione). 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 La misura facilita la messa in rete e lo scambio di esperienze nell'ambito della realizzazione di PMS a livello di agglomerato. Fattibilità La fattibilità è data. Azzonamenti necessari ... Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC) ... Situazione nel Piano direttore cantonale ...

# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

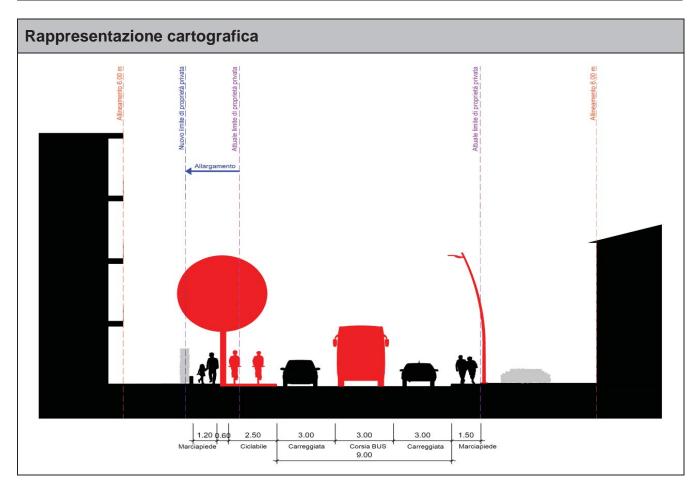
# Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione Realizzazione

Spiegazioni e approfondimenti		

Riqualifica urbana e gestione del traffico: assi stradali con carico di traffico elevato (asse Sementina - Monte Carasso)		Codice ARE:	Codice PA: TIM 2.4
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Ripresa TIM 2.4 (PAB 2)		
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Cantone, Sementina, Monte Carasso		
Altri Enti coinvolti		Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022	- LOGAIIZZAZIONO.	
Priorità	A	Sementina - Monte Carasso	

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



### Descrizione

Riqualifica dell'asse urbano principale 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 al Ticino, Comune di Sementina
 El Stradun, Comune di Monte Carasso
 TFM 2013: 14'300 v/g
 TFM 2013: 14'700 v/g

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

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

### **Fattibilità**

Studio preliminare commissionato da Municipio di Sementina/Monte Carasso in elaborazione. Consegna pianificata per aprile 2016

### Azzonamenti necessari

. . .

# Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

### Situazione nel Piano direttore cantonale

Grado di consolidamento:

# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

# Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione Realizzazione

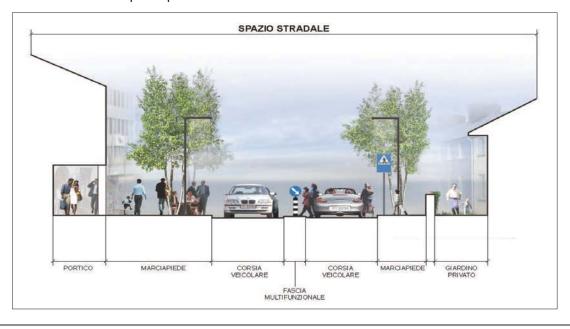
# Spiegazioni e approfondimenti

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





Muralto, Via S. Gottardo, strada cantonale



Birmensdorf (ZH), strada cantonale



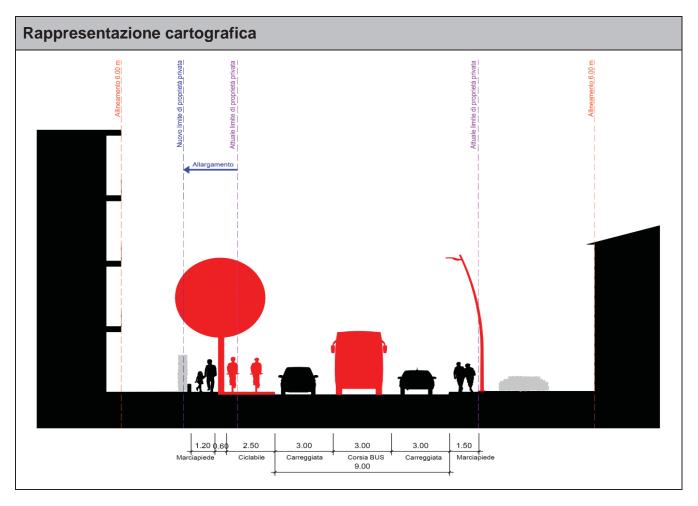
La Tour-de-Trême / Bulle (FR), strada cantonale



Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese, Dipartimento del territorio

Riqualifica urbana e gestione del traffico: assi stradali con carico di traffico elevato (asse Giubiasco-Bellinzona-Arbedo, asse di Cadenazzo)		Codice ARE:	Codice PA: TIM 2.5
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2 Ripresa TIM 2.5 (PAB 2)			
Interesse misura	Regionale		
Ente responsabile	Cantone, Comuni	Localizzazione:	
Altri Enti coinvolti		Localizzazione.	
Orizzonte di realizzazione	> 2026	Cadenazzo, Giubiasco,	
Priorità	C Bellinzona, Arbedo		,

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		



### Descrizione

Riqualifica dell'asse urbano principale dell'agglomerato (Via Bellinzona - Via F. Zorzi - Via S. Gottardo) 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 (TFM 2013: 14'400 - 30'800 v/g):

- Cadenazzo: Via Stazione - S. Gottardo

- Giubiasco: Via Monte Ceneri, Via Bellinzona

- Bellinzona: Via F. Zorzi, Via E. Motta, Viale Portone, Via H. Guisan, Via S. Gottardo

- Arbedo-Castione: Via S. Gottardo

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

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
- superfici pubbliche riservate al traffico lento

### **Fattibilità**

In attesa esito studio preliminare commissionato da Municipio di Bellinzona/Giubiasco

### Azzonamenti necessari

. . .

# Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

### Situazione nel Piano direttore cantonale

Grado di consolidamento:

# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

# Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione Realizzazione

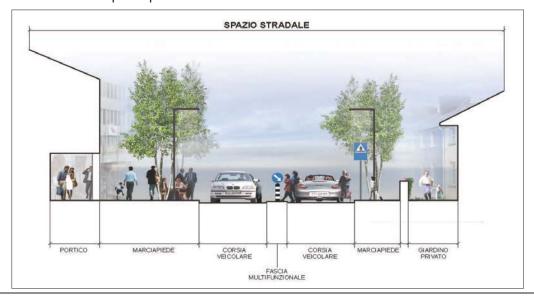
# Spiegazioni e approfondimenti

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





Muralto, Via S. Gottardo, strada cantonale



Birmensdorf (ZH), strada cantonale



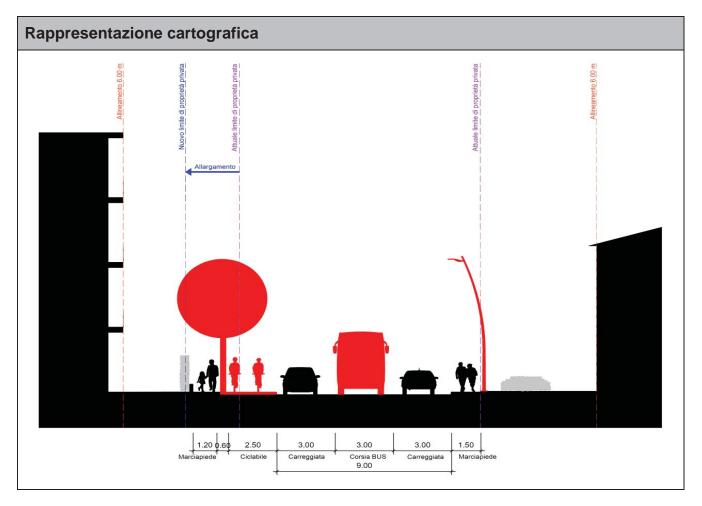
La Tour-de-Trême / Bulle (FR), strada cantonale



Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese, Dipartimento del territorio

Riqualifica urbana e gestione del traffico: assi stradali con carico di traffico medio (Via Busciürina - Camorino)		Codice ARE:	Codice PA: TIM 6.1
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2	Nuova misura PA 3		
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Cantone, Camorino		
Altri Enti coinvolti		Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione	2019-2022		
Priorità	A	Camorino	

Costi e finanziamento	
Totale	
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)	
Quota Confederazione in altri ambiti	
Quota Cantone	
Quota Agglomerato	
Quota Comune	
Quota terzi	



### 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:

- In Busciürina, Comune di Camorino TFM 2013: 2'100 v/g

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 rigualifica 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

I principali benefici che si potranno ottenere sono i sequenti:

- 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

### **Fattibilità**

Concetto generale d'intervento commissionato da Municipio di Camorino (2006) a disposizione. Consolidamento pianificatorio avvenuto.

# Azzonamenti necessari

. . .

# Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

# Situazione nel Piano direttore cantonale

Grado di consolidamento:

# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

# Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione Realizzazione

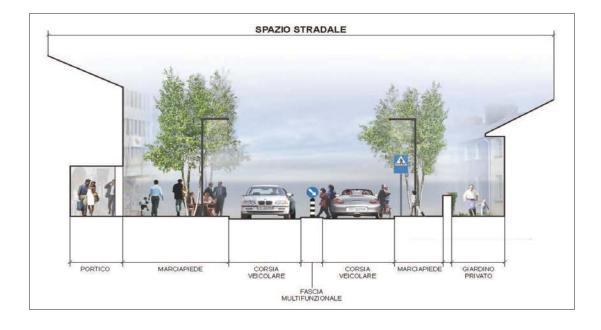
# Spiegazioni e approfondimenti

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





Muralto, Via S. Gottardo, strada cantonale



Birmensdorf (ZH), strada cantonale



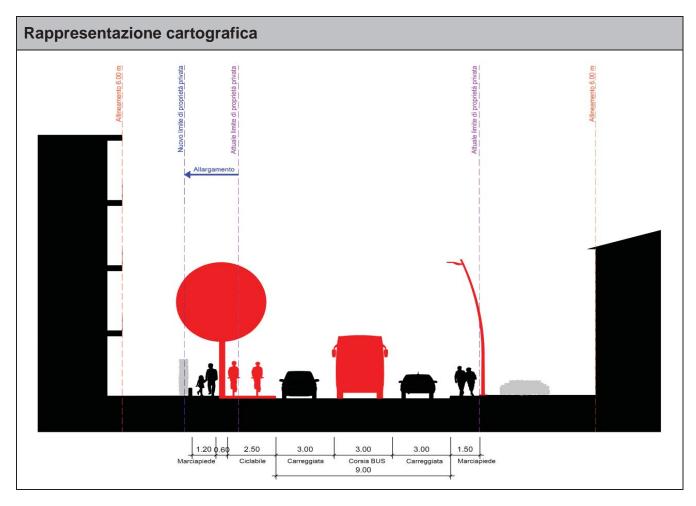
La Tour-de-Trême / Bulle (FR), strada cantonale



Semetina, Via al Ticino, strada cantonale

Riqualifica urbana e gestione del traffico: assi stradali con carico di traffico medio (Via Lugano, Bellinzona - Via Olgiati, Giubiasco)		Codice ARE:	Codice PA: TIM 6.2
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2 Nuova misura PA 3			
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile Cantone, Comuni			
Altri Enti coinvolti		Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione 2023-2026		Localizzaziono.	
Priorità B		Bellinzona e Giu	ıbiasco

Costi e finanziamento			
Totale			
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)			
Quota Confederazione in altri ambiti			
Quota Cantone			
Quota Agglomerato			
Quota Comune			
Quota terzi			



#### **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
 TFM 2013: 10'000 v/g
 Viale Olgiati, Comune di Giubiasco
 TFM 2013: 8'000 v/g

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

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

#### **Fattibilità**

In attesa esito studio preliminare commissionato da Municipio di Bellinzona/Giubiasco

#### Azzonamenti necessari

. . .

# Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

#### Situazione nel Piano direttore cantonale

Grado di consolidamento:

# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

## Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione Realizzazione

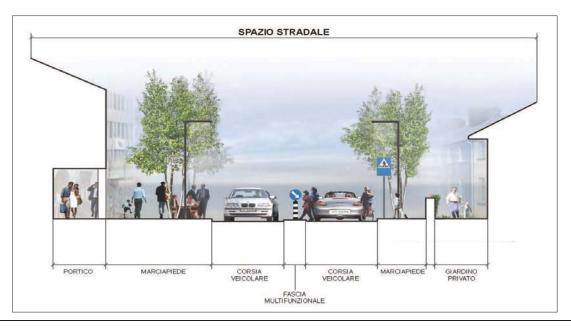
## Spiegazioni e approfondimenti

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





Muralto, Via S. Gottardo, strada cantonale



Birmensdorf (ZH), strada cantonale



La Tour-de-Trême / Bulle (FR), strada cantonale



Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese, Dipartimento del territorio

Introduzione ZONA D'INCONTRO Piazza Governo, Bellinzona		Codice ARE:	Codice PA:
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2 Nuova misura PA 3 Interesse misura Locale			
Altri Enti coinvolti Cantone		Localizzazione:	
Orizzonte di realizzazione 2019-2022		Localizzaziono.	
Priorità	A Bellinzona		

Costi e finanziamento			
Totale			
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)			
Quota Confederazione in altri ambiti			
Quota Cantone			
Quota Agglomerato			
Quota Comune			
Quota terzi			

# Rappresentazione cartografica ZONA ZONA 200

#### **Descrizione**

Con l'intento di estendere gradualmente la zona pedonale del centro storico secondo l'impostazione ritenuta nel 2012 dal PRPCS 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, oggigiorno 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

I principali benefici che si potranno ottenere sono i seguenti:

- aumento dell'attrattività degli spazi pubblici, ad oggi orientati al traffico individuale motorizzato
- aumento della sicurezza per la mobilità lenta

#### **Fattibilità**

## Progetto definitivo a disposizione. La fattibilità è data.

## Azzonamenti necessari

. . .

## Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

## Situazione nel Piano direttore cantonale

Grado di consolidamento:

## Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

## Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione

Realizzazione

## Spiegazioni e approfondimenti

Attualizzazione censimento e sviluppo strategia di gestione posteggi pubblici		Codice ARE:	Codice PA:	
Pacchetto di misure				
Correlazione con altre misure		Localizzazione:		
Rapporto con PA 2	Nuova misura PA3			
Interesse misura	Locale	Comuni soggetti al RLst (art. 51-62): Arbedo-Castione, Bellinzona, Cadenazzo, Camorino, Claro, Giubiasco,		
Ente responsabile	Comuni			
Altri Enti coinvolti	Cantone			
0 1 4 11 11 1 0040 0000		•	iudo, Monte Carasso,	
Priorità	A	Sant'Antonino e Sementina		

Costi e finanziamento		
Totale		
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)		
Quota Confederazione in altri ambiti		
Quota Cantone		
Quota Agglomerato		
Quota Comune		
Quota terzi		

# 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 ella 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.

Programma d'agglomerato del Bellinzonese di terza generazione – PAB 3 Misure *Rete viaria e stazionamento* 

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

I principali benefici che si potranno ottenere sono i seguenti:

- migliore efficienza / razionalità delle aree adibite a stazionamento
- aumento dell'attrattività degli spazi pubblici, ad oggi orientati al traffico individuale motorizzato e allo stazionamento
- maggiore qualità di vita nelle aree centrali

#### **Fattibilità**

Esercizio parziale già svolto da alcuni Comuni a disposizione; da completare

## Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

Situazione nel Piano direttore cantonale

Grado di consolidamento:

# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

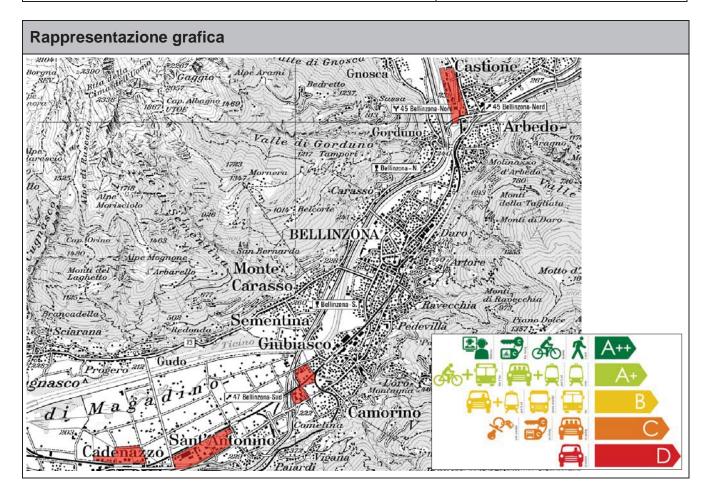
# Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

Inizio preparazione Inizio attuazione Realizzazione

## Spiegazioni e approfondimenti

Elaborazione piani di mobilità aziendali per i comparti strategici		Codice ARE:	Codice PA:
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2 Nuova misura PA 3			
Interesse misura	Locale	Localizzazione:  Arbedo-Castione, Camorino /	
Ente responsabile	Comuni		
Altri Enti coinvolti	Cantone		
		Giubiasco e Cadenazzo /	
Priorità	A	Sant'Antonino	

Costi e finanziamento			
Totale			
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)			
Quota Confederazione in altri ambiti			
Quota Cantone			
Quota Agglomerato			
Quota Comune			
Quota terzi			



#### 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 e commerciali è marcata:

- 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

Programma d'agglomerato del Bellinzonese di terza generazione – PAB 3 Misure *Rete viaria e stazionamento* 

Benefici	ner l'a	aalon	nerato
Dellellel	pei i a	ччісн	ici atu

I principali benefici che si potranno ottenere sono i seguenti:

- migliore efficienza / razionalità delle aree adibite a produzione
- riduzione dei congestionamenti lungo la rete viaria principale di penetrazione verso tali aree
- riduzione del numero di veicoli sulle strade, aumento della quota parte di trasporto pubblico e mobilità lenta
- aumento della sicurezza negli spostamenti
- riduzione delle emissioni atmosferiche e foniche

_	44.			
Fa	тт	h	ш	+-
-a				10

La fattibilità è data.

Azzonamenti necessari

. . .

Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

. . .

Situazione nel Piano direttore cantonale

Grado di consolidamento:

# Scadenzario (orizzonte di realizzazione)

Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima

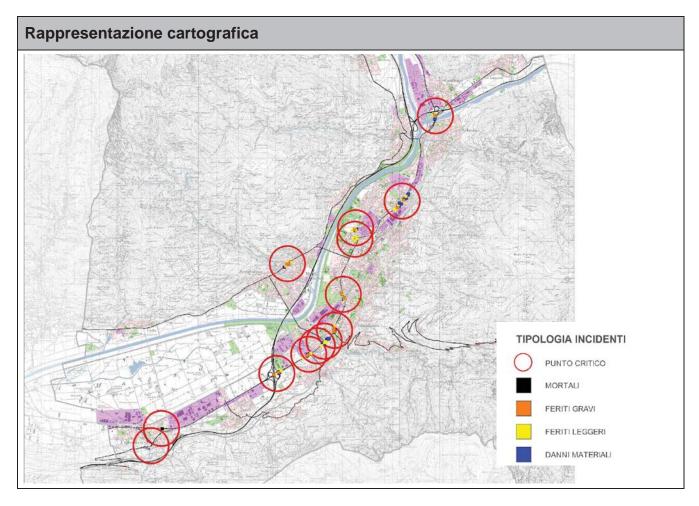
Inizio preparazione Inizio attuazione

Realizzazione

Spiegazioni e approfondimenti			

Messa in sicurezza punti critici (punti neri) della rete viaria		Codice ARE:	Codice PA: TIM 10
Pacchetto di misure			
Correlazione con altre misure			
Rapporto con PA 2 Nuova misura PA 3			
Interesse misura	Locale		
Ente responsabile	Cantone, Comuni	Localizzazione:	
Altri Enti coinvolti	USTRA		
Orizzonte di realizzazione	lizzazione 2019-2022 Comuni della CRTB in cui v		RTB in cui vi
Priorità	A	sono punti neri	

Costi e finanziamento				
Totale				
Quota Confederazione in ambito PA (XX%)				
Quota Confederazione in altri ambiti				
Quota Cantone				
Quota Agglomerato				
Quota Comune				
Quota terzi				



#### 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 - Road Safety, Black Spot Management (Sicurezza stradale, gestione punti neri).

La misura si applica a tutti i punti neri riscontrati nell'ambiti dello studio VUGIS sviluppato dall'USTRA; ed in particolare ai seguenti tratti/nodi della rete viaria:

- Svincolo A2 Bellinzona-Nord (di competenza USTRA, approfondimento in corso)
- Rotonda di Camorino
- Svincolo A2 Bellinzona-Sud (di competenza USTRA, approfondimento in corso)
- Rotonda Ceneri di Cadenazzo
- Via Monte Ceneri, Cadenazzo (all'altezza dell'incrocio, al primo tornante in direzione del passo)
- El Stradun, 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

# Opportunità per l'agglomerato

Le opportunità della misura sono:

- miglioramento sicurezza generale della rete viaria

# Benefici per l'agglomerato

I principali benefici che si potranno ottenere sono i seguenti:

- gestione del traffico in condizioni di sicurezza adeguate lungo gli assi stradali principale
- fluidità ottimale ai principali nodi della rete stradale
- riduzione generale degli incidenti stradali
- riduzione dei costi sociali derivanti dalle conseguenze degli incidenti

#### **Fattibilità**

Modalità di messa in sicurezza in fase di valutazione ed approfondimento.

#### Azzonamenti necessari

. . .

## Perdita di superfici per l'avvicendamento colturale (SAC)

- - -

Programma d'agglomerato del Bellinzonese di terza generazione – PAB 3 Misure *Rete viaria e stazionamento* 

Situazione nel Piano direttore cantonale

Grado di consolidamento:
Scadenzario (orizzonte di realizzazione)
Programma lavori fino all'inoltro del Progetto di massima
Inizio preparazione
Inizio attuazione
Realizzazione
Spiegazioni e approfondimenti

# PAB 3 | LISTA MISURE - PROPOSTA PRIORIZZAZIONE

## **ALLEGATI**

- PIANO DELLE MISURE PER IL PAESAGGIO (P)
- PIANO DELLE MISURE PER GLI INSEDIAMENTI (I)
- PIANO DELLE MISURE PER IL TRASPORTO PUBBLICO (TP)
- PIANO DELLE MISURE PER LA MOBILITÀ LENTA (ML)
- PIANO DELLE MISURE PER IL TRAFFICO INDIVIDUALE MOTORIZZATO (TIM)

